

abrisas

ESPECIAL F-1 GP DE SUDAFRICA PROST Y REUTEMANN SE EMPAPARON DE ALEGRIA

N 817 - Del 27 de enero al 2 de febrero de 1987

Argentina: \$ 20.000 - Uruguay: N\$ 24 - Paraguay: Gs. 180 - E.E.U.U.: US\$ 1,80 (por avión)

SA



LAS REVISTAS DE MAURO

BADIA Y RIVADAVIA: PIEDRA LIBRE PARA UNA IDEA GENIAL.

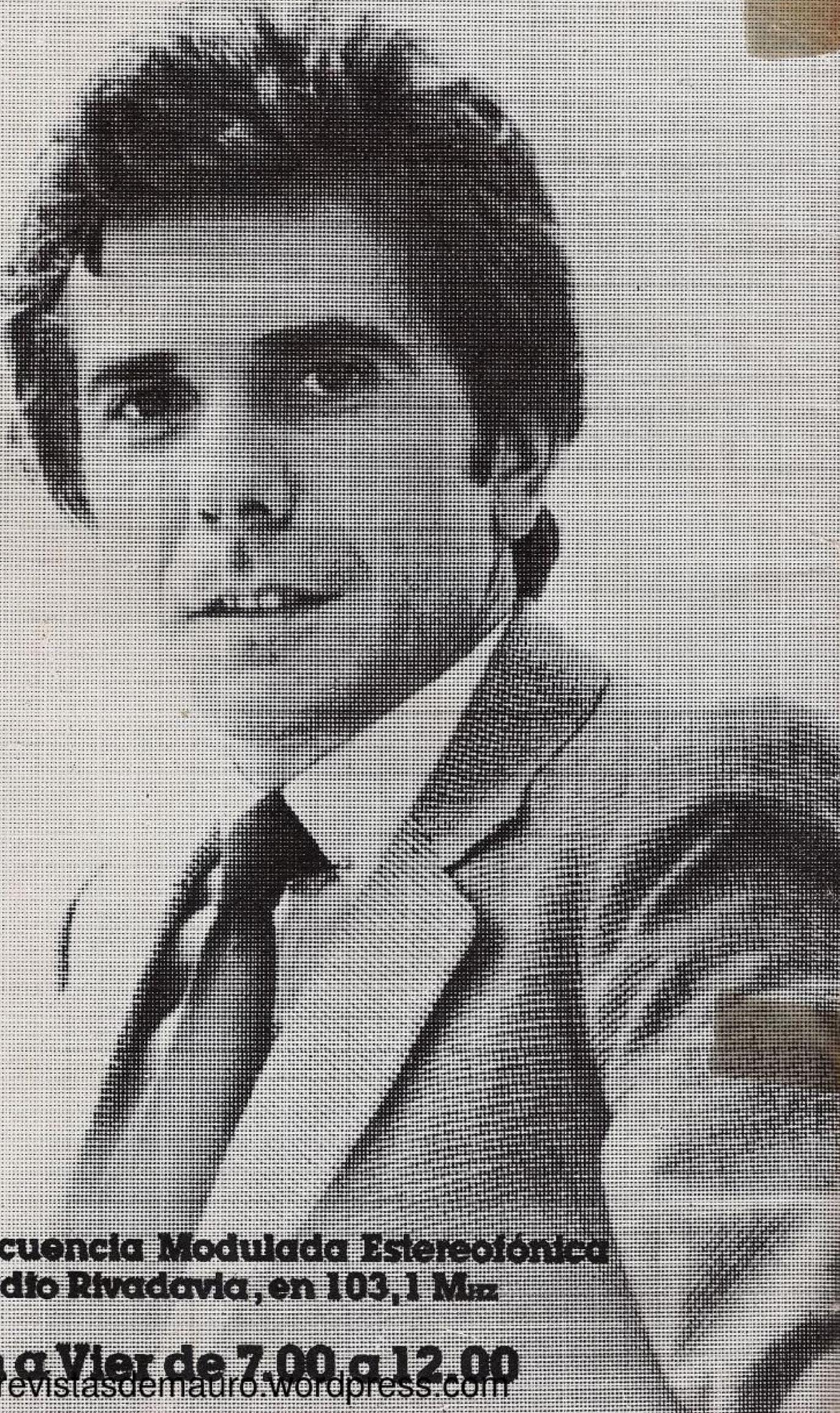
Hay gente que afirma que una transmisión de FM se parece demasiado a un tocadiscos. Mucha música, poca conversación. Seguramente no es para tanto. De todos modos, ahora, las cosas son diferentes.

Alguien ha tenido una gran idea: hacer un programa con la mejor música. Pero también con excelente información. Con humor, con inteligencia. Con comentarios sobre todo lo que ocurre en el universo. Con todos los servicios de un gran ciclo de actualidad y con la calidad de sonido que solo puede ofrecer FMR.

El programa se llama PIEDRA LIBRE. Su conductor, JUAN ALBERTO BADIA. Y junto a él habrá periodistas, críticos, humoristas y un equipo de primera.

El programa sale al aire de lunes a viernes de 7.00 a 12.00 lo que significa que FMR ha extendido su horario de transmisión.

No se olvide: comenzó una nueva historia. La Frecuencia Modulada ya nunca volverá a ser como antes.



FMR Frecuencia Modulada Estereofónica
de LS5 Radio Rivadavia, en 103,1 Mhz

PIEDRA LIBRE / Lun a Vier de 7.00 a 12.00

<https://lasrevistasdeemauro.wordpress.com>

CANJE 25

LIBROS - REVISTAS
VENTA Y CANJE

25 DE MAYO 2976 - SANTA FE
* HORARIO CORRIDO: 8 A 21 HS.

SUMARIO

KEIJO ROSBERG, EL COMPAÑERO DE REUTEMANN. *Estuvimos con él en Sudáfrica. Hablamos de su pasado, y fundamentalmente del futuro que le espera como segundo piloto del team Williams. Su manera de pensar y conducir, analizada por él mismo. (Pág. 6)*

PROBAMOS UNA COUPE 280 ZX "PROCAR". *El Campeonato Argentino de Pilotos está tomando cada vez más auge y por ello decidimos presentar en detalle el auto que se utilizará en él. Pero además, nos sentamos y lo probamos tanto en velocidad máxima como en aceleración, comparándolo directamente con un modelo standard. (Pág. 10).*

MICHELE MOUTON, UNA SEÑORITA EN RALLIES. *Luego de ganar en San Remo, Michele Mouton se convirtió en la dama más exitosa del automovilismo mundial. Su pensamiento y opinión. (Pág. 14)*

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA... *Empezando por los entrenamientos de principios de semana, siguiendo por la imprevista huelga de pilotos que volvió a desnudar las falencias institucionales de la F-1... Todo lo ocurrido en pista... y entre bambalinas en este azaroso "arranque" de la actividad oficial 1982, desmenuzado y fotografiado como nadie, por tres enviados especiales. Pese a todo..., nuestro habitual despliegue. (Pág. 20).*

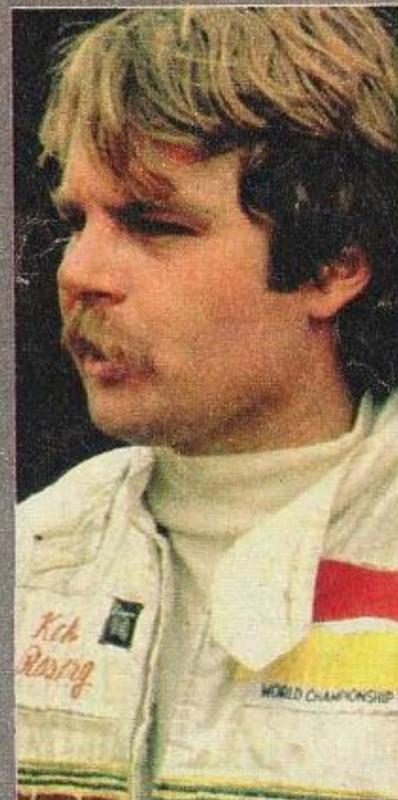
MOTO ROAD TEST. KAWASAKI Z 750L. *Como siempre hacemos con los tests, probamos extensa e intensamente esta moto. Viajamos, medimos aceleración, velocidad máxima y todas esas cosas. Los resultados a partir de la página 54.*

ADEMAS:

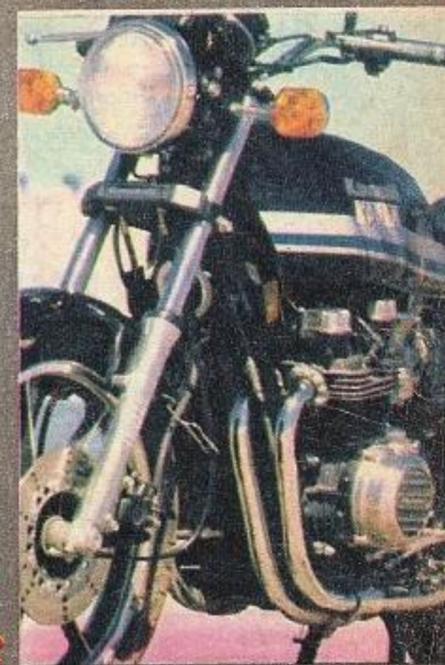
Telex (4) - Campeonato de Verano de Turismo (34) - Toquecitos de Bocina (38) - Noticorsa (17) - Rodolfo Zuain (62) - Actividad Zonal (64) - Mercado del automóvil (44) Avisos Clasificados (47) - Humor (66).



20



6



54



14

10



PORSCHE A LA F-1 EN 1983 — Durante muchos, muchísimos años se dijo que Porsche volvería a la Fórmula Uno Internacional. Desde que el reglamento limitaba la cilindrada a 1.500 cc, la fábrica alemana estaba alejada de esta categoría, ocupándose en cambio de sus Sport prototipo o Sport biplazas. Ahora, quizá aientada por lo que realiza BMW, intenta su retorno. Lo hará por intermedio de McLaren, quien tendrá a su cargo el desarrollo del chasis, el cual deberá alojar un motor V6 (seguramente turbocomprimido). El auto deberá estar construido para fin de este año, con el fin de participar en 1983. Para ello, McLaren reforzó su colaboración con Hércules Aerospace con la cual realizó el monocasco del MP4 en fibra de carbono.

MOTOR WANKEL EN LA F-2 — El ingeniero alemán Jürgen Himpert diseñó recientemente un motor Wankel-rotativo, para ser instalado en un chasis March de Fórmula Dos.

Franz Konrad, habitué de la F-3, sería el encargado de testearlo en un futuro muy próximo sobre un chasis March 812. De acuerdo a lo asegurado por Himpert, el nuevo motor desarrolló en el banco, 430 HP.

TOMMY BYRNE EN F-3 — El ganador de los campeonatos Inglés y europeo de Fórmula Ford 1600, correrá el torneo británico de F-3 1982 en el equipo Murray Taylor Racing. Este team fue el que llevó al éxito en los últimos dos años a Kenny Acheson y al brasileño Raúl Boessel. El chasis será un Ralt.

FITTIPALDI MODIFICADO — Mientras Emerson recorre parte del mundo tratando de encontrar un sponsor definitivo para su equipo, el modelo F8C, que utiliza actualmente diseñado originalmente por Harvey Postlethwaite, fue modificado por Ricardo Divila, quien, como se recorda-

rá, fue autor del primer chasis de la marca en 1975.

CAMPEONATO MUNDIAL DE F-ATLANTIC — La FISA anunció que en 1983 habrá un nuevo campeonato mundial. Como ya anunciáramos en números anteriores, el parecido entre las Fórmulas Atlantic y Pacific, habría llevado a esta decisión. Los motores serán de 2 litros y el desarrollo del proyecto estará a cargo de Bob Hannah.

PARA ESTADISTICOS DEL RALLY — En las doce carreras del Campeonato Mundial de Pilotos 1981, se corrieron 395 primes. De ellos, 140 fueron ganados por Hannu Mikkola, 66 por Vatanen, 25 por Frequelin y Mouton, 22 por Alen y 19 por Toivonen. En cuanto a marcas, cuyo campeonato tuvo diez pruebas, y los primes fueron 350, Audi se llevó con su modelo Quattro 157, Ford (Escort) 66, Talbot y Sunbeam Lotus 39 y Fiat (131 Abarth) 30.

LAS DESVENTURAS DE GUY LIGIER

¿RETORNO AL MOTOR COSWORTH?

Un inesperado contratiempo afecta al equipo Ligier que en 1981 fue uno de los aspirantes al título y que prometía elevar aún más sus ambiciones en 1982. El plan para el campeonato que se inicia, era el de comenzar con el motor V12 aspirado (Matra) para pasar progresivamente al Matra V6 Turbo que ya está construido y que debían haber comenzado la experimentación sobre el auto de carrera desde el pasado mes de noviembre.

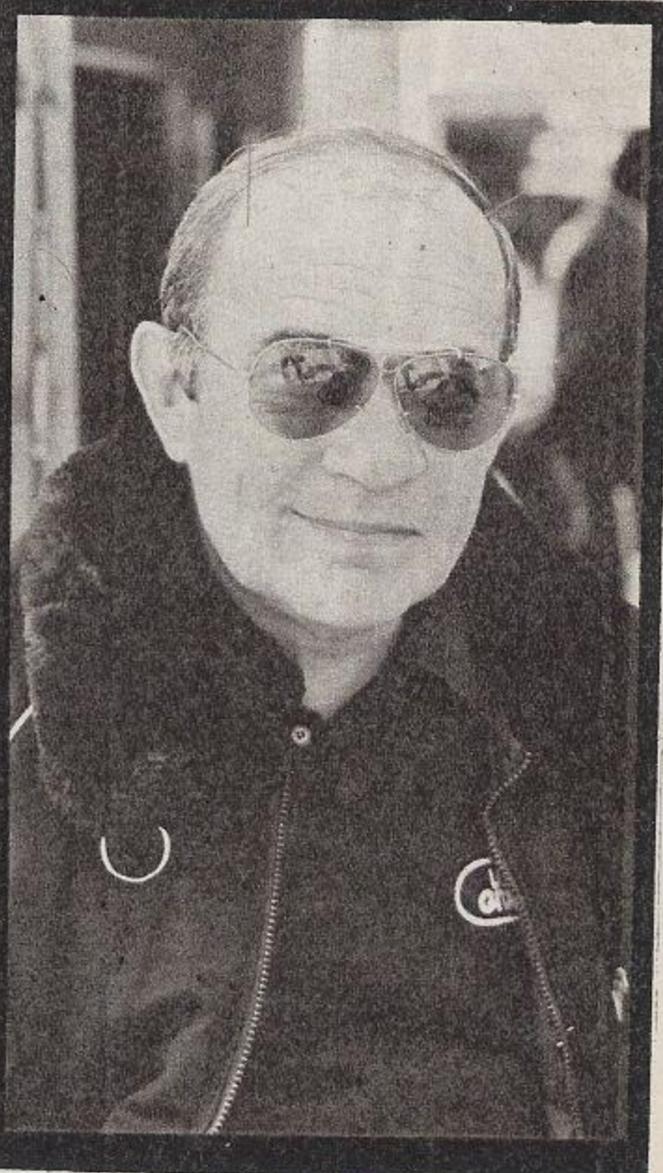
Pero muy por encima del mundo de la F-1, las relaciones internas entre Peugeot (miembro principal del enorme grupo que reúne a Peugeot, Citroën, Matra, Sima y subsidiarias) y Matra no parecen marchar paradisiácamente. La División Automotor de Matra sufre más que ninguna los efectos de la crisis general de ventas en sus dos productos —el Matra Murena y el Matra Rancho, dos vehículos poco "vendibles" actualmente— y Peugeot no parece muy dispuesta a seguir

soportando las consecuencias de esa situación anormal. Matra, por su lado sigue trabajando en el motor de Fórmula Uno que ya está terminado desde hace un buen tiempo, pero puesto que no hay entendimiento actual sobre el futuro económico general de la división Matra Automóviles, el proyecto Fórmula Uno también sufre las consecuencias de esa indefinición a alto nivel.

Entretanto, Guy Ligier, preocupado —y sus pilotos mucho más— habría encargado ya una partida de motores Cosworth preparándose a reemplazar el motor Matra 12 por los clásicos Cosworth en cualquier momento, si la situación entre Peugeot y Matra se precipita negativamente.

Pero los efectos serían sin duda sensibles para un programa de todo un campeonato que no puede asumir cambios sobre la marcha, cuando se aspira a un título más discutido que nunca.

G.S. (París)



NUEVO PRESIDENTE DE VOLKSWAGEN — El Sr. Carl Hahn reemplaza en la presidencia del directorio de Volkswagen a Toni Schmucker, víctima de un infarto que provocó su alejamiento en esta función.

MITSUBISHI SE INCLINA AL TURBO — No sólo destinado a la competición, el turbocompresor es utilizado en cada vez mayor medida por las grandes fábricas. Esta vez, Mitsubishi presentó en el Salón de Tokyo su nuevo modelo Cordia cuyos impulsores podrán ser 1600, 1600 Turbo o 1800. De esta forma, se suma a

RALLY PARIS DAKAR: EXTRAÑA CARRERA

Durante la semana pasada se estaban recorriendo los tramos finales del Rally Paris-Dakar, en el cual tomaron parte 474 concursantes. En el mismo, las últimas posiciones conocidas eran, al paso por Timelaouine (dejando Argelia) y luego de recorrer más de la mitad del trayecto, en la categoría **Autos**: Murreau-Marreau (Renault 20 Turbo), Marty-Cazalot (Dangel), Guegan-Sarrazin (Mercedes 280 GE). **Motos**: Rigoni (Honda 550), Vassard (Honda 550 XR), y Drobecq (Honda 550 XR).

Luego de dejar Malí, la carrera entró a Senegal, para finalizar en Dakar, su capital.

Esta fue la edición conmovida por mayor cantidad de accidentes desde que se instituyó hace cuatro años. Durante su transcurso han muerto un motociclista y una periodista del diario francés "Le Point", amén de algunos desaparecidos, entre los cuales se contó a Mark Thatcher (hijo de la primer ministra británica Margaret Thatcher) y su copiloto femenina, los que luego fueron encontrados. Gran cantidad de heridos y fracturados completan un balance poco alentador, considerando los grandes espacios por donde transcurre esta prueba, la dificultad de comunicaciones en ellos.

CARROCERIAS ROLLS-ROYCE ALEMANAS

En este mundo, cada vez más pequeño e interdependiente, las tradiciones están terminando... Durante muchos años, los componentes de cada Rolls Royce fueron exclusivamente construidos en el Reino Unido. Ahora, y teniendo en cuenta las dificultades por las cuales atraviesa la British Leyland, empresa madre de la Rolls, se decidió que las carrocerías de la marca serán construidas en Osnabruck, Alemania, por Karmann...



los vehículos de la marca que ya poseen esa solución, el Lancer y el Colt.

¿PIQUET Y REUTEMANN CON DATSUN? — Un ambicioso proyecto atesora la gente que maneja la flamante categoría de los Datsun 280 ZX con que se disputará el Cam-

peonato Argentino de Pilotos. Si consiguen autorización para hacer la primera carrera de la especialidad como parte del programa de actividades correspondiente al próximo Gran Premio de la República Argentina de F-1 (se habla de que podría ser el sábado), intentarían contratar a Nelson Piquet y Carlos Reutemann para que tomen parte de la misma.



CUADRANGULAR DE TENIS CON PILOTOS DE F-1

Otro proyecto, esta vez por parte de un canal de televisión de la Capital Federal que habitualmente transmite los principales eventos internacionales de este deporte, contempla la idea de organizar un torneo de tenis con cuatro pilotos de F-1 y transmitirlo en directo por TV. Para ello, contratarían por una buena cantidad de dólares a los que mejor juegan de los más conocidos (caso Laffite y Patrese). También se intentaría convencer a Reutemann, aunque el tenis no es su fuerte. Se habla de 1.700 dólares al primero y una escala decreciente que adjudicaría 500 dólares al último clasificado. Por esa plata, se descuenta que todos los que sean tentados aceptarán.

QUIEN ES Y QUE PRETENDE EL COMPAÑERO DE REUTEMANN ROSBERG QUIERE CRECER (Y AHORA TIENE CON QUE)

Más allá de cualquier especulación apresurada acerca del nuevo "ambiente" que contribuya a crear en Williams, el duro ascenso del flamante coequipier del santafesino constituye por sí sólo una historia ilustrativa. Y, por supuesto, sus fortalecidas expectativas actuales no resultan menos interesantes



Retornaba de su segunda sesión de test con el team Williams en Paul Ricard. Estrenaba sus treinta y tres años, pero parecía como si las alegrías de todos sus cumpleaños se hubieran juntado en ese momento, en diciembre de 1981. Y es que se había producido un cambio rotundo para la carrera profesional de Keke; pasar de un team acostumbrado a ocupar las últimas filas del grid, al más exitoso de las últimas dos temporadas: Williams. Por supuesto, Rosberg se encontraba como hechizado, pero aun así consciente de sus nuevas responsabilidades: **"Me han dado una chance en la mejor escudería de la actualidad —reflexionaba entonces— y es un deber para mí sacar provecho de ello. El equipo no compite para que gane Rosberg. De eso no hay dudas. Lo hacen para que triunfe la marca. Y yo sólo**

soy un miembro nuevo en el team. Tengo que trabajar en conjunto con ellos para llegar a constituirme en una pieza fundamental del equipo."

La historia de la súbita escalada de Rosberg comenzó con una llamada telefónica a California a fines de octubre. **"No hubo promesas cuando me pidieron que testeara el auto, pero todos presentíamos las posibilidades existentes. Yo sabía que necesitaban un piloto. Y por eso me trasladé desde California para encarar la prueba. Era una inmejorable oportunidad para mostrar lo que sabía. Ignoro por qué me eligieron a mí, pero puede haber varias posibilidades. Una de ellas quizá sea que me acerqué a Frank en todas las ocasiones en que le quedaba una plaza libre, y eso se remonta a 1978, cuando el prestigio del equipo no era el actual. Otra, pienso, es que Alan era un piloto de garra, y ellos buscaban otro similar. Creo que es una de las razones fundamentales: saber que tienen un conductor que siempre da lo mejor de sí."**

Pocos observadores habituales de las competencias de monopostos podrían negar que Rosberg tiene garra...

Sus días de F-2 se conjugan en la visión de un Chevron sobreviviente llevado con un rítmico bombeo de acelerador. Sus primeras épocas en la F-1 se caracterizaron por idéntica espectacularidad, debido a una causa similar: era la única forma de compensar un medio pobre. Por otra parte, muy po-

cos hábitos olvidarán el día en que se subió al ICI March 792: nada de exigencias súbitas de aceleración, saltos sobre los pianitos o derrapes descontrolados. Como el auto poseía buena tenida, Keke lo llevaba de manera desacostumbradamente suave. Incluso el año pasado, cuando el material usado no fue de lo mejor, el manejo resultó igualmente vigoroso, pero mucho más prolijo.

Su segunda sesión de pruebas con el team Williams se produjo a principios de diciembre: seis días, cinco motores y casi dos mil kilómetros. **"Debo admitir que nunca trabajé tan fuerte arriba de un auto. Pero así también lo disfruté. Probablemente saqué tanta experiencia sobre un F-1 en esos seis días como en los dos años anteriores. Fue fantástico. Y cometí sólo un pequeño error, al pasar por encima de un pianito..."**

Nada menos que dieciséis años le insumió alcanzar ese nivel. Desde que se unió al padre en el Karting en 1965. **"Mis padres eran rallistas. Mi padre compitió en Montecarlo '54 y mi madre ganó la copa femenina de los 1000 Lagos al año siguiente."** Pero los gastos de educación de Keke y su hermana, restringieron al padre a los karts. Y Keijo, aprendiendo pronto, fue Campeón Finlandés '66 y Escandinavo '67, y quinto en el Mundial de París en 1970.

Durante 1972, después de aprobar en once meses un curso de computación en la Escuela de Oficiales de la Armada, se inició en la Fórmula Vee, corriendo las se-

ries finlandesas y escandinavas. **"Pude ser segundo en las nacionales pero, faltando un kilómetro y medio para ganar cómodo la última carrera, me aflojé un poco, se bloquearon los frenos y me despisté. Mikko Kozarowitzky ganó las series, y yo terminé tercero... Desde esa vez, jamás volví a desconcentrarme."**

"En 1973, había trabajado todo el invierno como analista de sistemas para una empresa norteamericana y construía mi propia casa. Pero tenía dos sponsors, dos motores y la ayuda de un mecánico. Gané 15 de las 18 carreras, con dos segundos puestos y un abandono... Vencí en la serie finlandesa, la escandinava y hasta en una no oficial en Nürburgring a fin de año, con los diez mejores de cada área europea. Fui el primer piloto de Vee que bajó los nueve minutos en el Ring. Y gané dinero ese año..."

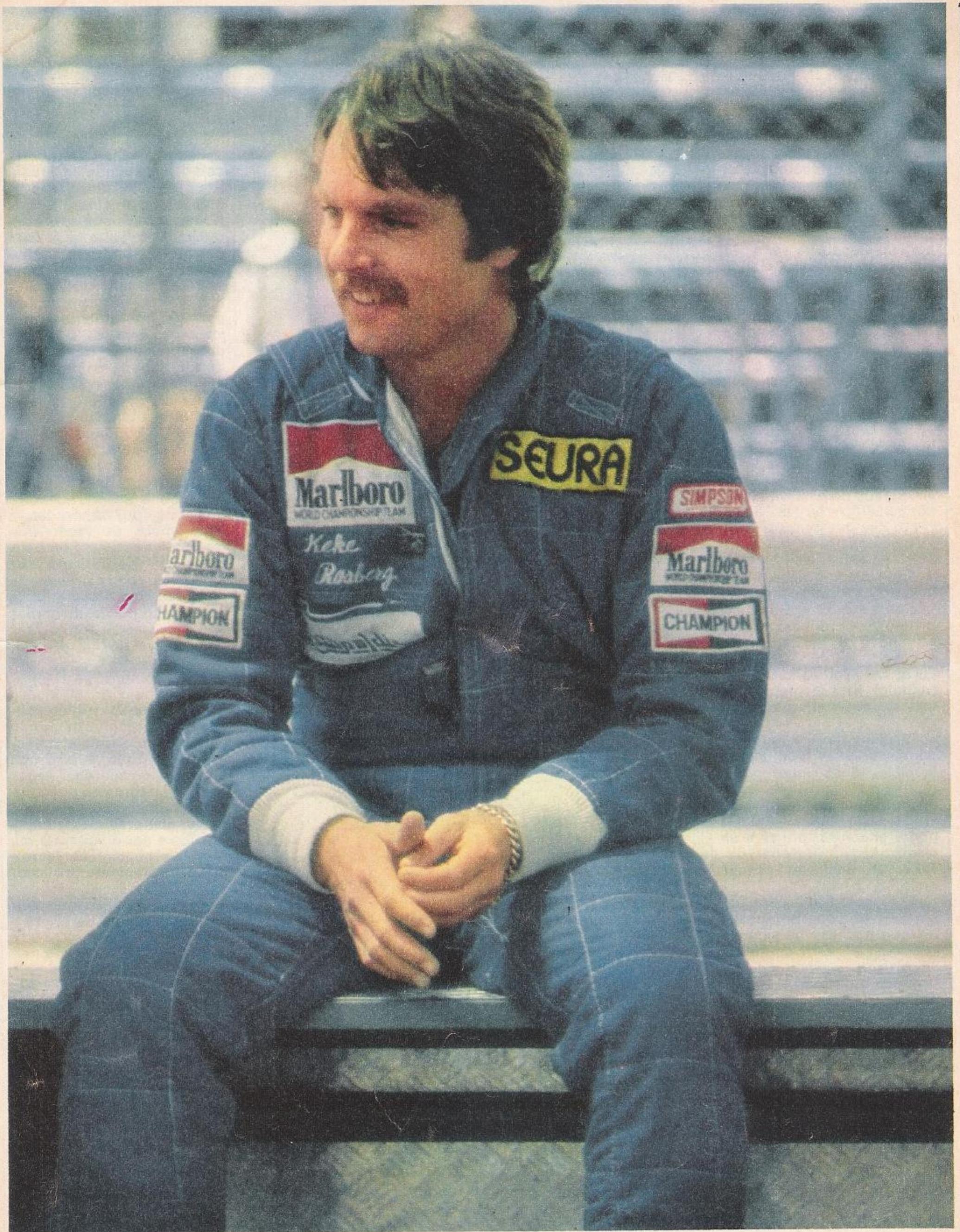
"...De modo que me convertí en un profesional. Gané la primera europea de Super Vee con un Kaimann en el Osterreicring."

También con un Kaimann, pero integrando un equipo fuerte, se adjudicó el trofeo Castrol y la serie alemana en 1975, contra los más veloces Lola ATS de Kozarowitzky y Schurti.

Y a fin de año manejó en Watkins Glen un Super Nova para Fred Opert...

Luego firmó para conducir en F-2 el Toj de Jorg Obermoser, en **"una temporada que fue desastrosa, salvo por un quinto puesto en Hockenheim"**.

A último momento, y



como "regalo de navidad", Opert tuvo una vacante y llamó a Keijo para la serie neocelandesa de F-Atlantic. La ganó, batiendo nuevamente a Mikko.

"Me uní a Fred para 1977 y 1978. Fueron tiempos muy duros. El hacía un gran esfuerzo pero estábamos totalmente subfinanciados. Y en el 78... corrimos 41 carreras en 36 fines de semana en cinco continentes. Volé 420 horas... Gané otra vez en F-Atlantic en Nueva Zelanda, hice F-2 en Europa y más Atlantic en los EE.UU., aparte de F-1 con Theodore desde Sudáfrica. Y finalmente, de nuevo F-2 en la Argentina.

"Ahora estoy mucho más tranquilo, especialmente porque no viajo tanto."

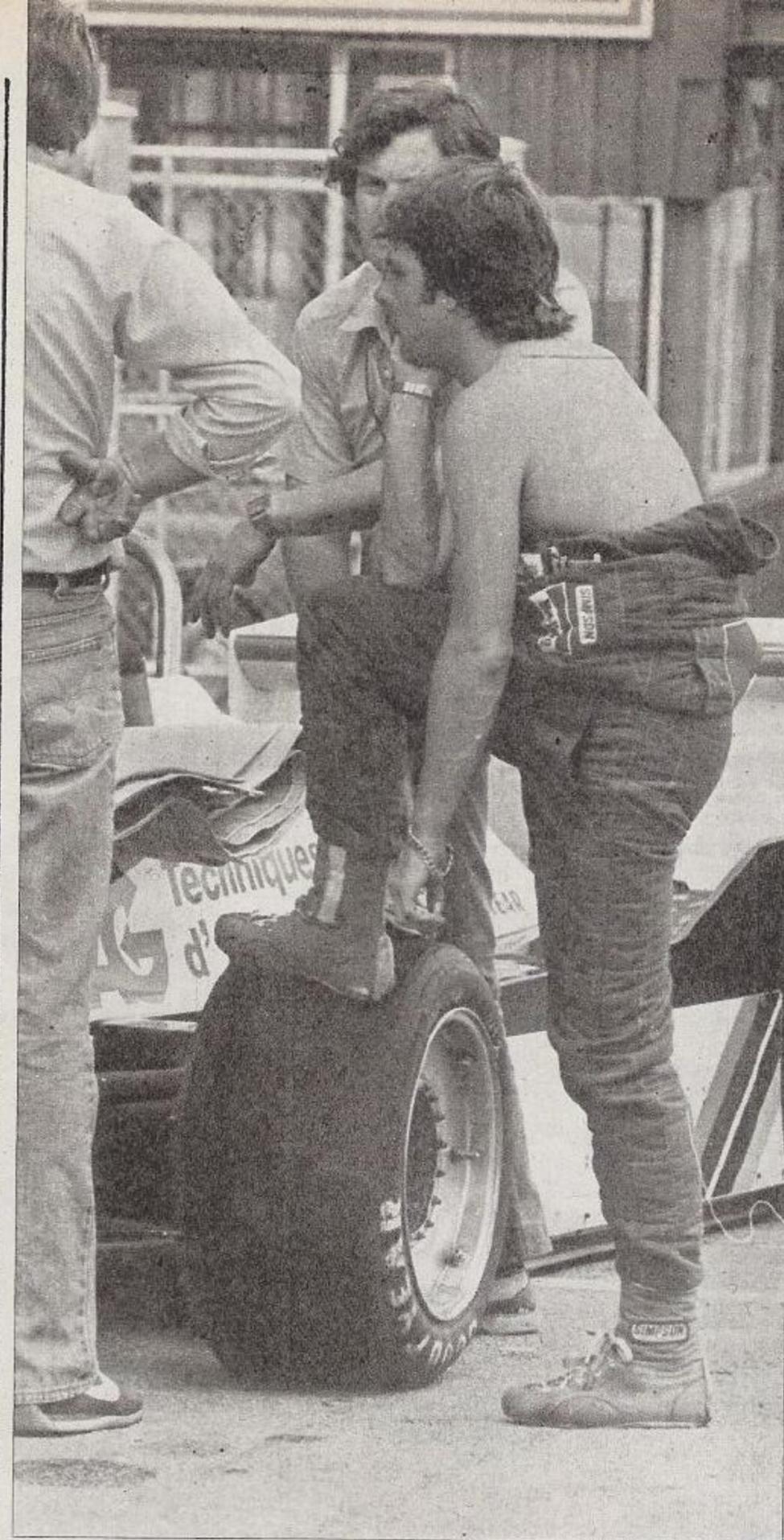
Ese año, Keke condujo tres F-1 distintos. Con el Theodore ganó el Daily Express International Trophy sin puntos en el Silverstone, apabullando en la lluvia. "Pero hay que ganar GG.PP. en agosto, no en marzo..." Más adelante, el "patrón" Teddy Yip compró los Wolf, y cuando se frustró su participación en el G.P. Británico, pilotó un ATS (con el que terminó el 78) y viajaba cuarto cuando el tren trasero... se cayó. "Al Wolf lo había 'estrenado' en Alemania, en una de mis mejores carreras.

"A fines de año mantuve conversaciones con varios teams. Pensé que podía unirme a Williams... Siempre encontré un consejero útil en Jones, y suponía que él podía encontrar en mí a un compañero inofensivo... Pero al final no obtuve nada."

Entonces, firmó para hacer Can Am con Carl Haas..., aunque apenas una semana después el team se retiró. "Pero sorprendentemente obtuve una butaca en el equipo de Paul Newman."

No obstante, antes de empezar en Can Am, Rosberg pudo subirse al ICI March de F-2. Y ganó la primera carrera, en Hockenheim. Dos semanas más tarde establecía con el 792 la pole con un increíble 7m6s7. "Igual, perdí una apuesta por una comida, ya que no batí los tiempos de los F-1."

En Can Am hubo altibajos. "Establecí la pole en todas menos una, y también



punteé en todas, pero el motor siempre se rompía..."

Cuando Hunt se retiró, Keijo ocupó la vacante en Wolf. Noveno en su "debut" en Dijon delante de Reutemann, lograba así el primer arribo del team en el año. En Zandvoort abandonó yendo cuarto. En Monza voló el motor... Walter Wolf ya "bajaba la cortina"...

Warr y Postlethwaite se las compusieron para que Fittipaldi contratara a Rosberg al comprar Wolf. "Pareció bastante bien al principio (terminé 3° en Argentina), pero luego comenzaron los problemas de dinero... En Hockenheim tuvimos el F8, un auto que prometía

pero que, al desbarrancarse las finanzas, quedó sólo en esperanza, sin más que un quinto puesto final en Imola, y un sexto lugar en la grilla de la accidentada largada de Montreal, como mejores resultados."

Para 1981, con Keke y su nuevo "team mate", Chico Serra, los F8C volvían a prometer en el "informal" comienzo sudafricano. Rosberg clasificó bien y llegó cuarto habiendo elegido "slicks" como el ganador Reutemann.

"Pensé que apuntábamos a una buena temporada. Se suponía que íbamos a tener a Sköf u otro buen sponsor... Pero Sköf nunca respondió

pese a haber prometido un contrato por dos años. Fue increíble que Peter y Emerson pudieran llevar adelante el equipo en esas condiciones."

Pero el team sobrevivió, así como la alta moral de Keke: "En una temporada como esa, cuando no se realizan tests, no dan ganas de planear la próxima carrera. No hay motivación para conducir. Uno sabe que está derrotado aún antes de llegar al circuito. Pero cuando entra en el auto, todo cambia; ya se está preparado para dar nuevamente lo mejor de sí mismo. Y esa es probablemente mi manera de ser. Sucede lo mismo que con mi carácter agresivo. Lo tengo marcado en mi interior. Si se mantuvo conmigo este año, supongo que jamás lo perderé."

¿Cómo se siente Keke con respecto a las presiones que puede encontrar en su nuevo equipo? "Ahora tengo experiencia, de modo que las presiones no me preocupan. Por los últimos dos años, viví con la presión de clasificar, de modo que la posibilidad de clasificar más alto y correr en forma más competitiva no me preocupa."

Keke comenzó ya a disfrutar el trabajo de su nuevo equipo. "Fue muy interesante cómo se planteó el trabajo en el Ricard. Como si hubiera estado todo el año con ellos. No lo esperaba. Pensé que los integrantes del equipo se habían acostumbrado a los nombres de fama, y que iba a ser difícil para mí. Pero la recepción fue increíble: sencillamente profesional."

—¿Cómo te resulta trabajar en un equipo de primera línea?

—Magnífico, porque es como yo pensaba que debían hacerse las cosas. Todos —desde el primer al último mecánico— tienen conciencia de cuál es la dirección que hay que seguir y saben que eso irremediablemente apunta al éxito. Son tan profesionales que obligan a responderles de la misma manera. Son consecuentes con lo que hacen y demuestran cierto orgullo por hacer las cosas bien.

—¿Pensás que es la mejor forma de encarar la F-1?

—Creo que es la única.

Más que personas distintas y provenientes de distintos lugares, todos parecen de la misma madre. Y en ese sentido el gran mérito es de la gente que los dirige. Ellos predicaron con su ejemplo.

—Después de las pruebas en el Ricard y aquí, ¿qué esperás de la temporada?

—Principalmente, experiencia en un equipo de estas características, y quizá (¿por qué no?) ganar. Sé que la oposición va a ser muy difícil. Hay muy buenos pilotos con experiencia y talento; además están los turbo..., pero yo puedo aportar cosas buenas, y quiero ganar...

—¿Pensás que tu estilo tendrá que adaptarse de alguna forma debido a las características del equipo?

—¿Por qué tendría que ser así? No le veo razón. Es cierto que probablemente no tenga tanta necesidad de exigirme para clasificar, y eso me lleve a hacer las cosas con más calma y prolijamente, pero esto no significará que mi estilo cambie. Además habrá momentos en los cuales deberé arriesgarme como cuando no tenía un auto bueno, y allí volveré a ser el de siempre. Creo que eso, entre el team y yo, es un acuerdo tácito. Me gusta andar lo más rápido que puedo, pero no arriesgar más de lo debido. Estropear el auto por mi culpa sería una de las peores cosas que podrían pasarme.

—¿Reutemann?

—Un profesional serio y espero que un buen "teammate".

—¿Algún rival en particular?

—Creo que para ningún piloto hay un rival específico. Todos son "enemigos"; hasta el que menos lo aparenta, en la pista, cuando tiene un auto bueno te puede dar un susto. Supongo que otros habrán pensado lo mismo y el susto se los di yo. En esto no hay sorpresas espectaculares, pero uno debe cuidarse de todos. En cada piloto hay ambición por ganar y cuando maneja está poniendo lo mejor que tiene para lograrlo,

—¿Tu ingreso a Williams te cambió la vida?

—Creo que sí. Especialmente porque el automovilismo es lo que más me importa.

—¿Alteró tu modo de ser?

—No, soy el mismo de siempre, pero estoy más satisfecho y espero estarlo aún más cuando la temporada comience.

—¿Qué te haría completamente feliz?

—No sé, quizá ser campeón, pero todavía no pienso en eso. Quiero olvidarme de cualquier especulación y pensar en todos los detalles para cumplir con lo mío de la mejor forma posible. Creo que de lograr eso, gran parte de lo que pretendo estaría logrado.

—¿Y en cuanto a algún "desafío" en particular?

—Quizá ganar en Mónaco o Brands Hatch y si se siguiera corriendo me gustaría hacerlo en Nürburgring, o las 24 horas de Le Mans. No sé, creo que ahora tengo muchas más posibilidades de ver las carreras como platos sabrosos, y como me gustaría "comer" mucho, trato de elegir lo mejor...

—Además de todo lo que nos comentaste, ¿algún deseo en especial?

—Sí, que los Williams sigan siendo tan buenos y que los turbo no lo sean tanto.

—¿Te preocupa la seguridad?

—Sí, cuando estoy fuera del auto. Arriba uno se olvida de esas cosas. Aunque desde un punto de vista más serio, creo que el tema debe ser tratado en forma más efectiva.

—¿En esos momentos de reflexión, temés por vos?

—Soy consciente de los riesgos que corro. Pero esto es lo que elegí para mí como medio de vida, como profesión. No puedo derivar mis pensamientos mucho tiempo en algo que no sea lo mío.

Indudablemente, Keijo Rosberg tiene más de un factor común con su predecesor Alan Jones. Como en parte se trasluce a través de sus respuestas, ambos son bien directos en el trato...

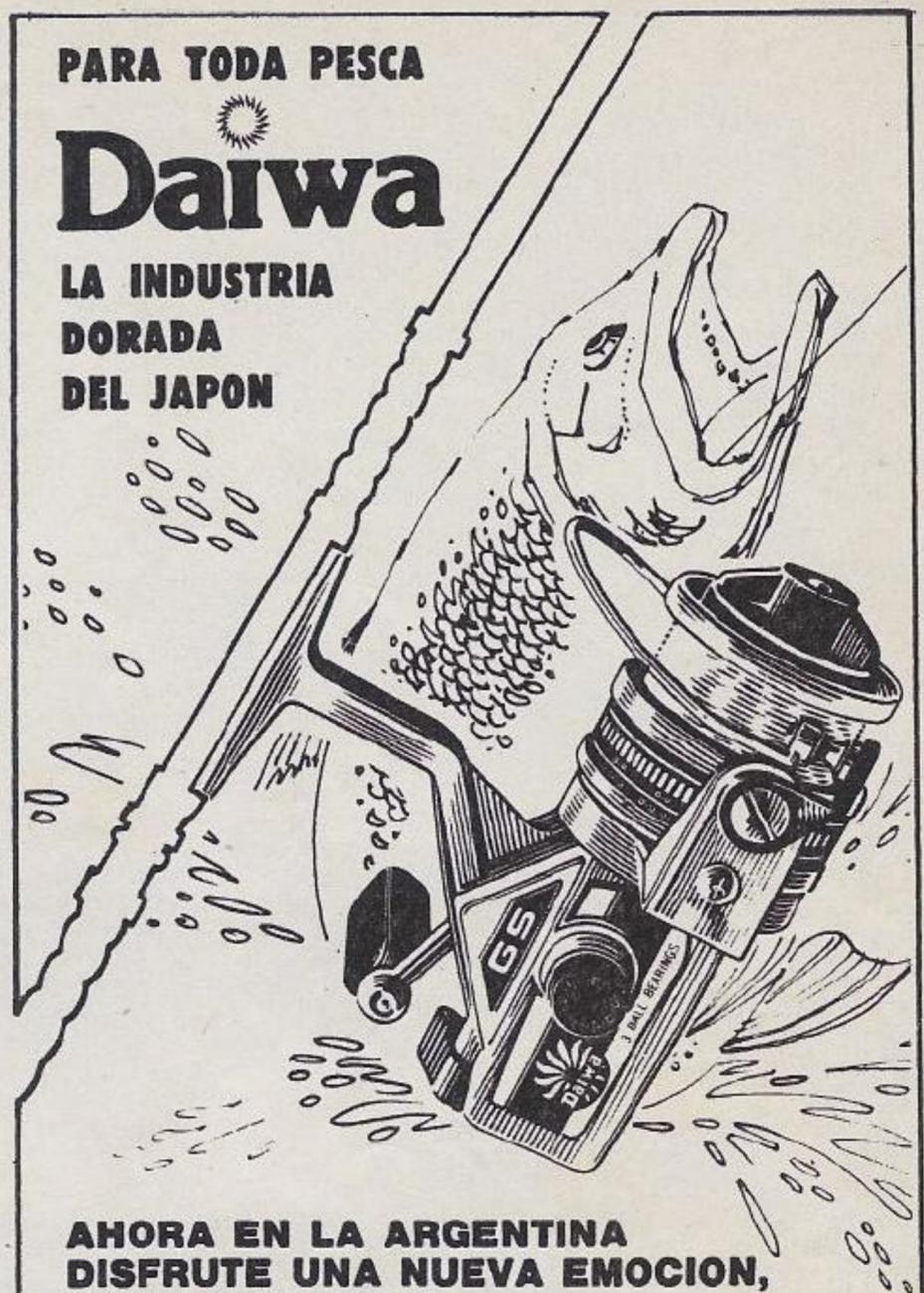
Lo evidente es que este año, finalmente, cualquier motivo de dudas acerca de su personalidad y virtudes profesionales, tendrá fuertes posibilidades de diluirse. Y Keke no parece dispuesto a desperdiciar la ocasión de que conozcamos en plenitud al verdadero Rosberg.

Ricardo Delgado
Bob Constanduros

PARA TODA PESCA


Daiwa

LA INDUSTRIA
DORADA
DEL JAPON



**AHORA EN LA ARGENTINA
DISFRUTE UNA NUEVA EMOCION,
GOCE A PLENO Y
CONQUISTE SUS MEJORES
MOMENTOS DEPORTIVOS
CON REELES Y CAÑAS DAIWA**

"DAIWA" se exhibe y vende exclusivamente en agentes oficiales: CAPITAL FEDERAL: TODOFILO, Carhué 90 - LA TRIESTINA, Nazca 2489 - ROBERTO BAZZOLD, Av. Cabildo 2978 - AFELEC, Av. R. S. Peña 607 - CASA NUÑEZ, Av. Rivadavia 2599 - ALFREDO POLLINI, M. T. de Alvear 1461 - PEZCANDIA, Paraná 59 - CASA RUBEN, Av. Sáenz 642 - MAXIMO ORTEGA, Santa Fe 4096 L 31 - CARLOS A. SANTOYANI, Av. de Mayo 838 - DIANA DEPORTES, Maipú 456 - PCIA. DE BUENOS AIRES: LA PERDIZ, Hipólito Yrigoyen 646, Quilmes - CASA DEL CAMPO, Av. Rivadavia 17532, Morón - EL CARDUMEN, Fco. González 52, San Martín - EL JABALI, Av. San Martín 2779, Caseros - JUAN SARTOR, Almafuerte 3484, San Justo - EDUNOR, V. López 197, Monte Grande - AURELIO B. PECILE, Cnel. Boer 98, Bolívar - EL PUNTUAL, S. Martín 609, Azul - RICARDO MOSCONI, Belgrano 168, S. Isidro - FLORIDA CAMPING, Av. San Martín 2497, Florida - HUMBERTO CAÑON, Brown 240, B. Blanca - BRUNO ANNIBALI, Alsina 146, B. Blanca - JORDAN B. CATENA, R. S. Peña 150, Junín - KLAROMECO CAMPING SPORT, Maipú 222, Tres Arroyos - VUOTTO Y GALLARDO, J. B. Justo 1450, M. del Plata - SAFARI, Corrientes 1931, M. del Plata - RAFAEL BOVINO Y CIA., Av. Luro 5302, M. del Plata - ROBERTO MENCHINI, Caronti 339, B. Blanca - LUIS CASSOLA, Av. R. S. Peña 88, Benito Juárez - JOSE VARELA, Aristóteles del Valle 436, Pehuajó - PCIA. DE CORDOBA: CARLOS DI BENEDETTO, Lima 82, Córdoba - PCIA. DEL CHACO: CASA GABARDINI, Pte. Gral. Roca 201, Resistencia - BORRAS Y CIA., 25 de Mayo 437, Resistencia - DISTRIBUIDORA TARZAN, Av. 25 de Mayo 326, Resistencia - RIO TEUCO, 9 de Julio 259, Resistencia - PCIA. DEL CHUBUT: CASA ABAD, 25 de Mayo 866, Trelew - PCIA. DE ENTRE RIOS: FERRETERIA PIERRESTEGUI, Urquiza y C. Gardel, Concordia - TERCENIO HNOS., Alem 886, Paraná - PCIA. DE JUJUY: TIEMPO LIBRE, Salta 929, Jujuy - FRANCISCO ZAMAR Y CIA., Av. Libertad 413, Lib. Gral. S. Martín - PCIA. DE MENDOZA: SAFARI, Chile 139, S. Rafael - YAMASHIRO ARMAS, Bandera de los Andes 4222, Guaymallén - PCIA. DE RIO NEGRO: MARTIN PESCADOR, Av. San Martín 235, Bariloche - PCIA. DE SANTA FE: ARMERIA LAS COLONIAS, Tucumán 2688, Santa Fe (Agente oficial para toda la Provincia) - SAVAGE DEPORTES, Entre Ríos 966, Rosario - PCIA. DE SALTA: ARMERIA BASALO, San Martín y Florida, Salta - LA CASA DEL PESCADOR, San Martín 1302, Salta - PCIA. DE TUCUMAN: JULIO CESAR HERMES: Santiago 799, Tucumán - PILLON PESCA, San Martín 1382 Loc. 3, Concepción - HECTOR A. GEREZ, 24 de Septiembre 1939, Concepción - PCIA. DE CORRIENTES: JUAN UNGER E HIJO, Mendoza 830, Corrientes.

