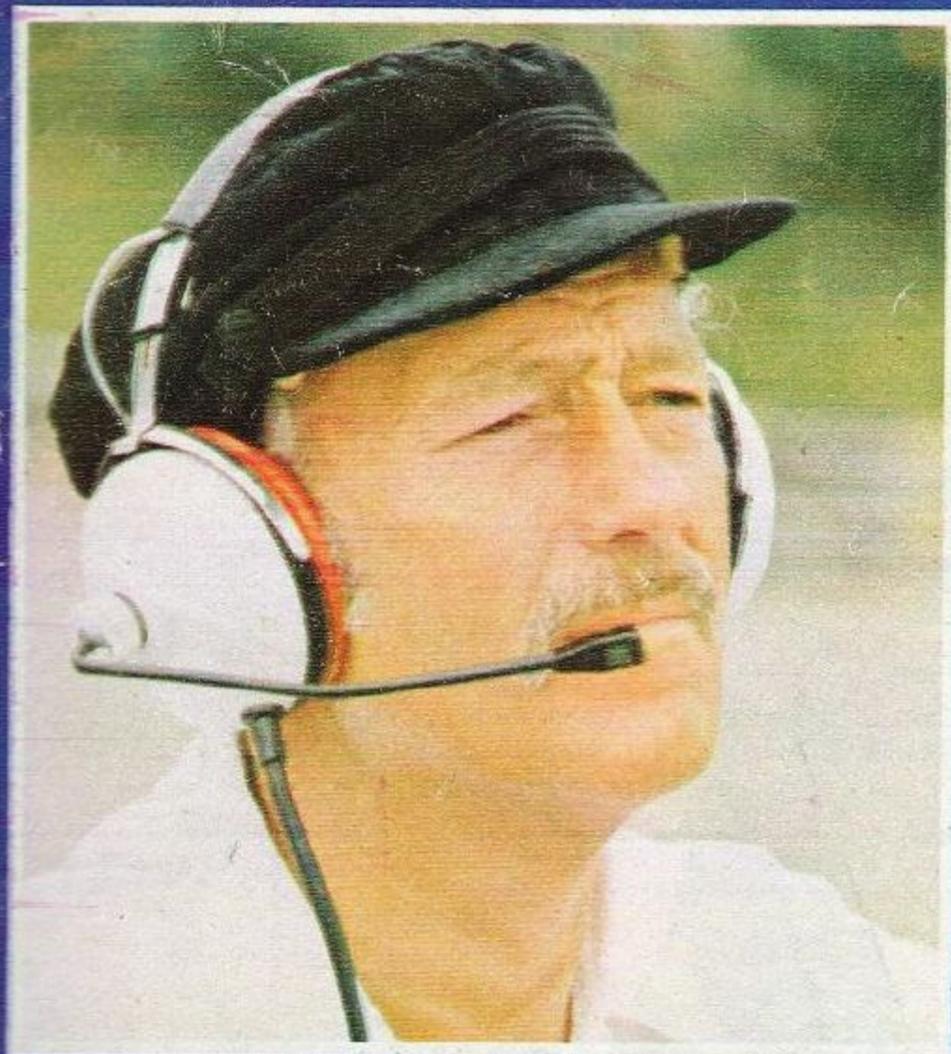


Parabrisas

CORSA



COLIN CHAPMAN
¿GENIO O MITO?

¿AGONIZA LA
FORMULA UNO?

MARTINEZ BOERO
HABLA EL CAMPEON DE T.C.
TODA SU CAMPAÑA
LAMINA A TODO COLOR

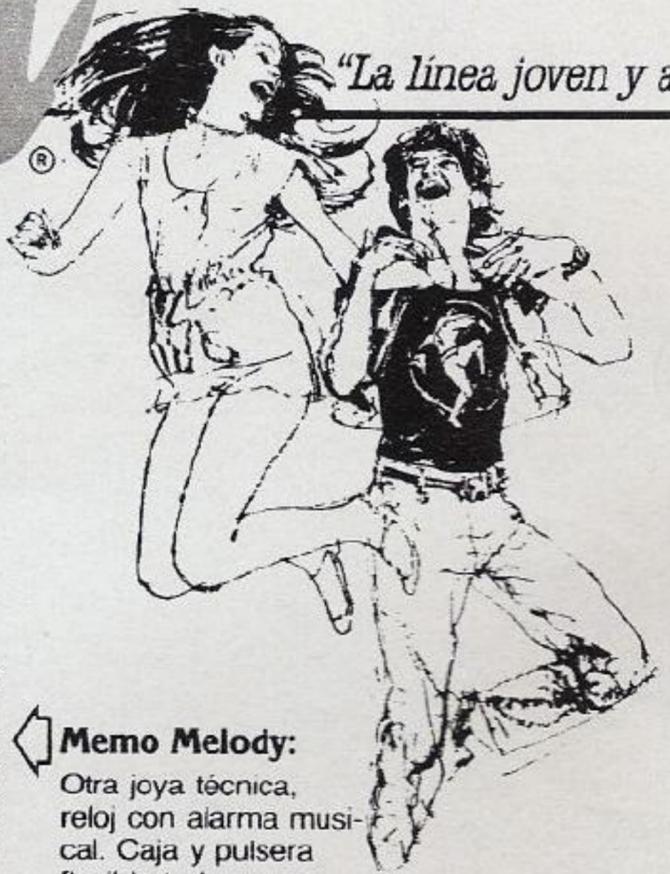
TEST DE PERFORMANCE
COUPE FUEGO: "KIT" BERTA VS. GRUPO 2

LAS REVISTAS DE MAURO

nueva línea CITIZEN

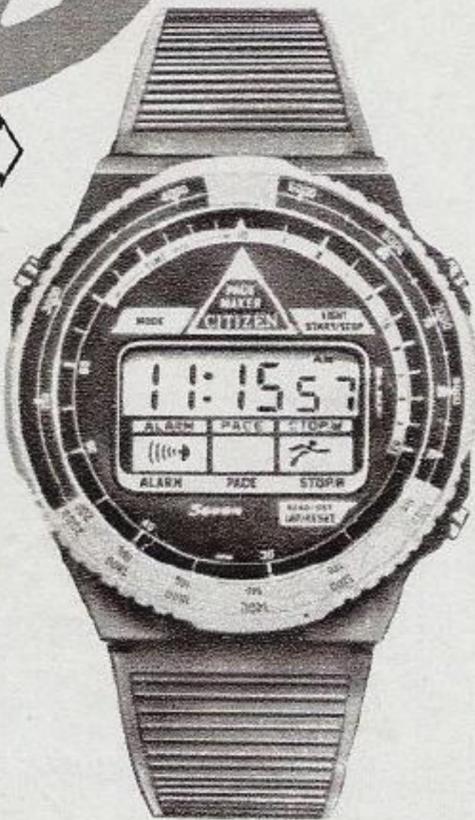
Seven[®] digital

"La línea joven y accesible."



Pacer:

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



Memo Melody:

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



Ana Digi LCD:

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



Modernísimo cronógrafo multi-alarma!

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



Hora mundial de 22 países!



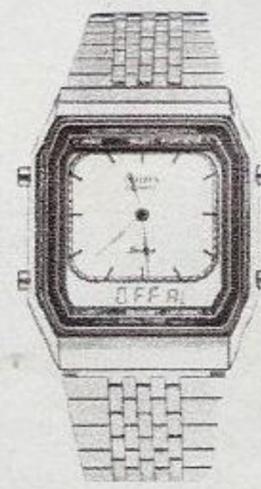
Almanaque completo!



Hora Mundial:

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

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



Todo cuarzo liquido!

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



Cronógrafo para dama.

