

Parabrisas **CORSA**

Nº 894 de 19 al 25 de julio de 1983
Argentina: \$a 11.00 - Uruguay: N\$ 50 - Paraguay:
Gs 520

**G.P.
BRITANICO
PROST
DEMOLIO
A LAS
FERRARI**



**TRAVERSO-
DI PALMA
EL GRAN
DUELO
DEL TC
2000**



LAS REVISTAS DE MAURO



20/100 DE SEGUNDO PARA MIRARLA



Es muy poco tiempo. Pero es la única alternativa que da un pura sangre para que lo vean quienes todavía no lo tienen.
Fíjese. Ornamentación exterior que realza su excelente dibujo.
Grilla tonalizada con el color exterior que incluye faros halógenos... Ya pasó.
Por su potente mecánica SP con árbol de levas a la cabeza la nueva coupé Taunus SP 5 es así.
Inalcanzable. Por eso quienes no la tienen, si perdieron las 20/100 de segundo de este aviso, tendrán que resignarse a verla siempre de atrás.



NUEVA COUPE TAUNUS

SP5



*Cuánto más exigentes
son las competencias, más
se pone en evidencia
la calidad...*

Calidad
Renault 18 GTX
un auto formidable



Calidad de conducción
Jorge Recalde
un gran piloto.

Piloto Bardahl, Campeón Argentino de Rally 1982;
1° en las seis últimas carreras del Campeonato Argentino
de Rally 1983.

y Calidad

BARD AHL

*que tiene un producto para
cada necesidad de los autos
de competición o
el de todos los días.*

SI LOS CAMPEONES LO USAN... POR ALGO SERA!

G.P. INGLATERRA (SILVERSTONE)

PROST ACELERO HACIA EL TITULO



Mientras Piquet da la espalda, Alain Prost descorcha para el festejo de su tercer triunfo del año. Tambay se asocia al júbilo de su compatriota que luego del trabajo del sábado (arriba) afianzó su chance en la pelea por el campeonato. En Silverstone, Prost derrochó coraje y talento.

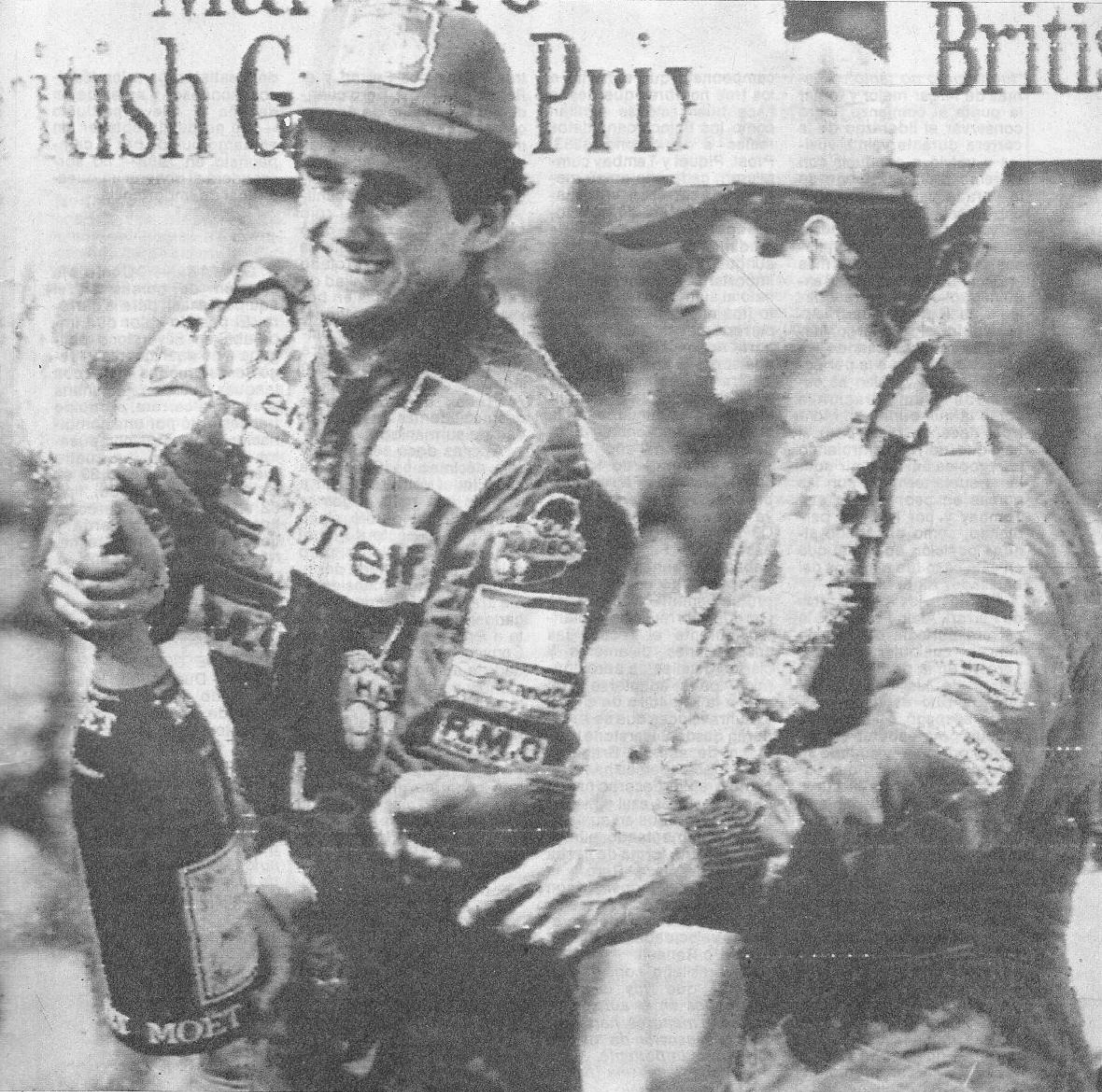
por Germán Sopeña (enviado especial a Silverstone)

Por tercera vez en el año, el francés, pequeño en estatura pero grande en dimensión, dio un paso importante hacia la conquista del campeonato. Su trabajo en el Gran Premio de Inglaterra fue otra muestra acabada de su talento. Paulatinamente fue estableciendo distancias con Piquet, Tambay, Mansell, Arnoux y Lauda, sus escoltas en la zona de puntos



Para trazar el retrato más certero de Alain Prost, basta con referirse a su virtud esencial: la seguridad en el mismo. Prost cree sólidamente en sus posibilidades y esa convicción es probablemente su mejor arma para apuntar a un título que comienza a guíñarle un ojo luego de su tercera victoria del año. El piloto francés circula con enorme seguri-

dad en la pista, analiza con frialdad sus posibilidades y las de sus rivales y lo expresa, además, con sorprendente claridad, con testimonios como éste, entregado el viernes por la tarde, minutos después que René Arnoux y Patrick Tambay sacudieran a Silverstone con los dos primeros tiempos de clasificación. Para Prost, sin embargo, "lo importante es la ca-



rrera. No pierdo la confianza en lo que puedo hacer mañana porque mi auto hay andaba un poco menos que lo habitual y por otro lado, el resultado de las Ferrari va a depender mucho del consumo de las gomas durante la carrera."

Repasando esas palabras un día más tarde, parecía que Alain Prost había leído en la bola de cristal. Su auto

recuperó efectivamente el pleno rendimiento al colocar otro motor de recambio y las Ferrari penaron en carrera con gomas que no aguantaban el terrible calor de Silverstone —una ola tropical absolutamente desusada para Inglaterra— por lo cual tanto Tambay como Arnoux tuvieron que manejar con extrema delicadeza, sin forzar la marcha para llegar

apenas al reabastecimiento o al final de la carrera con cubiertas que ya mostraban los clásicos agujeros de las gomas Goodyear cuando sufren un desgaste excesivo.

El dilema de Ferrari había sido agudo luego de la prueba de tanques llenos del sábado a la mañana. Para girar en tiempos competitivos, era prácticamente obligatorio calzar las flamantes 126 C3

con el compuesto "B", pero la durabilidad de dicho compuesto no estaba garantizada, y tanto Tambay como Arnoux para no arruinar todo el resultado de un Gran Premio en el cual las Ferrari nuevas habían comenzado impresionando en gran forma.

Tambay, como suele ser habitual, tuvo más éxito en ese difícil equilibrio de andar

"fuerte pero no tanto". Además de largar mejor y tomar la punta al comienzo, logró conservar el liderazgo de la carrera durante veinte vueltas y volvió a conducir con extrema prolijidad luego de la parada para nafta y caucho fresco, llegando a conservar así un tercer puesto que le significan cuatro valiosos puntos, Arnoux es más impaciente, en cambio. Sanguíneo, piloto de garra y pelea a lo Keke Rosberg; Arnoux sufre, sin embargo, inevitables retrasos cuando las gomas no rinden a la perfección. Si todo va bien es capaz de demostraciones como la que brindó en Montreal hace un mes, pero si hay que correr controlando las propias ansias de ir adelante, suele terminar con las gomas en peor estado que Tambay y por lo tanto perdiendo, como el sábado, alguna posición adicional que en este caso fue a manos del batallador Nigel Mansell.

Frente a los problemitas de Ferrari, Alain Prost hizo la carrera perfecta que puede indicar cualquier manual. Tercero en la primera curva, detrás de las dos Ferrari, giró un rato estudiándolas, luego se pegó a la cola de Arnoux para esperar el momento oportuno y cuando se produjo, porque Arnoux llegó a la frenada de la curva Copse ligeramente abierto hacia afuera, Prost se zambulló en una impresionante maniobra de virtuosismo conductivo y de seguridad en sí mismo, que arrancó una ovación del especializado público inglés.

Era la vuelta 13ª siete giros más tarde, la operación se repitió como al carbónico en la misma curva, luego de una progresiva persecución sobre Tambay. Prost pasó de ese modo a conducir la carrera y no hubo ya alternativas. Su tercer triunfo del año es probablemente el más interesante por su desarrollo, a la vez que el más importante por lo que significa en función del campeonato.

LOS TRES DE SIEMPRE

Precisamente, lo que caracterizó en modo especial a Silverstone fue la doble lucha por la carrera y por el

campeonato que enfrentó a los tres nombres que desde hace buen rato se perfilan como los únicos candidatos reales a la corona 1983. Prost, Piquet y Tambay cumplieron, cada uno en su medida, una carrera irreproachable, definida en las posiciones por las diferencias de rendimiento de cada auto y aunque Prost dio un paso importante hacia el campeonato al sumar un tercer triunfo (los nueve puntos en una carrera pesan mucho a la hora de descontar resultados sobre el final del torneo) los tres hombres del podio de Silverstone siguen alimentando legítimamente la ambición de coronarse campeón al cabo del año.

Ya hablamos de los inconvenientes de Ferrari, problemas menores en realidad ya que el nuevo chasis 126 C3 brilló como sólo suelen hacerlo las Ferrari cuando debutan. Brabham, en cambio, preocupó un poco más profundamente al ingeniero Gordon Murray, que replanteó durante el receso las suspensiones delanteras y ciertos detalles de aerodinámica para adaptarse aún más a la seguidilla de circuitos ultraveloces que se sucederán desde Silverstone hasta fin de año. El Brabham presentaba además hasta un cambio en la decoración, ya que los colores azul y blanco fueron invertidos en su posición, incrementando aún la visión de una forma de flecha que se desplaza. Pero a la hora de los tiempos, Nelson Piquet y Riccardo Patrese se quejaban de no poder igualar las velocidades finales de Ferrari o Renault.

El brasileño consideraba además que "los cambios efectuados en el auto, aunque sean menores, han afectado la sensación de manejo en forma importante. Creo que hace falta una buena cantidad de trabajo en tests para encontrar la nueva puesta a punto ideal."

Partiendo en tercera fila, sin pretensión inicial de mezclarse en la lucha con Renault o Ferrari, Nelson Piquet estaba preparado para una carrera de expectativa, en las cuales suele brillar por su astucia y oportunismo táctico.

No le faltó mucho para dar el gran golpe. Al principio rodaba serenamente de-

trás de las dos Ferrari y el Renault de Prost, pero cuando vio que el auto de Arnoux comenzaba a tener problemas de adherencia en las curvas, Piquet se abalanzó sobre la cola de la Ferrari como los tiburones incentivados por la visión del rojo sangre. Una vez que dejó atrás a Arnoux, la siguiente meta fue Tambay, derrotado también antes de la mitad de carrera y las paradas en boxes, y en realidad Piquet no estaba a demasiada distancia de Prost como para que la carrera pareciera aún indecisa.

El box de Brabham se destacó además en la celeridad de su maniobra.

Apenas doce segundos y seis décimas bastaron para que Piquet volviera a salir a la pista con nafta y gomas nuevas. Prost perdió cinco segundos respecto a Piquet en la misma maniobra, pero al iniciarse la segunda parte, el brasileño tuvo considerable trabajo con varios rezagados y la diferencia respecto a Prost volvió a estirarse. Convencido de la imposibilidad de atacar a Prost en un mano a mano, Piquet se limitó a girar por los seis puntos con una mentalidad de campeonato que quizá no da lustre a una carrera porque no hay lucha directa, pero que confirma una vez más, que tanto Prost, Piquet o Tambay son los nombres que llegarán a final de año disputando el título.

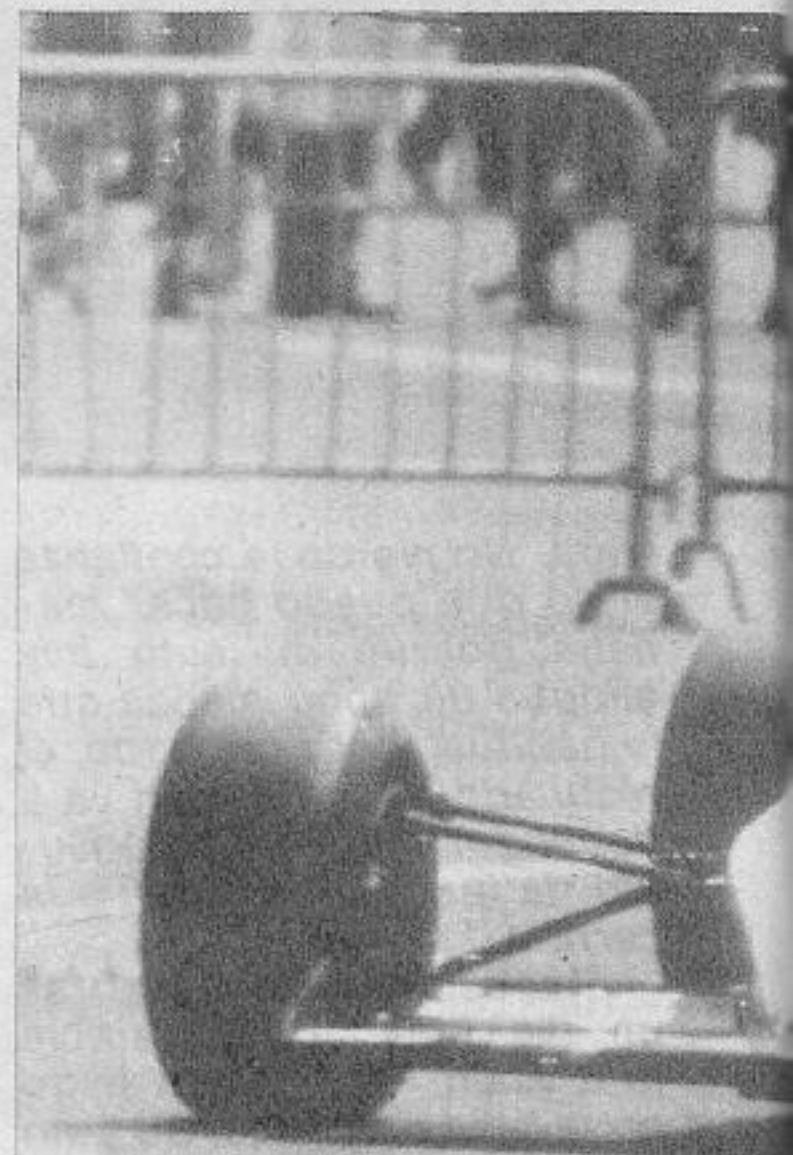
PATIO DE BOXES

DEBUT — La gran vedette de Silverstone fue sin duda el Spirit Honda confiado al sueco Stefan Johansson. El auto demostró estar bien a punto para competir seriamente en Fórmula Uno y los tiempos fueron más que dignos. Las primeras vueltas de la carrera lo ubicaban en noveno lugar, justamente adelante del primer "no turbo" (Niki Lauda), pero la rotura de la correa que comanda la bomba inyectora lo obligó a detenerse en boxes en la quinta vuelta. Se cambió dicha correa pero la bomba había sufrido también en el incidente y una vuelta más tarde Johansson abandonaba. Pero el debut

dejó satisfechos a los técnicos japoneses y antes de fin de año el nuevo producto —que no puede obtener sin embargo puntos por el campeonato en 1983— no sorprenderá si obtiene un puesto final de importancia.

GOMAS — Compleja elección de gomas en el equipo Renault para la carrera. El pesado calor que imperaba en Silverstone obligaba a no equivocarse y luego de las pruebas finales con tanques llenos en la mañana previa a la carrera, el equipo francés optó por una combinación de cuatro compuestos distintos en las cuatro ruedas del auto. Tipo 23 en la delantera izquierda, tipo 62 en la delantera derecha, tipo 40 trasera izquierda y tipo 66 en la trasera derecha. No puede negarse que el resultado fue efectivo.

DIA DE GLORIA — Para Gerard Ducarouge, recién ingresado al equipo Lotus luego de ser despedido por Alfa Romeo y que durante cinco semanas trabajó noche y día rediseñando por completo el chasis inglés. El resultado fue el nuevo JPS 94 cuyas virtudes se manifestaron de inmediato. Según Elio De Angelis, "Es un auto totalmente distinto, fácil de manejar, con adherencia, no consume las gomas. Es



como si el campeonato comenzara hoy para mí".

El piloto italiano obtuvo un brillante tiempo en segunda fila, asombró además obteniendo siempre el primer tiempo en pruebas no oficiales (aunque muchos sospechaban que allí el equipo Lotus usó gomas de clasificación para acentuar aún más el efecto de esa eficacia reencontrada) y podía haber hecho una carrera importante si no sufría el incendio de un turbo en el motor Renault. Con suerte totalmente opuesta, Nigel Mansell sufrió lo indecible en los dos días de clasificación cuando un permanente problema eléctrico en el auto nuevo lo obligó a clasificar con el anterior chasis Lotus-Renault que usaba De Angelis. Para la carrera, Mansell dispuso en cambio del nuevo Lotus-Renault y desde su lejana posición inicial (18º en la grilla) ganó nada menos que cinco puestos en la primera vuelta y luego fue superando autos sistemáticamente hasta llegar a un cuarto puesto que fue casi como un triunfo para Lotus y para Mansell. La marca inglesa revivió, literalmente hablando.

MEJOR RESULTADO — El cuarto puesto de Mansell significó además el mejor resultado obtenido hasta ahora por Pirelli en el campeonato de F-1. La ventaja de disponer por fin de un chasis y motor competitivos demostró que las gomas ita-

llanas pueden compararse a la perfección con sus rivales y Mansell estaba particularmente satisfecho con el resultado de las gomas en la segunda mitad de la carrera, luego de haber parado a cambiar cuatro neumáticos y cargar nafta.

"El auto andaba cada vez mejor y por eso pude superar a Arnoux e intentar alcanzar a Tambay. Faltó un poco pero ya estaba cerca, aunque hubiera sido difícil pasar a Tambay quien rara vez comete un error."

PROTESTA — Una extraña protesta se presentó luego de la carrera contra los dos Renault y las dos Ferrari. El que depositó la denuncia fue Ken Tyrrell, (lo cual siempre suele dar a entender que por detrás se ejerce la voluntad de Ecclestone) y el motivo estaba dirigido contra los sistemas de inyección de agua utilizados por Renault y Ferrari para disminuir la temperatura de funcionamiento de sus motores. Según Tyrrell, dichos sistemas producen como resultado un aumento del octanaje de la nafta por lo cual se superaría el octanaje comercial obligatorio en Fórmula Uno. La protesta no tendrá seguramente consecuencias pero una vez más surgió el fantasma de la oposición latente entre los equipos ingleses y los "latinos" que en este momento disputan con Brabham el campeonato mundial 1983.

F-3: CONFIRMACION DE AYRTON SENNA DA SILVA

Como todos los años, el plato previo al GP de Inglaterra fue la tradicional carrera de Fórmula 3 por el Campeonato Británico, en la cual todos los aspirantes a llegar a la F-1 intentan hacerse notar tal como en la cita de Montecarlo. Aquí en Silverstone se esperaba ansiosamente el encuentro entre el impresionante brasileño Ayrton Senna y el inglés Martin Brundle, rivales permanentes en el campeonato inglés de F-3. El brasileño ha dominado abrumadoramente en la mayoría de las carreras, pero ha dado tres pasos en falso en las tres últimas competencias, donde Brundle no desaprovechó algunas salidas de pista de Senna para acortar distancias en el torneo. La jornada de Silverstone fue una repetición de esa rivalidad entre ambos, pero Ayrton Senna volvió a confirmar su clase innegable realizando una demostración perfecta: pole position, record de vuelta y primer puesto aventajando con lo mínimo a Brundle.

Las virtudes de Senna ya han despertado diversas codicias y se dice que el brasileño se habría dado el lujo de rechazar un contrato ofrecido por McLaren para correr en F-1 en 1984.

Clasificación:

Ayrton Senna Da Silva, Ralt-Toyota, 28m59s55/100;

Martin Brundle, Ralt-Toyota, 29m01s16/100;

Calvin Fish, Ralt-VW, 29m18s58/100;

Allen Derg, Ralt-Toyota 29m18s74/100;

Johnny Dunfries, Ralt-VW 29m20s98/100;

Mario Hytten, Ralt-Toyota 29m33s39/100.

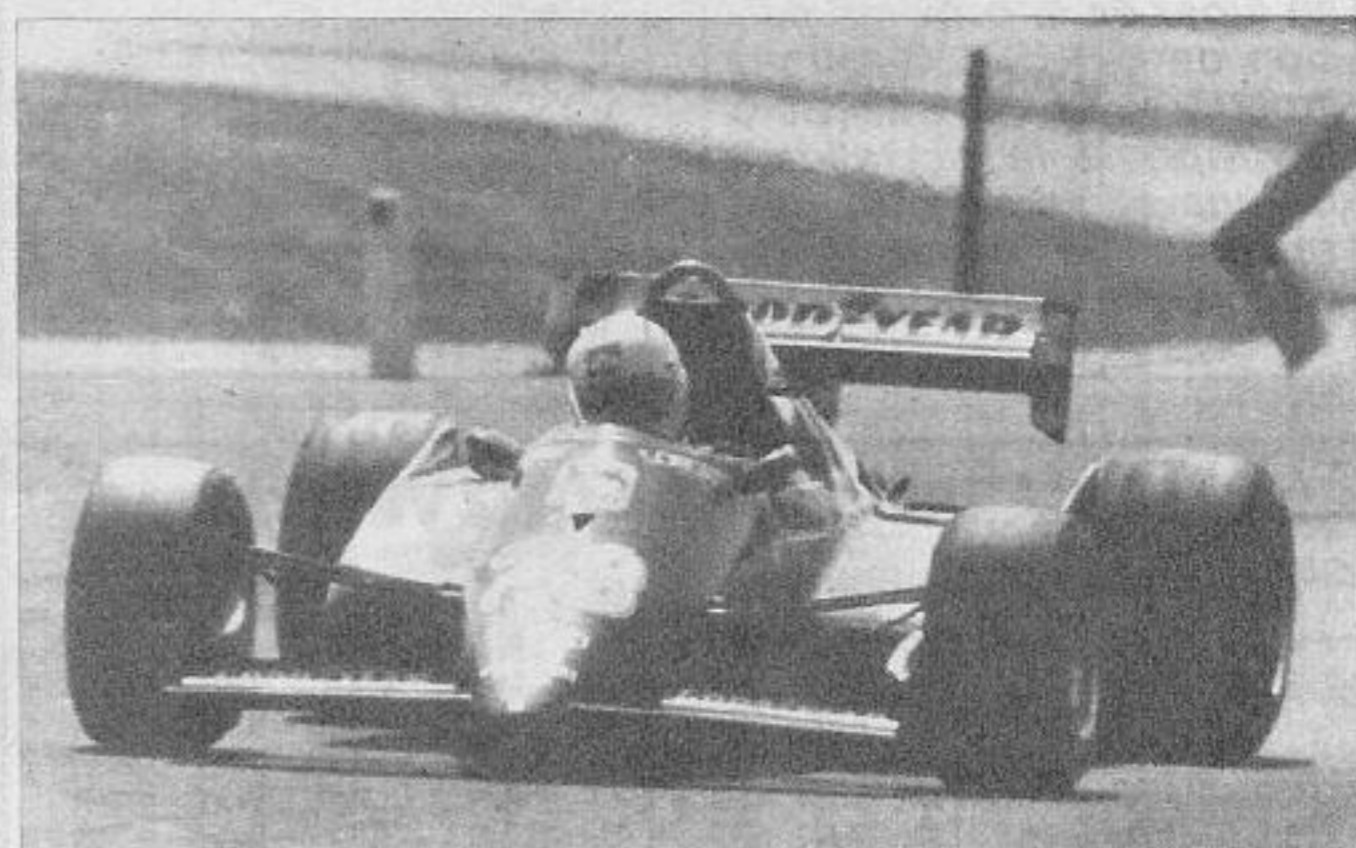
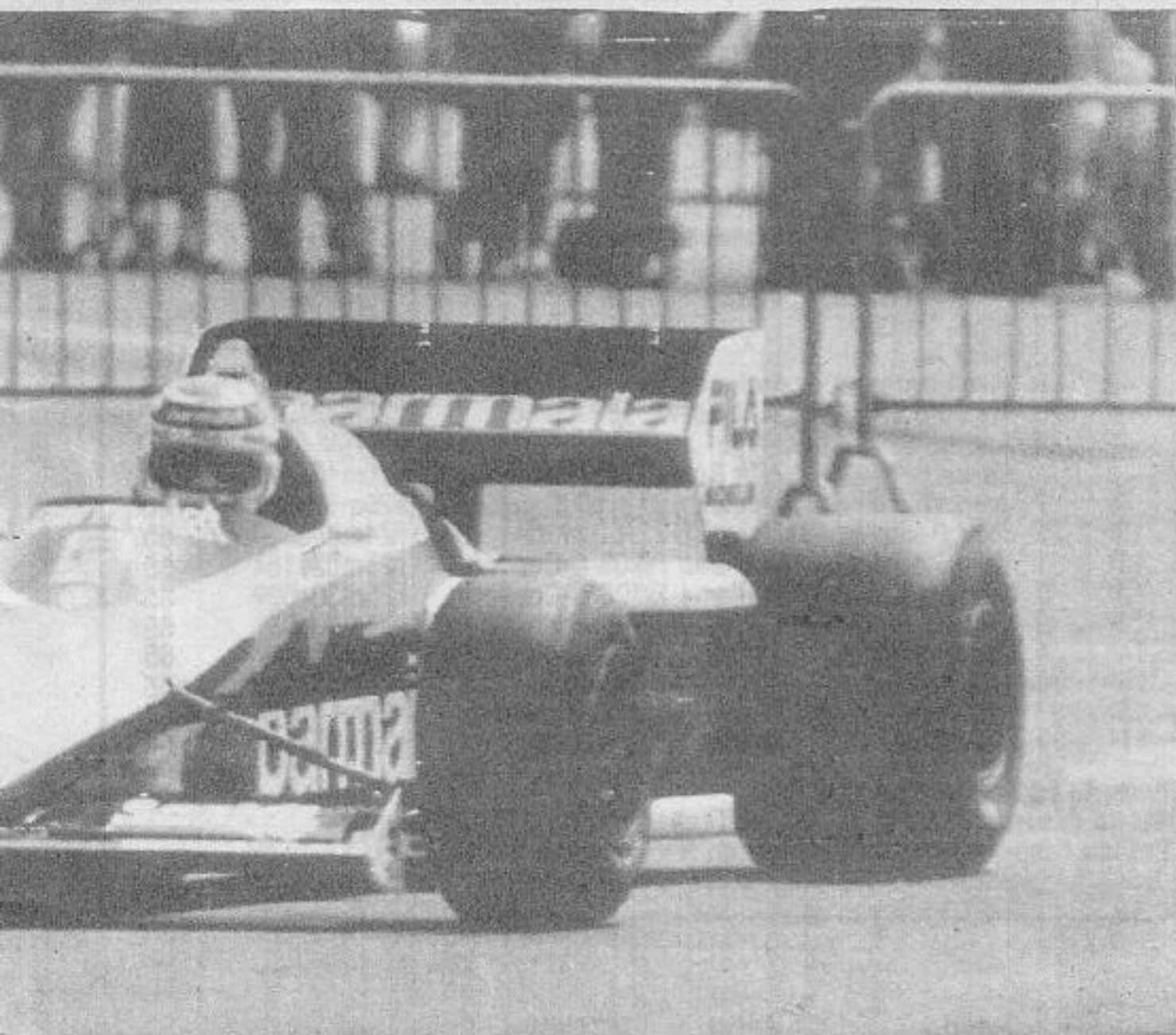
Promedio del ganador: 195,301 km/h.

Record de vuelta: Ayrton Senna en la 9; 1m26s32/100 a 196,796 km/h.

FRUSTRACION — La de Kenny Acheson que iba a debutar sobre el March que hasta hace poco corría Salazar. Alejando al chileno por falta de patrocinio financiero, Acheson, —nor-irlandés, actualmente presencia habitual en F-2— aportó el apoyo

imprescindible para el equipo March y será el piloto oficial desde ahora hasta fin de año ya que dicho cambio es el último permitido "por razones de fuerza mayor" en lo que va de 1983. Acheson no logró clasificar sin embargo, tal como Corrado Fabi y

René Arnoux, el dueño de la pole position (abajo) que debió conformarse con la quinta ubicación con su nueva Ferrari 126 C3. Nelson Piquet (izquierda) fue escolta de Prost y nada pudo hacer para quebrar la marcha del ganador. Casi veinte segundos los separaron al abatirse la bandera.



Johnny Cecotto que también fueron excluidos.

ALFAS RENOVADOS — Los dos chasis del equipo Euroracing presentaron considerables modificaciones en Silverstone. La carrocería es 12 cm más baja, el monocasco es 4 cm más angosto, se ganaron 10 kilos de peso y se modificó la distribución de pesos general del auto.

El resultado fue aparentemente alentador, pero el mejor indicio fue que los dos autos llegaron al final de la carrera sin problema alguno. No pudieron entrar en los puntos ya que Baldi sufrió un retardo excesivo en la respuesta del turbo mientras que De Cesaris quemó totalmente el embrague en la parada en boxes a mitad de carrera debiendo completar el G.P. sin dicho elemento.

PORSCHE: ¿CUANDO? — Una enorme curiosidad despierta la próxima aparición del motor Porsche Turbo de Fórmula Uno. Niki Lauda lo probará intensamente entre miércoles y jueves en Silverstone y el austríaco in-

siste en debutar lo antes posible en el campeonato para ganar tiempo. Pero si bien todo podría estar en orden mecánicamente en Hockenheim, por razones publicitarias podría diferirse dicho debut, ya que en Alemania está totalmente prohibida la publicidad de cigarrillos en los autos y el auto de Lauda es justamente parte del equipo Marlboro. Por esa razón podría postergarse el debut a Zeltweg o incluso Zandvoort, aunque el auto podría ya girar en pruebas en Alemania o Austria.



Niki Lauda y su McLaren con motor Cosworth. Fue el mejor clasificado entre los que corren con motores normalmente aspirados, logrando un punto.

ORDEN DE LARGADA

	René Arnoux Ferrari-Turbo 1m09s462
Patrick Tambay Ferrari-Turbo 1m10s104	Promedio: 244.540 km/h.
Elio De Angelis Lotus-Renault Turbo 1m10s771	Alain Prost Renault-Turbo 1m10s170
Nelson Piquet Brabham-BMW Turbo 1m10s933	Riccardo Patrese Brabham-BMW Turbo 1m10s881
Manfred Winkelhock ATS-BMW Turbo 1m11s687	Eddie Cheever Renault-Turbo 1m11s055
Derek Warwick Toleman-Hart Turbo 1m12s528	Andrea De Cesaris Alfa Romeo-Turbo 1m12s150
Bruno Giacomelli Toleman-Hart Turbo 1m13s422	Mauro Baldi Alfa Romeo-Turbo 1m12s880
Stefan Johansson Spirit-Honda Turbo 1m13s962	Keljo Rosberg Williams-Cosworth 1m13s755
Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 1m14s851	Niki Lauda McLaren-Cosworth 1m14s267
Nigel Mansell Lotus-Renault Turbo 1m15s133	Thierry Boutsen Arrows-Cosworth 1m14s984
Jacques Laffite Williams-Cosworth 1m15s234	Marc Surer Arrows-Cosworth 1m15s135
Raúl Boesel Ligier-Cosworth 1m15s386	Roberto Guerrero Theodore-Cosworth 1m15s317
John Watson McLaren-Cosworth 1m15s609	Danny Sullivan Tyrrell-Cosworth 1m15s449
Piercarlo Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1m16s544	Jean-Pierre Jarier Ligier-Cosworth 1m15s967

NOVEDADES POSTERGADAS

Generalmente, las ganas de ofrecer todo el material que llega a nuestra redacción sufre postergaciones. Y ello ocurrió una vez más con el material llegado desde Silverstone. Una gran cantidad de novedades técnicas en los autos de Fórmula Uno ya tiene lugar en la próxima edición de CORSA. Quisimos mostrárselas ahora, pero se imponía la actualidad. En una semana, entonces, saldamos la deuda... Paciencia y a esperar...

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	TAM	ARN	PRO	PIQ	CES	WIN	WAR	MAN	LAU	BAL
20	PRO	TAM	PIQ	ARN	CES	WIN	MAN	WAR	LAU	BAL
30	PRO	TAM	PIQ	ARN	CES	MAN	LAU	BAL	WAT	WIN
40	PIQ	PRO	MAN	TAM	ARN	WIN	LAU	BAL	ROS	WAT
50	PRO	PIQ	TAM	MAN	ARN	LAU	BAL	CES	WAT	JAR
60	PRO	PIQ	TAM	MAN	ARN	LAU	BAL	CES	WAT	JAR

CAMPEONATO

POS.	PILOTS	NAC.	PTS
1º	Prost	FRA	39
2º	Piquet	BRA	33
3º	Tambay	FRA	31
4º	Rosberg	FIN	25
5º	Arnoux	FRA	19
6º	Watson	IRL	16
7º	Cheever	EEUU	14
8º	Lauda	AUS	11
9º	Laffite	FRA	10
10º	Alboreto	ITA	9
11º	Surer	SUI	4
	Mansell	ING	4
13º	Sullivan	EEUU	2
14º	Cecotto	VENEZ	1
	Baldi	ITA	1

COPA DE CONSTRUCTORES

POS.	MARCA	PTS
1º	Renault	53
2º	Ferrari	50
3º	Williams	35
4º	Brabham	33
5º	McLaren	27
6º	Tyrrell	11
7º	Arrows	4
	Lotus	4
9º	Theodore	1
	Alfa Romeo	1

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
2	11	Elio De Angelis	Lotus 93-Renault Turbo	Incendio en el turbo
4	36	Bruno Giacomelli	Toleman TG183-Hart Turbo	Motor
4	16	Eddie Cheever	Renault RE40-Turbo	Temperatura de agua
6	40	Stefan Johansson	Spirit-Honda Turbo	Correa de transmisión
10	6	Riccardo Patrese	Brabham BT52-BMW Turbo	Motor
28	35	Derek Warwick	Toleman TG183-Hart Turbo	Caja de cambios
46	32	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1D-Alfa Romeo	Presión de nafta
48	26	Raúl Boesel	Ligier JS21-Cosworth	Rotura de suspensión
49	9	Manfred Winkelhock	ATS D06-BMW Turbo	Escape roto

CLASIFICACION

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	15	Alain Prost	Renault RE40-Turbo	1h24m39s780	67
2º	5	Nelson Piquet	Brabham BT52-BMW Turbo	1h24m58s941	67
3º	27	Patrick Tambay	Ferrari 126 C3-Turbo	1h25m06s026	67
4º	12	Nigel Mansell	Lotus 92-Renault Turbo	1h25m18s732	67
5º	28	René Arnoux	Ferrari 126 C3-Turbo	1h25m38s654	67
6º	8	Niki Lauda	McLaren MP4 1C-Cosworth	1h25m13s450	66
7º	23	Mauro Baldi	Alfa Romeo 183-Turbo	1h25m19s074	66
8º	22	Andrea De Cesaris	Alfa Romeo 183-Turbo	1h25m19s321	66
9º	7	John Watson	McLaren MP4 1C-Cosworth	1h25m52s687	66
10º	25	Jean P. Jarier	Ligier JS 21-Cosworth	1h24m44s366	65
11º	1	Keljo Rosberg	Williams FW08 C-Cosworth	1h25m02s154	65
12º	2	Jacques Laffite	Williams FW08 C-Cosworth	1h25m30s009	65
13º	3	Michele Alboreto	Tyrrell 011-Cosworth	1h25m30s987	65
14º	4	Danny Sullivan	Tyrrell 011-Cosworth	1h25m55s497	65
15º	30	Thierry Boutsen	Arrows A6-Cosworth	1h25m57s145	65
16º	33	Roberto Guerrero	Theodore B183-Cosworth	1h25m18s185	64
17º	29	Marc Surer	Arrows A6-Cosworth	1h25m50s167	64

Promedio del ganador: 224,002 km/h.
Record de vuelta: Prost en la 32ª, 1m14s212/1000 a 228,848 km/h.
Próxima competencia: el 7 de agosto en Hockenheim.