SE DISPUTARA
**UNA NUEVA
AS**



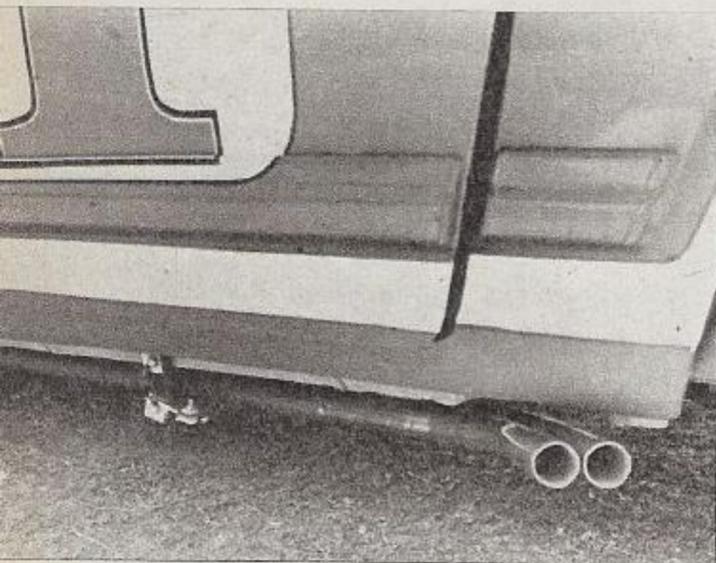
**ASI SERAN LOS DATSUN CON QUE
EL CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS**

A CATEGORIA SE OMA AL FUTURO

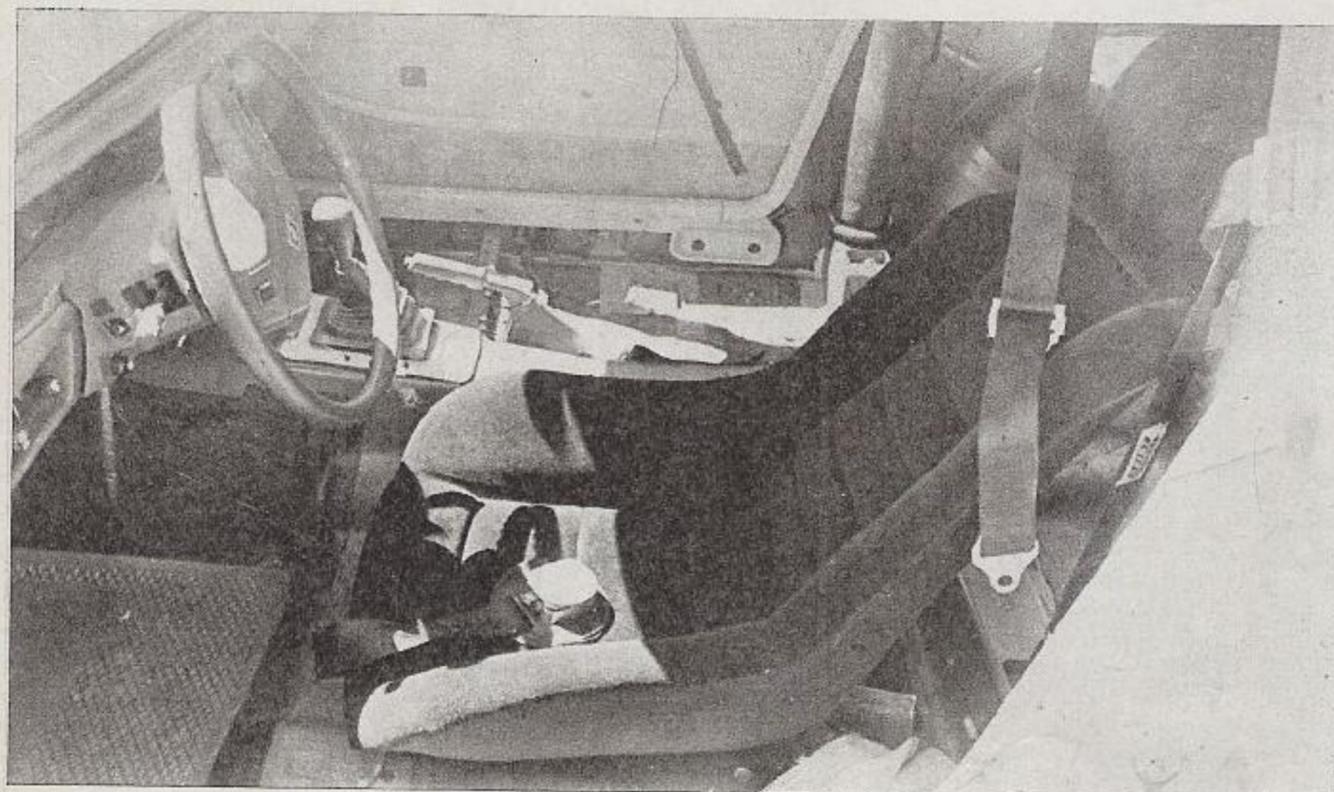


Una veintena larga de autos iguales conducidos, en su mayoría, por varias de las figuras más salientes que dio el automovillismo argentino durante los últimos 15 años, conforman la base de lo que se llamará Campeonato Argentino de Pilotos. Aquí le mostramos en detalle a uno de los Datsun 280 ZX coupé modificados que integrará el plantel de la flamante categoría

“La idea básica es que todos los autos sean exactamente iguales. Sin posibilidades de preparación u opción de cualquier tipo”. Eso nos comentaba hace casi dos meses Carlos Pairetti, cuando hablábamos de la nueva categoría que impulsaban entre él, Jorge Cupelro, Paco Mayorga y el “Nene” García Veiga. Pero todavía faltaba para que el proyecto se concretara. Hoy, en cambio, ya es una realidad. Cerca de una quincena de coupés Datsun 280 ZX “modifié” ya listas y entregadas a sus respectivos dueños y el logro de la fiscalización del Automóvil Club Argentino, son sólo una muestra de la febril actividad en que se hallan sumergidos.



La trompa es desmontable hacia adelante (arriba) y conserva espacio para los faros, aunque allí se pondrán sendos "capuchones" que continuarán la línea. Los caños de escape (izquierda) fueron reemplazados por otros fabricados especialmente. En el interior (abajo) fueron quitados por los elementos de confort, hasta los asientos mismos. Por último, la jaula antivuelco que está a espaldas del piloto. El instrumental es original. No así la butaca ni el cinturón de seguridad.



Por eso, porque ya no se trata sólo de "ganas" de hacer, sino de realidades, se imponía mostrar en detalle las modificaciones que tienen los autos que usarán con respecto al modelo standard. Sin embargo, para nosotros eso no era suficiente, así que fuimos también a probar la performance, comparándola con una coupé "standard-standard". Pero vayamos por partes.

Tulio Crespi fue el encargado de realizar las modificaciones. En su ya legendario reducto de Santos Dumont y Montenegro la actividad es incesante. "Estamos haciendo casi un auto por día", afirma. Junto a su hermano "Nenín" está dedicado prácticamente "full-time" a esto, dejando un poco de lado otras cosas. "Ahora es un momento muy especial ya que hay que hacer todo de cero, —reconoce—. Pero más adelante, sólo habrá que mantener lo ya realizado".

Tulio nos resumió todos los trabajos que se hicieron.

"Lo más importante es la trompa, que reemplaza a los guardabarros delanteros y el capot. Es de fibra de vidrio, lo que nos permite ganar una buena cantidad de kilos. Tiene canalizaciones para refrigeración de frenos y el radiador. Igualmente, pensamos agregarle un radiador de aceite. Está diseñada de forma que elimine la mayor parte de la resistencia aerodinámica, ya que estos autos no tienen, por ejemplo, la potencia de un TC 2000 o un TC grande, y queríamos restarles la menor cantidad de caballos posibles. De todas formas, la trompa tiene un labio inferior que "carga" aerodinámicamente. Luego, el alerón, que diseñamos especialmente, también incide en alguna medida. La idea era que el auto quedara balanceado lo mejor posible, y que sea fácil para manejar.

"Por otro lado, quitamos muchas cosas del habitáculo. Asientos delanteros y traseros, alfombras, aire acondicionado, consolas varias, radio y pasacassettes, cinturones de seguridad. Así que ahí también alivianamos mucho. Además, todos los vidrios fueron reemplazados por plásticos menos el parabrisas, que quedó original. Las butacas las hacemos nosotros (una por auto solamente) y los cinturones de seguridad son tipo fórmula, de cinco hebillas.

"Por otro lado, se cambió el caño de escape (no el múltiple) y en lugar del original pusimos uno de Cañossilen, quien también se encargó de la jaula antivuelco, que resguarda desde la espalda del piloto hasta atrás. Estudios americanos sobre el tema determinan que la parte delantera de la jaula prácticamente es inútil. Los instrumentos serán los originales; bastante completos, ya que tienen cuentavueltas, presión de aceite, temperatura de

agua, voltímetro, todos ellos con agujas. Los neumáticos serán Fliter —similares a los que usa el TC 2000— y las llantas estilo Ruedas de 7 pulgadas. En algunos casos, como un circuito semipermanente muy extenso, se usarán los Bridgestone, que tienen una pisada algo mayor.

"Los amortiguadores serán para todos los mismos y acortamos los resortes originales, bajando el auto en unos 10 cm con respecto al standard, por lo que quedó con comba negativa, así que ni siquiera será necesario tocar nada de la suspensión.

"Por el lado de la mecánica, el motor tendrá sellos que deberán quedar intactos. Sólo se permitirá regular válvulas o limpiar el circuito de inyección de combustible. También la caja y el diferencial serán sellados, al igual que la caja negra que controla la inyección. En general, todo lo permitido será regular, siempre que no comporte una modificación. Así se mantendrán todos los autos iguales. El tanque original queda, igual que todo el sistema de luces. En total le quitamos unos 290 kg, quedando en un peso de 1.050 kg."

EN LA PRACTICA

Una vez que Tulio nos contó todo esto, combinamos con Paco Mayorga para comparar la performance de su auto ya "preparado" con la de una coupé 280 ZX standard, gentilmente cedida por Marubeni Maquinarias, a los efectos de esta nota. Así pues, rumbeamos con los dos autos, Paco, Jorge Maggi y Rubén Espinal hacia Solís, donde realizamos todas las pruebas de aceleración y velocidad máxima. Tenemos que aclarar un punto importante antes de pasar a las cifras. La coupé standard tenía bastantes kilómetros más que la de Paco. Además, ésta aún no había sido "bajada", por lo que su despeje era casi el original. De todas formas, la comparación era válida.

Así que conectamos el Correvit-L (ese aparato que tenemos con un enanito adentro muy rápido para las matemáticas) y nos largamos. En **aceleración**, la "preparada" tardó **10s57/100** y la standard, **11s34/100**, para llegar desde 0 a 100 km/h, ambas con dos personas a bordo. Quizá con neumáticos Fliter —de menor pisada— el tiempo varíe en escasa medida. La velocidad máxima, en cambio, se ve algo favorecida al usar los neumáticos Bridgestone japoneses. En esa prueba, la de Paco tardó **17s57/100** para los **mil metros lanzados**, equivalentes a 204,912 km/h a 5.000 RPM en 5ta. La standard, en cambio, demoró **17s93/100** para la misma distancia que, traducidos, son **200,77 km/h**.

Si bien las diferencias logradas no

son muy grandes, debe recordarse que los motores no tienen ningún tipo de preparación, o "toque" mágico. Son rigurosamente standard, al igual que la caja y el diferencial. Pero las cifras muestran que la performance, sin ser eminentemente "da corsa", es interesante. Se debe considerar también que el 280 ZX es un auto diseñado en 1969, sin pretensiones de verdadero Gran Turismo, 170 HP SAE, inyección electrónica L-Jetronic, árbol de levas a la cabeza y 1.305 kg (originalmente) son las principales características técnicas.

De todas formas, lo más interesante está por venir. Cuando estos 22 "neones" traten de doblar al mismo tiempo, darán, como saben (y supieron hacerlo) un espectáculo inolvidable, que servirá no sólo para interesar al público en esta categoría sino también para reactivar a la actividad nacional, tan necesitada últimamente.

Eduardo Enrique Neira
Fotos: Luis Gemelli

**El accidente
puede ser culpa
de otro.**

**Usar el cinturón
de seguridad es
responsabilidad
suya.**

Las estadísticas son claras.

El cinturón de seguridad reduce un 60% los accidentes fatales en choques. El 75% de las lesiones en la cabeza tienen como causa el golpe contra el parabrisas.

Los cinturones de seguridad deben mantener a la persona inmóvil

**NYLON
DUCILO**

ante un impacto. Los fabricados en el país con nylon Ducilo, según normas IRAM, satisfacen este requerimiento.

Pienze, la responsabilidad es suya.



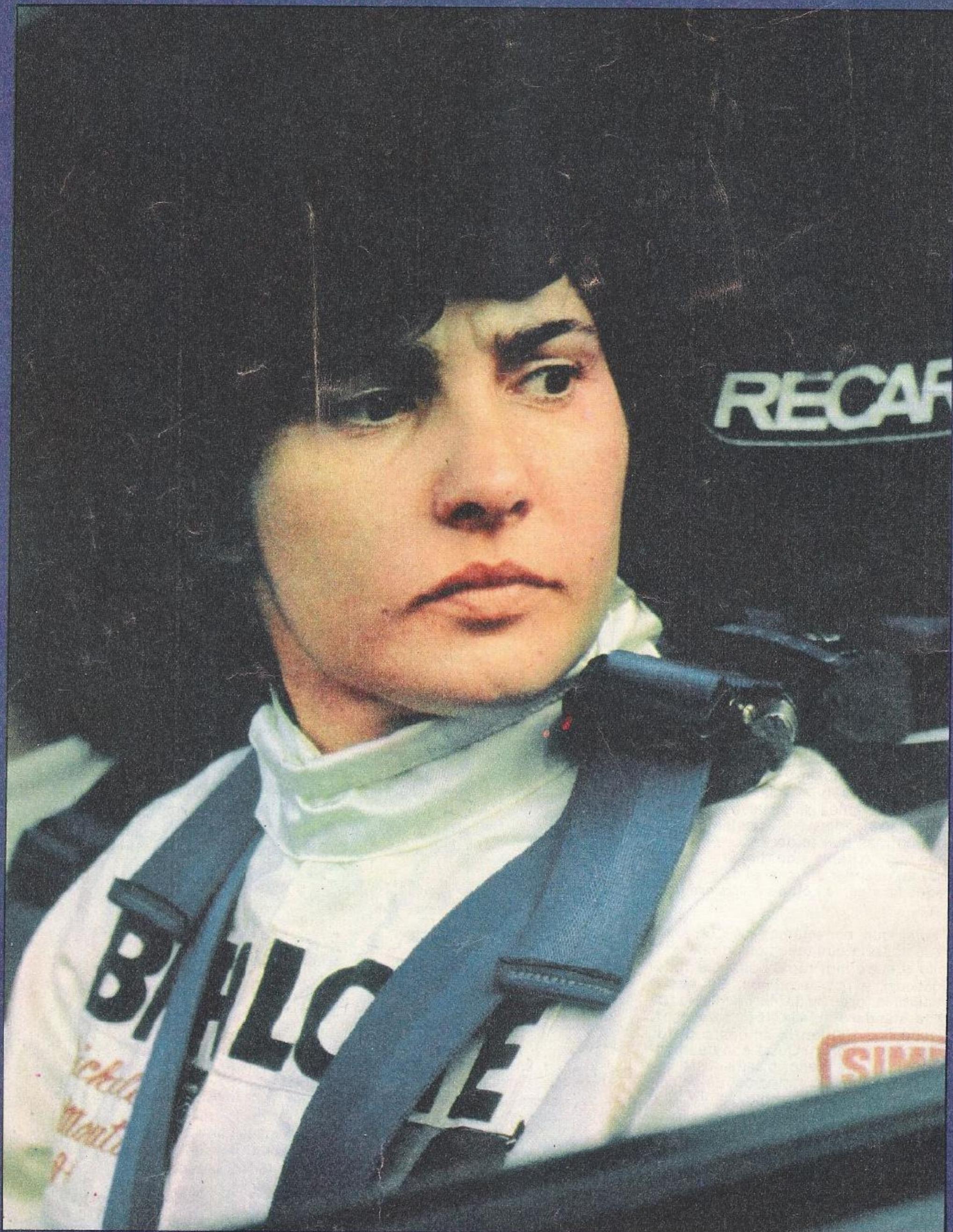
REFLEXIONES DE LA UNICA MUJER QUE GANO
UN RALLY "MUNDIAL"

MICHELE MOUTON, "MADEMOISELLE RALLY"

Es la mujer más exitosa que se recuerda en el automovilismo, coronando ocho años de rally con una victoria en San Remo, frente a los mejores pilotos de la categoría. Sin embargo, sólo aspira a ser considerada como "un piloto", más allá de su sexo. Debutó en 1973, corrió con Alpine, Porsche, Fiat Abarth y actualmente lo hace con el "monstruoso" Audi Quattro

Seria, concentrada, Michèle Mouton se apresta a largar en San Remo. Y allí, con el Audi Quattro oficial aclaró por qué es llamada como reza el título de esta nota.





Que el automovilismo es un deporte eminentemente masculino, a nadie le cabe duda. Fueron (y son), muy pocas las mujeres que se "animaron" a probar suerte en cualquier rama de esta actividad y, muchas menos aun, las que lograron destacarse por algo más que su obvia condición femenina. Una lista tentativa quizás debería integrarse con María Teresa DeFilippis, Isabel Haskel (casada con Alejandro De Tomaso), Ewy Rosqvist, Pat Moss, Divina Galica, Lella Lombardi, Marie Claude Beaumont, Janet Guthrie... Cada una de ellas, en distintas épocas, circunstancias y categorías, tuvo actuaciones destacadas. Pero ninguna logró imponerse en una carrera de campeonato mundial o similar. Estuvieron "ahí" en algunas ocasiones, pero nada más. Claro. Esto, hasta que "llegó" Michèle Mouton.

Francesa, treinta años, nacida en Grasse el 23-6-51, mostró finalmente en 1981 que sus aspiraciones (y capacidad para llevarlas a cabo) superaban con holgura el ganar una "copa de damas" ocasionalmente.

"Comencé en 1972 como navegante en un Alpine A110. Pero yo quería manejar. Siempre me habían gustado los autos y apenas tuve la oportunidad la aproveché. Los estudios que seguí y terminé en aquella época estaban dirigidos para ayudar a los niños discapacitados, pero los autos me llevaban todo el tiempo. Mi padre... bueno, mi padre es algo especial. No intentó en ningún momento hacerme cambiar de idea. Y además, me dijo: "Bien, si tanto te gusta el automovilismo, yo te voy a financiar una temporada. Pero si al cabo de un año los resultados no aparecen, dejás esto para siempre". Dicho y hecho. Compré un Alpine A110 y empecé..."

Los resultados aparecieron. En 1973 corrió algunos rallies por los campeonatos francés y europeo, pero igualmente no dejaba de ser (para sus rivales masculinos), una niña con gustos muy particulares.

Fueron pasando los años, y esa "niña" se fue transformando, lenta, pero muy seguramente, en un hábil piloto. Al A110 lo siguió un A310 con el cual ganó su primer campeonato, siempre en rallies, el Europeo de damas. Luego, hubo un Porsche 911 hasta que, con el apoyo de Fiat Francia, se encaramó sobre un verdadero "aparato": un Fiat 131 Abarth. Dedicada fundamentalmente al torneo europeo, entre 1976 y 1979 acumuló dos victorias (España 1977, Tour de France 1978), cinco segundos puestos y cinco terceros. Definitivamente, ya era "un" piloto temido por muchos y considerado por todos.

"Para mí, las carreras son como un compartimiento estanco de la vida. La inmensa mayoría de mis amistades, por ejemplo, nada tienen que ver con ellas, salvo una rara excepción. Aunque, por supuesto, el solo hecho de



Sus comienzos los hizo en el campeonato francés y europeo con un Alpine A110 y un A310

correr en un medio tan competitivo y difícil, haya cambiado rasgos de mi personalidad. Quizá no sea tan espontánea algunas veces, pero se supone que algún precio hay que pagar ¿No?"

Sin embargo, ser mujer, y por ende "un bicho raro" del ambiente puede ser un buen argumento en la siempre difícil búsqueda de sponsors. "Una mujer, en mi caso, consigue los mismos contratos que puede tener un hombre, y bastante favorables. Pero yo no corro por dinero, y el hecho de que actualmente sea piloto profesional no significa que no lo haría —si fuera necesario— de forma amateur. Corro porque me gusta... y mucho."

Admite que su forma de correr en rally no es la misma que emplean generalmente los hombres. "Pienso que lo hago de manera diferente. Creo que siempre corrí aplicando las características propias de la mujer: regularidad, reflexión, organización. Por lo general hago "mi" carrera sin preocuparme por los demás... Pero éste no sólo es un don femenino; más bien lo poseen los profesionales y quienes están seguros de sus posibilidades y medios..."

A través de los años, fue demostrando, como decíamos, más y más cualidades mientras se afirmaba. Los pasos sucesivos finalizaron en 1981, con la firma de un contrato con Audi Motorsport, para participar en el debut del que haya sido, probablemente, el auto de rally más revolucionario en mucho tiempo. Los potentes Quattro, nacidos en 1980, luego de una larga y fatigosa experimentación, estaban listos para recibir a Hannu Mikkola (nada menos...) y... Michèle Mouton. 340 HP, doble tracción, turbo, inyección, la receta era prometedora y el compromiso aumentaba en consecuencia. El comienzo fue poco amable para con ella. Pocos kilómetros después de largar su primer rally con la novedosa herramienta (el de Montecarlo, desde París) una cañería de nafta provocó su

prematureo y muy lamentado retiro. Pero Mikkola se encargó de mostrar el indudable potencial del Quattro.

En Portugal, las cosas empezaron a marchar, y el cuarto puesto de Michèle daba la pauta de que el triunfo estaba cerca. Muy cerca... Al ganar el tramo clasificatorio del rally de Acrópolis, meses después, se transformó en la primera mujer que punteaba un rally por el Mundial. Y allí parecía que una nueva colocación de honor la esperaba. Hasta la desclasificación masiva del team Audi por parte de los comisarios técnicos, por no cumplir un requisito reglamentario que afectaba la refrigeración. El Tour de Corse, un nuevo abandono. En Finlandia, el 13º, con multitud de problemas mecánicos escasa adecuación para competir con los escandinavos en su propio terreno.

"A San Remo el equipo fue con los autos "mixtos" en su suspensión. Los tramos de asfalto y tierra hubieran requerido un tratamiento "especializado", pero cambiarla completa demora tres horas y media, y era demasiado tiempo... Los rivales más enconados fueron Röhr, Mikkola, Vatanen y un jovencito italiano, de sólo 22 años, Michel Cinotto. Fue un rally duro, y en un momento, antes de largar la última etapa, tuve una crisis de nervios después de haber estado al límite o casi, toda la carrera, una pinza de frenos rota provocó también la rotura de un semieje, dejando casi en cero toda la ventaja que había acumulado. En ese momento quedé completamente desmoralizada, pero al día siguiente, cuando tuve que atacar a fondo, lo hice y mantuve la diferencia". Su victoria provocó un revuelo en Europa y particularmente en Francia. "¿Una mujer ganando un rally por el campeonato mundial? Imposible". Pero es así no más, y ello comporta un enorme mérito. "No aspiro a convertirme en abanderada del movimiento feminista ni nada parecido. Lo único que quiero es que se me considere como un piloto de rally, que eso es lo que soy al fin y al cabo."

Actualmente, Michèle Mouton vive en Roquefort Les Pins, cerca de la Costa Azul, con Claude. Su casa es tipo provenzal, amueblada con antigüedades. En la puerta hay dos Audi, un Quattro azul metalizado y un '80 verde. Sin embargo, allí se la encuentra en pocas ocasiones. La mayor parte del tiempo la pasa "haciendo" hojas de ruta, planes, o corriendo. Pero esta vida se acabara cuando tenga un hijo —reflexiona, mujer al fin—; entonces dejaré todo para dedicarme a él. La familia es lo más importante de todo".

Pero ese momento todavía no llegó. Y mientras, Michèle Mouton es "el piloto más lindo del Mundial de rally", mientras encara una nueva temporada en uno de los torneos más exigentes del mundo.

E. E. N.

ELECCION MISS SIETE DIAS 1982

Ahora internacional, el Concurso que consagró a cien estrellas vuelve, como todos los veranos, para buscar a las más lindas de Argentina, Paraguay y Uruguay.

Lugares donde se reciben inscripciones:

Capital Federal y Gran Buenos Aires:
Editorial Crea S.A., Av. Belgrano 624,
7º piso, Capital Federal.

Zona Cuyo: Dinámica
Publicitaria, Espejo 183, 4º,
of. 38, Mendoza.

Zona Centro: Diario Tiempo de
Córdoba, Santa Rosa 189, Córdoba; y
Dirección de Turismo,
Villa Carlos Paz, Córdoba.

Zona Litoral: Sr. Francisco Farrugia,
Entre Rios 308, 6º P, Rosario, S.Fe.; y
Canal 5, Av. Belgrano 1065, Rosario, S.Fe.
Uruguay: Diario "El País -



Mundocolor", Guareim 1287,
Montevideo, Uruguay.

Paraguay: Yacht y Golf Club del
Paraguay, Ita Enramada, Paraguay
Zona Patagónica: Canal 7, Blandengues
225, Bahía Blanca, Bs. As.

Zona Noroeste: Aerolíneas Argentinas,
Caseros 475, Salta.

Zona Sudoeste: Boite "Cerebro", Av. Juan
M. de Rosas 406, Bariloche, Río Negro.

Zona Atlántica: Complejo Piletas Punta
Iglesia, Bvd. Marítimo 1602, Mar del
Plata, Bs. As.

La Gran Final del Concurso Miss Siete
Días 1982, se llevará a cabo en los
estudios de ATC, Canal 7 de Buenos
Aires, durante la emisión de "Show
Fantástico", el 13 de marzo de 1982.

Condiciones, premios, ficha-cupón de
participación y otros detalles, en todos los
números de revista SIETE DIAS.

AUSPICIA



Coppertone®

BRONCEADOR

**SIETE
DIAS**

**AEROLINEAS
ARGENTINAS**

TRANSPORTADORA OFICIAL

Guía de la Literatura

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



Nuestro recomendado:

¡UNA HISTORIA REAL!



EL ESPIA DORADO

SOLO \$ 55.000.-

de Derek Robinson.

Una sátira del espionaje que muestra la otra cara de la guerra, el comercio, la alegre intriga y sus costados insólitos, en una trama de alto nivel humorístico y diálogos chispeantes que usted no podrá abandonar hasta la última página.

446 páginas divertidísimas

CONSIGALO EN SU LIBRERIA HABITUAL.

O en...

PCIA DE BUENOS AIRES

ARCO IRIS - 9 de Julio 85 Loc. 56 - Bernal
ATENEA - Belgrano 2635 - Olavarría
A. y O. BARCA - Av. Soarez 80 - Chivilcoy
BEATRIZ - O'Higgins 1456 - Florida
ATENEA - Diag. 80 N° 1010 esq. 49 - La Plata
CASA BEGUI - Stegmann 686 - Cnel. Pringles

Solicítelo también por correo enviando este cupón a:

CLUB DE LETRAS - C.C. N° 386 - (1092) Correo Central.

Solicito el libro: EL ESPIA DORADO. Adjunto cheque/giro postal a la orden de EDITORIAL CREA S.A. por \$..... - más \$8.000-para gastos.
NOMBRE:.....
DIRECCION:.....
PROVINCIA:.....
C. POSTAL:.....

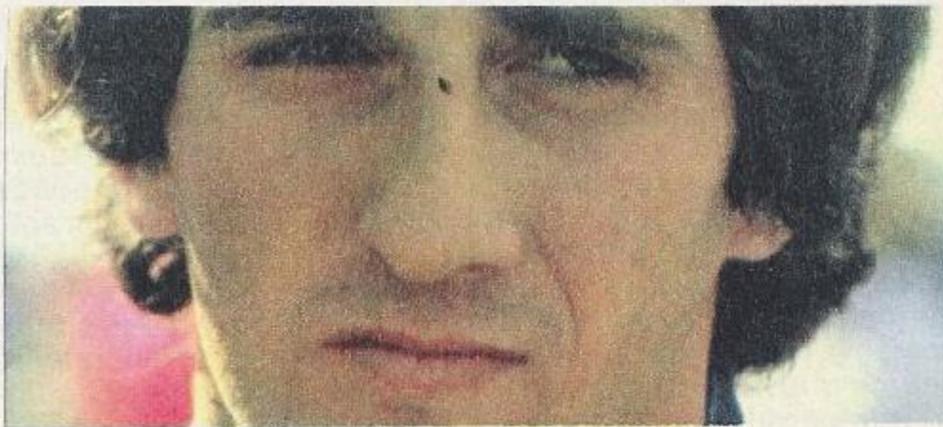
NO ENVIE DINERO

VENTAS E INFORMES A LIBRERIAS:
Belgrano 624 - 5to. piso - (1092) Capital.

CASA MORONI - Sarmiento 270 - Rivadavia (América)
CASA ROVIRA - E. Violante 139 - Ameghino
CASA ESTEVEZ - Calle 27 N° 484 - Mercedes
DON QUIJOTE - Gral. Rodríguez 793 - Tandil
EDICIONES NUEVA ERA - Galería Centenario L. 5 - Aguirre 135 - Bragado
EDITORIAL ESCUELAS ARGENTINAS - Av. Rivadavia 16176 - Haedo
EL CONDOR - Av. 9 de Julio 74 - Carlos Casares
EL MONJE - Alsina 285 - Quilmes
EL QUIJOTE - Belgrano 1289 - San Miguel
IRIS - Velez Sársfield 4498 - Munro
JUVENILIA - Calle 49 N° 539 - La Plata
LA CASA DE ESTELA - Rivadavia 13956 - Loc. 35 - Ramos Mejía
LAR - España 196 - Lomas de Zamora
LA PILARICA - Independencia 2972 - Carapachay
LA RECOVA - H. Irigoyen 430 - Castelar
LA REVISTERIA - San Martín 301 - T. Lauquen
LA SIRENA - Mitre y Sarmiento - Cnel. Suárez
LA "U" DE MORON - Cabildo 131 - Morón
LIBRACO - Calle N° 667 - La Plata
LIT - TEX - Lavalle 15 - Bragado
LIBRERIA SANCHO - Hipólito Irigoyen 760 Pehuajó
MARCIANO - Belgrano 207 - San Isidro
MI BOLICHE - Rivadavia 236 Loc. 1 Quilmes
L.B.L. - J. F. Kennedy 375 - Rojas
ORTELLI - Pellegrini y Rivadavia - Chivilcoy
RAYUELA - A. Argentina 2553 - Martín Coronado
SAMAY HUASI - Eduardo VII 1453 - Hurlingham
SARMIENTO - Rivadavia 341 - Quilmes
SCHILLER - Ameghino 786 - Zárate
VILLAR - Gral. Pinto 623 - Tandil

**ACTUALIDAD
DE LA SEMANA**

PARABRISAS



**TODO EL G.P. DE
SUDAFRICA DIA POR DIA**

JUEVES 21
LA HUELGA

EL DIA QUE LOS PILOTOS DIJERON BASTA

La actividad en pista prevista para el jueves, fue repentinamente suplantada por ásperas polémicas y febriles negociaciones a raíz de la inesperada huelga declarada por los pilotos. En esta nota, todos los detalles del problema; desde las causas que lo provocaron hasta su desenlace, pasando por los más insólitos entretelones

Eccelestone en diálogo con abogados, Balestre decidiendo suspender para siempre a todos los pilotos de Fórmula Uno, los organizadores listos a embargar los autos para cubrirse económicamente si no había carrera, los pilotos encerrados en un hotel sin presentarse a correr y durmiendo incluso, en una gran sala transformada en dormitorio de emergencia, para evitar que los constructores pudieran tomar contacto por separado con algunos de los menos decididos a llevar la llucha hasta el fin...

Toda esa serie de hechos casi increíbles, fueron nada más que una mínima parte de lo que sucedió en Sudáfrica a partir del miércoles 20 y que brindaron, una vez más, en el comienzo del campeonato, la impresión de que la Fórmula Uno vive en una crisis subterránea permanente, que sólo será superada el día que alguien más capaz o con más sentido común que el evidenciado por Jean M. Balestre, logre moderar por fin los

afanes de poder absoluto que jamás abandonan a Bernie Ecclestone. El trasfondo de todo lo que pasó en Kyalami, es por lo tanto uno solo: el de la anarquía que puede llegar a prevalecer durante todo un fin de semana de carrera, precisamente porque la FISA no está en condiciones de ejercer un auténtico rol de gobierno del automovilismo deportivo.

Extrañamente reconciliado con Bernie Ecclestone, luego de haber sido enemigos acérrimos, Jean M. Balestre pensaba, acaso, que la alianza entre el presidente de la FISA (porque la FISA no es hoy en día, nada más que Balestre, realmente hablando), con el grueso de los constructores, permitiría tomar decisiones a voluntad. La sorpresiva rebelión de los pilotos, provocó una reacción enfurecida entre la FOCA y la FISA, y se prometieron castigos definitivos... Para revocar un día después todo lo dicho y firmado, porque finalmente tampoco hay Fórmula Uno sin los pilotos capaces de manejar los au-

tos y atraer a las multitudes. Olvidando por completo la moderación y el sentido común —dos elementos esenciales para el cuerpo gobernante—, la FISA dejó crecer un enfrentamiento ridículo y peligroso que, para colmo, no está ahora definitivamente terminado aunque se haya corrido el GP de Sudáfrica.

LA HISTORIA DE LA SUPERLICENCIA

La mecha de la bomba fue la novedosa superlicencia de Fórmula Uno, flaman-te vástago de las elucubraciones entre miembros de la Comisión de Fórmula Uno de la FISA (entre los cuales obviamente está Ecclestone), y que los pilotos debían firmar obligatoriamente antes de comenzar el campeonato 1982 en Kyalami. Esa firma debía estamparse al pie de un pequeño reglamento de siete puntos que virtualmente ata de pies y manos a los pilotos frente a la FISA por un lado y al team que los emplea por el otro. Cuidadosamente redactados —mu-

chos adivinan allí la mano de Max Mosley—, esos siete puntos son en realidad una forma legal de impedir que los pilotos ejerzan la menor crítica, la menor presión y ningún tipo de reacción legal frente a cualquier circunstancia que pueda producirse durante el desarrollo del campeonato de Fórmula Uno. ¿Qué hay detrás de los siete puntos? La respuesta es simple y puede resumirse así: 1) Reducir el margen de acción individual de los pilotos para negociar sus propios contratos con los equipos, de modo tal de evitar —por parte de los constructores— situaciones de negociación que derivan en contratos de alto costo como el de Lauda con McLaren o el de Reutemann con Williams, por ejemplo. Con un control más estricto sobre las acciones legales que pueden eventualmente llevar a cabo los pilotos. Los constructores reforzarían su posición rumbo a una Fórmula Uno regida por parámetros más estandarizados, entre los cuales los equipos que contratan, preferirían negociar de modo global, todos los ingresos que pueden atraer en forma de propagandas, evitando que los pilotos —y sobre todo las grandes vedettes— negocien con sponsors por su cuenta (caso Niki Lauda recientemente). 2) Asegurándose contratos exclusivos con los pilotos, evitar también las interminables conversaciones que se llevan a cabo durante el año planeando la temporada siguiente, que derivan en un activo mercado de oferta y demanda que eleva probablemente el valor promedio de los pilotos.

Esa superlicencia —que es en realidad un auténtico contrato obligatorio que se superpone con los que los pilotos tienen ya firmados con sus equipos— llegó a manos de cada piloto en los últimos días del año 1981 pero, sin la posibilidad de juntarse para discutirlo, varios de ellos firmaron sin prestar mayor atención. Otros, como en el caso de Reutemann, no firmaron debido a las reservas que provocaban esos extraños puntos en el formulario de la superlicencia. Así al llegar a Kyalami estaban ya contra la

pared, porque todas las superlicencias debían estar firmadas antes del día miércoles previo a la primera práctica oficial. Fue allí donde la inquietud general derivó en la primera oposición manifestada por Didier Pironi como actual representante de los pilotos. Pese a que él mismo había tenido conocimiento de esos puntos claves días antes en París en reunión con la FISA.

La reacción de la FISA y de los equipos fue, sin embargo, terminante: todos los pilotos debían tener la superlicencia firmada antes de las nueve de la mañana del jueves, y el que no lo hiciera así, no podría correr y sería suspendido. No hizo falta más para desencadenar otra reacción más violenta por parte de los pilotos, con lo cual la situación derivó directamente en la lamentable crisis vivida entre jueves y viernes.

LAUDA, PIRONI Y SUS TROPAS

Bajo la conducción destacable de Didier Pironi y Niki Lauda, convertidos en los héroes de la situación, los pilotos reconocieron por primera vez en muchos años, la conveniencia de hacer causa común por encima de intereses personales, y ante la sorpresa general de la Fórmula Uno reunida en Kyalami, todos los pilotos subieron a un ómnibus especialmente alquilado por Lauda y abandonaron el circuito, haciendo caso omiso de las amenazas y los ultimátum de Balestre y sus voces oficiales —los comisarios deportivos—, que se encontraron con que, por más que se prometían penas, no se puede hacer una carrera al día siguiente sin los pilotos.

Mientras tanto, los organizadores sudafricanos enviaron a sus abogados para preparar el embargo de los autos, por incumplimiento del contrato firmado por la FOCA y los restantes constructores, y Jean M. Balestre hacía saber que las suspensiones serían por tiempo indeterminado y que ninguno de esos pilotos correría nuevamente en el Campeonato Mundial.

Habitualmente alojados en el Hotel Bungalow Kyala-



Didier Pironi lideró con mano férrea el movimiento.

mi Ranch, al lado del circuito, los corredores se trasladaron también sorpresivamente a un hotel de Johannesburgo —el Sunny Side Park Hotel—, y allí decidieron esperar la evolución de la situación sin moverse y sin separarse en ningún momento, para evitar que los distintos teams trataran de presionar sobre los más jóvenes e inexpertos, acaso tentados con la posibilidad de escalar posiciones por exclusión de los grandes. Lauda, Pironi, Piquet, Villeneuve, Reutemann, Laffite, Watson, todos los nombres famosos se encerraron en el hotel que se transformó en su cuartel general, y tras divertirse unas horas con los virtuosismos de Elio de Angelis al piano, o las imitaciones cómicas de Bruno Giacomelli, se fueron a dormir a las once de la noche a una sala de banquetes donde se habían colocado colchones en el suelo, y cuyo acceso quedó totalmente vedado a

quien fuera, y más por supuesto a cualquier miembro de los constructores. Jackie Oliver, acompañado por un "amigo" que más bien parecía un guardaespaldas, trató de forzar la entrada pidiendo hablar con Baldi, pero fue violentamente expedido con un portazo por varios pilotos que evidenciaban así el clima de tensión creado en general entre éstos y equipos, donde todos los conductores veteranos o debutantes, manifiestan un profundo desprecio por las maniobras conjuntas que les atribuyen a Ecclestone y Balestre.

La excepción fue, probablemente, Marco Piccinni, del equipo Ferrari, quien en todo momento manifestó su apoyo a las gestiones de Pironi y Villeneuve, dando así a entender que el propio Enzo Ferrari, a la distancia, desapruaba también tanto a la FOCA como a Balestre.

A las siete de la mañana del viernes, mientras los pilo-

tos salían fugazmente al baño, el abrir y cerrar de la puerta permitía oír que continuaban las deliberaciones para ese día decisivo, y si bien poco más tarde Teo Fabi y Jochen Mass abandonaban la posición de fuerza de sus colegas, el resto se mantuvo inmóvil en el hotel, esperando a Didier Pironi que partió a Kyalami a negociar una vez más frente a Ecclestone y Balestre. A todo esto, los comisarios deportivos de la FISA —el sudafricano Francis Turner, el holandés John Goldsmith y el argentino Rafael Sierra— permanecían limitados a un mero rol figurativo, sólo necesario a la hora de firmar comunicados, demostrando también así que la FISA es sólo Balestre y que lo demás, es un cuerpo sin alma propia. Sin saber lo que sucedía en las negociaciones cerradas, los comisarios deportivos estaban seguros de que la carrera no se hacía, y poco después de las diez de la mañana del viernes, se enteraban con asombro de que Balestre y Ecclestone habían aceptado dar el paso atrás, que los pilotos no serían suspendidos para nada, a pesar de lo firmado el día anterior; y para reafirmar aún más la nueva situación, los tres comisarios deportivos debieron firmar un nuevo comunicado donde se indicaba que "en el interés del deporte todos serían admitidos para correr" a partir de las once de la mañana. Demasiado poco serio como para detenerse más tiempo en el tema.

Digamos simplemente que las intemperancias y los exabruptos de Balestre, sumadas a los manejos maquiavélicos del infatigable Ecclestone, volverán a encender la caldera en cualquier otro momento. La discusión con los pilotos no ha terminado, sólo ha sido postergada para después y dejando lo de la superlicencia en el aire por el momento. Pero la crisis endémica continuará. ¿Acaso en Argentina? Es muy probable. Pero ya es hora de que alguien le diga basta a Balestre y a Ecclestone juntos. Los pilotos —equivocadamente o no—, hicieron exactamente eso en el GP de Sudáfrica.

G.S.



VIERNES 22, ENTRENAMIENTO DISCUSIONES EN BOXES Y HOTELES, PERO EN LA EL TURBO, UNA LO

A pesar de que Piquet y Prost habían sido las estrellas de los días previos, a la hora de la verdad René Arnoux se descolgó una vez más con la pole position. La sesión

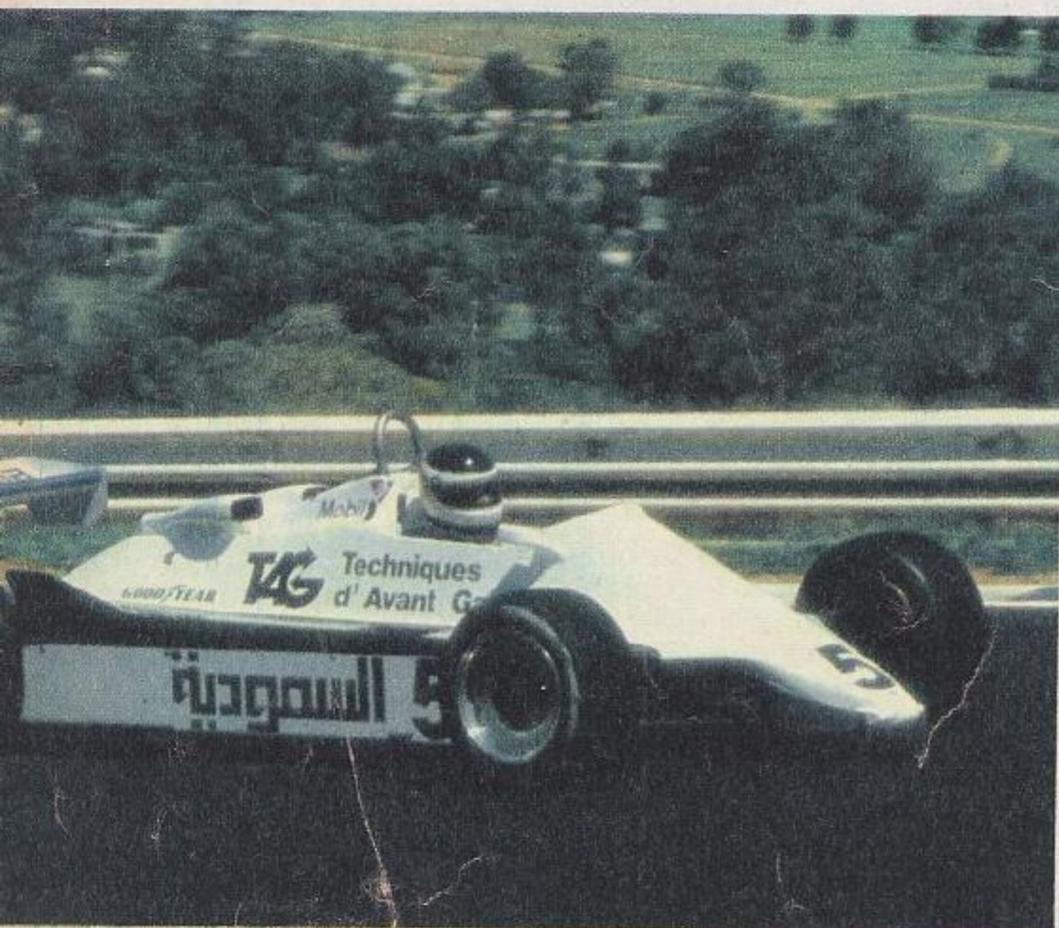
No hacía falta ser mago para prever que las primeras filas quedarían reservadas a los autos con motores turbo. La única pregunta que quedaba era en cambio saber cuál de ellos sería finalmente el dominador, al cabo de las irregulares pruebas clasificatorias acortadas por el conflicto sindical primero y por la lluvia después, que limitó finalmente a unos escasos 25 minutos el tiempo disponible para encontrar el registro que ordenara el starting grid.

Cuando por fin se llegó al acuerdo entre los pilotos y el dúo Balestre-Ecclestone, la calle de boxes se transformó en un hervidero, invadida de repente por la caravana de autos y personas que seguía al ómnibus en el cual llegaron los pilotos al circuito. Los

mecánicos pusieron en marcha los motores, los pilotos venían ya con el buzo puesto —Lole había dormido toda la noche vestido y bromeaba que “ni en Le Mans tuve tanto tiempo el buzo puesto”— y el clima de carrera renació como en esas películas de dibujos animados donde el cambio del invierno a la primavera sucede en pocas horas. Kyalami renació casi de las cenizas, y en pocos minutos todos los pilotos estaban ya en la pista, dispuestos a recuperar el tiempo perdido y queriéndoles ganar también a ciertas nubes demasiado amenazantes.

Pero no todos los pilotos, mejor dicho. Faltaba nada menos que el propio campeón mundial, Nelson Piquet, insólitamente castiga-

do por Bernie Ecclestone, que lo dejó de a pie durante toda la mañana, alegando con toda soltura que: “Nelson debía estar muy nervioso luego de todo lo que pasó y habiendo dormido mal en esa noche de hotel, en el suelo y en un cuarto con 30 personas.” Entretanto, los mecánicos del equipo Brabham colocaban prolijamente el número dos en los tres Brabham-BMW, generando toda clase de rumores en la calle de boxes. Los más tremendistas aseguraban que Piquet se quedaba a pie por el resto de la temporada, mientras que los más moderados preferían recalcar que aunque Piquet clasificara por fin a la tarde, no cabe ninguna duda de que la venganza de Ecclestone por la huelga le hará la vida insufri-



A bordo del remozado Renault, René Arnoux (derecha) aprovechó como nadie el exiguo lapso clasificatorio, único del viernes, obteniendo la décima pole de su campaña. Los Williams (a la izquierda, Reutemann) resultaron los mejores “no-turbo”.



NTOS Y CLASIFICACION
PISTA...

GICA IMPLACABLE

transcurrió entre las tensiones de los problemas que la rodearon y una tan inesperada como inoportuna lluvia.





Niki Lauda (casco nuevo) se preocupó por demostrar desde el vamos su reintegración total a la F-1, aunque la clasificación no le fue favorable.

ble durante lo que queda de 1982, que es ni más ni menos que todo el campeonato. Entretanto, Patrese vivió el lujo inesperado de disponer de tres autos para él solo, aunque en realidad sólo giró en el suyo y en el muletto durante la hora y media de ensayos no cronometrados matutinos.

Con la misma excusa de **"malestar físico y difíciles condiciones psicológicas para manejar"**, quedaron también eliminados —pero en este caso definitivamente— Patrick Tambay y el colombiano Roberto Guerrero, que casi debía contener las lágrimas frente a su frustrado debut en Fórmula Uno. El equipo Arrows (que había llamado a Tambay para suplir al accidentado Surer) y el equipo Ensign decidieron prescindir de los servicios de los dos "amotinados". Y de ese modo quedó automáticamente eliminada la necesidad de hacer una preclasificación entre seis autos para eliminar a uno de ellos, ya que con el retiro del equipo Ensign quedaban exactamente 30 autos, que es el máximo admitido en pista para pruebas de clasifi-

cación. Tambay fue en cambio reemplazado por Henton que llegó de apuro, y el desilusionado piloto francés prometía no volver a correr en Fórmula Uno, cansado de tantos absurdos manoseos.

SIEMPRE ARNOUX AL FRENTE

El Brabham-BMW había impresionado notablemente desde el primer día. Villeneuve y Pironi se muestran más confiados que nunca en la nueva Ferrari, pero lo real es que a la hora de los relojes —que jamás mienten— fue siempre el más veterano de los autos con turbo el que predominó en el veloz trazado sudafricano. Alain Prost había bajado todos los records en las pruebas no oficiales de los días previos, y René Arnoux fue en cambio el encargado de dominar el viernes, tanto en la prueba no válida como en la cronometrada. Brabham y Ferrari lo siguieron en cada uno de los casos, pero siempre a una distancia relativamente holgada que abría un margen de ventaja para el auto francés.

Afortunadamente para todos, la gran cantidad de ensayos previos había permitido ya buscar el equilibrio general de cada auto, y la escasa hora y media de prueba matutina fue más bien una suerte de clasifi-

cación en borrador cuyos datos se repitieron poco más tarde, a la hora de los tiempos válidos. La jerarquía técnica ordenó entonces a los tres equipos con turbo adelante, como era natural, dejando considerablemente retrasados a los autos convencionales, que luchaban entre sí de acuerdo a otro esquema relativamente lógico: los Williams y los McLaren dominando al resto, pero con una sorpresa interesante entre los resultados más alentadores, constituida por Michele Alboreto, que en todo momento se mostró casi a la altura de los Williams y los McLaren.

Reutemann, satisfecho en general con su coche, constataba de todos modos que **"correr ahora es casi como correr en dos categorías distintas. Pero mi auto anda bien y de todos modos se sabía que éste iba a ser el año de los turbo. Me sorprendió un poco nada más, que la diferencia fuera tan grande, a pesar de que estamos en Kyalami, donde la altura los ayuda.**

—¿Qué te impresionó más?

—Sin ninguna duda, el Brabham-BMW, muy bien construido, cuidado en todos los detalles.

—¿La Ferrari nueva?

—También; se ve mucho más limpia que en años anteriores, pero creo que podría estar mejor terminada en muchos aspectos de ingeniería de construcción. Lo que me gustó verdaderamente es el Brabham.

Encantado en cambio con el Williams, **Keke Rosberg** fue al cabo de la jornada del viernes el primer piloto de los Fórmula Uno "categoría B", ubicándose por pocas centésimas delante de Reutemann. Inteligentemente, Rosberg nos señalaba que **"no hay gran diferencia entre el Williams y un mal auto de Fórmula Uno como los que manejé anteriormente. Uno siempre trata de llegar al límite y ese límite se manifiesta en que el auto desliza,**

se mueve para donde no corresponde o procura irse de la pista. Uno lo controla y sigue adelante. La diferencia está simplemente en los tiempos: desde que me subí, al tiempo resultó que podía estar muy por encima de lo que hacía antes. Para mí, como piloto, el manejo no cambia en nada, pero los tiempos, sí." Manejando vigorosamente como siempre, el finlandés se mostró de inmediato como una excelente adquisición de Frank Williams. Es verdad que los turbo lo dejaron en una aparente modesta cuarta fila de largada, tal como a Reutemann, pero en relación con las circunstancias especiales de Kyalami, los dos Williams seguían estando en el mismo lugar privilegiado de sus años anteriores, pese a que precisamente la de Kyalami puede ser la última carrera del exitoso chasis FW07 en sus diversas versiones. En Buenos Aires podría aparecer ya el FW08, bienvenido como nunca si marca un progreso como para atenuar la ventaja de los turbo.

NIKI LAUDA, BIEN DE RETORNO

Aunque todo el mundo esperaba ansiosamente sus primeros tiempos de clasificación para saber en qué fila largaría, no quedó duda de que Lauda volvió con todo a la Fórmula Uno, al ver la determinación con la cual se ocupó entre jueves y viernes del complicado problema legal con la FISA y la FOCA. Cuando por fin se desbloqueó la situación y el austriaco bicampeón mundial se subió nuevamente al auto con su ropa de corredor, bastaron diez minutos de la prueba no cronometrada para saber definitivamente que Lauda era el de antes. Obteniendo por el momento el mejor tiempo entre todos los autos convencionales, Lauda dejó atrás los fantasmas de una posible inadecuación a la Fórmula Uno actual, y quedó ya ubicado como uno de los aspirantes

naturales para todas las carreras del año.

A la tarde, de todos modos, en la prueba cronometrada, sufrió un violento trompo con pérdida de alerón cuando apenas había cumplido seis vueltas, y su mejor tiempo hasta ese momento lo dejó en cambio detrás de dos "recientes" como Alboreto y Salazar. Pero también era cierto que Lauda no podría mejorar de ningún modo ese registro, ya que poco después comenzó a llover sobre el circuito, y las posiciones definitivas de largada quedaron establecidas de acuerdo con los resultados de los primeros veinte minutos de práctica.

La lluvia, de todos modos, abría una esperanza para Lauda como para John Watson o Jacques Laffite y Eddie Cheever: esperar una inundación como la de Montreal para que desapareciera la ventaja de los turbo, y hacer valer además las proverbiales condiciones de las cubiertas radiales bajo la lluvia.

En Kyalami, el verano es lluvioso. Pero también es verdad que cada vez hay más turbos y que ahora todos largan juntos adelante...

G. S.

PATIO DE BOXES

FINALMENTE, HENTON

—Luego de sucesivas idas y venidas en relación al ocupante de la butaca del Arrows N° 29, el inglés **Brian Henton** se sentó para las pruebas del viernes. El nuevo cambio obedeció a que luego del affaire de pilotos vs. FISA, Patrick Tambay desistió de hacerlo, argumentando: **"no creo que las condiciones que actualmente prevalecen en la F-1 sean las que conducen a un mejoramiento del aspecto deportivo"**. Dicho esto, el francés se retiró y horas más tarde partía de retorno a EE.UU. o mejor dicho a Hawaii, a continuar con sus vacaciones. Con un pie en el avión declaró que seguirá corriendo en Can-Am en el país del Norte.