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

Año XVI N° 867
Fecha: Del 11 al 17 de Enero de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Telex: 9229/22148- Abril - AR. T.E.:
312-6010/28

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Pittipaldi

REDACCION: Ricardo Delgado
(Prosecretario); Jorge
Fernández Morano, Eduardo Enrique
Neira, Marcelo García Lobelos
(Redactores); Rubén Lettieri (Archivo)

DIAGRAMACION: Eduardo César
González (Jefe de Arte); Carlos Romano
(Jefe de Diagramación); Enrique
Giovanetti, Marcos Tiglé
(Diagramadores)

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

**DEPARTAMENTO DE
SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (Jefe)

LABORATORIO: Armando Piro (Jefe)

Fotógrafos:

Casales Mario (Coordinador),
Albormoz A., Alessandrini A.,
Bianco E., Calascione A., Carra E.,
Corbalán I., Fernández J. M., Gemelli L.,
León D., Martí E., Nuñez E.,
Paganetti M., Portillo L., Rueda D.,
Sala C., Varone O., Willinburgh A.

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti (Jefe)



editorial abril

AREA EDITORIAL

Gerente: Antonio Rodríguez Villar

Gerente de Coordinación

Editorial: Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Costanzo

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de publicidad: Héctor Bustos

AREA CIRCULACION

Gerente: Osvaldo Andrés

Avda. Belgrano 624 - 1082 Capital.
T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Ing. Mario Palanconi

Avda. Roca 4410 - 1602 Florida (Pcia.
de Bs. As.) T.E.: 760-5543

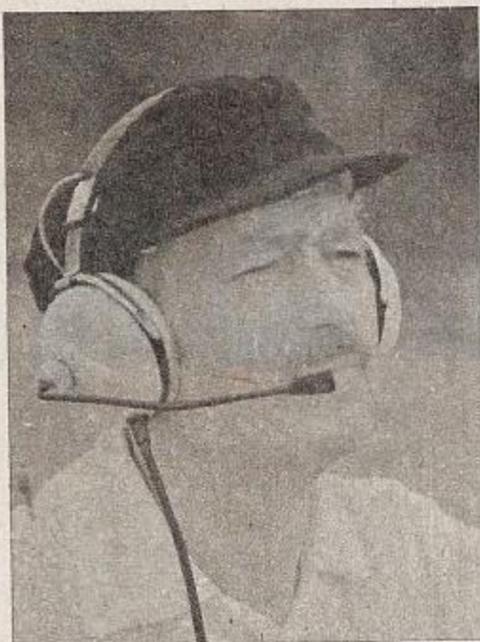


Foto de tapa: Indudablemente, Colin Chapman ha pasado a la historia como un gran innovador, el hombre de las revoluciones geniales que después todos debían reconocer y seguir. Sin embargo, hay opinión en contrario, y fundamentada...

SUMARIO

1 Larrauri sigue con su contrato de tercer piloto de Alfa en el bolsillo, con Ligier y Arrows como otras opciones en trámite para ingresar a la F-1. Mansilla continúa a la espera de una confirmación por partida doble que recibiría el miércoles para, ya este jueves, volar con destino a Paul Ricard y los primeros tests oficiales de March con miras a la temporada 83 de F-2. Benano también prosigue las tratativas para lograr emprender con el equipo de Neil Trundle el Campeonato Europeo de F-3, habiéndose asegurado ya la provisión de los eficaces neumáticos Yokohama. A todo esto, ¿qué pasa realmente allá en la cima, en lo que constituye el objetivo de nuestros muchachos? ¿Ahogada por la recesión económica mundial y por sus propias exigencias, la F-1 está agonizando? Analicemos...

2 Para Ronnie Hansen, más que un gran "inventor", Chapman fue un perfeccionador exquisito de soluciones ya creadas y hasta aplicadas, y aporta los datos del caso en una nota tan sustanciosa como (probablemente...) polémica.

3 Cuento, no más, "Gaúcho"... Es lo que le propusimos al Campeón Argentino de T.C. 1982, y el hombre se despachó a gusto... Por supuesto, acompañamos la jugosa entrevista con fotos y estadísticas de su campaña completa, y láminas a todo color.

9 Tests de Performance. La Coupeé Fuego "by Berta" y una con preparación Grupo 2, fueron enfrentadas por CORSA para una interesante, ilustrativa y exhaustiva prueba rueda a rueda... Los resultados de la minuciosa comparación valen la pena...

14 Panagópulos & Co. El Campeón Nacional de Karting y su equipo, repasan el desarrollo del torneo, explican su organización y sacan conclusiones de una positiva experiencia inédita en nuestro medio.

25 Ahora o nunca! La unión de tres categorías consolidaría por fin el futuro del motociclismo de pista en el país. Merced a una iniciativa privada, se presenta hoy una oportunidad acaso única en tal sentido y a punto de ser aprobada oficialmente. Ojalá...

Dificultades económicas en la Fórmula Uno

CRISIS SI, DECA

Menos público en los circuitos, equipos que todavía no tienen patrocinantes para el '83 que ya comenzó, predicciones agoreras de ciertos nombres importantes que no vacilan en afirmar que "la recesión mundial llegó a la Fórmula 1".

¿Estamos realmente al borde de una gran crisis económica en la categoría máxima del automovilismo?

La pregunta se la hace ya mucha gente y justifica ensayar ciertas respuestas.

El tema fue agitado en los últimos días con unas declaraciones del ex campeón mundial Emerson Fittipaldi quien, consultado en San Pablo, manifestó que "se ha llegado a un punto crítico en la Fórmula Uno porque son muchos los equipos que no logran obtener el apoyo financiero imprescindible para continuar compitiendo en ella". La especialización de los autos, el costo de los materiales y todo lo que implica mover por el mundo a un equipo de 30 ó 40 personas, asume ya dimensiones que exceden el marco de pequeña empresa en que se ha convertido cada equipo de Fórmula Uno, y se corre por lo tanto el riesgo de un desequilibrio capaz de provocar un "crack" tan estrepitoso como el de cualquier otra empresa que llega a un precipicio financiero.

Hay por cierto razones externas dignas de ser tenidas en cuenta. La profesionalización de la Fórmula Uno bajo la forma de equipos-empresa, que fue la indiscutible obra maestra de Bernie Ecclestone, funcionó a la perfección mientras abundaba el dinero de distintos patrocinantes, y esa prosperidad comienza a tambalear cuando el dinero se hace escaso en todo el mundo por causa de una recesión generalizada.

Pero eso no explica todo. En realidad, aunque la Fórmula Uno tiene una imagen de mundo ultrasofisticado y multimillonario —que nadie se preocupa en desmentir, por otra parte, para "vender" mejor el producto—, aquí se hace bien cierto que no es oro todo lo que reluce. Ni los pilotos ganan las fortunas que se mencionan, a excepción de muy pocos (en todo caso ni se acercan a las cifras que ganan los tenistas, por ejemplo) ni los equipos se manejan con presupuestos fabulosos como si en la Fórmula Uno se encendieran los cigarros con billetes de cien dólares. En el fondo, todo el movimiento económico de la Fórmula Uno se maneja afilando cuidadosamente el lápiz para gastar lo menos posible, en el mejor estilo desarrollado por los ingleses desde las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial cuando se volvió a correr con lo mínimo indispensable.

Sucedió sin embargo que, con el auge de la era Ecclestone, se comenzó a ganar más dinero de lo que muchos habían imaginado nunca, y que eso generó una competitividad jamás vista previamente, lo cual derivó en el impresionante progreso técnico de los últimos tiempos. ¿Y cómo se consigue el progreso técnico? Con un ingrediente fundamental: dólares para investigar, desarrollar y construir nuevos autos, casi de carrera en carrera.