Categoría Datsun 280 ZX

POSICIONES EN EL CAMPEONATO 1983

POS	PILOTO	PROCEDENCIA	PUNTOS	COLOR	Nº
1º	Luis Di Palma	Arrecifes	72	Dorado	2
2º	Cocho López	Capital Federal	65	Rojo	3
3º	Ernesto Bessone (h)	Capital Federal	62	Azul y Blanco	44
4º	Angel Monguzzi	Córdoba	46	Blanco	10
5º	Alfredo Pisandelli	Neuquén	41	Naranja	19
6º	Juan Vallasciani	Bahía Blanca	31	Blanco	11
7º	Esteban Fernandino	Coronel Pringles	27	Rojo y Blanco	4
8º	Daniel Mustafá	Córdoba	25	Blanco	50
9º	Mauricio García	Ramallo	22	Azul y Rojo	14
	Gustavo Der Ohanessian	Capital Federal	22	Blanco y Dorado	41
11º	José L. Talermin	Concordia	18	Rojo y Amarillo	22
	Guillermo Kissling	Olivos	18		1
13º	Roberto Pacheco	Pilar	9	Plateado	8
	Paco Mayorga	Capital Federal	9	Blanco	12
15º	Daniel Sancho	Rosario	8	Plateado	18
	Oscar R. Marsili	Capital Federal	3	Negro	26
17º	Juan C. Iglesias	Pergamino	3	Amarillo	20
18º	Carlos Paredes	Daireaux	2	Blanco	51
	Ernesto Bessone	Capital Federal	1	Blanco	33

LOS HORARIOS

Sábado 9 de julio de 1983

11 hs	Presentación de los autos y pilotos intervinientes, frente a la sede del Club Sportivo Independiente de General Pico, calle 18 N° 739
12,30-14,30	Verificación técnica y administrativa
14,30-16	Entrenamientos oficiales
16,30-17	CLASIFICACION

Domingo 10 de julio de 1983

12 hs	Izamiento de la Bandera Nacional
12,20	3 vueltas al circuito
12,40	Primeras Serie. 8 vueltas (25.696 km). Autos clasificados impares
12,55	Segunda Serie. 8 vueltas (25.696 km). Autos clasificados pares
13,20	CARRERA FINAL. 20 vueltas (64.240 km)
13,55	Coronación de los ganadores en el podio

MOLYKOTE®

® Es Marca Registrada de Dow Corning Corp. U.S.A.

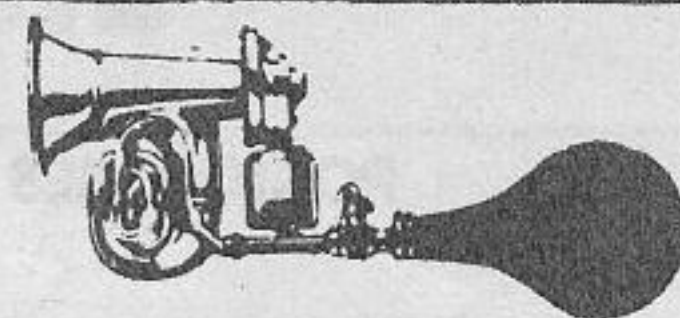
El complemento lubricante sólido más eficaz.



Representante Exclusivo
molysil argentina s.a.



toquecitos de bocina



BUENAS NUEVAS — Son las que sigue generando la Asociación de Pilotos de Fórmula 4 presidida por Jorge Pernigotte. En la reunión del miércoles 13 se hizo pública la recuperación de la personería jurídica de la entidad, una gestión que —se enfatizó— fuera entablada por la administración anterior encabezada por Eduardo Tuero. Asimismo, aparte de continuar las tratativas para lograr la televisación de las carreras que se realizarán juntamente con la F-2 CODASUR (7/8 en Rafaela y 4/9 en Bs. As.), se supo que existe un proyecto adelantado para realizar dos competencias conjuntas con la Fórmula Renault Uruguay, una en el país hermano y otra en el nuestro.

ANTIDEPORATIVAS — Según el Cuerpo de Oficiales de Pista que tuvo a su cargo el banderillaje de la carrera de F-R en Gral. Roca, lo fueron las actitudes de Mario Villar y Hernán Ayerza en la final, entorpeciendo el paso de los autos punteros cuando éstos trataban de restarles un giro. En efecto, el primero de ellos fue acusado por un par de pilotos, mientras que con el segundo se "topó" Gurini, con quien, incluso, casi protagoniza un altercado al arribo a parque cerrado. Lamentable.

GOMAS — Como ya comentáramos, Franco fue la única firma proveedora presente en Gral. Roca, mientras Paul (sólo usadas por Ferrero y Ballarín) se excusó de hacer lo propio, pidiendo en cambio a la A.P.F-4, prórroga del contrato que expiraba en esa carrera, lo que le fue concedido hasta Rafaela. Por su parte, Héctor Filter, que así ya cumplió, manifestaba: "Acá trajimos gomas iguales a las de Rosario, para no desactualizar el 'stock' ya en manos de los pilotos y porque las pruebas de nuevas traseras que hicimos con Verna en Buenos Aires arrojaron una ventaja de sólo unas 3 ó 4/10, por lo que no valía la pena traerlas".

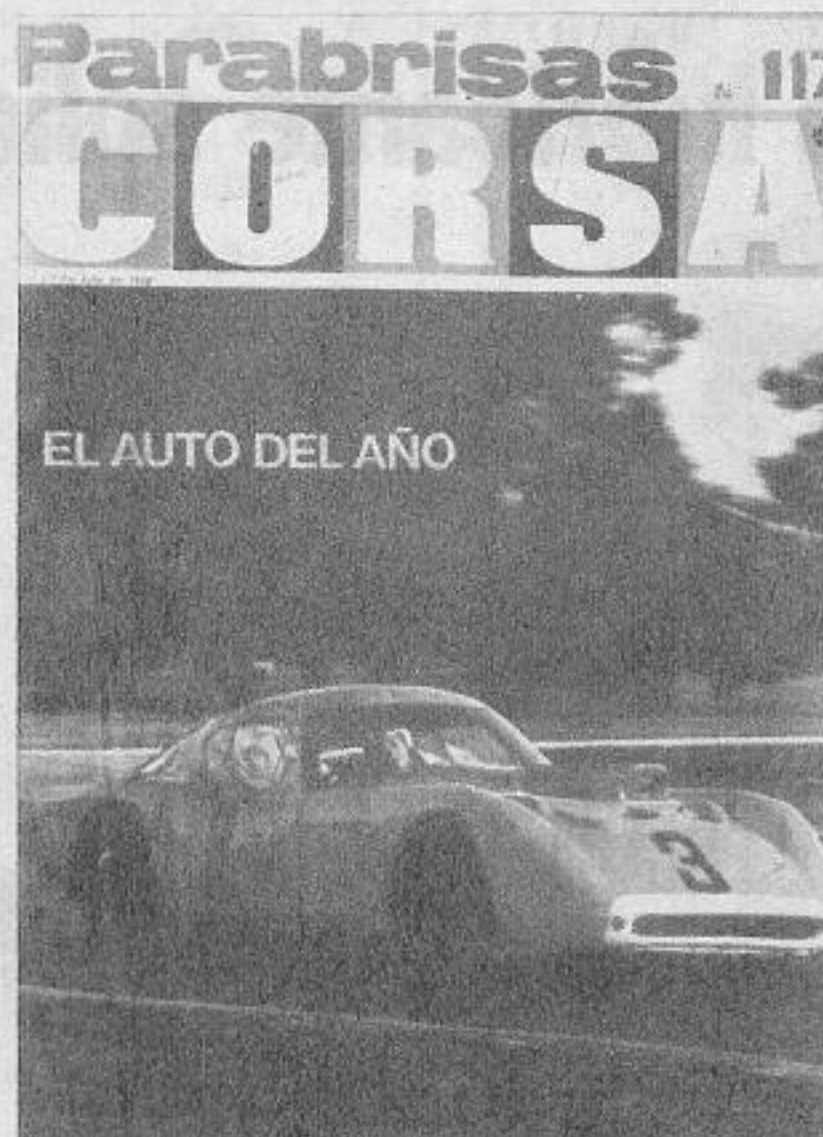
PROGRESOS — Los evidenciados en la F-R por el novato Sergio Solmi, sexto en la clasificación del sábado en Gral. Roca, tercero en su serie hasta hacer un trompo para entrar pasado a la última curva en la 12a vuelta, y sexto en la final hasta desprendérsele el filtro de aceite y "regar" el mismo sector. "Me siento bien, me gusta el circuito y no estoy cometiendo errores", había dicho tras la clásica. No estuvo nada mal para ser apenas su cuarta carrera en la F-R...

¡ARRIBA, LALO! — Otro de los mayores "damnificados" por la gran batalla de la F-R en General Roca fue Eduardo Rado. Haciendo un enorme sacrificio, como tantos otros, para poder estar presente en tan distante escenario, "Lalo" trató todo el fin de semana de encontrarle la vuelta al circuito sobreponiéndose a inconvenientes mecánicos y despistes (de los que ni los principales candidatos fueron ajenos en un trazado "traicionero" al punto que, por ejemplo, el propio y vehemente Verna se dio flor de piña temprana con Comito el viernes, que, según su equipo, dejó al auto "sentido" sin volver a ser el de antes hasta el mismo domingo..., dicho sea de paso).

... Y lamentablemente, su duro "week-end" terminó con un insólito accidente, de consecuencias, en la veloz primera curva (cuarta a fondo, los "valientes") después de boxes. Pisando la banquina externa, a la salida, más o menos por el mismo lugar que a Eduardo Drivet lo catapultó cruzando la pista y yendo a dar contra un talud para caer invertido sobre el alambrado al borde de una zanja, Rado vio cómo su auto, en cambio, no se descontrolaba pero sí perdía la trompa cuyo filo fue a dar de lleno en el visor del infortunado piloto, rompiéndolo y provocándole heridas de consideración en la cara, a los lados de la nariz. Prontamente atendido en el Hospital de General Roca, "Lalo" fue intervenido para quitar algunos cartílagos y curar las profundas heridas, y derivado a su hotel donde pasó la noche para, dando muestras de pronta recuperación pese a la molesta lesión, volver luego a Buenos Aires. Como se apreciará, esta última presentación de la F-R no habrá ofrecido tantas locuras y piñas como la de Rosario, pero sí consecuencias más dolorosas... Habrá que seguir cuidando a los chicos, y cada vez más...

AL NACIONAL — El piloto Héctor Benito, que tuviera destacada actuación en las competencias zonales de las categorías de monoplazas, pasará a las filas del Turismo Carretera. Para ello, se está trabajando en la ciudad de Nueve de Julio en la preparación de una máquina Chevrolet totalmente nueva, que Benito hará debutar en la próxima carrera que se realice en un Autódromo, para iniciar de esa manera su participación en el Campeonato de T.C.

A LA VECINA ORILLA — Una delegación F-2 Asociados viajará en las próximas horas a la República Oriental del Uruguay, para tratar de confirmar la realización de la competencia por el Campeonato Sudamericano anunciada para el 25 de setiembre. Guillermo Maldonado y Alcides Rales pretenden finalizar las tratativas tendientes a ratificar la carrera en el autódromo de "El Pinar", pero los uruguayos han propuesto un nuevo trazado que estaría ubicado en la misma ciudad capital: Montevideo. Los dirigentes orientales proponen un trazado ciudadano, similar al de Punta del Este, para realizar la carrera. La habilitación y preparación de este circuito, acaso no esté lista

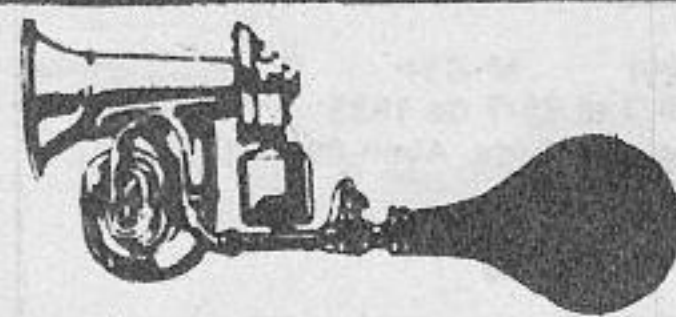


CORSA Hace 15 años

Nº 117 del 16 al 22 de Julio de 1968

¡CONFIRMARON! — Promediando el año '68, la transformación del Turismo Carretera era notable. Las "liebres" mandaban prácticamente en todos los circuitos, pero desde hacía algunas carreras asomaba el Chevrolet como candidato firme. En el Oscar Cabalén, el uno-dos de Pairetti-Marincovich con Chevrolet 250, lo confirmaba.

toquécitos de bocina



para la fecha anunciada, por lo tanto la carrera podría ser postergada por espacio de treinta o sesenta días, pasando la fecha a un circuito brasileño. Si no se llegara a un acuerdo con los uruguayos, la competencia podría realizarse en el autódromo de Tarumá, el mismo día 4 de setiembre. Es oportuno aclarar que tanto Maldonado como Raies, agotarán los recursos para que la prueba se concrete en Uruguay pues quieren mantener el calendario anunciado al comenzar la temporada.

TRABAJANDO NUEVAMENTE — La total recuperación de Miguel Angel De Guidi tiene uno de sus más claros ejemplos en que ya se encuentra trabajando nuevamente en lo que más le gusta: el desarrollo de motores de competición. Hace diez días, Miguel comenzó a estudiar las posibilidades técnicas del motor Passat de Volkswagen, con la intención de proponer un plan de trabajo a la empresa alemana, destinado a poner en carrera la nueva planta motriz que acaso reemplazará próximamente al rendidor Dodge 1500, ahora rebautizado con la sigla VW. De Guidi ya tiene en su poder varias tapas de cilindro, que serán reelaboradas por él, con el propósito de armar un motor tentativo antes de fin de año. Con tanto entusiasmo tomó la tarea Miguel, que prácticamente es imposible dialogar con él ya que está enclaustrado en su casa, proyectando la tapa de cilindros. Quienes lo conocen a fondo, dicen que este "retiro" de De Guidi es similar al que precedió a la diagramación de la actual tapa entubada de los "Milqui".

HACIENDO ESCUELA — Ya están elaborando proyectos las nuevas autoridades que se hicieron cargo de la conducción de la Asociación Argentina de Rally. El principal estudio está relacionado con la realización de carreras de la especialidad en circuitos ubicados en la provincia de Buenos Aires, con la intención de difundir y enseñar a correr rally. La idea consiste en programar competencias cortas, acaso de quinientos kilómetros, que se realizarían en una sola jornada. Con ello se abaratarían los costos y se incentivaría el interés de los postulantes. Las carreras podrían ser una mezcla de rally y regularidad, para poder concretarlas en cualquier zona sin cortar caminos principales. También se facilitaría la intervención de pilotos con máquinas

totalmente standard para que los postulantes hagan sus primeras experiencias. Algo muy similar a lo que concretó la Asociación Argentina de Automóviles Sport en el mes de mayo, cuando

tanto eco encontró entre los aficionados sin experiencia competitiva. Esta parece ser la meta de la nueva CD: colocar el rally al alcance de todos quienes posean un auto de paseo.

LA EMPRESA LIDER DEL AUTOMOVILISMO EN EL SUR ARGENTINO...

PRESENTA

RALLY ARGENTINA '83 campeonato del mundo

TRANSMISION RADIAL COMPLETA

2-3-4-5 y 6 de Agosto por

LU 19 RADIO LA VOZ DEL COMAHUE
y LA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO EN LA PATAGONIA

UN AVION TRANSMISOR y SIETE RADIOMOVILES

Cubriendo toda la Ruta

PROGRAMACION TELEVISIVA LU84 TV CANAL 7 de NEUQUEN
y sus 23 Repetidoras

Todos los días emisiones Diarias -
Tres Cámaras en la ruta -
Transporte por Micro Onda desde
San Martín de Los Andes y San
Carlos de Bariloche - Directo en el
mismo día etapa por etapa.



MIGUEL MUÑOZ 650 TEL. 0943-71382/72890 (8324)
CIPOLLETTI R.N. RAP-COMFER N° 210

DIRECTOR
Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

REDACCION:

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

DIAGRAMACION:

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

COLABORADORES:

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

SECRETARIA:

María Delia Cedrés de Mango

**DEPARTAMENTO DE
SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (*Jefe*)

LABORATORIO: Armando Pirro

Fotógrafos:

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

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti (*Jefe*)



AREA EDITORIAL

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

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino
Gerente Adjunto: Fernando Constanzo
Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotor: Miguel Angel Drommi

AREA CIRCULACION

Gerente: Adolfo Nerpiti

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

AREA INDUSTRIAL

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

toquecitos de bocina

FE DE ERRATAS

Un error —involuntario como tantos otros— se nos deslizó en el número 892 y en la sección dedicada a la cobertura de la carrera de Nueve de Julio. En la misma brilla por su ausencia (en la clasificación de la serie tanto como en la de la final) el auto N° 137 de José Edgardo Malisia. Aunque algo tarde, cumplimos en corregir nuestro error y pedimos las disculpas del caso al mentado José.

CAMPEONATO DE F-R URUGUAY

En Uruguay se inició el campeonato de Fórmula Renault 1983 llamado "Copa Pepsi". Se realizaron ya dos competencias en el Autódromo de "El Pinar". En la apertura se corrieron dos series con clasificación final por suma de tiempos; en la primera batería ganó Mainetti, mientras que Juan Carlos "Mico" López ganó la segunda con suerte, ya que a Mainetti se le rompió la caja, quedando así, aquél primero en la final.

La segunda competencia fue un monólogo de Fernando Mainetti ganando las dos series y en consecuencia la final por suma de tiempos; luego se clasificaron: López, Camarotta, Bonavena, Acosta y Varela.

Podemos decir que estas dos primeras presentaciones no fueron brillantes aunque logró una mejoría la segunda competencia.

NOVEDADES ANEXO "J"

Siempre movedizo, el "Negro" Iglesias se descolgó con una buena nueva para todos los pilotos de autos de este extenso país: ahora fabricó unos nuevos buzos antifiama. La principal diferencia con los modelos anteriores es que el nuevo diseño posee tres capas de tela y la permanencia en la llama hasta el primer indicio de combustión es de 20 segundos. Recordemos que el modelo anterior tenía una permanencia de 10 segundos, exactamente la mitad. Sin duda, todos aquellos que están siempre atentos al tema seguridad se darán una vuelta por lo del Negro a ver de qué se trata.

Y recuerden que mostrando el último ejemplar de Corsa tienen derecho a una calcomanía gratis, como ya es usual.

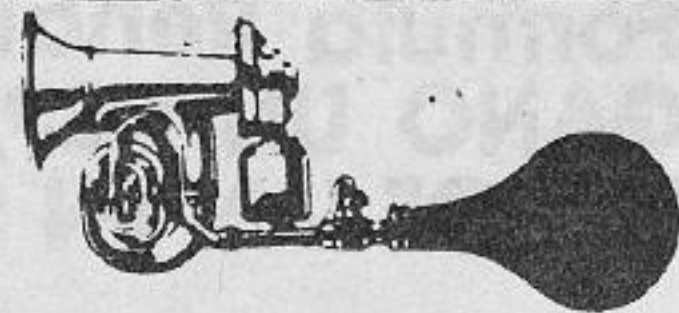
EL ORIENTAL DICE ADIOS — La ausencia temporaria de José Pedro Passadore de las carreras de la Fórmula Dos CODASUR, se podría tornar en definitiva ante el anuncio que realizó el oriental en el vecino país. Los amigos de Pedro dicen que está dispuesto a dejar de correr definitivamente, pero sin abandonar la actividad. Aparentemente Passadore tendría la intención de armar su propio equipo de competición, pero dejando la función de piloto para jóvenes compatriotas que deseen iniciarse. Para ello estaría en tratativas con un destacado constructor internacional, con la intención de adquirir dos chasis.

"COCHO" A LOS MONOPLAZAS — Al no concretarse la formación del equipo planeado entre Juan María Traverso y Osvaldo López para correr en F-2 Codasur, "Cocho" decidió adquirir uno de los autos del equipo INI y dedicarse solo a integrar su propio team de competición. Osvaldo "Cocho" López compró la máquina que perteneció a Ricardo Chourrout, un Berta equipado con motor VW-1500, que el ex Campeón Argentino atenderá en sus propios talleres. López tendrá el asesoramiento técnico de Mario Biagini en la puesta a punto del chasis, y la colaboración de Miguel De Guidi en la preparación de los motores. En el curso de la corriente semana comenzarán los trabajos en pista y, si todo marcha a la perfección, acaso "Cocho" reaparecerá en los monoplazas en la carrera de Rafaela. Si mediara algún inconveniente la "rentrée" se producirá, con seguridad, en Bahía Blanca.

CONFIRMACIONES — La Comisión Deportiva Automovilística confirmó la realización de las próximas competencias por los diferentes Campeonatos Argentinos.

Para el domingo 24 del corriente está asegurada la realización de la prueba de Datsun en el Autódromo de Buenos Aires (donde además intervendrán las Maximotos); también están aseguradas las pruebas de F-2 y F-R en Rafaela para el 7 de agosto; la competencia del CAP en Resistencia el 18 de setiembre con la organización de la Asociación de Volantes del Nordeste; La Vuelta del Noroeste para Rally programada para el 25 de setiembre también ha sido confirmada, al igual que la techa del 2 de octubre para Turismo en el Chaco.

toquecitos de bocina



SEGUIRA — Edgardo Lavari, quien debutó volcando su Datsun en la carrera de General Pico, está decidido a seguir participando en el Campeonato de Pilotos. Para ello cuenta con la ayuda de los aficionados de su "nueva patria chica": La Pampa, donde actualmente se halla radicado. Lavari ya está finalizando con trabajos en Datsun y asegura que se presentará en Buenos Aires con la máquina totalmente reacondicionada.

ESCALANDO — Sigue su camino ascendente el piloto Gustavo Der Ohanessian, quien actualmente está interviniendo en competencias de Datsun y Fórmula Renault. Por consejo de Rubén Luis Di Palma, adquirió el auto de Fórmula Dos CODASUR del equipo de



SILVIO Y ELENA AL "OTRO BANDO"

El día 6 de julio pasado, finalmente, se produjo. Después de no pocas negativas y sus consecuentes "aprietes", Silvio Oltra se decidió y contrajo enlace. En caso de tratarse de una persona normal, ello no hubiera sido necesario a juzgar por la belleza de la novia, pero sabemos que este chico Silvio es travieso...

Ahora "en serio", felicitaciones y nuestros mejores deseos para el piloto de TC-2000 y F-R, y la dulce Elena. (Foto Cano).

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 24 de julio de 1983.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Dos: En el circuito italiano de Misano se llevará a cabo una nueva carrera por el Campeonato Europeo de F-2, donde intervendrá el argentino Enrique Oscar Mansilla.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeonato Argentino de Pilotos: El Club Argentino de Pilotos hará disputar una nueva fecha del Campeonato Argentino en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Ver pág. 43.

Turismo Carretera: El Turismo Carretera se presentará en el circuito semipermanente de Santiago del Estero, donde se concretará la séptima prueba de la temporada del Campeonato que fiscaliza la ACTC. Ver pág. 19.

Miguel De Guidi, que utilizó Juan "Manuellito" Fangio, con el propósito de incorporarse a la nueva categoría sudamericana. El Berta-VW 1500 será atendido momentáneamente por los colaboradores de Miguel, para ser luego asistido por el equipo de Di Palma. La intensa actividad que presupone intervenir en cuatro especialidades, acaso exija elegir solamente dos, descontándose que Ohanessian optará por los Datsun y la F-2.

SUPERPOSICION — El domingo 4 de setiembre estaba originalmente asignado al Club de Pilotos que pensaba correr en Rafaela. Esa misma fecha ha sido adjudicada ahora a la F-2 CODASUR para que concrete una carrera en Buenos Aires (junto con la F-R) como parte de un programa de festejos que está organizando la Municipalidad de esta ciudad. En principio la CDA se adhirió al pedido municipal, por lo tanto el CAP está estudiando la alternativa de postergar su competencia de Rafaela para no entorpecer las transmisiones por TV que ambas especialidades tienen aseguradas. La nueva carrera anunciada en el autódromo capitalino será organizada por la Asociación Argentina de Automóviles Sport.

FE DE ERRATAS — En nuestro N° 891 consignamos el fallecimiento del doctor Eduardo Petracchi, cuando en realidad el deceso correspondió al doctor Enrique Carlos Petracchi, también relacionado con el automovilismo deportivo pero en la década del sesenta, cuando tuvo participación en la Comisión Deportiva que atendió el en-

frentamiento que se había suscitado entre la ACTC y el Automóvil Club Argentino.

MODIFICACIONES — Como adelantamos hace algunos números de CORSA, existen estudios para que los Datsun 280 ZX del Campeonato Argentino de Pilotos cambien de aspecto en 1984. Efectivamente, Carlos Ruesch —quien estuvo en General Pico integrando el equipo de Monguzzi y Mustafá— estaría encargado de proyectar algunos probables cambios sobre la carrocería, y además, una modificación en los frenos, el punto más crítico que muestran las cupés en el C.A.P.

RALLY DE TIERRA DEL FUEGO — Ya ha sido publicado el reglamento del Gran Premio Internacional de Tierra del Fuego, que este año organizará el Automóvil Club de Río Grande con la colaboración del Club de Volantes de Puerto El Porvenir. La carrera, como todos los años, unirá Río Grande en Argentina con El Porvenir en Chile, a través de dos etapas durante el 20 y el 21 de agosto próximos. Es probable que el equipo oficial Renault vaya una vez más a estas latitudes aunque este año se encontrará con un pequeño inconveniente: ha sido modificada la reglamentación de largada para que los pilotos "profesionales" larguen detrás de todos los demás en la primera etapa. Será interesante ver cómo los R-18 GTX van a pasar autos por docenas...

Para mayor información dirigirse al Automóvil Club de Río Grande, Avenida Belgrano 556, Río Grande, Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

**Mucho más sobre el carrerón de la
Fórmula Renault en G. Roca** Texto y fotos: Oscar D. Fittipaldi
**GANO UN DEPAC Y LOS BERTA
NO CEJAN EN SU AMENAZA...**

PERO CRESPI PUEDE ESTAR CONTENTO

Porque la categoría de la cual se lo cita como "padre" al prolífico constructor, se muestra más ambiciosa que nunca. Con la paridad como factor de espectáculo (y de fricciones y riesgo...), un nuevo y sorpresivo ganador, lucha de marcas, y más candidatos que se suman a los ahora complicados "antimosqueteros", esto marcha...

SIRVE EL KARTING...—Así razonaba el flamante ganador, Gustavo Mancuso, de 23 años y apenas una docena de esporádicas carreras en la F-R, tras su paso por los karts.

"Es que había que aguantarlos a éstos, todo el tiempo... Tener que pasarte toda la carrera viendo por los espejos asomar la trompa de Gurini o la de Giacchino, te la regalo... En la largada, solté despacito el embrague, con

mucho cuidado, y cuando enganché la segunda, me di cuenta de que ya no podían pasarme... Los que largaban adelante se habían quedado arando... Aunque me dije: 'Esto va a durar poco...'. Y sin embargo... Es que ese motor vale, ¿eh?; y eso que yo hasta lo 'aguantaba' un poco... Pero sin duda, la clave estuvo en la largada, porque tal como se me iba de trompa el auto, no estaba como para tirarme a pasar a

alguien mano a mano... Para peor, cuando se regó de aceite la última curva, pasaba justo entre la cuerda y la mancha, y cuando una vez se me puso de costado, creí que perdía la carrera... Menos mal que pude controlarlo y no tuve más sobresaltos mayores." ...Y lo controló como a toda la carrera, pese a esa marcada subvirancia que lo tuvo a maltraer pero que seguramente se subsane cuando a su Depac se le

incorporen las parrillas delanteras que equipan a los últimos modelos de la marca.

"NO SE COMO HICE..."
—Eso confesaba Juan Carlos Giacchino, lúcido escolta, al pretender analizar su remontada desde el octavo puesto de largada. "El acelerador se me trabó en la vuelta previa a la serie, por una piedrita incrustada en el mecanismo externo; la sacamos

El "film" de la final. A la izquierda, acaba de largarse y, tras la primera curva, Mancuso viene "relojeando" los espejos y tratando de convencerse de que atrás vienen nada menos que Gurini, Kehler, Verna, Giacchino (¡ya quinto!), Buzeta y... ¡todos! A la derecha, favorecido por cómo se juntaron tras él, el líder ya "huye" algo. Luego del "manejo", Etchegaray y Solmi.





en el box y volvió a trabárseme, a fondo, en la horquilla, en la octava vuelta, por otra piedra que fue a tapar un cuarto de boca. Hice un semitrompo y perdí la punta, pero pude recuperarme para llegar segundo. En realidad, creí que estaba primero porque esperaba que a Verna lo penalizaran por adelantarse en la partida, pero... Y en la final, en seguida me puse quinto, aunque pronto pensé que así iba a terminar por-

que adelante venían todos muy parejos, matándose... Francamente, no sé por qué avancé tanto, después, piña de Verna aparte... Viajé segundo más de diez vueltas, pero cuando me tapó Villar (rezagado) perdí posibilidades de seguir atacando a Mancuso, y faltando dos giros empecé a quedarme sin nafta, salía fallando de las curvas a la derecha... Empeoró y ya no había más nada que hacer... Con decir-

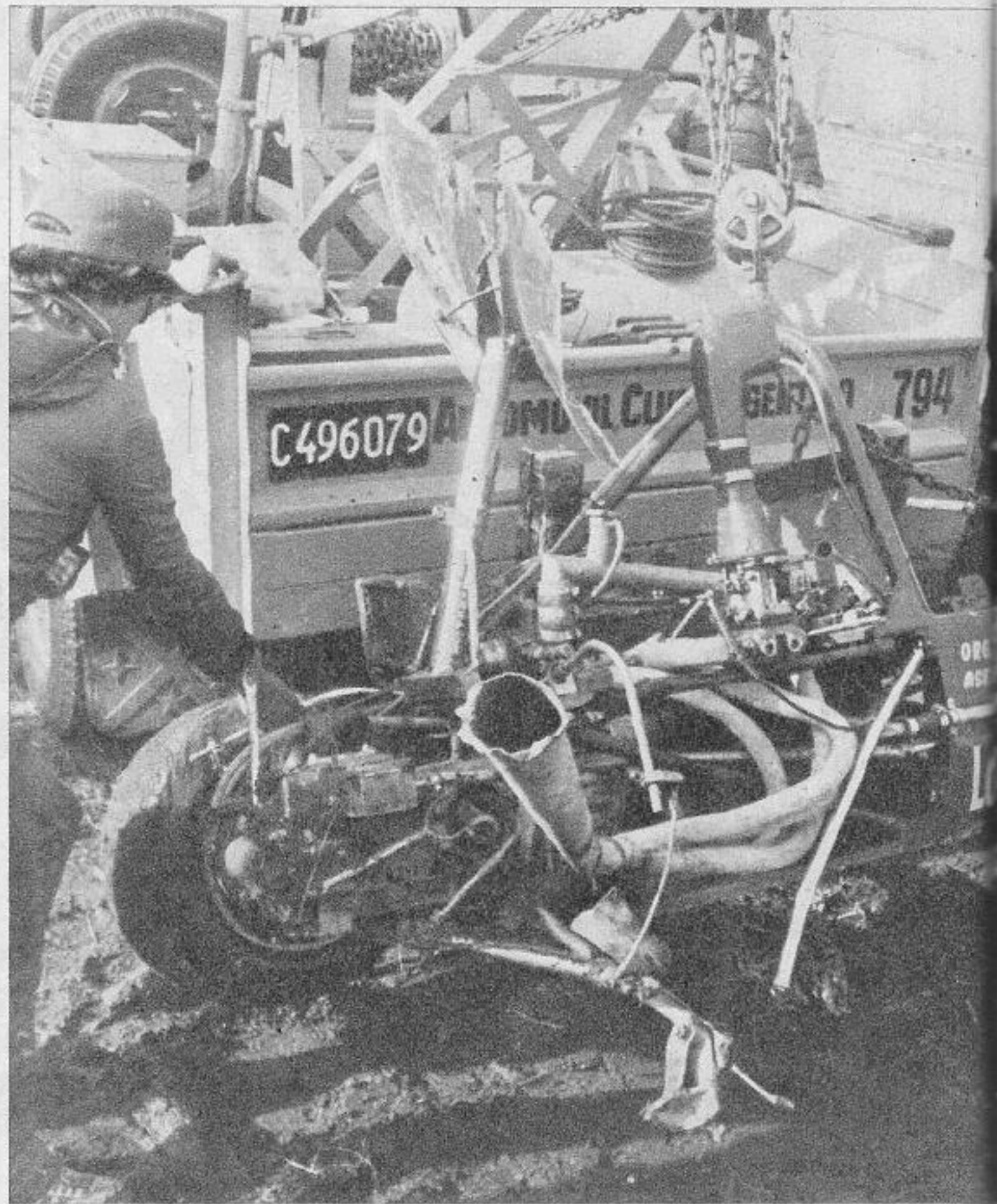
En la foto mayor, Gurini —"colado" en el podio— departe con su "viejo" rival Giacchino (centro) y Buzeta (derecha), uno de los nuevos candidatos. Aquí arriba, Mancuso, otra vez el podio y los "forajidos" de su equipo que, después de perder el auto esa mañana (increíble —pero cierto y lo contaremos en breve...), lo hicieron ganar. Más arriba, Tulio y Sandro Crespi (izq.) y Gustavo Donadio, creador del Depac.

te que en la vuelta de honor, bombeaba el acelerador y creía que no llegaba... Lo que pasó es que giré mucho, antes de largar, más que el resto, y además, 33 vueltas de final, acá son demasiadas... Por eso no alcanzó la nafta."

CANSANCIO —El del tercero, Sergio Buzeta —perfilado como gran candidato—, tras la dura brega y por un motivo en especial... "Quería

Izq.: Las diferencias van estirándose algo con el correr de las primeras vueltas, pero todos se mantienen alertas a fin de no perdonar "zarpazo", aunque Buzeta es quien parece perder más terreno... Der.: Pero no sería así por mucho rato pues en seguida el marplatense volvió al contacto con el pelotón de escolta, que ahora amenazaba a Gurini...





ganar... Pero me quedé patinando en la largada y me pasaron todos... Fue terrible quedar ahí atrás... Para colmo, desde la 5a ó 6a vuelta empezó a saltárseme la segunda marcha, y en la Horquilla había que sostenerla para que no zafara... Y en la última curva, el aceite en la pista lo complicó todo... Así que quedé cansado, pero conforme, de todos modos, con la remada... En Rosario habíamos tenido un problema similar con la 'arada', pero pensamos que largando a menor régimen estaría solucionado, sin embargo... Nosotros tenemos la culpa porque habiendo probado tantas cosas como probamos, debimos haber buscado la relación correcta de 1ra para largar." Uno que "se viene a más" y no se perdona concesiones.

DESCONTENTO —Así quedó Néstor Gurini con su cuarto puesto aunque éste le permita seguir con cierta holgura al frente en el Campeonato. "Al principio creí que estaba para atacarlo a

Los restos del Tulia de Drivet, piñado en "Tanques llenos" cuando pintaba bien. Crespi le ofreció otro chasis pero el C.D. no lo autorizó a correr. Izq.: Verna y su padre. Luego, una piña en la Horquilla lo eliminaría marchando cuarto... La rotura de ligamentos en el tobillo derecho, le insumirá 30 días de yeso tras la operación del martes 12, y 15 más de recuperación. ¡Fuerza, Tabol!

Mancuso, pero no quise apurar innecesariamente y sí esperar un poco a ver cómo se planteaba todo, sabiendo que tenía resto. Pero al trecho, Kehler 'se me vino al humo' y el asunto cambió... Ya habíamos peleado fiero en la serie, y en la definitiva no pensaba alfojarle... Tuvimos un par de roces y eso, creo, fue lo que finalmente me arruinó la goma delantera izquierda, que se desinfló e hizo que perdiera un par de

puestos cuando en realidad considero que no estaba para menos que segundo, teniendo en cuenta cómo 'cuidaba' la punta Mancuso pese a lo lento que él doblaba y gracias a que mi motor no tiraba todo lo esperado como para poder dar batalla en las rectas. Llegué casi en llanta... En fin..., lamento no haber podido figurar mejor, pero fue un carrerón y me manejé todo, ¿eh?" Es la 15a consecutiva en que el de La

Plata consigue puntos (todas las del 82 y éste); todo un record.

DISGUSTO —Era lo que trasuntaban Ricardo Kehler y todo su equipo hacia Néstor Gurini tras el ajetreado quinto lugar en la final. "Me quedé 'arando' en la largada pero recuperé en seguida. El Berta (con motor de preparación propia) era una barbaridad en lo rápido (no así en la Horquilla) y especial-

...Y Gurini se desprendió algo, junto con Kehler, del resto... cuando una mancha de aceite descolocaba a Mancuso en pleno curvón. El pampeano salió del mismo casi apareándose al puntero, con Gurini a la inmediata expectativa... Pero el Depac entró primero a la curva 1 y, una vuelta más tarde (der.), otra vez se apilaban sus perseguidores (con Giacchino 3º y ya sin Verna), y él cortado...





1ra. Serie. Arriba, salida de lo que tras la largada es la primera curva pero después será la última... Kehler, Buzeta, Gurini y el resto. Abajo, ya puntea Buzeta sobre Kehler, Gurini, Mazzini, Etchegaray y Mancuso.

mente en el último curvón, dónde a Gurini me le iba encima. Pero él me frenó y tapó varias veces, y hasta me tocó de atrás cuando pude pasarlo (por fuera, lo que seguramente no le gustó...) precisamente en el curvón. Después, cuando me taponó Villar en la primera curva, pisé afuera y voló el lado derecho de la trompa, lo que acabó con mis aspiraciones a lo que por entonces ya era sólo el tercer puesto."