RENE ARNOUX, TAMBIEN EN KYALAMI...

"MONSIEUR POLE POSITION"

En medio del abrumador dominio de los motores turbo, casi hasta resultaba obvio que el piloto que actualmente tiene más experiencia sobre unidades turbocomprimidas fuera el dueño de la pole position en Kyalami. Y con esto, René Arnoux no hizo más que confirmar cierta "especialidad" en la vuelta más veloz en clasificación, ya que ésta es la décima que logra en su campaña profesional, cifra mucho más elevada que la de sus GGPP logrados, lo que no hace más que confirmar su predilección por girar muy rápido en momentos en que todos los pilotos están tratando de hacer lo propio.

Pero había varios interrogantes que para un piloto de sus características suelen ser claves...

—¿Por qué estuviste lejos de lo hecho por Prost durante lunes y martes? ¿Fue el estado de la pista, el auto o acaso el clima?

—No hubo nada en particular que hiciera que mi tiempo fuera mayor que lo hecho por Alain. El auto estaba muy bien balanceado desde aquellas pruebas, y diría que andaba exactamente igual.

—¿Y entonces...?

—Pasó que esta vez tuvimos poco tiempo para girar en ritmo de clasificación, llovió y además en esa hora final había muchos autos en pista.

—De todas formas. ¿Pensabas estar más abajo en los tiempos?

—Sí, en condiciones normales para nosotros, podríamos haber girado alrededor del minuto-cinco.

—¿Habría alguna diferencia en el auto para la carrera?

—No, esta mañana, después de lograr un buen tiempo, puse neumáticos de carrera y el auto mantuvo sus características, lo que quiere decir que está muy bien puesto a punto y



sólo espero que mañana nada entorpezca este balance.

Había sido el más rápido en la tanda de la mañana y logró la pole a la tarde. Confirmó su característica y logró un halago importante para su campaña profesional. Mejor aval no se le podía pedir para largar este complicado GP de Sudáfrica.

PRUEBAS DE LUNES Y MARTES

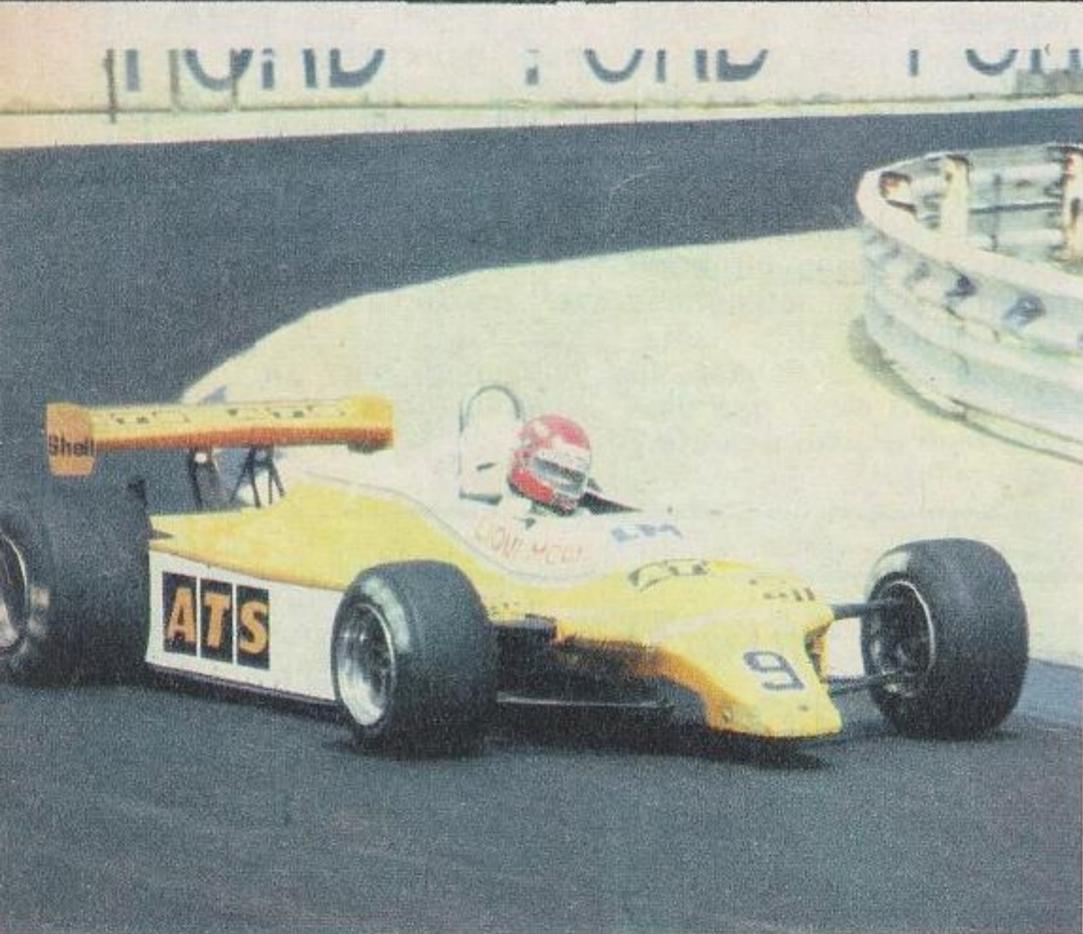
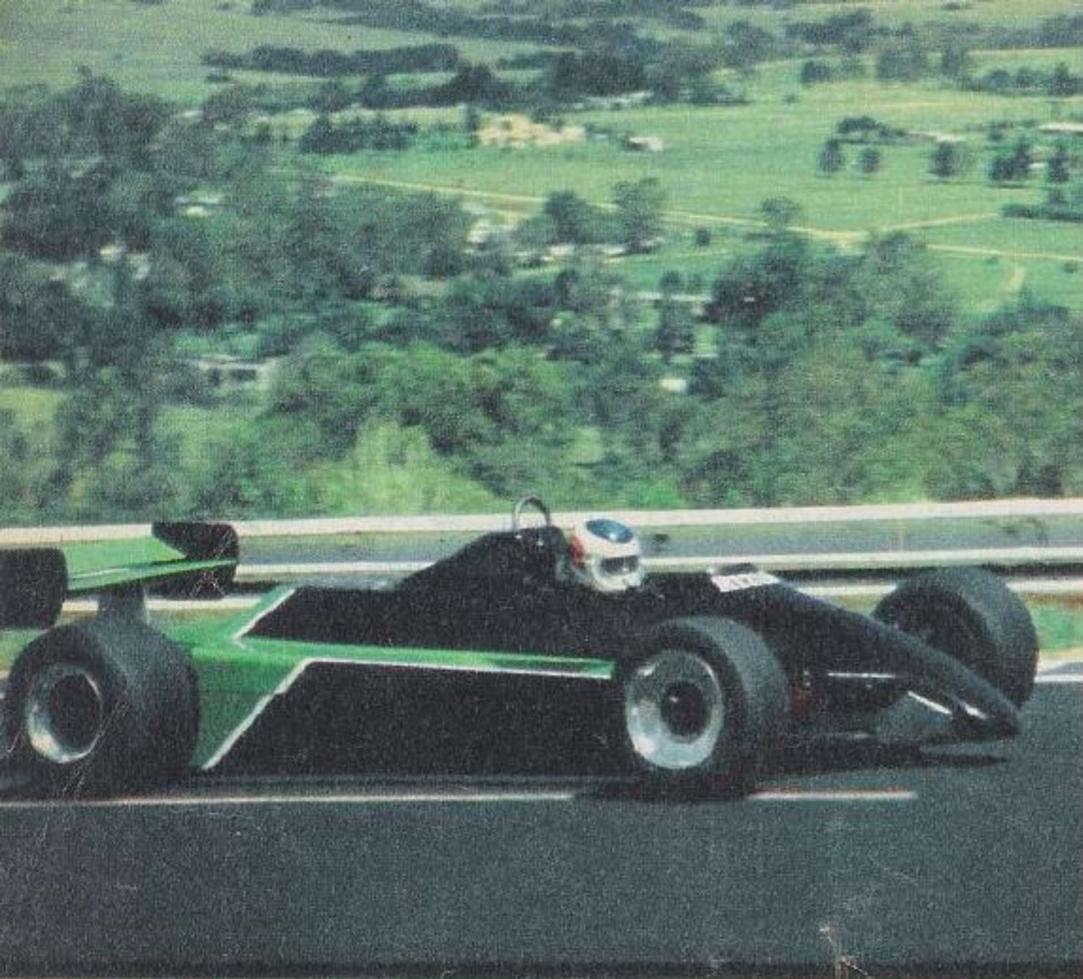
CUANDO RENAULT TOMO LA POSTA

Con la novedad de la participación de Lotus, McLaren, Ligier, Alfa Romeo y las nueva Ferrari, la actividad en pista se reanudó apenas cumplido el previsto receso del fin de semana previo al G.P. Con el team Brabham mostrándose satisfecho por lo realizado antes del "week end" y prolongando el descanso, Renault se erigió en la "turbovedette" de turno. Mientras Prost se despachaba con los mejores tiempos de lunes y martes, mejorando ambos lo logrado por Piquet en la semana anterior, Arnoux se dedicaba más bien a preparar el equipamiento técnico para las condiciones de carrera, aunque sus registros resultaron igualmente destacados. Recién el martes volvieron los Brabham-BMW a pista y con un buen accionar, aunque quedando Piquet a "abismales" 9/10 del asombroso 1m05s44 de Prost, que promedió más de 225 km/h para la vuelta... Tras ellos se ubicaba Villeneuve, con la promisoría C2 de pronta adaptación a Kyalami, que dejó inicialmente satisfechos a los dos pilotos y el team Ferrari en pleno. Siguiendo a los seis turbo, a 1s5 del último de ellos y a 3s del más rápido, Lauda colocaba al mejor "atmosférico", superando a Reutemann y Rosberg (sólo trabajaron el lunes), y al motivado Alboreto. Ligier y Alfa, a la altura de los "top Cosworth". Y también aparecieron Tambay en reemplazo de Surer, Guerrero con Ensign y Paletti, que estrelló con suerte su Osella en las eses, partiéndolo en el accidente más bravo de los prolegómenos.

PIQUET "EN PENITENCIA" — El único de los pilotos que no salió a girar en los ensayos no cronometrados del viernes a la mañana fue **Nelson Piquet**. Resulta que

cuando luego de la solución del conflicto los pilotos retornaron al circuito, el mismo Ecclestone en persona le dijo que se le veía mal de aspecto y que prefería que lo

viera un médico para constatar su estado. No quiso que lo hiciera, sin embargo, Rafael Grajales, habitual consultor de todos los pilotos, sino un médico local. El facultativo lo



Modificaciones menores en los March (arriba) y ATS, aunque con decoraciones levemente cambiadas. Boesel, para su primer G.P., clasificó 21º, delante de su coequipier Mass, en tanto que Salazar fue sorprendente 12º.

auto "embolsaba" aire y se comportaba en forma extraña, perjudicando la tenida direccional. Tan insólito problema recién fue descubierto cuando finalizaron las pruebas, por lo que sólo pudo ser solucionado pensando ya en la carrera.

LAS VELOCIDADES MÁXIMAS — A pesar de que los registros tomados por la célula fotoeléctrica instalada por Ferrari en la frenada de Crowthorne fueron bastante inferiores a los días previos, nuevamente los turbo estuvieron al tope. El mejor resultado el **Brabham-BMW de Piquet (304.120 km/h)**, a quien siguieron Patrese (303.950), Villeneuve (299.640), Prost (285.300), Pironi (283.820) y Marwick (279.630). El motivo principal que hizo que no repitieran las fantásticas velocidades de los días anteriores, fue achacado a ciertas condiciones meteorológicas (fuerte viento en contra) y al poco tiempo para "afinar" los autos frente al compromiso, ya que si bien éstos habían sido testeados durante varios días, en el momento de la clasificación oficial, el clima cambió. Según Arnoux, los Renault llegaron a desarrollar 324 km/h durante los ensayos previos, y con posibilidades de mejorar aún más esa cifra bajo condiciones óptimas de mecánica y clima.

LA FRUSTRACION DE GUERRERO — El colombiano **Roberto Guerrero**, en cambio, estaba muy afectado por no haber podido debutar en el Ensign, ya que Morris Nunn decidió quitarlo de la lista de inscripciones, alegando razones de "mala disposición mental por la situación". En realidad, el día previo había llegado una intimación judicial desde Europa, presentada por el equipo Maurer de Fórmula Dos, para el cual debe correr Guerrero en 1982, inquietos por uno de los puntos de la famosa superlicencia en el cual se afirma la exclusividad del piloto con el team de Fórmula Uno para el que ha firmado. El punto es confuso porque no se sabe si la exclusividad se refiere a correr todo un año en el mismo equipo o bien a correr sólo en Fórmula Uno; pero, por si acaso, el equipo Maurer hizo valer su contrato para Fórmula Dos, y Guerrero se quedó momentaneamente de a pie en Fórmula Uno. Otra lamentable consecuencia de todo lo vivido entre jueves y viernes en Kyalami.

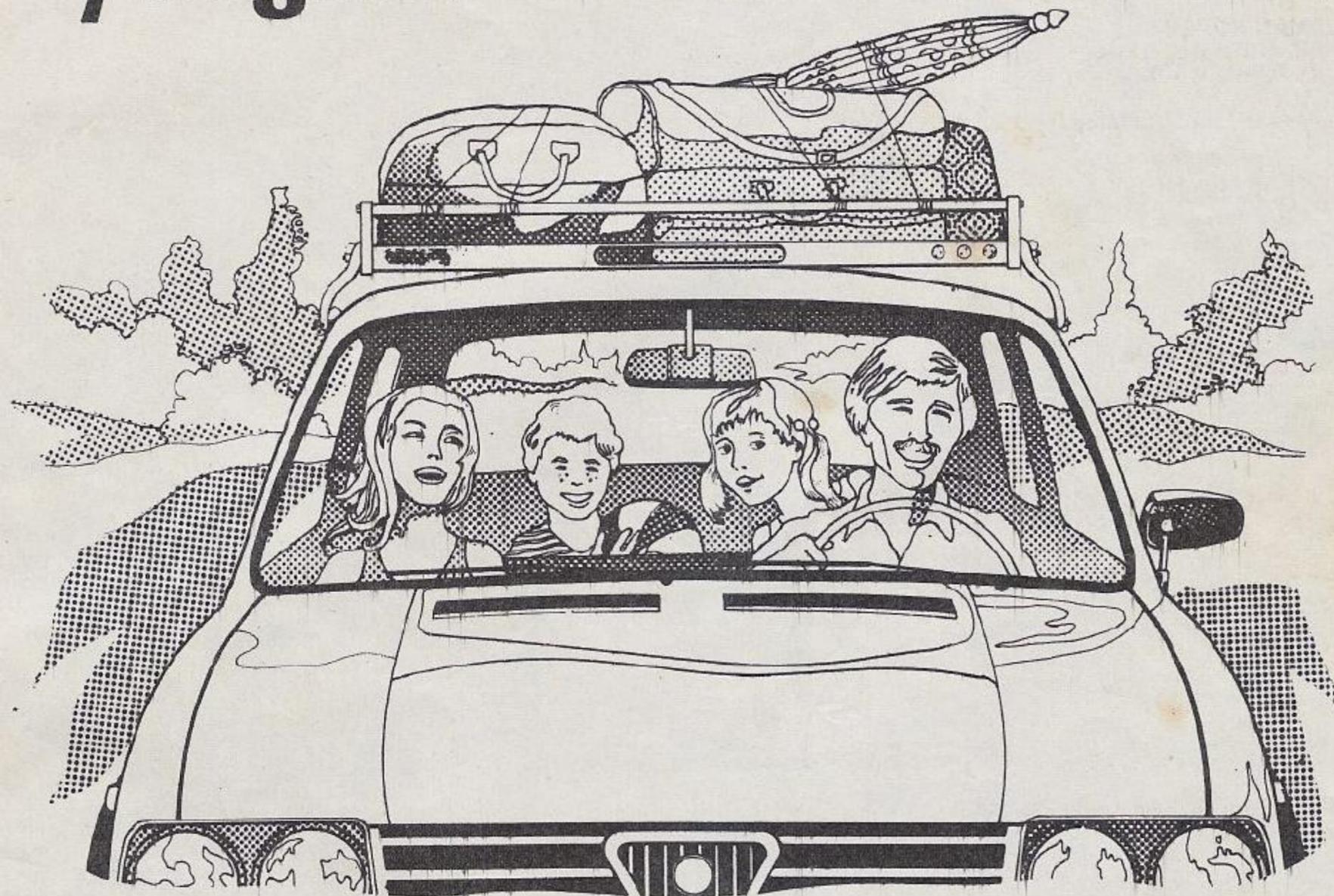
habilitó para correr asegurando que el estado de Piquet era bueno, pero Ecclestone insistió en que lo veía desmejorado y que mejor no saliera. Indudablemente se trataba de una manera muy particular de castigarlo, ya que a media voz comentó que Piquet no sólo había hecho causa común con sus compañeros, poniendo en peligro la carrera, sino que había sido uno de los cabecillas. Enterados de tal medida, el resto de sus colegas amenazó con no salir a pista en la tanda válida si Ecclestone no reveía su posición, y finalmente el pomposo presiden-

te de la FOCA lo habilitó para que pudiera girar en la hora final. Lo que se dice, "lo castigó como a un chico..."

LOS PROBLEMAS DE VILLENEUVE — Un insólito inconveniente sufrido por la Ferrari de **Villeneuve** privó al canadiense de mejorar su registro, que lo colocó en la segunda fila de largada. El monocasco perdió uno de los tornillos que sujetan ese sector con el carenado inferior, cosa que hizo que éste se abriera cuando la Ferrari circulaba a pleno por la recta principal. De esta forma, el

ACCIDENTE CON SUERTE — **Jean Sage**, habitualmente moderador de conflictos, sufrió el viernes en Kyalami las consecuencias de un indiscutible estado de nervios que reinaba en los boxes. Caminando por el estrecho camino de circulación de los autos, Sage (Director Deportivo de Renault) fue violentamente arrojado al aire por el auto de Jochen Mass, que llegaba en ese momento a su pit. Sage sufrió varios raspones y magulladuras de las cuales fue curado en la enfermería del circuito, pero ninguna fractura, afortunadamente.

Salga de vacaciones con **Lubrifilm**[®] y llegue con su motor 0 Km.



Para salir de vacaciones usted pone a punto su automóvil. Por supuesto que le cambia el aceite y el filtro. Aproveche esta oportunidad, agréguele **LUBRIFILM** (Reconstructor de metales). En la ruta podrá ir percibiendo cómo su motor recupera la compresión original ganando pique y potencia. Podrá comprobar cómo reduce notablemente el consumo de aceite y combustible. Cuando llegue a su lugar de veraneo su motor estará como 0 Km.



LUBRIFILM es una aleación de cobre, plata y plomo en polvo que incorporada en el circuito de aceite del motor y sometida a la fricción y temperatura del mismo, forma una película metálica sobre las

superficies desgastadas, restituyendo su lisura y dimensión original con una duración aproximada de 10.000 Km. Repitiendo el tratamiento cada 10.000 Km, Usted podrá tener siempre su motor a 0 Km.

Lubrifilm[®]

RECONSTRUCTOR DE METALES

Representante exclusivo en la Argentina: **CALCOLO S.A.I.C.E. s.r.l.**
Av. Belgrano 430 - 7° Piso - Of. D - Tel. 34-7656/33-4316 - 1092 Buenos Aires

**SABADO 23
LA CARRERA**

LO DE PROST FUE UNA PROEZA, LO DE

HAZAÑA

**POR: GERMAN SOPEÑA
NOTAS: RICARDO DELGADO
FOTOS: ANTONIO CAPRIA,
G.S. y R.D.
(Enviados especiales a Sudáfrica)**



Ganar una carrera después de parar en boxes y perder una vuelta no es cosa de todos los días. Salir segundo con un "no turbo" en un circuito de las características de Kyalami, tampoco. Por eso, el calificativo de hazaña le cabe tanto a Alain Prost como a Carlos Reutemann, más allá de que la suerte ayudó a ambos. La prueba, de trámite normal al principio, fue cobrando interés paulatinamente, hasta deparar un final inesperado y espectacular. Buenos trabajos de Lauda, en su reaparición y de Rosberg, con la palanca de cambios rota. El despiste de Piquet. Las secuelas del conflicto con los pilotos

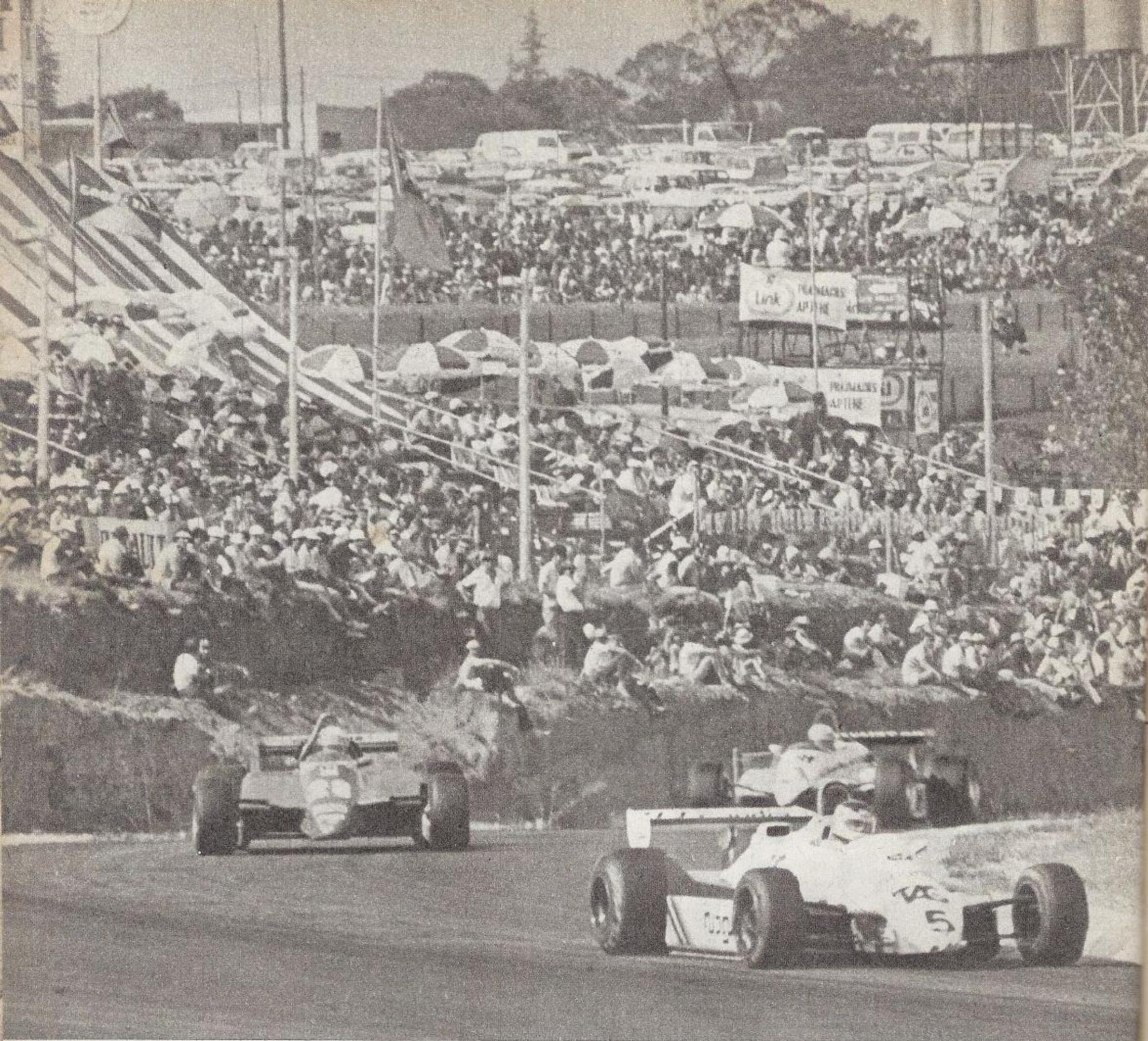
REUTEMANN CASI UN TRIUNFO

PARADOS

Comienza el GP de Sudáfrica y con él, el Campeonato Mundial de F-1 1982. Arnoux llega primero a la curva inicial, seguido por su coequipier Prost, ambos ya bastante separados del resto. Luego se ordenan las dos Ferrari por el centro, Rosbert y Lauda por afuera y Patrese y Reutemann por adentro en tanto al fondo se advierte a Piquet, que se quedó casi parado en la largada.



Extraordinaria carrera. Con lucha en la pista a pesar de la superioridad manifiesta de los turbo. Con Alain Prost a la altura de todos los elogios que se le prodigan, ganando desde atrás después de ingresar a boxes en tres ruedas "a lo Villeneuve" y recuperar luego todo lo perdido. Con Carlos Reutemann erigido en el héroe de la jornada porque era el único piloto de un auto convencional que libraba batalla en medio de tres turbos a la vez.



Con Niki Lauda en brillante cuarto puesto el día de su retorno y con Keke Rosberg en inmejorable debut en un equipo grande, luchando contra la rotura de la palanca de cambios, de la cual apenas había quedado un cabito metálico mientras la bocha había ido a parar entre los pedales.

Pero lamentablemente, la Fórmula Uno es mucho más complicada de lo que se ve simplemente en la pista. Y sus entretelones políticos, mucho menos gratos, volvieron a arruinar todo lo que se vio por parte de autos y pilotos cuando las maquinaciones institucionales de la FISA se hicieron repentinamente públicas minutos después de terminada la carrera, informando que nuevamente quedaban suspendidos

todos los pilotos de Fórmula Uno, rompiendo deshonestamente el pacto verbal que se había acordado con ellos el día anterior. La situación entre pilotos, FISA y FOCA volvió a deteriorarse, superando incluso el punto crítico del viernes, y nadie sabe en este momento qué es lo que podrá pasar en los próximos días; si habrá algún punto de arreglo entre los dos bandos y ni siquiera si será posiblemente correr el Gran Premio Argentino el próximo 7 de marzo.

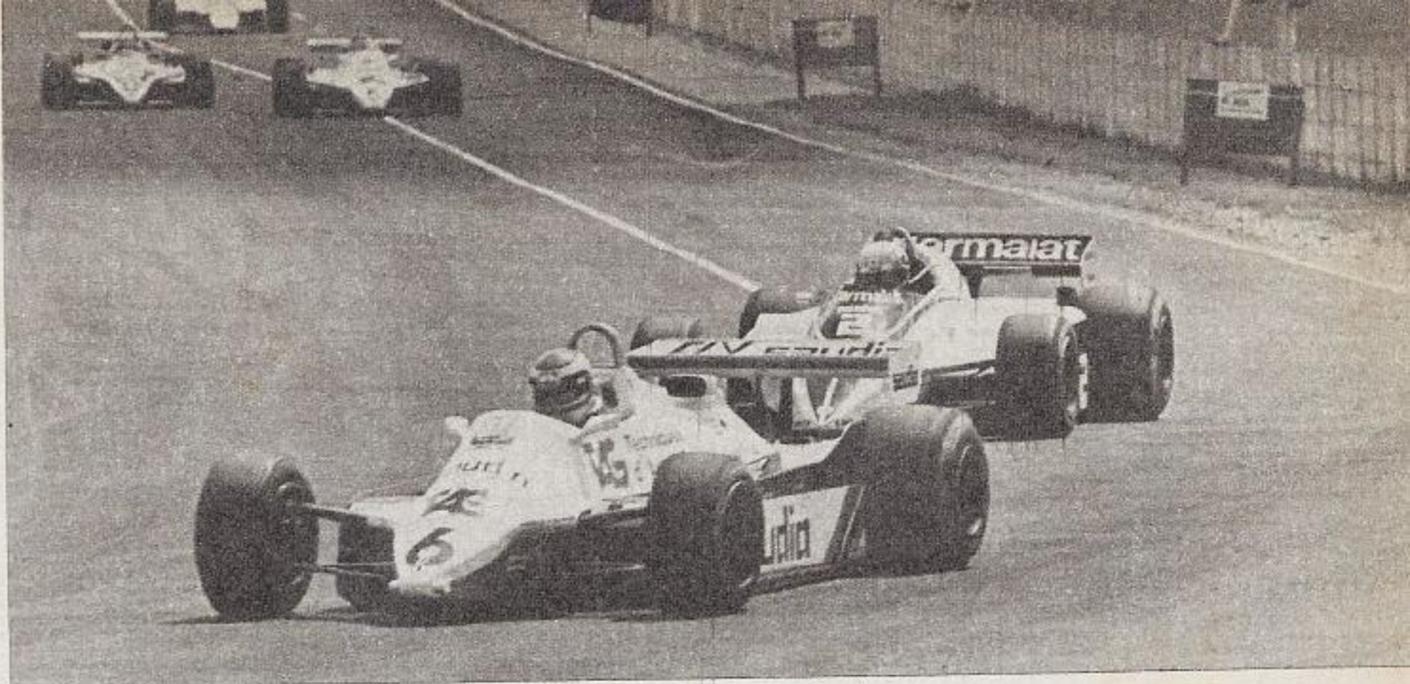
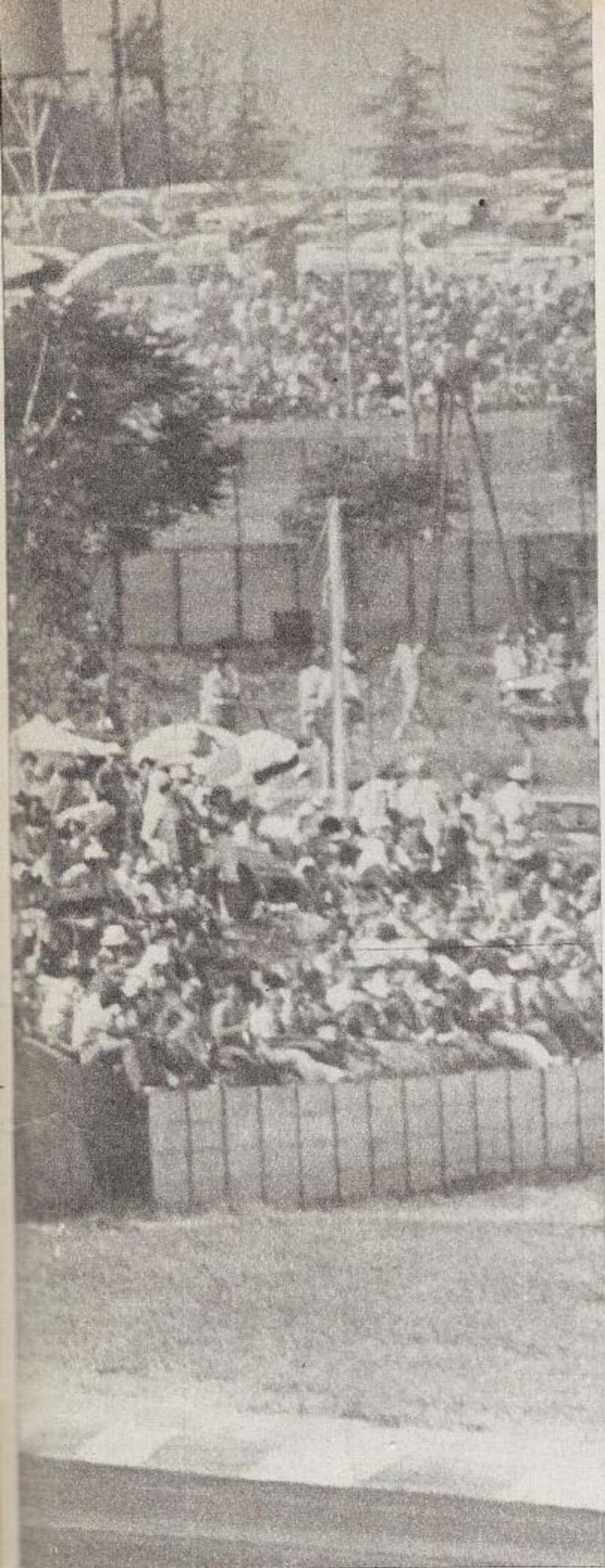
La Fórmula Uno más que nunca, mostró sus dos facetas paralelas que no tienen absolutamente nada que ver entre sí. La de un extraordinario nivel técnico y conductivo, y la de un anárquico estado de gobierno, en el cual las

actitudes irreflexivas de Balestre y el maquiavelismo y la ambición sin límites de Bernie Ecclestone comparten en porciones iguales la gran responsabilidad de todo lo que sucede.

Mantengámonos por un momento en lo que se vio realmente en la pista, que superó muy holgadamente las despreciables maniobras llevadas a cabo en Kyalami.

CUANDO LOS TURBO TOCAN "A LA CARGA"

1982, año de los turbo. Cualquiera lo sabe. Y mucho más en Kyalami, donde los 1.700 metros de altura del circuito juegan muy a favor de un motor sobrealimentado. Con tres equi-



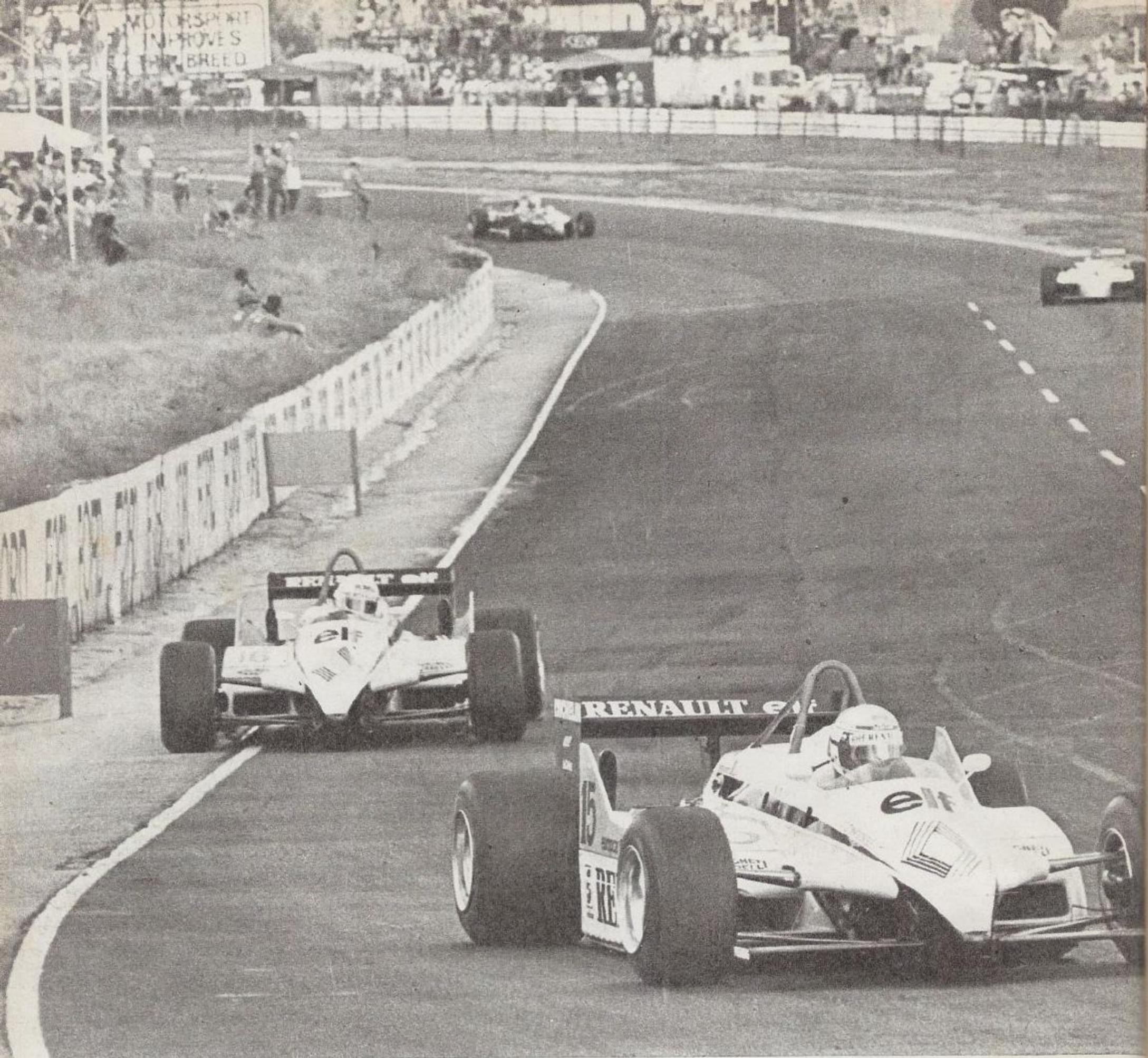
A la izquierda, un momento clave de la carrera. Reutemann es alcanzado por Pironi y Prost y pasará del segundo al cuarto puesto. El retraso posterior de Arnoux, que en ese momento punteaba, lo devolvería al lugar de escolta. Arriba, cuarta pasada por la curva uno y Rosberg, de excelente largada, aún contiene al Brabham turbo de Patrese, mientras atrás Reutemann acaba de dar cuenta de Laffite. Abajo, primer plano para los destrozos en el flanco del auto de Prost, los que no le impidieron ganar de todos modos.

pos de autos turbo aptos para ganar y ocupando las seis primeras posiciones de largada, no había mucho margen como para pensar que algún auto convencional tendría una chance remota de ganar. La gran sorpresa de Kyalami fue, por lo tanto, ver a Reutemann luchando por la posibilidad del triunfo y llegando finalmente segundo después de una carrera de gran jerarquía por parte del piloto, pero que demostró asimismo que los turbo siguen siendo favoritos naturales del campeonato, aunque al mismo tiempo la confiabilidad de los autos convencionales puede jugar un rol de importancia contra las roturas que aún sufre la técnica del turbo. Reutemann pudo tener una cuota de suerte como él

mismo lo afirma, pero también es cierto que luego de unas primeras vueltas en las cuales los turbo dominaban a voluntad, el paso de los minutos comenzó a minar sus filas hasta dejar al alcance de Reutemann una victoria que cualquiera señalaba como imposible dos horas antes. **"Mi mejor esperanza —nos decía después del G.P. el propio Frank Williams— era salir cuartos. Con Carlos segundo y Keke quinto, creo que hicimos una carrera estúpida"**.

Descompuesto en dos partes claramente diferenciadas, el Gran Premio de Sudáfrica mostró al principio un ordenamiento en la pista que respondía a las previsiones más lógicas que se podían imaginar. Pasados los pri-

meros minutos de carrera, en los cuales la fila india se acomodó como corresponde, la observación indicaba que estaban adelante todos los autos turbo presentes —sólo faltaba Piquet, que había sufrido un extraño despiste que se parecía mucho a un grueso error de conducción—, con los dos Renault al frente, los dos Ferrari detrás, Patrese quinto con el Brabham-BMW y luego en perfecta escala descendente los dos Williams y los dos McLaren reputados respectivamente como los dos mejores equipos entre los que utilizan la técnica convencional. En los nueve primeros puestos, por lo tanto, la jerarquía de la Fórmula Uno estaba perfectamente respetada de acuerdo a las circunstancias de 1982, y de lo que



significa Kyalami en particular. Demasiado lógico en verdad como para que durara mucho tiempo.

Los cambios llegaron más tarde, a partir de la temible segunda mitad de la carrera, donde los GP de F-1 hacen recordar que las carreras son mucho más largas de lo que indican las vertiginosas primeras vueltas. En esos primeros momentos de gran espectacularidad de todos modos, los motores turbo hicieron valer de entrada su "supercarga" y los dos Renault aprovecharon incluso la confusión creada por Nelson Piquet al quedarse totalmente retrasado en la partida, escapando fácilmente del resto y comenzando una carrera sencilla, prolija, de cuaderno de clase. Arnoux a la cabeza, Prost a sus espal-

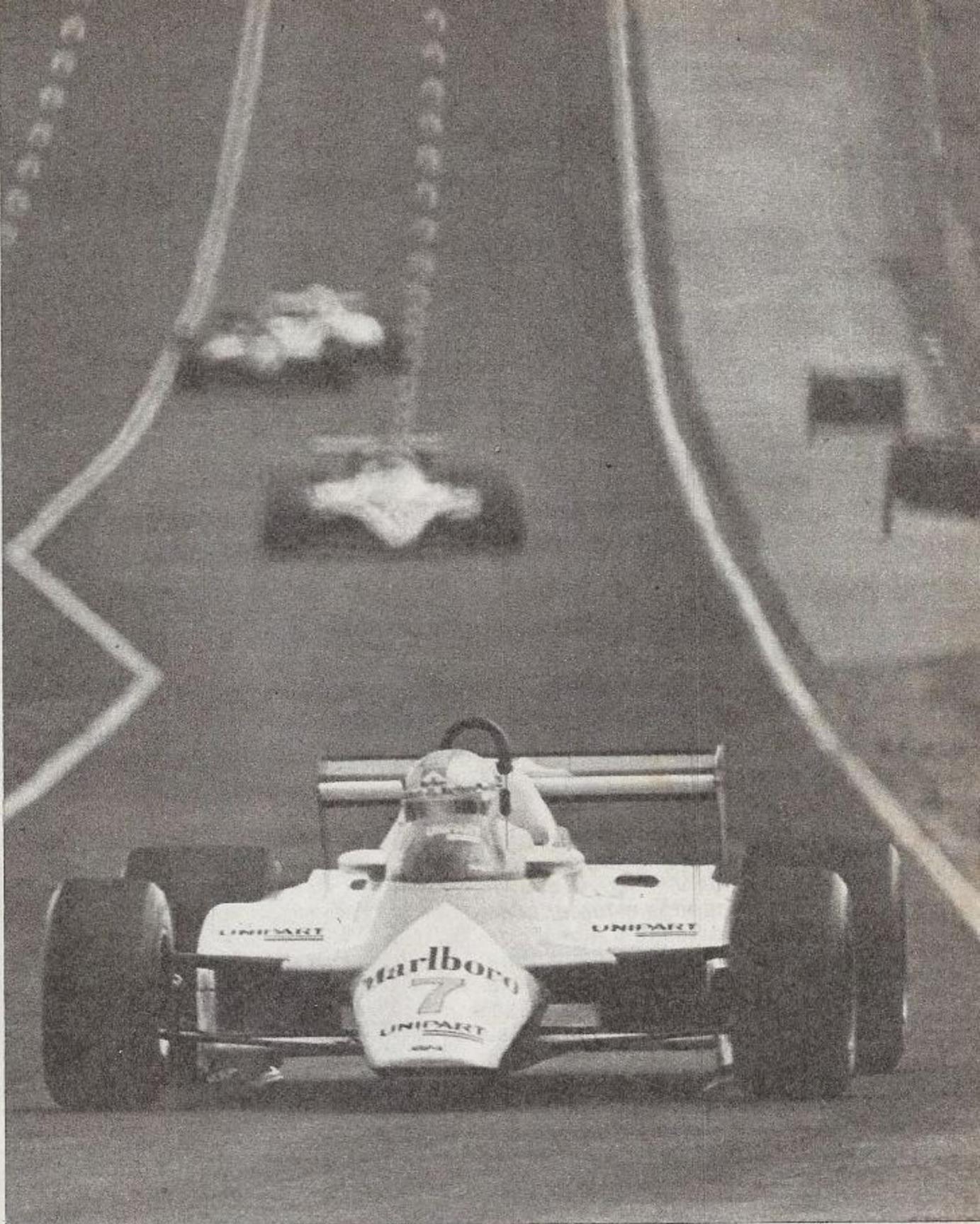
das, luego Villeneuve y Pironi y en quinto lugar momentáneo un impresionante Keke Rosberg, que aprovechó la confusión de la largada para llegar como un cohete a la primera curva. Reutemann en cambio había quedado completamente bloqueado por Nelson Piquet y fue superado por Rosberg, Watson, Laffite y Alboreto, a los cuales tuvo que superar fulmineamente en las primeras vueltas, para poder recuperar un lugar de privilegio de acuerdo a su condición moral de "primero de la categoría B". Así lo logró en un tiempo sorprendentemente corto, a pesar de las dudas que planteaba previamente con respecto a las gomas que se debían utilizar, y en esos pocos minutos iniciales Reutemann fabricó lo

esencial de su excelente segundo puesto final.

Aunque los turbo estaban al frente y era casi imposible pensar en pelearles la posición.

REUTEMANN, INTRUSO ENTRE LOS TURBO

Una vez que Patrese desapareció del medio, dejando metales de su motor por el camino, Reutemann quedó cuarto detrás de Prost (que había superado hábilmente a Arnoux en el momento de pasar a rezagados), Arnoux y Pironi, pero a nada menos que 28 segundos del puntero, que se paseaba con toda tranquilidad en la conducción del GP. Arnoux lo seguía como



Tras algunas vueltas en que punteó Arnoux, Prost lo superó y así (izquierda) giraron durante un largo rato hasta que el desbaste de su neumático trasero izquierdo lo obligó entrar a boxes. Reintegrado a pista con una vuelta menos, el diminuto francés realizó una histórica remontada hasta el triunfo total. Arriba, John Watson, de regular andar y discreto sexto puesto final. Lo siguen, fuera de foco, Laffite y Alboreto.

una sombra y era sorprendente escuchar que los dos Renault llegaban a cambiar a dúo, exactamente en el mismo lugar en cada curva, en clara señal de que ya a partir de las primeras 20 vueltas de carrera habían adoptado un régimen de marcha tranquilo.

La duda había pasado por fin a un obstinadísimo Alboreto, que manejó a gran nivel durante todo el fin de semana, y mientras Laffite perdía terreno ostensiblemente dejando a los dos McLaren en perfecto trencito, Reutemann ya había superado también a Keke Rosberg y era el único que mantenía a cierta distancia una amenaza latente contra los turbo. Su esperanza era el desgaste mecánico de los motores turbocomprimidos, y la se-

gunda mitad de la carrera debía jugar en su favor.

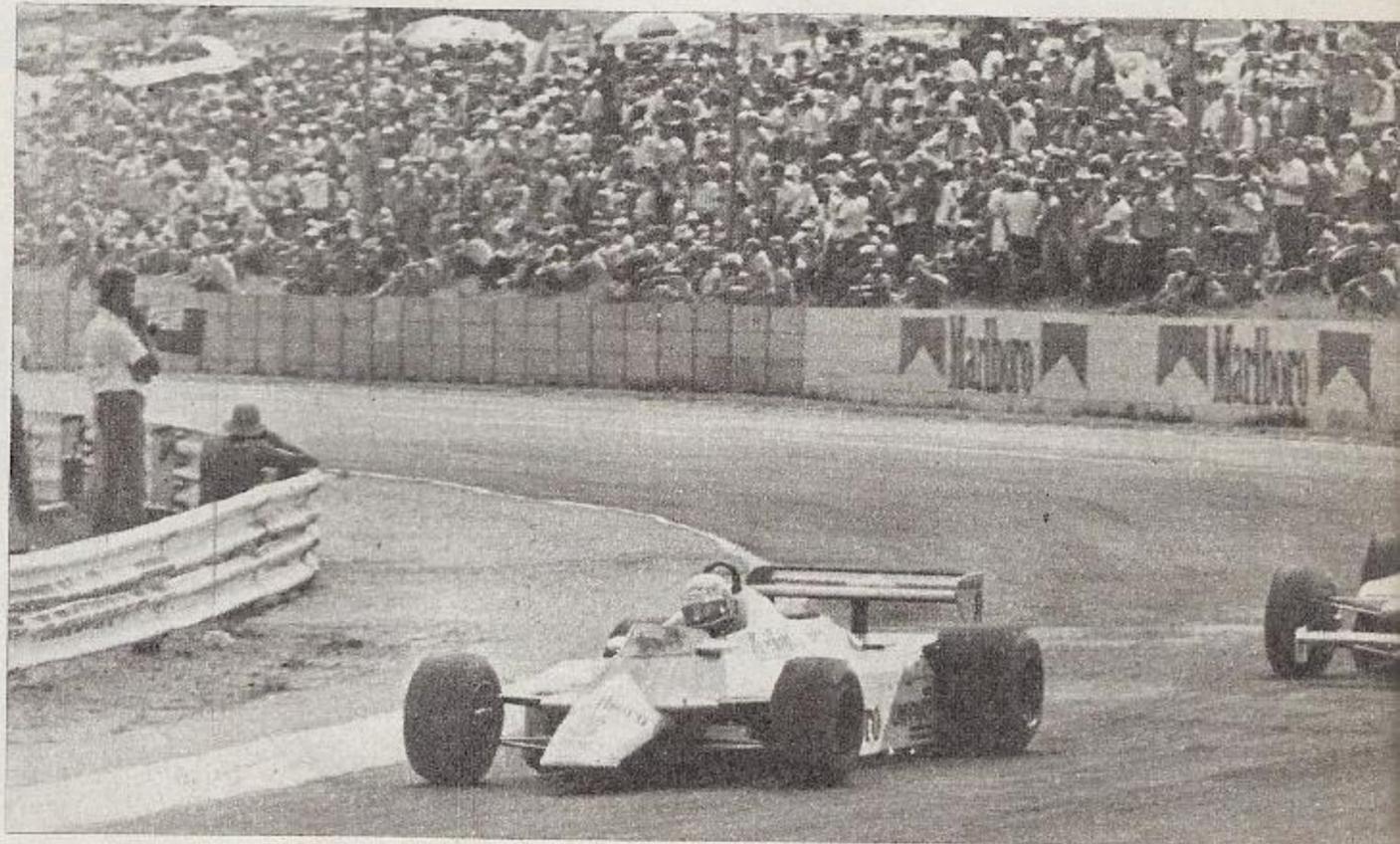
Así fue. Aunque en realidad ninguno de los tres motores turbo que lo precedían cedieron por una rotura "humeante" como las de Villeneuve o Patrese. Primero fue Didier Pironi el que dejó libre el tercer puesto al ingresar a boxes para cambiar una goma, ubicando por lo tanto a Reutemann como perseguidor de los dos Renault. Pero al rato también fue el turno de Prost, que a duras penas llegó a boxes con la goma trasera en mil pedazos (estropeando además la carrocería), y que al volver a la pista estaba considerablemente retrasado respecto de la punta que heredaba Arnoux y del increíble segundo puesto de Carlos Reutemann,

que giraba con un ritmo impresionante, como si no fuera usuario de un auto convencional. Repentinamente, todas las especulaciones se hicieron posibles ya que el éxito del motor turbo en un circuito obligado como Kyalami, parecía depender exclusivamente de René Arnoux frente a la solidez cronométrica del Williams de Reutemann en segunda posición.

La gran ventaja del suplemento de potencia se hizo sin embargo evidente en la recuperación que llevaron a cabo Didier Pironi y Alain Prost, quienes poco a poco fueron superando a toda la fila que los precedía, para atacar nuevamente al único "intruso" que molestaba el imperio de los turbo y que seguía siendo Reutemann en el segun-



Arriba, preciso instante en que explota con todos los honores el motor turbo de la Ferrari de Gilles Villeneuve, que hasta ese momento ocupaba el tercer puesto detrás de los dos Renault. A pesar de ello, Ferrari demostró que tiene arma como para pelear el título del '82. A la derecha, Niki Lauda durante un pasaje de su exitosa rentrée (cuarto y casi sube al podio). En la foto, delante de los dos Alfa Romeo, de discreto rendimiento. En la página opuesta, uno de los tantos coloquios entre los constructores. En este caso, con los tres hombres más fuertes de la FOCA; Williams, Chapman y Ecclestone.