Disminuyó entonces el margen de ganancias porque la Fórmula Uno se hizo terriblemente cara y no puede aumentar en la misma proporción el ingreso publicitario. Pero no hay que echarle por eso todas las culpas a la crisis económica mundial.

Sin haber aumentado los costos fijos más allá de la inflación más o menos generalizada en el mundo, la Fórmula Uno se hizo funda-

DENECIA NO

mentalmente más cara por la necesidad de aumentar la inyección de dinero en el diseño y la construcción de nuevos autos. Por eso, no fue de ningún modo casual que el equipo Williams pasara de ser uno del montón a convertirse prácticamente en el mejor de la Fórmula Uno por la simple circunstancia de haber obtenido un apoyo financiero sustancial.

Lo que sí puede suceder en el futuro es que varios de los equipos llamados "chicos" se encuentren con problemas de fondo para poder continuar en Fórmula Uno. Pero la pregunta lógica es: ¿Y si no pueden disponer de los medios necesarios para correr en Fórmula Uno, por qué no se dedican a fórmulas menores? No es obligatorio correr en Fórmula Uno aunque sea un sueño comprensible el de querer llegar al nivel técnico superior. Pero en la época en que la Fórmula Uno se conduce como una empresa, hay poco lugar para los románticos que se quieren construir el Fórmula Uno "a pulmón". ¿El mejor ejemplo? El fracaso de Tico Martini, los problemas de Enzo Osella, las dificultades que hoy enfrenta Fittipaldi... Bien puede pasar entonces que la Fórmula Uno pierda acaso algunos de sus integrantes de menor cuantía.

Lo cual no quiere decir sin embargo que la Fórmula Uno se encuentre al borde de la desaparición global o agonizando.

Por último, cabe suponer que este fenómeno no escapa al análisis de una mente tan perspicaz como la de Bernie Ecclestone. Y sería absurdo imaginar que si una crisis de ese tipo se generaliza, Ecclestone permanecerá de brazos cruzados observando el derrumbe. En realidad, si bien la Fórmula Uno sigue dependiendo del apoyo sustancial de

ciertos grandes sponsors que configuran la base de cada equipo, también es cierto que en los últimos años se ha ido convirtiendo en un espectáculo deportivo netamente televisivo, lo cual puede asegurar su futuro a largo plazo. Poco importa en tal caso que disminuya en cierta forma la cantidad de espectadores directos en cada GP como se vio este año en numerosas ocasiones. Si la Fórmula Uno interesa a 500 ó 600 millones de telespectadores de todo el mundo, el impacto publicitario está logrado y por lo tanto habrá siempre interesados en poner su nombre en un auto de carrera.

Lo que hay que ajustar en cambio es el costo operativo de cada equipo-empresa de Fórmula Uno. Y el que no lo consiga bien puede desaparecer del medio. Esto se parece un poco a un curso elemental de Martínez de Hoz, pero es así.

Con la diferencia de que al frente de la FOCA y de cada equipo hay demasiada gente hábil en sus propios negocios como para suponer que esa situación puede desencadenar un desastre sin control. Por eso no es tampoco una casualidad que la misma FOCA haya aceptado la modificación reglamentaria que elimina a los autos alares, lo cual redundará en menor sofisticación técnica y por ende menores costos.

¿Crisis? Como en cualquier otro nivel empresarial. Pero de allí al alarmismo total hay todavía mucho trecho.

Germán Sopeña

TURBO PORSCHE

Ante la alternativa, y con no muchas esperanzas de encontrar respuesta positiva, decidieron ponerse en contacto con los especialistas aeronáuticos y espaciales, quienes sorprendentemente respondieron y solucionaron los problemas de la gente de Porsche.

Así surgió la idea de incorporar la cerámica a distintas partes del motor, como los colectores de escape y ciertos tramos entre las turbinas KKK y la cámara de combustión interna, donde se localizaba la retención del calor.

Puesta en práctica, la innovación dio excelentes resultados al cabo de los

primeros tests, estimándose que en el transcurso de los próximos días, los ensayos se intensificarán.

John Barnard, principal diseñador del auto, comentó la situación señalando que "el recurso de la industria espacial forma parte de la nueva modalidad de la Fórmula Uno." Por su parte, Niki Lauda puntualizó: "Es un gran paso adelante que permitirá darle resistencia a los motores turbo. Y dentro de seis meses, cuando los autos de Fórmula Uno hayan solucionado lo de la transmisión de potencia al piso —hasta ahora el principal problema del nuevo reglamento—, los turbo serán irresistibles y quien tenga el mejor, será el que se lleve el título".

los del equipo Renault tras las pruebas que los vehículos de la casa del rombo realizaron recientemente en Paul Ricard. Según lo manifestado, el comportamiento de los neumáticos en los autos de nueva concepción, dista mucho de llegar al nivel esperado, y ello ha quedado demostrado en los tiempos establecidos, muy superiores a lo imaginado. Tal situación ha provocado el agorero comentario de Gérard Larrousse, quien anticipó, no sin mucha preocupación:

"Si los especialistas de neumáticos siguen sin encontrar la solución a nuestros problemas, los cien o más caballos de fuerza que tenemos de ventaja podrán desaparecer sin remedio en el patinaje de las ruedas en cada aceleración. Espero que se encuentre alguna solución para que esto no suceda". A no abrir el paraguas...

no sólo preocupa a sus responsables sino también a varios pilotos. Uno de ellos es Jean-Pierre Jarier, quien tiene firmado un precontrato con la escudería gala para conducir sus autos durante 1983. Otro que está expectante es Oscar Larrauri, quien tiene centrada en la incorporación a Ligier una de sus principales cartas para participar este año en el Campeonato Mundial de Fórmula 1. Actualmente, patrocinantes de "Poppy" se hallan negociando con la gente de Ligier las posibilidades de su ingreso. Ojalá de dichas conversaciones surgieran las pautas necesarias (léase dólares) para que ambos concreten sus deseos. Es decir, que Ligier siga con su equipo y que Larrauri se dé este año el gusto de debutar en la Fórmula Uno.

UN MOTOR CON "LINDO COLOL" - Es el que presentará Honda en Fórmula Uno. Y no sólo lindo, sino también original, ya que todos los componentes del mismo están pintados con los colores rojo, azul y blanco, característicos de la empresa japonesa. Más allá de lo bonito, la nueva planta motriz parece también ser eficaz, según lo demostrado en los primeros ensayos, realizados recientemente en Silverstone por Thierry Boutsen. Y el hecho surge, pese a la falta de tiempos concretos para corroborarlo, del sugestivo comentario efectuado por Rick Miyaki, uno de los principales responsables del proyecto quien, con una pícaro sonrisa, señaló al término de las pruebas: "El motor Honda no sólo tendrá el color más lindo de todos, sino que también será el más rápido de todos. En estos ensayos hemos podido confirmar estos pronósticos, ya que el rendimiento ha sido mejor que el esperado. Esto nos incentiva para trabajar más con vistas a nuestra futura incursión en la Fórmula Uno".

UN CALENDARIO PARA RESISTENTES - Es el anunciado hace pocos días y que comprende las competencias a realizarse este año por el Campeonato Mundial de Motociclismo, en su versión Resistencia. El programa de carreras con sus fechas y escenario es el siguiente: 14-15/4, Veinticuatro Horas de Le Mans; 2/5, Seis Horas de Silverstone; 12/6, Ocho Horas de Nürburgring; 19/6, Mil Kilómetros de Zeltweg; 9-10/7, Veinticuatro Horas de Montjuich; 31/7, Ocho Horas de Suzuka; 20-21/8, Veinti-

NUEVO "BUNKER" DE FERRARI

Ferrari quiere guardar bien sus secretos, y esto no es una simple frase sino una tangible realidad, que ha quedado demostrada recientemente con la inauguración de un moderno "bunker", destinado al trabajo de su personal en las tareas de producción y experimentación de las máquinas de Fórmula Uno. Obviamente, el flamante edificio se halla ubicado en Maranello, y su inexpugnabilidad llega al punto de que para penetrar en el mismo será necesario disponer de una identificación magnética personalizada, luego de lo cual los visitantes deberán superar un completo sistema de control.