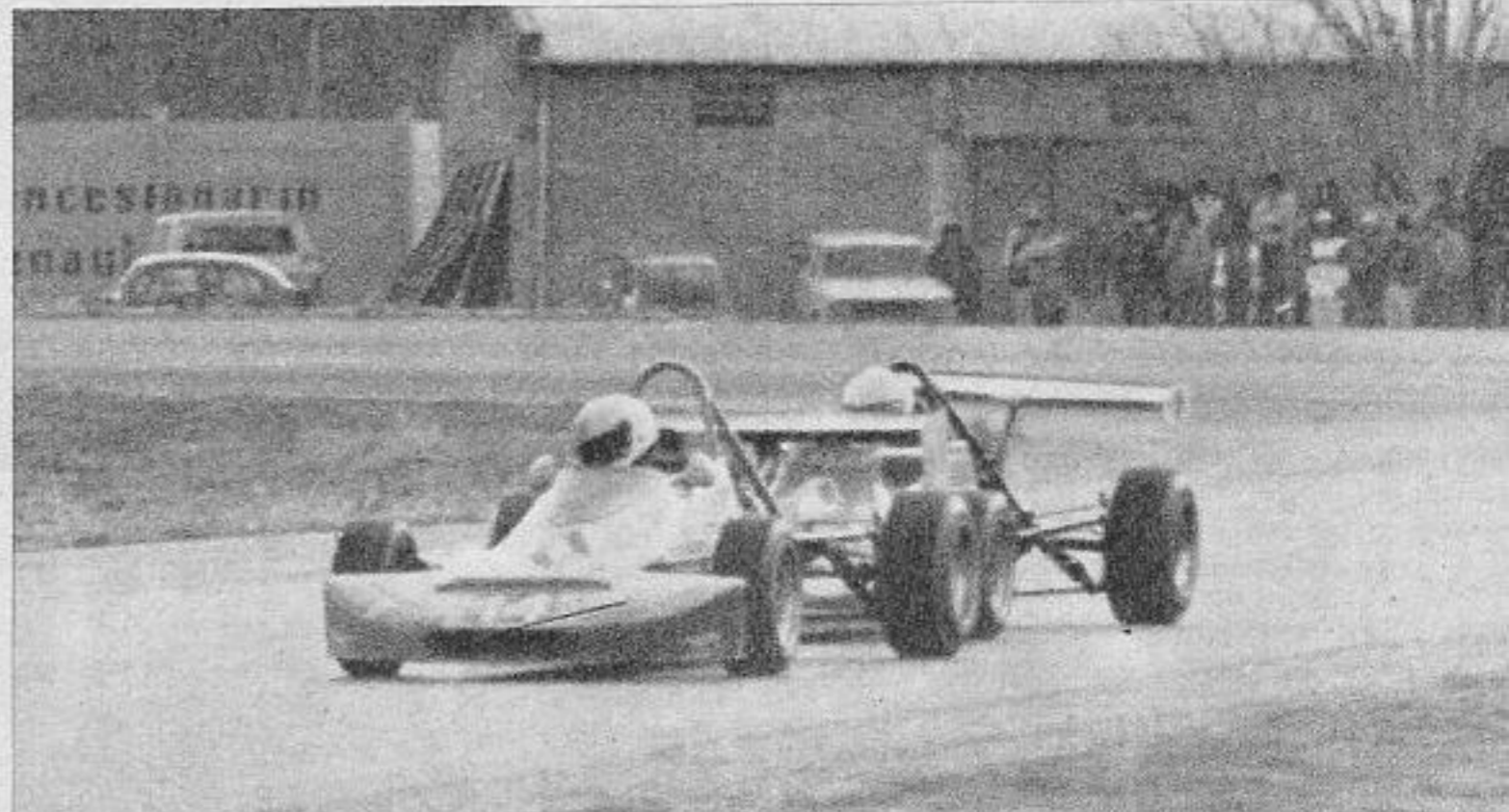
DESAZON —La de Miguel Angel Etchegaray, pálido 7º "Debía hacer el 60% del circuito en tres cilindros... Había un problema en la bomba o el filtro de nafta, que se fue agravando. Salía 'muerto' de la Horquilla. Y con decirte que donde en la serie llegaba a 6.300 rpm, en la final, a lo sumo, iba a 6.000... Pensar que después de soplar junta de tapa en la última tanda clasificatoria del sábado estuvimos trabajando hasta las

seis de la mañana de hoy (domingo), que en tanques llenos se me aflojó el carburador y que en la serie se me tapó... ¡Qué suplicio!" El "flaco" andaba con ganas de mandar todo al diablo...

ESPECTACULAR —Suele ser el estilo de uno que promete: *Hugo Mazzini*. Claro que, como es común en estos casos, a veces debería sosegararse... La cuestión es que no menos espectacular

fue su primer paso por los boxes en la final. Pisó la banquina a la salida de la última curva y, cuando quiso volver al camino correcto, no había más lugar en medio del lote... Siguió como venía, arrasó con la improvisada chicana de ingreso a los "pits" y entró, no más, terminando atravesado en la calle de boxes. Confundido, en vez de seguir, como correspondía, hasta la salida, retomó y salió por la entrada

No tardó mucho Giacchino en dar cuenta también de Gurini, alejándose seguidamente a la caza del líder, mientras Buzeta atacaba resueltamente la posición del "flamante" tercero, en tanto que ahora era Kehler quien acechaba... (der.), al punto que bastó que Gurini "zafara" temporariamente del marplatense, para que el pampeano volviera a la carga...





2da. Serie. Acaso lo más "ilijo" de un domingo espectacular. Giacchino, Verna y Solmi adelante un buen rato. Después, Verna ganando, Giacchino, recuperando, a punto de pasar a Fierros y Neviani.

doblando en "U" en plena pista... Espantoso "show".

MUFA —La de Raúl Berecibar y su novel equipo. Innumerables problemas mecánicos en el micro que los transportaba, hicieron que llegaran sobre la iniciación de los entrenamientos del viernes a General Roca, tras un día y medio de azaroso viaje desde Córdoba... No obstante poder salir recién sobre el final del ensayo, Berecibar hizo un tiempo

destacado como para alentar esperanzas. Y en las pruebas del sábado llegó a estar al tope, pero cuando pusieron gomas nuevas para clasificar... se fue para atrás. Sin embargo, "retocaron" bien el auto para el domingo y en la serie estaba sexto (delante de Mancuso...) cuando, al intentar pasar por fuera a Etchegaray cuyo motor tuvo una quedada al salir de la Horquilla, y mientras Mazzini hacía lo propio por dentro, el cordobés terminó

"out" porque se le acabó la pista... Ni intentó volver, confiado en las posibilidades de su auto para el repechaje y consciente de que en la serie nada más había que hacer. ...Pero cuando más tarde fue a largar con la ilusión de clasificarse cómodo para la final, comprobó que el embrague se patinaba todo... Regresó urgente a boxes (se largaba en la recta opuesta), pusieron aceite, retornó a la grilla... y cuando largaron... llegó a los "pits" andando "a

uno" para guardar definitivamente el Depac hasta la próxima, mientras su coequilibrador, Juan Carlos Gianni, volvía del paisaje... Luego se constató que con el despliste en la serie había entrado barro en el mecanismo...

TANQUES LLENOS — Estos fueron los tiempos que, en la mañana dominguera, nos facilitara el experto de Taiwan, Nes-tor-Car-bi-a, de la prestigiosa audición especializada china *Rue-das*: Giacchino, 47s67/100; Buzeta, 47.78; Verna y Muñiz Barreto, 47.85; Gurini, 47.91; Romagnoli, 47.98; Kehler, 48.00; Pernigotte, 48.09; Fierros, 48.54; Lázaro, 48.55; Berecibar y Villar, 48.57; Pereyra, 48.73; Comito, 48.74; Etchegaray y Neviani, 48.90; Gianni, 48.95; L. Minervino, 49.10; Mazzini, 49.16 y ¡Mancuso!, 49.20 y en la 1ª serie bajaría su tiempo del sábado...

GRACIAS — A Luis Garicoitz, de Renault Argentina, por facilitarnos una práctica *R-12 Break* para nuestros inquietos desplazamientos en función de la cobertura. A los dirigentes de Asociación de Volantes de Gral. Roca (que, claro, quedaron "chuchos" con la carrera y ya pidieron nueva fecha para el 18/9, lo que la A.P.F-4 está estudiando) por su amabilidad y buena disposición para hacer las cosas bien. Y, como habría que hacer siempre, al Cuerpo de Cronometristas de la C.D.A. del A.C.A., por facilitar constantemente nuestra labor.

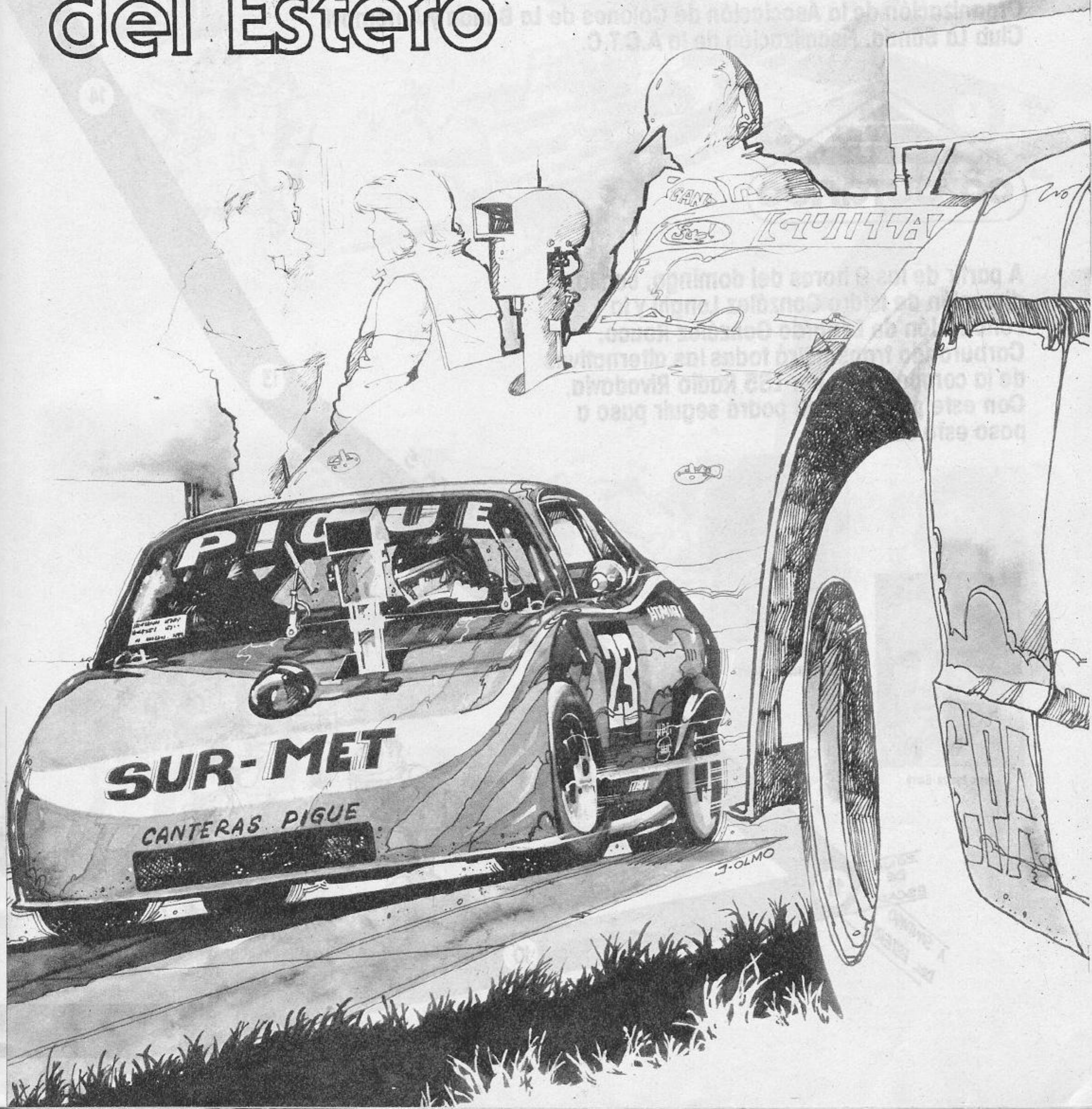
...Pero poco podría hacer ya el del Berta, y menos al encontrarse con el rezagado Villar (también con Berta). Al intentar superarlo a la salida de la curva donde los vemos en la foto, se acabarían las aspiraciones de Kehler a otra cosa que no fuera el 5º puesto. Poco después, Gustavo Mancuso recibía el banderazo triunfal del "tío" Rodríguez, logrando lo inesperado.



TC en Santiago del Estero

PROGRAMA
CORSA

24 de julio de 1983
8ª carrera por el
Campeonato Argentino



TC en Santiago del Estero

Circuito semipermanente "La Capilla" en La Banda, de 24.200 metros.

Organización de la Asociación de Colonos de La Banda y Automóvil Club La Banda. Fiscalización de la A.C.T.C.



A partir de las 9 horas del domingo, con la dirección de Isidro González Longhi y la conducción de Eduardo González Rouco, Carburando transmitirá todas las alternativas de la competencia por LS5 Radio Rivadavia. Con este plano, usted podrá seguir paso a paso esta carrera.



Juan Ayarza Garró



Octavio Suárez

ZONA DE
ESCAPE
A SANTIAGO
DEL ESTERO

11

12

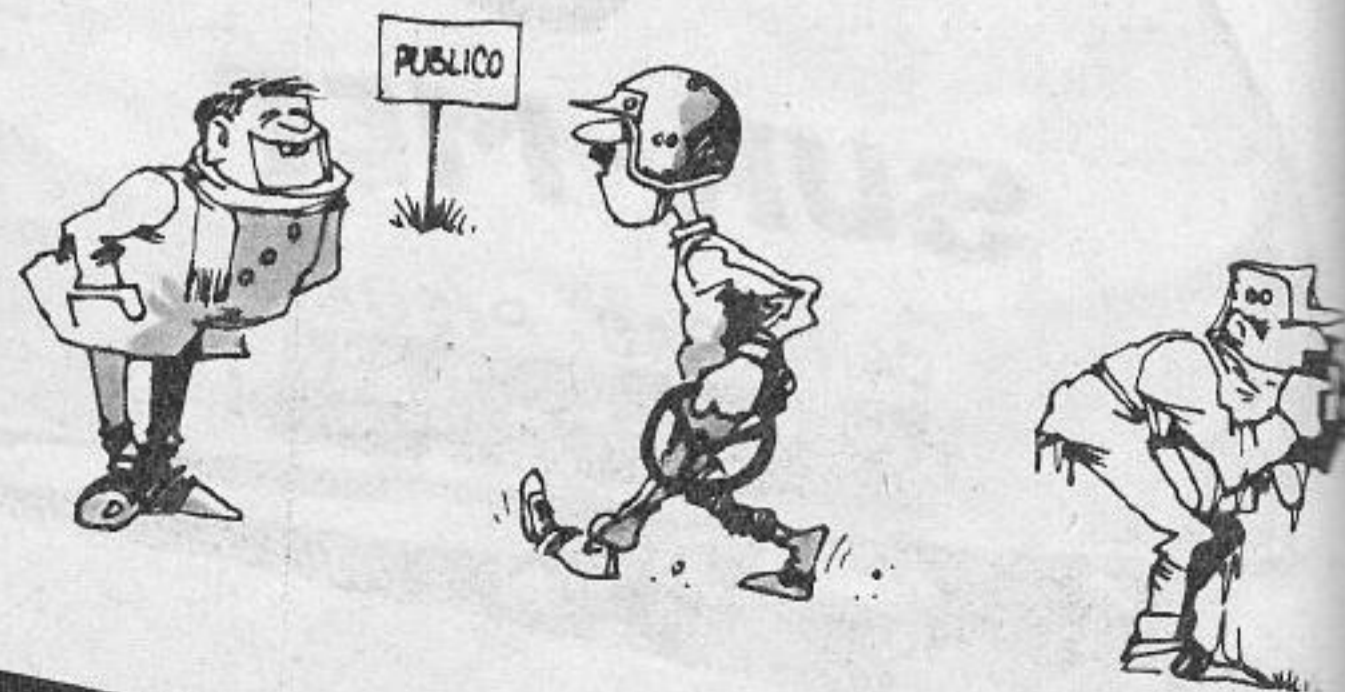
RUTA 5

13

14

10

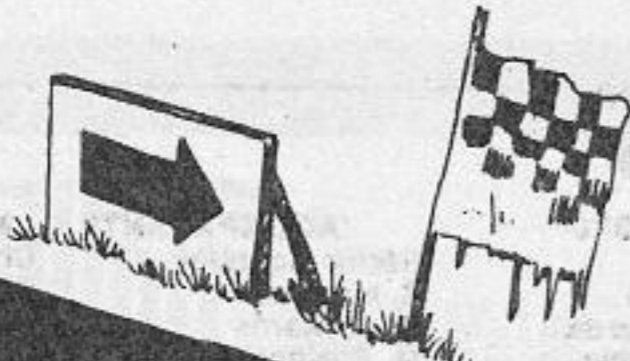
9



A CLDOMIRA

ZONA DE ESCAPE

15

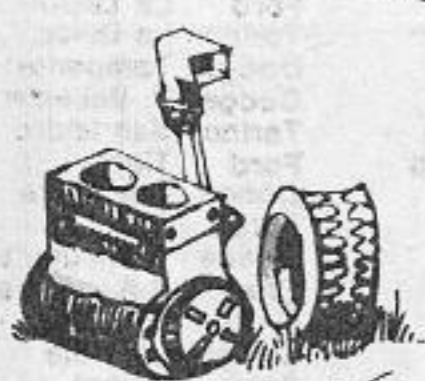


1

RUTA 21

2

BOXES



3

ZONA DE ESCAPE A LA CANADA

4

ZONA DE GRAVJAS



5



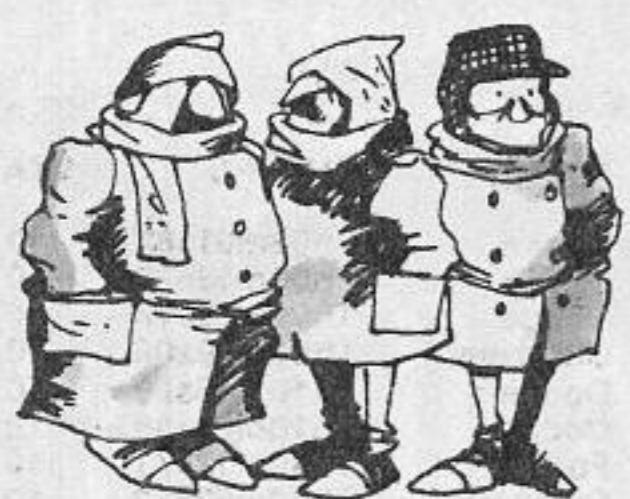
Oscar Alaux

6

A TAJAMAR

7

J-OLMO



PUBLICO

8

RUTA 41

LOS PROTAGONISTAS

Nº	PILOTO	ACOMPAÑANTE	MARCA	ORIGEN	Nº	PILOTO	ACOMPAÑANTE	MARCA	ORIGEN
1	MARTINEZ B. Jorge	Héctor Bellini	Ford	Bolivar	58	LYNN Carlos	Héctor González	Chev.	Pilar
2	AVENTIN Oscar	Jorge Moyano	Ford	Morón	59	FAUSTINO Julio	R. Martínez	Chev.	Nuevo de Juliá
3	SATRIANO Emilio	Miguel Mele	Chev.	Chivilcoy	60	SONEYRA Abelardo	Hugo Morris	Dodge	Haedo
4	AVENTIN Antonio	Manuel Aguirre	Ford	Morón	61	BAUTISTA Antonio	M. Rosignoli	Chev.	La Plata
5	MOURAS Roberto	José L. Riga	Dodge	C. Casares	62	APELA Néstor	Mario Puldain	Ford	Lobos
6	CASTELLANO Oscar	Raúl Devil	Dodge	Lobería	63	MUÑIZ Rubén	Oscar Zamora	Chev.	La Plata
7	"Hnos. SUÁREZ"	Pedro Suárez	Dodge	Banfield	64	ESPINOSA Francisco	Daniel Alegre	Ford	Chacabuco
8	MARTINEZ Eduardo	Miguel Odriozola	Dodge	Olavarría	65	DE QUESADA Gonzalo	Carlos D'urso	Ford	La Lucila
9	DE BENEDICTIS Juan	Jaime Alberto	Dodge	Necochea	66	CARELLI Manuel	Juan Brandsen	Torino	La Dulce
10	SASSO Osvaldo	Alejandro Quinci	Ford	Bella Vista	67	LOIOCCO Marcos	Rodolfo Vitani	Dodge	Temperley
11	OCCHIONERO Juan	Arturo Rojas	Chev.	Necochea	68	COSMA Jorge	Rodolfo Cosma	Dodge	V. Ballester
12	CAPPARELLO Roberto	Luis J. Paolucci	Dodge	Mar del Plata	69	NAVARRO OCAMPO F.	Francisco Steffich	Torino	San Isidro
14	DE ARZAVE Ricardo	Hugo Picone	Torino	Azul	70	BRAVI Enrique	Norberto Tangretti	Ford	Tigre
15	PELLEGRINI Juan J.	Ricardo Llanosa	Dodge	C. de Areco	71	REYNOSO Jorge	Jorge Ciapponi	Dodge	Necochea
16	AYARZA GARRE Juan M.	Eduardo Nicieza	Chev.	Chivilcoy	72	OYHANART Jorge	Rubén Calamara	Ford	Pilar
17	BANFI Angel	Alejandro Cisneros	Chev.	M. Alfonso	73	FUENTES Néstor	Hugo Parentini	Dodge	V. Insuperable
18	PACCHIALAT Héctor	Ricardo López	Dodge	Ensenada	74	RODRIGUEZ Raúl O.	Ramón Illescas	Chev.	S.A. de Areco
19	NANI Carlos	José Levy	Chev.	Quilmes	75	SERRANO Mario	Abel Famá	Chev.	Necochea
20	HERRAIZ Fernando	Oscar Franco	Chev.	Azul	76	FIRPO Clemer	Néstor Taus	Dodge	La Plata
21	SALGADO Julio	Pedro Ingracia	Dodge	V. Insuperable	77	PALAZZO Carmelo	Hugo Cuello	Ford	Munro
22	RIOS Héctor	Rodríguez Hermida	Chev.	Arrecifes	78	POLANCO Jorge	Enrique Santacatarina	Dodge	Capital
23	ALAUZ Oscar	Ricardo Clergue	Chev.	Pigüé	79	SEGAD Mario	Carlos Segad	Chev.	Capital
24	LUACES Carlos	Remigio Varela	Dodge	Pilar	80	Traverso Juan M.	Jorge Moyano	Ford	Ramallo
25	DEAMBROSIO Juan C.	Oscar Spinello	Dodge	Morón	81	PEDERNA Carlos	German Conti	Ford	Florida
26	SAIZ Carlos	Carlos Perini	Ford	Burzaco	82	DOTTA Roberto	Juan Di Catarina	Dodge	Navarro
27	CA Julio	José Frascino	Ford	Chivilcoy	83	BIANCHI Juan	Antonio Donatti	Chev.	Sulpacha
28	BRESCIA Gustavo	Angel Bettinelli	Dodge	Azul	84	CAPRILE Carlos	Alberto Arrechea	Torino	G. Chaves
29	DOUMIC Pedro	Rubén López	Dodge	S. Teresita	85	ERNS Alberto	E. Ciccolini	Dodge	San Martín
30	LUERCHO Héctor	Simón Eldstein	Chev.	Ranelagh	86	ALDANA Ramón	Luis Aldana	Dodge	Avellaneda
31	GROSSO Juan C.	Jorge Nuñez	Dodge	Llavalol	87	POLITANO Francisco	Juan Meschini	Torino	La Plata
32	FRANCIA Héctor	G. Stirnermann	Chev.	Olavarría	88	SAMPOL Emilio		Chev.	Mercedes
33	MARCOS Antonio	René Greslin	Ford	La Dulce	89	IVALDI Jorge	M. Lanzavecchi	Dodge	Bahía Blanca
34	DI NEZIO Mario	Néstor Araneta	Ford	San Cayetano	90	ALESANDRINI Rubén	A. Sabarini	Dodge	Morón
35	CALAMANTE Mariano	Rodolfo López	Chev.	Balcarce	91	CASTELLANI Dante	Julio Genua	Ford	Pehuajó
36	GARCIA Jorge	Marcelo Ruiz	Chev.	G. Pacheco	92	VIGILANTE Luis	Mario Montano	Torino	Lanús
37	MAZZACANE Hugo	Jorge Paulino	Dodge	La Plata	93	POURCIEL Ulises	Angel Fernández	Chev.	Capital
38	RODRIGUEZ Orlando	R. Ventura	Dodge	Laprida	94	SPERANZA Rodolfo	Rafael Carullo	Torino	Berazategui
39	MARACCI Oscar	Rubén Binci	Chev.	Olmos	95	LANDA Juan M.	R. Mucchiarelli	Dodge	Mar del Plata
40	VILLAVARDE Osvaldo	Rodolfo Var	Chev.	Miramar	96	PERNIA Vicente	Jorge Infantino	Chev.	Tandil
41	ORTIZ Omar	Marlo Jaime	Chev.	Necochea	97	SEGADE SANCHEZ J.M.	Oscar Palavecino	Chev.	Monte Grande
42	GAGGINO Marcos	Marcelo Gaggino	Ford	Mar del Plata	98	PIÑERO Oscar	R. Rodríguez	Torino	Nuevo de Juliá
43	GIULIANO Roque	Remigio Varela	Ford	Monte	99	CORDOBA Luis	Héctor Córdoba	Torino	Lanús
44	LIZEVICHE Antonio (h)	Jorge Lizeviche	Dodge	Capital	100	ARANA Alberto	Javier Benítez	Ford	G. Rodríguez
45	FERNANDEZ Néstor	José A. González	Chev.	Tandil	101	SANTONOCITO Roberto	Juan Arias	Dodge	Lanús O
46	DUCRET René	Oscar San Martín	Ford	Baradero	102	BALDA José	A. Monteavara	Torino	Cachari
47	VAZQUEZ Juan C.	R. Goyeneche	Chev.	Adrogué	103	URRUTI Federico		Dodge	Capital
48	LYNN Osvaldo	Humberto González	Chev.	Pilar	104	DEL CAMPO Gerardo		Ford	Capital
49	CAPARROS Edgardo	O. Gerreiro	Dodge	V. Tuerto	105	MIRALDI Luis	Enrique Pulido	Dodge	S.A. de Areco
50	LAILOLO Juan R.	Octavio Lazarte	Dodge	V. Tuerto	113	COPPA Rubén	Néstor Valencia	Dodge	
51	SANTAGATTI José	Antonio Frutos	Torino	Capital	117	ALTUNA Francisco	Raúl Piccinini	Ford	
52	GIL BICELLA Rubén	Julio Indart	Dodge	Munro	119	PICCININI Hugo	Marcelo Labollita	Chev.	
53	PADILLA César	Juan Baganasco	Torino	Azul	123	HERNANDEZ Luis		Chev.	
54	GONZALEZ Marcelo	Jorge L. González	Dodge	Quilmes	125	OLMEDO Carlos	Jorge Piñanelli	Torino	
55	ARRECHEA Francisco	Oscar Cos	Chev.	Azul	126	PIÑANELLI Alberto	Rafael Carullo	Ford	
56	UBEDA José	Carlos Vaglio	Dodge	V. Ballester	127	MARTINEZ Domingo	Jorge Moyano	Torino	
57	RICCI Luis	Domingo Martínez	Torino	Ranelagh	130	CARNEVALE Jorge	Carlos Leonarducci	Dodge	
					134	BANFI Roberto		Chev.	M. Alfonso

TC en Santiago del Estero



LA ANTERIOR

Circuito "La Capilla", localidad de La Banda, Santiago del Estero, de 24,200 km.- 10 vueltas - Recorrido total: 240,200 km.- 19-9-82.

1ª SERIE

O. Aventin (21m16s29), 3 vueltas; A. Aventin (21m36s69), 3; E. Martínez (21m37s90), 3; Martínez Boero (21m45s86), 3; Occhionero (21m56s08), 3; Doumic (21m58s86), 3; De Arzave (22m23s94), 3; Laiolo (22m39s93), 3; Mazzacane (22m46s53), 3; Lizeviche (22m52s87), 3; Banfi (22m53s42), 3; Pacchialat (23m16s02), 3; Salgado (15m01s45), 2; Grosso (8m47s25), 1.-
No registraron paso: Nani, Herraz y Caparello.
Promedio general: 204,781 km/h.
Record de vuelta: O. Aventin en la 2ª vuelta en 7m00s39/100 a un promedio de 207,236 km/h.

2ª SERIE

"Hnos. Suárez" (21m08s11), 3; De Benedictis (21m11s09), 3; Castellano (21m15s24), 3; Sasso (21m21s26), 3; Satriano (21m39s57), 3; Rios (21m48s83), 3; Deambrosio (22m20s49), 3; Brescia (22m34s89), 3; Loio (22m35s39), 3; Pellegrini (23m11s84), 3; Santagati (23m39s73), 3; Ricci (26m19s03), 3; Ortiz (15m15s09), 2; O. Rodríguez (18m05s65), 2; N. Fernández (7m33s28), 1.-
No largaron: Mouras y Firpo.
Promedio general: 206,102 km/h.
Record de vuelta: Castellano en la 2ª vuelta en 6m55s47 a un promedio de 209,690 km/h.

FINAL

POS	Nº PILOTOS	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	12 Juan De Benedictis	Dodge	1h09m01s62	10
2º	101 Oscar Castellano	Dodge	1h09m13s70	10
3º	6 "Hermanos Suárez"	Dodge	1h09m25s46	10
4º	14 Juan Occhionero	Chevrolet	1h09m29s08	10
5º	2 Oscar Aventin	Dodge	1h10m05s29	10
6º	1 Antonio Aventin	Dodge	1h10m07s39	10
7º	100 Jorge Martínez Boero	Ford	1h10m12s71	10
8º	10 Héctor Rios	Chevrolet	1h10m53s12	10
9º	18 Eduardo Martínez	Dodge	1h10m56s78	10
10º	54 Juan Grosso	Dodge	1h11m40s75	10

Luego se clasificaron: De Arzave (1h12m16s20), 10; Mouras (1h13m02s55), 10; Mazzacane (1h13m52s56), 10; Laiolo (1h14m07s36), 10; Loio (59m58s92), 9; Brescia (1h05m21s06), 9; Santagati (1h09m40s55), 9; Lizeviche (1h09m44s74), 9; Satriano (1h10m16s45), 9; Deambrosio (1h00m08s), 8; Ricci (1h08m18s17), 8.

No se clasificaron: Banegas, Sasso, Caparello, Pellegrini, Pacchialat, Nani, Banfi.

No largaron: O. Ortiz.

Promedio general: 210,349 km/h.

Record de vuelta: De Benedictis en la 7ª vuelta en 6m48s85/100 a un promedio de 213,080 km/h.

CINCOTTA

ORGANIGRAMA

Sábado 23:

10:00 a 17:00 Verificación y sellado
19:00 Cierre del Parque Cerrado

Domingo 24:

8:00 Apertura del Parque Cerrado
10:00 Cierre de rutas
11:00 Primera serie a 3 vueltas (72,600 km.)
11:45 Segunda serie a 3 vueltas (72,600 km.)
12:45 Final a 10 vueltas (242 km.)

EL CAMPEONATO

Mouras.....	120	Doumic.....	7,5
Traverso.....	101	Pernia.....	7
Boero.....	75	Ayarza Garré.....	6
Castellano.....	65,5	Ca.....	5
Satriano.....	59,5	Saiz.....	5
Aventin O.....	29,5	Brescia.....	4,5
Alaux.....	28,5	Espinosa.....	4,5
Suárez.....	25,5	Hernández L.....	4
Nani.....	22,5	Pacchialat.....	4
Martínez E.....	22	González M.....	3,5
Sasso.....	22	De Arzave.....	3
Pellegrini.....	21	Del Campo G.....	3
Aventin A.....	19,5	Polanco.....	2,5
Oyhanart.....	19	Bravi.....	2
Arana.....	18	Fernández N.....	2
Bañi A.....	18	Lynn.....	2
Calamante.....	16	Ducret R.....	1,5
Herraiz.....	11,5	Luaces.....	1,5



PARCHES



BALANCEO



ROTACION



ANTIOXIDO



TREN DELANTERO



AMORTIGUADORES



ALINEACION



FRENOS



VENTAS



Además de
vender
los mejores
neumáticos,

nos encargamos
de atenderlos
con los mejores
servicios.

CINCOTTA

Rodando, rodando, Ud. va ganando.

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

Con su padre,

Texto y Fotos:
Jorge Fernández Morano

Dentro del selecto grupo de punta del Turismo Carretera actual, con equipos donde no falta ningún fierro esencial ni un juego de gomas de más para probar una suspensión distinta en autódromo, Oscar Castellano representa al "infiltrado" entre los menos poderosos, al au-



OSCAR CASTELLANO,
en Lobería, armó y ganó con un Dodge en TC que lo convirtió en...

EL CANDIDATO DE LOS ARTESANOS

téntico artesano de los fierros, del modesto taller, de la fresa, la piedra y el torno prestado. Al piloto de esa peña de pueblo en que una veintena de amigos lleva adelante la difícil tarea de conseguir fondos inventando comidas o asados, bonos de contribución y cualquier otra

cosa de donde pueda sacarse un mínimo apoyo para ese Dodge color naranja con la inscripción de Lobería sobre el parabrisas. En una época donde se importan gran cantidad de fierros de los Estados Unidos, Castellano, por una cuestión de medios económicos y de confianza ha-

cia lo nacional, ganó "con lo suyo" la última prueba en Nueve de Julio, rompiendo la hegemonía de Mouras y Traverso, dominadores del presente campeonato.

.....
"¡Qué lastima que no vino ayer!, hicieron una cena muy

grande para festejar el triunfo de Nueve de Julio", nos comenta su padre, Néstor Juan, el hincha número 1 de Oscar en toda su campaña deportiva. El hombre que lo acompaña siempre, a todas sus carreras, el mismo y solitario mecánico que tenía Oscar cuando incursionaba en



En Lobería (foto mayor), su ciudad natal, la de su gente que lo sigue permanentemente a todas las de TC y lo apoya incondicionalmente en esta etapa. Y con el Dodge en la ruta del circuito de Monte, siempre candidato por capacidad y trabajo.

OSCAR CASTELLANO

la Fórmula Dos Nacional con un chasis construido entre los dos. "Ahora, por suerte, tenemos más apoyo, más colaboración. Con el TC la cosa cambió mucho, prácticamente todo Lobería se sumó a nuestro esfuerzo. Cada uno ayuda de la manera que puede. Hoy, Oscar está en Mar del Plata grabando en La Biela, un programa de televisión. Es muy solicitado por todos lados y de alguna manera tiene que cumplir con todos."

El viejo taller donde se hace el auto permanece cerrado durante el día, en las horas del trabajo cotidiano. Después de las 19 horas, al caer la tarde, Oscar llega al mismo con su grupo de colaboradores: Roberto Mallo, empleado de Agronomía Lobería (una de las firmas patrocinantes del auto); Rodolfo Fernández, empleado en la Municipalidad de Lobería; Carlos Peirán, pintor, y Silvano Torres, camlonero. "Parece mentira, ninguno de los cuatro es mecánico —nos dice Oscar—, pero igual nos arreglamos. Yo me encargo de trabajar en las tapas y las levas ensayando un montón de ideas que tengo dando vueltas en la cabeza, y mi padre se ocupa de los semiarmados. Los muchachos controlan y arman el resto del auto. De alguna forma, por las escasas posibilidades que tenemos, necesitamos un orden tal para compensar en parte las diferencias con los otros equipos de punta. Aquí se hace todo después de las horas de trabajo. Incluso mi padre y yo tenemos mucho que hacer en el campo. Si bien mi hermano mayor me quita muchas preocupaciones del campo mismo, yo soy el responsable de todas las maquinarias y eso me lleva mucho tiempo porque hay que estar siempre ya que no podemos parar de trabajar. Tuvimos muy buenas cosechas últimamente pero los precios de venta todavía no están de



Oscar junto a su padre, Néstor Juan, el hincha más fanático de su campaña, y colaborador a la par, de todos los trabajos de preparación del motor.

acuerdo con la realidad de lo que cuestan los insumos. De manera que hay que estar siempre..."

UNA CUESTION DE ORDEN Y OBJETIVOS

—Dentro del contexto general de la categoría, ¿cómo se organiza un equipo como el suyo frente a los más importantes en orden económico como podrían ser Mouras, Satriano, los Aventín, Traverso?

—Solamente con un orden preestablecido, tratando de cumplirlo al pie de la letra. Priva también una cuestión de suerte ya que si se rompe algún motor o ele-

mento importante, te complica todo.

—Danos un ejemplo más concreto de ese orden al que hacés referencia.

—Nosotros compramos el auto de Vitale en los últimos meses de 1981. Las primeras carreras las hice con el motor que traía, mientras nos metíamos de lleno en la categoría y organizábamos un montón de cosas. Recién en Necochea (11-4-82) aparezco con un motor al que mi padre y yo le habíamos "metido" las primeras horas de trabajo. Iba ganando mi serie y después me retrasé por problemas de frenos. En la final se cortó una válvula, por un error nuestro al dejar las

mismas que traía el motor de Vitale. En las siguientes continuamos con la misma leva pero con una tapa distinta, adquirida a Wilke-Pedersoli. Aprovechando el cambio de comprensión compré esa tapa para tener una referencia desde el comienzo y ganar mucho tiempo. Después la empecé a retocar como a mí me parecía y al mismo tiempo fui desarrollando una nueva leva. Primeramente busqué contar con un motor que "funcionara" a bajo régimen, por el problema de las vibraciones y el cigüeñal que en el Dodge es bastante delicado. Recién a partir de Punta Alta (5-9-82) corrí con un motor de punta, con esas 100 vueltas que siempre hacen falta para ganar una carrera. La tapa iba bien, la leva también y en general el auto se comportaba correctamente. Los demás trabajos de suspensión, frenos y mantenimiento, los teníamos bien controlados. A partir de allí empezamos a tratar de armar otro motor, pero se nos hizo muy difícil todo. Contamos con la colaboración de una rectificadora de Balcarce, pero de todas formas se nos hizo bastante cuesta arriba. A esa altura ya había conseguido un motor que tirara bien a partir de las 5200/5500 vueltas, que es muy bueno para el Dodge. Más tarde llegó ese primer puesto en Necochea, luego de cumplir con una serie de pautas que nos llevaron a tener un motor con mayor aceleración de abajo, justo para Necochea, además de dotarlo de los frenos ideales para no sufrir problemas. Esa carrera ganada nos dio una cierta tranquilidad para continuar trabajando, sabiendo que no estábamos equivocados.