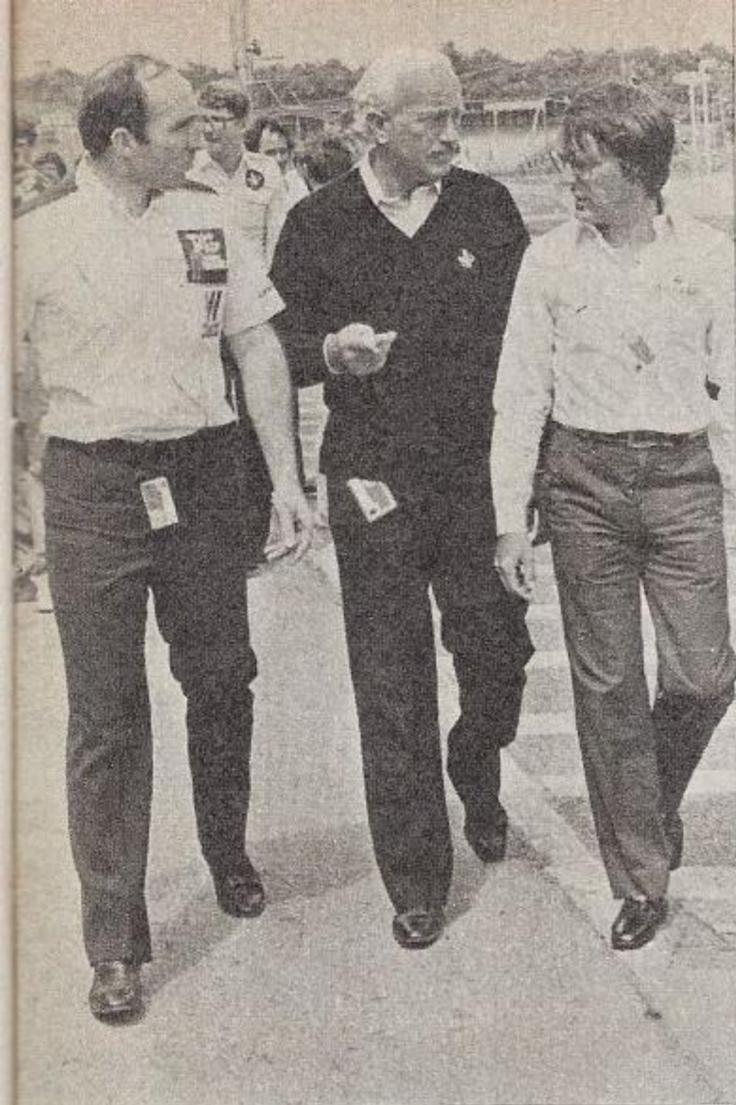


do puesto. Luego de varias vueltas aptas para el desgañitamiento del locutor oficial del circuito, Pironi y Prost lo superaron por fin a Reutemann, que quedó otra vez relegado a su cuarto puesto, que era el máximo ambicionado por Frank Williams, y poco después Alain Prost superaba incluso los dos últimos escollos que le quedaban (Pironi y Arnoux) para acceder a un primer puesto que hacía recordar la definición de la carrera ideal aportada una vez por Gilles Villeneuve. En efecto, consultado en una entrevista de la revista "Time", el inigualable Gilles había dicho que **"para mí la carrera ideal sería largar en punta, sacar ventaja en las primeras diez vueltas, después tener que parar en boxes para cambiar**

una rueda pinchada, volver a la pista y pasar a todo el mundo hasta alcanzar otra vez el primer puesto y ganar la carrera". Exactamente lo que hizo Prost, por lo cual no es de extrañar que el francés dijera después que **"fue la mejor carrera de mi vida"**.

Las últimas emociones estaban reservadas para el final, sin embargo. El motor de Didier Pironi comenzó a producir ruidos extraños aunque más propios de una falla de encendido, que de algo grave, mientras que René Arnoux comenzaba a perder terreno frente a un Reutemann que continuaba a un ritmo impresionante como si la carrera recién comenzara. Luego se supo que el problema de Arnoux estaba en una vibración de las gomas, que

afectaba totalmente la tenida del auto y que le hizo imposible soportar el ataque "in extremis" del Williams número 5. Faltando pocas vueltas, Reutemann recuperó el segundo puesto que parecía utópico horas antes, y la bandera a cuadros terminó por consagrar una admirable carrera de los dos primeros del GP de Sudáfrica, que obtuvieron realmente el máximo que se podían proponer. Para Alain Prost, nueve puntos eran en realidad el gran desafío de una primera carrera del año que lo muestra como favorito. Para Carlos Reutemann, retornado a último momento a la F-1, salir segundo en Kyalami, tierra de turbos, es casi más que un triunfo. Así se explicaba su inusual alegría en el podio, a pesar de que



admitía poco más tarde que **"tuve una suerte enorme"**. Pero seis puntos obtenidos en Kyalami son importantísimos y parecen darle la razón a Frank Williams, que sostenía poco tiempo atrás que **"Reutemann sigue siendo el mismo de siempre"**. No sólo fue el de siempre, sino que fue el de los mejores días a pesar de la desventaja técnica.

Toda una promesa para el GP de la Argentina. Si la FISA, la FOCA y sus designios no indican lo contrario...

PATIO DE BOXES

PIRONI — "Los Renault andaban algo mejor que nosotros en la parte sinuosa, y en la recta más o menos

SUSPENDER A TODOS LOS PILOTOS DESPUES DE LA CARRERA...

LA TRAIACION MORAL DE LA FISA

A las doce del mediodía del sábado, poco antes del comienzo de la carrera, Marco Piccinini le informaba telefónicamente a Enzo Ferrari los resultados de la prueba con tanques llenos de la mañana. Ni bien cortó, mantuvimos un diálogo de pocos minutos en el cual el siempre cauto Piccinini nos explicaba por qué Ferrari había apoyado a sus pilotos en el conflicto de todo el fin de semana respecto de las superlicencias. **"Ferrari cree que aun si la base de la superlicencia puede ser correcta, es Indudable que los pilotos tenían razón en criticar ciertos aspectos"**.

—¿Y puede haber realmente una solución?

—**"Hummm... creo que lo peor está por verse"**.

Conociendo la mesura habitual del director deportivo de Ferrari, negociador por excelencia, la rotunda frase prefiguraba un retorno violento a la crisis vivida dos días antes. Pero era inimaginable que la situación se precipitara minutos después de la carrera y merced a una decisión de los comisarios deportivos de la FISA, que no tuvieron la menor dignidad en revocar lo que ellos mismos habían firmado horas antes.

El procedimiento utilizado vale la pena de ser relatado en detalle. Pese a que en todo momento fueron exclusivamente Jean M. Balestre y Bernie Ecclestone quienes llevaron a cabo las arduas negociaciones con los pilotos, todos los comunicados oficiales fueron firmados por los tres comisarios deportivos de la carrera (Francis Tucker, sudafricano, John Cornmit, holandés —no Turner y Goldsmith, como erróneamente nos informara Sierra el viernes— y Rafael Sierra, argentino) como si en realidad las decisiones hubieran sido de ellos, supuestas autoridades máximas de la carrera. En la realidad, los comisarios deportivos prácticamente no conocían lo que estaba sucediendo y quien suscribe, Germán Sopena, informó en persona a los señores John Cornmit y Rafael Sierra en la mañana del día viernes, que los pilotos estaban concentrados en el hotel Sunny Side Park amenazando con no correr. Los dos comisarios, desayunando en su hotel, respondieron asombrados **"entonces no se hará la carrera"**... Pero poco más tarde ambos firmaban de su puño y letra un comunicado oficial en el cual levantaban la suspensión decidida el día anterior **"en defensa del interés deportivo"**. Minutos más tarde de la carrera, en cambio, los mismos tres comisarios deportivos volvieron a poner su firma en otro comunicado en el cual se declaraba suspendidos a 29 pilotos de Fórmula Uno (todos menos Teo Fabi y Jochen Mass, que el viernes a la mañana prefirieron no continuar en la postura común con los otros pilotos y escaparon de la "concentración") sin que poco antes parecieran dispuestos a tomar tal medida, que rompía abiertamente el pacto verbal establecido con los pilotos el viernes para que todos retornaran a la pista.

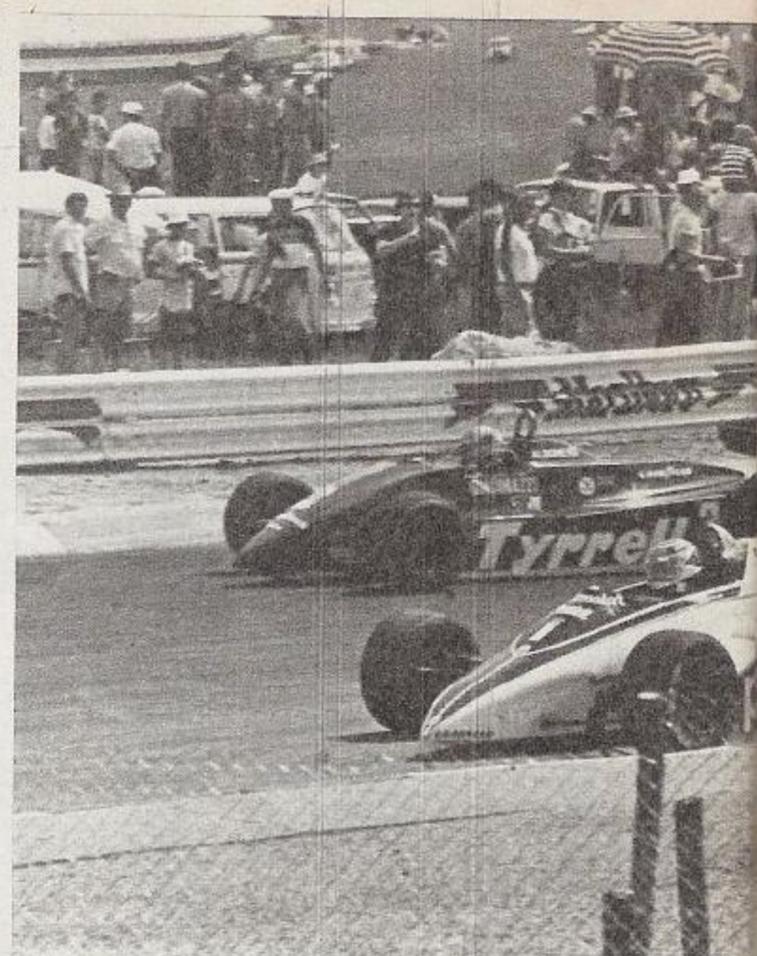
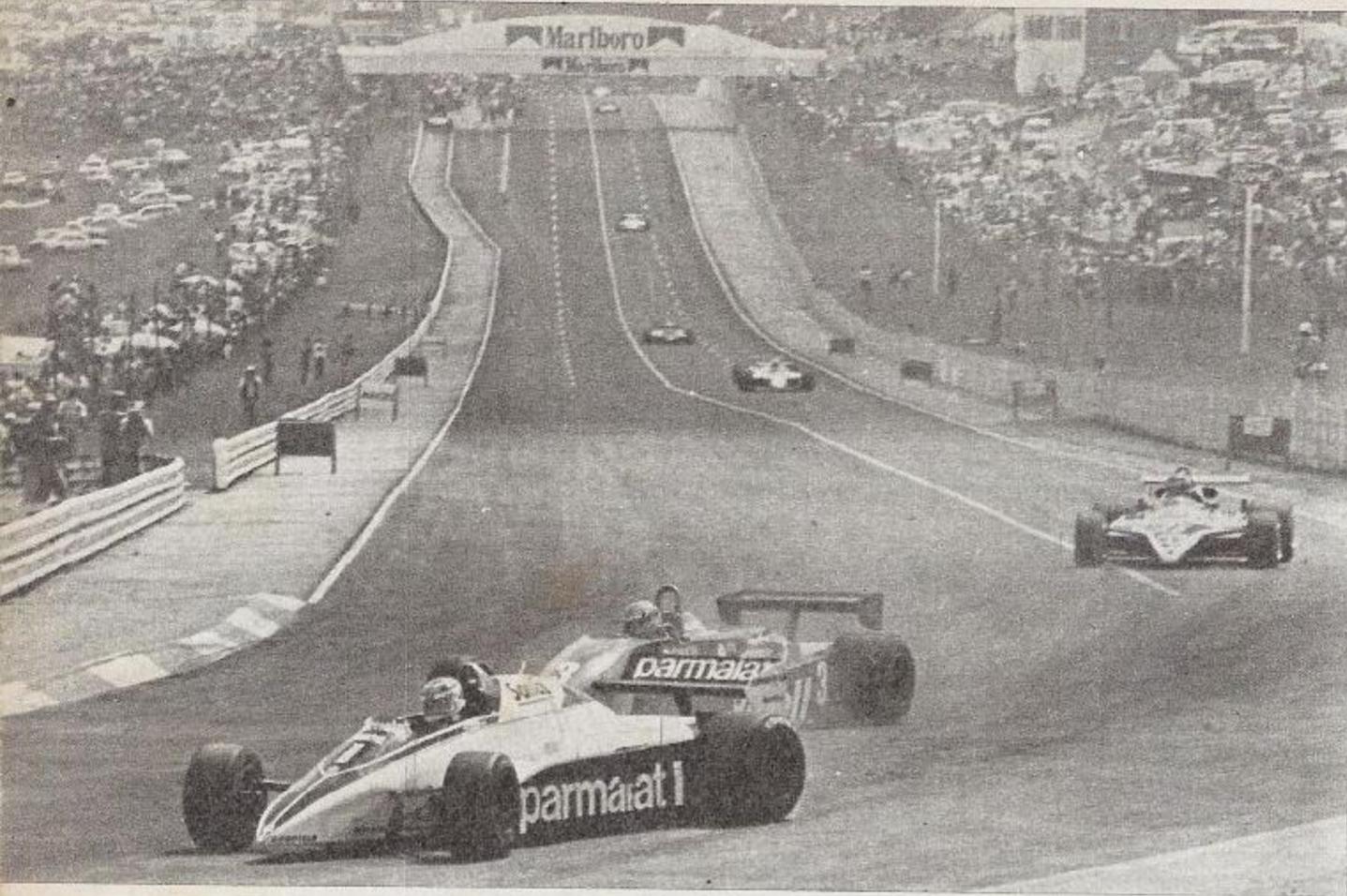
Una vez que los tres comisarios deportivos colocaron su firma a la decisión de la suspensión, el presidente de la FISA, Jean M. Balestre declaró pomposamente que **"aprueba la decisión tomada por los comisarios"**, como si hubiera provenido en realidad de ellos tres, utilizados como simples figuras legales intermediarias de un manejo general que responde totalmente a las ambiciones dictatoriales de un presidente de la FISA capaz de cualquier exceso.

El asombro y la indignación de los pilotos era previsible. Uno a uno, todos depositaron 300 dólares apelando por la suspensión y continuarán la discusión en los días próximos, haciendo peligrar sin ninguna duda la realización del próximo GP argentino. Con cierta cuota de ingenuidad política aprendieron que los pactos verbales sirven de poco cuando se trata con personajes como los de la FOCA o la FISA. Pero es verdaderamente desalentador que la conducción institucional del automovilismo internacional acepte utilizar los mismos recursos poco honestos moralmente, que el propio Balestre criticaba hace poco tiempo a su entonces odiado Bernie Ecclestone.

La batalla está muy lejos de haber terminado, sin embargo, por más que así lo sostuviera el comisario John Cornmit, que parecía casi satisfecho de la evolución de los acontecimientos. En efecto, si bien ciertos equipos podrían recurrir a pilotos de reemplazo, ansiosos por brindar un escarmiento a las pretensiones de los pilotos, los equipos "serios" como Ferrari y Renault hicieron saber que para ellos no es cuestión de cambiar de pilotos. Y por otro lado, ¿quién puede asegurar que el GP de Argentina se correrá sin Reutemann, sin Lauda, sin Villeneuve y Pironi, sin Prost y Arnoux, sin Laffite o sin Nelson Piquet?

Y si no se corre el GP de Argentina, tampoco es factible el GP de Brasil y difícilmente el de Long Beach. Es obvio que un acuerdo será imprescindible.

Germán Sopena



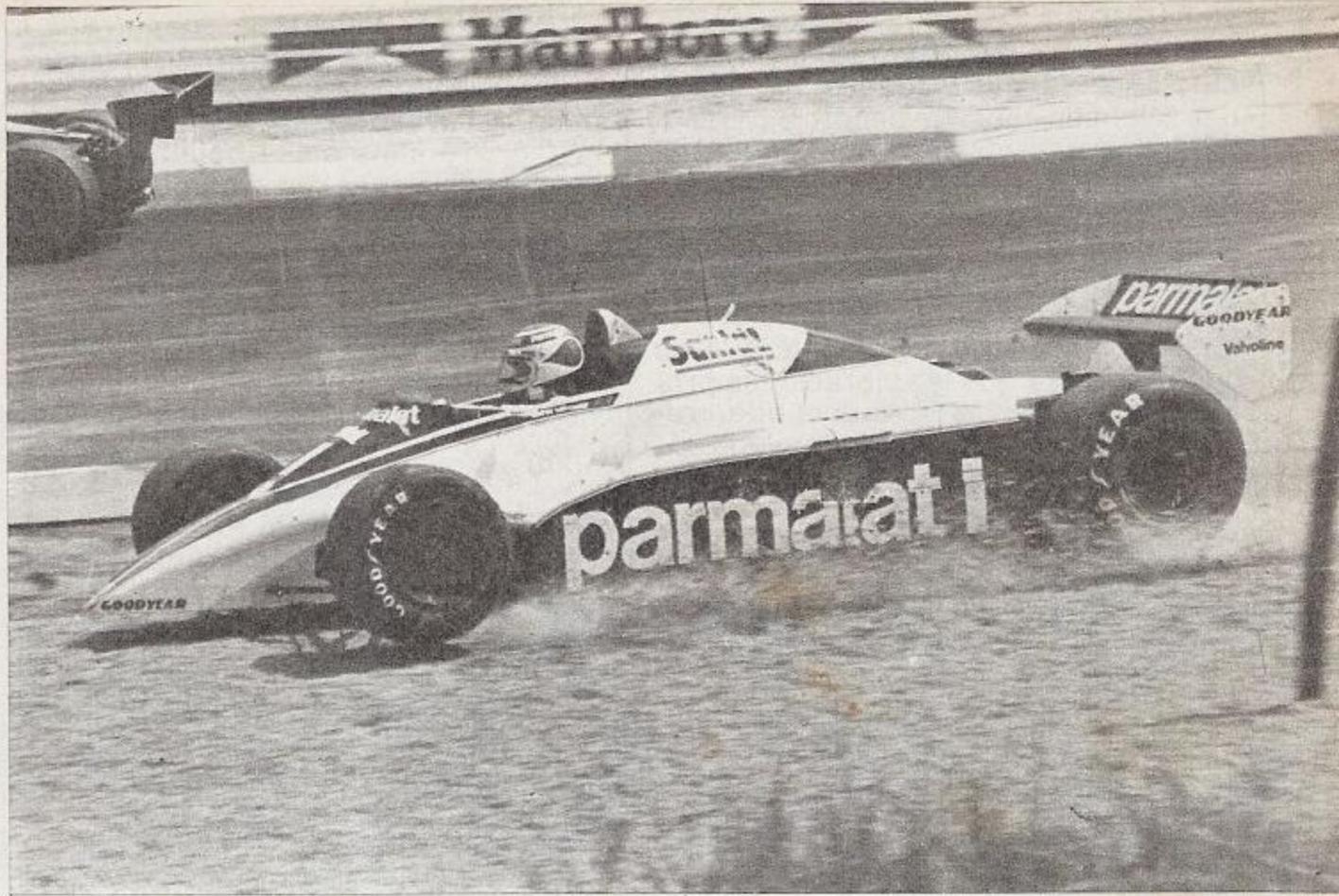
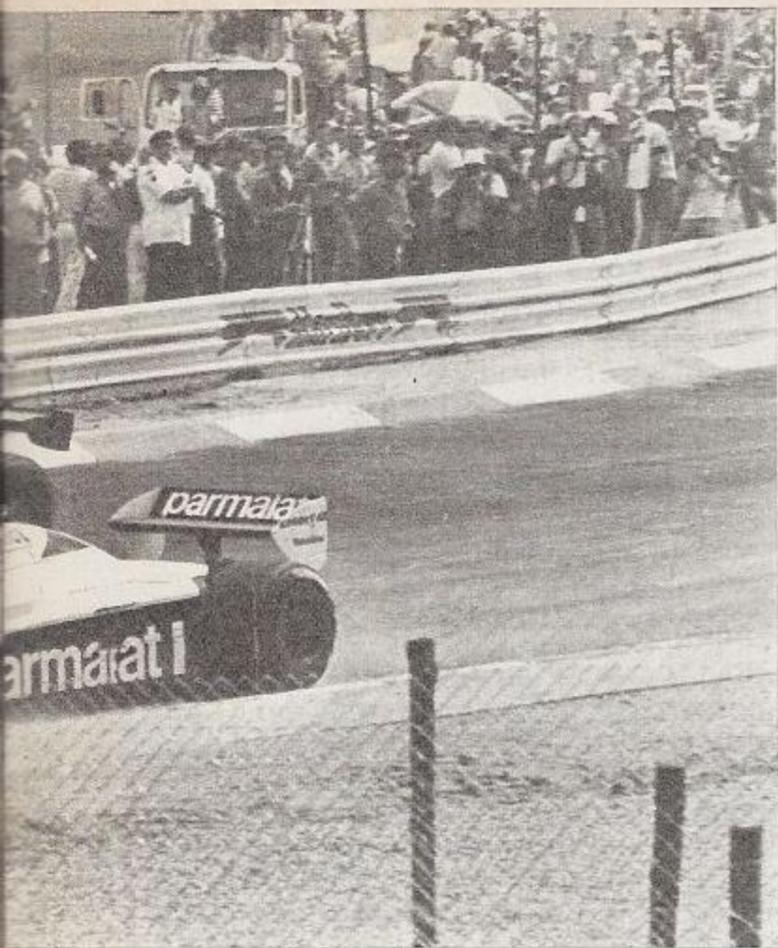
iguales. Esta apreciación duró hasta que comencé a tener problemas con las gomas... Después apareció el rateo en el motor por un inconveniente de temperatura y en la bomba de nafta, y todo se fue al demonio. Sin embargo, tanto Gilles como yo estamos confiados. El auto se mostró bueno desde el comienzo y creo que trabajando fuerte a partir de ahora, las cosas pueden ir mucho mejor...". Breve balance y confiada espera de **Didier Pironi**, quien luego de quedar octavo a raíz del cambio de gomas, llegó a ponerse segundo poco antes del final, mostrando así el potencial de la nueva Ferrari. Un rival y un candidato para las que vienen...

¿IDENTIFICADO? — Los **Brabham-BMW** estrenaron en Kyalami un nuevo logotipo de la marca que lleva el nombre del legendario "Old Jack". Se trata de una impresionante cobra en actitud agresiva, a cuyo lado y en forma vertical se lee: Brabham. Cuando **Gérard Ducarouge**, de Alfa, se acercó a **Gordon Murray** y le comentó lo novedoso del logo, el impassible sudafricano le respondió: "Ah, sí... **Bernie lo decidió porque dice que es él mismo...**". Sin palabras.

MULTA — Como si todo lo que hiciera **Jean-Marie Balestre** en este GP de Sudáfrica hubiera sido poco, nos enteramos de algo más... Castigó a

Carlos Reutemann con 10.000 dólares de multa en diciembre último por no haber asistido a la entrega de premios anual de la FISA en París. Una más del controvertido, discutido y poco criterioso "Monsieur Balestre". Reutemann prometió apelar...

EL AGUJERO — Luego de la carrera, nos acercamos al box **Brabham** y con no poca sorpresa vimos al mismo **Paul Rosche** introducir la mano por uno de los costados del motor **BMW** que aparecía sin el complejo del turbo. Pronto nos imaginamos que allí debería haber un hueco, cosa que pudimos comprobar minutos después cuando observamos más de cerca, vimos un



"hermoso cráter" de quince centímetros de diámetro. Ante nosotros teníamos la verdadera causa del abandono de Patrese.

SIN PALANCA — Luego de pocas vueltas de carrera, **Keke Rosberg** se quedó sin la palanca de cambios. La misma se partió insólitamente, dejando apenas unos centímetros a la vista. Eso fue suficiente para Keke que, no obstante, terminó con la mano bastante estropeada.

LA PRIMERA PIÑA — Fue para **Jean-Pierre Jarier**. Apenas había transcurrido la carrera cuando el

Osella se fue derecho hacia las mallas de Clubhouse Corner. El impacto se produjo como consecuencia de un intento del francés por superar a Serra, quien en todo momento hizo lo imposible para que esto no ocurriera.

FLAMEO — De un pedazo de la carrocería del **Renault de Prost**, luego que el francés se hubiera detenido para cambiar gomas. Ello se debió a que al romperse el neumático, el auto se desbalanceó y la carrocería rozó el piso provocando que el plástico se rompiera y quedara sujeto sólo por unos pocos centímetros del mismo.

Secuencia completa del accidente de Nelson Piquet, una de las tantas cosas interesantes que la pésima transmisión de la TV sudafricana no permitió ver en nuestro país. En las tres fotos de arriba, se advierte el momento preciso en que el Brabham escapa al control de su piloto y se sale de pista. En las tres de abajo, el momento exacto del impacto contra las gomas que cubren el guardrail del sector, el inmediato rescate del brasileño y por último el lugar y el estado en que quedó el auto tras derribar dos hileras de catch fences.

CURIOSO — Así fue el inconveniente sufrido por **Arnoux** que lo privó de muy buenas posibilidades de ganar. Las **Michelin** radiales tienen la particularidad de "asimilar" los residuos de caucho que hay en la huella que dejan los F-1, en mayor o menor medida de acuerdo al tipo de manejo a que se las someta. Como el de Arnoux favorece el fenómeno, con catorce vueltas disputadas debió cederle la delantera a su coéqui-pier, ya que las vibraciones producidas por el caucho que cubría irregularmente la banda de rodamiento de sus gomas le hizo levantar su ritmo de marcha.

PESO — Finalizada la carrera y cuando los autos estaban siendo controlados, hubo una duda respecto de peso del **Williams** de **Reutemann** que arrojó 573 kilos en la balanza. Como esto equivale a siete menos que el mínimo reglamentario, hubo cabildeos e incluso se lo llamó al mismo Frank Williams para que tratara de explicarlo. No sabemos si por el descargo del constructor o por la buena voluntad de los comisarios, se admitió que el FW-07 estaba en reglamento.

EL DESCARGO DE PIQUET — "Lo que pasó en la largada fue que el auto

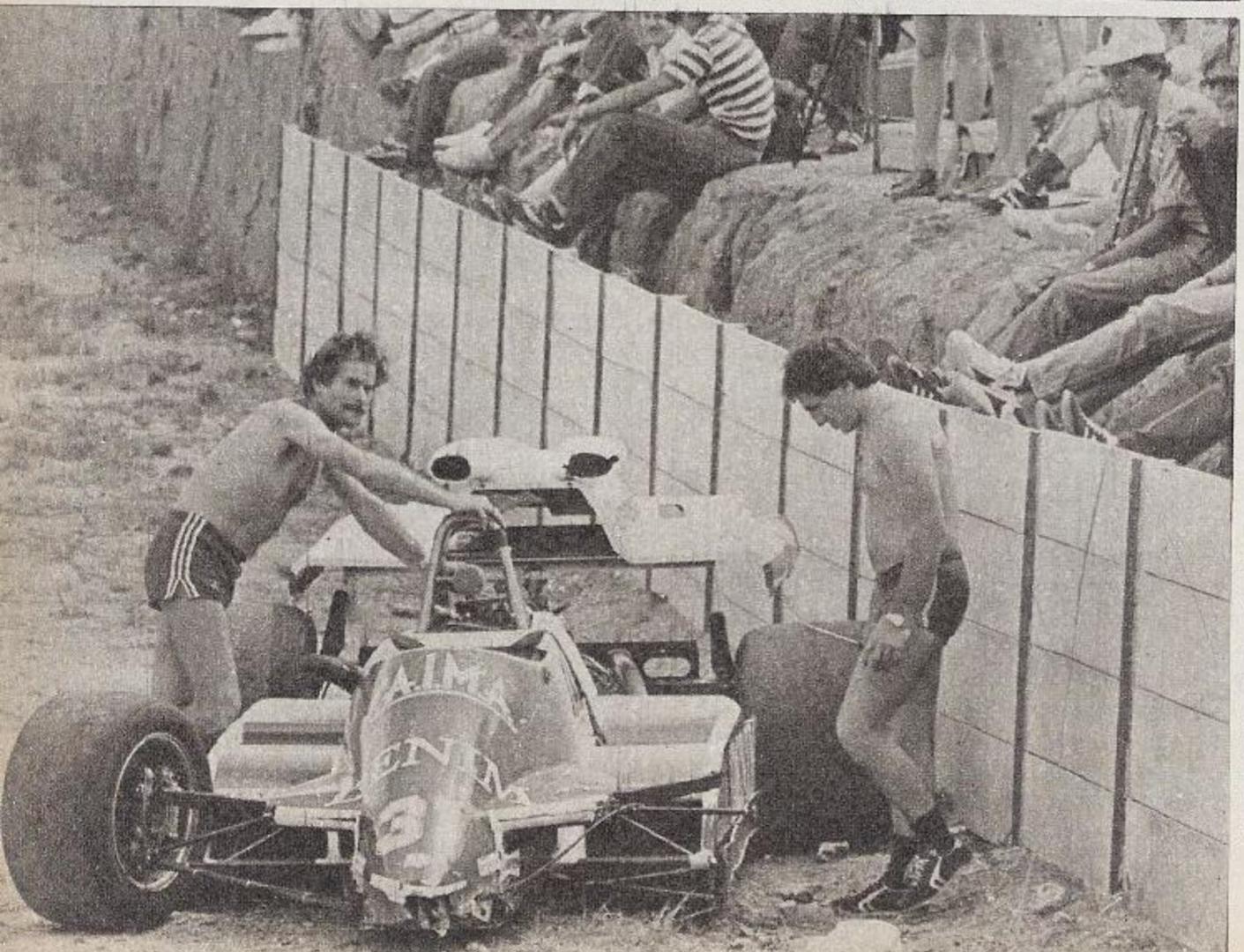
comenzó a adelantarse y yo frené para evitar problemas, y justo en ese momento el semáforo se puso verde. Después fue todo normal hasta que, llegando a **Crowthorne**, pisé el freno y el auto tiró inmediatamente hacia afuera (aseguramos que bloqueó), lo solté y como se me iba volví a pisarlo, pero ya era tarde y me fui afuera". Sin embargo, esta confesión de Piquet tiene una segunda parte, ya que después, y cuando estaba entre algunos amigos de confianza habría reconocido: "Quizá también pudo haber sido un error mío".

EL REAPARECIDO — Indudablemente satisfecho y convertido en una de las "vedettes" del día, **Niki Lauda** comentaba: "Sí, creo que hice una buena carrera, pero lo principal es que estoy muy contento de haber vuelto, y especialmente haberlo hecho en esta forma. Sin embargo, creo que todavía puedo mejorar. En los próximos GP tendría que andar mejor; calculo que puedo rendir un 30% más de lo que hoy di aquí". Como muestra, no pudo haber sido mejor...

SOLIDARIDAD — De Piquet, Lauda, Pironi y Villeneuve, quienes al ser entrevistados por un periodista colombiano de televisión respecto del caso Guerrero prometieron ayudar al joven piloto "castigado" por Morris Nunn. Entre otras cosas dijeron que les parecía muy estúpida la actitud del dueño de Ensign y que de cualquier manera iban a ayudar a Guerrero. Incluso prometieron hablar con sus sponsors y si era preciso, manifestaron que estaban dispuestos a destinar parte de sus patrocinios personales para que **Roberto Guerrero** pueda seguir intentando asimilarse al elenco de la F-1. Lo que se dice, un gesto pocas veces visto en la especialidad y un ejemplo de compañerismo.

LIOS DE POLLERAS — Fueron los que tuvieron **Bernie Ecclestone** y **Jean-Marie Balestre** el jueves por la noche en el Kyalami Ranch. Varias de las esposas y acompañantes de los pilotos —que en esos momentos se encontraban alojados en el Sunny Side Hotel—

Arriba, Eliseo Salazar y Andrea de Cesaris disputan palmo a palmo una posición. Al final, el chileno alcanzaría un noveno lugar ciertamente valioso para su ascendente carrera y el italiano, lograría el tercer mejor tiempo para una vuelta en carrera. Abajo, estado en que quedó el Osella de Jarier tras su accidente antes de cumplir el primer giro.



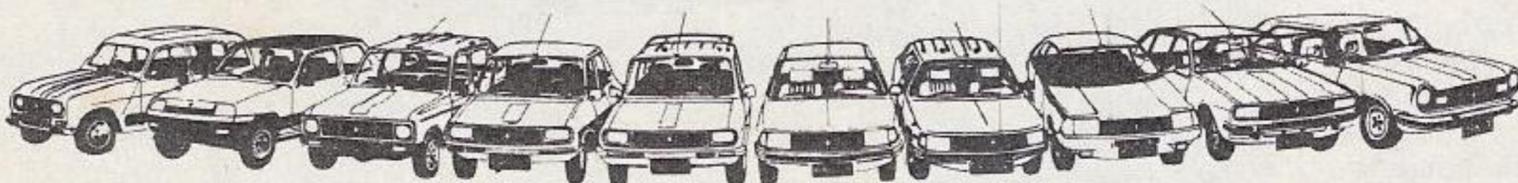
**RENAULT GANO
DOS GRANDES PREMIOS:
EL DE SUDAFRICA Y EL DE LOS TURBO.**

Para que usted también siga ganando en Argentina.



GOMEZ FERRAN

RENAULT



SUPERARSE ES RENAULT

los increparon duramente con palabras de grueso calibre y epítetos realmente irreproducibles. Las señoras y señoritas que, como los pilotos, originalmente se hallaban alojadas allí, no contentas con insultarlos a voluntad, llegaron incluso a arrojarles cosas. En ese sentido se destacó la novia de Giacomelli quien, luego de tomar puntería, lanzó un puñado de salsa de hongos sobre la humanidad de ambos protagonistas. ¿Habrán sido venenosos...?

VENGANZA — Directamente relacionado con el comentario anterior, en la mañana del sábado, **Bernie Ecclestone** intimó a retirarse a **Sylvia**, la acompañante habitual de **Nelson Piquet**. Pero no sólo a hacerlo del pit Brabham, sino de los boxes propiamente dichos. La señorita no tuvo más remedio que hacerlo y todo el mundo hablaba de lo que se suponía era la "venganza" por lo del jueves por la noche.

OVACION — Finalizada la carrera y cuando los F-1 daban la vuelta de honor, el público aplaudió ruidosamente a los tres primeros colocados. Pero quien en ese sentido se llevó todo fue **Pironi**, pero no precisamente por él, sino por **Ferrari**. En Sudáfrica, la legendaria "magia" de los autos de Maranello es un mito increíble que se palpa a nivel calle. En los momentos previos a la carrera hubo un desfile de autos del Caballino de todas las épocas, prueba evidente del reconocimiento y "adoración" que se tiene aquí por los productos de **Enzo Ferrari**.

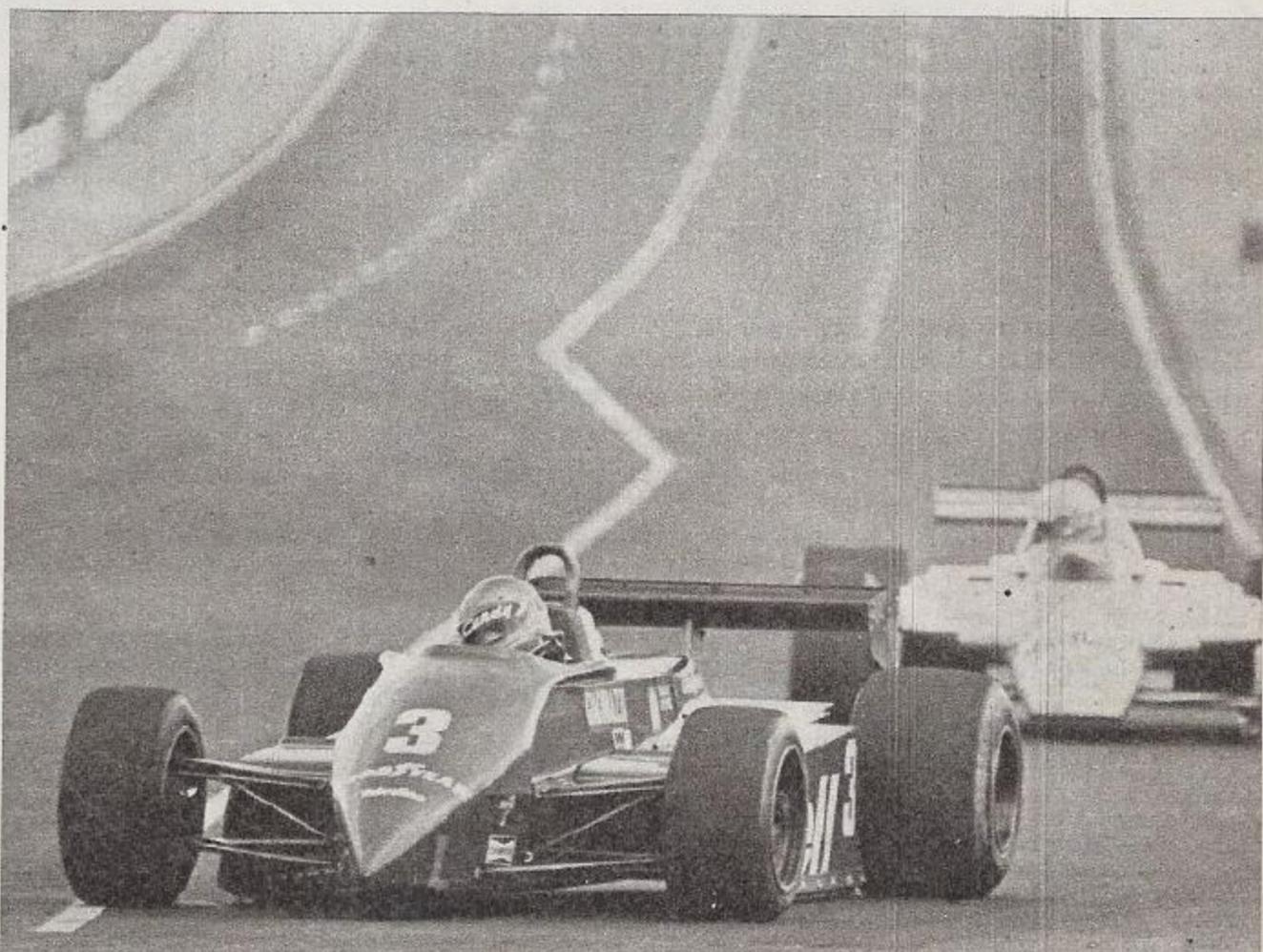
BALLET NEGRO — Como para atenuar su posición frente al problema racial de Sudáfrica, los organizadores del GP dispusieron que, formando parte de la serie de actos y espectáculos previos a la carrera, un cuerpo de gimnasia y otro de música y danzas tribales del país, actuara frente al público. Los hombres de color que integraban el primero se lucieron en lo suyo, entonando estrofas de sugestivas canciones africanas, mientras que los niños y niñas del segundo, pusieron una nota alegre y musical frente a la tribuna de boxes. Ambos fueron aplaudidos ruidosamente.

Arriba, ya en el circuito tras solucionarse el problema, Villeneuve, Piquet, Lauda y Pironi explican personalmente a la TV de Colombia entretelones del problema, haciendo público su apoyo a Roberto Guerrero (en la foto, con remera rayada). Abajo, Michele Alboreto, séptimo al final, circulando adelante de Lauda (nada menos).

RALLY DE MONTECARLO RÖHRL, UN AÑO DESPUES

Luego de haber restringido sus participaciones en el campeonato mundial, el ex campeón **Walter Röhrl**, regresó a ese certamen de la mejor manera; ganando por segunda vez el rally de Montecarlo, como siempre, la primera competencia del año.

Luego de 2.877 km y 34 primes, divididos en las clásicas etapas (Concentración, Clasificación, Común y Final) "la clasifica" quedó así: 1º) **Walter Röhrl-Christian Geistdorfer, Opel Ascona 400**, 2º) Hannu Mikkola-Arne Hertz, Audi Quattro, 3º) Jean Luc Therier-J. Vial, Porsche 911 SC, 4º) Guy Frequelin-B. Fauchille, Porsche 911 SC, 5º) Bruno Saby-G. Sappey, Renault 5 Turbo, 6º) Jochi Kleint-B. Wanger, Opel Ascona 400. Como siempre, próximamente daremos mayor información.



GOMA PINCHADA...? NO ES PROBLEMA...



DEJE QUE SU AUTO INFLE SUS PROPIAS GOMAS!

Super INFLA
MINICOMPRESOR FUNCIONA CONECTADO DESDE EL ENCENDEDOR DE 12 VOLTS

- ENVIA 90 LIBRAS DE PRESION
- INFILA TODAS LAS CUBIERTAS, PELOTAS, BICICLETAS, ETC.

COMPACTO: PESO 1 KG.
MIDE: 9 x 15 x 19 cms

\$ 289.000

GARANTIA POR UN AÑO

ENVIOS AL INTERIOR SIN RECARGOS

Adjunte giro o cheque por \$289.000 a nombre de:
INTER OCEAN SA. (no a la orden)
MARIO BRAVO 800 CAP. (1175) Tel: 88-9183 de 14 a 18 horas

DESCUENTOS A REVENDADORES

June IMPORT

REPUESTOS * ACCESORIOS * CUBIERTAS *
MOTOS 0 Km. y USADAS
IMPORTADOR DIRECTO
SUZUKI * KAWASAKI * YAMAHA * HONDA *
DIRECTORIO 4500 Capital

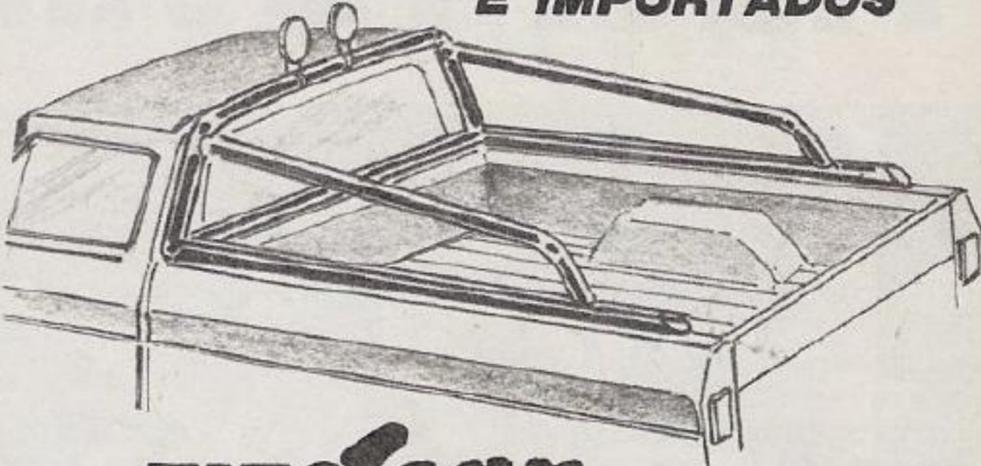
BUZOS ANTIFLAMA
ROPA INTERIOR Y MASCARA ANTIFLAMA
* BOTAS * GUANTES *
CASCOS

Av La Plata 1301. Cap.

EDANOR

Tel. 922-3226

JAULAS DE SEGURIDAD ANTIVUELCO PARA PICK-UPS NACIONALES E IMPORTADOS



TITOSCAP

WARNES 1237 - TEL: 854-0383. Bs. Aires

INGENIERO JOSEPH
"EL PODER DE LA EXPERIENCIA"

* VALVULAS * GUIAS * PISTONES * AROS * RESORTES * PERNOS * FILTROS, etc. * POTENCIACIONES *

Joseph

- LEVAS PARA CHEVROLET - OPEL - TAUNUS
- BIELAS PARA COMPETICION
- CABLES DE ENCENDIDO SILICONADOS
- ACEITE SINTETICO "AGIP"

VARIEDAD DE ARTICULOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA COMPETICION

AV. LIBERTADOR 15.209 (Taller) SCHAPAPIETRA 1467/9
Tel: 747-2557 (ACASSUSO) Tel: 749-4467 (TIGRE)

APOYACABEZA

TOTAUTOS

ORIGINALES
PEUGEOT * DODGE * FIAT Y UNIVERSALES
R-12:
TODOS LOS COLORES ORIGINALES
Fabricantes:

Estados Unidos 40 VILLA MARTELLI.
Tel. 760 - 6477

MOTOMANIA
Importador directo.

• HONDA • SUZUKI • KAWASAKI

CONSIGNACIONES - PERMUTAS
MOTOS Y ACCESORIOS nacionales e importados

Ventas por mayor y menor
Enviamos pedidos al Interior
SERVICE MECANICO ESPECIALIZADO
CANNING 817-CAPITAL
773-2912

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.

* Cascos * Puños esponja * Guantes * Alforjas * Mochilas

JUAN B. JUSTO 4300

CYCLE WORLD

* PROTECTORES DE CARTER * PARRILLAS PORTAEQUIPAJES * EQUIPOS DE ESCAPES 2 a 1 - 4 a 1 y 6 a 1

Somos fabricantes Precios especiales para revendedores Envios al interior

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

HONDA ACCORD

Ahora también disponemos de defensas para paracolpes Accord 2 y 4 puertas.

neumáticos

Continental

INDUSTRIA ALEMANA

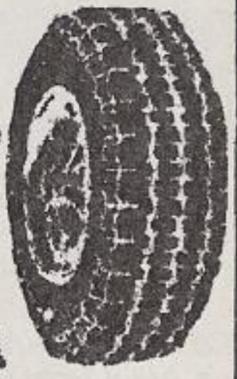
- * Máxima seguridad, aún en condiciones extremas de uso.
- * Menos movimientos de perfil, lo que otorga un elevado kilometraje
- * Reducida resistencia en el rodaje y por lo tanto menor consumo.
- * Excelente amortiguación de ruidos.
- * Gran confort.

ADQUIERALOS EN SU PROVEEDOR HABITUAL

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

Eurogoma

INGENIERO HUERGO. 861/63 Bs. As. Tel: 30-0065. 33-9792/2163. 34-7810



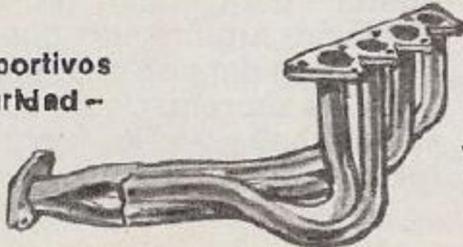
ASCO PRESSURE

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

silenciadores y escapes deportivos jaula de seguridad -

NACIONALES e IMPORTADOS

EQUIPO RENAULT 18



Bartolomé Mitre 2033 Ruta 7 Km. 36,600 MORENO Bs. As. Tel: 0220-20356

LAVA - LUSTRE PLASTIFICADOR

ES UNICO PARA AUTOMOVILES

- NO SE ENJUAGA
- DA MAS BRILLO Y PLASTIFICA

SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO




REUTEMANN Y SU ENFOQUE REALISTA LUEGO DE UN SEGUNDO "AQUI TUVIMOS SUERTE,"



Coronando una labor digna de sus mejores días, Carlos Reutemann festejó junto a Alain Prost en el podio (arriba) con motivos de sobra. Los que le acordaban el haber sido el único defensor de los "atmosféricos" en llegar a enterevarse en algún momento con los turbo, arribando en un inesperado segundo puesto. No por nada, Frank Williams —que no soñaba con más que un cuarto lugar— lo recibió al término del G.P. (derecha), radiante.



Ser segundo, cuando en condiciones normales debería haber estado más atrás, fue como un triunfo para Carlos Reutemann. Más si se tiene en cuenta que la mala largada de Piquet lo retrasó también en ese momento clave y fueron varios los "aspirados" que le sacaron ventajas. El santafesino mismo había anticipado que "me conformo con largar sexto o sépti-

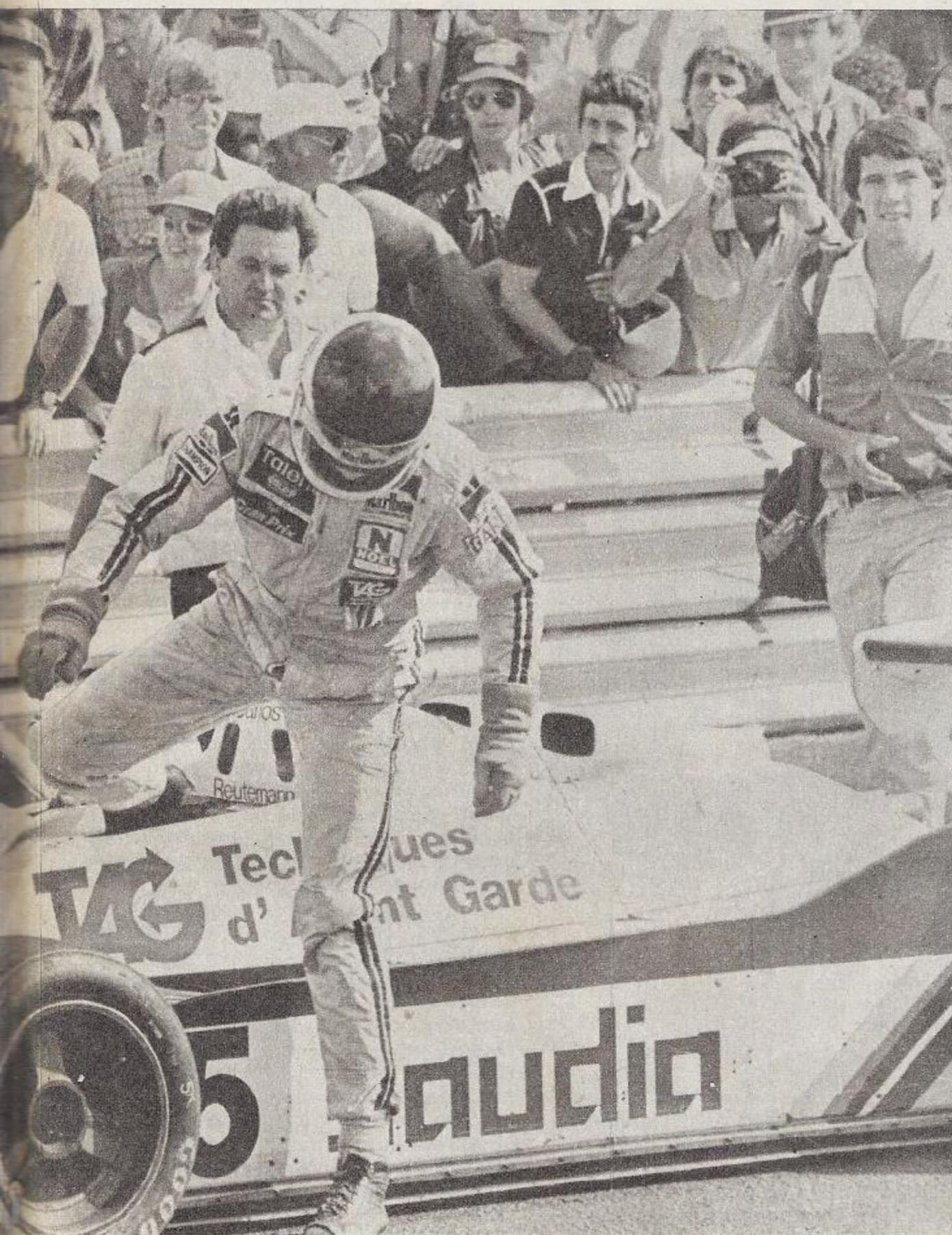
mo" a su llegada a Sudáfrica, lo cual estuvo muy cerca de la realidad. Y esto implicaba que, si las alternativas de la carrera eran todo lo normales que se podía esperar, Reutemann no estaba para más que para luchar contra los mejores convencionales. Porque Kyalami era "tierra del turbo" y no quedaba más que esperar que el calor y su irregular confiabilidad fueran los mejo-

res aliados del argentino.