El nuevo "bunker" de Ferrari posee una extensión de siete mil metros cuadrados y la forma de su construcción se asemeja a la de una "ele"... Con su inauguración, la gente del legendario equipo italiano intenta ganar un poco más de tranquilidad y privacidad en su permanente lucha por ser los mejores dentro del exigente mundo de la Fórmula Uno.

cuatro Horas de Lieja, y 25/9, Mil Kilómetros de Mugello. A preparar las motos, muchachos...

LAS MUJERES QUIEREN CORRER ...Carreras, lógicamente, y así parece demostrarlo la interesante cantidad de tripulaciones femeninas que se han inscripto para el inminente Rally de Montecarlo. Suman nada menos que diez las parejas anotadas, obviando a la consagrada Mouton-Pons, y todas ellas intervendrán asimismo en la tradicional Copa de Damas. La elevada presencia femenina ha sido estimulada en gran medida, por una idea de la firma Alfa Romeo, que ha puesto a disposición de las mejores pilotos de cinco países (Francia, Italia, Bélgica, Inglaterra y Alemania) sendos Alfasud TI con su respectiva atención mecánica. Entre las beneficiarias de tal regalia se encuentran Isabelle Bignardi, campeona de Italia, Anne Baverex, titular francesa de Montaña en Fórmula 2, y Louise Aitken, campeona inglesa de Rally. Suerte, chicas...

ANTHONY COLIN
BRUCE CHAPMAN

TODOS LOS MITOS, EL MITO

Convengamos una cosa: Chapman no inventó (casi) nada... Sin embargo, perfeccionó casi todas las soluciones novedosas del auto de carrera, hasta límites insospechados. Lo que le valió, eso sí, ser el constructor más imitado y el innovador más grande de la historia de este deporte

por Ronald Hansen



Toda la confianza del creador en este gesto. Chapman posa en un JPS-11. Tampoco era raro verlo en medio de boxes bulllicosos, pero absolutamente concentrado (arriba).

Colin Chapman ya era mito en vida, de modo que lo va a ser mucho más ahora que murió. Como dijera alguien, si Menotti hubiera muerto después del '78, sería "Gardel"; Chapman no tuvo ese postrer triunfo como para retirarse de la vida con los laureles en la mano, pero

tampoco le hacía falta. Demasiado hizo durante sus años activos como el más grande innovador de la historia del automovilismo de Grand Prix.

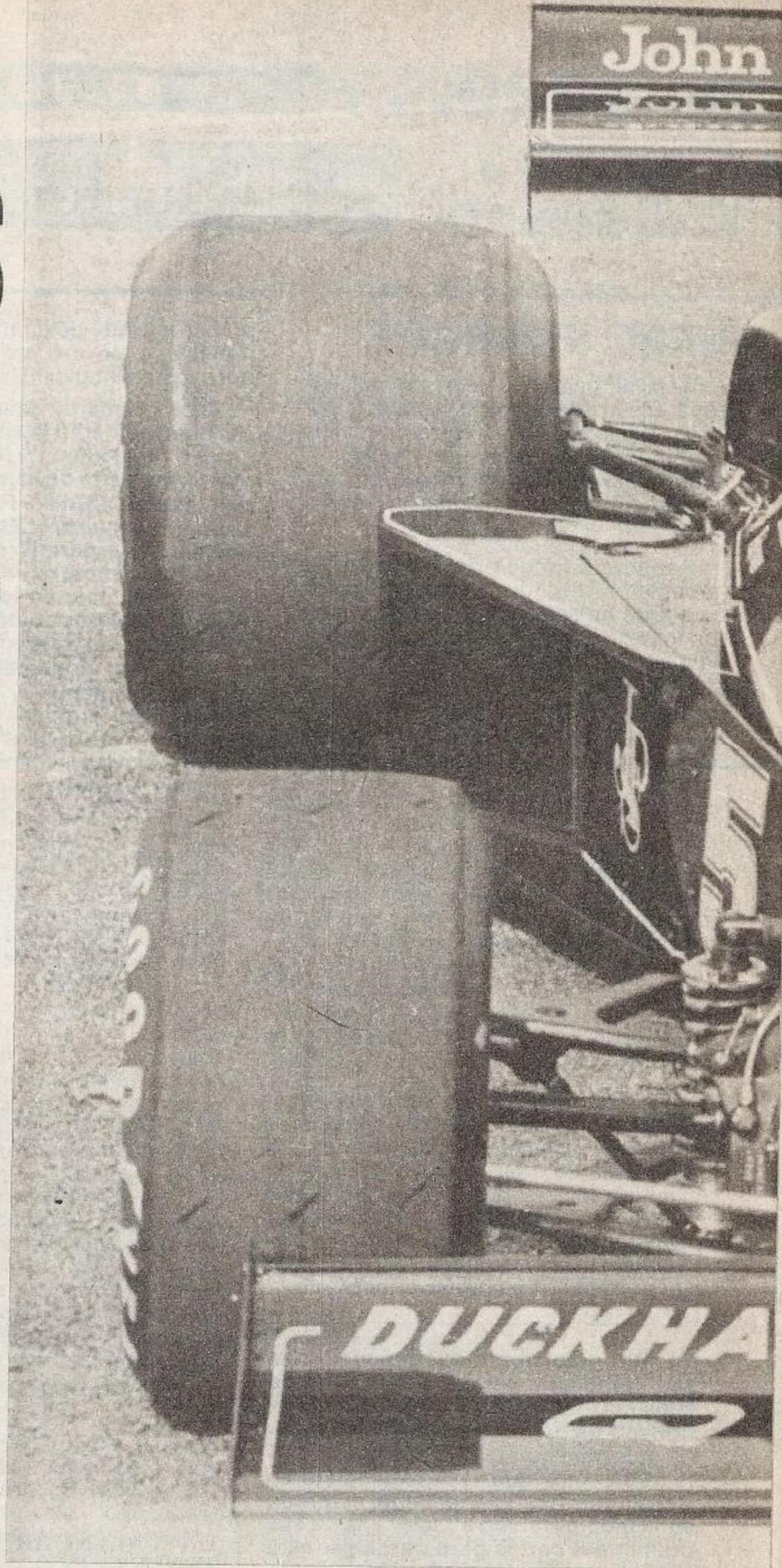
Y, sin embargo, Chapman no lo inventó todo. Hay quienes suponen que del De Dion Bouton de un cilindro y di-

rección a manubrio se saltó directamente al Lotus 79 de Chapman...