—¿Ese triunfo cambió en algo el sistema de trabajo o acrecentó el apoyo para el equipo?

—En parte, sí, pero lo más importante fue la confianza que se ganó. Junto a mi padre encaramos en firme el armado de un nuevo motor. Paralelamente nos pusimos a alivianar el auto porque era bastante más pesado que el resto, y fundamentalmente todos nos convencimos de que los elementos nacionales son tan buenos o mejores que los importados. Fijate

que en este momento únicamente tengo platillos, resortes, botadores y la bomba de nafta importados. El resto es todo nacional, incluso la bomba de aceite. En el motor que se rompió en 25 de Mayo teníamos bielas Sáenz, que rompieron el block y no se hicieron absolutamente nada. En el otro semiarmado, hay un juego de Carrillo, que tienen el mismo rendimiento que las Sáenz. De manera que en todo esto no hay misterios. Por eso, insisto: lo nuestro es una cuestión de orden y objetivos. No tenemos muchos recursos, pero damos pasos firmes. Ahora estamos trabajando en una nueva tapa y en una leva con otro perfil que se me ocurrió. Algún día tendremos que hacer el balancador armónico y también conseguir un casco nuevo para no regalar los 100 kilos que damos ahora de ventaja. Son pasos que tendremos que dar y que seguramente podrán acelerarse cuando nos instalemos en el nuevo taller que mi padre compró en el centro de Lobería, mucho más amplio y cómodo.

—Oscar, ¿podemos hablar del campeonato, de posibilidades?

—No, para nada. Nunca pensé en eso. Soy consciente de mis posibilidades. Voy a cada carrera con lo mejor posible y sabiendo que puedo ganar, pero todavía no estoy para hablar del título.

—¿Rivales?

—Respecto de nosotros, los equipos más fuertes. Los más poderosos, que casualmente son los que están dominando esta temporada.

—¿Qué puede pasar en Santiago del Estero?

—Es un circuito donde los Chevrolet sufren muchos problemas de tenida. Los Falcon tampoco se encuentran cómodos. Creo que el más beneficiado será Dodge.

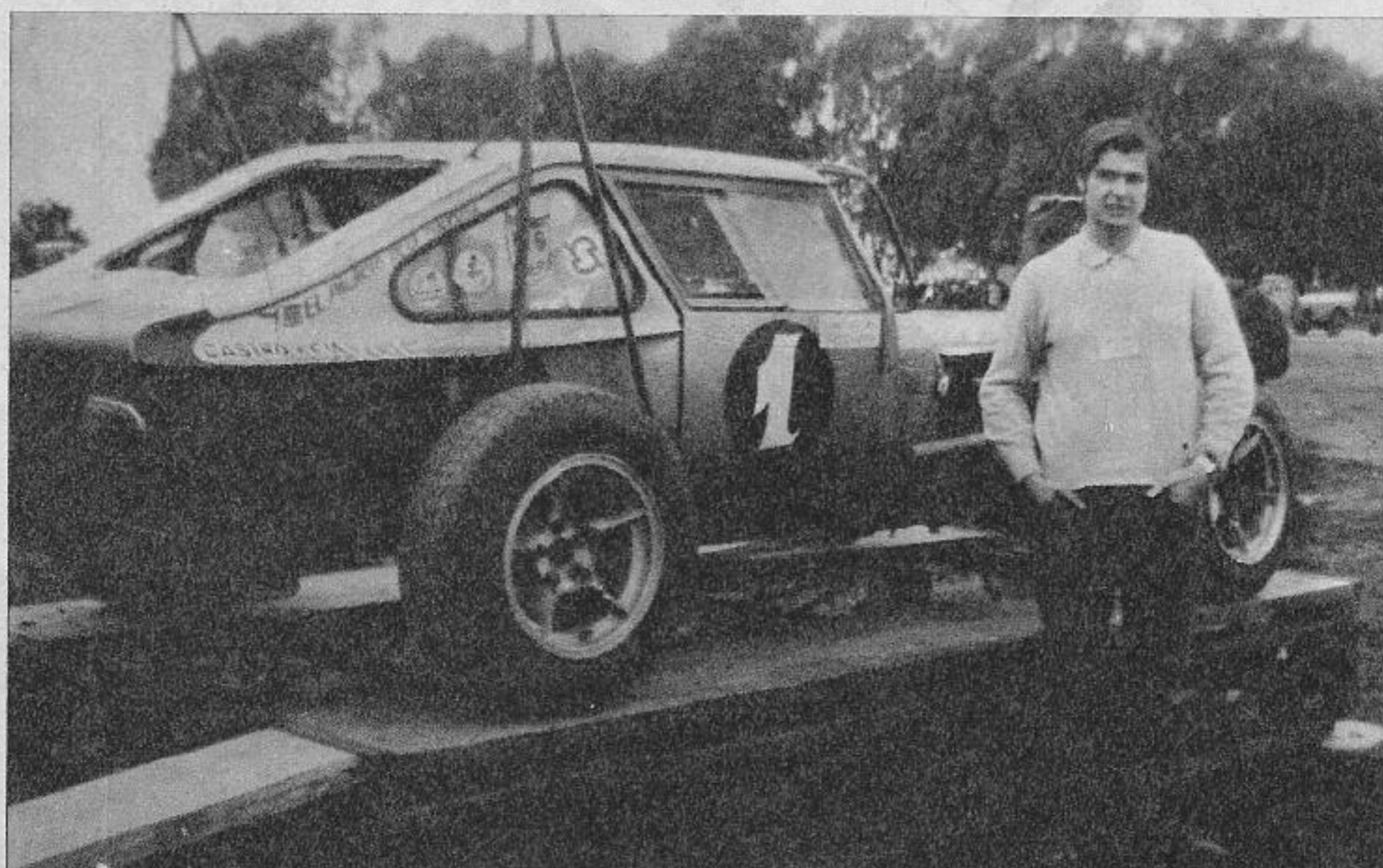
—¿De tal manera que allí tu chance aumentará?

—Sí, tengo mucha confianza. Además la espero con ansias porque necesito una carrera de ruta, de circuito largo donde define únicamente la potencia, para tener una referencia clara de aquí a fin de año. Santiago puede ser la clave de todo.

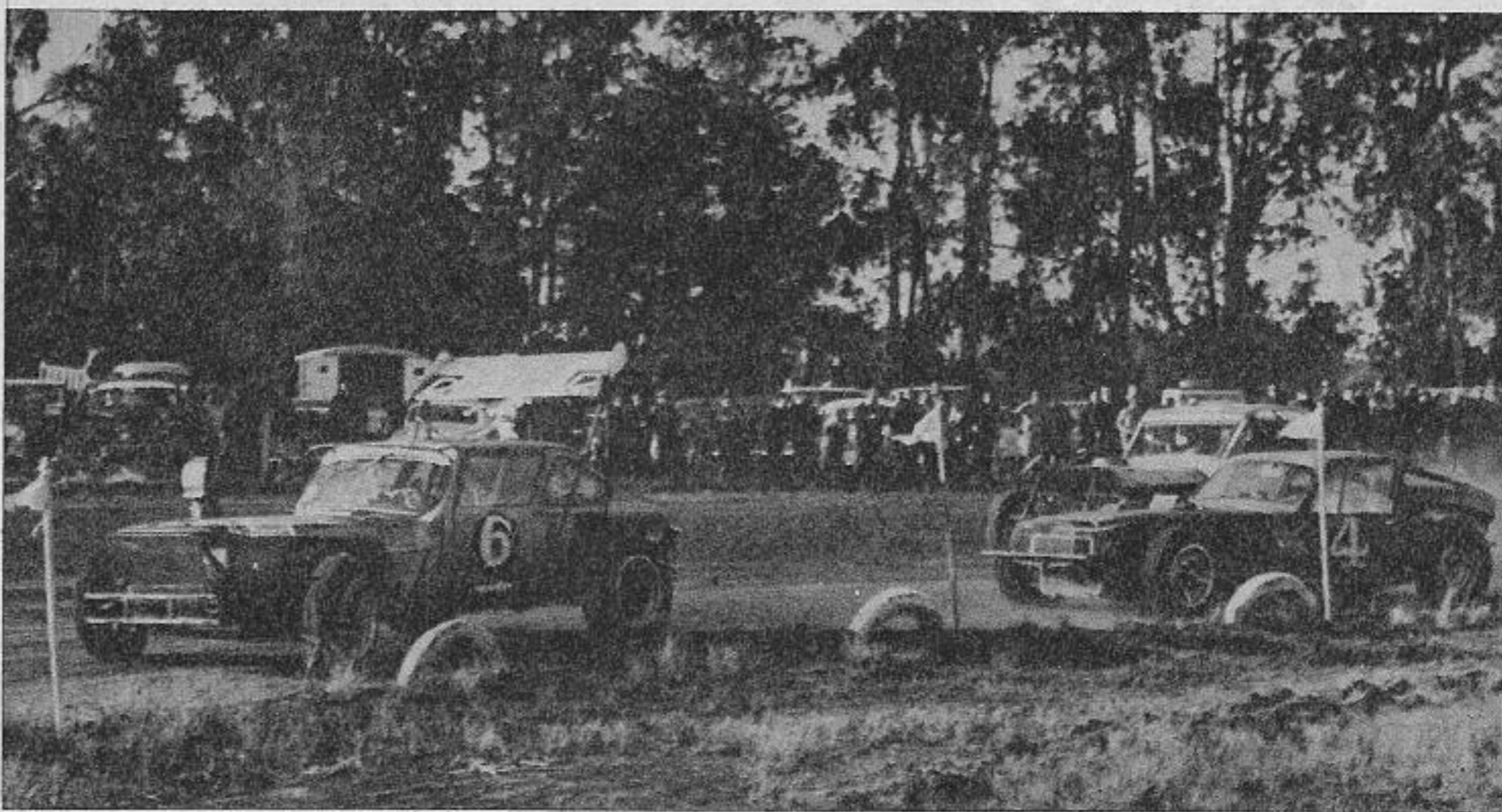
"MI CAMPAÑA"

"La primera vez que me subí a un auto de carrera fue el 8 de setiembre de 1968, en una Cafetera que hicimos con mi amigo Enrique Castro. Tenía un motor Willys 1929, 6 cilindros. Debuté y gané ese día en la pista del Club Independiente, un óvalo tipo Rafaela. Después gané dos campeonatos y dos subcampeonatos en esa categoría, incluso logré 7 triunfos consecutivos en una temporada. Luego cambiamos por un motor Internacional de válvulas laterales y seguimos ganando. Recuerdo que por aquellos años hubo un desafío entre Cafeteras y Turismo Mar y Sierras. Había una 'pica' bárbara y me ganó Occhionero con un F-100 5 litros de Mar y Sierras. Yo fui segundo, pero fue algo tremendo. En Cafeteras seguí corriendo hasta principios de 1973 cuando me incorporé a la Fórmula Dos Nacional con un chasis de construcción propia (lo hicimos mi padre y yo) con los planos de Oreste y un reticulado de F-1. Fue el primer autoportante pero nunca anduvo bien. Luego hicimos otro que funcionaba. Llegué a puntuar 36 vueltas en Las Parejas y cuando llevaba 12s de ventaja, faltando cuatro para terminar, se cortó una biela por fatiga, porque ese motor ya no daba más. Fue increíble esa época de F-2. Teníamos que subir el auto al trailer y no había ni gente para ayudarnos. Aquella fue la carrera que más lamenté en toda mi trayectoria. De todas maneras continué hasta 1978 pero no pudimos aguantar más por la falta de apoyo.

"Hasta 1981 estuve parado y después... empezó la etapa del Turismo Carretera."



Castellano posando junto a la Cafetera con el número 1. Una larga campaña de éxitos marcó sus primeros años. En la foto restante, Oscar con el número 6 en su primer año en la especialidad, ganando una serie en San Cayetano.



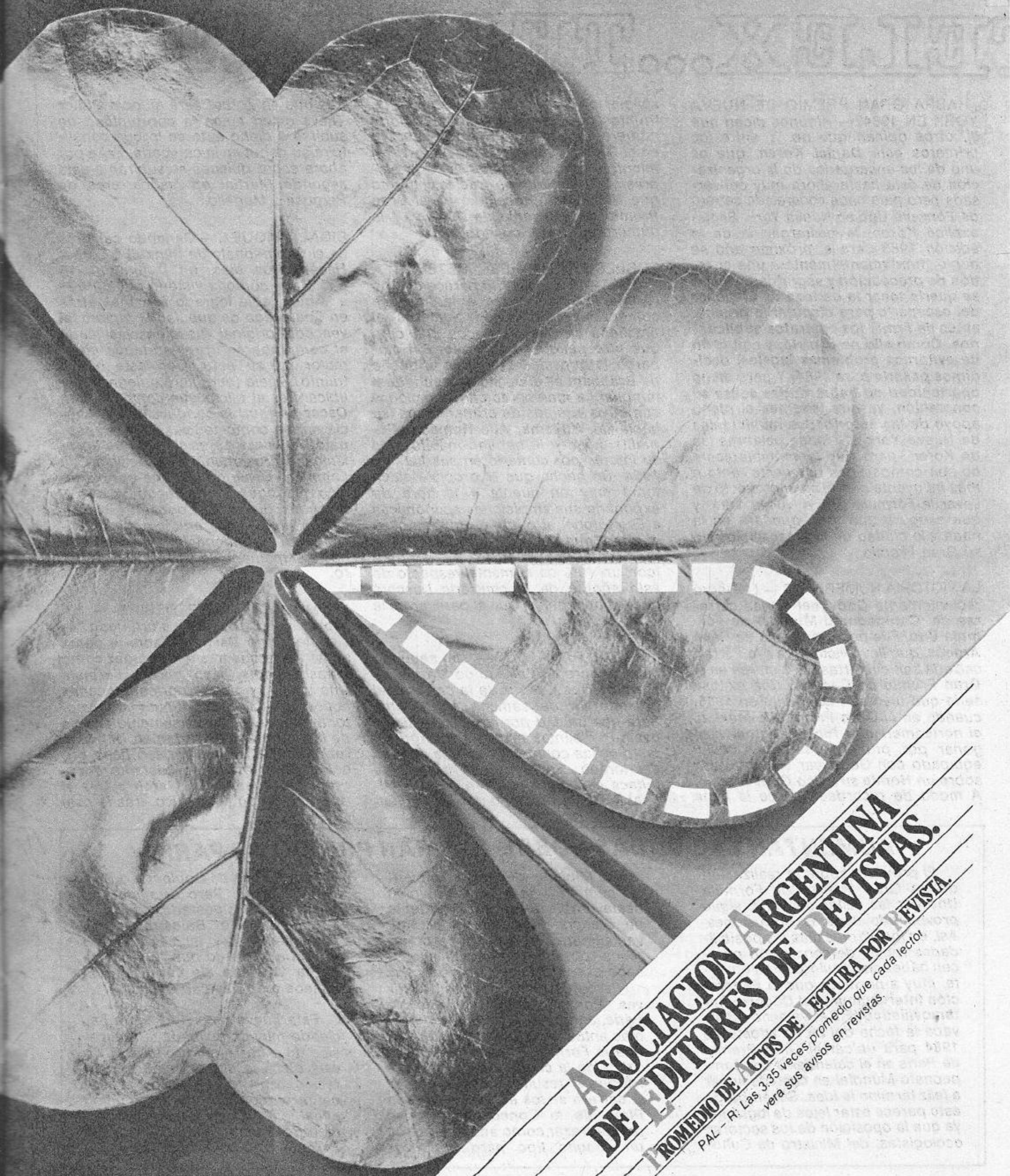
EL PAL-R. QUE LO TIENE, GANA.

Usted ya conoce un sistema PAL. Nosotros le proponemos otro. Distinto. Lo hemos bautizado PAL-R o Promedio de Actos de Lectura por Revista.

Es el promedio de veces que cada lector hojea o mira habitualmente una revista. Y expresa el número de veces que un aviso publicado en revistas tiene la oportunidad de impactarlo*.

En el cálculo del costo por contacto primero se manejó la cantidad de ejemplares editados. Después apareció el readership. Y todos intuimos que además había cierta

permanencia del medio, que no podíamos cuantificar por carecer de datos concretos. Ahora, Mercados & Tendencias ha investigado a fondo este tema y en su Informe Final sobre Lectores de Revistas nos proporciona una cifra que usted puede incorporar al bagaje de sus herramientas técnicas: PAL-R = 3,35. Este nuevo elemento de juicio le permitirá revalorar todas las ventajas que las revistas ofrecen como medio. Pero, sobre todo, está destinado a incrementar su efectividad como profesional publicitario o anunciante. Obteniendo mejores resultados. Y optimizando los costos.



**ASOCIACION ARGENTINA
DE EDITORES DE REVISTAS.**

PROMEDIO DE ACTOS DE LECTURA POR REVISTA.
PAL - R: Las 3,35 veces promedio que cada lector
vera sus avisos en revistas.

TELEX...TELEX...TEL

¿HABRÁ GRAN PREMIO DE NUEVA YORK EN 1984?— Algunos dicen que sí, otros opinan que no. Y entre los primeros está **Daniel Koren**, que es uno de los encargados de la organización de ésta hasta ahora muy conversada pero para nada concretada carrera de **Fórmula Uno** en Nueva York. Según explicó Koren, la postergación de la edición 1983 para el próximo año se debió "fundamentalmente a una cuestión de precaución y seguridad, ya que se quería tener la certeza de disponer del escenario para disputar la prueba, antes de firmar los contratos publicitarios. Como ello no ocurrió, y con el fin de evitarnos problemas legales, decidimos pasarla para 1984. Y para dicha oportunidad no habrá dudas sobre su concreción, ya que tenemos el pleno apoyo de las autoridades municipales de Nueva York..." Lindas palabras las de Koren, pero que lamentablemente no son compartidas por gente tanto o más influyente que él en el proyecto de llevar la **Fórmula Uno** a Nueva York, y que asegura que todo quedará en la nada y la ciudad de los rascacielos sin su Gran Premio...

LA VICTORIA NUMERO 150 — La logró recientemente **Goodyear** en las carreras del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**. Fue por intermedio de **René Arnoux**, que llevó victoriosa a la **Ferrari** calzada con cubiertas de la marca en el **Gran Premio de Canadá**. Una exitosa serie que tuvo su nacimiento en 1965, cuando en el **Gran Premio de México**, el norteamericano **Richie Ginther** hizo ganar por primera vez a un coche equipado con **Goodyear** al conquistar sobre un **Honda** su único Gran Premio. A modo de recordación vale la pena

señalar otros hitos de esta cadena de triunfos de **Goodyear**. Así, su victoria número 50 la obtuvo **Ronnie Peterson** en el **Gran Premio de Mónaco de 1974**, mientras que al centenar llegó la empresa norteamericana gracias al triunfo que **Niki Lauda** consiguió en el **Gran Premio de Alemania de 1977**. ¿Y la número 200, para cuándo?

ECCLESTONE QUIERE RETENER A PIQUET— Pero lograrlo parece que no resultará fácil, ya que a la hora de comenzar a hablar de números el brasileño se despachó con una cifra que hizo palidecer a **Bernie**. Sin embargo lo que más preocupa al dueño de **Brabham** es el hecho de que **Piquet** también ha mantenido conversaciones con otros equipos de primera línea (se habla de **Williams**, **Alfa Romeo** y **Renault**) quienes le habrían manifestado su interés por contarle en sus filas en 1984. Un hecho que el propio **Nelson** tomó muy en cuenta a la hora de exponerle sus ambiciones económicas a **Ecclestone**, al punto de que muchos afirman que lo habría emplazado a mejorar sustancialmente su contrato (con un 70% de aumento respecto de este año) o de lo contrario buscará nuevos horizontes, que al parecer no le faltan...

MARTINI PARA DOS— Un segundo auto se agregará al equipo **Martini** de **Fórmula Dos** a partir de la carrera del próximo fin de semana en **Misano**. Será una unidad por cuya conducción pasarán distintos pilotos a lo largo del resto de las competencias que quedan del torneo. En la prueba italiana, la butaca será para el joven francés **Michel Ferté**, el hermano de **Alain**, mien-

tras que en **Zolder** será el local **Didier Theys** quien tenga la oportunidad de subirse a dicho auto en lo que constituirá su debut en la categoría. Falta por ahora saber quiénes se subirán a este segundo **Martini** en las carreras de **Pergusa** y **Mugello**.

SIGALA SIGUE... —Ganando carreras en el **Campeonato de Renault 5 Turbo**. Hace pocos días, en **Donington**, se anotó una cómoda victoria que agregó a la que había logrado semanas atrás en **Spa**, luego de que **Jan Lammers**, el vencedor original, fuese desclasificado al comprobarse irregularidades en el motor de su auto. Con este nuevo triunfo, **Sigala** (que, para quienes no lo ubican, es el piloto que comparte con **Oscar Larrauri** la conducción del **Lancia** en las competencias del **Campeonato Mundial de Resistencia**) se aproximó peligrosamente a la posición de **Lammers** en el torneo. Una aproximación que **Sigala** podrá seguir, ya que el holandés, disgustado por su desclasificación en **Bélgica**, anunció sus intenciones de abandonar el certamen que hasta el momento lo tiene como puntero.

LA MALA PATA DE DESIRE — Un espectacular y bastante afortunado accidente sufrió **Desiré Wilson**, la dama sudafricana que tras un tan fugaz como intrascendente paso por la **Fórmula Uno** buscó en tierras norteamericanas la posibilidad para continuar su trayectoria deportiva. Y precisamente en una de las carreras del certamen **IMSA**, la realizada en **Brainerd**, pasó hace pocos días un momento bastante desagradable, cuando su **March** sufrió el reventón de un neumático, tras lo cual

AUMENTAN LAS DUDAS SOBRE EL GRAN PREMIO DE PARIS

El proyecto sobre la realización de un Gran Premio de **Fórmula Uno** por las calles de **París**, sigue provocando ásperas discusiones. Así, en los últimos días las posibilidades reales de concreción parecen haber disminuido notablemente, muy a pesar de que la **Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA)** ya tiene reservada la fecha del **26 de agosto de 1984** para ubicar el Gran Premio de **París** en el calendario del **Campeonato Mundial** en caso de llegar a feliz término la idea. Sin embargo esto parece estar lejos de lograrse, ya que la oposición de los sectores ecologistas, del Ministro de Cultu-

ra y la Ministra de Medio Ambiente, como así también la opinión desfavorable del propio presidente de Francia, **François Mitterrand**, van sumando demasiados y poderosos obstáculos para llevar a cabo el espectacular proyecto.

Pero no todo son cosas negativas. Por su lado, el alcalde de **París**, **Jacques Chirac**, uno de los más entusiasmados con la idea de que la **Fórmula Uno** corra por las calles de la capital francesa, sugirió que si resulta imposible hacer la carrera en los alrededores de la Plaza de la Concordia, bien se podría trazar, como adelantáramos un circuito tipo parque en los

cercanos **Bois de Boulogne** o **Bois de Vincennes**. Pero esta idea no parece haberle gustado para nada a **Jean-Marle Balestre**, quien enérgicamente y tal como es su estilo ha declarado que "o se corre en la **Avenida de los Campos Elíseos** o no hay carrera".

Esta nueva dificultad sigue haciendo muy complicada la realización de la carrera. Pero todavía no está dicha la última palabra. Esto recién ocurrirá el próximo **21 de octubre**, cuando en su reunión anual la **FISA** dé a conocer oficialmente el calendario definitivo de la **Fórmula Uno** para 1984.

dio tres vueltas de campana antes de quedar totalmente destrozado a un costado de la pista. Muchos pensaron lo peor, pero al llegar los servicios médicos, comprobaron que milagrosamente Wilson sólo había sufrido la fractura del tobillo izquierdo. Una desgracia con suerte, que le dicen...

LOS ALEMANES ESTAN PREOCUPADOS — Porque su otrora exitoso **Campeonato de Sport** parece haber caído en desgracia, al punto de haber tenido recientemente, que cancelar una competencia prevista en Zolder, debido a que solamente había siete inscriptos... Pero no sólo se preocupan, sino que también, y esto es lo importante, buscan soluciones. Y una de las más factibles es la de modificar para 1984 el reglamento del torneo, adecuando el mismo para permitir la participación de autos del **Grupo A**, en reemplazo de los actuales de la división C que, debido a sus altos costos, hacen bastante difícil la concurrencia de participantes a las carreras.

UN MAL MOMENTO PARA JOHN PAUL — Y la difícil situación nada tiene que ver con lo deportivo, ya que el conocido piloto del automovilismo norteamericano se encuentra actualmente prófugo de la justicia de su país, que por intermedio del FBI se halla en su búsqueda por la acusación de tráfico de drogas e intento de asesinato a Stephen Carlsson, un personaje que

LENTA RECUPERACION DE UNCINI

Lentamente continúa **Franco Uncini** recuperándose de las heridas sufridas en el espectacular accidente que lo tuvo como protagonista en el Gran Premio de Holanda de Motociclismo. El campeón mundial de 500 cm³. fue, en aquella oportunidad, tras haber caído de su moto, embestido por otra máquina cuyo impacto le provocó conmoción cerebral, fractura del tabique nasal y cuatro costillas, y lesiones internas. Actualmente, Uncini se encuentra en el Instituto Ortopédico Rizzoli de Bologna, en Italia, donde bajo la permanente atención del doctor Claudio Costa, cumple uno de los períodos de su recuperación.

Y este período va transcurriendo normalmente, ya que según lo expresado por el doctor Costa, "**Uncini mejora lenta pero constantemente. Si bien está aún bastante desorientado en el espacio y en el tiempo, permaneciendo lejano a la realidad de las cosas, a medida que avanzan los días sus diálogos son más fluidos y coherentes**". Los últimos exámenes médicos, que comprendieron una serie de radiografías y tratamientos especiales, han descartado lesiones cerebrales de cualquier tipo en un hecho que constituyó un signo positivo para encarar el futuro tratamiento en busca de su definitiva recuperación. Una recuperación que de todas maneras llevará un tiempo bastante prolongado, primero para volver a las condiciones normales y luego para retornar a las carreras, pero que afortunadamente devolverá a Uncini en la plenitud de sus medios físicos.

habría trabajado junto a Paul en el comercio de las drogas. Pese a las amplias indagatorias realizadas, y que comprendieron a su hijo **John Jr.**, el destacado piloto de los torneos IMSA y CART, las autoridades policiales nada saben sobre el paradero del fugitivo Paul; y muchos son los que suponen con sólidos argumentos, que éste ya habría abandonado el país en compañía de su mujer.

DARNICHE PIENSA VOLVER — Y si es posible, sobre un **Audi Quattro**. Así lo confirmó el francés, que mientras cumple el proceso recuperatorio del accidente sufrido mientras recorría la ruta del Rally de Córcega, tiene tiempo para planear un retorno a la categoría. Ese retorno comprendería una butaca en el equipo oficial alemán, que estaría a disposición de Darniche a partir del **Rally de San Remo**.

—TURQUIA TAMBIEN TUVO SU RALLY—

Turquía volvió a tener un rally por el **Campeonato Europeo** luego de cinco años. Fue el denominado Rally Gunadyn,



que días atrás no sólo sirvió para cumplir una nueva fecha del certámen continental, sino que también concretó la segunda prueba del torneo nacional, que año tras año va cobrando mayor interés en virtud del creciente auge de este tipo de competencias en territorio turco.

Dos tripulaciones búlgaras conduciendo **Renault 5 Turbo** se apoderaron de las primeras posiciones. Para el binomio Integrado por **Ilia Tchoubrikov** y su hijo **Plamen** (cuyo auto muestra la presente foto) quedó la satisfacción del triunfo tras superar por poco más de ocho minutos a sus compatriotas **Bontcho Dounev** e **Ivanor Jordan**.

El Rally Gunadyn comprendió un recorrido total de 1.200 Km. divididos en cuatro etapas y con una exigencia de 30 tramos clasificatorios. Mucho público siguió las alternativas de la competencia.



Por segunda vez en sólo treinta días, los ágiles Lancia Rally de dos ruedas motrices y compresor volumétrico vencieron en un rally por el Campeonato Mundial, a los Audi Quattro turbo de tracción integral. Además, con ello, Walter Röhrl ganó por tercera vez en el año (y duodécima en su carrera "mundial") luego de que los Audi de Mouton y Blomqvist estu-

vieron liderando la carrera antes de abandonar. Este último largó en esta carrera después de una larga controversia que finalizó con su desclasificación, provocada por una inscripción fuera del término oficial. Esta victoria lleva a Röhrl a liderar el torneo con 22 puntos de diferencia sobre el finlandés Hannu Mikkola, quien ha modificado su programa

1983 para poder largar todas las competencias del certamen que restan (Argentina, Mil Lagos, San Remo, Costa de Marfil e Inglaterra). Sin embargo, el programa del alemán sólo contempla —en principio— una carrera más, que seguramente elegirá entre San Remo y el R.A.C. Lancia, por su parte, tiene una ventaja de 24 puntos sobre Audi, marca que sola-

mente pudo sumar 14 puntos en sus tres últimas participaciones (Córcega, Grecia y Nueva Zelanda).

El Rally de Nueva Zelanda tiene la tradición de poseer excelentes tramos de velocidad y buena organización, este año innecesariamente complicada por el llo que significó la aceptación de la inscripción del Audi Quattro de Blomqvist-Cederberg,

**RALLY DE NUEVA ZELANDA
CAMPEONATO MUNDIAL**

LANCIA CRECE

Rally tras rally, el equipo Lancia-Martini aumenta sus posibilidades de ganar el torneo gracias a una extraordinaria serie de victorias, esperadas unas, afortunadas otras, mientras que su rival de este año, Audi, no logra sumar los puntos que podrían definir a su favor este certamen. Luego de un dominio aplastante de Michele Mouton, y su posterior abandono, la victoria de Röhrl en esta isla del Pacífico Sur puede ser definitiva

Mientras Walter Röhrl continúa sumando victorias, las posibilidades de Audi disminuyen, con respecto al certamen mundial. El Lancia Rally en los bosques de Nueva Zelanda. Mientras, la Mouton aprovechaba toda la potencia de su Quattro.



con la inmediata y dura reacción de los representantes de Lancia-Martini. En un principio, Lancia había reservado tres lugares pero canceló uno al saber que Audi sólo había inscripto dos autos. Sin embargo, Roland Gumpert —jefe del team alemán— convenció a Blomqvist para que fuera a Nueva Zelanda, una vez cerrado el plazo de inscripciones, y si



NUEVA ZELANDA
MUNDO

Abajo: La dotación Nissan-Datsun asistiendo a Salonen y Mehta. Notar la cantidad de neumáticos que lleva cada vehículo auxiliar. Además, se ve una rural Bluebird de apoyo veloz. Arriba: Es la primera vez en quince años que un Mini consigue puntos para el campeonato.



bien fue dada la partida al auto del sueco (quien había largado sin recorrer siquiera la ruta, utilizando una "hoja" prestado por Arne Hertz, navegante de Mikkola), no pudo correr la segunda etapa debido a la resolución de los comisarios deportivos, provocada por las múltiples denuncias de Nini Russo, encargado de organización en Lancia-Martini.

Si bien Audi y Lancia son

las dos marcas que este año llevan su lucha por el certamen mundial a todos los rincones del mundo, en Nueva Zelanda había un tercero en discordia, Nissan, que, con tres 240 RS y un Bluebird Turbo, fue a este rally debido a la cercanía del Japón y al apoyo del representante local. Los 240 RS tuvieron este año poco éxito, faltándoles potencia, neumáticos y buena transmisión de

potencia al piso. Los encargados de conducirlos fueron Timo Salonen, Shekhar Mehta y Reg Cook (Jim Donald condujo el Bluebird Turbo).

La organización mostró buenas características. Los entrenamientos, particularmente difíciles por el tráfico normal, fueron bien regulados, el libro de ruta se realizó de acuerdo con los mejores cánones mundiales al igual que el cronometraje.

En cuanto a la calidad de los caminos, fue suprimida buena parte de los asfaltados, pero, en cambio, los de tierra estaban en muy buen estado.

Para Blomqvist, correr era peligroso, considerando su situación: hoja de ruta prestada y Cederberg traduciendo los signos y texto del inglés al sueco (algo así como viajar sobre el filo de la navaja, empujado por 380





Timo Salonen tuvo por primera vez este año un 240 RS competitivo. Abajo: Los técnicos de Lancia posan para Martin Holmes en Opatiki, en clásica vista del lugar.

HP), pero aún así se las arregló muy bien para estar en la punta, luchando con Röhrli y encabezando al equipo Audi. Sin embargo, cuando cayó la noche se hizo necesaria una dosis extra de prudencia y su ritmo bajó obligatoriamente. Mientras, Mikkola sufría con la correa dentada de la bomba de agua en el primer prime, perdiendo 22 puntos (milagrosamente no rompió el motor) y quedó último. La presión sobre Lancia era responsabilidad de Blomqvist. Más luego de los ocho primes de la primera etapa (Auckland-Rotorua: 553 km), las posiciones eran: Mouton (1h23m47s), Blomqvist (a 15 segundos), Röhrli (a 19s), Salonen (a 3m16s), Bettiga (a 4m23s), Mehta (a 7m07s), Cook (a 9m26s), Donald (a 9m37s), Teesdale (a 9m50s), Allport (a 10m24s). Mikkola era 26°.

Al día siguiente, luego de descansar después de unas 12 horas de manejo, la carrera fue hacia Gisborne y Tokomaru, retornando a Rotorua luego de 497 km y 13 primes más. Bettiga fue el más desafortunado ya que embistió una vaca que estaba perdida en medio del tramo de velocidad. Si bien el Lancia Rally está considerado comúnmente como uno de los más inseguros autos de la especialidad, el fuerte golpe no fue motivo de abandono, y luego de ser asistido por el helicóptero Lancia, Bettiga continuó en carrera, aunque los Lancia tenían problemas. Más allá de lo sucedido a Bettiga, tanto éste como Röhrli sufrían con los amortiguadores, pero los pilotos calcularon que también los neumáticos usados

eran demasiado anchos, gastándose muy rápido debido al reglaje de suspensión usado. Cuando Blomqvist fue impedido de largar, Mouton era casi imbatible y Mikkola trepaba en la clasificación general desde 26° al 6° puesto. Aún así, nadie bajaba los brazos y en un memorable tramo, fueron siete los autos que empataron el mejor tiempo. Mikkola abandonaba con problemas en la inyección de nafta. Cuando terminó la segunda etapa, Mouton estaba adelante (7h21m36s en total hasta el momento), seguida por Röhrli a 4m51s, Salonen a 12m27s, Bettiga a 26m21s, Mehta a 31m55s, Cook a 41m13s, Donald a 42m56s, Stewart a 49m26s, Quinn a 1h01m02s y, Adams a 1h04m27s. Quedaban 42 autos en carrera.

El día siguiente fue marcado por la "batalla" entre Cook y Donald, los dos neocelandeses que integraban el equipo Nissan. Pero lo más significativo fue el abandono de Michele Mouton. Un capítulo más para el libro de catástrofes de Audi Motorsport. Cuando la francesa estaba por largar el P.C. 24, el cigüeñal de su Quattro falló. Röhrli heredaba la punta, y ya faltaba muy poco para llegar. Las diferencias eran enormes, y todos los Audi habían desaparecido.

Texto y Fotos: Martin Holmes

CLASIFICACION

POS.	Nº	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	1	B	Walter Röhrli-Christian Geistdörfer	Lancia Rally	12h10m13s
2º	3	B	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Nissan 240 RS	12h26m11s
3º	7	B	Attilio Bettiga-Maurizio Perissinot	Lancia Rally	12h41m42s
4º	6	B	Shekhar Mehta-Yvonne Mehta	Nissan 240R	13h10m35s
5º	16	2	Jim Donald-Chris Porter	Datsun Bluebird	13h20m50s
6º	12	4	Malcolm Stewart-Doug Parkhill	Ford Escort RS	13h30m58s
7º	10	B	Reg Cook-Wayne Jones	Nissan 240 RS	13h35m15s
8º	25	2	Paul Adams-Jim Scott	Toyota Starlet	13h52m55s
9º	14	4	Morrie Chandler-Don Campbell	Mitsubishi Lancer	14h05m45s
10º	37	2	Kevin Smith-Nick Tulitt	Toyota Corolla	14h13m35s
11º	17	A	Peter Bourne-Ken Fricker	Subaru RX 4 x 4	14h40m31s
12º	18	A	Michael Bish-Roger Bailey	Mini Clubman GT	15h21m06s
13º	19	A	Peter Watt-Allan Jordan	Mazda RX7	15h27m15s
14º	21	A	Nike Cameron-Colin McDonald	Mitsubishi Lancer	16h22m25s

Largaron 59 (más Blomqvist).

ABANDONOS

B	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi Quattro	Inyección
B	Stig Blomqvist-Björn Cederberg	Audi Quattro	Desclasif.
B	Michele Mouton-Farizia Pons	Audi Quattro	Motor

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY: Lancia 86, Audi 62, Nissan 48, Renault 16, Subaru 13, British Leyland 11. Peugeot y Toyota 10, Citroën y Mazda 9, Talbot 8 y Mitsubishi 7.

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS DE RALLY: Röhrli 87, Mikkola 65, Alen 60, Vatanen 44, Blomqvist 49, Mouton 37, Bettiga 30, Vudafieri 20, Mehta 16 y Salonen 15.

Próxima competencia: Rally de Argentina. Del 2 al 6 de agosto.

BARDAHL y una historia que cumple años con el automovilismo

25 A



Plana mayor de Bardahl. De izquierda a derecha, José Achával (Gerente General), Don Mariano Villar Urquiza (Vicepresidente ejecutivo) y su hijo Juan Mariano.