Claro que nunca habló del tema personal y de cuánto él mismo podía aportar para tratar de revertir esa situación. Argumentos que, si bien podrían considerarse endeble frente a la evidente supremacía del turbo en suelo sudafricano, no lo fueron tanto en relación con el trámite de carrera.

"En la largada me quedé bloqueado

PUESTO QUE NO ESTABA EN LOS PLANES DE NADIE PERO EN ARGENTINA...



porque Piquet salió muy mal y me tapó. En ese momento, me pasaron varios y no pude más que seguir la fila india".

—¿A partir de ese momento, cuál fue tu actitud?

—Me tiré a pasar como un loco. Calculé que fueron cuatro o cinco que en condiciones normales debían estar atrás de mí. O sea que vi la posibilidad de intentarlo y lo hice...

—¿Pero no pensaste que eso podría haber sido perjudicial, más avanzada la carrera?

—Bueno, digamos que no tiré todo lo que podía porque la exigencia no era terrible, pero sí me arriesgué con cierto margen tratando de no afectar nada para más adelante. Felizmente, no tuve problemas, ni para pasarlos ni después.

—Antes de comenzar la carrera, tenías ciertas dudas con las gomas, ¿qué decidiste finalmente?

—No sabíamos qué compuesto usar. Pensábamos que el "C" podría ser el indicado, pero no estábamos muy seguros... Finalmente, hice una cuenta simple: siempre que Michelin usó las 305, nosotros pusimos las "C", y como todos sus autos aquí calzaban el 305, elegí el "C".

—¿Ya jugado por las gomas "C", cuál fue tu planteo?

—Tratar de andar rápido sin dañarlas. Además, la realidad fue así, porque el trámite resultó muy veloz, y como no quería perder terreno, tuve que andar ligero, pero muy cuidadosamente.

—¿Cuándo pensaste que las gomas aguantaban?

—"Y... más o menos al cabo de unas diez vueltas

—¿Hubo algún momento complicado?

—Sí, cuando nos juntamos con Prost y Pironi y en medio de nosotros quedó Boesel. Estuvimos a punto de tocarnos entre los cuatro, lo que hubiera sido un desastre. Lo que pasa es que entre el auto de Boesel y el mío existen las mismas diferencias de comportamiento que entre los turbo y nosotros. Son performances bastante distintas, que hacen que el comportamiento de los autos a veces provoque situaciones peligrosas.

—¿Fue una carrera particularmente cansadora?

—Absolutamente para nada. Me sentí muy bien y llegué cansado normalmente, pero con resto.

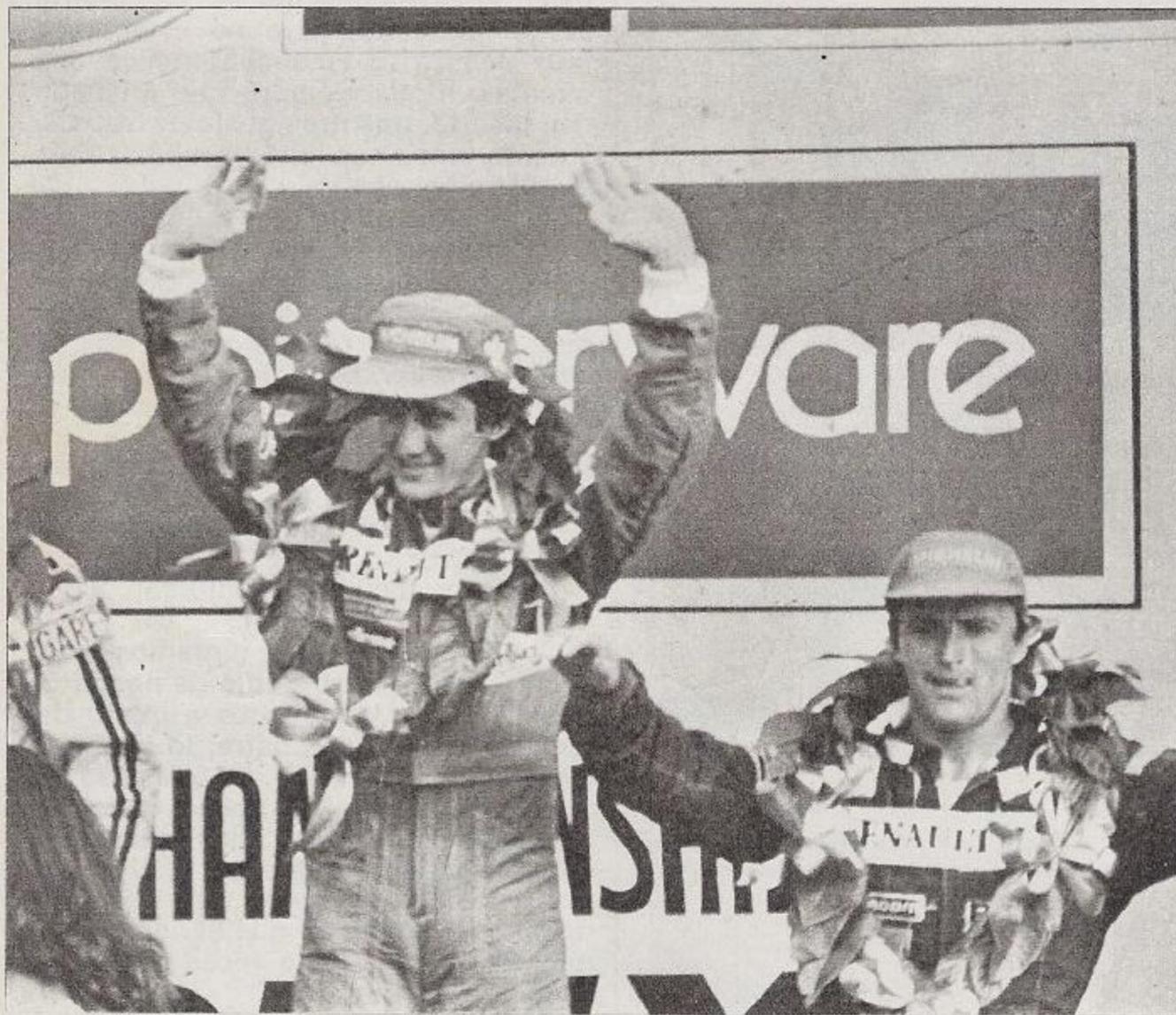
—¿Qué saldo te deja esta carrera y tu segundo puesto en función al GP de Argentina?

—El mismo que comenté antes de largar acá, allá los turbo van a ser muy fuertes. Acá tuve gran suerte, pero en Buenos Aires nos van a destrozar. Esto no cambia nada las cosas; los que usamos autos convencionales, seguimos estando al margen...

Evidentemente, Carlos Reutemann ya no está en un equipo que siga manteniendo la supremacía de temporadas anteriores. En la mayoría de los GP del año sólo habrá que esperar la proverbial confiabilidad de los Williams y algo de suerte... Elementos que se conjugaron en Kyalami, pero a los que el santafesino aportó todo lo suyo como para erigirse, desde el comienzo de temporada, en el rival más serio de la temible avanzada de los turbocomprimidos.

ALAIN PROST Y SU EUFORIA TRAS UN TRIUNFO ESPECTACULAR

"DIFICILMENTE PUEDA REPETIR ALGO ASI"



Y nosotros también suponemos que, por muchas carreras que Alain Prost pueda ganar, ninguna será en estos términos. Porque en esta F-1 en la cual los márgenes resultan tan estrechos, parar para cambiar una goma equivale irremediablemente a perder todas las posibilidades. Claro que en esta ocasión contó con un aliado inestimable: el Renault turbo, auto cuyas particulares características (y sobre todo, aquí en Kyalami) le permitieron lograr un triunfo con sabor a hazaña. No es menos cierto que hubo factores que también ayudaron a consumir lo que parecía imposible. Para comenzar, la defección en masa de los restantes F1 con motores turbocomprimidos, y luego el "aliado" más apreciable que puede tener un piloto actual: la cuota de suerte. Que se manifestó

cuando después de circular medio circuito con la goma trasera izquierda desinflándose, ésta se destrozó metros antes de la entrada a boxes. Cosa que a pesar de retrasar su marcha hacia los pits, no impidió que llegara con el auto indemne y en condiciones de seguir, reposición de caucho mediante.

Como única oposición, Prost tuvo la de su propio coequipier, pero éste estaba lejos de convertirse en su rival, aquejado por violentas vibraciones en sus ruedas, producto de la acumulación del caucho de la pista sobre la banda de rodamiento de sus cuatro neumáticos.

Villeneuve con el motor roto, Patrese ídem, Piquet salido de pista, Pironi con problemas de tenida y los inconvenientes de Arnoux, dejaron entonces el

camino expedito para que Alain Prost se pusiera a tiro de la hazaña...

"Fue la mejor carrera de mi vida. Nunca gané una así, con este trámite, después de haber parado para cambiar una goma, con un auto que estuvo fantástico..."

"Difícilmente pueda repetirse una carrera así. Hubo varios factores que ayudaron, pero siempre es así. Por eso, creo que la recordaré como mi mejor carrera."

"En el comienzo nos favoreció la mala largada de Piquet, que separó al resto de nosotros. Esto no sólo nos alejó el peligro, sino que permitió que circuláramos sin riesgo con toda la pista para nosotros. Pero Kyalami es un circuito de poco más de un minuto por vuelta y enseguida empezaron a aparecer los rezagados. En principio, con los últimos no hubo problemas, pero cada vez me costaba más, porque a medida que avanzaba, aparecían de a dos y hasta tres..."

"Vi que René tenía problemas en su auto, porque su ritmo se hizo muy lento, y lo pasé. Mantuve el régimen de marcha, porque desde boxes me señalaban que así todo iba bien y de pronto... la goma. Sentí mucha amargura en ese momento, y cuando estaba detenido en boxes, pensé que todas mis chances se habían acabado. Sin embargo, cuando salí el auto estaba tan bien como antes... Esto me permitió exigir el ritmo de carrera, ya que había varios autos que no andaban como al principio. Me costó pasarlo a Didier, ya que él era un poco más rápido al final de la recta, pero después de cinco o seis vueltas lo hice, y entonces empecé a palpar que podía ubicarme bien. Cuando comencé a ver el auto de René, que seguía con problemas y primero, no lo podía creer. El resto ni vale la pena contar..."

Todavía sorprendido e indudablemente eufórico, Alain Prost no se cansaba de decir: "Fue la mejor carrera que gané, pero difícilmente se repita". Lo escuchamos mientras nos retirábamos del box Renault. Como si el francés todavía no pudiera creerlo, y así trataba de transmitirlo a quien quisiera escucharlo. Sin embargo, no hacía falta. Todos los allí presentes habían sido testigos de su increíble carrera, con parte de hazaña y que, como él mismo dijera, "difícilmente pueda repetirse".

AUTO-TINT Coches, Autobuses, Camiones, Camionetas, Edificios de Oficinas, Vidrieras, Viviendas.

POLARIZADO DE CRISTALES **ARBEX.** REPRESENTANTE EXCLUSIVO **DINERS**

POLARIZADO EN 2 HORAS 6 COLORES **DAMOS DISTRIBUCIONES**

CENTRO DE COLOCACION: Migueletes 2433-Cap. (A 100M DE MONROE Y LIBERTADOR)

AHORA MAS QUE NUNCA!... Proteja su auto con lo mejor

EXIJA EL LEGITIMO **GUARDAPLAST**

INFORMES DE COLOCACION **750-5692/5483** TAMBIEN PARA IMPORTADOS

COLOCAMOS EN EL ACTO **PALANCA AL PISO** *Di Rosa*

IKA • FORD • GM • CHRYSLER (de 3 y 4 vel.)
Av. Constituyentes 5624 • Tel. 572-9117 • PATENTE 163.635

REPUESTOS **ENCENDIDO** ...Y ADEMAS PARA TODAS LAS MARCAS

CASA AMBROSINO J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
Av. SAN MARTIN 2573 • Lanús Oeste • Tel. 241-5281

RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES

SUSPENSION - DIRECCION

AMORTIGUADORES SUPERSHOCK - DELFABRO DESDE \$ 150.000.- VENTAS POR MAYOR Y MENOR

WARNES 1515 S. R. L.
Casa Central: WARNES 1515 - T. 854-8700 | ENVIOS AL INTERIOR
Suc. Nº 1 WARNES 1468 - T. 58-5704

GOMERIA Anibal DISTRIBUIDOR OFICIAL **MICHELIN** TAMBIEN PARA MOTOS

SERVICIO INTEGRAL DEL NEUMATICO
ALINEACION DIRECCION Y FAROS • BALANCEO • FRENOS
Av. SAN MARTIN 1621 - FLORIDA - Tel. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)

Ahora, suave manejo para su **TAUNUS L, GXL y GHIA**

colocando la nueva **DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA**

SERVICIO AUTORIZADO **CONSULTENOS**

- Rápida instalación sin modificar estructuras
- Garantía de perfecto funcionamiento.
- Costo razonable.

y como siempre colocación y reparación de CAJAS AUTOMATICAS

DE MARCO HNOS. S.R.L. ENVIOS AL INTERIOR
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 Cap.

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR

S.A. PROTTO Hnos. TAUNUS GHIA • BMW • TORINO ZX **LEGITIMAS**

PRECIOS ESPECIALES PARA AGENCIAS Y REVENDADORES

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

DINERS ARGENCARD CABAL

AUTO RADIO HONORIO
VENTA - INSTALACION - SERVICE
STEREOS - INSTRUMENTAL - CALEFACCION
ANTENAS - CINTURONES - ACCESORIOS
Av. H. PUEYREDON 2002/4
Tel. 58-5061 - 1414 - Bs. Aires

SEGURIDAD REGLAMENTADA

VOLANTES MATRA 5
BALIZAS REFLECTANTES
MATAFUEGOS
CINTURONES DE SEGURIDAD
COLOCACION EN EL ACTO
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • Capital

PARA SU **PEUGEOT** Recién llegada de **FRANCIA**

Bujías Especiales DE GRAN PERFORMANCE

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3365 (PALERMO)
Tel. 801-3952/3957/8634/8959

RESORTES de SUSPENSION

AG Fabrica y Distribuye:

ANICETO GOMEZ
ALBARINO 627 • Bs. As.
TEL. 641-2907/8429

distinga su AUTO...

APLIQUE UD. MISMO **AUTOADHESIVOS DECORATIVOS**

También motivos para pick-up, camiones, motos etc. Extensa variedad de modernos y originales diseños

también **FILM** para **POLARIZAR** los vidrios

• MOLDURAS DECORATIVAS
• CINTURONES DECORATIVOS
• PROTECTOR SOLAR (con paisajes p/luneta trasera sin alterar la visibilidad desde el interior del vehículo)

DUKE ENCENDIDO- ACCESORIOS
WARNES 1180 • 854-5156 y 855-1652

"EL SEMIEJE"

4L - R6 - 4S - R12 REPARACIONES ORIGINALES

EL MEJOR PRECIO INCLUIDA COLOCACION **GARANTIA ABSOLUTA** SOLICITE TURNO

AV. DELLEPIANE 3825 CAP. (1407) - Tel. 69-5460

RELLENO ELECTRONICO DE CIGUEÑALES

SOLDADURA EN FRIO DE BLOCK Y TAPAS
REPARACION DE ROTOS Y FISURADOS, RECAMBIOS.

anri
Av. AMERICA 2648 (frente a la Av. Gral. Paz)
Tel. 757-2179/4204 - Sáenz Peña

CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR

TODO PARA LA **ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO** DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE ENCENDIDO ELECTRONICO **"BEST-FIRE"**

PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES

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

en V. URQUIZA MODA JOVEN

Hombre, dama, niño.
Pantalones - Camisas
Remeras - etc.

Winners
OLAZABAL 4961
51-5922

MARLIT

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

ADMINISTRACION Y VENTAS

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

Por avisos en esta sección llamar a: Edición Publicitaria S.R.L. - Tel. 311-2104

F.I.S.A./F.O.C.A. VS. G.P.D.A.: IMAGENES DE UNA JORNADA

LA FOTONOVELA



El conflicto ha estallado. La F.I.S.A. y la F.O.C.A. en este rincón..., la G.P.D.A. en el otro. En uno de tantos "apartes", Ecclestone "arenga" a Audetto y Oliver (Arrows), Tyrrell, Warr y Chapman.



Como representante de los pilotos, Pironi mantuvo una posición irreductible. En la escena, charlando con Piccinini y Sage, directores deportivos, respectivamente, de Ferrari y Renault, que adoptaron una postura moderada.



No hay arreglo. En un micro contratado por Lauda, los pilotos abandonan el jueves el circuito y se dirigen al Sunny Side Park Hotel. El periodismo emprende la persecución...

La espera termina. Los colchones se apilan, los pilotos se aburren... De izquierda a derecha: Serra, Jarier, Mansell, Daly, Warwick, Rosberg, Boesel, De Césaris y Reutemann ("Ni cuando corrí en Le Mans estuve tanto tiempo con el buzo puesto")

La hora del desayuno... para 31 (aunque Fabi y Mass se fugarían...). Sentado en el piso, Reutemann departe con CORSA y ATC, mientras Laffite gesticula de pie.

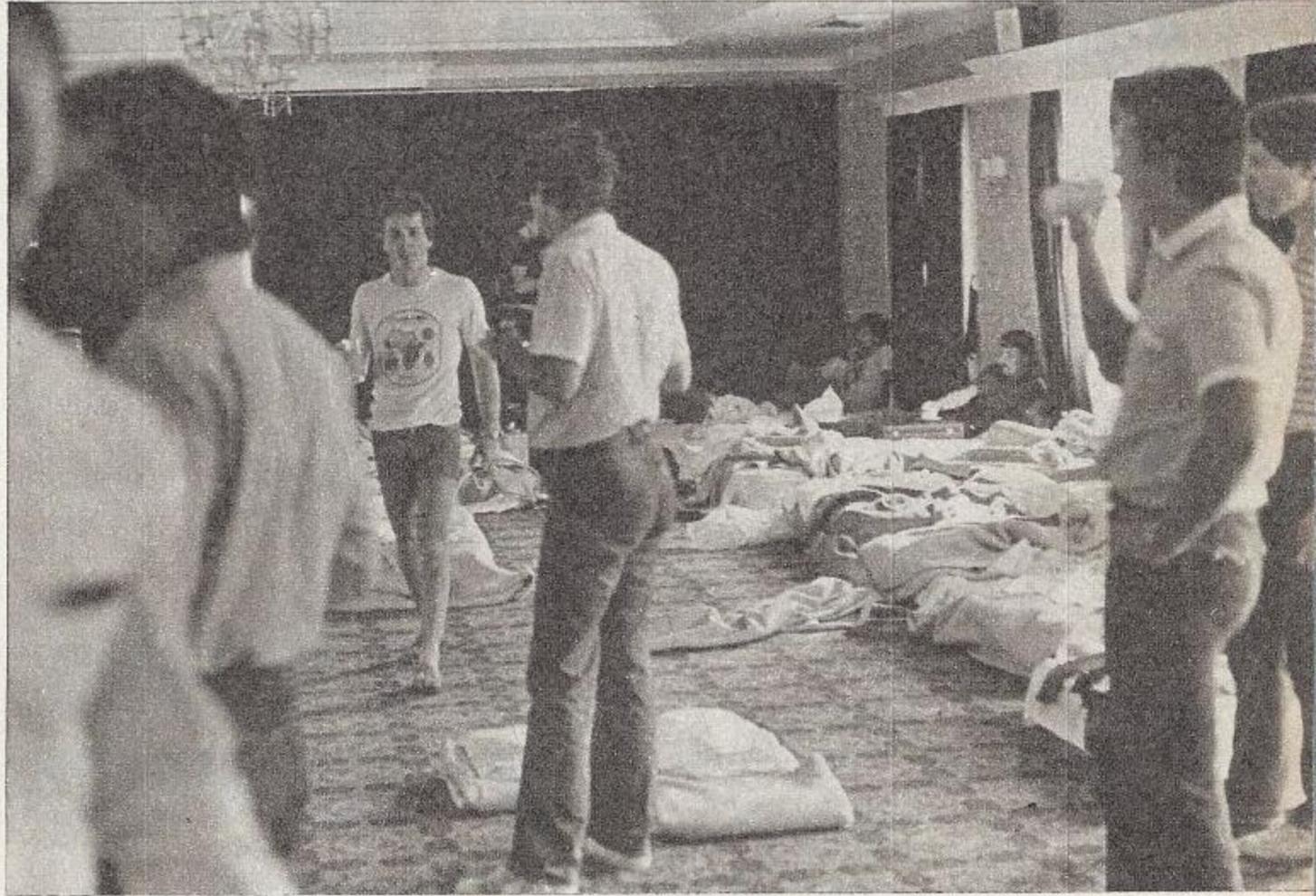


TENSA E INTERMINABLE

DEL ESCANDALO



Ya en dependencias del hotel donde se "refugiaron" los 31 conductores para evitar "presiones externas", CORSA departe con uno de los cabecillas de la medida de fuerza: Niki Lauda, que volvió con todo...



Las tratativas llegan a (aparente) feliz término la mañana del viernes. Los pilotos dejan el hotel "tomado" en lugar del Kyalami Ranch. Guerrero con su novia (había entrado un rato antes...), Paletti bostezando, Piquet y Patrese discutiendo.

Acá se hicieron fuertes los pilotos, y así durmieron. Todos, en un salón del Sunny Side, acondicionado de emergencia, con colchones en el piso. Increíble. Villeneuve y sus colegas acaban de despertarse...

Balestre rodeado por la prensa. El presidente de la F.I.S.A. controló, aliado con Ecclestone, las cambiantes "decisiones" de los comisarios deportivos. La carrera se hizo..., pero, después, la F.I.S.A. golpeó a traición.



EL GP EN NUMEROS



| | | |
|----|--------------|---------|
| 1: | PROST | |
| 2: | REUT | + 14.94 |
| 3: | ARN | + 27.90 |

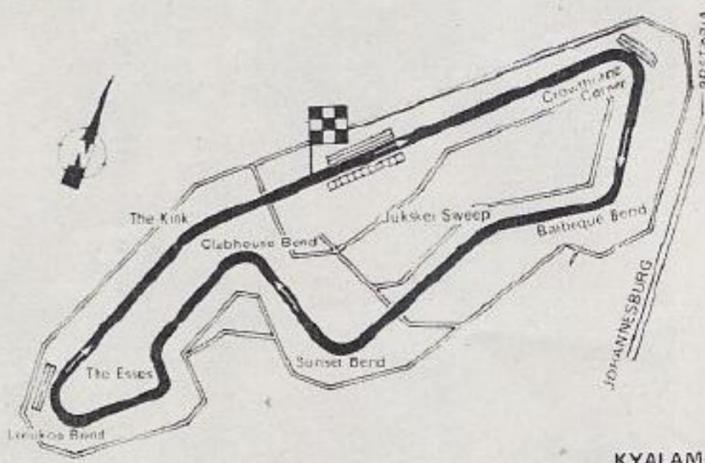


ORDEN DE LARGADA

| | |
|---|---|
| René Arnoux Renault Turbo 1m06s351 Promedio: 222,619 km/h km/h | Nelson Piquet Brabham-BMW-Turbo 1m06s625 |
| Gilles Villeneuve Ferrari Turbo 1m07s106 | Riccardo Patrese Brabham-BMW Turbo 1m07s398 |
| Alain Prost Renault Turbo 1m08s133 | Didier Pironi Ferrari Turbo 1m08s360 |
| Keijo Rosberg Williams-Cosworth 1m08s892 | Carlos Reutemann Williams-Cosworth 1m09s306 |
| John Watson McLaren-Cosworth 1m09s736 | Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 1m10s037 |
| Jacques Laffite Talbot Ligier-Matra 1m10s241 | Eliseo Salazar ATS-Cosworth 1m10s624 |
| Niki Lauda McLaren 1m10s681 | Derek Warwick Toleman-Hart Turbo 1m10s685 |
| Elio De Angelis Lotus-Cosworth 1m10s685 | Andrea De Cesaris Alfa Romeo 1m10s952 |
| Eddie Cheever Talbot Ligier-Matra 1m11s005 | Nigel Mansell Lotus-Cosworth 1m11s227 |
| Bruno Giacomelli Alfa Romeo 1m11s285 | Manfred Winkelhock ATS-Cosworth 1m11s808 |
| Raúl Boesel March-Cosworth 1m12s077 | Jochen Mass March-Cosworth 1m12s140 |
| Slim Borgudd Tyrrell-Cosworth 1m12s366 | Derek Daly Theodore-Cosworth 1m12s418 |
| Chico Serra Fittipaldi-Cosworth 1m13s462 | Jean Pierre Jarier Osella-Cosworth 1m13s834 |

No clasificaron

| | |
|--|---|
| Mauro Baldi Arrows-Cosworth 1m13s976 | Riccardo Paletti Osella-Cosworth 1m15s504 |
| Marc Surer Arrows-Cosworth 1m16s653 | Teo Fabi Toleman-Hart Turbo s/t |



GRAN PREMIO DE SUDAFRICA

Autódromo de Kyalami.
Circuito de 4.104 m.
77 vueltas. 316,008 km.
23-1-82
GANADOR: (15) ALAIN PROST,
Renault RE-30 Turbo, 77 vueltas en
1h32m08s401/1000, a un promedio
de 205,700 km/h.



| POS | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS |
|-----|----|--------------------|-------------------------|-------------|------|
| 2º | 5 | Carlos Reutemann | Williams FW07C-Cosworth | 1h32m23s347 | 77 |
| 3º | 16 | René Arnoux | Renault RE 30 Turbo | 1h32m36s301 | 77 |
| 4º | 8 | Niki Lauda | McLaren MP4-Cosworth | 1h32m40s514 | 77 |
| 5º | 6 | Keijo Rosberg | Williams FW07C-Cosworth | 1h32m54s540 | 77 |
| 6º | 7 | John Watson | McLaren MP4-Cosworth | 1h32m59s394 | 77 |
| 7º | 3 | Michele Alboreto | Tyrrell 011-Cosworth | 1h32m34s159 | 76 |
| 8º | 11 | Elio De Angelis | Lotus 87-Cosworth | 1h32m53s563 | 76 |
| 9º | 10 | Eliseo Salazar | ATS D6-Cosworth | 1h32m42s293 | 75 |
| 10º | 9 | Manfred Winkelhock | ATS D6-Cosworth | 1h33m19s263 | 75 |
| 11º | 23 | Bruno Giacomelli | Alfa Romeo 179D | 1h32m17s698 | 74 |
| 12º | 17 | Jochen Mass | March 821-Cosworth | 1h32m43s119 | 74 |
| 13º | 22 | Andrea De Cesaris | Alfa Romeo 179D | 1h32m42s293 | 73 |
| 14º | 33 | Derek Daly | Theodore TY01-Cosworth | 1h33m17s825 | 73 |
| 15º | 18 | Raúl Boesel | March 821-Cosworth | 1h32m12s689 | 72 |
| 16º | 4 | Slim Borgudd | Tyrrell 011-Cosworth | 1h32m29s099 | 72 |
| 17º | 20 | Chico Serra | Fittipaldi F8C-Cosworth | 1h32m33s979 | 72 |
| 18º | 28 | Didier Pironi | Ferrari 126 C2 Turbo | 1h32m47s304 | 71 |

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

| VTAS | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| 10 | ARN | PRO | PIR | PAT | REU | ROS | WAT | LAF | ALB | LAU |
| 20 | PRO | ARN | PIR | REU | ROS | WAT | LAU | ALB | LAF | DEAN |
| 30 | PRO | ARN | REU | ROS | WAT | LAU | PIR | ALB | LAF | DEAN |
| 40 | PRO | ARN | REU | ROS | WAT | PIR | LAU | ALB | LAF | DEAN |
| 50 | ARN | REU | PIR | ROS | WAT | LAU | PRO | ALB | DEAN | SAL |
| 60 | ARN | REU | PIR | PRO | ROS | WAT | LAU | ALB | DEAN | SAL |
| 70 | PRO | ARN | REU | LAU | ROS | WAT | ALB | DEAN | SAL | PIR |

ENTRENAMIENTOS Y SESION CLASIFICATORIA

| PILOTO | LUNES | MARTES | ENT. VIERNES | CLASIF. VIERNES | PILOTO | LUNES | MARTES | ENT. VIERNES | CLASIF. VIERNES |
|------------|---------|---------|--------------|-----------------|------------|---------|---------|--------------|-----------------|
| Arnoux | 1m09s94 | -- | 1m08s368 | 1m06s351 | Cheever | 1m11s40 | 1m10s95 | 1m11s403 | 1m11s005 |
| Piquet | -- | 1m06s33 | -- | 1m06s825 | Mansell | 1m10s57 | 1m09s59 | 1m11s040 | 1m11s227 |
| Villeneuve | 1m07s58 | 1m06s65 | 1m07s622 | 1m07s106 | Giacomelli | 1m10s56 | 1m09s91 | 1m11s483 | 1m11s285 |
| Patrese | -- | 1m07s38 | 1m08s182 | 1m07s398 | Winkelhock | -- | 1m11s65 | 1m11s360 | 1m11s808 |
| Prost | 1m05s83 | 1m05s64 | 1m06s932 | 1m08s133 | Boesel | 1m11s67 | 1m13s32 | 1m13s222 | 1m12s077 |
| Pironi | 1m07s26 | 1m07s50 | 1m08s385 | 1m08s360 | Mass | 1m12s62 | 1m12s38 | 1m13s335 | 1m12s140 |
| Rosberg | 1m09s86 | -- | 1m10s849 | 1m08s892 | Borgudd | 1m12s17 | 1m12s37 | 1m12s924 | 1m12s366 |
| Reutemann | 1m09s23 | -- | 1m11s330 | 1m09s306 | Daly | 1m14s56 | 1m14s02 | 1m13s322 | 1m12s418 |
| Watson | 1m10s68 | 1m09s08 | 1m10s244 | 1m09s736 | Serra | -- | 1m13s73 | 1m14s230 | 1m13s462 |
| Alboreto | 1m09s75 | 1m10s17 | 1m10s496 | 1m10s037 | Jarier | 1m19s27 | 1m15s39 | 1m15s392 | 1m13s834 |
| Laffite | 1m10s92 | 1m10s39 | 1m10s668 | 1m10s241 | | | | | |
| Salazar | 1m13s60 | 1m17s20 | 1m12s341 | 1m10s624 | | | | | |
| Lauda | 1m08s91 | 1m09s59 | 1m10s184 | 1m10s681 | Baldi | -- | 1m13s76 | 1m13s635 | 1m13s976 |
| Warwick | 1m39s46 | 1m11s87 | 1m13s465 | 1m10s685 | Paletti | 1m16s04 | 1m17s63 | 1m15s564 | 1m15s504 |
| De Angelis | 1m10s03 | 1m09s54 | 1m10s727 | 1m10s685 | Surer | -- | 1m15s93 | 1m16s462 | 1m16s653 |
| De Cesaris | 1m11s16 | 1m09s91 | 1m11s207 | 1m10s952 | Fabi | 1m12s14 | 1m12s39 | 1m12s742 | -- |

LA VUELTA MAS VELOZ DE CADA PILOTO

| PILOTO | TIEMPO | VTA |
|-------------|----------|-----|
| Alain Prost | 1m08s278 | 49 |
| Arnoux | 1m09s763 | 3 |
| De Cesaris | 1m10s164 | 56 |
| Pironi | 1m10s246 | 28 |
| Reutemann | 1m10s526 | 59 |
| Villeneuve | 1m10s555 | 3 |
| Lauda | 1m10s577 | 47 |
| Laffite | 1m10s631 | 53 |
| Patrese | 1m10s666 | 16 |
| Rosberg | 1m11s133 | 38 |
| Watson | 1m11s351 | 28 |
| Piquet | 1m11s412 | 3 |
| De Angelis | 1m11s785 | 66 |
| Alboreto | 1m11s892 | 33 |
| Serra | 1m12s970 | 4 |
| Winkelhock | 1m13s074 | 53 |
| Salazar | 1m13s080 | 40 |
| Borgudd | 1m13s118 | 25 |
| Cheever | 1m13s141 | 3 |
| Giacomelli | 1m13s593 | 40 |
| Mass | 1m13s657 | 54 |
| Warwick | 1m14s120 | 17 |
| Boesel | 1m14s380 | 5 |
| Daly | 1m14s691 | 36 |

Promedio del mejor tiempo: 216,385 km/h.

PRUEBAS DEL SABADO A LA MAÑANA

| PILOTO | TIEMPO |
|------------|----------|
| Piquet | 1m08s616 |
| Villeneuve | 1m09s154 |
| Patrese | 1m09s237 |
| Prost | 1m09s575 |
| Arnoux | 1m10s144 |
| Pironi | 1m10s293 |
| Reutemann | 1m11s049 |
| Lauda | 1m11s183 |
| Watson | 1m11s452 |
| Alboreto | 1m11s769 |
| De Angelis | 1m11s968 |
| Rosberg | 1m12s191 |
| De Cesaris | 1m12s245 |
| Laffite | 1m12s334 |
| Salazar | 1m12s995 |
| Winkelhock | 1m13s199 |
| Giacomelli | 1m13s352 |
| Warwick | 1m13s432 |
| Borgudd | 1m13s760 |
| Mass | 1m14s416 |
| Mansell | 1m14s420 |
| Daly | 1m14s710 |
| Boesel | 1m15s077 |
| Serra | 1m16s086 |
| Cheever | 1m30s848 |
| Jarier | 2m04s983 |

Promedio: 215.320 km/h

VELOCIDADES MAXIMAS

| PILOTO | KM/H |
|------------|--------|
| Pironi | 307,01 |
| Prost | 304,80 |
| Arnoux | 303,95 |
| Reutemann | 283,53 |
| Warwick | 283,38 |
| Rosberg | 283,09 |
| Daly | 281,35 |
| Laffite | 277,79 |
| Lauda | 276,39 |
| De Angelis | 276,25 |
| Giacomelli | 276,25 |
| Alboreto | 276,11 |
| Mass | 275,83 |
| Watson | 274,59 |
| Serra | 273,77 |
| Winkelhock | 271,33 |
| Salazar | 270,80 |
| Boesel | 269,60 |
| Borgudd | 268,54 |
| De Cesaris | 267,23 |

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

| VTA | Nº | PILOTO | MARCA | CAUSA |
|-----|----|-------------------|--------------------------|-----------|
| 1 | 31 | Jean P. Jarier | Osella FA-Cosworth | Accidente |
| 1 | 12 | Nigel Mansell | Lotus 87-Cosworth | Motor |
| 3 | 1 | Nelson Piquet | Brabham BT50-BMW Turbo | Despiste |
| 6 | 27 | Gilles Villeneuve | Ferrari 126 C2 Turbo | Motor |
| 11 | 25 | Eddie Cheever | Talbot Ligier JS17-Matra | Motor |
| 17 | 2 | Riccardo Patrese | Brabham BT50-BMW Turbo | Motor |
| 40 | 35 | Derek Warwick | Toleman TG181-Hart Turbo | Accidente |
| 54 | 26 | Jacques Laffite | Talbot Ligier JS17-Matra | Motor |

COPA DE CONSTRUCTORES

| POS | MARCA | PTOS |
|-----|----------|------|
| 1º | Renault | 13 |
| 2º | Williams | 8 |
| 3º | McLaren | 4 |

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputada una competencia)

| POS | PILOTO | NACIONALIDAD | SA | TOTAL |
|-----|------------------|--------------|----|-------|
| 1º | Alain Prost | Francia | 9 | 9 |
| 2º | Carlos Reutemann | Argentina | 6 | 6 |
| 3º | René Arnoux | Francia | 4 | 4 |
| 4º | Niki Lauda | Austria | 3 | 3 |
| 5º | Keijo Rosberg | Finlandia | 2 | 2 |
| 6º | John Watson | Irlanda | 1 | 1 |

Próxima carrera: Gran Premio de la República Argentina, el 7 de marzo en Buenos Aires.

CAMPEONATO MINI-KARTING 1981

CATEGORIA STA

Campeón: Héctor A. Tardito
M 101 TELEVEL
Subcampeón: Héctor Micheletto
M 101 TELEVEL

CATEGORIA LIBRE

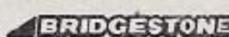
Campeón: Marisa Panagopulo
M 101 ZANELLA
Subcampeón: Daniel Bordogna
M 101 ZANELLA

KARTING SUNCHALENSE

Campeón: Gustavo Chialvo
M 101 ZANELLA
Subcampeón: Hugo Monte
M 101 ZANELLA

Manozzo Hnos. y Cía. S.R.L.

De Moussy 1074
(1672) Villa Lynch -
Buenos Aires - Tel.: 757-1826





CAMPEONATO DE TURISMO EN MAR DEL PLATA

EL VERANEIO DE GAYRAUD

Luego de un año en que la actividad pistera del Turismo fue bastante reducida, este campeonato de verano, en el autódromo de Mar del Plata, se presenta como una perspectiva interesante para los pilotos.

Fueron 20 los autos presentes el domingo pasado en la inauguración del torneo, y si bien los Fiat 128 de Mario Gayraud y Julio Pardo —en fugaz retorno al coche que le valió un campeonato argentino— se mostraron netamente superiores al resto, su presentación en un escenario poco conocido daba cierto handicap. El circuito, corto pero de bonito trazado, tiene, como todos, sus secretos, especialmente en la forma de encarar la curva N° 1, que empieza como un curvón para cerrarse intempesivamente.

Se realizaron dos series. La primera, a 11 vueltas, la ganó **Julio Pardo**, encolumnándose luego **Oscar Jarque**, "El Santo" y **Domingo Gava**. En la segunda, a 10 giros, se impuso **Mario Gayraud** a casi 6 segundos del debutante **Oscar Pentecoste**, seguidos por **Fernando Pumuzzo** y **Juan Carlos Senna**. En la final, a 20 vueltas, **Julio Pardo** y **Mario Gayraud** tomaron rápidamente distancias con el resto del pelotón (previo acuerdo), manteniendo ese orden, hasta que en la vuelta 10, ya tranquilo, Gayraud superó a Pardo. "Creo que mi auto frenaba un poco mejor", manteniéndose en punta hasta el epílogo. Detrás, **Pumuzzo**, **Pentecoste** y **Carlos González** formaban un "trencito" interesante hasta que se quedó último en la vuelta final.

CLASIFICACION

Asociación Argentina de Pilotos de Turismo y Mar del Plata Automóvil Club. Autódromo de Mar del Plata, de 1.775 m. 20 vtas, 45,5 kms. 24-1-82.

1°) **Mario Gayraud**, 2°) Julio Pardo, 3°) Oscar Pentecoste, 4°) Fernando Pumuzzo, 5°) Carlos Blasco, 6°) "El Santo", 7°) Domingo Gava, 8°) Cristian Monín (19 v.), 9°) Carlos González, (19 v.), 10°) José Razquila (19 v.), 11°) Jorge Pizzorno (19 v.), 12°) Juan C. Senna (18 v.), 13°) Oscar Jarque (13 v.).

Promedio del ganador: 101 km/h. Record de vuelta: Gayraud en la N° 13 en 1m02s42/100 a 102,430 km/h.

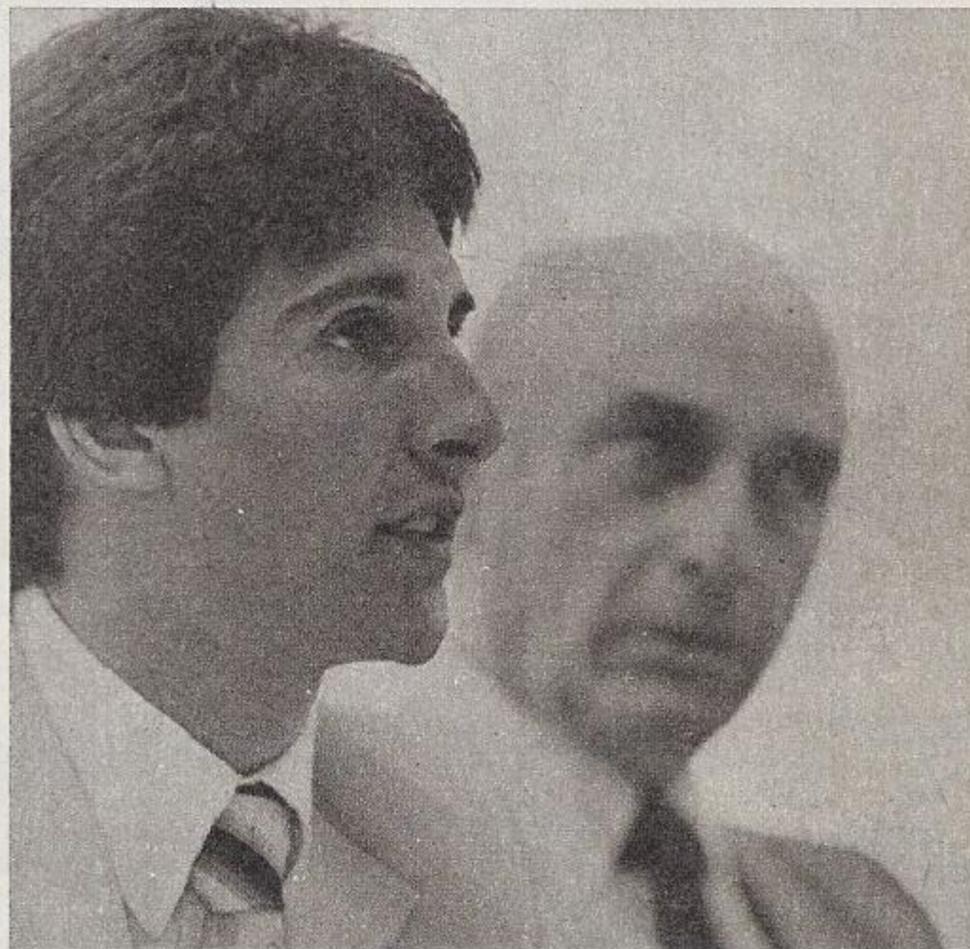
CAMPEONATO: Gayraud 9 puntos, Pardo 6, Pentecoste 4, Pumuzzo 3, Blasco 2, "El Santo" 1.

Próxima carrera: 31 de enero en el mismo circuito.

LARRAURI Y MANSILLA SE DESPIDIERON



Organizada por la Peña Poppy Competición en el Club Unión de Totoras, el sábado 23 se realizó una cena de despedida a Oscar Larrauri a la que, entre otras personalidades, asistieron Juan Manuel Fangio, José Froilán González y Carlos Walter Loeffel (foto). También estuvo Mansilla. El santafesino parte en breve hacia Italia, para comenzar a probar con miras a la temporada europea de F-3.



El jueves 21, en dependencias de la sede central del A.C.A., Enrique Mansilla también se despidió oficialmente en conferencia de prensa donde, entre otros, estuvieron presentes Juan M. Fangio, Juan M. Bordeu, Baltasar Martínez Briones (vicepresidente del A.C.A.) y directivos de Financiera Munro (principal sponsor de "Quique"). El piloto partió el domingo rumbo a Inglaterra. El 2 de febrero iniciará ensayos en Goodwood para debutar en la F-3 inglesa el 7 de marzo.

¡SENSACIONAL POSTER COLOR!

LA AGENDA DEL MUNDIAL '82

Entrega super especial. Todo el desarrollo del Campeonato por el título máximo ante sus ojos. Partido por partido, desde el principio al fin. Para vaticinar y anotar los resultados. ¡Y alentar un gran triunfo para nuestra Selección! Además, en colores, original mapa con los países intervinientes. ¡No se lo pierda!

¡PARA IR PALPITANDO LA PASION DEL FUTBOL!

EL MILAGRO DE LA VITAMINA C.

¡Y seguimos descubriendo las chicas más lindas de Mardel!
GRACIELA BOTTER
 (...¡Y no es turista!)

**¡INCREDIBLE!
 ¡LA MUSICA PROGRESIVA TAMBIEN INVADIO CHINA!**

EN "LA FELIZ",
 ¡TODAS SON STARS!
**ELVIA ANDREOLI,
 MONICA VEHL,
 y LUDOVICA SQUIRRI**
 PRESENTAN SU NUEVO ESPECTACULO.



"LOS PERALTA RAMOS YA NO TENEMOS NI 50 HECTAREAS".

Sorprendente revelación del último descendiente de la estirpe fundadora de la ciudad balnearia más popular de América hispana.

**RADIOLANDIA
 2000**

LA REVISTA DE ACTUALIDADES PARA TODA LA FAMILIA..

Y TODAS LAS FIGURAS QUE SON SUCESO:
 ● PEPE SORIANO. BEBA BIDART. VICTOR LAPLACE. NELIDA LOBATO. MIGUEL ANGEL SOLA. LUIS BRANDONI. HORACIO CARBALLAL. BERGARA LEUMANN... ¡Y MUCHOS MAS!

Nº 817 Año XVI
 Buenos Aires del 25 de enero
 al 1 de febrero de 1982
 Redacción: Av. Alem 896 - 1001 -
 Capital Federal
 TE: 32-6010/29 - Télex 9229 Abril AR

DIRECTOR
 Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
 Alberto del Priore

REDACCION
 Ricardo Delgado, Oscar Fittipaldi (*Prosecretarios*), Jorge Fernández Morano, Eduardo Neira (*Redactores*), Tomás Kobayashi (*Archivo*).

DIAGRAMACION
 Eduardo César González (*Jefe de Arte*), Carlos Romanó (*Jefe de Diagramación*), Enrique Giovanetti, Eugenio Cuttica (*Diagramadores*).

COLABORADORES
 Héctor Cademartori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Jorge Maggi, Héctor Olano, Marcelo García Lobelos.

SECRETARIA
 Maria Delia Cedrés de Mango

SECCION FOTOGRAFIA
 Hugo Pérez Campos (*Jefe*)
Servicios Fotográficos Especiales: Osvaldo Dubini, Juan C. Franceschini, Isidoro Rubini.

SERVICIOS EXTERIORES
 Mario Ceretti (*Director*)
 Héctor D'Amico, Mario Diamant (Nueva York), Armando Puente (Madrid), Fernando Elenberg (Roma), Germán Sopena (París).

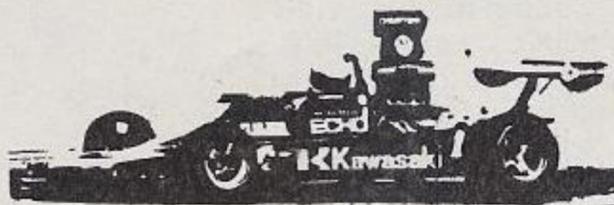
EDITORIAL CREA S.A.

AREA PUBLICIDAD
Gerente: Nicola Bovoli
Gerente Adjunto:
 Fernando Costanzó
Gerente Departamento Ventas:
 Oscar Palno
Gerente Departamento Atención Clientes:
 Gerardo Cerolini
Jefe Sección Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotores Corsa: Hernán Castellí, Juan Carlos Macía.

AREA CIRCULACION
Gerente: Osvaldo Andrés
 Av. Belgrano 624 - 1092 Capital
 T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL
Gerente: Ing. Mario Palanconi
 Av. Roca 4410 - 1602 Florida
 (Prov. Bs. As.) T.E.: 760-5543

Toquecitos



MONOPLAZAS

SUDAMERICANO: Quedó plenamente confirmada la realización de un pequeño torneo **SUDAM de F-2**. Serán tres carreras, que se realizarán en Uruguay, Brasil y Argentina. Podrán intervenir autos de 1600 cm³ de cilindrada, preparados con los reglamentos vigentes en nuestro país y Brasil y se podrá utilizar como combustible nafta o alcohol de acuerdo a lo autorizado en cada país. La primera competencia se realizará el 13 de marzo en **Punta del Este (Uruguay)**, luego se correrá en **Tarumá (Brasil)** y posteriormente en **Buenos Aires**. Las dos últimas pruebas no tienen fijada fecha aún.

APOYO: ACRA definió su política deportiva para el año en curso. Como es tradicional, el equipo de **Osvaldo Antelo** será el encargado de representar oficialmente a Renault en las carreras de F-2. Antelo presentará dos autos, uno confiado a la conducción de **Norberto Picetti** y otro con un piloto a designar. Los candidatos a ocupar dicha plaza son varios. Se dice que algunos pilotos han intentado comunicarse con el preparador, con el propósito de ofrecerle sus servicios. La lista tendría varios nombres importantes, entre los que se destacarían **Jorge Zunino**, **Ernesto Farall**, y la gran sorpresa: **Ricardo Chourrout**.

REFORMAS: Totalmente será acondicionado el chasis Berta que utiliza **Roberto Caneda**. Con el asesoramiento de **Miguel de Guidi** se le introducirán reformas (en los portamazas y los laterales alares, entre otras) para conferirle al chasis todas las características de los últimos modelos. Además, Caneda probará una nueva caja de velocidades TCM, con el propósito de cambiar la actual Hewland.

FOQUITA: Desde que **Miguel Angel de Guidi** decidió abandonar la práctica

activa del automovilismo, está dedicado íntegramente a la concreción de un proyecto largamente elaborado: la institucionalización de la **F-2**. La "Foquita", como gusta llamarla De Guidi, se dedicará a sentar las bases económicas, técnicas y deportivas de la categoría. La responsabilidad del proyecto recaerá sobre los directores de los equipos (igual que en la FOCA), quienes deberán asumir el compromiso de presentar dos autos en cada carrera, confiados a pilotos de primerísima línea y en impecable estado de preparación. Como lógica consecuencia, las mismas personas, recogerán los frutos de tal empeño. Los planes no tienen límite y luego de varias etapas, prometen abarcar toda Sudamérica. Sin duda, un proyecto digno de apoyar.

DEFINICION: El equipo **Ini Competición** confirmó que **Ariel Bakst** será el encargado de conducir el nuevo auto de la escudería. Se trata del Berta-Dodge que durante 1981 utilizó Juan Manuel Fangio. El piloto rosarino comenzará su entrenamiento la próxima semana, con miras a debutar en la carrera de Punta del Este.

ARREGLO: Culminando las tratativas que venía manteniendo desde fines del año pasado, **Gustavo Sommi** habría llegado en los últimos días a un acuerdo con A.C.R.A. para asegurarse el apoyo de dicha Asociación de Concesionarios Renault en su gestión deportiva de este año. El mismo destinándole una suma proporcional a la que percibirá el equipo de Osvaldo Antelo, cubriría un 60% del presupuesto estimado por el team que encabeza el piloto de Chascomús con la atención de los hermanos Rullo. A fin de conseguir el resto de lo necesario para arrotar una campaña en la que pretende aspirar al título '82 de M.A.F.-2, Sommi trata actualmente de concretar en breve diversos compromisos publicitarios. De llegar al feliz término esperado estas negociaciones, terminarían de disiparse las dudas acerca de la continuidad de Sommi en el automovilismo activo, lo cual habría resultado doblemente injusto luego de un 1981 de encomiable afianzamiento en la F-2 nacional.

POSIBILIDADES: Son varias las que —después de la exitosa temporada '81 preparando precisamente los motores de Gustavo Sommi— asistirían al trabajo de los hermanos **Rullo** en la

de BOCINA

Fórmula Renault. Aparte de haber convenido con **Juan Carlos Giacchino** encargarse de sus plantas motrices, también lo hicieron un par de pilotos más; mientras prosiguen las conversaciones con **Raúl Berecibar**. Otra probabilidad interesante sería la de asistir técnicamente al equipo que, con renovados bríos y el apoyo integral de 43/70, presentaría **Jorge O. Del Río** en la especialidad. Este team se integraría con dos egresados del curso del múltiple campeón nacional, sobre flamantes chasis Crespi y Depac. Y no se descarta que sea el citado Berecibar uno de sus pilotos.