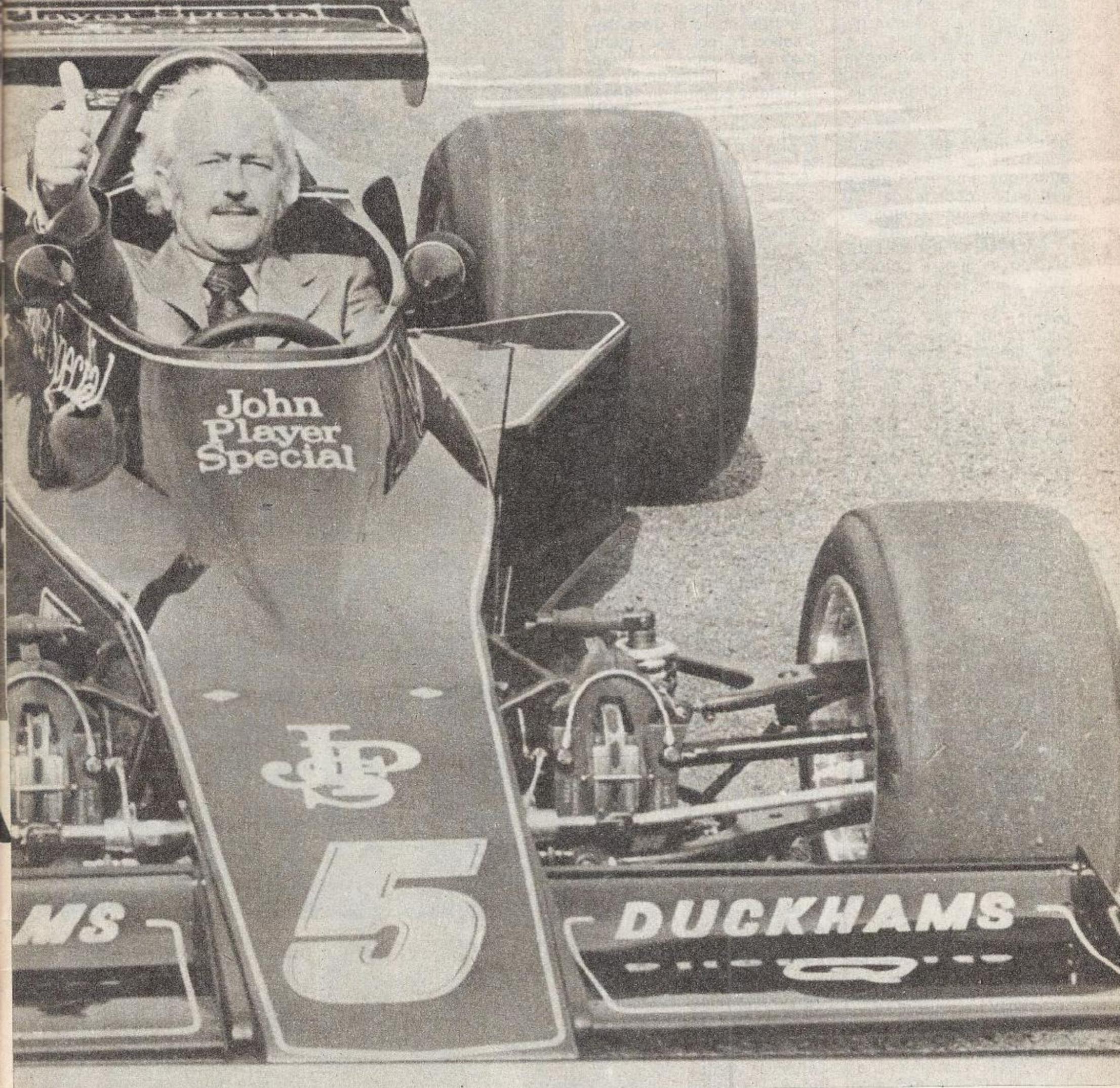
Pero cualquier ingeniero sabe que en la gestación final de un producto el desarrollo es tanto o más importante que el concepto original. Un desapasionado examen de la historia reciente

nos muestra que Chapman inventó poco y nada, pero supo llevar hasta el paroxismo los inventos generados por otras personas.

Chapman no inventó, por ejemplo, el auto de carrera de motor atrás. Ya en 1923, en Monza corrieron dos Benz de motor atrás; salvan-



Player Special



do las distancias, eran completamente identificables con los primeros autos de carrera de motor atrás de la actualidad, antes del surgimiento de los alerones y sus sucedáneos aerodinámicos.

En el período 1934-39 corrió con marcado éxito el **Auto Unión** alemán, que fue

el único contrincante serio de Mercedes Benz en esa época verdaderamente de oro del automovillismo. En los finales de la década del '30 se desarrolló, aunque nunca corrió, el **Alfa Romeo 512** de 1.500 cm³ con motor atrás; después de la guerra surgen varios proyectos, incluyendo

el **Cisitalia-Autoar** de 1.500 y motor atrás, que era algo así como el sucesor "en chico" de los Auto Unión. Por una serie de circunstancias algo largas de explicar, ese coche estuvo muchos años en nuestro país antes de regresar a Alemania. Virtualmente nunca corrió (practicó para

una carrera en Buenos Aires, pero no largó) pero, de todos modos, existió y tenía el motor atrás.

Sin embargo, estamos hablando de generaciones distintas. La verdad es que después de la Segunda Guerra Mundial, cuando el automovillismo se reinicia, al prin-

cipio no participa ningún auto con motor atrás. Y Don Enzo Ferrari demuestra que su retórica es superior a su visión de futuro, cuando pontifica que "poner el motor atrás, es como poner el carro adelante del caballo".

Hay que hablar, entonces de una nueva generación de autos de carrera de motor atrás, que empieza a aparecer en la década del '50. ¿"Inventada" por Chapman? No, de ninguna manera.

En 1946, Inglaterra había ganado la guerra pero, de estar ahí, nadie lo hubiera pensado. Había racionamiento de todo, desde el combustible hasta los mismos alimentos. Sin embargo, era enorme la vocación de correr en algún tipo de automóvil, por estrafalarlo que fuera. Así surge de pronto la llamada "fórmula tres". Venía a ser casi lo que muchos años después se llamaría "kart": un microbólide de carrera de solamente 500 cm³, pero —a diferencia del posterior "kart"— con suspensión y carrocería.

Fue entonces cuando a John Cooper, entusiasta dueño de un garaje en Surrey, al sur de Londres, se le ocurrió crear un autito de carrera con motor J.A.P. de 500 cm³ ubicado atrás del conductor. Con ello se evitaba la complicación de una transmisión "convencional" o de tracción a las ruedas delanteras (que en esa época no estaba tan desarrollada como lo está ahora). Los Cooper 500 empezaron a pulular en los circuitos del mundo, pronto tuvieron imitadores de otras marcas y poco a poco el concepto de motor atrás, aunque fuera en cilindradas muy pequeñas, comenzó a generalizarse.

De ahí empieza la carrera ascendente (y hasta entonces nadie sabe nada de ningún Colin Chapman). John Cooper se va acercando a los coches de carrera "de veras" cuando alarga el chasis de un 500 y le instala un motor J.A.P. de dos cilindros en V y 1.100 cm³. El pequeño arácnido tiene una performance descabellada en circuitos lentos, aunque tiende a romperse más veces que a llegar a la meta. De todos modos comienza la verdadera carrera ascendente del auto de competición de motor atrás. Porque con el tiempo,

Cooper sofisticaba el principio usando motores de cuatro cilindros, como el Coventry-Climax. Y con esa planta motriz, es Cooper y no Chapman quien marca un hito en la historia cuando en 1958 el Cooper de Stirling Moss gana, aquí en Buenos Aires, la primera carrera importante de posguerra capturada por un auto con motor atrás.

Previamente, fue John Cooper y no Colin Chapman el que hizo los primeros pinitos con autos de carrera más o menos "convencionales" (es decir, multicilíndricos enfriados a agua) en los años 50. Cuando Moss ganó el Gran Premio de la República Argentina, en 1958, Chapman aún hacía autos de carrera de motor adelante.

Prácticamente todos los autos de carrera de la época del motor atrás tienen y han tenido suspensiones que son adaptaciones más o menos exóticas del principio del paralelogramo deformable.