1



2



3



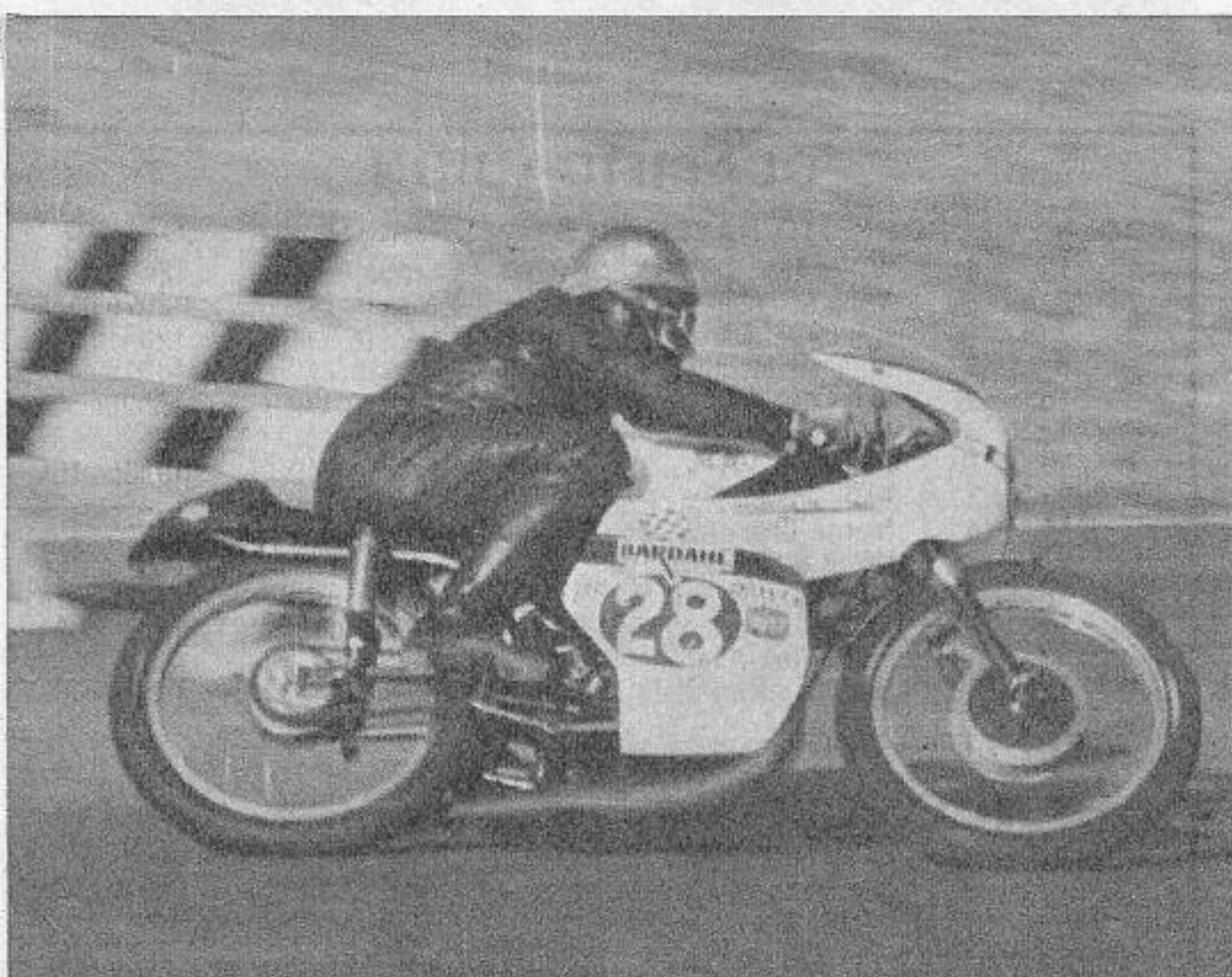
4



En ocasión de presentarse los Falcon TC para Luis Di Palma y Jorge Martínez Boero a mediados de la década del '70. Como se verá, el aporte de Bardahl era prioritario.

También el legendario Ramón Requejo lució publicidad de Bardahl en sus monoplazas de Fórmula Libre. Un aporte que Don Ramón se encargó siempre de reconocer.

5



Dora Bavio corrió un Gran Premio de TC (1970) con un Peugeot 404, y tan sugestiva presentación contó con el importante patrocinio de Bardahl.

Cuatro años después de haber iniciado su apoyo (1962), Bardahl le dio publicidad a Willy Gainza Paz, quien por aquella época era candidato de fierro en Turismo con su Auto Union.

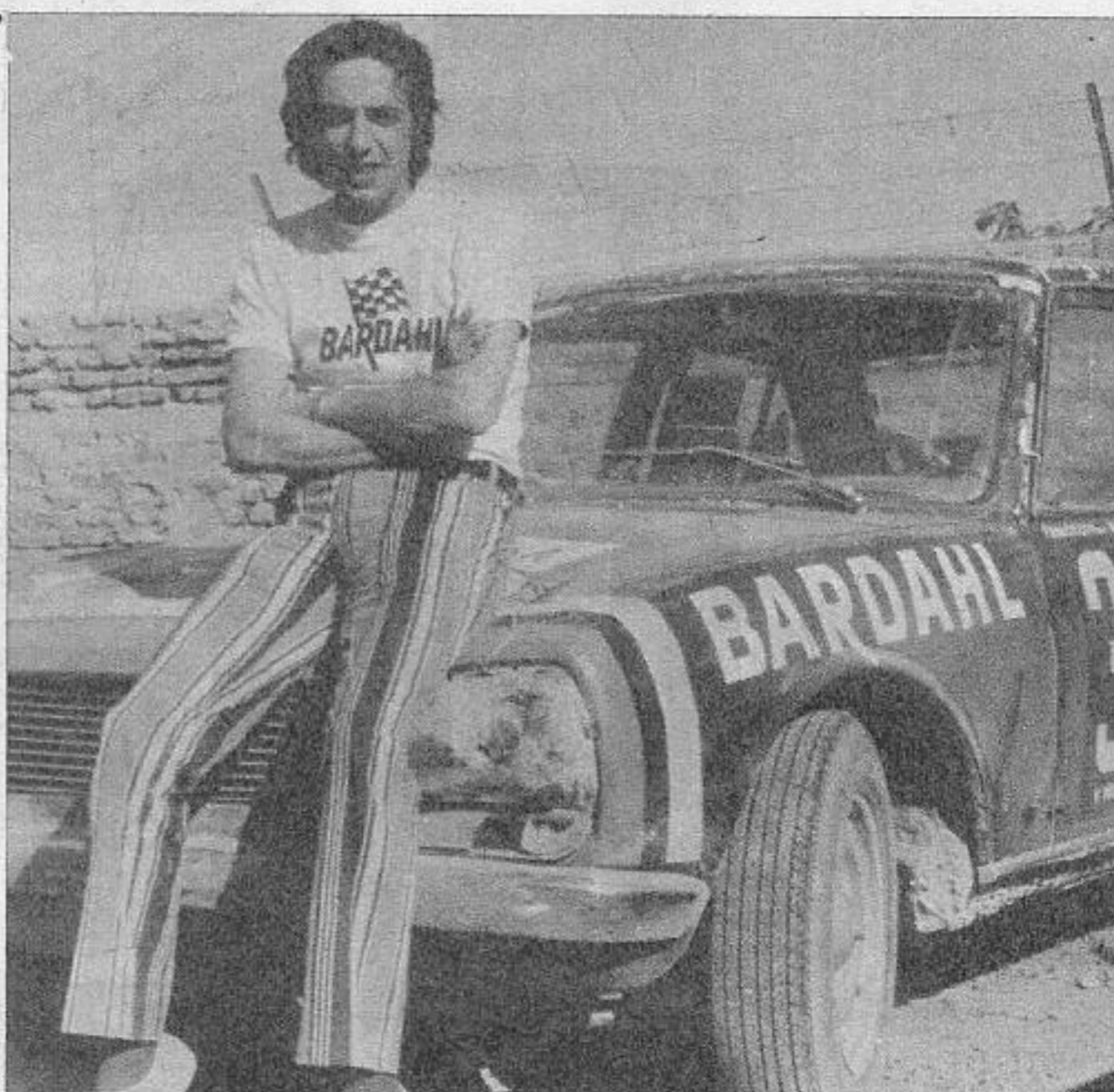
ÑOS DE APORTE

Todo comenzó con Miguel Jantus en 1958, y aquel "ensayo" tuvo un cuarto de siglo de vigencia. Hasta nuestros días, el aporte de Bardahl favoreció a una larga lista de "usuarios" que no sólo abarcaron el rubro automovilismo. Motonáutica y motociclismo se sumaron a más de cuarenta "pilotos Bardahl" y una docena de equipos formados gracias a su patrocinio. Una historia que hoy graficamos sólo en parte

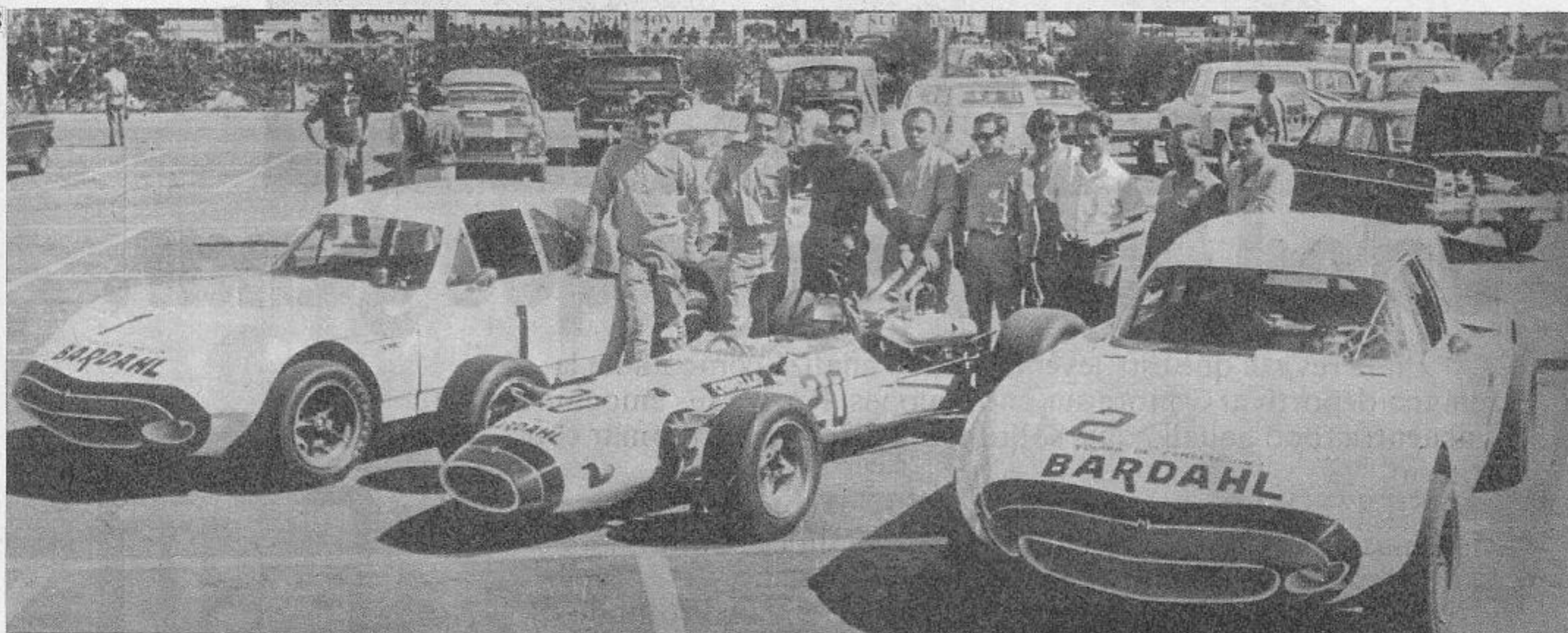
6



7



8

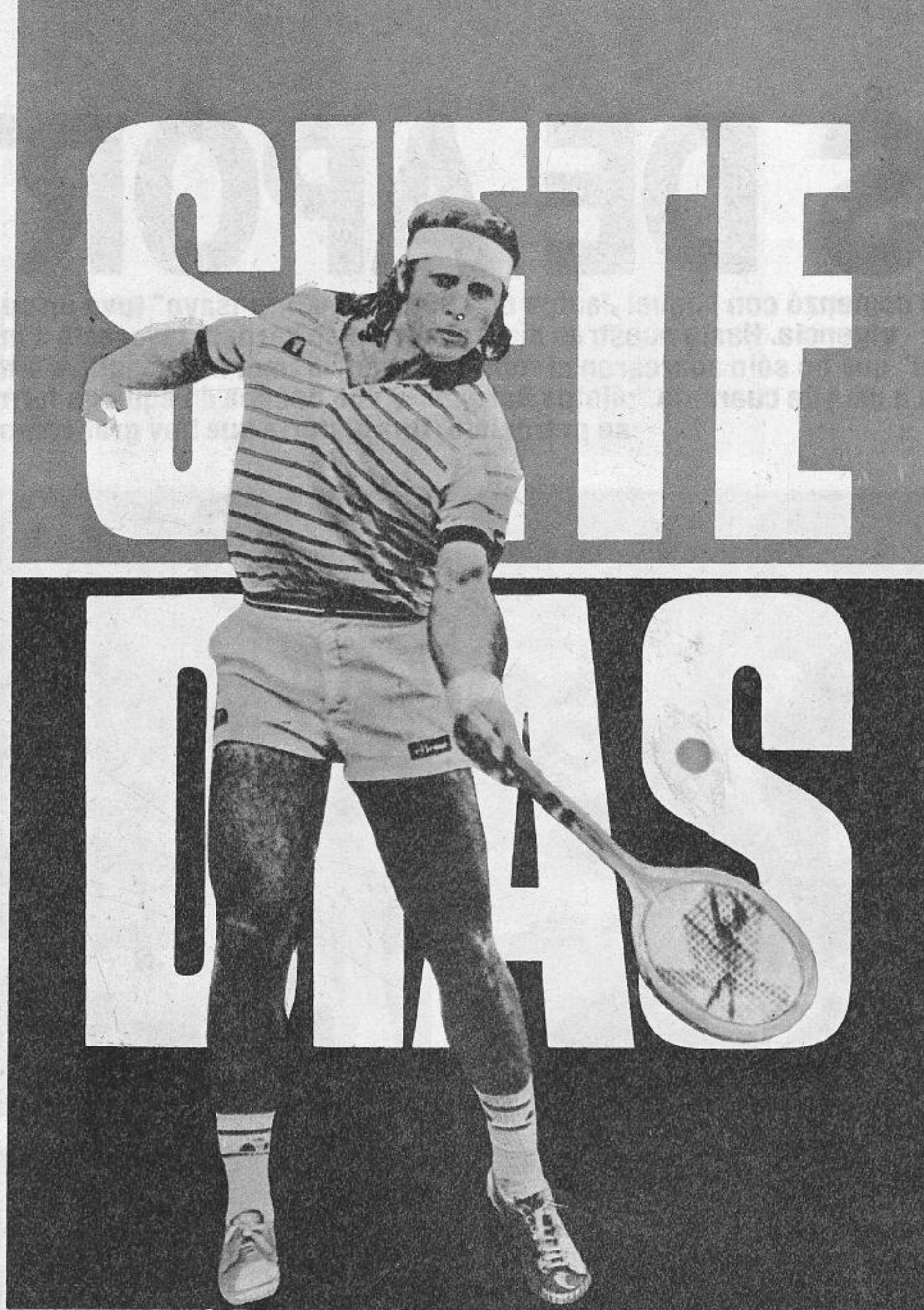


Raúl Ubieta (varias veces Campeón Argentino en 50 cm³) también contó con el aporte de Bardahl. Aquí se apoyó a una actividad no estrictamente automovilística.

Otra "excursión publicitaria" extra-automovilística. La empresa se volcó hacia la motonáutica a través de Mathesius y su Estrellita Vº (hidroplano con motor FORD VB 59 AB).

Un "discreto" Paco Mayorga lució la publicidad de Bardahl en su Peugeot 504 de TN. Aquí, Paquito posando en ocasión de La Vuelta de la Manzana corrida en el '71.

Importante aporte: creación del Equipo Bardahl para SP y F.1. Junto a las Liebres II y el Cooper-Tornado, los integrantes. Se destacan Copello, Tornengo y Berta.



Usted tiene mucho que ganar.

En la revista que está leyendo, usted analiza como nadie la semana deportiva. Conoce sus entretelones. Revive sus emociones. Encuentra todo aquello que, sobre el tema, le permite opinar con criterio.

SIETE DIAS no escapa a su mundo. Lo completa. Acercándole los temas que enriquecen su información. Política. Cultura. Espectáculos. Ciencia. Economía. Vida moderna.

Todo a su nivel. El que prefiere y exige. Audaz. Profundo. Agresivo. Valiente. Sin concesiones.

Incorpore SIETE DIAS a su mundo importante. Pronto comprenderá por qué tiene mucho que ganar.

**La revista más completa
para la mayoría con personalidad**

<https://lasrevistasde Mauro.wordpress.com>



DATSUN

en el Autódromo Municipal de Buenos Aires

PROGRAMA
CORSA

8va. carrera del
Campeonato Argentino de
Pilotos 1983.



J-OLMO

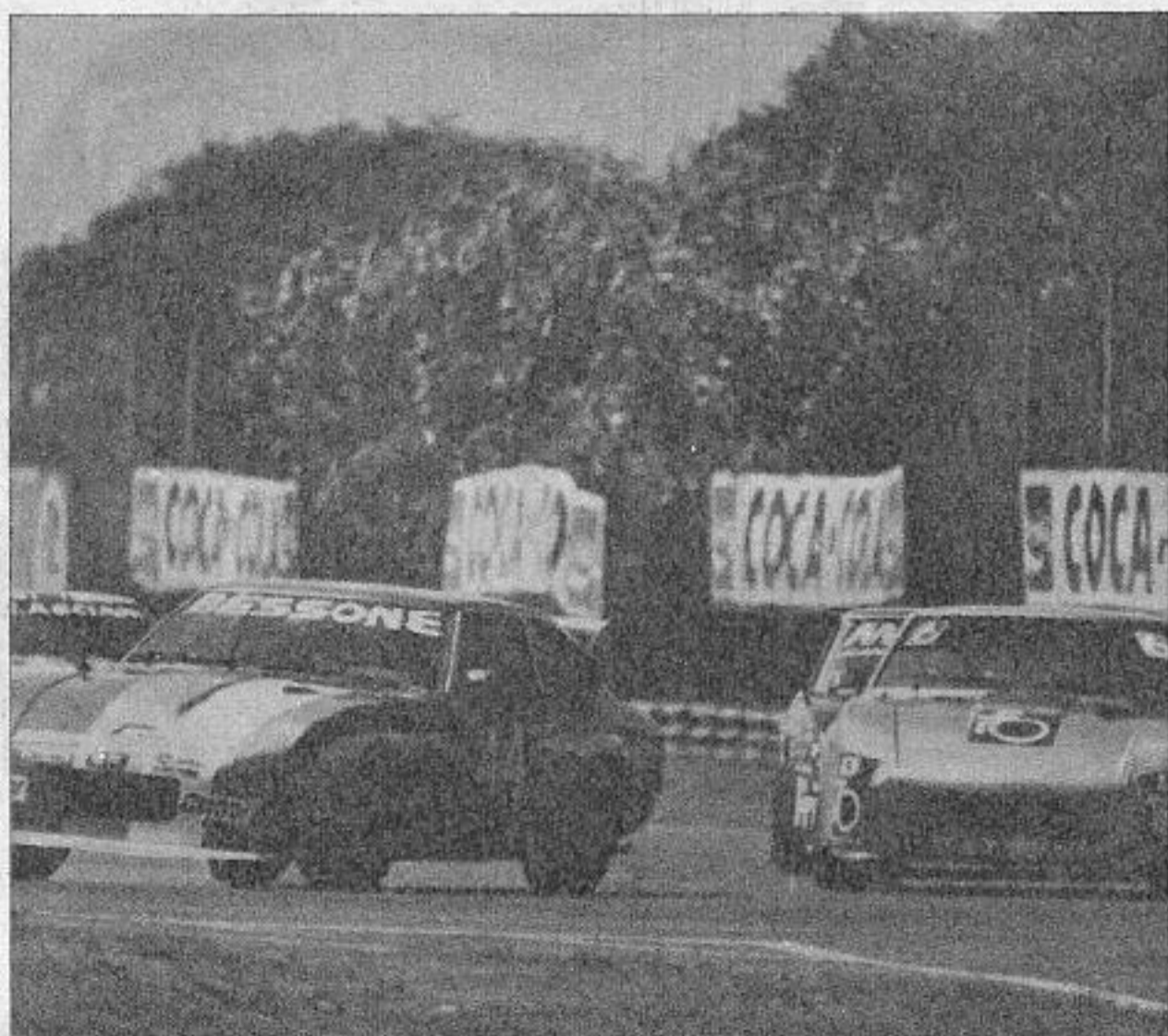
DATSUN

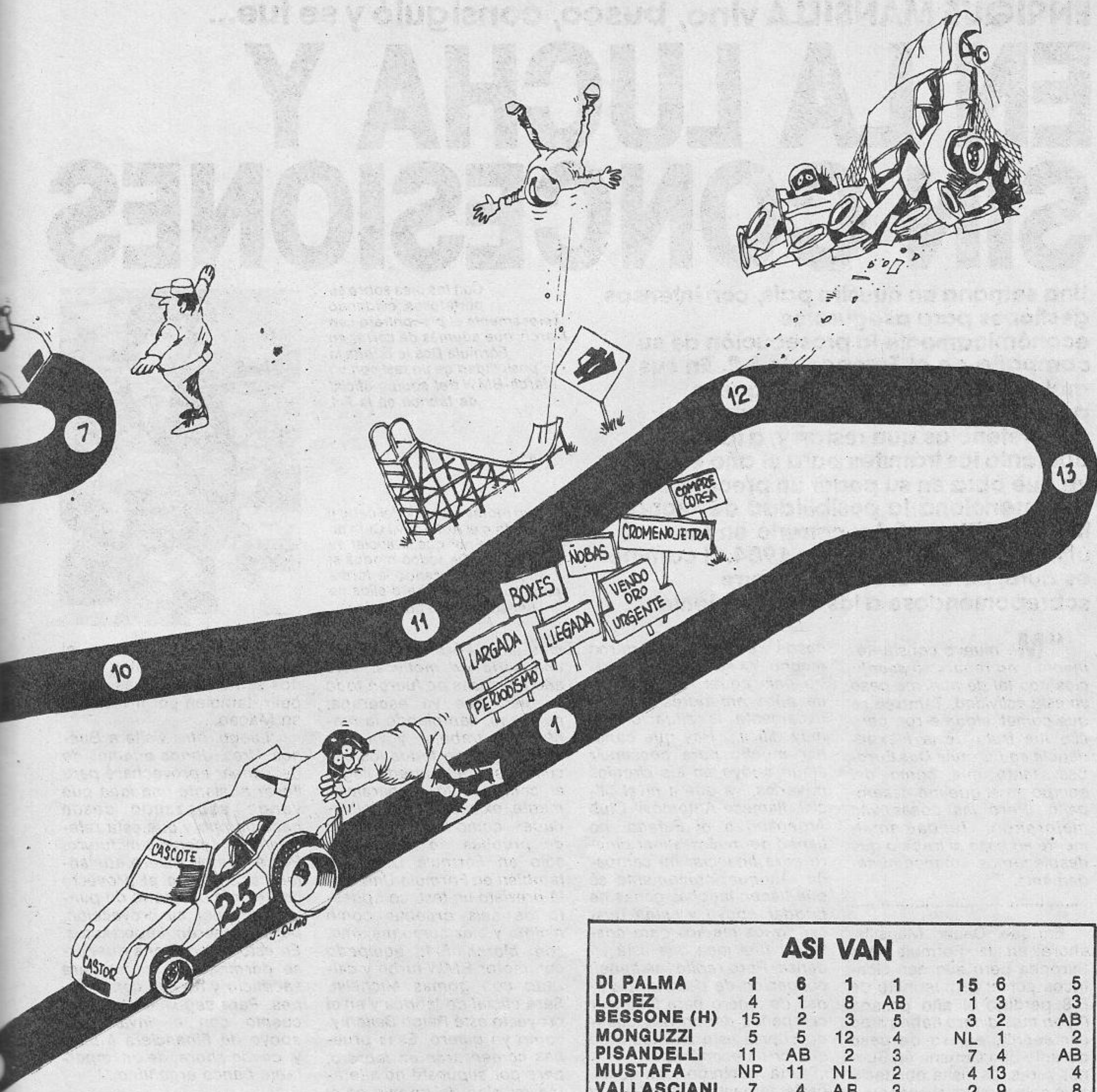
en el Autódromo Municipal de Buenos Aires

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires Circuito N° 9 de 3.345,5 metros de extensión

CARBURANDO EN EL AIRE....

Por supuesto, en las cabinas del Autódromo Municipal, estará Cacho González Rouco transmitiendo cada alternativa de lo que suceda. De los boxes toda la información será cubierta por Eduardo Ruiz y Hugo Daniel, mientras que las diferencias de tiempos y el cronometraje en general estará a cargo de otra parte del "staff" de Carburando. Así se va a enterar de todo...





LOS QUE NO TIENEN PUNTOS

PILOTO	PROCEDENCIA	COLOR	Nº
José Bari	Neuquén	Rojo y Azul	52
Carlos Cura	Rio Negro		53
Carlos Garro	Rio Cuarto		9
Juan M. Traverso	Ramallo		6
Arcadio Zapino	Rafaela	Negro	32
Jose Gervasoni	Santa Fe	Blanco	23
José Faraoni	Ramallo		21

ASI VAN

DI PALMA	1	6	1	1	15	6	5
LOPEZ	4	1	8	AB	1	3	3
BESSONE (H)	15	2	3	5	3	2	AB
MONGUZZI	5	5	12	4	NL	1	2
PISANDELLI	11	AB	2	3	7	4	AB
MUSTAFA	NP	11	NL	2	4	13	4
VALLASCIANI	7	4	AB	3	2	9	8
OHANESSIAN	13	3	AB	7	9	7	6
GARCIA	9	7	5	NP	5	NL	NP
KISSLING	3	AB	AB	6	NP	NP	NP
TALERMANN	NP	10	4	8	8	10	NP
PACHELO	6	8	AB	AB	NP	NP	NP
MAYORGA	AB	AB	NL	NP	10	5	NP
SANCHO	10	9	7	10	AB	11	14
R. IGLESIAS	12	NP	11	NP	NP	NP	7
PAREDES	NP	NP	9	14	13	12	9
R. MARSILI	8	NP	NP	9	14	NP	NP
J. C. IGLESIAS	NP	12	NP	AB	AB	8	NP
JUAREZ	NP	NP	13	9	11	NC	10
BESSONE	NC	NC	10	15	AB	NL	11

ENRIQUE MANSILLA vino, buscó, consiguió y se fue...

EN LA LUCHA Y SIN CONCESIONES

Una semana en nuestro país, con intensas gestiones para asegurarse económicamente la prosecución de su campaña en el Europeo de F-2. En sus maletas se llevó el respaldo que le permitirá participar en las cuatro competencias que restan y, a la vez, adelantó los trámites para el año entrante, ya que obra en su poder un precontrato que menciona la posibilidad de probar un March-BMW de F-1 y correrlo en las últimas competencias de 1984. El camino es duro, pero Mansilla lo recorre sobreponiéndose a los inconvenientes...

"Me muevo constantemente... no reparo en sacrificios con tal de abrirme paso en esta actividad. También sé que cometí algún error, pero ello fue fruto de la inexperiencia en Fórmula Dos Europea, tanto mía como del equipo en el que me desempeño. Pero las cosas van mejorando, fundamentalmente en base al trabajo que desplegamos mancomunadamente..."

Enrique Oscar Mansilla, ahora en la Fórmula Dos Europea pero aún con cicatrices por el campeonato de F-8 perdido el año pasado ("Con mas dinero habría sido campeón"), estuvo de paso durante una semana en Buenos Aires. La visita obedeció a un solo motivo: el económico, y al cabo de esos siete días, Enrique Oscar Mansilla concretó un elevado porcentaje de financiación para afrontar la última fase de cuatro carreras del Campeonato Europeo de Fórmula Dos.

"Mi política siempre giró en base al trabajo. Desde que empecé en esto me rijo por esa teoría. Claro que comprendo que las cosas,

desde entonces, variaron mucho. Ya no existe en nuestro país aquel florecimiento de años anteriores. Económicamente la situación es muy difícil... Hay que caminar mucho para conseguir algún apoyo en los círculos privados, ya que a nivel oficial, llámese Automóvil Club Argentino o el Estado, no tienen por qué destinar dinero para financiar mi campaña. Aunque intimamente sé que tienen muchas ganas de brindar apoyo y están buscando los medios para cristalizar una idea que está en danza. Pero repito: no tienen obligación de destinar partidas de dinero para financiar campañas deportivas, cuando el país está en medio de una crisis económica..."

Una opinión personal, perfectamente entendible y que la aceptamos, aunque no la compartimos del todo, pues dichos fondos no tienen que salir, necesariamente, de las arcas oficiales o del Automóvil Club Argentino, ya que se pueden lograr por otros medios.

Piloto de pruebas

"La experiencia es vital y por eso voy a seguir un año

Con los pies sobre su portafolios, cuidando celosamente el precontrato con March, que además de correr en Fórmula Dos le brinda la posibilidad de un test con un March-BMW del equipo oficial de fábrica en la F-1

"Es un momento muy delicado y el Estado o el Automóvil Club no tienen por qué financiar mi campaña. De todos modos si que están buscando la forma para apoyarnos... pero ellos no tienen ninguna obligación..."

más en la Fórmula Dos. Por una serie de motivos, este año las cosas no fueron todo lo bien que yo esperaba; pero eso, cambiando la manera de trabajar y ya con referencias de todos los circuitos, en 1984 puedo llegar al campeonato. Y paralelamente, existen otras posibilidades, como la de ser piloto de pruebas de March, no sólo en Fórmula Dos sino también en Fórmula Uno. Está previsto un test, compuesto de seis pruebas como mínimo y diez como máximo, con March F-1, equipado con motor BMW turbo y calzado con gomas Michelin. Será oficial de fábrica y en el proyecto está Ralph Bellamy, como yo quiero. Esas pruebas comenzarán en febrero, pero por supuesto no alterarán mi plan de trabajo en el Campeonato de Fórmula Dos. Allí estará mi prioridad ya que, como dije antes, quiero ser campeón..."

En lo que queda de 1983, Enrique Oscar Mansilla afrontará las cuatro competencias que restan del Europeo de F-2 (Misano, Pergusa, Zolder y Mugello) y posteriormente, el 25 de setiembre y el 6 de noviembre, participará en Japón en sen-

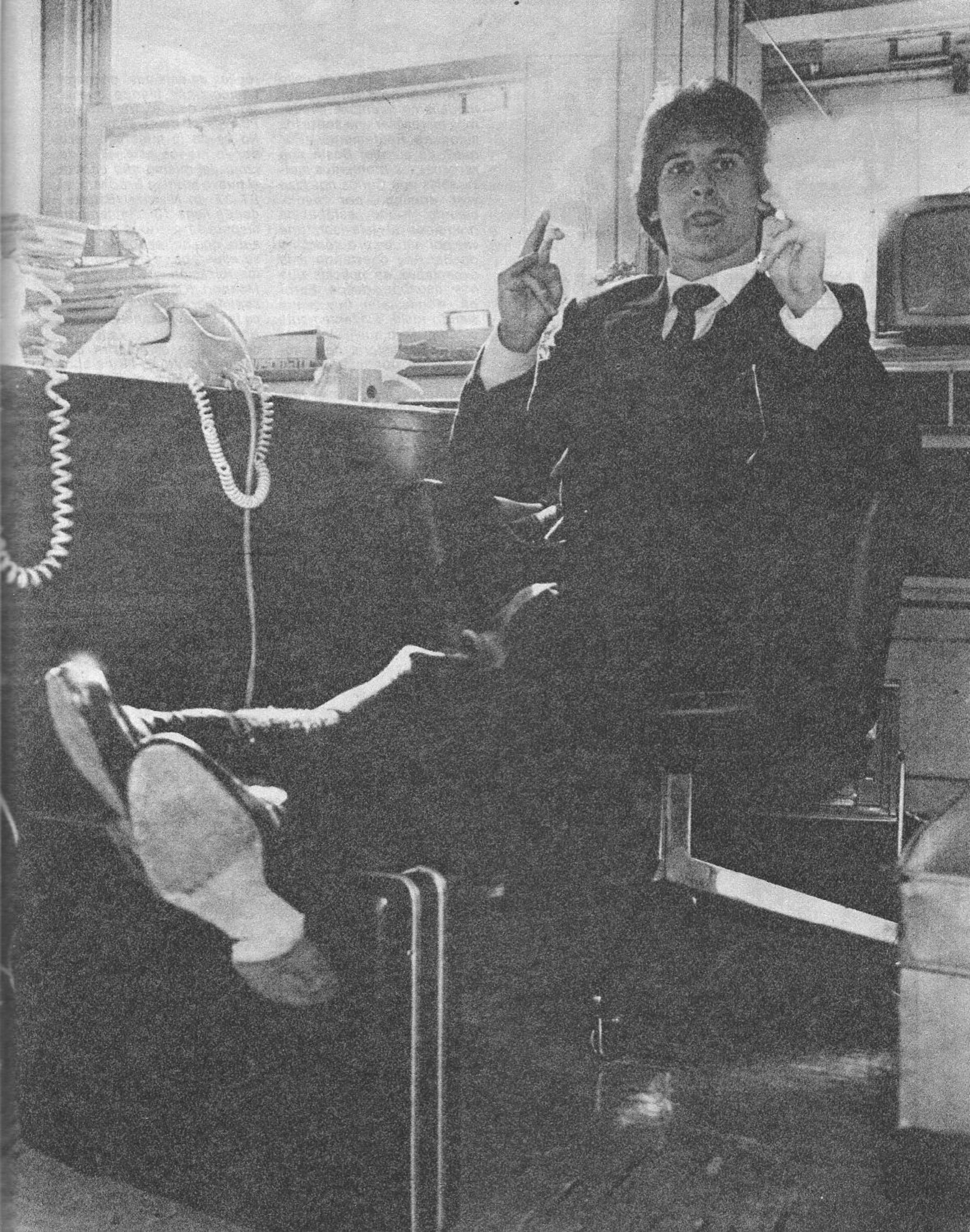


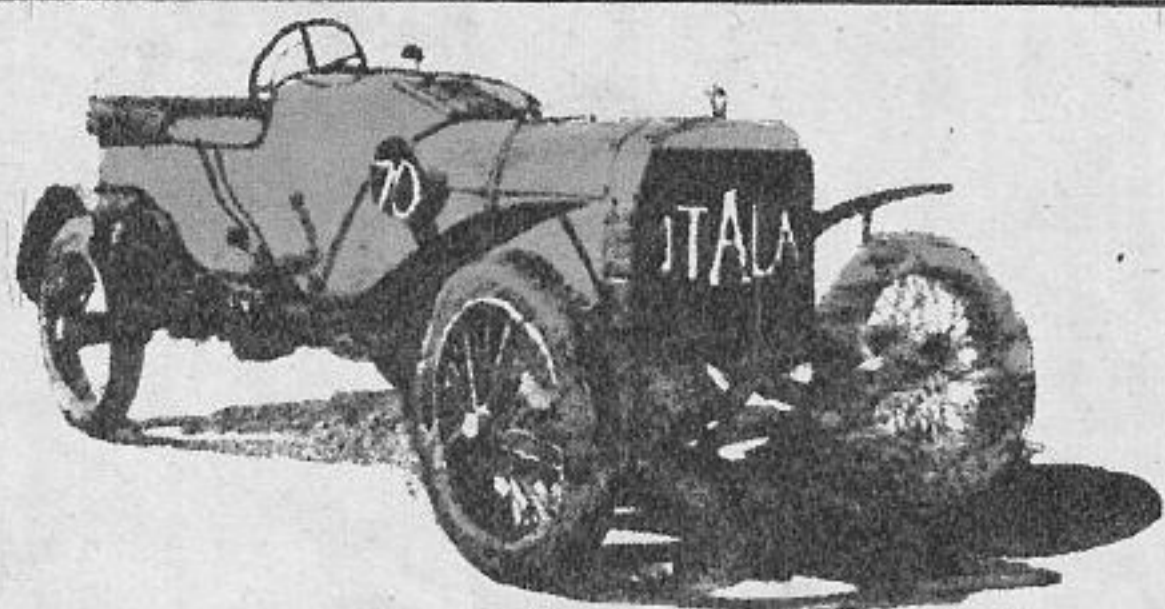
dad carreras de F-2 en el autódromo de Zuzuka, para, dos semanas después, competir, también por invitación, en Macao.

"Luego, otra visita a Buenos Aires, donde además de descansar aprovecharé para llevar adelante una idea que vengo esbozando desde hace tiempo y que está referida básicamente a mi futuro. Por ahora no quiero adelantar nada... pero el proyecto contempla una serie de puntos que, por su proyección, para mí serán importantes. En esto no conviene quedarse dormido... todo requiere sacrificio y no hay concesiones. Para seguir en la lucha cuento con el invaluable apoyo de Financiera Munro y, desde ahora, de un importante banco argentino..."

Cuando esta edición de CORSA aparezca, Enrique Oscar Mansilla habrá probado en Mugello y se preparará a correr en Misano. A modo de despedida, sentenció: "Tenemos que salir adelante. ¡Ah...! En lo sucesivo voy a pintar en mi auto una leyenda que diga: 'Argentina, mi país. Visítelo'..."