TC 2000

"NO INNOVAR": Tal parece ser el criterio que aplicará la CDA, con respecto al **Reglamento Técnico del TC-2000**. El pedido formulado por mayoría de los propietarios nucleados en la APTC, que sugería la reducción de la cilindrada de los motores varilleros a 1900 cm³, no encontró eco favorable. La enérgica oposición de **Juan Carlos Benavidez**, con el apoyo de varios pilotos que corren con Dodge, habría sido debidamente evaluada por las autoridades, las que dictaminarían un salomónico "no innovar", mediante el cual se mantendrá la actual reglamentación hasta 1983.

AL TC: Aparentemente no prosperaron las gestiones que venía realizando **Eduardo Crovetto**, para continuar su campaña con los monoplazas de F-2. Ante tal alternativa, el volante de Balcarce decidió dedicarse al TC 2000, categoría para la cual habría logrado el apoyo publicitario necesario.

ESCAPADA: Aprovechando la oportunidad, **Carlos Pedernera** intentará correr con su Ford Taunus 2 litros en el Campeonato Nocturno de No Ganadores que organizará a ACTC. Pedernera posee licencia deportiva emitida por la CDA y dicha habilitación caduca cada

LOS DATSUN YA TIENEN DONDE EMPEZAR

Superados los problemas de la etapa administrativa, contando ya con el reconocimiento a la fiscalización del ACA, el domingo 21 de febrero se pondrá en marcha el Campeonato Argentino de Pilotos Datsun '82. El indudable renombre de la mayoría de los pilotos que intervendrán en dicho torneo, ha despertado singular expectativa y son varios los clubes que han solicitado fecha para concretar alguna de las quince competencias previstas. La carrera presentación se llevará a cabo en el autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce. Otra de las pruebas confirmadas se concretará en el nuevo circuito chico de Tandil; también se presentarán en el semipermanente de Potrero de los Funes, en San Luis. En autódromos están confirmadas las presentaciones en Buenos Aires, Mendoza y Rafaela. Los promotores de esta nueva especialidad pretenden introducir una serie de variantes en la programación de sus carreras. Se dará vital importancia a las pruebas de clasificación, los aficionados podrán ingresar al escenario de la competencia con la adquisición de una sola entrada para las dos jornadas. También se tratarán de aprovechar los días de feriado nacional que estén ubicados entre semana. Es intención de los organizadores hacer disputar competencias los domingos que los grandes premios de F-1 se corran en horario vespertino (generalmente los de EE.UU.)

Los pilotos invitados para la primera carrera serán Juan Manuel Fangio y Eduardo Crovetto.

31 de diciembre. Como Carlos aún no la renovó, no se lo puede considerar piloto licenciado y no se hace pasible a sanciones disciplinarias. Solamente ante esta oportunidad Pedernera correrá con la ACTC; de ninguna manera tiene pensado abandonar las filas del ACA.



TURISMO CARRETERA

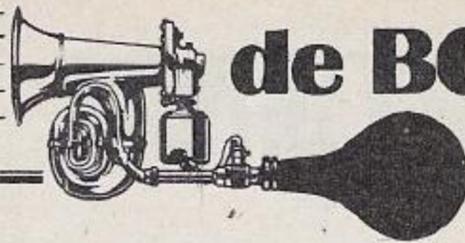
CALENDARIO: En su última reunión, la CD de la ACTC, aprobó el **Calendario** tentativo para su **Campeonato 1982**. El programa comprende la disputa de doce competencias y un Gran Premio. De las pruebas anunciadas, solamente están confirmadas las tres primeras; las restantes pueden sufrir algún tipo de alteración. Estos son los escenarios designados: marzo 14, Tandil; 28, Necochea; abril 18, Autódromo de Buenos Aires; mayo 30, Concordia; junio 27, Ayacucho; agosto 15, Pergamino; setiembre 5, Punta Alta; 19, Monte; octubre 10, Olavarría; 24, Necochea; noviembre 11, La Plata;

diciembre 12, Gran Premio de TC.

ACTUACIONES: El tribunal de Apelaciones de la ACTC, que está integrado por Marti y Feijóo está a punto de dar a conocer su veredicto respecto al tema relacionado con la finalización del **Torneo Lizeviche-Galíndez**. Los nombrados deberán definir qué puntaje se otorgará a los pilotos que intervinieron en la trágica carrera de Ayacucho, que debió ser suspendida al cumplirse cinco de las ocho vueltas previstas. Según dicen, como los reglamentos argentinos no son claros, remitirán las actuaciones a lo previsto en el Código Deportivo Internacional. Consultado el CDI, aparentemente la razón estaría de parte de Antonio Aventín, ya que toda carrera que deba ser suspendida luego de recorrerse el 60% será declarada finalizada. Como en el orden internacional no se brindan distintas escalas de puntos de acuerdo a la distancia, no se habla en absoluto del puntaje a otorgar. Aunque no parece ser muy acertado mezclar reglamentos inspirados en distintas modalidades de carreras, falta conocer la última palabra.

FALCON-PRE: Luego de estar por años en el Turismo, Ricardo Pré decidió ampliar sus horizontes. Así está trabajando en un Ford Falcon que fuera conducido por Héctor Gradassi, destinado a Marcos Graggino, el piloto

Toquecitos de BOCINA



marplatense habitué del Turismo, hasta ahora.

CONSULTA: Ante reiteradas consultas, la CT del ACTC manifestó que la nueva reglamentación técnica, que reduce la compresión de los motores a una relación de 9,50:1, es también aplicable a los motores de dos litros de cilindrada. Con esto se desvanecen las intenciones de los poseedores de autos medianos que pensaban dedicarse al TC "grande" pues pensaban que la mayor reprise de los motores de 2000 cm³ les posibilitaría luchar mano a mano con los motores de tres litros.



TURISMO

ESPERA: La actividad futura de Ernesto Bessone (h) depende de la

resolución que se adopte con el reglamento técnico de la categoría Turismo. Bessone, al igual que su padre, tiene listos sus autos con la preparación TN y si se permitiera su utilización, estarían participando en la primera carrera. De no ocurrir así y en cambio se habilitara exclusivamente al Grupo N, harán un paréntesis en su actividad. En la misma disyuntiva seguramente, se encuentra gran cantidad de pilotos.

RALLY: El Club de Autos y Motos tiene asignada una fecha por el Campeonato Argentino de Rally, la carrera se desarrollará por la provincia de Buenos Aires, marcando así el regreso del automovilismo a los caminos provinciales, bajo la fiscalización de la CDA del ACA. Por eso se está seleccionando minuciosamente la zona que se utilizará. La largada en enlace será en las inmediaciones de la Capital y los primes se llevarán a cabo en caminos secundarios del sudoeste de la provincia (Azul, Las Flores, Rauch, Tandil) la mayoría de ellos sin pavimentar.

APOYO: No se retirará de las com-

petencias el equipo Sevel, como se pensó en un primer momento. Oscar Tomé, presidente de la Comisión de Carreras, tanto para la marca Fiat como para Peugeot, manifestó "...seguiremos apoyando la participación de nuestras marcas en las competencias automovilísticas, auspiciando la participación de aquellos pilotos que hayan demostrado fidelidad con las marcas. Nuccilo y Ponce podrán seguir trabajando en la preparación de los autos".

PEUGEOT A PUNTA: Están por resolverse los planes definitivos de Sevel para 1982. El énfasis estará puesto en el rally, donde la firma participará con dos Peugeot 504, preparados por Julio Ponce y el Nene Nuccilo. Los pilotos serán **Carlos Garro y Pancho Alcuaz**, mientras que Marcelo Tornquist continuará encargándose de las hojas de ruta, amén de sus funciones como navegante del "Pájaro". En un principio, irán al Rally de Punta del Este con autos similares a los del Grupo Dos con que participaron en el CODASUR.

AIRE

ACONDICIONADO

PARA SU AUTOMOVIL

AUTORADIO-STEREO

Nazca 1623 Tel. 59-6552

NUEVO

Micro-cargador **AVALON**
automático de baterías

12 v. - 5 AMP. Con LED
indicador de intensidad de carga.
ENVIOS AL INTERIOR

Fabrica y Garantiza

CAT COMPANIA ARGENTINA DE TRANSFORMADORES
O'Brien 555 L. del Mirador
Pcia. de Bs. As. - Tel. 652-2743/0707

ACUMULADORES

NEW-BAT

Para automotores y equipos estacionarios en vaso de vidrio o ebonita

GARANTIA 18 MESES

Blanco Encalada 3270 Tel. 241-7480
Centenario Uruguayo 766 LANUS ESTE
Calle 36 N° 701 - Tel. 61-0950
MIRA

TABLEROS DEPORTIVOS

TAUNUSGHIA - 128 EUROPA - FIAT 147
PEUGEOT 504 - ETC.

MODENA COMPETICION

ANDALGALA 1917 Bs. As. • Tel. 68 - 8732 / 6121
Av. CAZON 1067 - Tel. 749 - 3450 TIGRE

ENVIOS AL INTERIOR

QUIROGA LARA INOXIDABLES

BOTIQUINES DE ACERO INOXIDABLE

EQUIPADOS PARA PRIMEROS AUXILIOS

CONTENIENDO ELEMENTOS CURATIVOS, TIJERA, LINTERNA, TERMOMETRO, ETC

FABRICA DE CAJAS, MALETINES Y ESTUCHES DE ACERO INOXIDABLE PARA HERRAMIENTAS, PESCA, ETC. - MODELOS REGISTRADOS UNICAMENTE A MAYORISTAS - ENVIOS AL INTERIOR

TERRADA 3340 (1754) SAN JUSTO 651-3174



KART

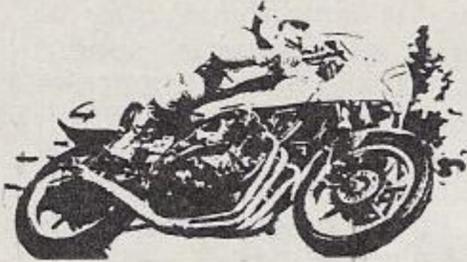
CATEGORIA NACIONAL
- Nada hay todavía oficialmente respecto a la categoría nacional, pero de acuerdo a los primeros esbozos que se han trazado el panorama será más o menos así: Motor nacional, se permitirá biela y pistón importados, lo mismo que el encendido (Motoplat). Carburador convencional (prohibidos los de cortina). Chasis totalmente nacional. Gomas nacionales (que distribuiría la FAK y que tendrán una duración mínima de cinco carreras, garantizada por el fabricante que gane la licitación respectiva). Asimismo, la FAK (en conjunto con la APK) llevaría un control de homologaciones para los diferentes fabricantes nacionales. La idea de esta categoría sigue siendo una práctica del Karting más económica que la actual.

¿SE LARGA EL METRO?
- La primera carrera del **Campeonato Metropolitano del 82** se disputaría el 31 de enero en el Autódromo Municipal, aunque todavía no hay certeza al respecto. Hacen dudar de su éxito varias razones, entre ellas, que la mayoría de los pilotos está reponiéndose del esfuerzo del año anterior y que el Autódromo podría ser cerrado para las típicas reparaciones de esta época con vistas a la Fórmula Uno.

SIN NOVEDADES - La situación de la Federación Argentina de Karting es la misma en que finalizó el 81, es decir que aún no se produjo ninguna novedad oficial respecto al pedido de personería jurídica. El período de vacaciones sin duda ha influido en la rapidez del trámite.

NUEVA MARCA. - Dos ex pilotos de renombre, ambos

ex campeones argentinos, Ricardo Pereyra y Armando D'Arminio (h) se han sumado a la lista de fabricantes de chasis de competición. Aún no tienen nombre los nuevos bastidores, que serán la reproducción fiel del modelo DAP italiano.



MOTO

LAS SIROKO-MANOZZO
Roberto Vanetta, poseedor de la única Siroko-Rotax de Grand Prix que hay en el país, ha llegado a un arreglo con el constructor de karts Luis Manozzo. Vanetta facilitó su Siroko para que Luis pueda copiar el excelente chasis español y lanzar una serie de quince, que daría la oportunidad a muchos corredores de nuestro medio de contar con una moto de nivel internacional. Los trabajos ya han comenzado y la gente está muy entusiasmada.

SUZUKI-GALLINA EN EL AUTODROMO - El domingo pasado se produjo la primera gran novedad respecto a la categoría 500, que será la vedette de nuestro Grand Prix de motociclismo el 28 de marzo próximo. Arribó a Ezeiza el equipo Campeón del Mundo que consagrara a Marco Luchinelli, el team **Suzuki-Gallina**. Juntamente con la fábrica de neumáticos Michelin realizarán este jueves tests de gomas en el Autódromo Municipal con el piloto N° 1 de este año, el Subcampeón Mundial de 125, el italiano Loris Reggiani. Creemos que no faltará nadie en el Autódromo para ver evolucionar la primera moto de 500 cm³ que pisa el trazado N° 2. Se sabe que Honda también está en tratativas para venir a probar con su equipo lo antes posible con miras al GP de la República Argentina.

PANAMERICANO DE KARTING EN CHILE



Henry Martín resultó segundo después del despiste con Claudio Manozzo. De no haber mediado el accidente, el triunfo pudo haber sido para cualquiera de los dos.

Del 15 al 17 de este mes se disputó en Chile una prueba internacional denominada "**Primer Panamericano de Karting**". Concurrieron pilotos de Centro y Sudamérica y se corrieron las categorías **Internacional** y **Yamaha** (categoría monomarca que está muy difundida en algunas partes del mundo pero no se corre en la Argentina). Este torneo realizado en Chile no tiene nada que ver con el Campeonato Sudamericano, que se correrá en Brasil a mediados de año.

De nuestro país concurrieron el campeón argentino Claudio Manozzo, Henry Martín, Daniel Neviani, Guillermo Di Cola y Hugo Borguense. El desempeño de nuestros pilotos fue destacado, sobresaliendo Henry Martín y Claudio Manozzo, quienes lucharon por el primer lugar en las tres finales del domingo, pero lamentablemente en la última serie se engancharon y quedaron sin posibilidades. El venezolano **Daniel García** heredó el lugar y resultó Campeón de este panamericano, quedando en segundo lugar el sanjuanino Martín. La clasificación final fue la siguiente: 1° Daniel García (VEN); 2° Henry Martín (ARG); 3° Jorge Nicolini (PER); 4° Héctor Sotomayor (CHI); 5° John Chaler (CHI); 6° Claudio Leonarducci (VEN); 7° Claudio Manozzo (ARG); 8° Flavio Bonavena (ROU); 9° Roberto Gaborski (VEN); 10) Ernesto Jochmowitz (PER). La categoría Yamaha fue ganada por el peruano Roberto Vannucci.

EL FUTURO COMENZÓ ESTA MAÑANA

Cada tanto aparece una solución "radical" para terminar con el reinado del motor de combustión interna. Sin embargo, ninguna de las alternativas lo ha podido desplazar de su lugar. Desde los rotativos, hasta los de vapor, pasando por los eléctricos, solares o a turbina, ninguno ha demostrado hasta ahora ofrecer las ventajas del clásico motor a pistones. En esta nota, los intentos y sus logros.

Cada tanto, en las revistas llamadas "de interés general", aparece la gran nota: un lituano radicado en Estados Unidos acaba de inventar un motor a pistones cuadrados que va a dar por tierra con todo lo conocido hasta ahora. En un caso, hace varios años, se llegó al punto de que el gobierno australiano estaba oficialmente interesado en un proyecto de motor rotativo, perfeccionado por un señor de esa nacionalidad. Sin embargo, después de mucha alharaca, todo quedó en archivo.

Mientras tanto hablamos del motor del futuro, que va a ser eléctrico, que va a ser solar, etcétera. Todos estamos convencidos de que algún día vamos a tener motores sustancialmente distintos de los actuales.

Algún día puede ser. En el año 2100 es probable que los vehículos de ese entonces tengan algún sistema de motor distinto del actual. El motor a pistón, en su aplica-

ción al automóvil, apenas ha cumplido cien años (el primer vehículo automóvil fue un carromato con motor a explosión diseñado y construido por el austríaco Siegfried Markus en 1875).

Pero, mientras tanto, debemos acordarnos de un hecho fundamental: el futuro no comenzó esta mañana. A corto plazo, digamos los próximos 20 años, no vamos a ver modificaciones sustanciales al esquema de los automóviles actuales.

Veamos, por ejemplo, los tan mentados **automóviles eléctricos**.

Si tomamos como automóvil medio a un 1600-1800, observamos que con un tanque de combustible de 50 litros obtendremos una autonomía de entre 400 y 500 kilómetros, tal vez un poco menos en ciudad. Observaremos, también, que esa autonomía es renovable en forma casi instantánea acercándonos a un surtidor y cargando nafta. Observare-

mos, también, que un buen 1800 tiene excelente reprise, puede crucrear tranquilamente a 140, y su consumo de combustible está más o menos dentro de lo que estamos acostumbrados.

Por el momento, ningún automóvil eléctrico puede acercarse siquiera a estos parámetros. Aun con una cantidad inmensa de baterías, la autonomía que se logra escasamente supera los 100 kilómetros. La aceleración es pobre y la velocidad máxima difícilmente exceda de los 100 km/hora.

Por otra parte, cuando se "termina la nafta" —o sea, cuando se agotan las baterías— hay que proceder a un lento y extendido proceso de recarga que puede durar 8 ó 12 horas. Encima de esto, las baterías tienen una vida útil determinada en ciclos de recarga; y en la práctica, si tuviéramos un automóvil eléctrico con, por ejemplo, 12 baterías comunes, probablemente tendríamos que reemplazar esas 12 baterías una vez cada dos años.

El motor eléctrico puede funcionar perfectamente desde un punto de vista teórico. El problema es que por ahora no hay forma de almacenar, en un espacio lógico, la cantidad de kilocalorías necesarias como para andar 400 km sin "cargar nafta". Ni existe la forma de "cargar nafta" en forma instantánea.

El rendimiento total de la batería de acumuladores no ha variado sustancialmente desde 1900 hasta ahora. En ese tiempo, el adelanto más significativo ha sido la eliminación del mantenimiento periódico con las nuevas baterías "selladas". Pero seguimos hablando de un potencial de dos voltios por celda, igual que hace más de medio siglo.

Los norteamericanos siempre hablan del **break-through** —difícil palabra que significa literalmente "el descubrimiento sensacional"—. Si no hay un descubrimiento sensacional en materia de electricidad, vamos a llegar al año 2000 sin autos eléctricos —salvo, posiblemente, algunos para uso ciudadano

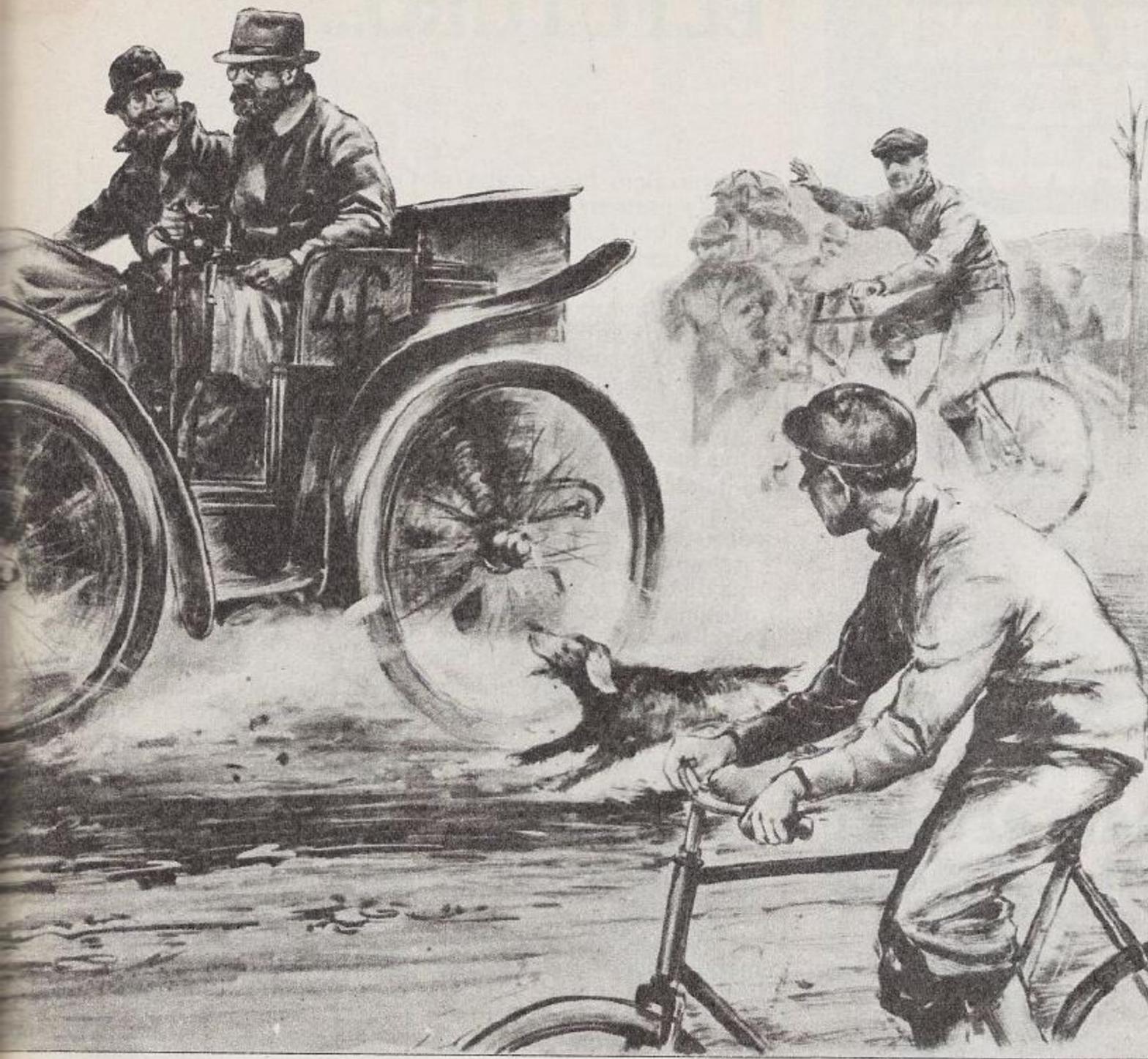


pero que no serán prácticos para uso en ruta.

Uno podría llenar toda esta revista con detalles de las mejoras que se vienen introduciendo en los sistemas eléctricos de propulsión —desde sofisticados materiales de construcción de celdas hasta el uso de "tiristores" para mejor aprovechar la energía que entrega la batería. Pero, a pesar de todo, el progreso es lentísimo. El autovehículo eléctrico se pinta como ideal para operar dentro de una fábrica, un aeropuerto, o cualquier recinto cerrado tipo Disneylandia, un parque nacional, etc. Pero hasta el año "20, ley 18.188" es prácticamente imposible que podamos comprar un auto eléctrico con prestaciones siquiera aproximadas a las de un auto común y corriente de la actualidad.

Y bien, ¿qué pasa con las turbinas?

El motor a pistón dista mucho de ser el ideal técni-



co. Parte de una aberración, cual es la de generar movimiento alternativo para luego transformarlo en rotativo. Si por ahora se ha impuesto el motor a pistón, no es porque sea la solución genial, sino porque, de algún modo, se logró que funcionara aceptablemente bien. En aviación, por ejemplo, el motor a pistón prácticamente ha desaparecido salvo en potencias chicas.

¿Por qué no ocurre lo mismo en automovilismo? Hace 25 años no se hablaba de otra cosa que del motor a turbina para los automoviles. El precursor fue Rover, de Inglaterra; pero empresas como Chrysler, General Motors, Renault y Fiat tuvieron sus intensamente promocionados motores a turbina. Sin embargo, ninguno de ellos sobrevivió.

Simplemente, el motor a turbina nunca llegó a ser tan bueno como el motor a pistón que pretendía desplazar. Nos guste o no nos guste, el

motor a pistón actualmente es ágil, potente, muy suave y de bajo costo. Tiene inconvenientes: pesa bastante y su consumo es elevado. Pero una de sus virtudes fundamentales es que reacciona rápidamente al acelerador. En cambio las experiencias con la turbina sugieren que pisás el acelerador ahora y el auto empieza a andar un ratito más tarde. Por motivos similares, aunque estamos hablando de cosas distintas, tuvieron mucho trabajo "poniendo a punto" los Renault de Fórmula Uno.

La turbina es lerda para contestar al acelerador. No hace "freno a motor" por lo que se recarga considerablemente el trabajo de los frenos. El consumo tiende a ser elevado, hace mucho ruido y contamina bastante el ambiente..

Tal vez sea perfeccionable; ahora parece que hay un resurgimiento de interés en la turbina. Pero no nos olvidemos que el motor a pistón

tiene más de 100 años de desarrollo. Si es que alguien está dispuesto a gastar muchos millones de dólares en desarrollo de la turbina, tal vez sea aplicable a automoviles dentro de 10 ó 20 años. Pero ¿quién tiene tantos millones de dólares para gastar hoy en día? Y ¿para qué, si total el motor a pistón funciona bastante bien?

También se habló mucho hace 20 años más o menos del motor tipo **Wankel**.

Sí, es verdad, hoy mismo podés ir a comprar un automóvil con motor Wankel —el Mazda rotativo—. Que, aparentemente, anda bastante bien. Pero no es sustancialmente mejor que un auto a pistón. A lo sumo anda más o menos lo mismo. Mazda lo vende prácticamente como una curiosidad. Todos los otros fabricantes tuvieron alguno que otro escarceo con el Wankel pero finalmente lo abandonaron: el mismo NSU (cuando lo compró Volkswagen, después que el

NSU Ro80 Wankel puso en bancarrota a la empresa), Citroën, General Motors (a último momento suspendió la fabricación de una serie de automoviles Vega a motor Wankel), etcétera.

Lo que pasó con el Wankel fue que el concepto básico falló de entrada. Si el inventor Fritz Wankel eliminó el movimiento alternativo, fue en la esperanza de que el motor pudiera funcionar a un régimen muy elevado —se hablaba de 10.000 o más RPM—. Entonces se justifica todo; tendríamos un motor de tamaño pequeño y de reducido peso que, gracias a desarrollar muchas RPM, erogaría bastante potencia con gran suavidad.

Pero el Wankel se encontró con dos problemas que hacen poco probable que se insista sobre este tipo de diseño.

El motor a pistón controla las fugas de compresión con los llamados "aros". Con el tiempo, se han perfeccionado y cumplen bastante bien su función. En cambio el Wankel necesita unos "sellos" en forma de lámina. Hasta ahora, los "sellos" han impedido el desarrollo continuado de grandes regímenes. El Mazda puede funcionar hasta unas 7000 RPM, pero eso está prácticamente al alcance de cualquier motor a pistón. Se ha comprobado que a esas 10.000 RPM de que se hablaba, los "sellos" duran muy poco, y sin elevadas RPM el motor Wankel no tiene demasiado sentido; funciona, sí, pero sin aventajar sustancialmente al motor a pistón.

Por otra parte, la forma de la cámara de combustión del motor Wankel es inherentemente ineficiente. Eso se traduce en problemas de contaminación y de consumo que determinaron el cese de producción de desarrollo de todos los otros Wankel. Yo no puedo afirmar que Mazda consuma demasiado o contamine demasiado, pero ésa fue la experiencia de los otros fabricantes.

¿Podría funcionar un automóvil a vapor? Perfectamente. En los primeros años

LOS DOS GRANDES ROMANCES DEL VERANO.

Exclusivo:
**HABLA NANCY HERRERA,
LA NOVIA DE OLMEDO.**



Por primera vez, la hermosa modelo de 21 años cuenta toda la verdad sobre su relación con el astro. ¡Entérese!

**SILVIA MONTANARI REVELA:
"HACE 3 SEMANAS QUE SALGO
CON DARIO GRANDINETTI".**



Un nuevo caso en que la diferencia de edades no resulta un obstáculo para una gran pasión amorosa. Silvia y su intimidad, en una impactante entrevista.

ADEMAS:

- **Julio Iglesias aterrizado:** "¿Y si ahora intentan secuestrar a mis hijos?"
- **Libertad Lamarque en Florida:** "Este año publicaré mis memorias".
- **Graciela Alfano-Capozzolo:** "Por fin... ¡Casamiento en México!"

Y toda la programación en



LA REVISTA SIN RIVAL.



EL FUTURO...

de este siglo funcionaba el Stanley norteamericano, y a fines de la década del '20 el Doble, también norteamericano, era un auto muy lujoso y que andaba muy bien con máquina de vapor.

Pero la máquina de vapor es más pesada y más costosa que el motor a pistón, y en este momento, al menos, son sumamente dudosas sus ventajas. Dicen que contaminaría menos el ambiente porque la combustión es más controlada, eliminaría la caja de cambios (porque una máquina de vapor puede desarrollar su cupla máxima a 0 RPM). Existen métodos modernos para lograr la presión adecuada de trabajo en escasos segundos. Se podría hacer un excelente auto a vapor, pero la pregunta es ¿para qué? Sería más caro que un auto a pistón, necesitaría combustible que no se distribuye en surtidor (fuel oil, seguramente), necesitaría mecánicos avezados en máquinas de vapor, y su aceleración, velocidad y consumo en pesos por kilómetro recorrido están por verse. Por ahora no sabemos de nadie que esté trabajando en serio —es decir a nivel de gran empresa— en un auto a vapor, aunque por cierto hubo experimentos "para ver que pasaba" como los de General Motors hace unos 10 años.

En cuanto al automóvil solar, aquí también estamos muy lejos, muy lejos. El problema por ahora es que la conversión solar es muy poco eficiente y se necesita una pantalla enorme para lograr aun una muy reducida potencia. Los satélites funcionan con energía solar porque tienen inmensas pantallas que alimentan sistemas cuyo consumo es del orden de los miliamperios. La radiación solar funciona en las casas porque se destina una enorme parrilla a calentar el agua para el baño, por ejemplo. Pero cuando se quiso hacer un avión solar, el **Solar Challenger**, fueron necesarios enormes paneles para potenciar un motor de 3 HP. En un auto, todo el techo podría

convertirse en panel receptor y la energía convertida alcanzaría apenas para la radio y a lo mejor los limpiaparabrisas.

Entonces, ¿cuál es la solución?

Por ahora hay que buscarla en el mejoramiento del motor a pistón, ya sea a nafta o Diesel. Evidentemente, aún es mucho lo que puede hacerse. Recientemente la fábrica Jaguar incorporó a sus modelos una nueva cabeza de cilindro inventada por un ex corredor de fórmula dos, el suizo Michael May. Sin ofrecer grandes inconvenientes, sin incorporar ideas nuevas escasamente probadas, se dice que los nuevos motores Jaguar-May pueden consumir hasta un 20 por ciento menos que los anteriores.

Se van a ir perfeccionando diseños de cámaras de combustión, inyectores, sistemas de encendido, etc. Se desarrollarán mecanismos de transmisión automática sin acoplamiento hidráulico, es decir, totalmente mecánicos, que permitirán automatizar el manejo sin el incremento de consumo de las transmisiones automáticas actuales.

También en materia de transmisiones, ya sean automáticas o manuales, se extenderá el uso de la quinta sobremarcha o "E" como ya la llaman en Europa. La teoría moderna es que hay que andar en un cambio alto, pero con la mariposa del acelerador bastante abierta, porque de ese modo se mejora la eficiencia del sistema (al reducir la resistencia aerodinámica de la mariposa).

Más allá... es muy difícil vaticinar. Se está trabajando intensamente sobre el motor eléctrico y tarde o temprano veremos una mayor utilización de automóviles eléctricos, aunque sea en aplicaciones especiales. En cuanto a las otras alternativas, tal vez la energía solar dentro de algunas décadas... Los otros sistemas no ofrecen, por el momento, indicios de que vayan a compartir el futuro que empezó esta mañana con el motor a pistón.

LOS MAS GRANDES EXITOS DE HAROLD ROBBINS

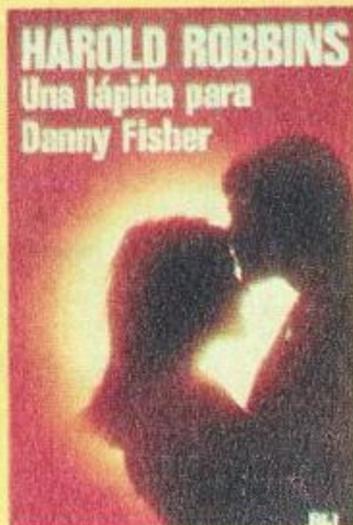
¡EXCEPCIONAL OPORTUNIDAD!

LOS EJECUTIVOS
 Implacable análisis de una familia corroída por el ansia enloquecida de placer. 318 págs.
 \$ 48.000



Los mayores best-sellers mundiales

LOS AVENTUREROS
 La obra más sorprendente de este novelista. Apoyada en escándalos y personajes que Ud. identificará prontamente. 712 págs. en 2 tomos.
 \$ 77.000



UNA LAPIDA PARA DANNY FISHER
 La historia de un joven empujado a delinquir por un inexorable encadenamiento de fracasos. 356 págs.
 \$ 48.000



LOS INSACIABLES
 Una lúcida disección del mundo del cine y de los grandes negocios. Reno y Hollywood. 528 págs.
 \$ 56.000



TRAFICANTES DE SUEÑOS
 Alucinante crónica de la miseria dorada de la gran época del cine americano. 570 págs.
 \$ 60.000



LOS PROFANADORES DEL AMOR
 Una novela excepcional sobre el caso de un homicidio pasional que conmovió al mundo. 314 págs.
 \$ 44.000



NO AMARAS A UN EXTRAÑO
 Extraordinario relato que plasma el crudo realismo del mundo de los marginados en los barrios bajos de Nueva York. 382 págs.
 \$ 48.000



LOS HEREDEROS
 El éxito es su religión, el talonario de cheques su arma de dominio; la competencia su infierno cotidiano. 420 págs.
 \$ 50.000



NUNCA ME ABANDONES
 Una vez más, un auténtico Robbins. Una novela tensa, hábil, apasionante. 251 págs.
 \$ 35.000

Apasionante lectura de esparcimiento

Consígalos en las mejores librerías de todo el país o solicítelos por correo enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS - C.C. N° 388 - Correo Central (1000)

Solicito envío de un ejemplar del libro:.....
 motivo por el cual adjunto cheque/giro postal a la orden de EDITORIAL CREA S.A. por la suma de \$ más \$ 6.000 para gastos de envío.

NOMBRE:.....
 DIRECCION:.....
 PROVINCIA:.....
 C. POSTAL:.....



EDITORIAL CREA S.A.
 En todo momento, la mejor lectura.

Sr. Librero:

Si aún no ha sido visitado por nuestro vendedor, diríjase por correspondencia a: EDITORIAL CREA S.A. - Área Libros - Gerencia Comercial - Belgrano 624 - 5° piso - (1092) Capital.

OFERTA ESPECIAL:
 Los 10 Tomos, con gastos de envío incluidos: \$ 450.000



AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotizaciones en miles de pesos al 1° de enero de 1982)

| | 1980 | 1979 | 1978 | 1977 | 1976 | 1975 | 1974 | 1973 | 1972 | 1971 |
|-------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CITRÖEN | | | | | | | | | | |
| 3 CV | | 24.200 | 22.000 | 20.350 | 19.250 | 17.050 | 15.400 | 13.200 | 11.500 | 10.000 |
| M 28 | | 25.850 | 23.100 | | | | | | | |
| Elysee | | 29.150 | 26.950 | 23.650 | | | | | | |
| Ami 8 | | 27.500 | 25.300 | 23.100 | 20.900 | 18.700 | 16.500 | 13.600 | | |
| Mehari Mec. Nar. | 26.400 | 24.200 | 22.000 | 19.800 | | | | | | |
| DODGE VOLKSWAGEN | | | | | | | | | | |
| Dodge 1500 | 48.000 | 44.000 | 41.000 | 37.000 | 32.000 | 28.000 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 18.000 |
| Dodge 1500 1.8 | 51.000 | 47.000 | 43.000 | 39.000 | 35.000 | | | | | |
| 1.8 Aut. | 51.000 | 47.000 | 43.000 | 39.000 | 35.000 | | | | | |
| 1.8 Rural | 57.000 | 51.000 | 47.000 | | | | | | | |
| 1.8 Rur. Aut. | 57.000 | 51.000 | 47.000 | | | | | | | |
| 1500 GT 100/90 | | 37.000 | 32.000 | 29.000 | 27.000 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 18.000 | 16.000 |
| Coronado | 47.000 | 44.000 | 40.000 | 35.000 | 30.000 | 28.000 | 24.000 | | | |
| Polara 4 P | | 35.000 | 32.000 | 29.000 | 27.000 | 25.000 | 21.000 | | | |
| G. MOTORS | | | | | | | | | | |
| Opel K 180 | | 36.000 | 32.000 | 29.000 | 25.000 | 18.000 | | | | |
| Opel K 180 Monoc. | | 40.000 | 37.000 | | | | | | | |
| Chevy Malibu | | 45.000 | 39.000 | 35.000 | 33.000 | | | | | |
| Chevy STD | | 39.000 | 36.000 | 32.000 | 29.000 | 27.000 | 24.500 | | | |
| Chevy Super | | 40.000 | 38.000 | 36.000 | 34.000 | 32.000 | 29.000 | | | |
| Chevy Coupe | | 49.000 | 46.000 | 42.500 | 40.500 | 39.500 | 35.500 | | | |
| FIAT (SEVEL) | | | | | | | | | | |
| 600 | 31.000 | 27.000 | 23.500 | 19.000 | 17.000 | 15.500 | 14.000 | 12.500 | 11.500 | 10.500 |
| 133 Berlina | 33.000 | 29.000 | 25.000 | 22.000 | | | | | | |
| 133 Lujo | | 29.000 | 25.000 | 22.000 | | | | | | |
| 133 Iava | 33.000 | 29.000 | | | | | | | | |
| 128 Europa 1100 | 48.000 | 44.000 | 40.000 | | | | | | | |
| 128 Europa 1300 | 51.000 | 47.000 | 43.000 | | | | | | | |
| 128 Europa Famil. | 51.000 | 47.000 | 43.000 | | | | | | | |
| 128 Europa Iava | 51.000 | 47.000 | 43.000 | | | | | | | |
| 128 Berlina 1100 | | | 33.000 | 30.000 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 18.000 | 16.500 | 15.500 |
| 128 Berlina 1300 | | | 34.500 | 31.500 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 18.000 | 16.500 | 15.500 |
| 128 Iava 1300 | | | 33.000 | 30.000 | 26.000 | 24.000 | 22.000 | | | |
| 125 CL S | 49.000 | 45.000 | 37.000 | 33.000 | | | | | | |
| 125 CLP/SL | 51.000 | 46.000 | 39.000 | 35.000 | | | | | | |
| 125 Familiar | 52.000 | 47.000 | 40.000 | 36.000 | 29.000 | 26.000 | 24.000 | 22.000 | | |
| 125 Berlina | | | 32.000 | 30.000 | 26.000 | 23.000 | 22.000 | | | |
| 125 Potenc. | | | | 31.000 | 27.000 | | | | | |
| 125 Coupe | | | 30.000 | 27.000 | 24.000 | 23.000 | 22.000 | | | |
| FORD | | | | | | | | | | |
| Fairl. Elite 6 | 97.750 | 82.650 | 74.750 | | | | | | | |
| Fairl. Elite 8 | 103.500 | 92.000 | 80.500 | | | | | | | |
| Fairlane LTD 8 | 94.300 | 82.800 | 71.300 | 59.000 | 44.000 | 35.200 | 29.700 | 25.000 | 22.500 | 21.000 |
| Falcon STD | 71.300 | 66.700 | 62.100 | 44.850 | 40.700 | 38.500 | 36.300 | 30.000 | 26.000 | 24.000 |
| Falcon DL | 86.250 | 80.500 | 57.500 | 52.900 | 46.200 | 44.000 | 40.700 | 35.000 | 31.000 | 26.500 |
| Falcon Futura | 97.750 | 92.000 | 76.250 | 62.100 | 49.500 | 46.200 | 42.900 | 37.600 | | |
| Falcon Sprint | 97.750 | 92.000 | 86.250 | 51.750 | 44.000 | 41.800 | 38.500 | 35.000 | | |
| Rural STD | 86.250 | 80.500 | 75.000 | 52.900 | 46.200 | 44.000 | 40.700 | 37.000 | 29.000 | 27.000 |
| Taurus L | 69.000 | 63.250 | 52.900 | 46.000 | 38.500 | 35.200 | 33.000 | | | |
| Taurus GXL 2000 | | | | 51.750 | 44.000 | 39.600 | 35.200 | | | |
| Taurus GXL 2300 | 82.800 | 74.750 | 69.000 | 59.800 | 46.200 | 41.800 | | | | |
| GXL 2300 Aut. | 89.700 | 80.500 | 66.700 | 63.250 | 53.900 | 46.200 | | | | |
| Taurus GT | 86.250 | 78.200 | 59.800 | | | | | | | |
| Taurus GT Aut | 89.700 | 80.500 | | | | | | | | |
| PEUGEOT (SEVEL) | | | | | | | | | | |
| 404 Diesel | 40.000 | 35.000 | 32.000 | 29.000 | 25.000 | 22.000 | 19.000 | 16.000 | 14.000 | 11.000 |
| 404 STD | 45.000 | 40.000 | 35.000 | 30.000 | 27.000 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 17.000 | 16.000 |
| 504 GLD | 65.000 | | | | | | | | | |
| 504 Familiar | 80.000 | | | | | | | | | |
| 504 GLS E | 70.000 | 60.000 | 50.000 | 45.000 | 40.000 | | | | | |
| 504 SL/SE 2000 | 80.000 | 70.000 | 60.000 | 50.000 | 45.000 | | | | | |
| 504 SED | 73.000 | 63.000 | | | | | | | | |
| 504 XE | | | | | 34.000 | 31.000 | 28.000 | | | |
| 504 XL | | | | | 34.000 | 31.000 | 28.000 | | | |
| 504 XSE | | | | | 40.000 | 37.000 | 33.000 | | | |
| 504 TN | | | 45.000 | 40.000 | | | | | | |
| 504 SES | | 70.000 | 60.000 | 50.000 | | | | | | |
| 504 GL 1600/1800 | 55.000 | 50.000 | 45.000 | 40.000 | 34.000 | 28.000 | 26.000 | | | |
| RENAULT | | | | | | | | | | |
| 4 S | 34.000 | 29.000 | 23.000 | 19.500 | 17.000 | 15.000 | 13.000 | 12.000 | 11.000 | 10.000 |
| R 6 | 44.000 | 40.000 | 33.000 | 27.000 | 25.000 | 23.000 | 20.000 | 19.000 | 17.000 | 13.000 |
| Renault 12 | | | | 33.000 | 30.000 | 27.000 | 24.000 | 22.000 | 20.000 | 18.000 |
| Renault 12 TS | 67.000 | 60.000 | 54.000 | 46.000 | 42.000 | | | | | |
| 12 Alpine | 53.000 | 45.000 | 41.000 | | | | | | | |
| 12 Break TS | 73.000 | 64.000 | 57.000 | 48.000 | 45.000 | | | | | |
| Torino ZX | 105.000 | 91.000 | | | | | | | | |
| Grand Routier | | 52.000 | 47.000 | 42.000 | 35.000 | | | | | |

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes desde el 10 de enero de 1982

| | CILIND. CM ³ | R.P.M. | H.P. | CILIND. | MOTOR | TRACC | MARCHAS | PUERTA | ASIENT | PESO TOTAL | LARGO mm. | ANCHO mm. | VELOC. MAXIMA | CARBUR | PRECIO PESOS |
|-------------------------|----------------------------|--------|-------|---------|-------|-------|---------|--------|--------|---------------|--------------|--------------|------------------|--------|-----------------|
| VOLKSWAGEN | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodge 1.500 | 1.498 | 5.000 | 61 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 950 | 4.230 | 1.588 | 145 | 1 | 103.157.940 |
| Dodge 1.500 1,8 | 1.798 | 5.000 | 76 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 960 | 4.230 | 1.588 | 155 | 1 | 116.156.029 |
| Dodge 1.500 1,8 Aut. | 1.798 | 5.000 | 76 | 4 | D | T | 3 | 4 | 5 | 985 | 4.230 | 1.588 | 155 | 1 | 126.998.720 |
| Dodge 1.500 1,8 Rural | 1.798 | 5.000 | 76 | 4 | D | T | 4 | 5 | 5 | 1.021 | 4.300 | 1.588 | 150 | 1 | 125.170.365 |
| Dodge 1.500 1,8 R. Aut | 1.798 | 5.000 | 76 | 4 | D | T | 3 | 5 | 5 | 1.025 | 4.300 | 1.588 | 155 | 1 | 136.118.262 |
| RENAULT | | | | | | | | | | | | | | | |
| R4 "S" | 1.020 | 5.500 | 34 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 742 | 3.747 | 1.505 | 120 | 1 | 80.969.628 |
| R6 GTL | 1.397 | 4.500 | 46 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 835 | 3.735 | 1.504 | 125 | 1 | 97.678.526 |
| R 12 TL | 1.397 | 5.000 | 57 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 922 | 4.387 | 1.635 | 140 | 1 | 111.816.008 |
| R 12 GTL | 1.397 | 5.000 | 57 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 922 | 4.387 | 1.635 | 140 | 1 | 120.022.528 |
| R 12 TS | 1.397 | 5.500 | 74 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 922 | 4.387 | 1.635 | 155 | 1 | 135.477.309 |
| R 12 TS Break | 1.397 | 5.500 | 74 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4 | 979 | 4.461 | 1.635 | 155 | 1 | 139.307.843 |
| R 18 TX | 1.995 | 5.700 | 99 | 4 | D | D | 4 | 4 | 5 | 1.045 | 4.468 | 1.682 | 170 | 1 | 161.787.036 |
| R 18 TX Break | 1.995 | 5.700 | 99 | 4 | D | D | 4 | 4 | 5 | 1.045 | 4.468 | 1.682 | 170 | 1 | 174.726.122 |
| Torino ZX 630 | 3.770 | 4.500 | 140 | 6 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.422 | 4.730 | 1.800 | 185 | 1 | 237.045.708 |
| Torino GR 629 | 3.770 | 5.000 | 158 | 6 | D | T | 4 | 2 | 5 | 1.459 | 4.730 | 1.800 | 200 | 1 | 192.937.274 |
| * Sin gastos de patente | | | | | | | | | | | | | | | |
| FORD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Taurus L | 2.000 | 5.000 | 73cv | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.103 | 4.400 | 1.700 | | 1 | 140.522.429 |
| Taurus Ghia | 2.300 | 5.000 | 100cv | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.125 | 4.400 | 1.700 | | 2 | 173.039.704 |
| Taurus GT | 2.300 | 5.000 | 100cv | 4 | D | T | 4 | 2 | 5 | 1.078 | 4.400 | 1.700 | | 2 | 165.883.078 |
| Taurus GT SP | 2.300 | 5.500 | 114cv | 4 | D | T | 4 | 2 | 5 | 1.093 | 4.400 | 1.700 | | 2 | 172.266.042 |
| Falcon STD | | | | | | | | | | | | | | 2 | 129.119.023 |
| Falcon Taxi | 3.080 | 4.000 | 84cv | 6 | D | T | 3 | 4 | 6 | 1.245 | 4.730 | 1.790 | | 1 | 129.419.023 |
| Falcon De Luxe | 3.620 | 4.000 | 84cv | 6 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.276 | 4.730 | 1.790 | | 1 | 149.144.359 |
| Falcon Futura | 3.620 | 4.000 | 108cv | 6 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.323 | 4.730 | 1.790 | | 1 | 169.586.416 |
| Falcon Sprint | 3.080 | 4.500 | 140cv | 6 | D | T | 3 | 5 | 6 | 1.368 | 4.730 | 1.790 | | 2 | 179.340.282 |
| Falcon Rural Standard | 3.080 | 4.000 | 84cv | 6 | D | T | 3 | 5 | 6 | 1.381 | 4.730 | 1.790 | | 1 | 151.111.242 |
| Falcon Rural De Luxe | 4.785 | 4.000 | 84cv | 6 | D | T | 3 | 4 | 5/6 | 1.665 | 4.730 | 1.790 | | 1 | 182.070.549 |
| Fairlane LTD V-8 | 3.620 | 4.000 | 143 | 8 | D | T | 3 | 4 | 5/6 | 1.550 | 5.210 | 1.900 | | 2 | 191.402.862 |
| Fairlane Elite V-8 | 4.785 | 4.500 | 143 | 8 | D | T | 3 | 4 | 5/6 | 1.665 | 5.210 | 1.900 | | 2 | 200.597.862 |
| Falcon Ranchero | | | | | | | | | | | | | | | 113.062.968 |
| F 100 1/2 Ton. | | | | | | | | | | | | | | | 139.308.214 |
| F 100 3/4 Ton. | | | | | | | | | | | | | | | 139.938.214 |
| FIAT (SEVEL) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 600 S | 903 | 5.600 | 40 | 4 | T | T | 4 | 2 | 4 | 625 | 3.350 | 1.380 | 110 | 1 | 60.574.276 |
| 147 C | | | | | | | | | | | | | | | 75.804.779 |
| 147 CL | | | | | | | | | | | | | | | 83.624.745 |
| 128 CL | 1.290 | 6.000 | 60 | 4 | D | D | 4 | 4 | 4/5 | 825 | 3.840 | 1.590 | 145 | 1 | 94.026.888 |
| 128 CLF | 1.290 | 6.800 | 90 | 4 | D | D | 4 | 5 | 4/5 | 825 | 3.840 | 1.590 | 165 | 1 | 98.648.827 |
| 125 CL | 1.608 | 6.200 | 100 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.055 | 4.220 | 1.610 | 160 | 1 | 87.685.814 |
| 125 MC | | | | | | | | | | | | | | | 77.693.972 |
| PEUGEOT | | | | | | | | | | | | | | | |
| 504 GLS | 1971 | 5.000 | 96 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.150 | 4.490 | 1.690 | | 1 | 125.918.000 |
| 504 GL | 1.796 | | 70 | 4 | D | T | 4 | 5 | 5 | 1.150 | 4.490 | 1.690 | | 1 | 110.762.000 |
| 504 GLD | 2.304 | 5.100 | 70 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.220 | 4.490 | 1.690 | 160 | Diésel | 130.792.000 |
| 504 Familiar | 1.971 | 4.500 | 96 | 4 | D | T | 4 | 5 | 5 | 1.330 | 4.800 | 1.690 | 170 | 1 | 138.508.000 |
| 505 GR | 1.971 | 5.000 | 96 | 4 | D | T | 4 | 4 | 7 | 1.200 | | 1720 | 160 | 1 | 156.051.000 |
| 505 SR | 1.971 | 5.000 | 96 | 4 | D | T | 4 | 4 | 5 | 1.250 | | 1720 | 165 | 1 | 176.624.000 |
| 504 Pick Up Naftera | | | | | | | | | | | | | | | 102.156.000 |
| 504 Pick Up Gasolera | | | | | | | | | | | | | | | 122.520.000 |

RODOLFO ZUAIN, SUBCAMPEON DE TURISMO, CLASE "C"

POR SOLO SIETE SEGUNDOS...



Hace ocho años que está en la categoría. Esta temporada ganó la clase "C" en cinco de las siete pruebas "pisteras" con su equipo particular, disputando el título hasta el último segundo con Gabriel Raies. Mesurado y tranquilo, Rodolfo Zuain nos relató su temporada poco después de tener que "conformarse" con el subcampeonato. Un valor joven, pero con "historia"

Domingo 20 de diciembre de 1981. Quince minutos después de terminado el premio Coronación, con el epílogo de la segunda serie de dos horas de Turismo, Rodolfo Zuain veía cómo un campeonato se le escapaba de las manos. Los cálculos de los cronometristas del A.C.A. eran inapelables; el título de la clase "C" se le había escapado por miseros siete segundos (7s16/100 exactamente). Diferencia irrisoria que difícilmente pueda representar un año de es-

fuerzo, pero que definió duramente una temporada.

"Con Ricardo Pré trabajamos durante todo el año con muchas ganas y poniendo todo de nuestra parte. Fuimos a todas menos a tres rallies e hicimos un esfuerzo muy importante por ser particulares pero de todas formas estoy conforme. No podíamos hacer más..."