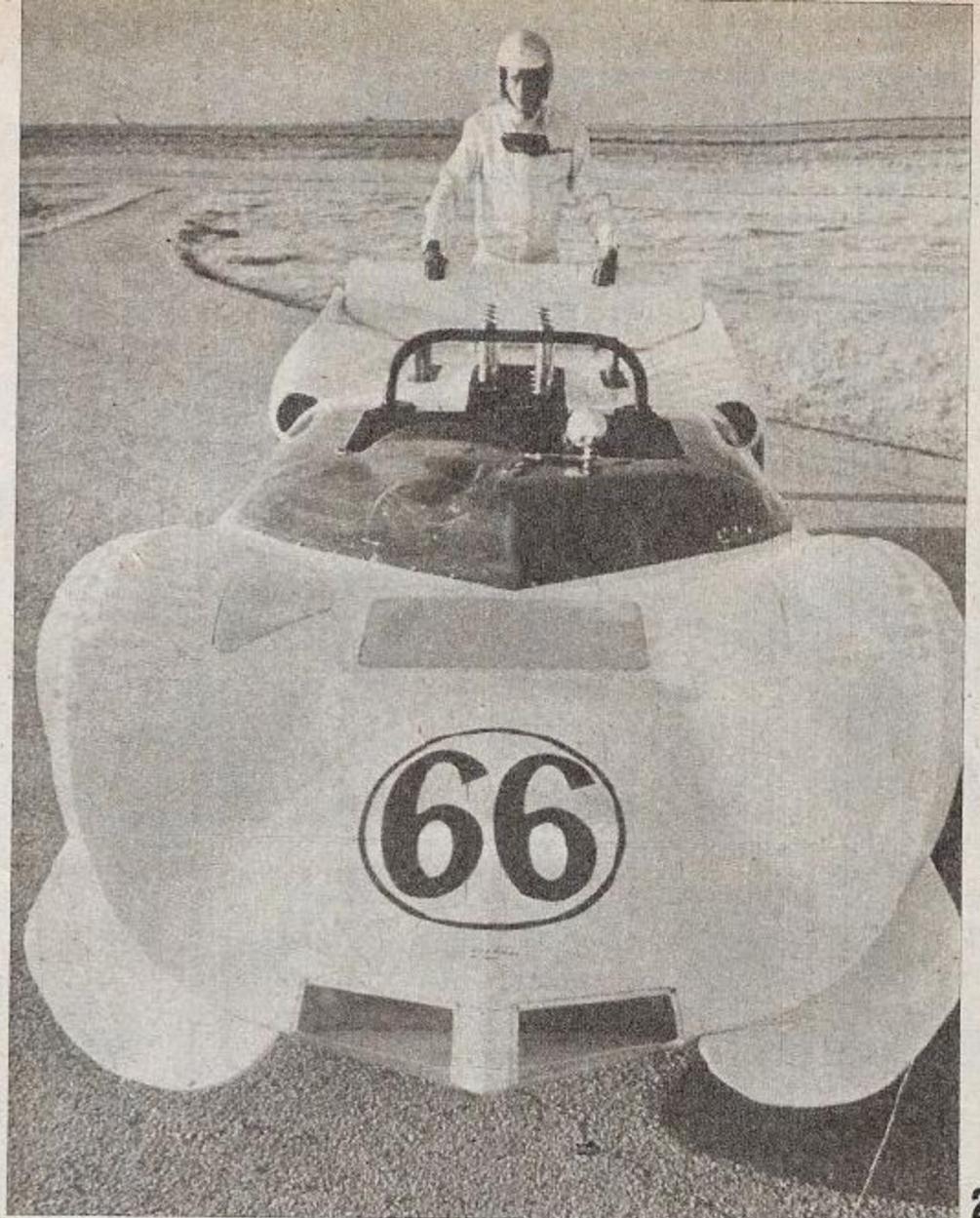
Tampoco esto lo inventó Chapman. Volvemos a John Cooper: tuvo la idea, que la historia definiría como genial, de usar en su primer Fórmula Tres de 500 cm³, dos trenes delanteros, uno adelante y otro atrás, de Fiat Topolino. Era un paralelogramo deformable bastante clásico con una ballesta transversal. Poco después, de la ballesta se pasaría al resorte espiral, y desde ese entonces, todo lo que ha venido luego ha sido un perfeccionamiento de la idea básica.

A todo esto, el lector con perspectiva histórica, adquirida o "vivida", dirá: "Sí, bueno, pero Chapman perfeccionó..."

Por supuesto. A eso vamos.

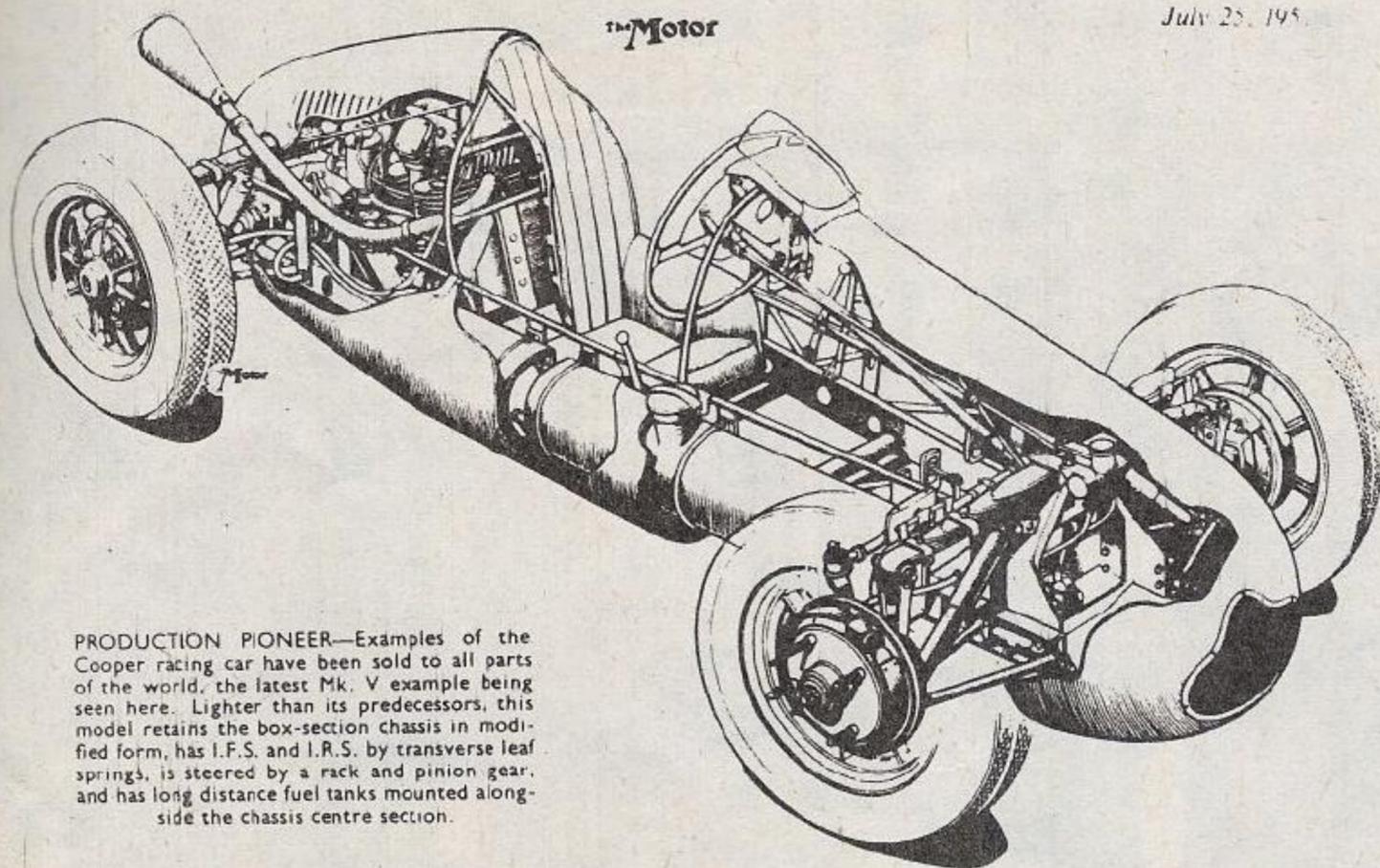
Un verdadero "invento" de Chapman es el sistema de usar el semieje de tracción y el portamazas como uno de los elementos del paralelogramo deformable. Esto aparece en el primer Lotus de motor atrás que debuta, también en Buenos Aires, en 1959.