Oscar Izzo
fotos: Varone





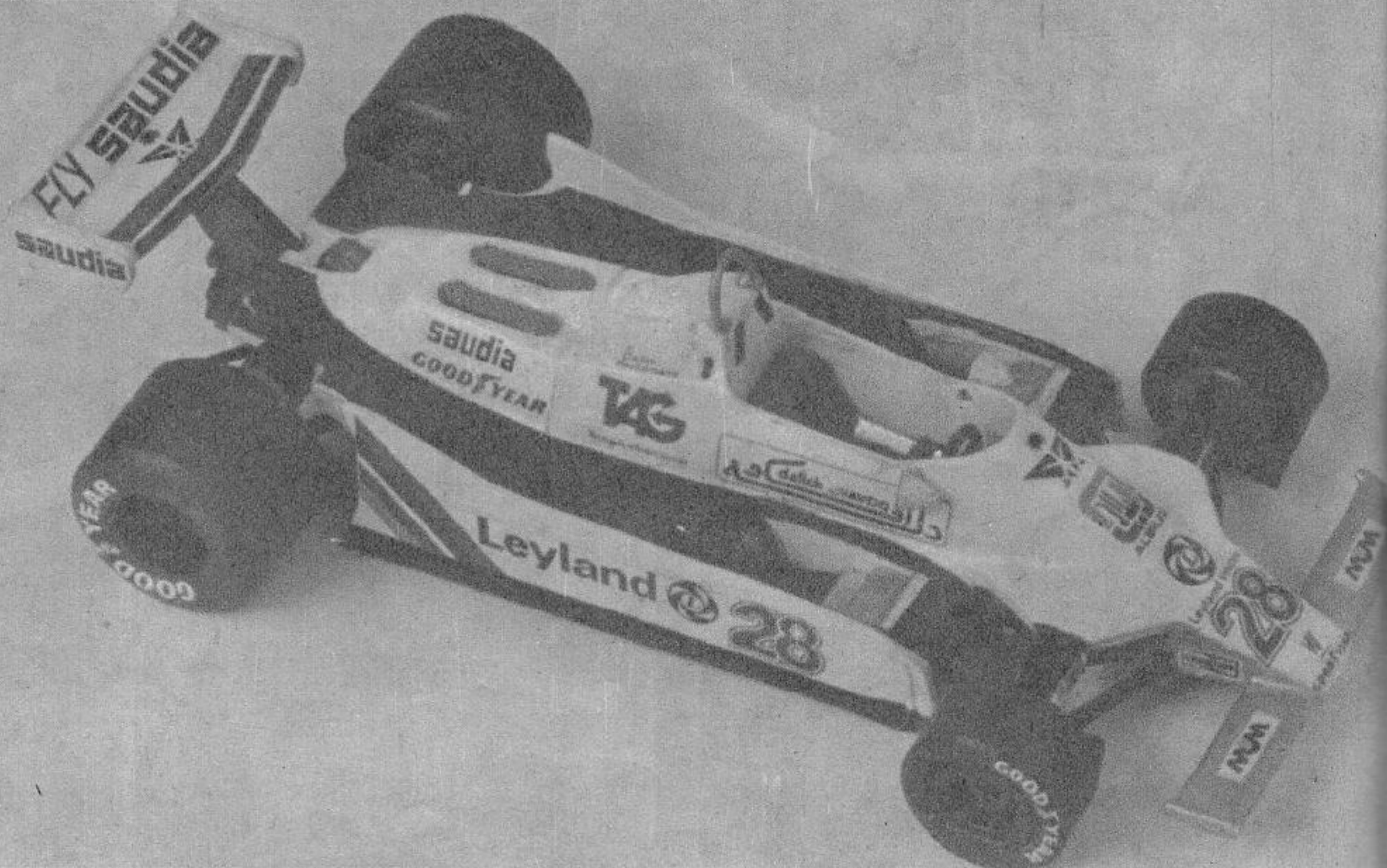
AUTOMODELISMO

CARLOS REUTEMANN EN F-1

Desde que salió a la calle la primera nota sobre automodelismo, siempre pensamos en realizar una sobre los autos de Reutemann. ¿Por qué? Es simple: Basta con recordar los momentos inolvidables que Carlos nos hizo vivir domingo por medio, cuando todos estábamos prendidos al televisor, una vez por año en el autódromo de Bs. As., o estando a la expectativa de noticias que nos llegaban desde Europa, donde aún hoy sigue siendo ídolo. Evidentemente si "Lole" dejó huellas profundas en la historia del automovilismo, por supuesto que también dejó huellas en el automodelismo. Si no, veamos la cantidad de réplicas que se han realizado con los autos que condujo el piloto argentino.

Si nos remontamos al año 1972, más precisamente al 23 de enero, recordaremos la fabulosa "Pole position" que obtuvo Lole con el Brabham BT34 Cosworth, con el que se clasificó 7º al finalizar el Grand Prix de Argentina. Paolo Tron, de Italia, realizó la

réplica de este auto en metal blanco (más blando que el zamak), con el N° P8B (el P8A es el de Graham Hill). No es de lo mejorcito pero por lo menos está. El 4 de junio del mismo año debuta el nuevo modelo Brabham, el BT 37, en Nivelles (Bélgica) donde llega 13º. Reutemann disputa 11 carreras con este auto, que no responde como se esperaba, siendo su mejor ubicación un 4º puesto en Mosport (Canadá) el 24 de septiembre del '72. La réplica la realizó Mikansue, con el N° 17 de catálogo. Este modelo no se caracteriza por ser una joyita. El 29 de abril de 1973, llega el Brabham BT42 y marca el ingreso de Gordon Murray como diseñador de la casa inglesa. En esta fecha (Gran Premio de España realizado en Montjuich), Lole realiza el tiempo 15º en clasificación pero en carrera debe abandonar, cuando estaba a punto de imponerse. Reutemann lo conduce en 12 oportunidades, siendo sus mejores actuaciones 3º en el Gran Premio de Francia (Paul Ricard),



El Saudia-Williams que corrió Carlos Reutemann durante 1980. Por la escala en que está realizado más detalles no puede tener. Los cinturones de seguridad no están moldeados en plástico sobre la butaca como ocurre en la mayoría de los casos, sino que están realizados en tela!

y el Gran Premio de Estados Unidos (Watkins Glenn), y 4º en Anderstorp (Suecia) y Zeltweg (Austria). John Day realiza este modelo con sus correspondientes calcomanías de "Cap" Argentine meat", "Y.P.F." y "Cerámica Pagnossin", pero, si bien la carrocería está bien lograda, el ancho entre las ruedas traseras es un poco exagerado. En 1974, este auto deja paso a uno de los Brabham más conocidos: el BT44. Lole disputa 15 carreras con él, ganando en Kyalami (Sudáfrica), Zeltweg (Austria) y Watkins Glenn (Estados Unidos) donde además obtuvo la pole position. John Day, en su extensa gama de miniaturas, es el que se encarga de incluirlo en su línea de producción (siempre hablando en 1/43) con el N° 190 de catálogo. La réplica corresponde al del G.P. de Sudáfrica. El 27 de enero de 1976 aparece por primera vez el Brabham BT45, impulsado por una planta motriz Alfa Romeo, que será el próximo auto de Reutemann. La campaña de este auto es real-

mente para olvidar: disputa 12 competencias y abandona en 9 de ellas! Su mejor ubicación es 4º en Jarama. Aquí tenemos una excelente réplica ya no artesanal como hasta ahora, sino realizada en serie. El encargado de realizarlo es Eidai-Grip, de Japón. Es uno de los mejores F-1 realizados en miniatura (En serie) con neumáticos de goma, llantas de metal, retrovisores, etc, y además lleva escrito en relieve en los neumáticos "Goodyear for racing purposes only". A fines de 1976, Reutemann ya era piloto Ferrari, donde debutó ese año el 12 de septiembre en Monza con la Ferrari 312 T-2 (con el N° 35). Otro excelente modelo de Eidai-Grip. En realidad, la réplica corresponde al auto de Lauda, pero con un pequeño trabajito se le puede colocar el N° 35 y el nombre "Reutemann". Durante todo 1977, Lole corre con el modelo 312 T-2 con el cual gana en Interlagos y llega 2º en Jarama y Monte Fuji (Japón). Esta Ferrari la realizaron dos casas italianas: Polistil con el N°

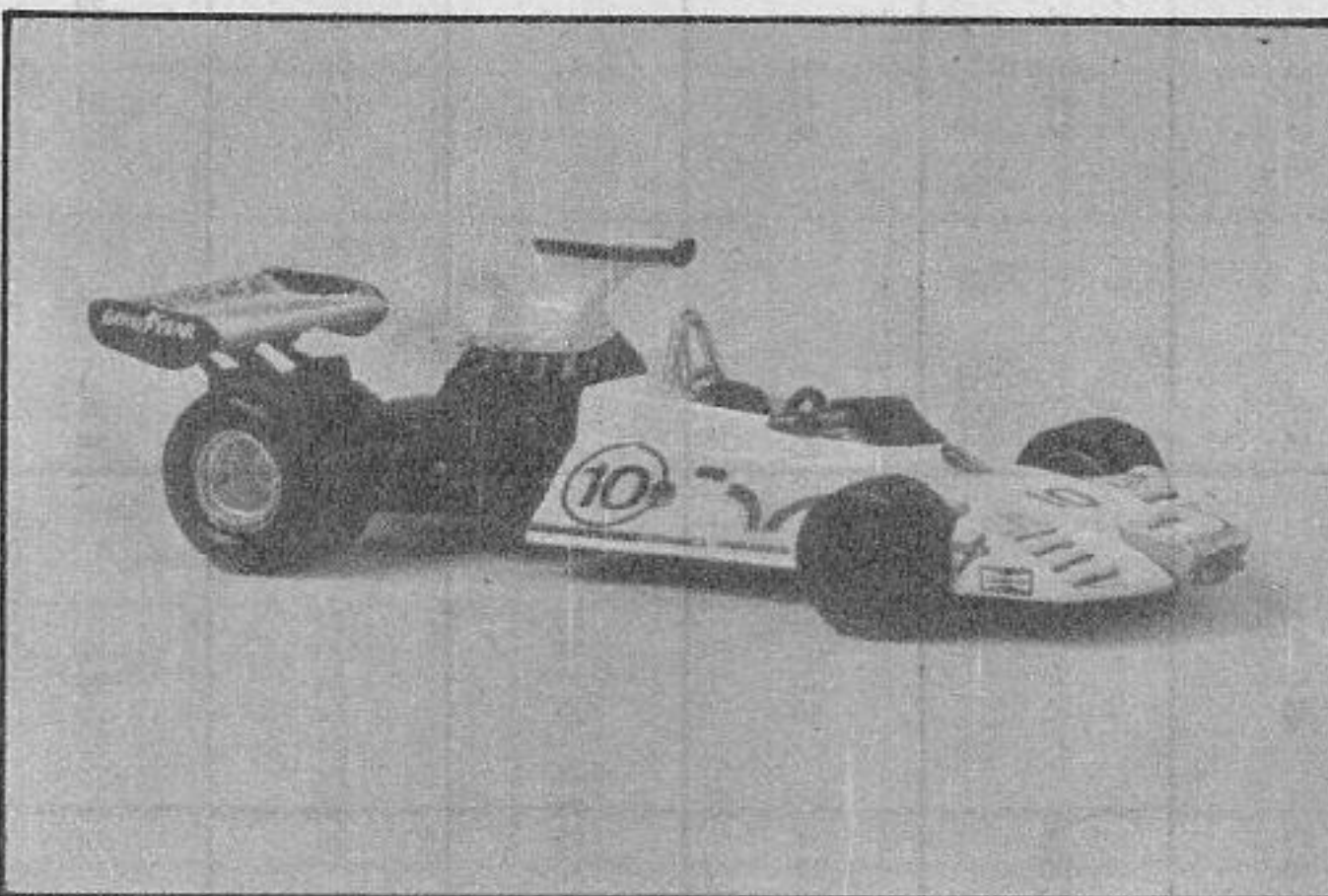
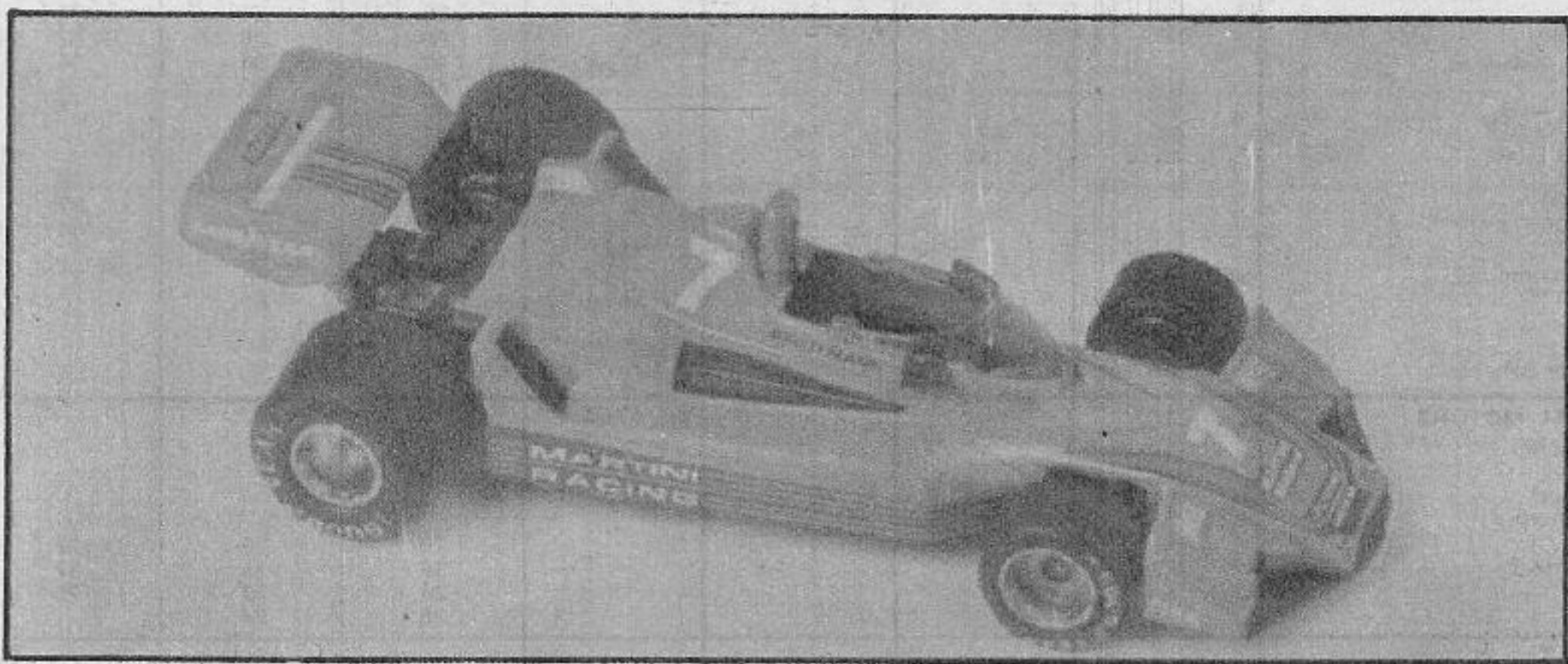
107 y Yaxon con el N° 700. Ambos son de poca calidad y escasos de detalles. FDS, en forma artesanal lo realizó mucho mejor. El modelo 312 T-3 debuta en Sudáfrica el 4 de marzo de 1978; ganando este año en Jacarepaguá, Long Beach, Brand Hatch y Watkins Glenn. Igual que con la 312 T-2, Yaxon y Polistil son las fábricas que realizan la T-3. La de Yaxon, está mucho mejor que su antecesora de la misma marca. Incluso cambiando las ruedas, se puede lograr una mayor fidelidad. FDS, también realiza la T-3, por supuesto con mayor calidad que Yaxon y Polistil.

El 21 de enero de 1979 Lole debuta en Lotus con su modelo 79, llegando 2º en Buenos Aires al igual que en el GP de España disputado en el Jarama. Este modelo no es realizado en 1/43 en forma masiva, pero se realiza en Polistil en una escala mayor. En forma artesanal, Western lo realiza realmente bien.

Así llegamos a 1980, último cambio de marca de Car-

los Reutemann en F-1, al pasar a Williams. Con esta marca, Lole gana en el Gran Premio de Mónaco de ese año, logrando 10 podios consecutivos. Esta miniatura aparece en Yaxon y Polistil, pero es (lejos) Tenariv el que mejor lo realiza. ¡Hasta tiene los cinturones de seguridad en tela y el tubito que se conecta con el casco de Lole!

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg



Por ser un modelo de producción masiva, es espectacular. El Brabham BT 45B de la fábrica japonesa Eidai-Grip, fue realizado en ocasión del Grand Prix de Japón corrido en 1977 en Monte Fuji.

Lamentablemente, si queremos tener todos los autos que corrió Lole, debemos caer en modelos que sólo fueron realizados por casas mediocres, hasta que alguna fábrica de las "buenas" se decida realizarlo.

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en miles de pesos argentinos al 15 de julio de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROËN										
3 CV Azam.			24	22	20	18	16	14	12	10
Ami 8			27	25	23	20	18	16	14	13
Elysée.			28	25	23					
Mehari			22	21	18	17	15	12	11	9
Furgoneta AK-R			19	18	16	15				
FIAT										
600 R						18	16	14	12	10
600 S		26	24	23	20	19				
125 Sport Cupé					24	22	20	19	18	16
125 Berlina				27	24	22	20	19	18	16
125 Familiar			35	31	26	24	22	21	20	
125 CL Mirafiori	45	41	36							
128					25	23	20	18	16	14
128 Familiar					27	25	20	18	16	14
128 C 1100 E	42	38	34	31	28					
128 IAVA	42	38	34	31	28					
128 Familiar Europa	44	40	36							
128 CL 1300 E	43	39	35							
133		26	24	22	20	18				
147 C	32									
147 CL	40									
PEUGEOT										
404				29	27	25	23	20	18	16
404 GP				31	29	27	25	22	20	18
404 Diesel			47	41	36	33	30	26	23	21
504 GL		48			32	30	28	26	23	21
504 GLS		52	47							
504 XE										
504 XL							30	28	25	23
504 XSE							28	26	24	22
504 2000 L							34	30	28	26
504 SES 2000					33					
504 SED				42	38					
504 2000 E			57	52						
504 2000 SE			42	39	36	33	31			
504 Familiar			50	46	42	39	35			
505 GR 4 V	78	70	63	54						
505 SR 4 V	80	75								
	90	82								
FORD										
500 6 cilindr.					29	27	25	23	20	17
LTD 6 cilindr.				38	34	32	29	26	23	21
LTD 8 cilindr.	65	56	50	45	40	34	32	30	26	23
Elite	68	59	52	47						
STD					36	34	31	28	25	23
De Luxe					38	36	32	30	28	26
Futura					40	36	34	32	30	28
Sprint					40	36	34	32	30	28
Rural de Lujo					42	39	36	34	31	29
Rural STD	68	63	58	50	47					
Rural de Luxe	80	73	65	58	53					
L			42	36	34					
GXL 2000						31	29	27	25	
GXL 2300			50	46	40	34	32	29	27	
Cupé GT			53	48	44	37	34	31	29	
Cupé Automática			53	48	44	40	37	35		
Cupé GTSP			54	49	45	40	37	35		
Ghia	74	67				41				
GT	80	72								
GT Motor SP	82	75								
GENERAL MOTORS										
400 Special								18	16	14
400 S.S.									20	18
Rally Sport									20	18
S.S. 4 Puertas									20	19
STD					29	25	22	20	17	15
Cupé Serie 2					38	35	32	28	25	22
180					26	22	20	18	16	
180 LX					28	24				
RENAULT										
4 S	35	31	27	24	21	19	17			
R 6	41	38	34	30	27	24	22	20	18	16
R 12							28	25	22	20
R 12 Break							32	28	25	23
R 12 TL	50	46	42	36	31	28				
R 12 TS	57	51	47	42	37	33	31			
R 12 TS Break	62	57	50	46	41	36				
R 18 TX	83	75								
R 18 GTL	60									
R 18 TX Break	100									
R 18 GTX	90									
R 18 GTX Break	110									
R Fuego GTX	130									
4 Puertas										15
Cupé 7 Banc.							31	28	24	22
Torino C. TSX				55	50	45	41			
Torino G. Routier		55	50	45	37	32	25	22	19	
VW-DODGE										
Polara Cupé										15
GTX 6 cilindr.										17
Polara C. RT.					25	22	20	18	16	15
GTX 8 cilindr.					26	23	20	18	16	15
Coronado Mec.		40	35	30	27	24	22	20	18	16
Coronado Aut.		40	35	30	27	24	22	20	18	16
1500 GT.90						24	22	20	18	16
1500 GT.100						24	22	20	18	16
1500 SPL					26	24	22	20	18	16
1500 1.8 C.Aut.		39	35	31	28	26	24	22	20	18
1500	46	40	35	32	30	26	24	22		
1500 M-1.8	47	41	36	33	31	27	25	22		

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

**Precios sugeridos por los fabricantes. Incluidos los impuestos. Vigentes
al 15 de julio de 1983**

	CILIND. CM ³	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR.	PRECIO PESOS ARGENTINOS
VOLKSWAGEN															
VW 1500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	69.522
VW 1500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	79.867
VW 1500 1,8 aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	87.280
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	70.344
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	81.452
Microbus	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	92.827
Sin gastos de patente															
IES															
IES 3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	57.964
RENAULT															
4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	63.848
6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	78.988
12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	91.024
12 TS Breack	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	117.371
18 TX	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	160.813
18 GTL	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	131.660
18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	157.561
18 GTX Breack	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	182.585
Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	217.337
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73 cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	113.464
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	170.993
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	181.092
Falcon STD	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	4	6						125.414
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	129.073
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	7	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	133.558
Taurus Ghia Aut.															195.114
Falcon Rural Standard	3.080	4.000	84cv	6	D	7	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	142.774
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	195.934
Taurus Coupe Aut.	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	189.082
Taurus Coupe	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	180.097
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	204.998
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	205.852
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5					1	207.070
Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL)															
Con opcionales															
147 IAVA 5V	1.301	6.200	90	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	165	1	83.758
Super Europa	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4						84.964
147 CL 5	1.100	6.150	53	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	135	1	68.613
147 TR 5	1.290	6.800	90	4	D	D	5	2	4	825	3.840	1.590	145	1	75.694
PEUGEOT (SEVEL)															
Con opcionales															
504 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.150	4.490	1.690		1	118.547
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	149.761
505 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	162.184
505 SR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	183.756

IMPORTANTE

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabras 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 recepciones: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-3001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.

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

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

próximo número de Parabras 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 |

Parabras 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

—COMPRA—

FIAT categoría D7 o similar 850 cc listo para largar. Buen estado. Mandar pretensiones y foto. Linares 350/54, Mecánica MI-CO, Neuquén, Capital. Teléfono 22594, Batatas abstenerse.

CHASIS FORMULA RENAULT marca Tulia XVII en adelante y una caja Meriggi 4 marchas con relaciones, llamar al Tel: 80-3949, Córdoba Capital.

—VENTA—

RENAULT 12 TS, 81 para rally con trailer y ruedas auxiliares.

Tel.: 051-931165 931644 62070. Córdoba.

R12 DE RALLY listo para largar. Av. San Martín 1480, Villa Carlos Paz, Córdoba. Tel: 0541-23239.

FIAT 128 para rally, ganador en San Luis 1982. Tapa cilindro y leva de cosma. Hablar con Osvaldo Damilano. Villa Dolores (Córdoba). Tel: 0544-20235, 21237, 20809. Av. San Martín 699.

FORMULA 2 ENTRECOR ROS-SI Fiat 125 motor Berta, caja Meriggi, 5 marchas, impecable, buen precio. Vendo recibo auto 2 carreras corridas como nuevo. San Martín 2128, Rosario. Tel: 825403.

KART motor Parilla H275, chasis Vara, gomas Fliter, todo Okm., listo para largar. Ver de 18 a 22 hs., José C. Paz 443, San Andrés. Tel.: 752-6130.

FORMULA 2 NACIONAL, Lotus actualizado, mecánica De Guidi, caja Hewland, listo para largar, repuestos varios, ruedas, relaciones. Vendo o permuto automóvil nacional importado, diferencia convenir, acepto oferta contado. Personalmente tratar con Grigioni Angel, 13 esquina 36, La Plata.

TC DEL OESTE con trailler, mecánica Torino 7B, caja Sáenz, distri, Dulbecco, diferencial autoblocante, motor armado a nuevo sin uso, leva Romero, excelente chasis y presentación. Tel: 3313 h. comercio. Tel: 2978 part. Gral Alvear, Mza.

COUPE TC bonaerense. Casco completo, frenos a disco, dos diferenciales Torino con o sin motor, carburador Holey doble boca. Todo nuevo. Repuestos varios. Tel: 567-3746. Oportunidad para debutantes. Sr. Oscar.

TORINO TC N° 14, conducido por Ricardo de Arzave. Dirigirse al sr. Rangone, España 530, Azul, Pcia. de Bs.As. Tel: 22851.

TORINO TURISMO CARRETERA (casco liviano) con faltantes vendo o permuto. Juan B. Justo 3656, Ciudadela. Tel: 653-6079. Código postal 1702.

FORMULA DOS CRESPI Fiat 125, caja Sáenz, todas las relaciones, doce llantas estilo armadas, frenos Girling, 2 Weber 48/48. Trailer. \$a 35.000.- Tel: 757-7741. Después de 21 hs.

COUPE TORINO TC completo falta armar, motor, tapizado completo, carrocería Reolen, pintado, 4 Michelin, 6 llantas Cimetel, frenos especiales, diferencial autoblocante, caja 2.42, todo Ok. tomo permuta. Tratar Laiz Hnos., Alvarado 370, San Pedro. T.E.26014 de 7 a 14.

2.0

Automóviles

—VENTA—

CUPE FIAT 1500 1969, maíz, chapa, pintura perfecto estado, tapicería interior muy bien, mecánica muy buena. Vendo o permuta Fiat 600. Diferencia a convenir. Centenario 2539, Beccar. Tel: 792-0646. Sra. Silvia.

FIAT 128, modelo 75, color rojo, llantas lava, motor 1300. Querandíes 4358, Capital. Tel: 981-3457.

VOLKSWAGEN modelo 1951, motor reparado, papeles al día permuta por Renault Gordini años 1968 al 1970. Tratar o escribir Cruz del Eje, Córdoba, Calle Lopez y Planes 755, código 5280, señor Carlos Alberto Pereyra.

CHEVROLET 400 S.Sport, mod. 69, caja ZF 4*, frenos delanteros a discos. Vendo completo o desarmado. Tratar Lavalle 585, Campana, Prov. Bs.As. T.E. 21-982, Daniel o permuta Fiat 600 mod. 67 o 68.

FIAT 125, Kit tapa cilindro crespó múltiples hermanados, bobina acce. 210 km/h, caja 5*, diferencial autoblocante, barra estabilizadora trasera, llantas potenciales, espirales rally. Urgente vendo o permuta, Río Cuarto 2197, Capital.

PRECIO ZANELLA

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

PEUGEOT 504 80 GLS, negro original primera mano vendo o permuta mayor o menor valor, Bermudez 2201, Floresta, Capital, sábado también 10 a 13 hs. y 16 a 20 hs.

FIAT 125 rojo, óxido bueno, titular vende con papelería en orden al día \$a 23.000, escucho oferta, José Alico 283, Tapiales. Urgente!

JEEP IKA corto muy buen estado, joyita con todo los chiches. Tomo Citroen Fiat 600 o moto, tel.: 03173005, 9 de Julio, Irigoyen 1111, preguntar por Daniel.

2.1 Automóviles de colección

—VENTA—

CHEVROLET 1926, sedán cuatro puertas, restaurado artesano-

18 - TAUNUS - DODGE - CHEV - MAZDA - DATSUN - TOYOTA

LEVAS CRESPO

★ R-6 • 18 • FIAT • TAUNUS ★

LA LINEA MAS COMPLETA DE RESORTES DE VALVULAS ESPECIALES

ACASSUSSO 1393 - OLIVOS

TEL. 795-9864

(C.P. 1636) (Alt. Malpú 3200)

1500 - FIAT - FORD - PASSAT - 1500 - FIAT - FORD - PASSAT - 1500 - FIAT - FORD - PASSAT

nalmente, original 100%. Vendo o permuta. Tel: 22522. 25 de mayo 974, General Roca, Provincia de Río Negro.

VOITURETE FORD A modelo 1929, restaurada nueva, única mano, papeles al día, urgente sogá en el cuello. Pesos a 12.000. Secos abstenerse. Personalmente o correspondencia, Sergio Imhoff, Teisairé 353, San Jerónimo Norte, (Sta. Fe).

COUPE FORD 1942, carrozado completa, motor desarmado, sin tapizado, ideal carreras, 2.500

PRECIOS YAMAHA

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

\$a. Tel: 660-1621, Darraguelra 1096, Barrio Moreno, San Miguel. Preguntar por Gómez Carlos. Escucho ofertas.

NECESITA DOBLAR UN CAÑO...?

VEALO A RICARDO !!

RICARDO ZEZIOLA

LOPEZ Y PLANES 5835.

BILLINGHURST. TEL. 751-6872

MANUAL DESPIECE De Soto 1947, Ford 1955 y '57 Dodge, Guerrero 1940, Manual Taller Ford Fairlane 8, Thunderbird 1957, Dodge Dart (Vallant 3 americano) Manual del usuario Opel 158, Ford Granada. Sr. Carlos Cartasa, H. Yrigoyen N° 3891, 1602 Florida.

WHIPPET 1927 todo original, restaurado a nuevo exclusivamente para coleccionistas o en-

tendidos, realizo cine, TV, casamientos, cumpleaños, verdadera joya, líquido urgente U\$S 3.500 o su equivalente en \$a, llamar 757-5609, H. Pueyrredon 527, 1° "A".

—PERMUTA—

FORD BABY 1934, inglés, estado bueno, beige y negro, dos puertas, por Ford A Voiture convertible. Recibo ofertas y doto por carta. Sr. Cámpora, calle 20 N° 88, Mercedes, Bs. As. Papeles al día.

PARA COLECCION vendo Fiat 500, modelo 1958 con manual de uso único en Argentina, cambio por Fiat 600 1975 10 puntos en adelante. Sarmiento 1507, San Carlos. Centro Santa Fe.

2.2

Automóviles importados

—COMPRA—

INNOCENTI DE TOMASO o permuta por 128 Europa o 504. Tratar Añasco 345, Capital, T.E. 431-5009.

COMPRO ROLLS ROYCE DORADO. Importante sea de primera mano, con tapizado original y cubiertas nuevas, estado general del auto excelente, tratar con el Sr. Osvaldo, calle Picheuta 4335, Villa Caraza, Buenos Aires.

—VENTA—

CADILLAC FLET WOOD 62 una verdadera joya, ideal coleccionista, falta terminar de armar motor. \$a 5.200, acepto permutas menor valor, T.V. color, radiograbadores, etc. Luis María Campos 4740, Caseros.

ALFA ROMEO Sprint Veloce 2000 cc, inyección modelo

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

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

CURSOS

SEA TECNICO EN:

- 1) Carburación.
- 2) Electricidad
- 3) Motores nafteros y Diesel.
- 4) Motores de competición

Pida informes a:

IMA

C. C. 40. Suc. Caseros (B)
(1678) Bs. As.

1979, caja 5a., aire acondicionado, color gris. \$a 75.000, tel.: 749-1502 de 16 a 19 hs.

INNOCENTI DE TOMASO 1979, buen estado, cubiertas Michelin ó permuta por Fiat 128 Europa o Peugeot 504. Tratar Añasco 345, Capital, tel.: 431-5009.

LANCIA BETA 2000 1980 blanca, única en el país, estado impecable por donde la miren, anda todo (aire, antena, stereo) TE. 0214566 021216263, 02135897 021246519 13 Calle 2 N° 825 (1900) La Plata.

BUZOS ANTIFLAMA

EDANOR

Avda. La Plata 1301 - Cap.

Tel. 922-3226 / 5893

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

VOLKSWAGEN modelo 1961, motor 0 km, papeles al día, 2 gomas buenas, tapizado bien, detalles de chapa, líquido total \$ 75.000.000. Ver en Belaustegui 1612 a una cuadra de Juan B. Justo y D. Alvarez.

2.3

Autos fuera
de serie

—VENTA—

FUERA DE SERIE Carrocería Varela Mecánica Fiat 600 preparada por Alberto Crespo. Ver en Coco Rodríguez, Santa Fe 5007, Capital.

4.0

Pick-Ups

—VENTA—

TULIETA pick-up mod. 78, única pintura, instrumental Siap, gomas especiales, impecable. Gaona 4058, Ciudadela, código postal 1702.

F-100 bicolor, modelo 79, 68.000 km., primera mano, particular, Ipiranga 1340, Boulogne. Tel: 766-1502.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



automundo

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
Martes a Viernes de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049 - Dto. 1 (1407)
- TEL. 69-8096 - Bs. As.

5.0

Motocicletas

—VENTA—

ZANELLA R2F 200 cc mod. 80, único dueño, papeles al día. \$ 7.000.- Gustavo, Moreno 2191, Capital Federal, T.E. 47-5453, después de 20.

KAWA 650 cc mod. 79, \$ 16.000.- original. T.E. 208-5716, Bs.As.

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

**Suspencar s.r.l.** DISTRIBUIDORES OFICIALES

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

NORTON MANX 500 cc 1952 carrera. Cuadro "Featherbed" (cama plumas), motor bláibero, con cárteres de Electron, caja Burman, llantas Borrani aluminio, mazas de Electron, performance: 200 Plus. Unica, mortife- ra. Escucho ofertas: 091-38425.

B.S.A. 500 cc 1912 única, original, increíble. Manual de fábrica, transmisión correa con polea variable, embrague en maza trasera, farol carburo Lucas, lubricación a gotero regulable. Escucho ofertas después de las 22. T.E. 091-38425.

VELOCETTE KTT-MIK VIII 350 cc, 1947, exitosa carrera - cliente. Lote repuestos 0 km. Originales: pistón Hepolite de alta, árbol de levas, cigüeñal, bollileross Hoffman de bancada, embrague completo, etc. Escucho ofertas. T.E. 091.38425



CASTROL RACING VEGETAL
LA ÚNICA OPCIÓN PARA ALTO REGIMEN
JUAN B. JUSTO 4300 • ANEXO J.

CASCO INTEGRAL a estrenar (sin uso) \$ 2.500.000, tamaño mediano y color rojo. Billinghurst 2386, 5° "F", Buenos Aires, día sábado únicamente.

VELOCETTE INGLESA modelo 1953, M.A.C. 350, impecable totalmente original, motor reparado a nuevo, solo para especialistas o coleccionistas U\$S 1.500 instrumental original Rosario, Santa Fe 231, piso 10 of. 7, ofrezco remitir fotografías. Hablar al Tel.: 44293, 35230, de tarde, Córdoba.

6.0

Repuestos
y accesorios

—COMPRA—

URGENTE encendido electrónico Kawasaki KX 125 Cross. Malpú 90, Villa Carlos Paz, Córdoba. T.E. 22547, llamar de 17 a 20.

—VENTA—

CASCO COUPE FIAT 1600 con tren delantero, vidrios, puertas, tapa, baúl, instalación eléctrica. Tratar tel: 21908, Río Tercero (Córdoba).

BOMBA ACEITE 'CICARE 3 cuerpos, buen estado, embragues, múltiples, discos competición, un cuenta vueltas Jeager, un distribuidor Mallory para seis cilindros y 4 llantas, magnesio Dodge 1500 nueva. Llamar 774-1009, calle Thames 2290, 1° piso A, Capital Federal.

CIGÜENALES CHEVROLET 3 litros, turismo carretera uno 0 km. otro usado y en bruto, bombas nafta eléctrica Stiwar Warnes. Ver av. Mitre 2884, Munro o llamar 762-4772 de 17 a 21 hs.

MOTOR FIAT 600 850 cm³ y caja con 30 relaciones Sáenz. Unico ganador en fórmula 4 Santafesina, seguro que va fuerte. Ricardo Broda. Tel: 40356. Enzo Bordabehere 1151, San Jorge.

CUBIERTA Y CAMARA marca Continental, nueva sin uso para motor, llanta 16, \$a 1.200. Tel: 658-3298.

ESCAPE MOTO T-Marvin enlozado con sordina para Honda 900cc o 750cc, estdo impecable, \$a 300.- Tel.: 658-3298.

4 LLANTAS originales Toyota Céllica Coupé con tuercas y centros. 0 km., modelo 1600, \$a 450.- Tel: 658-3298.

ESCAPE MORWING italiano: de carrera, completo, para Kawasaki 650, puede ser Custom R22. SR, completo. Urgente \$a 1.000.-. Sr. Juan. Tel: 50-6422; 203 3437. Baigorria 2459, Capital. Además espejos originales, repuestos varios.

PORTAFILTROS DE AIRE para Fiat 1500, \$a 50.- Luis María Campos 4740, Caseros.

MOTOR LIMPIAPARABRISAS VW 6 VOLTS asientos delanteros (2), paragolpes (2), todo \$a 400.- Ver en: Luis María Campos 4740, Caseros, prov. de Buenos Aires.

MOTOR FIAT 600 850 cm³, único ganador en Fórmula 4 Santafesina con caja y 30 relaciones. Seguro que va fuerte. Tratar Ricardo Broda Enzo, Bordabehere 1151, San Jorge. Tel: 40356.

DISTRIBUIDOR MALLORY doble platino Falcon competición, carburador Weber horizontal 45-45, árbol levas Falcon Sprint 0 km., radiador Falcon 1983 nuevo. Tel: 773-0669, Jufre 579.

—PERMUTA—

CARBURADOR WEBER 28-36 DCD/3 y múltiple Fiat 1500 por carburador Weber Bricen y Múltiple Fiat 128 o vendo. Córdoba 1180, San Andrés, Partido de San Martín. Tel: 755-3807.

7.0

Herramientas
y máquinas

—COMPRA—

PARA TALLER RENAULT herramientas elevador instrumental. Solicito referencias, estado, precio, condiciones por carta a Gabriel Catalano 20 627 General Belgrano (7223) o por T.E. 0243-2302.

—VENTA—

SOLDADORA ELECTRICA A GAS de Argón con accesorios completos y dos tubos y material. Precio \$a 20.000.- Entre Ríos 471, 9 de Julio, Pcia. de Buenos Aires. Tel: 3323.

CARGADOR DE BATERIAS 0 KM. una verdadera joya, tipo carrito para 6 y 12 volts. Vendo Urgente \$a 1.300.- Ver en: Luis María Campos 4740, Caseros.

TORNO PORTATIL con eje flexible, 15.000 rpm, reóstato de 8 posiciones, pie de apoyo y accesorios. Total \$a 1.700.- Ver día Jueves únicamente en Beláustegui 1612 (Donato Alvarez y Juan B. Justo 4400).