"Masticando" lentamente la bronca por el título perdido, Rodolfo Zuain (Lamarque, Río Negro, 11-1-51, soltero) debutó en la Vuelta de

la Manzana 1973, con un auto regalado "me lo dio mi abuelo"... y como "el bichito me picó fuerte dejé de lado los estudios de odontología que pensaba seguir".

Desde el '73 al '76 se dedicó a la actividad zonal "Corría en la regional N° 11 con un 128 preparado por Omar Jorge Dalargini". En 1977 cambió el rumbo y empezó a dedicarse al campeonato nacional. "Durante ese año participé pocas veces y recién en el '78, formando equipo con Jorge Serafini y la atención de Pré —quien lo acompañaría hasta hoy— gané en Allen, Río Cuarto, San Juan y Las Flores. Venía peleando el título hasta que, en la última carrera, las 12 horas de APAT en el Autódromo, se rompió la junta de tapa y lo perdí".

Hasta ese momento y desde su comienzo, había sido un 128 el que lo "sufriera". 1979 era distinto, ya se había probado que era capaz de andar como los mejores, y apuntaba más alto: "Comenzamos con un 504, pero no tuvimos mucha suerte... ese año los Fiat 125 eran casi imbatibles y nosotros tampoco andábamos bien. No resultó una temporada para recordar. Tampoco 1980, cuando había pocos autos, sin lucha por la punta. No corrí en todo el año. Esa situación no motiva a nadie, y menos a mí".

"Para el año pasado nos preparamos bien. Como yo vivo en Choele-Choele, donde tengo una agencia de coches, dejé el auto en lo de Pré, que vive en La Plata. Al rally de San Luis pensábamos ir, pero no llegamos a tiempo, ya que tuvimos que empezar de "cero" con un Europa CLI nuevo, para correr en la clase "C". Pero sí llegamos a la Vuelta de la Manzana. Ibamos bien después de haber perdido bastante tiempo en la primera

etapa, hasta que nos quedamos en el segundo prime de la segunda, cerca de Confluencia, con la selectora de la caja rota. Pero sabíamos que en los circuitos las cosas iban a mejorar. En Bahía Blanca, la primera de autódromo, corrí con la clase grande, y llegué tercero. El problema allí fue que no sabían en qué clase ponerlos a mí y a otro 128 CLI. Finalmente, en vez de sumar para la "D", ya que éramos sólo dos en la clase, y como eso era lo que estaba contemplado en el reglamento, modificaron el sistema de puntaje para que sumara directamente para la "C", de acuerdo a un sistema proporcional a la cantidad de autos presentes. O sea que, saliendo terceros en la general, ganamos... En Allen, gané la "general" también, por que al igual que en Bahía, no había suficientes autos de la "C" como para justificar una carrera aparte. Para ese entonces, me motivaba compitiendo con los más grandes... Desde Santa Rosa, cuando comenzó a regir el sistema de dos pilotos por auto, fuimos con Marcos Gaggino, y también ganamos, sin mayores problemas en la clase. En Las Flores y San Juan se repitió el esquema y los resultados. Estábamos primeros en el campeonato y sin mayores inconvenientes. Pero era importante no perder de vista el título: parecía estar cerca..."

La posibilidad de consolidarlo se la dio Renault. "Me ofrecieron un R-12 oficial, para el rally de Villa Dolores y al principio acepté y hasta recorrí la ruta con el equipo. Sin embargo, al acercarse la fecha de largada, lo pensé mejor y no me pareció que eso fuera lo correcto. Son muchos años de relación con Ricardo (Pré) y no era justo dejarlo en ese momento preciso..."



"Fuimos a sólo dos rallies ya que hubiéramos necesitado un auto para pista y otro para ruta si queríamos participar en los restantes". Aquí, en la Vuelta de la Manzana.

Por lo tanto, siguió con su Fiat blanco. Las 6 Horas en Buenos Aires, lo vieron abandonando en la primera serie de 3 al quemarse la junta de tapa de cilindros. Gabriel Raies empezaba a sumar y acercarse...

"Fuimos al Gran Premio a buscar puntos. Esa era la idea principal. Era una carrera larga y era importante encontrar un compromiso entre el 'ir fuerte' y cuidar el auto. Así que venía muy tranquilo. Sin embargo, en un momento nos confundimos y una curva de 'dos cruces y media', la tomamos como si fuera de 'una y media', o sea, bastante más rápido de lo aconsejable, torciendo al irme de 'viaje' un extremo de dirección...

Finalizamos con el Premio Coronación, pero eso de jugarse un campeonato a una carrera... no parece ser lo más lógico. Es como si todo el trabajo de un año se redujera a un solo día... al final, nos preparamos con todo, hicimos todo bien pero terminamos segundos... y yo perdí el título. Es la segunda vez..." —recordando aquella tarde de 1978—. **"De todas formas, la categoría anda mejor que en el 80 y parece notarse una 'reactivación'.**

"Este año no sé qué voy a hacer todavía. Tendría ganas de cambiar un poco. No sé. Quizá otra categoría. Pero lo que sea lo voy a hacer con Ricardo. Sé que con él no tendré problemas de ninguna clase".

Dedicado, de pocas palabras, Rodolfo Zuain continúa haciendo cosas. Tiene la certeza de sus cualidades, y no le falta nada para seguir en Turismo y quizá ser campeón. Sólo siete segundos...

Eduardo Enrique Neira

ACTIVIDAD

CORDOBA

RIO CUARTO

Regularidad

Como para rematar un excelente año de actividad regularística, la Subcomisión respectiva del ACRC decidió realizar un petit Campeonato de Verano. Se llevó a cabo durante un fin de semana con cuatro pruebas disputadas sobre la Ruta Nacional N° 8, con ida y regreso a La Carlota.

Intervinieron tres categorías, Velocímetro Especial, Velocímetro Original y Promocional, ésta última completando en la oportunidad su campeonato anual.

En Especial, la cosa estuvo repartida entre dos binomios, **Baños-Baños** y **Rabino-Costa**. El matrimonio Baños, se adueñó de la ida del sábado y del regreso del domingo, mientras que Rabino-Costa, hicieron a la inversa, la vuelta del sábado y la ida del domingo. Finalmente fueron **Baños-Baños** los ganadores ya que tuvieron menos puntos en contra que sus rivales.

En Velocímetro Original, se repitió lo de Especial, ya que también aquí hubo dos binomios dominadores, **Berardo-Tuzio** de La Falda y **Borghi-Borghi** de Río Cuarto quienes también se repartieron las idas y las vueltas. Los más eficaces fueron los de La Falda que lograron superar por poco margen a los riocuartenses.

Como dijimos, en Promocional, además del interés por este Campeonato, estaba la disputa del título de Campeón anual, entre **Carranza-Carranza** y **Harari-Harari**. En el mini de verano, los **Harari** ganaron las dos idas y el regreso del domingo, con lo cual se adjudicaron ese torneo. Pero **Carranza-Carranza** al obtener el cuarto puesto final, se llevaron el título mayor, el de Campeones 1981 de la categoría Promocional.

CLASIFICACION FINAL VELOCIMETRO ESPECIAL

| Pos. | Binomio | Ptos. |
|------|-------------------|-------|
| 1º | BAÑOS-BAÑOS | 572 |
| 2º | Rabino-Costa | 554 |
| 3º | Bonelli-Bonelli | 495 |
| 4º | Estanguet-Pascual | 478 |
| 5º | Dilena-Colombo | 467 |

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL

| | | |
|----|----------------|-----|
| 1º | BERARDO-TUZIO | 586 |
| 2º | Borghi-Borghi | 578 |
| 3º | Benvenuto-Bono | 529 |
| 4º | Bustos-Marzari | 450 |
| 5º | García-Dilena | 306 |

CLASIFICACION CATEGORIA PROMOCIONAL

| | | |
|----|-------------------|-----|
| 1º | HARARI-HARARI | 600 |
| 2º | Cassaux-Rainero | 535 |
| 3º | Ciuffolini-Gómez | 534 |
| 4º | Carranza-Carranza | 519 |
| 5º | Pasetti-Crespo | 504 |

SANTA FE

ROSARIO

TC del 65

El Turismo Carretera del 65 volvió como en 1980 a constituirse en la categoría de mayor predicamento entre los aficionados de la zona sur de la provincia de Santa Fe.

Con un parque automotor que en sus principios como automovilismo deportivo era de entre casa, comenzó escalando posiciones y hoy es una realidad más. Ya golpea y bien fuerte. No necesita ayuda de nadie para presentar espectáculos acorde con la importancia que tiene el automovilismo en su zona. Como si eso fuera poco, la tecnología avanzó tanto que se han conseguido unidades de competición que nada tienen que envidiar a una de Limitada Santafesina. Juntamente con los Midgets, y la Fórmula Cuatro Santafesina, están allí no más.

Nuevamente la paridad, similar al año 1980, hizo que la temporada 1981 se definiera en la última prueba, disputada en Bombal. **Horacio Pizzia** y **Juan Carlos Paultroni** llegaron con igualdad de puntos y demostraron en la pista quién era el mejor del año. La balanza se inclinó nuevamente hacia el hombre de Chabas, quien en su segundo año dentro del TC se queda con los laureles. Con problemas mecánicos que lo alejaron de la lucha por la vanguardia, **Paultroni** fue el subcampeón demostrando a lo largo del certamen lo mucho que puede hacer caminar al motor Tornado.

A todo esto y como siempre sucede, hay quien se convierte en revelación



Horacio Pizzia se quedó nuevamente con el campeonato. Un piloto que nació campeón.

Juan Carlos Paultroni fue al sombra del campeón. Finalmente se quedó con el subcampeonato.



Alberto Calcaterra también puso su cuota de calidad para que el TC siguiera ascendiendo.



ZONAL

del año y ese trofeo se lo llevó **Edgardo Caparros**. Hijo del desaparecido **Raymundo Caparros**, supo acaparar la atención de los aficionados, ganando en varias pruebas. El entusiasmo llegó bien lejos entre sus allegados y ahora en 1982 debutará en el automovilismo mayor, en la categoría Turismo de Carretera. Habrá que observarlo, por cuanto pasta tiene y puede ser otro de los grandes.

Junto a Caparros, no podemos dejar de mencionar a **Alberto Palmieri**, vencedor del premio Coronación. También coterráneo del campeón, Palmieri consiguió en 1981 efectuar su mejor campaña deportiva dentro del TC, quedándose con dos victorias en el balance final. El resto cumplió como realmente mereció la categoría y es por eso que no queremos dejar de mencionar a pilotos como **Norberto Ibarlucea**, **Alberto Calcaterra**, **Raúl Orpianessi**, **Sergio Arreghi**, **Guillermo Mecozzi**, **Ricardo Scarone**, "Pizzo", **Carlos Viola**, **Carlos Vanrrell**, **Juan Drovetta**, etc.

Para finalizar podemos decir, que la trayectoria de la categoría está más que marcada. Sigue ascendiendo y otros adelantos técnicos se esperan en la misma para continuar en el mismo camino.

ROSARIO

Limitada Santafesina

Llegar al final de la temporada automovilística obliga a efectuar un balance del trabajo efectuado.

Como siempre, y como en anteriores temporadas, la Federación 4 cumplió con lo programado antes de iniciarse los respectivos torneos. Se debieron paliar las dificultades que representaron las adversas condiciones del tiempo y sus consecuencias. Fundamentalmente las inundaciones en la parte norte de la provincia donde sufrieron en gran medida varias categorías. Los Midgets fueron los más perjudicados por la sencilla razón de que cuentan con un calendario muy voluminoso y les resulta difícil acomodar una fecha luego de una suspensión.

En el centro de la provincia todo se desarrolló de acuerdo a lo programado, sobresaliendo las categorías que concurren a competir juntas. Limitadas Santafesina y Fórmula Cuatro Santafesina.

En la parte sur de la "bota", el



Norberto Caballero consiguió su segundo campeonato consecutivo en 1981.

Abel Venaría, con máquina equipada con motor Ford-Taunus fue el tercero en Limitada.



Turismo de Carretera del 65 mostró sus progresos y un parque automotor muy parejo.

Repasando lo sucedido en forma estadística nos encontramos con que la Limitada completó un calendario de 17 fechas más el premio Coronación. Solamente no pudo competir en Bigand, prueba organizada por el Sporting Club, donde la lluvia lo impidió.

Los pilotos que se anotaron ganadores en las 18 finales fueron **Norberto Caballero** —el campeón— con 9 triunfos; **Norberto Tedeschi** —su escolta— con 4; **Abel Venaría** con 3 y **Alberto Ugulinelli** y **Oscar Marconi** con una victoria cada uno.

La victoria de **Ugulinelli** fue la primera conseguida por dicho piloto en su carrera deportiva dentro de la categoría. El triunfo de **Marconi** fue obtenido en el premio Coronación disputado en San Lorenzo.

Como datos ilustrativos podemos agregar que se disputaron 41 series eliminatorias, siendo el más ganador **Norberto Tedeschi** con 10 victorias.



Alberto Ugulinelli, en su segunda temporada dentro de la categoría, triunfó por primera vez.

Con una campaña regular Norberto Tedeschi se quedó con el subcampeonato.



Por su parte **Abel Venaría** fue el piloto más veloz en pruebas clasificatorias ganando la cuerda en 6 oportunidades. La competencia que tuvo más participantes fue la de Oliveros con 27 pilotos, mientras que en San José de la Esquina, San Jorge y Esperanza fueron donde menos concurren.

En la competencia de Bombal debutó el piloto más joven de la categoría, **Hugo Giacomelli** con 19 años.

Fueron dos los premiados por su caballerosidad deportiva, **Hector Jacoud** y **Carlos Echeverría**.

Para el año 1982 se espera un vuelco fundamental en la categoría ya que dejará de competir el motor Jeep para quedar solamente el Ford-Taunus que hiciera sus primeras incursiones durante 1981 con resultados satisfactorios.

Lo importante es que pese a los altibajos que todos sufren se llevó adelante lo programado y coronó el año con el mayor de los éxitos, aumentando las esperanzas de un año nuevo próspero en realizaciones.

NoticORSA

TOMAS ABAL EXPONE EN MAR DEL PLATA

Alrededor de 20 obras en pintura acrílica y otro tanto en pinturas geométricas con hipercalismo, presenta en Mar del Plata el pintor Tomás Abal. La exhibición iniciada el 23 de enero y que se prolongará hasta el 5 de febrero, rescata a este incansable buscador de



imágenes, que ha elegido el arte geométrico para expresarse en un camino poco común. Tomás Abal es un publicitario que comenzó a dedicarse a la pintura geométrica hace diez años y en ese lapso expuso en la Argentina, Brasil, EE.UU. y Europa. Al mismo tiempo, profundizó su inspiración y alcanzó un punto de madurez que no lo aleja de su tendencia inicial.

LAVADERO AUTOMÁTICO EN PALERMO

En Av. Libertador 6250 de la Capital Federal, los automovilistas porteños, especialmente quienes vivan en Palermo y Belgrano, disponen del servicio de lavado que allí presta Lavacar. Lavado de carrocerías, motores; semilavado de chasis con un doble sistema, consistente en un prelavado al vapor y presión con máquinas hidrolimpiadoras importadas de alta performance, y un lavado final integral, introduciendo los vehículos al túnel de lavado automático de procedencia alemana.

La superficie afectada al servicio es de 4.000 m², y se lo puede identificar fácilmente por una estructura inflable



en forma de globo que se eleva. Cuenta, además, con un snack-bar para que la espera sea más entretenida.

CARROCERIAS IKA DE FIBRA DE VIDRIO

La firma Fibra-Rural, con numerosos antecedentes en la construcción de partes de carrocerías, tanto en autos de serie como de competición, amplió el espectro de sus actividades. Desde ahora, también se dedica a la construcción integral de carrocerías para la línea IKA (Jeep, Estanciera y Baqueano) realizadas íntegramente en Fiberglass (plásticos estructurados con fibra de vidrio). Los kits (así se entregan) son fácilmente armables sobre los chasis correspondientes. Para mayores infor-



mes dirigirse a Champagnat 3768, 7600, Mar del Plata.

LIMOUSINE S.A.: NUEVO CONCESIONARIO RENAULT

Se ha inaugurado recientemente en la Capital Federal una nueva concesionaria Renault, Limousine S.A., en Av.

Mosconi 2722. Desde el 3 de diciembre pasado y bajo la dirección de Norberto Ruiz Smitto, está en actividad. Limousine S.A. ha desarrollado sistemas inéditos de venta, mediante leasing y planes sin precedentes para particulares o flotilleros.

CURSOS GRATUITOS DE AEROMODELISMO

En el taller escuela de la empresa Canning 29, continúan los cursos gratuitos de aeromodelismo para jovencitos de 8 a 14 años. Las clases se desarrollan sobre los siguientes puntos: 1) Construcción de un modelo (Planeador de vuelo libre o avión con "motor" a goma). 2) El aeromodelismo: antecedentes y nociones generales. 3) El modelo: sus partes y funciones. 4) Teoría del vuelo, aerodinámica, sustentación y resistencia. 5) Meteorología: vientos, nubes, turbulencias, corrientes ascendentes y descendentes. 6) Centrado del modelo para el vuelo. y 7) Radiocontrol, motores, audiovisuales.

Luego, pueden integrar el club Graupner-Canning 29, donde podrán acceder a cursos de mayor nivel, participar de concursos y otras actividades, además de tener a su disposición otros beneficios materiales. Dirigirse, obviamente, a Canning 29, Capital Federal o al TE. 854-3123.

NUEVA ESCUELA DE FORD Y SUS CONCESIONARIOS EN LA PAMPA

El programa de asistencia comunitaria de Ford Motor Argentina S.A. y sus concesionarios, sigue cumpliendo sus realizaciones. Esta vez, a través de la escuela N° 40 entregada en Chamai-co, provincia de La Pampa.

El acto de entrega contó con la asistencia del gobernador de La Pampa, C.P.N. Ricardo Telleriarte, así como de otras importantes autoridades civiles, religiosas y militares. Por las entidades donantes, estuvieron presentes el Sr. Roberto A. Dall'Asta y los Sres. Pedro Rubies y Manuel Otero.

**¿QUIEN
ESTA
DETRAS
DEL
DIARIO**

Convicción?

EL MEJOR STAFF DE LA



Hugo Ezequiel Lezama:
Director



Héctor Grossi



Jorge Castro



Pascual Albanese



Julio Ardiles Gray



Osiris Chiérico



Oscar Delgado



Luis Domenianni



León Epsztein



Carlos Fernández



Juan Carlos Montero



Marcelo Moreno



Daniel Muchnik



Martín Olivera



R. Díaz Guerra

Convicción Convicción Convicción *Todas las mañanas,*

PERIODISTICO ARGENTINA



Hugo Becaccece



Víctor Bouilly



Gisselle Casares



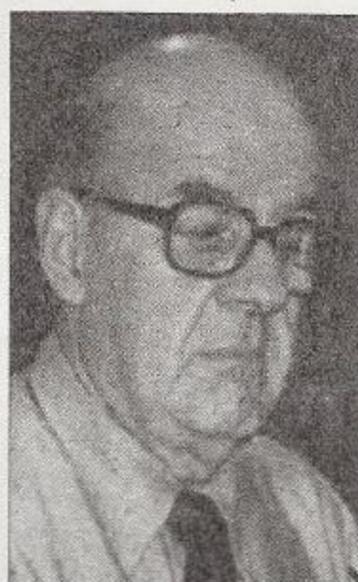
Vilma Colina



Fermin Chaves



Tito Livio La Rocca



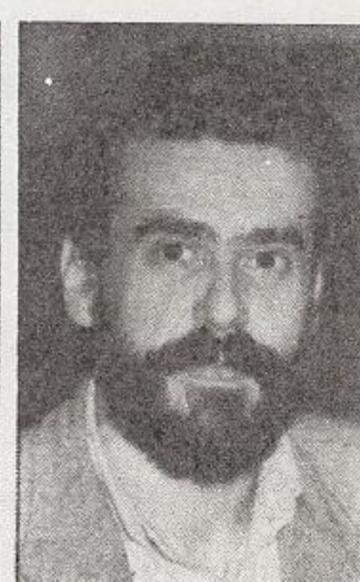
Luis Cosme Lanús



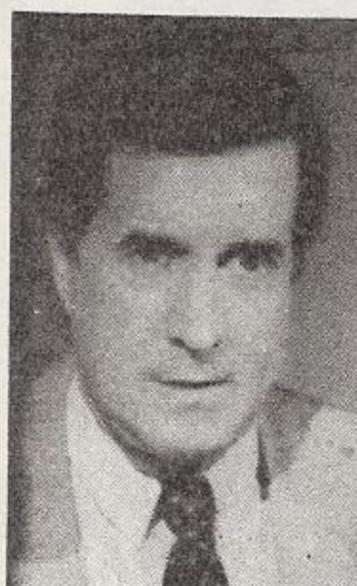
Pedro Larralde



E. Macaya Márquez



Jorge Manzur



J. C. Pérez Loizeau



Hugo Pérez Verón



Ernesto Schóó



Any Ventura



Ana Zabala Ameghino

estamos en su quiosco **Convicción Convicción**



ROAD TEST KAWASAKI Z750L

**LO BUENO
Y SIMPLE;
DOS VECES
BUENO**

*Por Héctor Cademartori.
Fotos: Héctor Bergandi,
Jorge García Kuen y H.C.*

**Una moto muy rápida,
liviana y ágil que,
debido a su sencillez,
hará que usted visite al
mecánico solamente
para Navidad**



PROLOGO

Somos amantes de la motocicleta y su técnica, de los fierros, de la tecnología moderna y de la antigua, que también fue moderada en su momento.

Nos apasiona y desconcierta ese irrumpir casi fanfarrón de la tecnología ultramoderna en el mundo de la moto. ¿Dónde terminará esta carrera? nos preguntamos a menudo.

Mientras tanto, admiramos ese avance técnico que ya ha sobrepasado nuestra capacidad de asombro.

Sin embargo, con los pies sobre nuestra vieja y vapuleaba Tierra, no podemos dejar de reconocer que hay cosas que también nos asombran por su simplicidad; que parten del presupuesto de que, no por más sofisticado, un mecanismo es mejor. Y todo termina, finalmente, en un punto: su funcionalidad. Si algo cumple inobjetablemente su cometido tanto o mejor que otro "algo" mucho más sofisticado, pues bien, nos encontramos frente a una sofisticación sin sentido. Si más complicado es igual o peor, nos quedamos con lo simple.

Kawasaki empleó aparentemente un razonamiento similar al plantearse el problema de la competencia en sus modelos grandes de 750 y 1000 cm³.

Sus adversarios tenían en ambas categorías modelos de temer. Kawasa-

ki prefirió repasar sus esquemas exitosos y se lanzó a buscar diferencias no en la complicación sino en la simplicidad y reducción de pesos.

Así, su 1000 MKII es la versión "aggiornata" de la 900 Z1, mucho más liviana y maniobrable, tanto que parece una 750, y la 750, a su vez, es una versión apenas indexada de la exitosa 650, que es donde comienza esta función.

PRIMER ACTO: RELACIONES

Kawasaki decidió, a fines de 1976, buscar el golpe haciendo la diferente. Mientras, los demás se debatían con sus 750 (GS Suzuki, la Yamaha tricilíndrica y Honda con la CB-750 monoárbol). La 650 en cuestión tenía el peso de una 500 y caminaba casi como una 750. Es decir, nunca pudo alcanzar realmente ese nivel, pero estuvo "ahí", muy cerca. En su momento fue un golazo, aunque lamentablemente, en esto de la performance estar cerca no es lo mismo que ser igual, y la 650 se vio superada definitivamente con la aparición de la Honda 750 F de cuatro válvulas en 1979.

Un par de cálculos fueron suficientes para que Kawasaki presentara en 1980 su 750, cuyo aspecto exterior recordaba muchísimo a la 1000 y sus

componentes internos eran básicamente los de la 650 que se siguió fabricando.

Aparecieron casi enseguida las Suzuki GSX de 16 válvulas y la Yamaha Seca con cardán.

Kawasaki siguió en su andarivel fiel a sus conceptos. Que los demás se sofisticuen y agreguen peso; nosotros nos simplificamos y aliviamos.

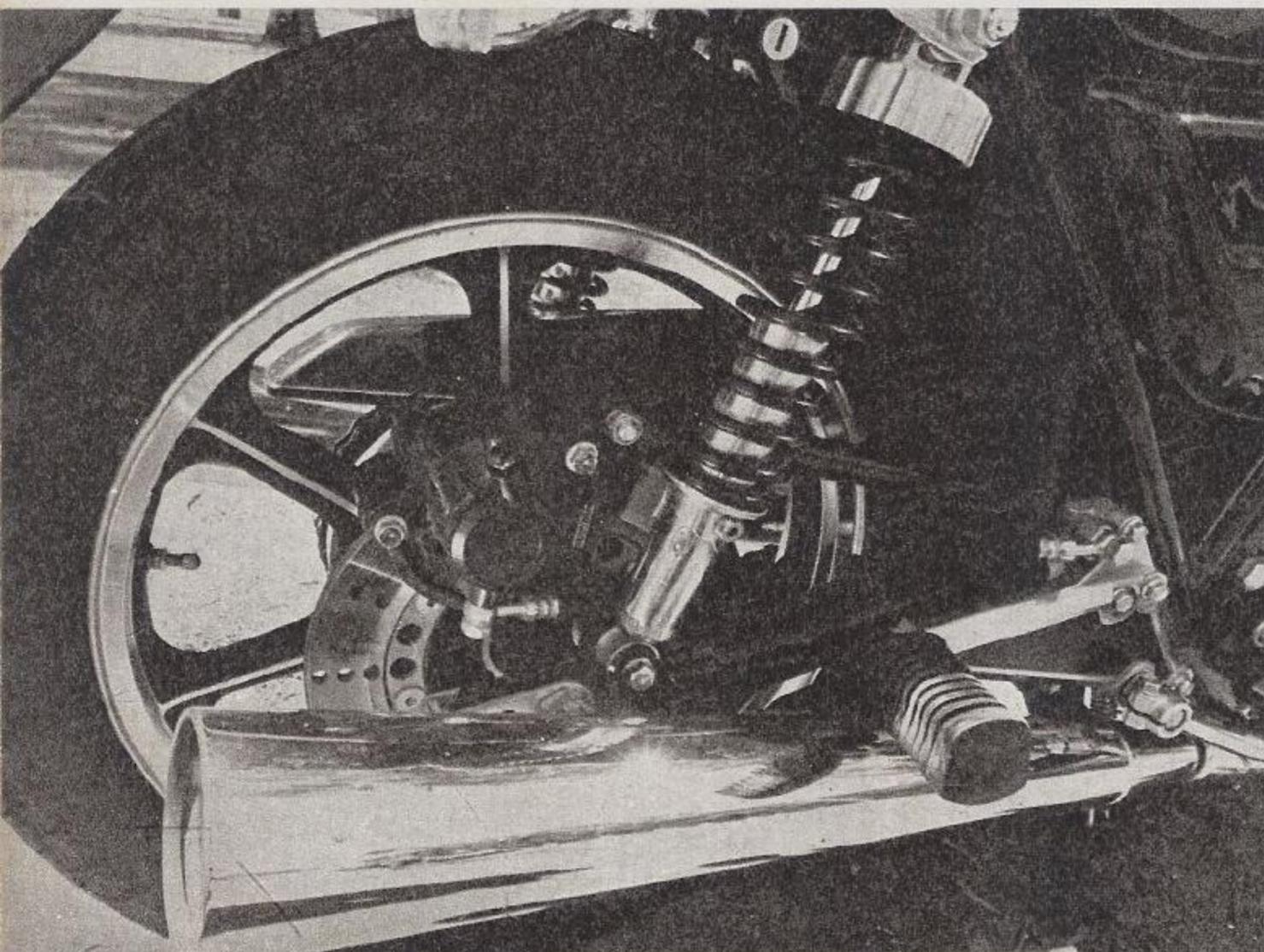
SEGUNDO ACTO: IMPRESIONES REALES

Inmediatamente nos impresionó, estética y prácticamente, como aquella 650 que probáramos hace un par de años, pero con el "punch" de Rocky Marciano y la suspensión de un Fairlane LTD.

La moto se siente compacta, pequeña y liviana, de hecho, la palabra "impresión" no es más que una cuestión subjetiva que puede, sin embargo, explicarse con cifras. Esta moto es la más corta entre ejes (junto a la Yamaha Seca) y es lejos la más liviana de todas. Pesa 6 kilos menos que la Yamaha, 32 menos que la Honda 750 K, 28 menos que la "F" y es 26 kilos más liviana que la Suzuki GSX. Vale decir que **no parece**. Rotundamente **es** más corta y más liviana.

Esto, por ende, ha resultado que sea además la más rápida de la cate-

La rueda trasera aloja el freno de disco hidráulico, que es idéntico a los delanteros. También se ve el amortiguador Kayaba, con la rueda graduada en la parte superior y los cinco escalones de graduación de resorte.



KAWASAKI Z750L

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro tiempos, cuatro cilindros, refrigerado por aire, DOHC.

Diámetro y carrera: 66 x 54 mm.

Cilindrada: 739 cm³.

Relación de compresión: 9:1.

Distribución: Arbol de levas comandado por cadena. Dos válvulas por cilindro.

Encendido: Electrónico Kawasaki.

Bujías: NGK B8ES o ND W24ESR-U.

Carburadores: 4 Keihin CV 34.

Lubricación: Forzada por bomba.

Embrague: multidisco (13 discos) en baño de aceite.

Caja: 5 marchas.

Transmisión: Primaria por cadena Hy-Vo. Secundaria: Cadena autolubricada.

Cuadro: Tubular doble cuna de acero. Pipa de dirección con 27° de inclinación.

Suspensión: **Delantera:** por horquilla hidroneumática. Recorrido 160 mm.

Trasera: horquilla oscilante de acero y dos amortiguadores hidráulicos con cinco posiciones de resorte y cuatro de amortiguador. Recorrido trasero 95 mm.

Ruedas y neumáticos: Llantas de aleación Kawasaki. Neumáticos Dunlop Gold Seal F8 de 3.25 x 19 adelante y K127 de 4.000 x 18 trasero.

Frenos: Delantero doble de disco. Diámetro 260 mm. Trasero de disco Diámetro 260 mm. Hidráulicos. Una pastilla.

Sistema eléctrico: Generador Kawasaki de 12V 238W. Batería Furukawa a FB12Ah. Faro anterior Stanley Halógeno de 170 mm de diámetro con lámpara de 60/55 W.

Dimensiones: Largo total: 2220 mm. Entre

goría en los 400 metros, y, curiosamente, la menos potente. La revista italiana "Motociclismo" ha extraído las potencias a la rueda de la Honda "F": 68.7 CV, la GSX: 67,3 y la Kawasaki registró 64,9 CV.

En aceleración la comparación favoreció a esta última, siendo 2/10 más rápida que sus competidoras de 16 válvulas en el cuarto de milla.

Sin duda que 2/10 no es nada, pero sí, sirve para demostrarnos que no en todos los casos la performance viene de la mano de la sofisticación.

Espartana al máximo, se ha evitado todo lo que pudiera agregar peso. Las fotos muestran líneas absolutamente desprovistas de todo lo que no sirva específicamente para algo útil. Así, hasta el mando del cebador está directamente ubicado en la batería de carburadores, como ejemplo de rústica funcionalidad.

El peso se advierte desde que usted acomoda la moto contra un cordón hasta que se baja a una banquina en la ruta.

TERCER ACTO: CONTACTO CERCANO

Una vez en marcha se siente como el motor ha sido hábilmente trucado para que trabaje cómodo en el torque y si usted le busca "roña" la encuentra

más arriba en la zona de las 9.000 rpm.

Viajando en ruta, quizás no tenga el andar de una 750 F, que es más larga, ni el apoltronado asiento de la GSX, pero se mantiene dentro de estándares perfectamente aceptables.

Poniendo en 4000 rpm el cuenta-vueltas, la aguja del velocímetro marca 100 km/h. en directa, lo que da una idea de lo cómodo que anda el motor que no obstante vibra un poco en la banda de torque y tiene un "enganche" muy brusco de la transmisión en esa zona. En ciudad optamos por andar en tercera, única forma de evitar tironeos de la 1a y 2a. velocidad.

CUARTO ACTO: EL CONFORT TIENE EXPLICACION

Uno de los motivos de su comportamiento ágil y seguro es la suspensión. Adelante, la horquilla Kayaba es asistida por aire. Gran invento el aire (que por ahora todavía es gratis), nos ha permitido una infinita regulación. La recomendación de fábrica permite una gama que va de las 8 a las 13 libras de presión. Nosotros usamos primero la de 13 en el viaje de test a Miramar y nos resultó un poco dura, de modo que resolvimos bajar a 10 libras.

Claro, es mucho más confortable en la ciudad, pero para andar un poco

rápido preferimos la horquilla más dura. Esto es "a piacere" y nosotros damos simplemente una orientación.

El aire se suministra a cada pierna por separado y es un poco difícil igualar las presiones. Es mucho más simple el sistema de Honda, con una manguera que une ambas piernas en una sola válvula y compensa automáticamente. Atrás, los amortiguadores son Kayaba de múltiple regulación, muy similares a los FVQ de Honda.

Estos amortiguadores, además de las cinco clásicas posiciones de dureza de resorte, vienen equipados con una rueda graduada en la parte superior que permite regular el amortiguador en cuatro posiciones. El sistema se opera manualmente aun con la moto en movimiento, a diferencia de los FVQ que requieren de una herramienta especial.

Esta múltiple combinación permite que usted regule la suspensión trasera de mil formas distintas. Nosotros (con 75 kilos de peso de conductor) preferimos, andando solos, el resorte blando y el amortiguador en la tercera posición. Durante el viaje, con acompañante y las alforjas repletas, debimos endurecer el resorte dos puntos más y dejamos al amortiguador en el N° 3. Cuestión de probar.

Lo que si definitivamente debimos modificar fue la presión de los neumáticos, porque respetar las recomenda-

Rebatiendo el asiento, se accede con absoluta comodidad a una guantera espaciosa, compartimiento para el manual y hacia adelante la gaveta portaherramientas, la batería y la toma de aire de los carburadores. También (frente a la batería) el helmet-holder.

ejes: 1420 mm. Peso: 213 kg. Capacidad del tanque: 18 litros incluidos los 3 de reserva. Capacidad del cárter: 3,5 lts.
Importador: ALFATEX S.A.C e I. Corrientes 5350. 1414 Buenos Aires. Telex 22654 CTF. Representante en Argentina de Kawasaki Heavy Industries Ltd. (Motorcycle División) Japón.
Precio: US\$ 9.200 con IVA e impuestos internos.

CUADRO DE PERFORMANCE

Corrección de velocímetro:

A 60 Km/h: OK
A 80 Km/h: OK
A 100 Km/h: OK
A 120 Km/h: OK
A 140 Km/h: marcaba 129 km/h.
A 150 Km/h: marcaba 140 Km/h.

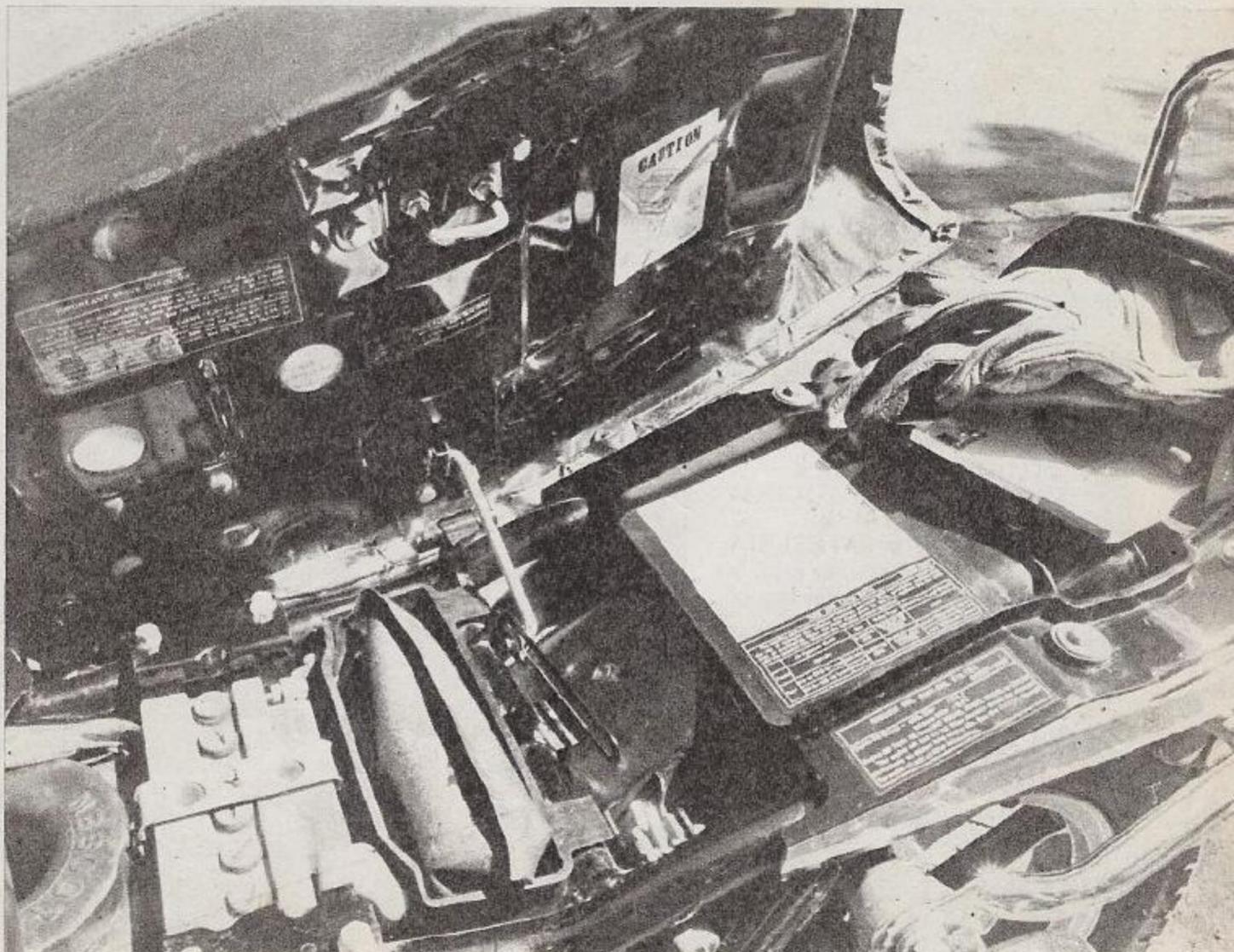
Velocidades máximas en cada marcha:

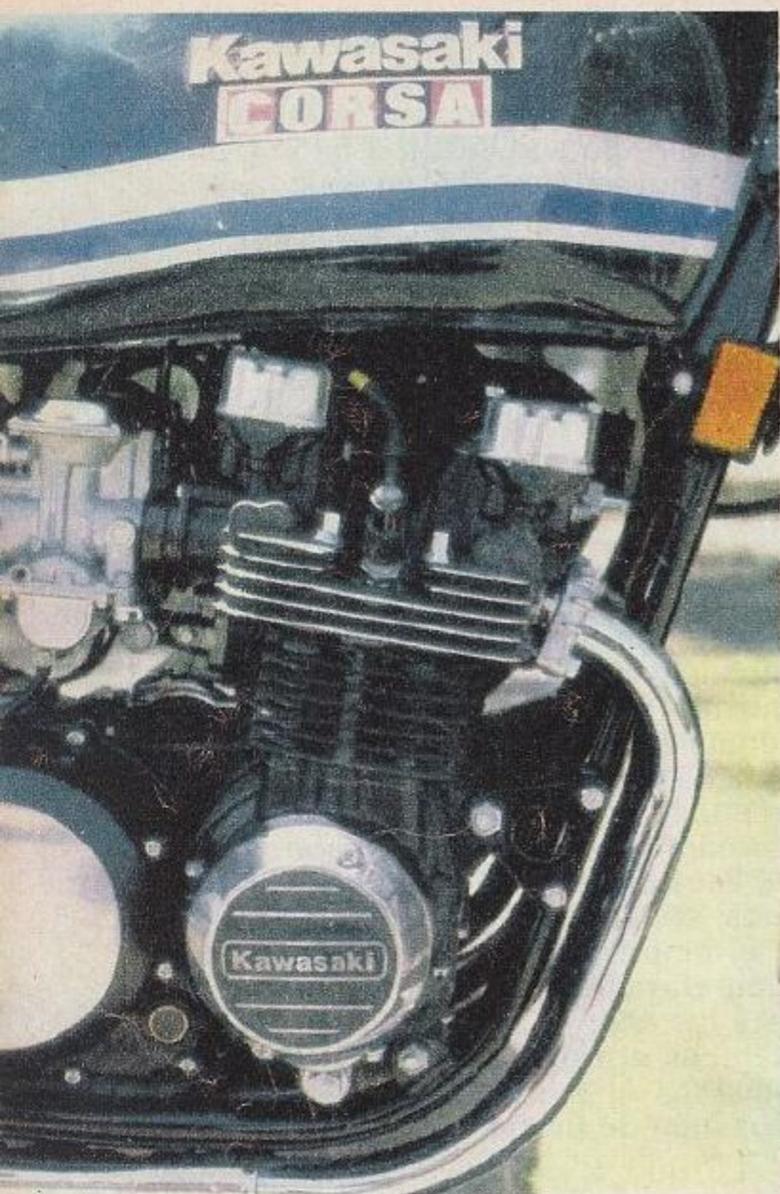
1a.: 85 km/h.
2a.: 120 km/h.
3a.: 147 km/h.
4a.: 171 Km/h.
5a.: 191,4 Km/h. Resultado de dos pasadas en sentido contrario.

Aceleración:

0-100 m.: 5s43/100.
0-200 m.: 8s12/100.
0-300 m.: 10s65/100.
0-400 m.: 12s66/100.

Las pruebas se realizaron en el camino que une Solís (Ruta 8) con Campana (Ruta 9). Temperatura: 23° C. Humedad: 47%. Presión atmosférica: 1.017 Mb. Viento: ráfagas cruzadas que oscilaban en los 10,8 y 12,6 Km/h.





ciones de manual es como tener dos gomas de cemento; algo insoportablemente duro. Un par de libras menos en las Dunlop Gold Seal sin cámara fue la solución.

El comportamiento en general es absolutamente franco. Doblando un poco rápido, se tiene la tranquilidad de que lo primero que toca es el pedalín en ambos lados. No arrastra caballete ni caños de escape antes que las gomas de los pedalines rebatibles avisen de la inclinación.

En cuanto al tema frenos, adelante parecieron un poco insuficientes, sobre todo con la moto cargada. Atrás, en cambio, es muy difícil acostumbrar el tacto a fin de evitar bloqueo. No sabríamos decir si es sobredimensionamiento de freno o poca adherencia de las Dunlop.

La caja de cinco marchas es una maravilla de precisión, tanto que hasta parece contraproducente ya que el acostumbramiento a tocar apenas la palanca y que el cambio entre, provoca que el conductor cebado cometa errores por no hacer el movimiento preciso y firme. El modelo europeo de la Z750L tiene los pedalines unos 10 cms. atrasados con respecto al modelo americano. Esto ha obligado a crear un varillaje de reenvío de la palanca de cambios para poder operarla. En el modelo americano es convencional.

También el manubrio es más corto y bajo en este modelo destinado al mercado europeo, lo que permite una perfecta posición, intermedia entre una Custom americana y la corsaiola italiana. En el viaje de prueba fue absolutamente ideal, pero debemos aclarar que en una motocicleta solamente puede hablarse de confort refiriéndose a la comodidad del asiento, ya que, por el resto, todo depende de las medidas antropométricas del conductor.

CHISMES DE LA PELOUSSE

Durante el viaje, de noche, pudimos apreciar las bondades del faro halógeno. La de Kawasaki es una óptica Stanley con lámpara de 60/50 Watts, y la noche se hace día...

El instrumental de este modelo es lo que consideramos lo ideal. A los tradicionales cuadrantes y luces testigo se suma una luz de combustible utilísima; vale decir, no hay necesidad de quedarse sin nafta para poner la reserva.

Al ser modelo europeo, la moto está equipada con guiño de luz alta, una cosa a la que nos habíamos desacostumbrado testeando motos de origen USA. La perilla de guiño (esto es una crítica) viene integrando una tecla balancín que de un lado tiene el botón de

1000m² de sol y aire libre en Mar del Plata.

COMPLEJO MODELO

PILETAS DE PUNTA IGLESIA

DEFINITIVAMENTE A NIVEL 5 ESTRELLAS

SECCION GASTRONOMICA:

ASADO AL ASADOR ●
MARISQUERIA ● COCINA
INTERNACIONAL ●
WHISKERIA ● CAFETERIA

Atención por cuerpo de azafatas,
receptionistas y camareras con
dominio de idiomas.

SECCION RECREACION:

WHISKERIA ● CAFETERIA ●
BARES AMERICANOS ●
PARQUE INFANTIL ●
PILETAS

Práctica integral de deportes y
aprendizaje de natación.

Todo, junto al mar,
hasta las 4 de la mañana.

Concesionario: MAXIMO M. von KOSCH, Bvard. Marítimo 1602
Tel.: 3-1910. (7600) Mar del Plata.

bocina y del otro el citado guiño. Las veces que quisimos tocar bocina y se prendieron las luces y viceversa fueron incontables. El diseño no es bueno; con el apuro de una situación de emergencia, el pulgar nervioso se apoya sobre la tecla, justo en el balancín y ni bocina ni guiño...

Los puños de goma son incómodos, lastiman las estrías longitudinales y es obligatorio usar guantes.

Otro palito: el receptáculo de líquido de freno delantero transpira y hace saltar la pintura negra. Muy feo.

Otra: el color negro mate del motor es muy lindo, pero cuando se ensucia lo limpia Gardel.

Otra más: ¿Quién apretó la mariposa que sujeta el tanque?... ¿El increíble Hulk?...

Un gusto: andar en una moto con asiento rebatible, generosa guantera donde se puede guardar una pizza napolitana y dos cocas. Pero cuidado con poner algo hacia la parte delantera, porque se tapa la toma de aire de los carburadores.

Felicitemos: tiene dos helmet-holders.

El color azul marino (también viene plateada) es espectacular y le da un aspecto siniestro. Nos encantó y se llama Gun Blue, pavonado; tal cual.

En primer plano (izquierda) el conjunto motor embrague y carburadores que son casi idénticos a la 650. La tapa pulida grande aloja el ambrague y la que tiene la marca el encendido.

Frente al mar, como en el tango (abajo). Excelente la combinación de negro mate, cromados y el color Gun Blue de Kawasaki. Estéticamente, un acierto.



ROAD TEST KAWASAKI Z750L

EPILOGO:

Que más se puede pedir de una moto. Nos gustó, nos dio confianza y

probó que su espartana simplicidad, sus rústicas soluciones, tienen sentido. En síntesis, prueba que no es necesario complicarse la vida para confirmar que lo bueno, si simple, dos veces bueno.

750 CM³ DE INTELIGENCIA

Técnicamente este 750 de Kawasaki responde a lo más simple que la tecnología japonesa produce en plantas motrices de alta performance hoy día. Es decir, nada de 16 válvulas ni cámaras de combustión por computadora. Kawasaki apuntó su artillería hacia dos objetivos: peso y simplicidad.

Básicamente el motor es el de la 650, ganando cm³ en base a un incremento en el diámetro de pistón que se elevó a 62 mm en aquella a 66 mm en éste 739. Esto es un 13% de incremento que Kawasaki aprovechó para aumentar la potencia un 26% con respecto al 650, llegando a los 64 HP en esta versión 81. Si bien las diferencias son pocas, sí son apreciables. Se cambiaron los tiempos de admisión (10° más tarde), y los de escape se conservaron idénticos. Los árboles de levas son más rabiosos, aunque en este sentido los técnicos de la marcha han demostrado mucha habilidad al aumentar la potencia (que encuentra su tope a las 9.500 rpm) pero manteniendo una gama de torque útil y cómoda para el trato diario, que arranca a las 4.000 rpm y comienza a caer recién a las 8000, con la máxima cupla en las 7.500 rpm: 6,4 kgm. Interiormente la disposición de sus elementos responde al "layout" ya clásico en estos cuatro cilindros, es decir, una cadena primaria central que en este caso es una HY-VO (patente Morse) que trasmite la potencia del cigüeñal a la caja y, junto a ella y hacia arriba, una más angosta también HY-VO (hecha bajo licencia en Japón) que comanda el DOHC, y que ha sustituido a la cadena común de rodillos que traía la 650. Esto ha redundado obviamente en menos ruido y más duración. El tensor es automático, aunque consultando con algunos mecánicos de la marca nos comentaban que debieron colocar el regulador manual externo a efectos de un control más preciso.

Una particularidad de este motor es que tiene dos válvulas por cilindro, a diferencia de sus férreas competidoras, la Honda 750 F, y la Suzuki GSX. La Yamaha Seca 750 también tiene dos válvulas pero no se ha comercializado en nuestro país hasta el momento. Las del Kawasaki 750 son un poco más grandes que las del "6 y medio", y los valores concretos son de 34 y 30 mm, y 33 y 28 mm, para admisión y escape respectivamente comparados.

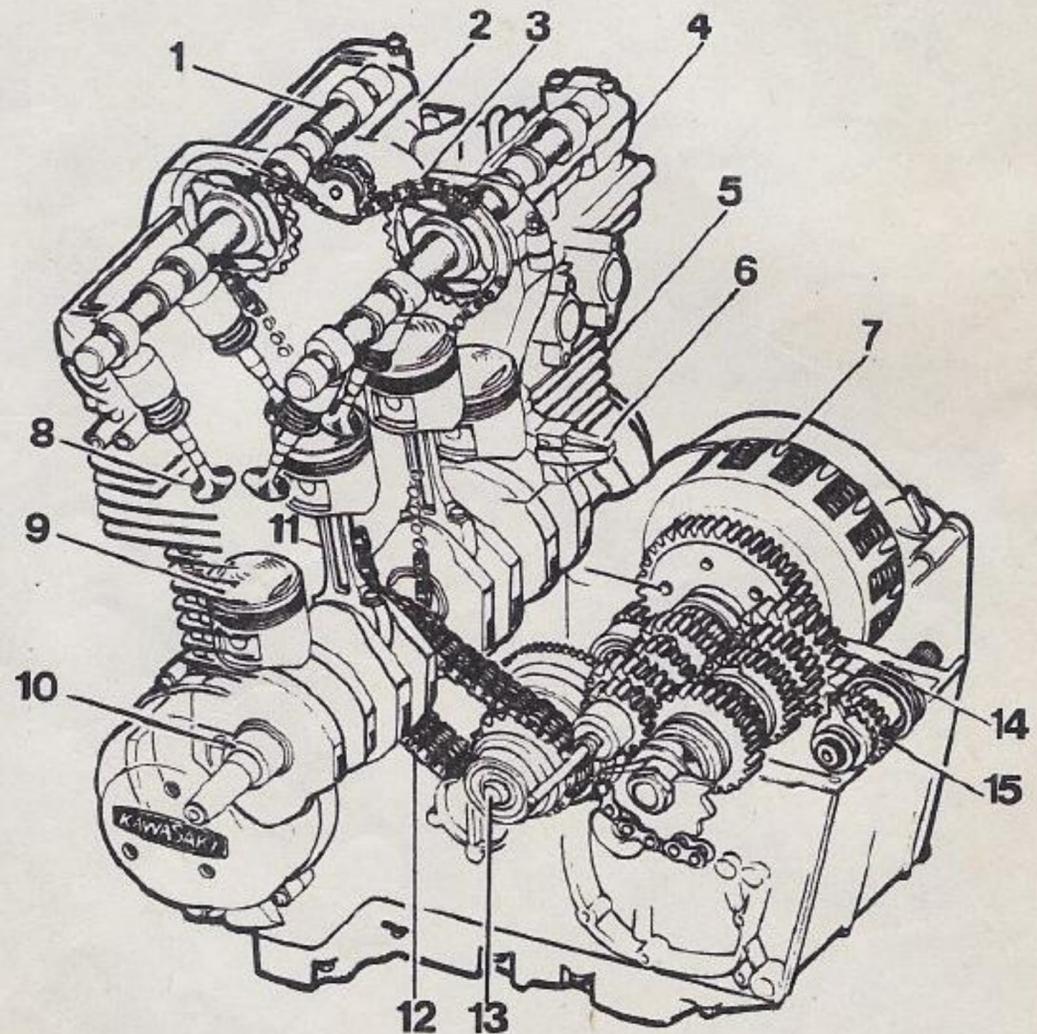
La regulación se efectúa mediante

las conocidas pastillas o "shims", sistema también aplicado en la 650. El término "shim" significa "cuña, plancha o tira de relleno" y no "pastilla" como muchos creen en oposición a la definición del Appleton's New Cuyás Dictionary. Estos elementos circulares se colocan en el extremo del vástago de la válvula y se sujetan en esa posición mediante un capuchón que mantiene apretada la pastilla en su lugar. Y regulan, de acuerdo al espesor utilizado, la luz de la válvula. Sus espesores van de los 2.0 mm a 3.2 mm en incrementos de 0.05 mm. El manual de taller recomienda que siempre se utilicen los espesores correctos sin colocar varias pastillas y sin esmerilar o pulir para lograr la medida, ya que pueden, en este último caso, producirse fracturas de la pastilla con el consecuente daño mecánico. Así es que, amantes del "yo le pongo dos o tres y listo", o "a ésta le pego un golpe de lima y ya está, total estos japoneses que saben..." abstenerse y trabajar como Dios y el manual de taller mandan.