Pero no es Chapman el verdadero "inventor" de la idea de usar el motor como parte del chasis. En la época de los "cuadrados" coexistían dos, digamos, aspectos: 1) los chasis eran flexibles y se torcían bajo aceleración y frenado; 2) la técnica de montar el motor sobre "pa-



2





PRODUCTION PIONEER—Examples of the Cooper racing car have been sold to all parts of the world, the latest Mk. V example being seen here. Lighter than its predecessors, this model retains the box-section chassis in modified form, has I.F.S. and I.R.S. by transverse leaf springs, is steered by a rack and pinion gear, and has long distance fuel tanks mounted alongside the chassis centre section.

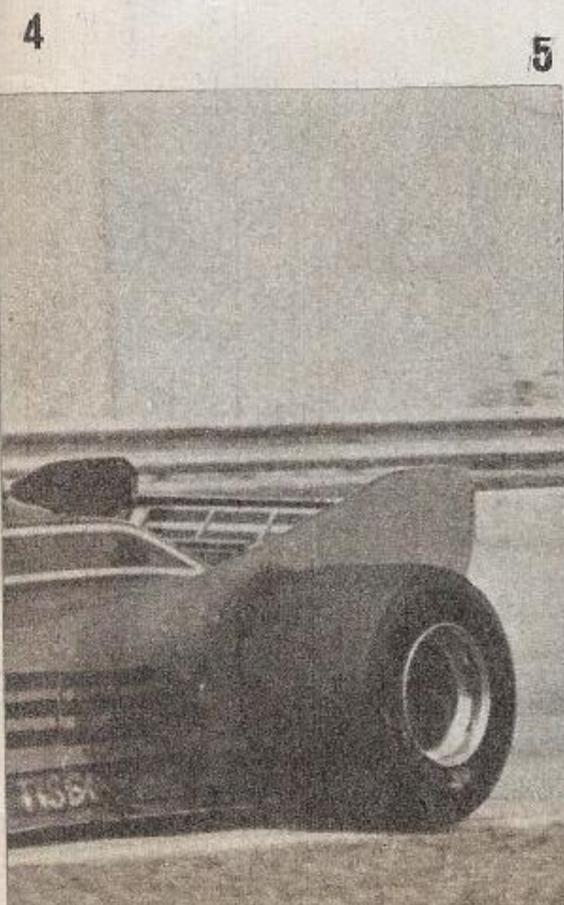
tas" flexibles estaba en su infancia. Entonces, el motor se abulonaba directo al chasis reforzando a éste a la vez que se evitaba que motor y chasis se separaran con las vibraciones.

Lo que sí hizo Chapman fue diseñar un sistema en el cual el motor era chasis o estructura y sobre el cual se armaba directamente el tren trasero, por el ello con Keith Duckworth planificaron la incorporación del DFV como elemento portante independiente.

Luego, más o menos después de la guerra, no solamente se hacen más sólidos los chasis sino que aparece la construcción portante (por cierto, iniciada mucho antes de la guerra pero popularizada después) y paralelamente se desarrollan "patas" de motor flexibles que nos permiten lograr con cuatro cilindros la suavidad de marcha antes reservada a los de seis y ocho cilindros.

Si buscamos un antece-

Fotos: 2-3-4-5-6: Arriba, izquierda, el Chaparral de Jim Hall y sus primitivos alerones. En él se inspiró Chapman para redondear sus conceptos aerodinámicos. Arriba, derecha el Cooper-JAP de F-3, punto de partida para los monoplazas modernos de motor trasero y, obviamente, los Lotus. Izquierda: Uno de sus fracasos: el Lotus 80. Abajo, la defensa del efecto-suelo llevada hasta la "exageración": el Lotus 88 "doble chasis" que fuera prohibido. Derecha, la manía de Chapman: observar para mejorar...



4

5

6

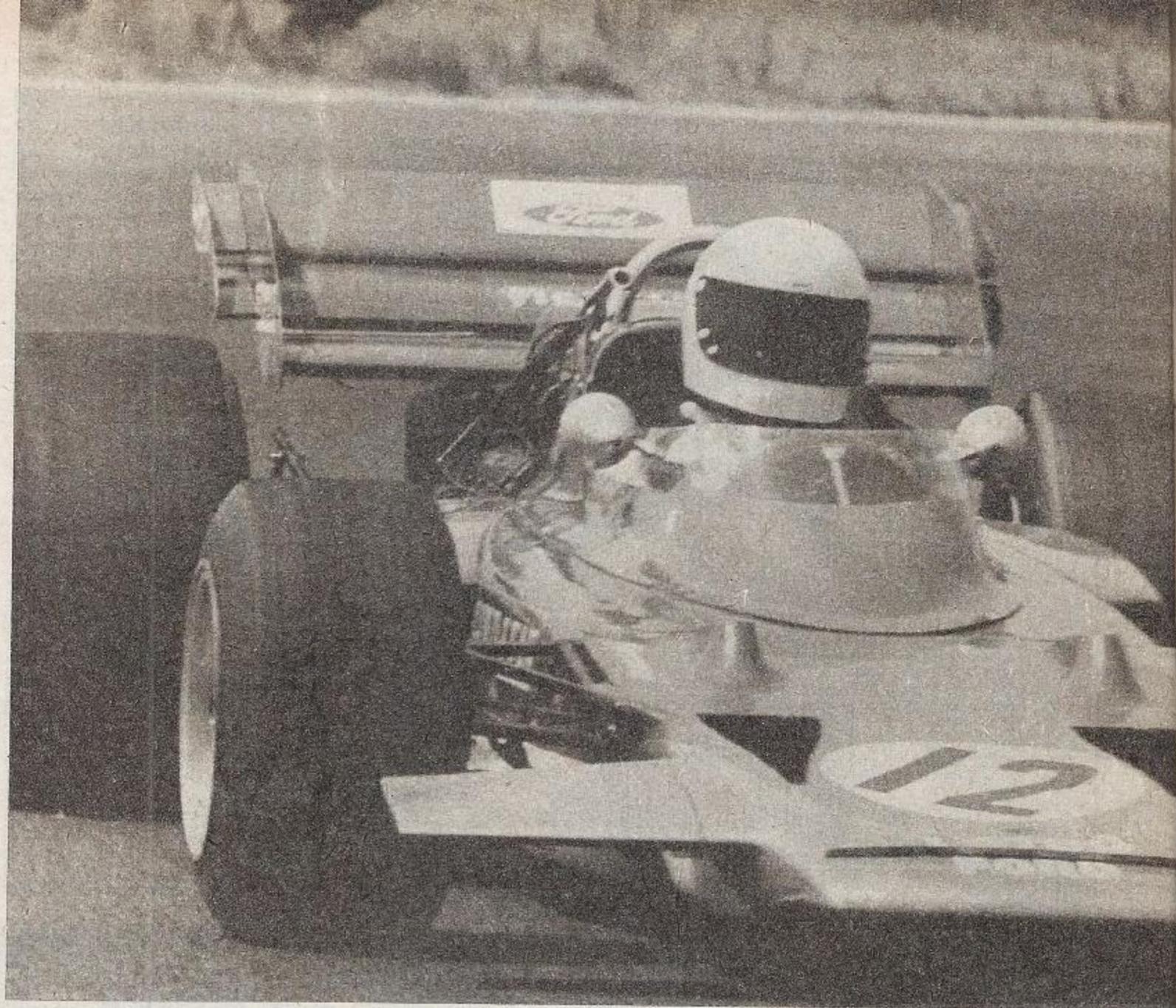
dente en autos de carrera, el cuasimitológico argentino-italiano **Alejandro de Tomaso**, concibió alrededor del 55 (más o menos) un auto de carrera cuya parte frontal era una especie de media caña portante, abulonada a motor. Las ruedas traseras, si mal no recuerdo, estaban de algún modo acunadas entre el motor y el monocasco con un brazo corto y otro largo de suspensión. El auto no fue desarrollado por falta de fondos pero es un hito importante en el diseño.