URGENTE analizador de encendido, voltamperímetro inducrometro limpiador y analizador de bujías. Todo equipo Telme. Tratar J. B. Justo 5521 o llamar al 58-1272 después de las 11 hs.



Expressiones

Silenciadores
y escapes deportivos
Jaula de seguridad



**EQUIPOS
ESPECIALES
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS**

FALCON 4 CILINDROS

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

FLUJOMETRO 110 superflow importado de USA, muy poco uso, tratar calle 23 N° 1477, Tel.: 610606, Miramar, Buenos Aires.

9.0

Casas rodantes y trailers

—COMPRA—

TRAILERS para fórmula Renault. Tratar Añasco 345, Capital. 431-5009.

CASA RODANTE Ruca Nahuel o similar. Llamar lunes a viernes de 8 a 14 horas al 768-8444. Insistir.

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

AUTOPORTANTE MERCEDES BENZ frontal 321, motor 0K, 6 camas, dos dormitorios, placares, cocina, horno, extractor, calefón, heladera a gas o eléctrica, comedor, baño, duchador, urgente. \$a 85.000, Federico Lacroze 2817, tel.: 551-5464.

—VENTA—

TRAILER para auto de carrera, ideal fórmula Renault. Tratar Añasco 345, Capital. Tel.: 431-5009.

10.0

Varios

—PERMUTA—

TERRENO (10 x 40) en Pontevedra, por automóvil en buen estado. Pago diferencia 9 de Julio 1178, Lanús Este. Tel: 241-9185 (comerio).

—COMPRA—

MANUAL DE HONDA DAX ST 70, nuevo o usado pero en buenas condiciones. Llamar para arreglar el precio al teléfono

667-0079. Gaspar Campos 2115, Muñiz, Provincia de Bs. As. Martín Ryan.

—VENTA—

COLECTIVO DOBLE CAMELLO asientos reclinables. Mercedes Benz L0 140, modelo 1972, carrozado 1980, motor 0 km., ideal equipo competición o casa rodante. Capilla del Señor, Pcia. de Bs. As. Taller El Ratón, Rauch s/n. Gustavo.

COLECTIVO MERCEDES BENZ L0 140 modelo 1972, carrozado 1980, motor 0 km. ideal equipo competición doble camello. Tel: 773-0669. Jufre 579, Capital

CENTRO MUSICAL sin bandeja, marca Aiko, una joya, con timmer. Vendo \$a 2.500.- Ver días jueves en Bellaustegui 1612 (Juan B. Justo 4400). Capital.

COLECCION PARABRISAS CORSA desde el número 425 al 892, completa. Tratar Fernando. Tel: 611-5980. Oportunidad.

AVIACION vende avión Cessna 180, 4 plazas, excelente estado, habilitado como normal y restringido. Restan 750 horas de motor. Tratar Av. Vieytes 256. Tel: 587. Chacabuco (6740).

EQUIPO PARA ARMAR EN PLASTICO marca Nichimo del avión Cessna 172 Skyhawk, escala 120, muy detallado. Especial para maquetistas. Oportunidad. Llamar al tel.: 021-80-0229.

MAS DE 300 REVISTAS, Autosport, Virage, Autosprint, Moto Revue, Motor, Motor Sport, Sport Auto. Año 1970 aproximadamente. Llamar a Ignacio. Teléfono: 41-1200.

MANUALES ORIGINALES Ford T 25, Oldsmobile 6,27, Buick 27, Chevrolet, Ad 30 VAE 31, 37, 38, 39, Hudson 37, Ford 52, 53, camión Diamond T. Muy buen estado. Calle Cucha-Cucha 2432/30.

CENTRO MUSICAL AIKO con Timmer, sin bandeja, una joya, por desalojo, \$a 1.900 y un radiograbador 0 km. Unico. \$a 1.300.- Estereo. Llamar días miércoles solamente al 750-4256.

CAMARA ASAHI PENTAX MX lente 50 mm. F. 1,7 flamante sin uso, permuta por DKW bueno,



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.

(CYCLE WORLD)

- PROTECTORES DE CARTER •
- PARRILLAS PORTAEQUIPAJES •
- EQUIPOS DE ESCAPES

2 a 1, 4 a 1 y 6 a 1

- HONDA • KAWASAKI •
- YAMAHA • SUZUKI •

Somos fabricantes
Precios especiales para revendedores
- Envíos al interior

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

pago diferencia a convenir en efectivo o vendo. Colombia 1280, dto. B. 1704 Ramos Mejía.

CARTEL ACRILICO luminoso completo concesionaria Fiat, financio o acepto en pago automóviles, pick-up, tractores o valores. Tratar en Estanislao López 476, Pilar, Buenos Aires. Teléfono 0322 28687.

DOS LOTES, barrio La Lomita Pilar, financio o acepto en pago automóviles, pick-up, tractores o valores. Tratar en Estanislao López 476, Pilar, Buenos Aires. Teléfono 0322 28687.

10.0

—VARIOS—

INTERCAMBIO DE CORRESPONDENCIA datos, fotos sobre la F-1 y el automovilismo mundial y nacional contestaré. José San Román, General Güemes 331, Barrio General Paz, 5000 Córdoba, Argentina.

AUTO ANTIGUO con mecánica moderna u otro vehículo fuera

TECNICA 84

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

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
(Consulte para banear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores

ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO

• OSVALDO MACEIRA •
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

de serie. Enviar datos y fotos. Huerta Grande 1317, Rosario Sr. Juan Scolari. Para concretar viaje.

MINIPOWERS. Te esperamos de lunes a sábados a las 20 hs. en nuestra pista de 30 mts. torneos de S.P.T.C. F-1, 9 de Julio 1761. San Fernando, 2 cuadras de estación.

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

11.0

Automodelismo

—COMPRA—

AUTOS EN MINIATURA compra coleccionista Matchbox Dinky, sólido tómica, Corgi, etc. Llamar en Bs. As. Sergio Goldmarg, tel. 824-4535, en Montevideo (R.O.U.) Horacio Moyano, tel. 79-1483.

—VENTA—

SUPER PISTA SCALEXTRIC 90 tramos chicana, lomos burro pulsadores, cuentavuelts electrónicos, 2 vías. Todo sobre mesa doble de aglomerado con patas y barandas. Circuito super difícil \$a 1.200. Laguna 1493.

AUTOMODELO 1/8 Montecarlo SG, nuevo motor explosión a radio, control con accesorios, Solis 5926, TE. 82-1339, 7600, Mar del Plata.

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

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

ACTIVIDAD ZONAL

CORDOBA

RIO CUARTO Regularidad

Miguel Costa, con la inestimable colaboración de Carlos Rabino, fue el director del Cuarto Parcial por el Campeonato Riocuartense de Regularidad. Dicho parcial se desarrolló por la Ruta N° 1 que une Río Cuarto con Achiras y La Punilla. Luego de cuatro horas de marcha y de haber tenido que sortear 17 autocontroles, los competidores arribaron al punto final alrededor de las 13 horas. Fue ésta una competencia realmente interesante teniendo en cuenta la configuración del terreno, ya que a la salida de Río Cuarto es prácticamente todo derecho con algunas curvas amplias, pero a medida que se acerca a Achiras y La Punilla, aparecen curvas un tanto más difíciles que requieren cierta pericia por parte de los pilotos para mantener siempre la marcha que dicta la hoja de ruta.

En Velocímetro Especial, fueron ganadores Dileña-Colombo con 19 puntos en contra, mientras que sus escoltas fueron Estanguet-Pascual con 23 puntos. En lo que hace a Velocímetro Original, Petarín-García, de Venado Tuerto, fueron nuevamente ganadores con 54 puntos en contra y el segundo lugar fue para los mercedinos: Persa-Peinado con 96. En Novicios con Velocímetro Original el triunfo fue para Reinero-Battilana con 93 puntos y segundos, Benvenuto-Bono con 205 unidades en contra.

CASTIGO: No se sabe qué castigo le habrá dado Mary de Costa a su marido Fabián por la metida de pata que les costó la carrera. Ellos habían hecho 17 puntos en contra, los cuales eran suficientes para ganar. Pero Fabián al informar en la planilla de tiempos se equivocó y sumó 10 décimas más. "La vez que puedo ganar, me tengo que quedar con las ganas, me quiero morir", decía Mary al final de la carrera.

AUSENCIA: Fue la de los subcampeones de la categoría, Maciá-Asurmendi que, por razones particulares, no pudieron estar presentes, una lástima, ya que estando nuevamente en la lucha por el título desperdiciaron una carrera.

CLASIFICACION VELOCIMETRO ESPECIAL

1º)	DOLEÑA-COLOMBO	19 puntos
2º)	Estanguet-Pascual	23 "
3º)	Bonelli-Bonelli	26 "
4º)	María de Costa-Fabián Costa	27 "
5º)	Rojo-Bovolini	36 "

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL

1º)	PETARIN-GARCIA	54 puntos
2º)	Persa-Peinado	96 "
3º)	Harte-Miquel	36 "

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL NOVICIOS

1º)	REINERO-BATTILANA	93 puntos
2º)	Benvenuto-Bono	205 "
3º)	Bustos-Gómez	336 "

GIGENA

Turismo de Carretera Standard

La buena gente del Club Atlético Lutgardis Riveros de Gigena fue la encargada de la realización de la quinta fecha del Campeonato de Turismo de Carretera Standard. Una realización que salió, tal como se preveía (10 puntos), ya que los muchachos gigenenses pusieron todo su empeño para que las cosas funcionaran correctamente.

Veintiseis autos fueron los encargados de dar vida a este espectáculo, que a pesar de un poco de tierra suelta y el viento que azotaba de a ratos, fue en todo momento entretenido.

La primera de las tres series corridas, fue ganada por Eduardo Estivill, que lo hizo sobre Nelso Dalmaso por apenas cuatro segundos de diferencia. La segunda, fue para el ganador de la última carrera, Angel Rappen que aventajó a Aroldo Mellano y a Luis Palma, en tanto que Juan C. Zafra era el ganador de la tercera batería sobre el local Norberto Moyetta, siempre tan espectacular, él, en su andar. Y como el más veloz para las ocho vueltas fue Estivill, de él fue el derecho de largar en primera fila en la final.

Buen pique de éste, seguido por Dalmaso, Zafra, Rappen y el resto. En la frenada de la primera curva, Dalmaso quiso meterse, pero la astucia e inteligencia de Estivill se lo impidieron, y las 18 vueltas fueron un calco una de otra, Estivill siempre en punta, Dalmaso que

quería acercarse a toda costa, pero parece que mecánicamente era imposible. Palma, Zafra y Moyetta, en tanto, se entretenían en duelo aparte por el tercer puesto que al banderazo final correspondería a Palma, aunque a la hora de la revisión técnica, quedaría desclasificado por algunas anomalías. En síntesis, excelente trabajo de Eduardo Estivill que sin lugar a dudas le dio un gran alegrón a la peña de "Los Jubilados" que tanto sufren por él.

COMPRA VENTA: Fue la que realizó el domingo por la mañana en el mismo circuito y fue el auto ex Damiano, que lo adquirió Aroldo Mellano, el muchacho de Cabrera. Con lo cual quedaron desvirtuados los rumores que lo daban como seguro piloto de esa unidad a Mario Geretto.

ATENCION: Excelente fue la atención que nos brindó la gente del Club Lutgardis Riveros, tanto el sábado a la noche en la cena y baile, como durante la carrera del domingo.

PADRINOS: El colega Jorge Cárdenas y señora, que entre lágrimas y sonrisas subieron al escenario al ser nominados como Padrinos de la carrera. Un gustazo y una gran emoción para el hombre. Felicidades.

EL MEJOR LOCAL: Lejos, Norberto Moyetta, que en cada carrera sigue mostrando lo bien que anda y maneja. Según la popular, "anda más rápido él que el auto".

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	Eduardo Estivill	16m10s13	18
2º	Nelso Dalmaso	16m14s51	18
3º	Juan Carlos Zafra	16m20s35	18
4º	Norberto Moyetta	16m33s01	18
5º	Miguel Marchetto	---	---
6º	Raúl Bies	---	---

LA FORMULA 850 JUNTO A LA F-RA EN ROCA

Se realizó el pasado 10 de julio una competencia de Fórmula 850 cm³ Rionegrina. La misma tuvo lugar en el Autódromo de General Roca junto con la Fórmula Renault Argentina. La final a diez vueltas arrojó el siguiente resultado: 1º) Hugo Sarlinga, 11m16s17; 2º) Jorge Dellacha, 11m38s14; 3º) Ricardo Rodríguez, 12m25s10.

ACTIVIDAD ZONAL

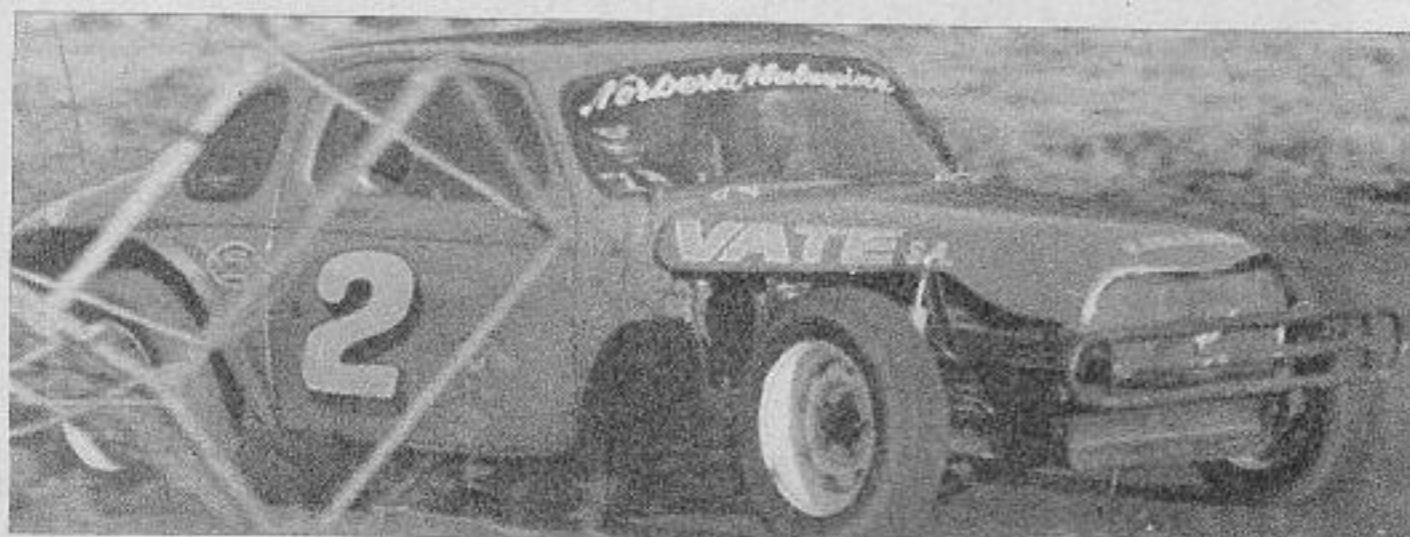
BUENOS AIRES

SAN A. DE GILES

"Miguel Ferreyra y su triunfo en T. C. bonaerense"

Una nueva competencia de la categoría T.C. Bonaerense en sus dos clases, "A" y "B", se llevó a cabo en el Circuito Máximo Ponti de la localidad de San Andrés de

Giles. Fue la tercera del campeonato de la especialidad y cumplió, además, Libres 1.000 c.c. y hasta 850 c.c. Regular cantidad de público acompañó el accionar de las



Miguel Ferreyra (N° 2) fue el ganador de la competencia del T.C. Bonaerense clase "A". Su Chevrolet funcionó a las mil maravillas. Su manejo fue perfecto.

Contundencia y una agresividad terrible, más una mecánica confiable al ciento por ciento en su Falcon fueron las armas que empleó Carlos González (N° 7) para imponerse en la clase "B". Buen trabajo.



No fue fácil el triunfo de Carlos Bonaserre (N° 18) en hasta 850 c.c., fue permanentemente hostigado por Juan C. Bisleri.



En la categoría Libres 1.000 c.c. Jorge D'Angelo fue el ganador (N° 1), su escolta fue Angel Gasperini. En foto circulando por el mixto.

categorías en disputa. Sólo en horas de la tarde se notó la llegada de los aficionados locales aprovechando el sol de un domingo que en horas de la mañana había sido castigado con mucho frío. En la clase "A" fue Miguel Ferreyra, quien con planta motriz Chevrolet y representando a Villa Ballester fue la figura descolante de la tarde en su clase. Fue ganador en su serie y remató en la final, ganando de punta a punta, algo así como para que no quedaran dudas de que estuvo en "su día" y para evitar cualquier especulación. Conquistó de esta manera los 9 primeros puntos del campeonato ubicándose en la 5a. posición en un campeonato liderado por Guillermo Barcia con 13 puntos, escoltado por Natalio Ciccia con 12. En la primera serie fue ganador Ricardo Olearo escoltado por Julio Petrucci. En la segunda (como dijimos) fue su ganador Miguel Ferreyra por escaso margen sobre Guillermo Barcia. En la final, tomó la punta Miguel Ferreyra con Julio Petrucci con mecánica Falcon, en dura puja que duró cuatro giros, pues Oscar Angeletti con un Torino que sonaba como un flautín pasó a escoltar al puntero Ferreyra. Al cabo de los diez giros la bandera a cuadros cayó sobre el capot del ganador Miguel Ferreyra. Segundo fue Oscar Angeletti y tercero se clasificó Julio Petrucci, representante de la ciudad de Tigre. En la clase "B" del T.C. Bonaerense la figura que descoló sin lugar a dudas fue el representante de San Miguel Carlos González. Su Falcon fue inalcanzable, reguló la carrera a su antojo e hizo gala de un manejo perfecto. También fue ganador en su serie. Ahora encabeza el campeonato en su clase con 20 puntos y es seguido por Natalio Ciccia con 12. En la disputa de la primera serie fue ganador por amplio margen Jorge Bonaldi escoltado por José Scatizza. En la segunda

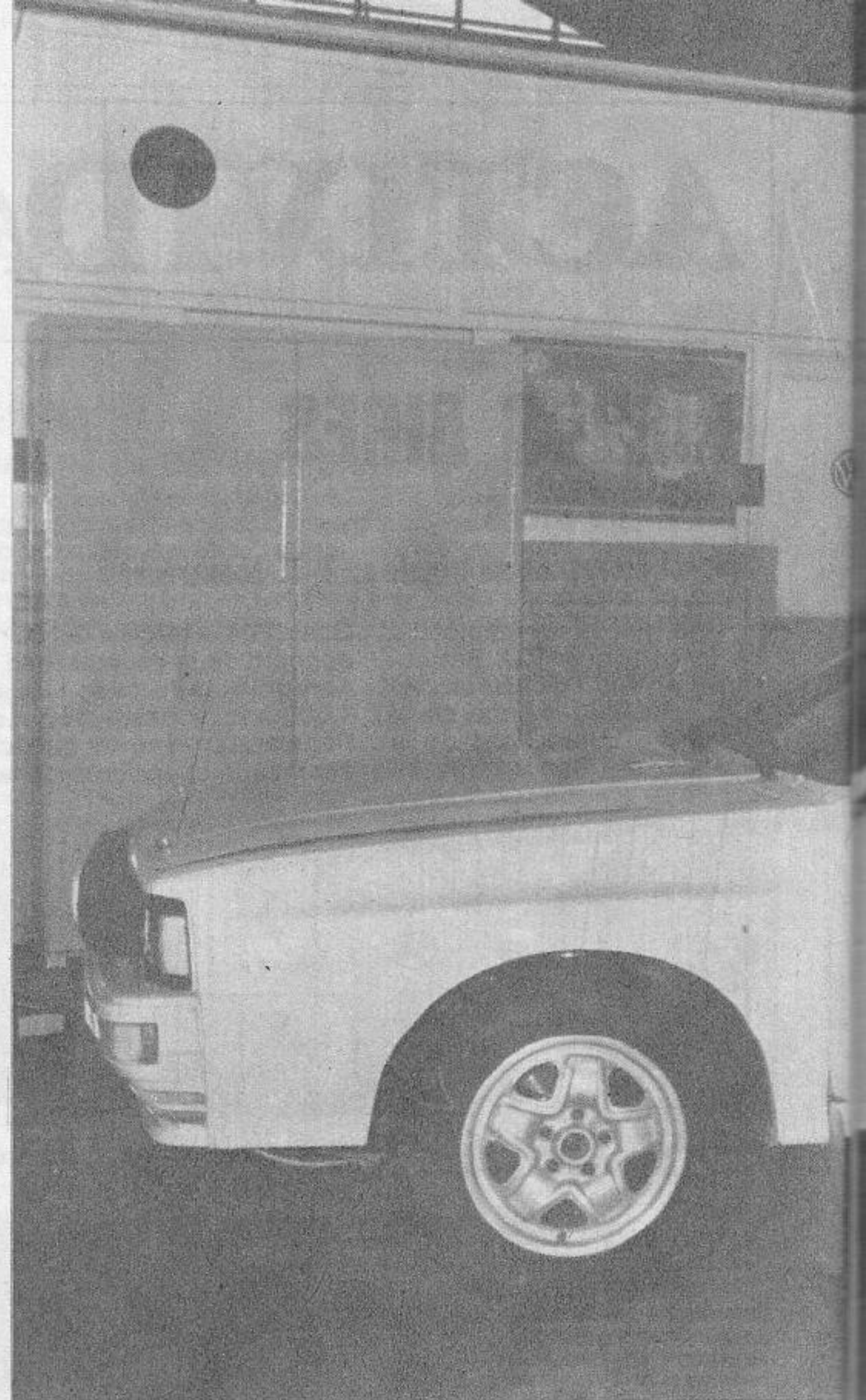
Carlos González ya había mostrado su contundencia ganando de punta a punta. Segundo se clasificó Daniel Bordone con Dodge, quien es representante de Ituzaingó. En el repechaje, fue ganador Daniel Blondo escoltado por los Hnos. Figueroa que representan a Morón. En la final Carlos González mató, ésa es la definición más clara. Nada pudo hacer José Scatizza para darle alcance, sólo le quedó pelear la segunda colocación con Daniel Bordone. José Scatizza fue segundo y Daniel Bordone tercero, para alegría de la gente de Ruta 7. El campeonato está en pleno y promete mucho más y es para no perderselo. En la categoría hasta 850 c.c. José Messina fue el ganador de la primera serie escoltado por Carlos Bonaserre. En la segunda Marito Lemme fue notable ganador, segundo fue Juan Carlos Bisleri. El repechaje lo ganó José Parrondo. En la disputa de la final se sacaron chispas Carlos Bonaserre y Juan Carlos Bisleri desde la largada hasta la bandera a cuadros. Bonaserre aguantó el asedio de Bisleri y ganó siendo éste último su escolta. Tercero fue Carlos Apolonio. José Messina es el puntero del campeonato con 19 puntos y le sigue Marlo Lemme con 18 unidades. Aquí también el campeonato está al rojo vivo. En Libres 1.000 c.c. Jorge D'Angelo fue el ganador de la primera serie escoltado por Juan Lavagna, ambos representantes de Escobar. En la final nuevamente Jorge D'Angelo se impuso a violento ritmo de carrera. Su escolta fue el representante de Campana, Angel Gasperini y la tercera posición fue para Héctor Garro de San Miguel. El campeonato es liderado por Jorge D'Angelo con 18 puntos. Ariel Barletta es segundo con 15 y Angel Gasperini es tercero con 14 unidades.

Texto y fotos:
Héctor Ocampo



Cerrada la inscripción con 124 inscriptos, cifra inesperada y aún mayor que la registrada en ediciones anteriores, la noticia de la semana la dio Luis Di Palma al decidirse su participación en el equipo oficial Audi

Luis posa orgulloso junto al Audi Quattro "muletto" que correrá en el Rally de la Argentina. Esta semana estará probándolo en Bariloche. Abajo: Yvonne y Shakhur Mehta y su arribo, en Ezeiza.



A 13 DIAS DE LA LARGADA

CONFIRMADO

IDI PALMA CON AU

Evidentemente, la última semana fue pródiga en novedades referidas al Rally Marlboro de Argentina San Carlos de Bariloche 1983. En primer lugar se confirmó totalmente la participación de Luis Rubén Di Palma con un Audi Quattro, luego de intensas gestiones en las que participaron los señores Surlinder Thattl, Eduardo Feljoo, Luis Strianese y Roland Gumpert (aunque éste no estaba en la Argentina). Evidentemente, para Audi es importantísimo que entre el Quattro (teórica-

mente) ganador y el primer Lancia Rally haya el mayor número posible de autos de la marca, filosofía que los llevó a inscribir cinco unidades de este modelo (Mikko-la, Mouton, Blomqvist, Mehta y ahora Di Palma) para poder asegurarse así un resultado que se les está "escapando" en algunos rallies de este año que "a priori" eran "fija" para la marca alemana, tales como Montecarlo, Safari, Acrópolis y Nueva Zelanda. Sin embargo y aunque Di Palma sea un piloto





DI QUATTRO!

muy experimentado —de hecho la potencia que manejará es similar a la de los Sport Prototipo nacionales de la década del '70—, es un hecho insólito que el equipo oficial Audi dé esta posibilidad a un piloto absolutamente neófito en los quehaceres del rally, y que ni siquiera se ve beneficiado por un puesto privilegiado en la partida de los primeros tramos de velocidad. De Palma, que probó el Audi Quattro durante unos pocos kilómetros el viernes por la mañana en unos ensa-

yos "top secret", estará esta semana y la que viene en Bariloche, viajando sólo para correr en Buenos Aires y probar en Rafaela. Su navegante será *Nestor Straimel*, quien ya ha acompañado en lides similares a *Jorge Recalde* (abandonaron el Codasur y finalizaron segundos en Costa de Marfil 1980 con un Mercedes 500 SLC), y a *Juan "Manuelito" Fangio* en el Codasur 1981 (Citroën Visa Super).

LOS SORPASSO VIENEN

MARCHANDO — Tal como ya anunciáramos, se han concretado otras compras de *Fiat 147 Sorpasso*, de particulares a SEVEL Argentina por intermedio de la Comisión de Concesionarios SEVEL que preside el señor *Oscar Tomé*. Son las siguientes: *Antonio Buigas* (que correrá con *Eduardo Mezza*), *Antonio "Pipo" Isa*, *Guillermo y "Rodney" Smith*, *Horacio Maglione*, (con *Martin Sikic*) *Raúl Busto*, *Carlos Piazza*, *Luis Macri* (un reaparecido en la Argentina, ya que estu-

vo varios años en Grecia), *Oscar Garavaglia* (con *Pérez Arnaudo*), *Fernando Rielo* (con *Alejandro Rielo*), *Carlos Guerrero* (con *Juan Frugoli*) y *Mario Alvarez*. Además, también intervendrá con un *Fiat 147 Sorpasso*, *Carlos Menéndez Behety*. Por el momento serán doce las unidades que largarán el Rally en Grupo B, clase 10.

DESCUENTOS SEVEL — También por intermedio de la Comisión de Concesionarios SEVEL se realizan importantes descuentos para la compra de repuestos, a los pilotos que participen de este rally. Evidentemente, ésta es una grata forma de fomentar no sólo las marcas de esta empresa fabricante, sino también la actividad rallística toda.

APOYO A BESCHAM — La misma Comisión de Concesionarios SEVEL entregó a *Jorge Bescham* varios neumáticos *Pirelli* para que este piloto cordobés —el único que cuenta la marca como prioridad "B" FISA— pueda paliar, aunque sea en parte, el déficit de gomas que sufrirán casi con seguridad los conductores nacionales.

LLEGO MEHTA — *Shekhar Mehta* y su esposa *Yvonne* arribaron a la Argentina el pasado viernes procedentes de Nairobi, Kenya. Como se sabe, los Mehta tripularán un *Audi Quattro* oficial que hace algunas semanas se sumo imprevistamente al equipo que correrá en la Argentina. "Me encanta este país, y esta oportunidad de correr aquí me gusta muchísimo. Además, estoy seguro de que será una experiencia encantadora". Mehta es un especialista en rallies de largo aliento, y si bien no se destaca entre los pilotos más rápidos del mundo en la categoría, está claro que su experiencia servirá para que su actuación sea lucida. "Corrí con hielo y escarcha en algunas oportunidades, en el Janner Rally, en Austria, pero creo que esto será distinto". Mehta, el domingo, se fue hacia Bariloche para comenzar, junto al resto del team Audi, los entrenamientos sobre la ruta, utilizando un *Audi Quattro* y un *Volkswagen Gacelle* (el nue-



vo modelo presto a salir a la venta).

ENTRENAMIENTOS DE PAGO - "Me voy a ir hacia Bariloche una vez que termine la carrera de Datsun del domingo próximo. Antes, no vale la pena ya que estarán Alen y Vudafieri ocupando el auto". Paco Mayorga será acompañado sobre el Lancia Rally por el "anglocordobés" Martín Christie, ex navegante de Gabriel "Satanás" Raies y por ahora desvinculado de las huestes turcas. Gabriel llevará como "co-driver" a Roberto Bizzochi (ex Celis, ex Stillo).

VUDAFIERI — Ya está en Bariloche Adartico Vudafieri probando el Lancia Rally mulletto (el mismo que probaran Planta y Reutemann días

atrás). Marku Alen e Ilkka Kivimaki llegaron a la Argentina este martes 19 de julio. Mientras se encuentra en viaje entre Neuquén y Río Negro, Oscar Marcolongo, coordinando el apoyo que darán las concesionarias SEVEL de la zona, al equipo Lancia-Martini (entre las que se cuenta, por supuesto, Agromotor en Gral. Roca y Va. Regina, de nuestro amigo Calefelli...).

• **CONFERENCIAS EN LA AAR** — La Comisión Directiva de la Asociación Argentina de Rally programó para los próximas semanas varias conferencias en adhesión al Rally Marlboro de Argentina San Carlos de Bariloche 1983. Las mismas comienzan este martes 19 de julio con la disertación sobre el tema: "El hombre en el dominio de la naturaleza y la máquina", a cargo de los doctores Horacio Luis Turri, Héctor Collarini y Carlos Bozzolasco. Para el martes 26 de julio se prevé tratar el tema: "El Rally 1983, su desarrollo y recorrido" a cargo de Félix Ernesto Barral, presidente del Club Ar-

gentino de Regularidad y Rally.

INSPECTOR DE LA FISA — La semana pasada estuvo en nuestro país el Sr. Manuel Vidal Perucho, miembro de la Comisión de Homologaciones de la FISA, quien vino para ultimar los detalles concernientes a la homologación en Grupo "B" de varios modelos fabricados por SEVEL Argentina. Estos son: Peugeot 504 TN, Fiat 128 CLI y Fiat 147 Sorpasso. "Para homologar un auto en el Grupo "B" del Anexo "J" es costumbre constatar visualmente, por medio de un inspector, que verdaderamente se han construido los 200 ejemplares mínimos requeridos, requisito este que no se cumplimenta para los autos cuya homologación se pide para Grupo "A" o "N". Efectivamente, los modelos mencionados estarán perfectamente encuadrados en el Grupo "B" a partir del 1º de agosto de 1983. "Aquí no he tenido el menor problema para darme cuenta de que efectivamente se ha construido ese mínimo. En cambio, otros miembros de esta Comisión

han viajado hasta cuatro veces para homologar, por ejemplo, el Opel Manta 400."

OTROS ARRIBOS — El domingo llegó a Buenos Aires Fabrizia Pons —italiana navegante de Mouton—, así como Franz Wurz y Rudolf Stohl, quienes correrán un Audi 80 Quattro en el Grupo A, clase 8. Para el miércoles está previsto el arribo de Michele Mouton, Hannu Mikkola y Arne Hertz, todos los cuales irán directamente a Neuquén y Bariloche para comenzar su trabajo sobre la ruta. Además, ya se encuentra en el país otro Audi Quattro mulletto —además del blanco que mostramos en la foto— que se vio demorado en la Aduana por la huelga que afectó a este organismo en los últimos días. Desde ya, están trabajando sobre los autos, técnicos y mecánicos de Audi que asistirán a las pruebas sobre la ruta del Rally.

Eduardo Enrique Neira



CONFERENCIA DE PRENSA RENAULT

Renault Argentina anunció oficialmente la semana pasada, en una conferencia de prensa, la integración de su team para el Rally Marlboro de Argentina 1983. Como hemos adelantado, el equipo de competición Renault estará representado por tres Renault 18 GTX cuyos respectivos pilotos y navegantes serán: Jorge Recalde-Jorge Del Buono, Ernesto Soto-Daniel Stillo y Alejandro Moroni-Raúl Campaña; todos ellos participarán en el Grupo A, Clase 7 (por el campeonato mundial) y clase 20 (por el campeonato nacional).

Los elementos que se desplegarán sobre el terreno, aparte de los tres autos de carrera y los tres automóviles "muletos" que en estos días utilizan los pilotos para correr la ruta, serán: 1 camión taller, 2 pick-ups de auxilio (las viejas Gladiator T-1000), 2 camionetas doble tracción y 2 vehículos de apoyo. El personal, además de los seis tripulantes, estará integrado por: 14 técnicos mecánicos, 2 ingenieros, 1 director de equipo, 1 director de equipo técnico y 1 administrativo. Por supuesto, todo esto se complementará con la habitual asistencia que brindará la red de concesionarios Renault de la región por la que pasará la competencia. Asimismo, se ha reforzado notoriamente el stock de repuestos en Bariloche atendiendo a las necesidades de los pilotos que compiten con Renault 12 y Renault 18. En la conferencia estaban presentes los señores Jacques Ramondou, Director General y Vicepresidente 1º a cargo de la presidencia de Renault Argentina, Tibor Teleki Director de Relaciones Generales, y Juan B. Macchi, Gerente de Relaciones Públicas y encargado del equipo de competición. También se encontraban los señores Eduardo De La Fuente, jefe de prensa y Luis Garcoltz, de Relaciones Públicas.

CENA EN BARILOCHE

El viernes 8 de julio pasado se realizó en San Carlos de Bariloche una cena pública organizada por la **Comisión de Apoyo al Rally**, que, en esa ciudad rionegrina, trabaja intensamente ayudando a la organización. A esta cena concurrieron, especialmente invitados, **Juan Manuel Fangio, José Froilán González, Oscar Gálvez y Gastón Perkins**. Además, estuvieron presentes el **Dr Juan Manuel Sadberg Haedo**, tesorero del Automóvil Club Argentino, el escribano **Eduardo Tarraubella**, prosecretario, el ingeniero **Rafael Sierra**, el Sr. **Jorge Revello**, vocal, y el licenciado **Edmundo Santandreu**, subgerente de automovilismo deportivo, así como el licenciado **Roberto Rodríguez**, Director y Gerente General de Aerolíneas Argentinas. La presencia de Fangio, Froilán, Gálvez y Perkins, fue acompañada por casi cuatrocientas personas, que cenaron en el local que a tal efecto cedió en préstamo la **Asociación de Bomberos Voluntarios de Bariloche**, lo cual prenuncia el interés que la prueba despierta en la zona.

Junto a Boeing 737-200 de Aerolíneas Argentinas, transportador oficial de la competencia y cuya colaboración es indispensable para el Rally de la Argentina, posan, de izquierda a derecha: **Jorge Revello, Guillermo Decker (secretario de Gobierno de la Intendencia de Bariloche), Esc. Eduardo Tarraubella, Juan Manuel Fangio, José Froilán González, Gastón Perkins, Edmundo Santandreu, Oscar Gálvez y José Jalil.**

El éxito de una fiesta depende del anfitrión.



Y el Bauen tiene todo lo que se necesita para serlo. Cordialidad, hospitalidad, "savoir faire". Cinco salones, dos restaurantes, un pub escocés, una típica cervecería holandesa. Y esa invaluable capacidad para estar al mismo tiempo en todos los detalles. Desde vigilar el servicio de "lunch" hasta encargarse del souvenir para sus invitados. Es que el Bauen está acostumbrado a recibir gente. Y a satisfacerla. Con toda la experiencia y los recursos de un hotel internacional de 5 estrellas. Por eso, una fiesta en el Bauen es una fiesta inolvidable. Para su próxima celebración, está usted cordialmente invitado. R.S.V.P.



BAUEN

BUENOS AIRES BAUEN HOTEL
Una ciudad en la ciudad.

Av. Callao 360 - Tel. 393-2010 al 2910
1022 - Buenos Aires - Rep. Argentina
Reservas: Internos 0317 ó 3425
y 45-6822 ó 40-7921
Cables: Bauenhotel - Telex: Bauen 17013



TURISMO-PISTA EN LAS FLORES

ZABALA JUGO EN EL



Para ganar en Las Flores hacía falta más que un buen auto. Hacían falta dos. Carlos Zabala y Omar Bonomo lo entendieron a la perfección y trabajaron un tándem perfecto que los llevó a los dos primeros lugares, postergando a la "yunta" de Pizzorno y Guiral que se erigieron en la oposición más seria.



MEJOR EQUIPO

Arriba: Largada de la final en Las Flores. El Peugeot de Pizzorno encabeza el lote. Lo haría por seis vueltas, hasta que Zabala y Bonomo funcionaron... Abajo: 5º y 6º, Miguel Bongioanni y Francisco Talone dieron buen espectáculo.



El sábado, durante la primera tanda de clasificación, quien hubiera visto más de una carrera en circuitos veloces ya se daba cuenta de cuál era la clave del rapidísimo trazado de Las Flores: la chupada.

Esa triquiñuela aerodinámica que en la época de oro del TN estuvo prohibida, ya que requiere una habilidad extra y muy buenas intenciones para su utilización, so pena de provocar no pocos problemas. Sin embargo estamos en otra época, otra etapa del Turismo, donde las cosas no son tan a cara de perro como en la mentada edad dorada. Y la chupada fue el arma que esgrimieron Carlos Zabala y Omar Bonomo para derrotar a Jorge Pizzorno y su tocayo Guiral. Porque ésta fue una carrera de "dos contra dos", como esos partidos de cabeza en la playa.