Finalmente cabe destacar que para efectuar la regulación además de quitar el tanque y la tapa de válvula debe removerse el dúo de árboles de levas para poder colocar las pastillas famosas.

Mirando el sistema de sujeción de la válvula es interesante comprobar cómo, a pesar del avance de la tecnología y la sofisticación de procedimiento y sistemas, ciertas cosas permanecen como hace cuarenta años. La válvula se asegura a los resortes mediante un "sombbrero" y dos conitos, tal cual puede verse en una Norton 500 Internacional del 49, que tiene todo el sistema a la vista.

El embrague multidisco en baño de aceite es igual al del 650, aunque la tensión de los resortes varía en la 750. El sistema de alimentación corre por cuenta de una batería de cuatro carburadores Keihin de 34 mm. sin bomba de pique. Los objetivos de Kawasaki fueron cumplidos en lo que se refiere a peso, puesto que el motor completo pesa solamente 72 kilogramos. Felicitaciones.



Corte del motor. 1) Arbol de levas. 2) Tapa de válvulas. 3) Cadena de distribución. 4) Tapa de válvulas. 5) Tapa de cilindros. 6) Tensor de la cadena de distribución. 7) Embrague. 8) Válvulas de escape. 9) Pistón. 10) Eje del alternador. 11) Biela. 12) Cadena primaria Hy-Vo. 13) Eje secundario y embrague del motor de arranque.



MERCADO DEL AUTOMOVIL

gratis publique su aviso

Para publicar gratis su aviso llene el cupón con máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabras Corsas, casilla de correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. o en alguna de las siguientes receptorías: en Capital Federal, San Juan 1942, Tel. 27-7934; en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos 308, 6º piso, Tel. 40-181.**

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

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabras Corsas.

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)
- 2.0----- **Automóviles**
(compra, venta, permuta)
- 2.1----- **Automóviles de colección**
(compra, venta, permuta)
- 2.2----- **Automóviles importados**
(compra, venta, permuta)
- 2.3----- **Autos fuera de serie**
(compra, venta, permuta)
- 2.4----- **Auto ahorro**
(compra, venta, permuta)
- 3.0----- **Camiones**
(compra, venta, permuta)
- 4.0----- **Pick-Ups**
(compra, venta, permuta)
- 5.0----- **Motocicletas**
(compra, venta, permuta)
- 6.0----- **Repuestos y accesorios**
(compra, venta, permuta)
- 7.0----- **Herramientas y máquinas
herramientas**
(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 Corsas
Casilla de correo Nº 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal.

CUPON

Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

AUTOMOVILES IMPORTADOS 0 Km (Precios vigentes desde el 2 de enero de 1982)

Salvo los indicados expresamente, los precios están dados en pesos

ALFA ROMEO

| | |
|---------------------------|-------------|
| Alfasud Super 1350 | 125.000.000 |
| GTV 2,0 | 280.000.000 |
| Alfasud Sprint Veloce 1,5 | 220.000.000 |
| Alfetta GT 1,6 | 250.000.000 |

BMW

| | |
|--------------|-------------|
| 316 "A" | 312.056.417 |
| 320 | 451.555.406 |
| 320 "A" | 399.335.548 |
| 323 "i" | 431.073.891 |
| 323 "i-A" | 448.468.441 |
| 520 | 442.894.074 |
| 520 "A" | 465.962.130 |
| 528 "i" | 560.762.426 |
| 528 "i-A" | 578.332.723 |
| 728 "i" | 632.282.865 |
| 728 "i-A" | 649.578.275 |
| 735 "i" | 792.164.012 |
| 735 "i-A" | 814.664.267 |
| 635 "CS-i" | 924.861.176 |
| 635 "CS-i-A" | 929.346.623 |

BRITISH LEYLAND

| | |
|---------------|-------------|
| Mini 1000 | 85.000.000 |
| Allegro 1.3 L | 135.000.000 |

CITROËN

| | |
|----------------|-------------|
| CX - GTI | 201.787.200 |
| GSA Palas | 110.339.400 |
| Visa Special | 63.318.000 |
| Dyane 6 | 53.700.000 |
| Visa Club | 68.508.000 |
| Visa Super | 73.282.800 |
| CX 2000 Athena | 167.740.000 |
| CX 2000 Reflex | 154.973.000 |
| GSA Special | 96.118.800 |

DAIHATSU

| | |
|-----------------|-------------|
| Cuore 2 ptas. | 63.019.000 |
| Cuore 4 ptas. | 66.565.000 |
| Charade STD * | 83.096.000 |
| Charade de Lujo | 91.705.000 |
| Charade Coupe | 86.074.000 |
| Charmant Lujo | 118.426.000 |
| Charmant Rural | 115.513.000 |
| Charmant STD | 110.609.000 |

DATSUN

| | |
|--------------------------|-------------|
| 120 A Sedan | 109.660.000 |
| 120 A Coupe | 115.980.000 |
| 180 Bluebird Sedan | 179.920.000 |
| 180 Bluebird Coupe | 179.920.000 |
| 180 Bluebird Rural | 165.100.000 |
| Laurel 2,0 Sedan | 219.720.000 |
| 280 ZX Techo desmontable | 301.300.000 |

FIAT

| | |
|--------|------------|
| 147 C | 59.902.177 |
| 147 CL | 65.895.672 |

FORD

| | |
|--------------------|-------------|
| Granada 2,8 Ghia | 193.390.000 |
| Granada 2,3 GL | 182.974.123 |
| Granada 2,8 LS | 181.738.317 |
| Laser s/opcionales | 95.000.000 |

GENERAL MOTORS

| | |
|--------------------|-------------|
| Chevrolet Citation | 176.975.380 |
|--------------------|-------------|

MAZDA

| | |
|-----------------|-------------|
| RX7 | 213.000.000 |
| 929 L Hardtop | |
| Sd 2.0 | 167.500.000 |
| 929 L Rural 2.0 | 172.000.000 |
| 323 1,3 | 106.500.000 |
| 626 Sedan 1,8 | 140.000.000 |
| 626 Coupe 1,8 | 144.500.000 |

MERCEDES BENZ

| | |
|--------------|---------------|
| 230 E | 458.769.900 |
| 230 TE | 508.957.311 |
| 230 CE | 539.573.521 |
| 280 E | 548.351.910 |
| 280 TE | 584.866.945 |
| 280 CE | 604.987.843 |
| 280 SL | 744.148.746 |
| 280 SE | 656.738.881 |
| 280 SEL | 685.466.926 |
| 300 D | 500.661.102 |
| 300 TD Turbo | 632.976.845 |
| 380 SEC | 1.036.471.813 |
| 380 SE | 1.066.560.778 |
| 380 SEL | 817.426.666 |
| 500 SL | 1.009.317.965 |
| 500 SLC | 1.101.624.766 |
| 500 SEL | 906.832.848 |

MITSUBISHI

| | |
|---------------------------|-------------|
| Sapporo 1600 Coupe GL 5M | 162.300.000 |
| Sapporo 2000 Coupe GSL 5M | 198.700.000 |
| Sapporo 2000 Coupe s/t | 201.600.000 |
| Sapporo 2000 Coupe Aut. | 203.700.000 |
| Sapporo S. Touring s/t | 203.700.000 |
| Sapporo S. Touring A 164 | 205.500.000 |
| Galant 1600 Sedan s/t | 158.400.000 |
| Galant 2000 Sedan Aut. | 192.100.000 |
| Galant 2000 Saloon 5M | 206.000.000 |
| Galant 1600 Rural GL | 169.000.000 |
| Lancer 1400 | |

| | |
|-----------------|-------------|
| Sedan 4M | 149.700.000 |
| Lancer 1400 GL | 147.300.000 |
| Lancer 1600 GSR | 169.500.000 |
| Colt 1200 4P | 116.300.000 |
| Colt 1400 GLX | 127.400.000 |

PONY

| | |
|----------------|------------|
| Sedan GLS-ST | 77.752.300 |
| Sedan GLS-ST/M | 78.058.900 |
| Sedan GLS-CVP | 78.365.500 |
| Sedan TLS-L | 86.465.500 |
| Coupe TLS-LM | 86.801.250 |

RENAULT

| | |
|-------------------|-------------|
| Renault 20 TS | 210.982.900 |
| Renault 30 TS | 263.821.753 |
| Renault Fuego GTX | 205.707.600 |
| Renault 5 850 cc | 93.945.600 |
| Renault 5 1300 cc | 118.850.548 |

SUBARU

| | |
|--------------------|------------|
| Hatch back 2p. DL | 79.460.500 |
| Hatch back 2p. SRX | 89.092.500 |
| Sedan 4p. DL 1300 | 81.322.500 |
| Sedan 4p. 4WD 1800 | 96.687.500 |
| Sedan 4p. GLF 1800 | 95.070.500 |
| Coupe Hard Top GLF | 97.881.000 |
| Station Wagon DL | 89.351.500 |
| Station Wagon 4WD | 98.238.500 |

SUZUKI

| | |
|-------------------|------------|
| Cervo SC100 Coupe | 78.279.798 |
| SS80F 4P | 75.391.676 |

TOYOTA

| | |
|----------------------|-------------|
| Celica L/B 1600 ST | 139.100.000 |
| Celica L/B 2000 GT | 157.860.000 |
| Corona L/B 1800 | 148.700.000 |
| Carina 1600 4p. | 141.200.000 |
| Corolla 1300 4p. | 117.200.000 |
| Corolla L/B 1300 2p. | 119.980.000 |
| Cressida 4p. | 203.420.000 |

VOLKSWAGEN

| | |
|--------------|-------------|
| 1300 L | 115.462.087 |
| Passat LSE | 140.157.298 |
| Passat LS | 133.727.384 |
| Pick Up | 70.268.696 |
| Furgon Kombi | 81.696.105 |

| | |
|-----------------------|-------------|
| Audi 100 GL 5S | 281.496.067 |
| Audi 100 GL 5S Aut. | 299.779.032 |
| Audi Coupe GT 5S | 315.302.282 |
| Audi Coupe GT 5S Aut. | 321.090.222 |

VOLVO

| | |
|------------------|-------------|
| 244-410-3121 GL | 166.000.000 |
| 244-410-3181 GL | 166.000.000 |
| 244-410-4121 GLE | 200.000.000 |
| 244-410-4181 GLE | 200.000.000 |
| 245-410-4121 GLE | 208.000.000 |
| 245-410-3181 GLE | 182.000.000 |
| 264-620-4121 GLE | 240.000.000 |
| 264-620-4181 GLE | 240.000.000 |

MOTOS 0 Km

KAWASAKI

| | |
|----------------|----------|
| Z 1300 | 14.000.- |
| Z 1100 B (GP) | 12.900.- |
| Z 1100 A | 12.500.- |
| Z 1000 K (LTD) | 11.500.- |
| Z 1000 J | 10.900.- |
| Z 750 H (LTD) | 9.300.- |
| Z 750 L | 9.200.- |
| Z 650 (SR) | 8.900.- |
| Z 650 F | 8.500.- |
| Z 550 B | 7.990.- |
| Z 440 A (LTD) | 5.990.- |
| Z 440 C | 5.400.- |
| Z 400 G | 5.350.- |
| Z 250 A | 5.250.- |
| Z 200 A | 4.100.- |
| KH 125 A | 3.100.- |
| KH 110 (GTO) | 2.900.- |
| KL 250 A | 4.350.- |
| KE 175 D | 3.925.- |
| KE 125 A | 3.250.- |
| KE 100 A | 2.600.- |
| KDX 175 | 4.300.- |
| KLX 250 | 5.050.- |
| KX 250 | 6.800.- |
| KX 125 | 4.500.- |
| KLT 200 | 4.700.- |

YAMAHA

| | |
|--------|------------|
| MA 50 | 8.266.000 |
| GT 80 | 13.270.000 |
| RX 125 | 17.256.000 |

AVISOS CLASIFICADOS

| | |
|--------|------------|
| YZ 125 | 28.883.000 |
| DT 250 | 29.188.000 |
| YZ 250 | 35.191.000 |
| RD 350 | 37.856.000 |
| RD 400 | 33.103.000 |
| XS 400 | 35.227.000 |
| XJ 650 | 52.870.000 |

ZANELLA

| | PRECIO \$ |
|------------------|------------|
| CICLOMOTOR 50 TN | 7.420.000 |
| CICLOMOTOR 50 V2 | 7.189.000 |
| CICLOMOTOR 50 V3 | 7.189.000 |
| 200 JR | 19.590.000 |

SUZUKI

| | PRECIO U\$S |
|-----------|-------------|
| RM 125 | 4.500.- |
| RM 250 | 5.340.- |
| GT 200 X5 | 3.970.- |
| GSX 250 E | 5.120.- |
| GP 125 | 2.850.- |
| TS 100 ER | 2.640.- |
| TS 125 ER | 3.230.- |
| TS 250 ER | 4.450.- |
| SP 400 | 5.390.- |
| DR 400 S | 5.710.- |
| GS 450 E | 5.400.- |
| GS 450 S | 5.660.- |
| GS 550 E | 7.720.- |
| GSX 750 E | 9.250.- |
| GS 859 G | 9.980.- |

BMW

| | |
|-----------------|-----------|
| R 45 (35 cv) | DM 23.211 |
| R 45 (27 cv) | DM 23.211 |
| R 65 | DM 25.410 |
| R 80 G/S ENDURO | DM 26.811 |
| R 100 | DM 29.491 |
| R 100 CS | DM 32.569 |
| R 100 RS | DM 39.788 |
| R 100 RT | DM 39.679 |

HONDA

| | PRECIO U\$S |
|---------------|-------------|
| KL 125 S | 3.208.- |
| MB 100 A | 2.016.- |
| CG 125 8K | 2.523.- |
| CB 125 S | 2.356.- |
| CB 125 SS | 2.523.- |
| CM 200 TB | 3.434.- |
| CB 400 N | 4.963.- |
| CB 650 CUSTOM | 6.897.- |
| CB 750 CUSTOM | 7.738.- |
| CB 900 F | 9.252.- |
| CB 900 CUSTOM | 9.252.- |
| GL 1100 B | 10.093.- |
| GL 1100 I | 12.617.- |

PIAGGIO

| | PRECIO \$ |
|---------------|------------|
| CIAO C7E/SC | 8.416.000 |
| BRAVO EML | 9.668.000 |
| BRAVO EVL | 10.243.000 |
| SI-V/RAL | 11.953.000 |
| VESPA 125 | |
| PRIMAVERA | 16.354.000 |
| VESPA P200E/D | 26.685.000 |

1.0

Automóviles de competición

— VENTA —

FIAT 600 Standard mejorado, completo, listo para largar 6 gomas Michelin, palieres Palagi. Vendo \$ 18.000.000 o permuto Fórmula Renault Tullia XVI en adelante. Lunes / Viernes 9/19 horas. TE 798-4499 / 792-6114.

CHASIS ANDUJAR Fórmula Renault, dos carreras sin motor ni caja. Total \$ 12.000.000. TE 629-6929. Pedro Goyena 2263, Castelar.

FIAT 600/71 listo para largar, auto de punta, sub campeón última temporada, parabrisas triplex, palieres Palagi, seis radiales. Acepto permutas. Republiquetas 3599, Capital.

KART COMPLETO chasis Vara, modelo 81, motor GAE gomas Fliter, llantas DAP. Tratar en Dr. Pedro Chutro 268, Alberdi, Córdoba. CP 5000. Sr. Alberto Villosio. TE 806144.

KART chasis Panther LDP 81, nuevo, dos carreras, completo, cubiertas y llantas, sin motor. Tratar Amancio Alcorta 1782. Daniel.

AUTOMOVIL COMPETICION vendo o permuto Tullia XVI, fierros Balestrini, gomas lluvias silk, llantas trailer todo nuevo, caja TCM todas relaciones, tres trompas, listo para largar. Juan B. Justo 3549. TE 59-3114.

KART COMPETICION chasis Panther, motor DAP preparado por Omar Brea, varios repuestos DAP, llantas, coronas, cadena, otro motor DAP T-72 nuevo, completo preparación Brea. Av. Juan B. Justo 4582. Capital. TE 59-9281. Germán.

FIAT 600 850 c.c., mecánica Uchu, listo para largar este año. Nº 51. Tomo permuta TE. 628-1117, 629-5240. Preguntar por Juan José o Luis. Rivadavia 17332, Morón.

CITROEN S/P campeón temporada 1980, listo para correr, gomas Michelin, tomo usado en pago. Tratar con Hugo Morelli o Luis Diaz en Castelli Nº 88. San Martín. C/Postal 1650.

FORMULA 5 COMPLETO chasis Perri, motor RK, un chasis Ladi, motor RK, gomas Fliter. Vende Héctor Arias, campeón 1981. Tratar Alberdi 360, Florencio Varela TE. 255-0508.

CHASIS KART competición con 4 Flitter nuevos, completo. Mendoza 72, Villa Ballester o llamar 768-5402 de 14.30 a 15.30 horas.

TC 3 litros Falcon excelente auto de punta listo para largar y ganar campeonato nocturno \$ 150.000.000. Avenida Márquez 2279, José León Suárez, TE.: 768-2544.

FORMULA DOS Crespí Fiat 125 caja Sáenz varios repuestos, todo nuevo, chasis solo o completo total \$ 30.000.000, Rubén Darío 4052, Munro, Pcia Bs. As. Ver de tarde.

FORMULA 5 listo para largar, chasis monocasco, poco uso, motor Zanella R.K 0 Km total \$ 16.000.000 o permuto por moto importada igual valor en perfecto estado, Maestra del Valle 119, G. Catán.

URGENTE SPORT 1050 en perfecto estado, con dos motores desarmados un 1020 y un 850 más varias cubiertas de repuesto, total \$ 7.000.000, tratar Avda. Sarmiento 1800, Florencio Varela.

FIAT 600 Standard mejorado completo, listo par largar, seis gomas Michelin, palieres Palagi, vendo \$ 1.800.000 o permuto Fórmula Renault Tullia XVI en adelante, Lunes a viernes de 9 a 19 horas. T.E.: 798-4499 y 792-6114.

TC BONAERENSE mecánica Chevrolet, gomas nuevas, palieres flotante, frenos discos, lista para largar. Aristóbulo del Valle 778, V. Ballester, T.E.: 571-0078.

HUAYRA S.P. motor Chevrolet 250 Leva Romero, bielas carrillo, 240 Km/h para usarlo en la calle. Vendo o permuto. Tratar T.E.: 801-6202. Verlo en J.F. Seguí 3585, Palermo.

CUPE FIAT 125 ex Carlos Crocco, ex Rodolfo Scavuzzo, o permuto lista para cargar varios fierros, atención en 20 primeras carreras. Cardoso 963, Capital, alt. Rivadavia 9.000, Floresta, T.E. 571-2337.

KART COMPETICION chasis Panther LDP-81, motor DAP perfecto estado. Un motor DAP T-72 nuevo, completo incluye carburador y motoplát. Varios repuestos DAP. Excelente equipo. Av. Juan B. Justo 4582, Capital. TE 59-9281 de 14 a 21 hs.

CHASIS FORMULA 2 Bi Plaza B, sin motor, caja ZF y diferencial relacionados para estancia chica, alerones ex Barletta. Oportunidad. 60 Nº 1279. La Plata. Bs. As.

KART PANTHER 1981 equipo magnesio, freno doble circuito, cubiertas Bridgestone (2 carreras), 3 motores (internacional) para asentar, completos. Vendo conjunto o separado. Permutaría por auto. Rodríguez Peña 389, Córdoba. (Capital).

FIAT 600/72 STANDARD mejorado, escape caños silen., leva, tapa, Noya cuatro continental motor 10 puntos listo para largar y figurar adelante. \$ 15.000.000 total. Acepto permuta. Ver Republiquetas 3595, Capital.

FORMULA RENAULT TULLIA XVIII completo, listo para largar, motor 0 KM, caja con todas las relaciones, 3 juegos de llantas armadas, trailer, gomas para lluvia. Vendo o permuto. Bianchi 2060. San Martín.

F.R.A. chasis Berta, dos motores, trailer y ruedas armadas para piso mojado. Comunicarse Jorge. TE 28-8138. Contado únicamente. Entrego caja TCM 0 KM con relaciones.

KART TRAK-GAE gomas Fliter nuevas, casco Bell, buzo. Total \$ 9.500.000. Vendo o permuto Gorostiaga Nº 1790, Capital. TE 771-5439 (CP 1426).

FIAT 600 72 standard mejorado, escape caños silencioso, leva, tapa Noya radiales Continental nuevas. Distribuidor Dulbeco motor 10 puntos listo para largar y figurar adelante. Total \$ 15.000.00, Republiquetas 3599.

1.0

Automóviles de competición

— COMPRA —

KART CON o sin motor, buen estado. T.E.: 0228-22301, preguntar por Carlos de 8 a 12 y de 16 a 20 hs.

KARTING USADOS con o sin motor, enviar datos y precio al Sr. Juan Carlos Fontana, San Jorge 257, Santa Rosa, La Pampa.

CAFETERA con pretensión de punta para iniciarme actividad zonal, entrego moto Zanella, preparada o pago contado, buenos fierros. César Pontacuarto, Belgrano y Gutiérrez, Arrecifes, campeón zonal motociclismo.

FORMULA RENAULT Tulia XVI en adelante, buen estado. Llamar a los teléfonos 799-4499 o 792-6114. De lunes a viernes de 9 a 19 horas.

IAVA 128 modelo 1979, categoría "B", bien cuidado, llegador Villa Dolores gran premio con repuestos. Dr. Martin Odriozola, Hospital Bariloche, Moreno 601, Bariloche, Río Negro. Escribir o llamar T.E. 26100, 22300, 22533.

2.0

Automóviles

— VENTA —

CITROËN MODELO 1966 muy buen estado, \$ 6.900.000. Pedro Ignacio Rivera 2950, 6º piso, Dto. 23, Capital.

FIAT 600 modelo 1966, color gris plata metalizado, consola volante deportivo, tapizado bueno. Liquidado total: \$ 6.500.000. T.E.: 750-4256.

FIAT 125 B Pat 74, vendo urgente, gomas nuevas total \$ 18.000.000 o permuto por coche menor valor. Ver Constitución 4935. José C. Paz.

FIAT 600 modelo 1974 color rojo, llantas deportivas, consola, cinturones, volante deportivo

muy bueno. Infanta Isabel 2452, Tropezón, San Martín. Valor \$ 14.500.000. T.E.: 750-1580.

PEUGEOT 504 2000 de 1978, excelente estado, un auto 10 puntos. 5300 Km reales. Cabildo 2987, Capital de lunes a viernes de 15 a 20 horas.

RENAULT-6 1971, estado general bien. \$ 12.000.000. Tratar en Pujol 874, Adolfo Sorudeux F.C.G.B. Pvcia Bs. As.

DODGE 1500 W modelo 1981, color rojo, alarma antirrobo, totalmente standard. T.E.: 701-6034. Después de las 20 hs.

COUPE TORINO 1967 color naranja, muy buena, buen motor, impecable casco, gomas nuevas, llantas deportivas, oportunidad para tuercas. Acepto permutas, doy facilidades. Vendo urgente. Av. Constituyentes 5020, Capital. TE 571-4399, 53-7428.

JEEP WILLYS 12 volts alternador, motor 0 KM, alta y baja diferenciales, frenos, cubiertas todo hecho a nuevo, capota. TE 624-1400.

FORD FALCON modelo 1981 de lujo, muy bueno, primera mano. Sr. Ranaiz, Melián 321, Rojas (Bs. As.). TE 3003 y 2770.

OPEL K-180 75 impecable, muy deportivo. Dueño vende o permuto por Fórmula Renault Tulia XVII en adelante. Tratar de lunes a viernes de 9 a 19 horas TE 798-4499.

JEEP IKA corto 1961, impecable estado. Vendo urgente \$ 10.000.000. Congreso 1814, Capital. TE 782-4276.

FIAT 133 L vendo octubre 1977, color celeste, 48.000 KM excelente estado, cinturones completos. \$ 18.500.000 particular a particular. Llamar 631-8543 Sr. Ponce. Fabre 1011. Cap. Fed.

FIAT 125 73 rojo óxido, excelente estado, muy buen auto. \$ 20.500.000. Ver sábados y domingos todo al día en José Alico 283, Tapiales a metros Supercoop Hogar Obrero.

FORD FALCON LUJO 1972, muy buen estado, cinturones guardaplast. Únicamente a particular. Revend. absten. Av. Andrés Rolón 138. San Isidro. TE 743-7932.

FIAT 600 modelo 1975, óptimo estado, precio contado \$ 12.500.000. Av. Córdoba 5869, Lunes a viernes por la tarde.

FIAT 600 R 1971, rojo sprint, excelente presentación chapa, pintura a nuevo. Motor "0" KM, caja suspensión frenos perfectos. Contado únicamente. Av. Pedro Cavia 4376, Barrio Poeta Lugones. TE 81-5620, Córdoba.

FIAT 600 1967, buen estado general. Valor \$ 6.500.000. Acepto permuto, hay facilidades. Av. Rivadavia 21883, Ituzaingó. TE 624-9104, 624-0482. 9 a 19 hs.

BOLITA 1967 color celeste, de cuerpo estoy muy bien, me faltan dos zapatos, urgente me venden. Valgo \$ 7.000.000. Av. Rivadavia 21883, Ituzaingó, 624-0482, 624-9104. Acepto permutas 9 a 19 hs. Sr. Frank.

RENAULT 4 1977 óptimo estado, vendo o permuto por R-6 6TL, diferencia abono con muebles standard o a medida. 25 de Mayo 454, San Isidro. TE 747-4438 10/12.30 16/20 hs.

FIAT 600 modelo 1968, rojo sprint. Total \$ 6.000.000, Erézcano 243, Ituzaingó Pcia. Bs. As. Altura Rivadavia 22.400.

CHEVROLET 400SS con toda "la facha", toda la música, pintura americana super bajo, motor preparado "Wilkes Pederzoli", super cromado, velocidad 230 km, mod. 70 con mecánica 76. TE 628-6717. Roberto.

TAXI DODGE 72 con licencia, reloj electrónico, buen estado. Vendo urgente \$ 23.000.000. TE 653-8903. Solamente lunes a viernes 7 a 17 hs.

FIAT 600 modelo 1966, color gris plata metalizado, consola volante deportivo, liquido urgente. Total \$ 6,5 millones. Llamar al 750-4256.

FIAT 128-B modelo 1972, primera mano, con kilometraje original, cubiertas radiales nuevas, estado general ocho puntos. Pido \$ 22.000.000. Tratar: Daniel Magnaterra. Sarmiento 1323. Leones (CP 2594). Pcia. Córdoba. Intermediarios abstenerse.

FIAT 125-B 1975, motor recién rectificado, cuatro cubiertas comunes nuevas. Vendo \$ 35.000.000. Si no se retira usado, hago precio. Tratar Miguel Paccussi. TE 37 Monte Buey. Cba. De 13 a 15 hs.

CITROËN 3CV diciembre 1970 impecable, butacas, volante deportivo, tablero especial, alarma anti-robo, faros lodo, radio. José Ingenieros 1552, Olivos. 16 a 20 hs. Total \$ 9.500.000.

DODGE CORONADO celeste metalizado, techo vinílico, modelo 73 automático, aire acond. perfecto estado, impecable. \$ 25.000.000. Ver Sargento Cabral 636, Ramos Mejía. TE 658-0521.

FIAT 600 1968, 10 puntos, spoiler, consola, vidrios tonalizados, llantas cromadas, mecánica excelente. \$ 7.900.000 y De Carlo 700 1964. Muy bueno. Sábado y domingo. Oro 1892, Palermo.

OPEL K-180, modelo 1975, 40.000 Km. Particular vende, joya pocas veces vista en plaza. Totalmente original. Enrique Fernández 1673, Dto. 1º, Lanús Oeste.

PEUGEOT 504/69, caja vieja, impecable, azul caribe, cubiertas Dunlop SP motor 15.000 Kms. 10 puntos todo el auto \$ 19.000.000 o permuto menor valor. J.F. Seguí 3585, Capital, T.E.: 801-6202.

FIAT 600 modelo 76, muy buen estado en general, de lunes a viernes de 18 a 20 hs. Sábados y Domingos todo el día. Diagonal Tucumán 1059, Martínez, Pcia. Bs. As.

2.0

Automóviles

— PERMUTA —

FURGON CITROËN, modelo 67 por furgón modelo 74, en estado impecable. Únicamente tratar en Independencia 180, Córdoba. Horario de 8 a 20 hs.

2.1

Automóviles de colección

— COMPRA —

URGENTE AUTOS hasta modelo 1930 cualquier estado pago contado y auto Simca modelo 1969, Miguel Bertini Rocha 435, Arrecifes. T.E.: 2251.

2.2

Automóviles importados

— VENTA —

FIAT 1800 63' italiano, motor 6 cilindros. freno a disco en las cuatro ruedas, chapa, pintura, mecánica 10 puntos. Falta tapicería. \$ 10.000.000 o permuto llamar al T.E.: 801-6202.

MERCEDES BENZ 2305 Año 1966, beige, asientos cuero, pa-

sacassette y parlantes Pioneer, cubiertas Dunlop, aguajet 10 puntos, o permuta menor valor. \$ 30.000.000. T.E.: 801-6202. Verlo en J.F.Seguí 3585, Palermo.

MINI 1000 0 Km modelo 1980, equipo completo, cuenta vueltas, stereo AM-FM-ST, luneta térmica. T.E.: 254-8031, 12 de Octubre 820, Quilmes.

2.3

Autos fuera de serie

— VENTA —

ANDINO RENAULT 12 motor 3000 Km, llantas importadas, cubiertas radiales, instrumental completo, cinturones, tapizado, alfombrado, AM-FM, frenos discos, balizas, barras estabilizadoras, luces, iodo, detalles exclusivo para entendidos. \$ 30.000.000. Verlo en Roca y Avda. Mitre, Florida.

4.0

Pick-Ups

— VENTA —

F100 76 impecable gomas nuevas, mecánica diez puntos o permuta por Rural Falcon, menor valor en buen estado, José Malarredo 948, Villa Tesei, alt. Vergara al 2000, Lado Oeste.

RURAL F 100 V8/68 12 asientos estado regular, acepto ofertas razonable tratar Sr. Alberto T.E.: 45-4472 de 9 a 18 hs. T.E.: 572-7705 de 20 a 22 hs. Ver Franco 2912, alt. Av. Nazca 5300, Capital.

5.0

Motocicletas

— VENTA —

MOTO NORTON 500 cc, bicil. mod. 1962 en excelente estado, sistema eléctrico, embrague y amortiguadores traseros nue-

vos. Motor muy bien, manual de fábrica y papeles en orden. Sr. Gustavo T.E.: 641-9877 (después 19 horas).

YAMAHA GT 80 Mini trail, modelo 80, 4400 Kms la más veloz de Quilmes, tira 10.500 vueltas, color negra muy buen estado. 12 de Octubre 820, Quilmes. T.E.: 254-8031.

YAMAHA RX 125 8000 Kms. perfecto estado, T.E.: 751-4616, Los Jacarandaes 389, Palomar.

KAWASAKI GTO Modelo 81, azul, 5000 Km \$ 11.000.000, Jujuy 458, 15º, Dto. "C", T.E.: 93-5120.

HONDA CB 750 F 80, impecable, o permuta 504 SES 77 ó 78. T.E.: 801-6202, visitar J.F.Seguí 3585, Palermo.

5.0

Motocicletas

— COMPRA —

KAWASAKI 1300 o Harley Davidson 1200, modelos 1980 en adelante, pago inmediato, por carta a Manuel Campos 572, Gral. Acha, La Pampa.

6.0

Repuestos y accesorios

— VENTA —

MOTOR DIESEL Perkins 60 HP ideal para tractor, lanchón, grupo electrógeno, etc. nuevito sin usar jamás, Sr. Adrián de 9 a 12 y de 14 a 18 hs. al T.E.: 33-5344.

MOTOR RENAULT Dauphine modelo 1962 0 Km arranque dinamo, carburador listo para funcionar, total \$ 2.500.000, Tres Arroyos 2232, Capital.

PARA FIAT 128 2 carburadores Weber 40-40 con sus múltiples de admisión y escape, además otros accesorios del motor. Sr. Julio C. Villate 2791, Olivos, T.E.: 795-8118.

MOTOR MURA R2 en buen estado o permuta por pulsador Parma. Tratar en Avellaneda 1050, Adrogué. T.E.: 294-2275, preguntar por Gustavo.

7.0

Herramientas y máquinas herramientas

— VENTA —

BANCO PARA ARMADO de motores, giratorio, con zapatos de freno de plomo alemán, único vendiendo por desalojo, total \$6.500.000 Luis María Campos 4740, Caseros.

10.0

Varios

— VENTA —

CAMBIO, permuta, entrega con muchas facilidades colecciones completas de Corsa o de Automundo A.C.B. Azcuénaga 1545, T.E.: 80-1755, Mar del Plata.

COLECCION COMPLETA revista Su Auto (23 ejemplares) \$ 200.000. Emilio Mitre 3359, Lanús Este.

CARRO A VELA F3 Internacional biplaza, 2 carreras equipado fácil transporte listo para largar, sólo contado \$ 6.000.000 dirigirse a Marcelo Navas, Av. Córdoba 1350, Oeste, CP 5400, Prov. de San Juan.

O PERMUTO por car-stereo un amplificador y sintetizador marca Grapiac Booster G.E. 500, sin uso tratar en Independencia 180, Córdoba 5000.

LIBROS, APUNTES de mecánica electricidad del automóvil reparador carroceros, herramientas, juego de llaves, tubo estriadas, pinzas, pico de loro, morsa, serruchos, Daniel Calise, Bogotá 3444, 1º P, T.E.: 611-9975.

10.0

Varios

— PERMUTA —

TERRENO 4.000 m² en Villa Gral. Belgrano, Córdoba por auto antiguo excelente estado, Pablo Rapisarda 5194, Villa Gral. Belgrano, Calamuchita, Prov. de Córdoba.

10.0

Varios

— COMPRA —

CORSA NUMEROS 285, 288, 290, 291, 431, 480, pago \$ 20.000 cada, Sr. Julio T.E.: 629-5178.

CORSA CON HISTORIA del campeonato mundial 1950 2º, 3º parte 1951, 2º, 3º, 4º parte 1952, 3º 1953, 1º y 2º, Jorge Suárez, Tnte. Rinaldi 4208, Montevideo, Uruguay.

10.0

Varios

BUSCO TALLER MECANICO en barrio Norte, Palermo, Belgrano, en alquiler con o sin herramientas. T.E.: 782-2619, hasta 9 hs. o después 22 hs. Sr. Luis.

QUIERO CORRER en cualquier categoría, tengo ganas de trabajar sin esperar remuneración, edad 20 años, Héctor Eduardo De Simone, T.E.: 0228-25091 o por carta Chacabuco 338, Moreno, Pcia. Bs. As. C.P. 1744.

ES UNA VERDADERA historia de tutus. Corsas y Automundos sin faltar ninguna, las cambio y acepto de todo. A.C.B. Azcuénaga 1545, T.E.: 80-1755, Mar del Plata.

11.0

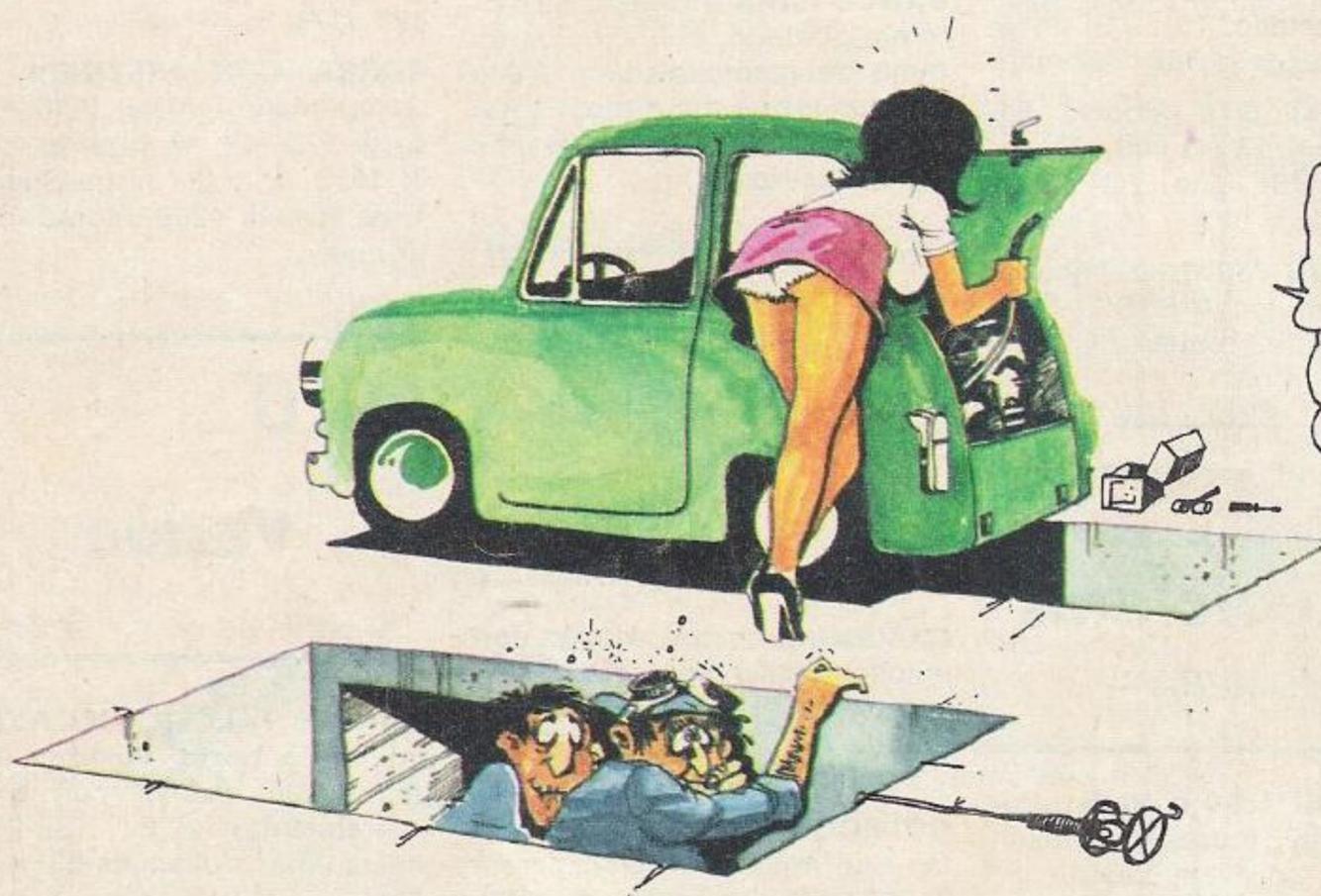
Automodelismo

— VENTA —

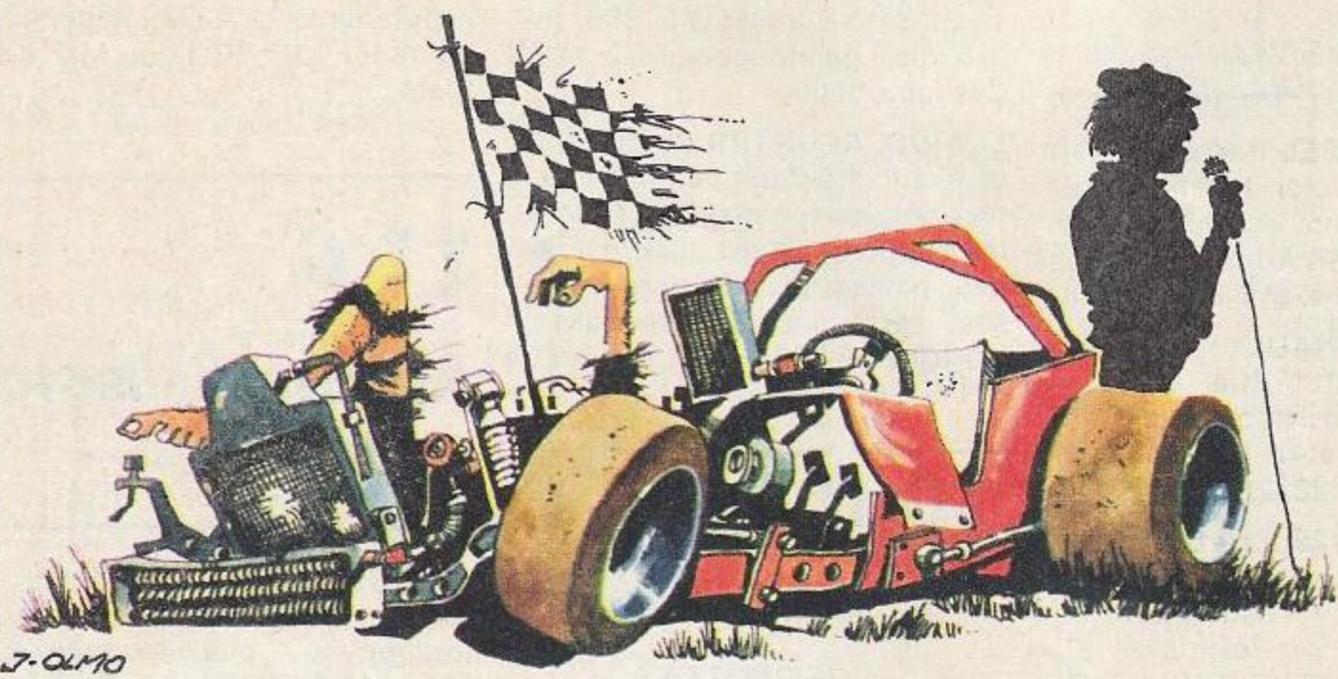
ASSOCIATED 1:8 radiocontrolado a explosión KEB completo, equipos y repuestos nuevos, T.E.: 244-0999, de 20 a 23 hs. Andrés.

AUTO RADIOCONTROL escala 1/12 eléctrico, auto y radio \$ 900.000. Urgente. T.E.: 701-6034, después 20 hs. o permuta.

EFFECTO HUMOR



¡QUE BARBARIDAD!
"¡POR FAVOR, TÉNGAME
UN SEGUNDITO ESTE
CAÑITO!" ME DIJERON,
Y HACE 10 MINUTOS QUE
ESTOY ASÍ. ¡QUÉ FALTA
DE SERIEDAD!



... Y DESPUÉS DE VARIOS AÑOS DE LUCHA VE
CORONADOS SUS ESFUERZOS. Duros fueron
sus comienzos y más aún mantenerse
en la categoría. Pero hoy llegó la re-
compensa, por fin la bandera a cuadros.
Condujo como los maestros. Solo hay que
reprocharle un error. Metros antes de
la llegada, al vez que el triunfo era suyo,
se dio vuelta y levantó los brazos para
saludar a su madre...

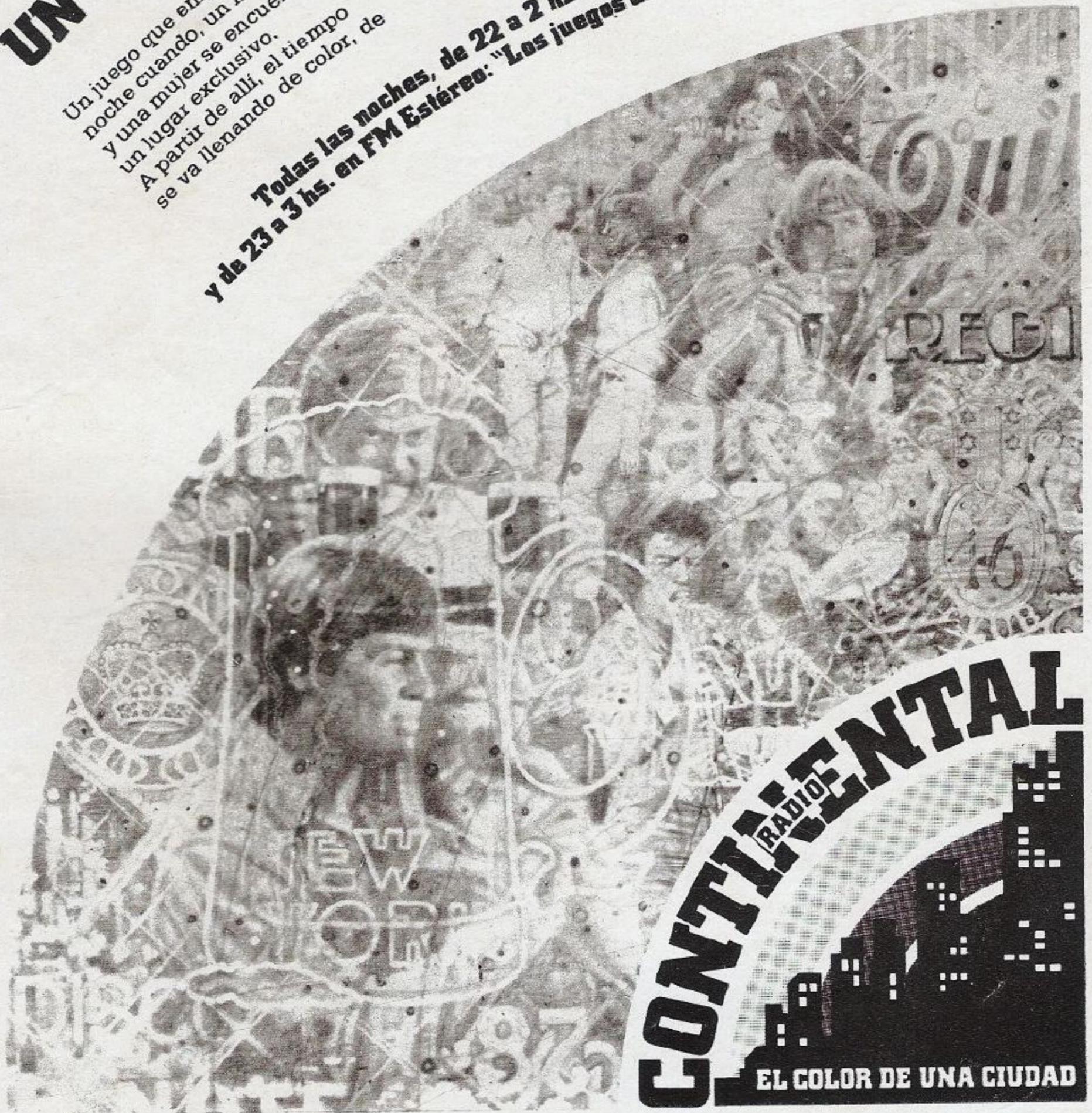
J. OLMO

UN JUEGO MUY ESPECIAL.

Un juego que empieza cada noche cuando, un hombre y una mujer se encuentran en un lugar exclusivo. A partir de allí, el tiempo se va llenando de color, de

fantasías y de música, y las palabras van acercando los recuerdos. Súmese usted también, junto a Nora Perlé y Roberto Alabes, a "Los juegos de la noche"

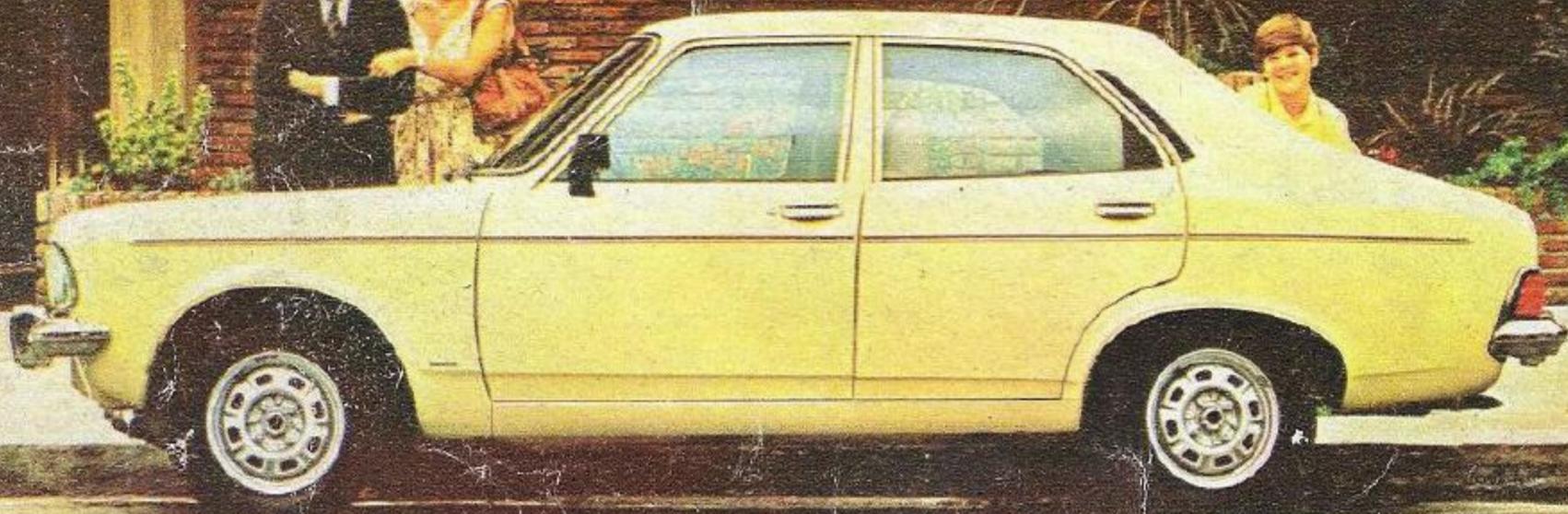
Todas las noches, de 22 a 2 hs. en AM, y de 23 a 3 hs. en FM Estéreo: "Los juegos de la noche".



CONTINENTAL
RADIO
EL COLOR DE UNA CIUDAD



odge 1500 Rural



odge 1500

Los 1500 de Volkswagen.

Conocidos y probados por decenas de miles de usuarios. Los fabrica Volkswagen Argentina, con el respaldo de la tecnología y control de calidad que han impuesto su marca en 140 países del mundo entero.

Por eso, el 1500 de Volkswagen, en cualquiera de sus dos versiones, es una de las maneras Volkswagen de saber lo que se tiene. Ahora y siempre.



Volkswagen

<https://lasrevistasdemauro.com>

Hechos por Volkswagen. Eso hace la diferencia.