El sábado a la noche, en la típica rueda de especulaciones previas en los

cafés de Las Flores, pocos podían vaticinar un candidato. El más rápido de todos había sido Ernesto Bessone, sobre un Alfa Romeo que ya no se rompe con la facilidad de antes pero aún requiere demasiados mimos para una categoría como el Turismo, donde no se puede regalar un centímetro. Esto quedó demostrado el domingo, cuando en la primera serie un problema de carburación marcó un mal comienzo relegándolo a largar la final por atrás de su lugar habitual. También Omar Bonomo, el ganador de la anterior, su compañero Zabala y los Peugeot de Pizzorno y Talone, se habían apretado en los tiempos, indicando que la cosa no sería simple. Guiral, habitual animador y ganador en Rafaela, fundió el motor, pero escoltó igual en los tiempos a los nombrados.

Dividir el programa en dos series y final fue un tanto desacertado para un

circuito como Las Flores y la cantidad de autos presentes. Las baterías sirvieron para que se rompan algunos autos, restándolos de la final, mientras otros mostraban sus colas y trompas abolladas como indicio de lo que sería la decisiva. En la primera manga, Zabala no tuvo oposición. Bessone terminó segundo, pero lejos, a causa de la debacle de los caballos del Alfa. Tercero Blandini, haciendo mirar los espejos a Bessone. La segunda fue a las alforjas de Pizzorno a quien escoltaron Guiral y Hugo Olmi. Esta serie fue más veloz que la primera, por lo que estos tres pilotos coparon los tres mejores lugares de la parrilla de salida de la final.

Pero en Turismo nunca se puede respirar tranquilo... El lanzamiento de la serie definitiva encontró, tras del desbande típico de la primera curva —que se cobró algún tributo entre los

PARTIERON MANSILLA Y ROSSO — LLEGO BENAMO

Tal cual estaba previsto, el día sábado viajaron con distintos rumbos Enrique Mansilla y Víctor Rosso. Mientras Mansilla se dirigía hacia Italia para iniciar una serie de ensayos con su March de F-2 en el circuito de Misano, Rosso ponía rumbo hacia Inglaterra, donde inició el lunes unas pruebas con el PRS de FF-2000, pasando luego a poner a punto su Reynard con miras a la competencia del próximo fin de semana en Donington. Sin lugar a dudas, el viaje comenzó con bastante alegría para ambos al haber concretado el apoyo necesario para finalizar la presente temporada. Por su parte, el bahiense Enrique Benamo anticipó en un día su viaje a la Argentina, llegando el domingo e iniciando el mismo lunes todas las gestiones necesarias para poder retornar al Viejo Mundo y tomar parte de la siguiente prueba del torneo europeo de Fórmula 3 en el circuito de Ring-Knutstorp, Suecia, el próximo 7 de agosto. Ampliaremos.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

CARLOS ZABALA— "Gané gracias a la mecánica de Julio Pardo y al trabajo de Omar Bonomo. Hasta que pude hacer la punta de la carrera, el panorama no estaba claro, pero cuando Omar se puso segundo supe que tenía las espaldas resguardadas y me dediqué a tirar en tándem con él. Sobre el final me levantó un poco de temperatura; si la carrera era más larga no sé qué pasaba..."

OMAR BONOMO— "Aquí mi auto andaba un poquito más que el de Carlos, pero preferí que él hiciera la punta ya que así andábamos más rápido los dos porque yo lo empujaba, además cuidamos los puestos en el campeonato..."

JORGE PIZZORNO— "Lo ideal habría sido que yo "empujara" a Guiral para darles lucha aprovechando la mayor salida de mi auto, pero el auto de él empezó a echar humo de aceite y ante la posibilidad de que me ensuciara el parabrisas decidí pasarlo. Quedamos al revés y el tándem no funcionó como para andar más rápido".

JORGE GUIRAL: "El sábado se fundió una biela y, como son especiales, tuvimos que repararla. El que nos hizo el trabajo nos garantizó veinte vueltas y así fue...: duró veinte vueltas y al final se fundió. Igual no estaba para más, ya que al tirar Pizzorno adelante, nuestro "equipo" funcionaba al revés... Donde él iba más rápido, se me escapaba..."

FIAT 600 STANDARD MEJORADO EN LAS FLORES

Las "bolitas" se hicieron presentes en el autódromo de Las Flores, compartiendo la jornada con el Turismo Competición 2000 y el Turismo—Pista. El espectáculo brindado por esta categoría estuvo a la altura de sus antecedentes, girando en tiempos similares a los autos de la clase menor de Turismo. Cumplidas las 12 vueltas se clasificó ganador **Héctor González**, seguido por Bernardo Harpe, José Ramogida, Carlos Flamini, Bepi Scorpino y Armando Pasarelli.

La próxima competencia será en el Autódromo de Buenos Aires el 31 del corriente junto a 07 y TC biplaza.

candidatos, como por ejemplo, Bessone—, que el Peugeot de Pizzorno encabezaba la primera pasada por la raya de la verdad, seguido a dos centésimas de milímetro por Zabala, Guiral, Bonomo, Olmi, Talone y todo el pelotón.

Fueron necesarias cuatro vueltas alrededor del lago para que el panorama se aclarara. Zabala, "ayudado" por Bonomo, tomó la delantera y los dos 128 empezaron a marcar el camino. El Peugeot de Pizzorno y el otro 128 de Guiral fueron seria oposición durante casi diez vueltas. Era una carrera de dos contra dos, no más... Los cuatro se

alejaron cada vez más de toda persecución, centrando el interés y definiendo ya a esa altura que el ganador estaba en uno de ellos.

Con mucha corrección, a pesar de viajar en situación delicada, los cuatro punteros tenían las cosas claras, aunque en algún momento de la carrera se les mostrara una bandera de advertencia. Se portaron bien...

Ver el trabajo de primera agua que realizaron Zabala y Bonomo para contrarrestar la mayor velocidad del Peugeot de Pizzorno, fue una fiesta para los ojos de doctorados en succiones y



afines. Casi de relojería... Y tuvo su premio. A pesar de que Bonomo pudo haber hecho más de un intento de superar a Zabala (sacrificando las posibilidades de ambos si salía mal), esto no ocurrió. Fue en vano que todo el mundo estirara la cabeza para no perderse el final. Zabala y Bonomo llegaron a la meta como hicieron toda la carrera. A Pizzorno no le alcanzó y Guiral obtuvo un resultado más que meritorio pues su auto estaba disminuido por la fundida del sábado y apenas aguantó para llegar.

Así, sin inventos raros (tres horas con dos pilotos, dos horas con tres pilotos..., etc.), el Turismo encuentra su verdadera esencia platera: todos contra todos y en una sola final. Aunque a veces, como en esta oportunidad, tengan que trabajar también dos pilotos para conseguir un solo triunfo. Pero así vale la pena.

PATIO DE BOXES

ESPECTACULO — No solamente en la punta hubo emoción; en cada grupo que se formaba, nadie pedía ni daba tregua. Algunos que se brindaron con todo: Francisco Miguel Talone, Miguel Bongioanni, Hugo Olmi, Juan Carlos Blandini y Hernán Lamas.

PIÑONES — El sábado volcó en la chicana el Daihatsu Charade de Contreras, que sin problemas mayores, el domingo pudo largar. Pero el que se pegó feo fue Horacio Valentí, piloto que hacía su segunda carrera en la especialidad. Su Peugeot 504 siguió de largo en la curva uno (la más exigente, quizás) y fue a pegar contra el talud de tierra sobre el cual se ubica el público. Lo curioso es que no provocara una víctima, ya que el desbando fue de proporciones. Incluso se vio a más de un bombero huir desprovisto ante el avance descontrolado del Peugeot amarillo. El piloto, ileso, pero el auto no sirve más.

COMENTARIO — "Acá, dos tipos que sepan andar chupados tienen posibilidades..." Lo dijo Julio Pardo el sábado. El domingo, dos autos de su preparación coparon los dos primeros puestos con esa técnica. Premonitorio.



Izquierda: Los dos "equipos" en acción. Talone-Guiral por la izquierda y Zabala-Bonomo (éste un poco más atrás) por la derecha. Derecha: "La" piña del fin de semana, protagonizada por Horacio Valentí. Y el público no se corre a pesar del susto...

CLASIFICACION

Autódromo de Las Flores — Circuito de 3.739 m. -22 vueltas — Recorrido total 82.258 km.— 17-7-83

PRIMERA SERIE

Zabala, C2, 16m22s59, 10 vueltas; Bessone, C3, 16m31s88, 10; Blandini, C2, 16m32s07, 10; Guiral, C2, 16m32s31, 10; Talone, C3, 16m44s30, 10; Inoriza, C2, 17m12s50, 10; Pivarc, 17m17s59, 10; Cacia, C2, 13m58s52, 8; Rosati, C2, 17m07s96, 8; Bongioanni, C2, 7m19s86, 4; "El Santo", C2, 1m51s84, 1.

No largaron: Lago; Monin.

Promedio del ganador: 134,355 km/h.

Record de vuelta: Bessone en la décima vuelta en 1m36s33/100 a un promedio de 140,105 km/h.

SEGUNDA SERIE

Pizzorno, C3, 16m08s04, 10 vueltas; Bonamo, C2, 16m08s31, 10; Olmi, C2, 16m20s81, 10.—Lamas, C2, 16m23s73, 10; Pentecoste, C2, 16m28s44, 10; Rossotti, C2, 16m28s50, 10; Capra, C3, 16m37s12, 10; Espil, C2, 16m38s06, 10; Valentí, C3, 17m17s75, 10; Contreras, C1, 16m54s44, 9; Del Giorgio, C1, 16m54s72, 9; Saraleguy, C3, 17m47s45, 9; Pernía, C2, 11m36s72, 7; Pereira, C2, 10m44s47, 6.

No largó: Bongioanni, Luis.

Promedio del ganador: 139,419 km/h.—

Record de vuelta: Pizzorno en 1m35s12/100 a un promedio de 141,888 km/h.—

FINAL

POS.	Nº	CLASE	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	41	2	Carlos Zabala	Fiat 128	35m06s65	22
2º	58	2	Omar Bonano	Fiat 128	35m07s46	22
3º	89	3	Jorge Pizzorno	Peugeot 504	35m08s95	22
4º	38	2	Jorge Guiral	Fiat 128	35m20s26	22
5º	57	2	Miguel Bongioanni	Fiat 128	35m41s79	22
6º	80	3	Francisco Talone	Peugeot 504	35m42s11	22
7º	67	2	Juan Blandini	Fiat 128 IAVA	35m49s72	22
8º	56	2	Hernán Lamas	Fiat 128 IAVA	36m02s72	22
9º	44	2	"El Santo"	Fiat 128	36m03s02	22
10º	64	2	Carlos Cacia	Fiat 128	36m21s83	22
11º	71	3	Arnoldo Capra	Peugeot 504	36m33s34	22
12º	36	2	Guillermo Espil	Fiat 128 IAVA	36m33s67	22
13º	42	2	Omar Rossotti	Fiat 128	36m16s25	21
14º	37	2	Marcelo Inoriza	Fiat 128	35m59s25	20
15º	2	1	Carlos Rosati	Fiat 128 1100	36m27s38	19
16º	51	2	Hugo Olmi	Fiat 128	29m01s87	17
17º	76	3	Juan Saraleguy	Fiat 125 C.	29m47s13	17
18º	77	3	Horacio Valentí	Peugeot 504	23m40s62	14
19º	4	1	Daniel Contreras	Daihatsu Charade	18m35s36	10
20º	73	3	Ernesto Bessone	Alfa Romeo GTV 2000	16m29s05	7
21º	61	2	Juan José Pivarc	Fiat 128 IAVA	11m58s39	6

No se clasificaron: Del Giorgio, 2 vueltas; Pentecoste, 1.

No largaron: L. Bongioanni; Monin; Pereira; Pernía; Lago.

Promedio del ganador: 140,944 km/h.

Record de vuelta: Bonano en la 18ª vuelta en 1m34s62/100 a un promedio de 142,637 km/h.

Posiciones en el campeonato:

Clase 1: Rosati, 43 puntos; Contreras, 35; Cechetto y Borgioli, 16; Moscatello, 12; Estrella, 9; Del Giorgio, 7.

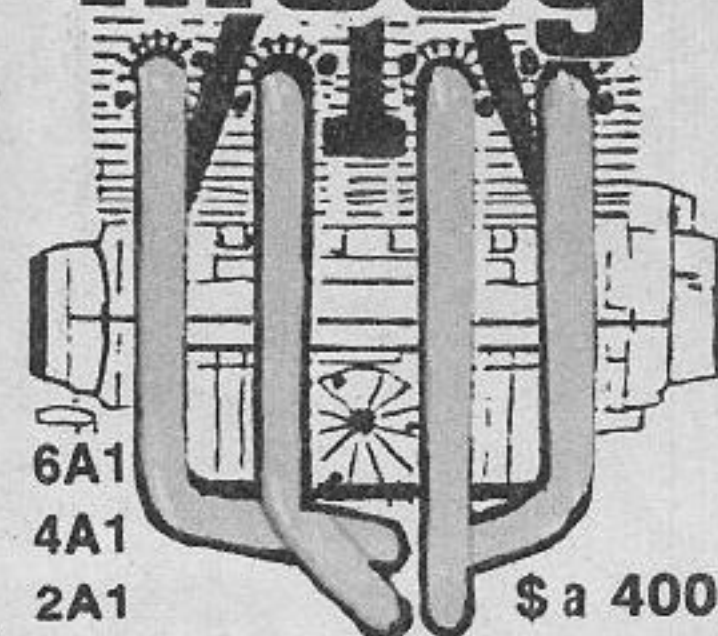
Clase 2: Zabala, 65 puntos; Guiral, 37; M. Bongioanni, 30; Inoriza y Blandini, 24; L. Bongioanni y Bonomo, 20; G. Rales, 18; Monin, 16; Bonano, Potetti y Pinasco, 15; Padilla, 13; Pentecoste, G. del Campo y Lamas, 12; M. Rales, 10; Bernadzky, 8; Tuero, Lara y Pivarc, 6; Rossotti y Caccia, 5; Cortese, Pereyra, Díaz; "El Santo", 4; Basso, 3; Espil, 2.

Clase 3: Capra, 52 puntos; Talone, 39; Pizzorno, 36; Bessone, 32; Herraiz, 16; Saraleguy, 10; Valentí, 8.

ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS

DESCUENTOS A
MECANICOS
Y REVENDADORES

moog



AV. J. B. JUSTO 3525
58-5143

AV. DEL LIBERTADOR 5653
CAPITAL FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

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



ANTEOJITO

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

TC 2000 EN LAS FLORES Cuando se promedia más de 150 km

TRAVERSO Y EL TREN-



La escena de acción muestra lo que fue la carrera. Traverso con Di Palma a pocos metros y así toda la prueba. En el podio, se suma a ambos Mario Gayraud y las inevitables riñas...

Y quedó demostrado una vez más. Aunque esta vez el aguerrido Di Palma les "robó" una vuelta, Juan María Traverso volvió todo a su lugar con el auto "más rápido en lo rápido" del TC-2000 actual. Muy buena carrera, nutrido parque y una lucha que promete transmitirse al campeonato. Eficaces trabajos de Gayraud, Pontoriero y Crocco, y un nuevo abandono del Campeón Del Río.

Un mes atrás, poco más o menos, planteábamos las "nuevas" pautas del TC-2000. El equipamiento de cilindradas y la proverbial capacidad de las coupé Taunus para circular en los escenarios veloces, proyectaban a Juan María Traverso y la mecánica de herceg al primer plano en trazados de ese tipo. Por eso, cuando las huestes de Volkswagen pensaban en una revancha de lo de Rafaela, en Santa Rosa, y el escenario cambió a Las Flores, las "pautas" recobraron fuerza.

Una "olla" de curvones veloces, un mixto amplio de velocidad media y una bruta frenada con salida en primera, eran el compromiso. Que

a pesar de esta última palabra, surgió como un "apetitoso" bocado para los representantes del óvalo. Eso era lo que necesitaban Traverso-Herceg para continuar la racha. Claro que la actitud de los rivales había cambiado. Por un lado, las nuevas gomas Filter, que a pesar de ser poco ensayadas ya hacían presagiar que los VW de primera línea iban a estar más cerca. Por otro, es bien sabido que especialmente Di Palma es un piloto que "no se duerme" y que basta que le ganen una, para ir a buscar "su" revancha.

Pero esa revancha de Luis, apenas si se pudo concretar durante una vuelta. Cuando precisamente en el

/h...

BALA



sector en que más se favorecía su VW (la curva uno), un rezagado hizo titubear a Traverso —que incluso lo tocó para ganar la posición— y Di Palma se mandó por el otro lado a la caza de la punta. Al arrecifeño le costaba bastante entrar en la succión de la coupé, por una simple cuestión de formas. Su VW es una "parecita", mientras que la Taunus es más estilizada y baja. Y cuando el orden se invirtió, Traverso no tuvo problemas en chuparse de un auto de mayor sección maestra. Lo que siguió después, tuvo mucho que ver con la aceleración del motor del Taunus. Y poco antes de la misma curva, el ramallense volvió al liderazgo. Sólo

un arresto como el de Luis, a base de garra y arrojo, pudo alterar las cosas; pero apenas duró una vuelta... Demasiado poco para intentar desterrar a Traverso-Taunus de su superioridad en los trazados rápidos, pero que de todas formas planteó una férrea determinación por lograrlo.

Es cierto que esta vez la delgada diferencia entre uno y otro —actores principalísimos de las dos últimas pruebas— se estrechó aún más, pero no fue menos cierto que la supremacía que a favor de Traverso, existe. Sólo Luis Di Palma la puso en aprietos, y probablemente logre su cometido en otros escenarios porque por ahora, donde los

promedios superan los 150 km/h son feudo del Taunus de Juan María Traverso.

TAL COMO SE PREVEÍA...

Un nutrido parque —hubo treinta autos, aunque largaron veintidós— se hizo presente en Las Flores. 200 kilómetros de Buenos Aires es una oferta para decidir al más remiso... Ello derivó en un parque sólido cuantitativamente, pero que cualitativamente no rayó a la misma altura. Es cierto que la presentación del Impecable Peugeot 505 de Fortunato sirvió además para nutrirlo en cuanto a marcas, pero entre los de atrás, la presen-

tación y performance de los autos dejó bastante que desear. De todas formas, éste es un camino largo para el TC-2000 que, por lo pronto, ya presenta un parque generoso y es bastante... para comenzar.

También se preveía lo de los Taunus y que Di Palma sería "el rival". Más de cuarenta centésimas separaron a ambos en clasificación. Tercero "volvía" Del Río ("Volvimos a pelear por las décimas, y esto es un aliciente") y cuarto, Gayraud cada vez más afirmado como coequilibrador de Traverso. Los Del Campo tras Pontoriero y después Crocco y Oltra (retornado y cortando su luna de miel a pesar de las inten-

F-2 CODASUR

Luego de la confirmación del ingreso de "Cocho" López y Gustavo Der Ohanessian a la Fórmula 2 Sudamericana (ver Toquecitos de Bocina) en la venidera competencia de Rafaela, el pasado fin de semana también se anunció que Fernando Cammarotta —uruguayo que participó en la primera del torneo en Punta del Este— se reincorporaba al equipo de Gustavo Sommi. Cammarotta, tomará parte de la prueba de Rafaela con el Berta-Alpine, con miras a la competencia que se disputará en su país el próximo 25 de septiembre en el autódromo de El Pinar.

También llegó al país el Director de Información Pública e Integrante del Comité de Deportes de la O.E.A., Sr. Guillermo Jorge Mc Gough, quien el lunes mantuvo una reunión con gente del Automóvil Club Argentino y de Fórmula 2 Asociados, informándolos de todos los temas tratados en la reciente reunión de Daytona, Florida, EE. UU., referentes a la prueba piloto a disputarse el próximo 4 de febrero en el circuito de dicha ciudad.

G.P. DE MOTOCROSS EN SALTA: POR EL MUNDIAL

Están muy adelantadas las gestiones de Reinaldo Cozzani en la organización de una prueba internacional de motocross en la provincia de Salta. La semana próxima comenzarán los trabajos de construcción de un circuito en el predio del autódromo de la capital salteña, para recibir en setiembre próximo a pilotos de distintos países (entre ellos, nuestros conocidos, el español Toni Elias y el italiano Franco Pico) en la realización de una carrera a la que asistirá un veedor de la Federación Internacional. Si el visitante lo aprueba, para 1985 nuestro país (específicamente Salta) será sede de una prueba puntuable por el Mundial de cross. La semana próxima daremos más detalles.

ciones de su esposa de seguir esquiando en Bariloche...). Hasta allí los que prometían integrar el lote de punta. Faltaba Sáenz (14º), aquejado por problemas varios, y sorprendía Fortunato con el debutante 505.

Y también, como se preveía, fue Traverso el que salió como un rayo con su coequipier "enchufado" atrás sorprendiendo a Di Palma. Pontoriero limitó a Gayraud en los primeros metros y se coló también adelante de Luis. Sin embargo, pronto éste volvía a poner todo en orden. Un orden que por los antecedentes que venimos desarrollando, consistía en ubicarse a la cola de Traverso.

El pelotón que seguía estaba formado por Gayraud, Pontoriero, Del Río, Oltra, Crocco, Larroca, Serafini, Fortunato, Gerardo Del Campo, Sáenz y Gustavo Del Campo.

Di Palma no dejaba nada

por utilizar para tratar de seguir al Flaco de Ramallo, y éste, con la vista clavada en los espejos, disfrutaba de los beneficios de un auto imbatible aunque no por mucho.

Notablemente, el parque tardó en "depurarse". Nos referimos a los inevitables abandonos. El primero que dejó la pista fue Oltra ("Bajó la presión de aceite") que venía manteniendo un cerrado duelo con Crocco y Larroca. "El Tero" comenzó a padecer con la temperatura ("Llegó a los 140° y entonces levantaba hasta que bajaba a 100° y volvía a tratar de mantener mi ritmo"), y varios de los de atrás comenzaron a penar sin mostrar performances de relieve. Todo se centraba en el ritmo de la punta (entre la mejor y la peor vuelta de Traverso, sin contar la primera, hubo apenas un segundo-tres décimas). Un ritmo que llevó al de Ramallo a clavar el mejor giro (apenas a tres décimos

de la pole) en la quinta vuelta. Sólo un error o una falla podían alterar las posiciones el tándem y precisamente lo primero le dio a Luis la posibilidad que buscaba como perro de presa. "Vi que el auto del Flaco se cruzaba, me mandé por el otro lado del rezagado y le manoteé la punta. Lo aguanté toda la vuelta, pero cuando salimos de la chicana ví por los espejos cómo se me venía. En la última curva se me puso atrás y antes de la primera, me pasó como parado... Ese auto acelera una barbaridad; además, creo que cuando lo pasé, una piedra me golpeó el escape y me lo cerró un poco, perdiendo rendimiento el motor". Con Traverso en la punta y sin mayores variantes, todo quedó supeditado a los interminables arrestos de Di Palma y, más atrás, a Del Río "codo a codo" con su coequipier Pontoriero, y una interesante batalla entre Crocco, Larroca y Gerardo Del Campo. El Peugeot de Fortunato, mientras tanto, aguantaba como podía al R-18 de Serafini (lejos de su rendimiento habitual) que finalmente lo superaba dejando también en el camino a Pucho Sáenz.

De ahí hasta el final, sin variantes, y con lo apuntado como partes salientes del espectáculo. Sólo el postrer y dramático abandono de Del Río (dramático considerando la situación que viven el campeón, su preparador y equipo) en la vuelta final, quedó como remate a una jornada muy particular.

...Que demostró por tercera vez consecutiva el potencial del TC-2000 en cuanto a parque, la paulatina incorporación de nuevas marcas y la lucha entre dos que son puntales; VW y Ford. Lo de Traverso-Di Palma es garantía de espectáculo y prometen reeditar en el campeonato lo que se ve en la pista. En Santa Rosa (el próximo 14 de agosto) las cosas pueden cambiar, pero seguramente los tendrán como protagonistas.

PATIO DE BOXES

TRAVERSO — "Fue una carrera muy buena por el ritmo. Anduve en todo momento al límite y el 'Loco' no me dejó ni respirar. Cuando me pasó fue porque toqué a



un rezagado y el auto se me cruzó un poco, después lo volví a alcanzar y, como la aerodinámica de la coupé es mejor, aproveché bien la succión. Así y todo me costó y recién lo pude quebrar al final de la recta."

EL TERCERO — "El auto me fallaba en los mixtos, y en la recta. Me falta para estar en el ritmo de esos monstruos, pero espero lograrlo al terminar la coupé que usé el año pasado y me entrene con ella." Reflexión de Mario Gayraud al cabo de la prueba.

UNO MAS — En las Flores estuvo Ricardo Pre acompañado por Rodolfo Zuain; ambos nos confirmaron que ya está casi listo el R-18 de TC-2000 que seguramente presentarán en Santa Rosa.

EL ABANDONO — De Jorge Omar Del Río. Con el motor "muerto" no hizo la chicana, siguiendo derecho por el circuito viejo. Como hay un talud de tierra para



Izquierda, arriba: Gayraud llega algo cruzado a la chicana. Buen trabajo del pigüense y segundo podio consecutivo. Arriba: El único momento en que Traverso perdió la punta fue cuando un retrasado lo perjudicó y Luis "lo madrugó"; luego volvió a poner la coupé amarilla al frente. Abajo, izquierda: Carlos Crocco seguido por Oltra y Larroca en los primeros tramos. Crocco terminaría quinto, Oltra quedaría marginado y Larroca sexto. Abajo, derecha: Instante en que se produce el abandono de Jorge Omar Del Río, quien deja su auto en la chicana con el motor "out". El fin de semana había comenzado relativamente bien para el Campeón, pero todo duró hasta que faltaba media vuelta...



separar, el VW-1500 "voló" a unos 30 cm. de altura cuando lo tocó, y Del Río frenó a los pocos metros. Se bajó con gesto hosco y cuando nos acercamos, musitó "motor".

CLASIFICA — Tiempos de la clasificación del sábado: Traverso, 1m26s61/100 a un promedio de 155,829 km/h; Di Palma, 1m27s04; Del Río, 1m27s22; Gayraud, 1m27s50; Pontoriero, 1m28s12; Gerardo del Campo, 1m28s39; Gustavo del

Campo, 1m28s61; Crocco, 1m28s80; Oltra, 1m29s30; Serafini, 1m29s33; Larroca, 1m29s34; Fortunato, 1m29s60; Leplane, 1m29s95; Sáenz, 1m30s02; Torriani, 1m33s50; Gava, 1m35s25; Ramos, 1m35s38; Ramponi, 1m36s34; Pugliese, 1m36s63; Usandizaga, 1m40s25; E. Baiglan, 1m53s16; A. Baiglan, 2m13s18. En dicha sesión no registraron tiempos: Buzzurro, Rossone, Valdivieso, González, Barceló y Propitkin.

CLASIFICACION

Autódromo de Las Flores - Circuito de 3.739 m - 20 vueltas - Recorrido total: 74,780 km. - 17-7-83

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	10	Juan María Traverso	Ford Taunus	29m16s95	20
2º	2	Rubén Luis Di Palma	VW 1500	29m20s33	20
3º	8	Mario Gayraud	Ford Taunus	29m40s39	20
4º	3	José Pontoriero	VW 1500	30m03s73	20
5º	4	Carlos Crocco	VW 1500	30m08s48	20
6º	29	Juan Carlos Larroca	Ford Taunus	30m33s63	20
7º	21	Gerardo Del Campo	Ford Taunus	30m33s63	20
8º	39	José Fortunato	Peugeot 505	30m34s41	20
9º	5	Eduardo Sáenz	VW 1500	30m39s72	20
10º	1	Jorge Omar Del Río	VW 1500	29m12s63	19
11º	32	Horacio Leplane	Ford Taunus	30m09s49	19
12º	7	Orlando Buzzurro	Ford Taunus	30m14s83	19
13º	44	Jorge Ramos	VW 1500	30m17s87	19
14º	11	Jorge Serafini	Renault 18	30m32s95	19
15º	53	Eduardo Baiglan	Ford Taunus	30m29s65	17
16º	20	Enrique Torriani	VW 1500	24m12s84	15
17º	25	Rodolfo Scavuzzo	Fiat 125	29m19s18	15
28º	38	Alejandro Pugliese	VW 1500	17m58s16	11

No se clasificaron: Gava, 8 vueltas; Oltra, 7; Gustavo del Campo, Ramponi y Valdivieso, 5.

No largaron: Rossone; Usandizaga; González, C.; Barceló; Chiviló; Propitkin y A. Baiglan.

Promedio del ganador: 153,634 km/h.

Record de vuelta: Traverso en la quinta vuelta en 1m26s99/100 a un promedio de 155,149 km/h.

Posiciones en el campeonato: (disputadas cinco carreras: Di Palma, 90 puntos; Traverso, 52; Gustavo del Campo, 35; Sáenz, 32; Del Río, Larroca y Gayraud, 24; Serafini, 15; Pugliese, Oltra, 14; Gerardo del Campo, 13; Crocco, 12; Pontoriero, Ramponi, 10; Rossone, 7; Buzzurro, 6; Scavuzzo y Fortunato, 3; Torriani, 2; Usandizaga, 1.

Próxima competencia: 14 de agosto en Santa Rosa.

LUBRICANTES

Castrol

Licenciatarlos Exclusivos en Argentina

Lubricantes Swindon S.A.

Bmé. Mitre 559, Piso 3º, Of. 301-(1342) Buenos Aires

Teléfonos: 33-7500 y 33-7509

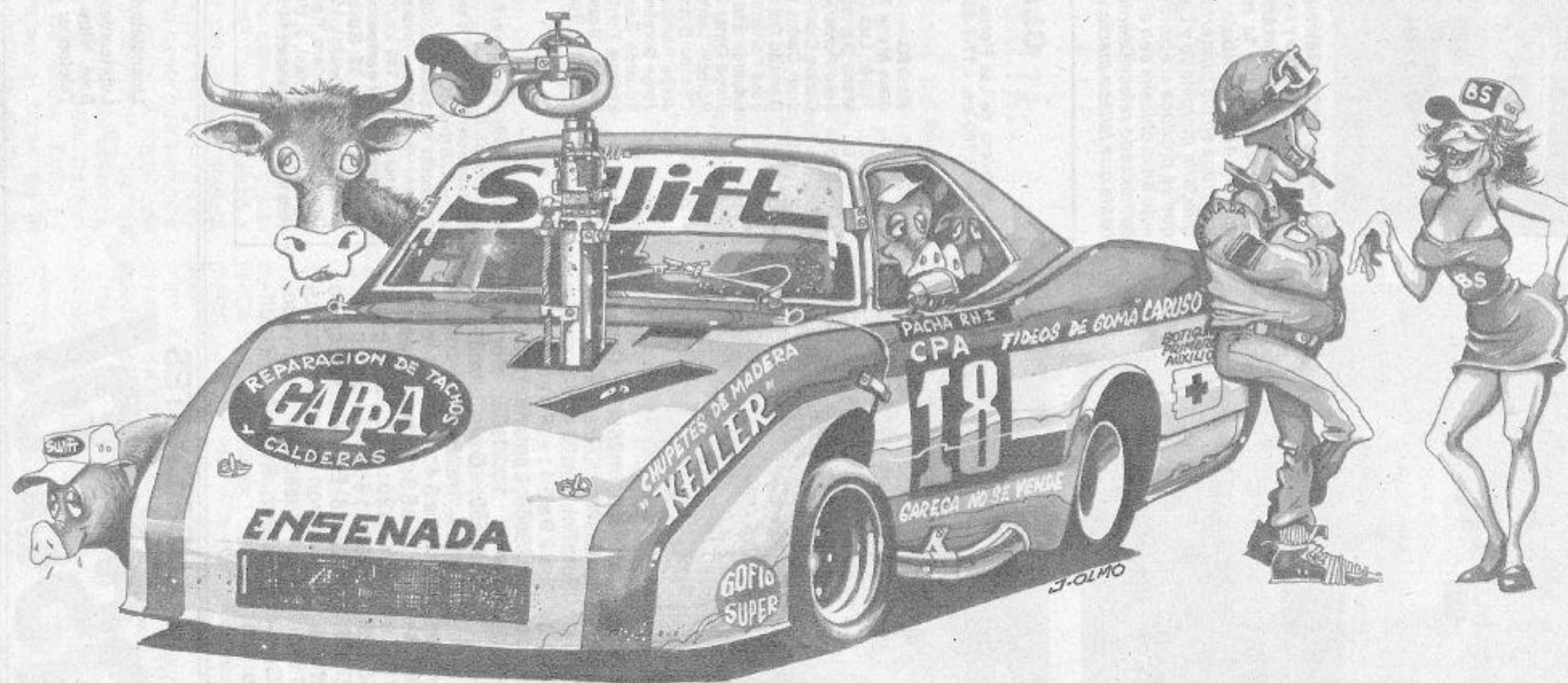


Efecto Humor

... Y, ESTOY CONTENTO PORQUE
ES UNA BUENA "COMETA", PERO...
¡ ME OBLIGAN A LLEVARLOS EN
EL AUTO!

Y BUENO, QUERIDO,
¡ LA PUBLICIDAD MANDA!
AHORA, NO QUIERO PENSAR
LO QUE DEBE SER MANEJAR
CON SEMEJANTE PESO,
¡ DEBE SER MATADOR!

EL PESO NO ES NADA,
¡ LO QUE MATA ES EL OLOR!

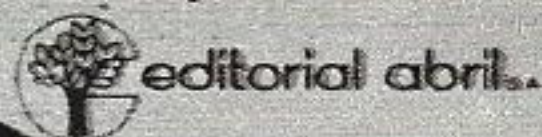


"DIJE QUE YO ERA EL ASESINO. PERO..."

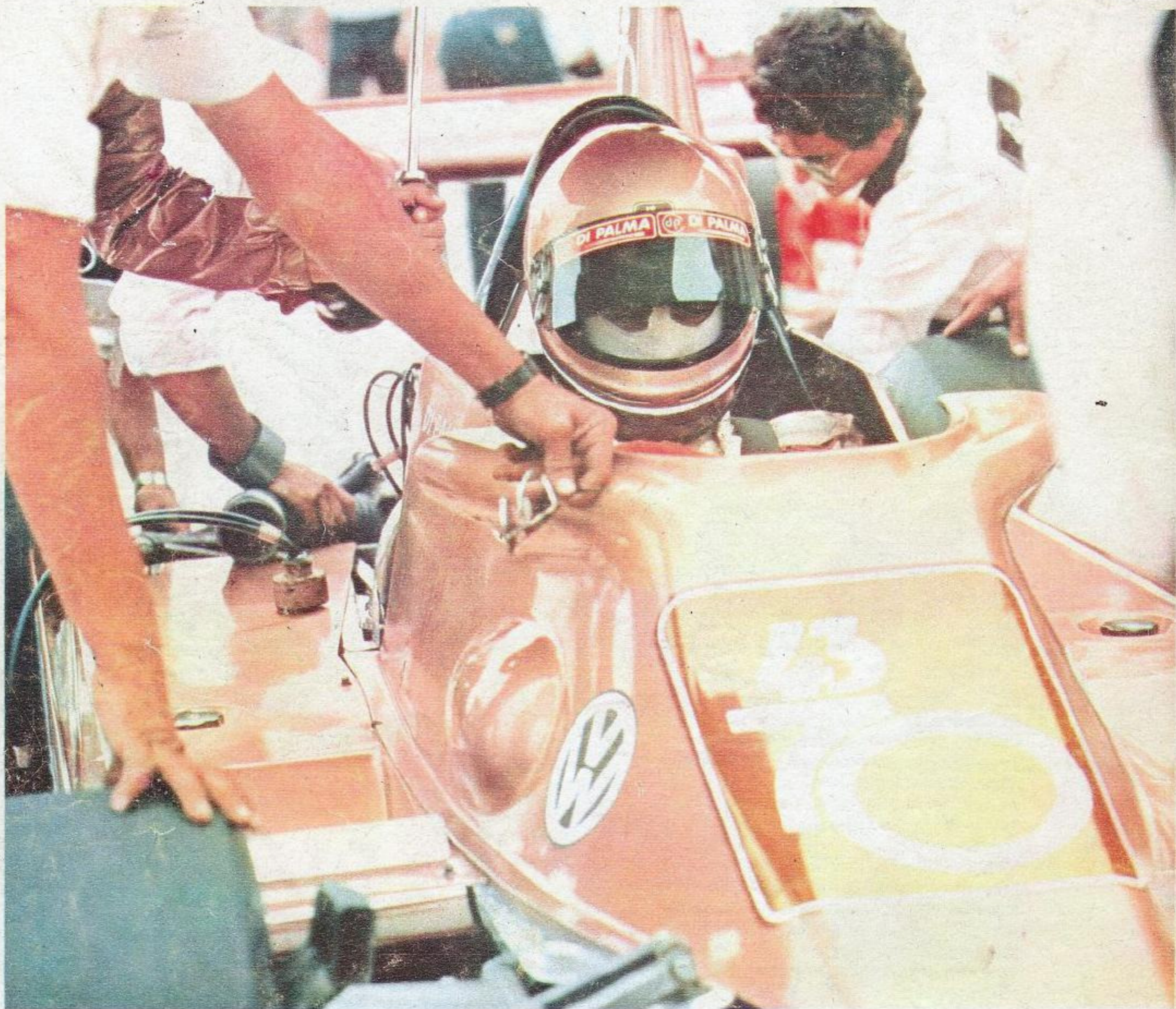
El "culpable" del más sanginario crimen de los últimos tiempos cuenta los hechos tal y como sucedieron. La historia real de su familia. Los turbios negocios de su padre. Los atentados que intentaron silenciarlo. La famosa noche del doble homicidio. Huida. Persecución. El final. Captura, torturas y confesión obligada. El espeluznante calvario de un inocente que sabía demasiado, en un crudo y apasionante relato que desenmascara a los verdaderos asesinos, sus móviles y su oscuro poder.

**EL UNICO
TESTIGO TOTAL.
LO QUE REALMENTE
PASO.**

Es una publicación de



**¡UN LIBRO
ESCALOFRIANTE
QUE UD. NO
PUEDE DEJAR
DE LEER!**



591



La personalidad de un líder.

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>