Chapman inventa el "efecto suelo", sí, pero no fue el primero en usar la aerodinamia y las **superficies alares** no para levantar vuelo sino, al contrario, para "pegar" el coche al piso. Como oportunamente señalara Federico Kirbus en CORSA, los alerones frontales o "bigotes" aparecen ya en 1928 con un coche para records, con motor de cohete, diseñado por **Fritz von Opel**, y en 1938 en otro coche para record con tracción convencional, el **Mercedes T80**, que nunca corrió porque se lo impidió la guerra.

El alerón trasero, de incidencia variable, tampoco es un "invento" de Colin Chapman. De algún modo aparece en los coches sport **Mercedes Benz** 3 litros que se presentaron para competir en la carrera de **Le Mans de 1955**. Eran como "falsas tapas de baúl" que se levantaban para ayudar a frenar al final de la recta (recuérdese que recién se empezaba con los frenos de disco, que en esa época eran privativos de dos o tres marcas solamente). De todos modos, no se usaron en carrera.

Pero en los años de la década del 60 sí aparece el sport/carrera **Chaparral** de **Jim Hall**. Aquí sí que vemos un verdadero alerón de incidencia variable montado sobre parantes. Incidencia variable, porque lo que se gana en **downforce** (empuje hacia abajo, "pegando" el auto al piso) se pierde en mayor resistencia aerodinámica. Entonces, "aleronazo" en las curvas y a "navegar en bandera" en las rectas.

Y, por supuesto, no todo el desarrollo del auto de carrera en los últimos años se debe a chasis y planos aerodinámicos. Se logra un avance fenomenal con la apari-



Fotos 7-8: Arriba: Una de las creaciones más importantes del genial constructor fue sin dudas el Lotus 72. Incorporaba gran cantidad de soluciones ya probadas pero nunca combinadas en un sólo modelo. Abajo: Chapman (con Depallier ante el Ligier, en la foto) seguía el desarrollo de sus autos celosamente e incluso discutía las soluciones a realizarse, con sus colaboradores. Capacidad de trabajo e imaginación fueron sus mejores argumentos...





ción de las primeras gomas "superanchas" en las cuales Chapman no interviene, excepto en lo que sea "afinar", con singular maestría, los autos nuevos a las gomas nuevas. Por otra parte, cada vez generan más potencia los motores, pero Chapman no es un desarrollista de motor.

En cambio es Chapman, con ese golpe de vista que caracteriza a los genios, quien concibe la idea de hacer que todo el auto sea un ala que empuja negativamente, vale decir, hacia abajo. Es Chapman el que toma las ideas que a veces se les han ocurrido a otros y que, pacientemente, las lleva a eficiencias inauditas. Es Chapman a quien, en definitiva, "hay que seguir".

Chapman también tiene sus fracasos. Intenta hacer funcionar la transmisión semiautomática, ya probada exitosamente con los ya citados Chaparral; también después de la guerra había habido autos de carrera, por ejemplo E.R.A y Delahaya, con cajas, digamos, "no convencionales". El Delahaya te-

nia la caja Cotal, en la que los cambios de marcha se hacían con la punta de los dedos y no era necesario usar el embrague en la marcha, y el E.R.A tenía la preselectiva Wilson, en la cual el cambio se "pedía" con el preselector y se "enganchaba" dándole una patada al embrague, vale decir, si venías en cuarta y había que poner tercera para la curva, "pedías" la "terza" en la recta, y cuando llegabas al lugar del hecho pisabas el embrague y el cambio se ponía solo. Muy británico, pero había limitaciones mecánicas y algunos "ERAístas" terminaron usando cajas convencionales. Chapman inventó un sistema extraño, mezcla de caja mecánica y automática, pero no caminó. También es menester decir que en los últimos tiempos los Lotus no eran precisamente las máquinas de punta. El mito también tuvo sus caídas a tierra.

Pero, sin embargo, a través de todo este tiempo, el auto de carrera del 60 a esta parte, se "llama" Colin Chapman. Su único "gran invento" fue el coche alar, pero su trabajo de detalle refinando

conceptos es gigantesco.

Durante años, todos los diseñadores y jefes de equipo miran nerviosamente a ver qué es lo que va a hacer Chapman ahora... Toma el concepto de auto de motor atrás de Cooper y lo refina en forma instantánea. El original paralelogramo deformable de las suspensiones Fiat de Cooper, sobrevive pero refinado hasta la exasperación. Del sencillo alerón nace el auto-ala. Trabaja incansablemente sobre las gomas anchas logrando resultados que ni los mismos ingenieros de Goodyear y Firestone habrían soñado.

Si Chapman no hubiera existido, posiblemente no tendríamos el auto alar pero sí tendríamos el motor atrás, la suspensión de paralelogramo, las superficies aerodinámicas, las gomas anchas, los motores más potentes, los turbo...

Pero un auto que hoy, en un circuito imaginario cualquiera, hace 1.15, si no hubiera vivido Chapman, estaría, tal vez, haciendo 1.20.

Esos cinco segundos son, para Colin Chapman, acaso, el mejor epitafio.

¡INTRIGUESE!

LUNES
A VIERNES 21 Hs.

**LAS CALLES DE
SAN FRANCISCO**

El teniente Stone y su joven ayudante Steve. Dos hombres justos y un único escenario. Las calles de San Francisco. Una aventura que diariamente le ofrece Canal 2. Verlo, siempre es programa.

ENCANAL 2





NOVEDADES Y DEFINICIONES TRAS LA REUNION DE LA CODASUR CALENDARIO Y REGLAME

En la sede del Automóvil Club Argentino, durante los días 17 y 18 de diciembre pasado, se reunió la asamblea de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR). Se trataron entre los temas prioritarios, los reglamentos técnico y deportivo de la categoría Fórmula Dos CODASUR. Con respecto al primero de ellos, se designó una comisión que lo confeccionó y dio a conocer al periodismo días pasados. Por una razón de espacio lo publicaremos completo próximamente tal como hacemos más abajo con el que rige el aspecto deportivo general. Se aprobó, además, el siguiente calendario para 1983:

27 de febrero Uruguay (P. del Este); 3 de abril, Chile (Las Vizcachas); 10 de abril, Argentina (San Juan); 8 de mayo, Argentina (a designar); 19 de junio, Brasil (San Pablo); 26 de junio, Brasil (Goiania); 31 de julio, Uruguay (El Pinar); 18 de setiembre, Brasil (Tarumá); 25 de setiembre, Brasil (Cascabel); 23 de octubre, Argentina (Bahía Blanca); 6 de noviembre, Chile (a designar); 20 de noviembre, Venezuela (a designar); 18 de diciembre, Argentina (Buenos Aires).

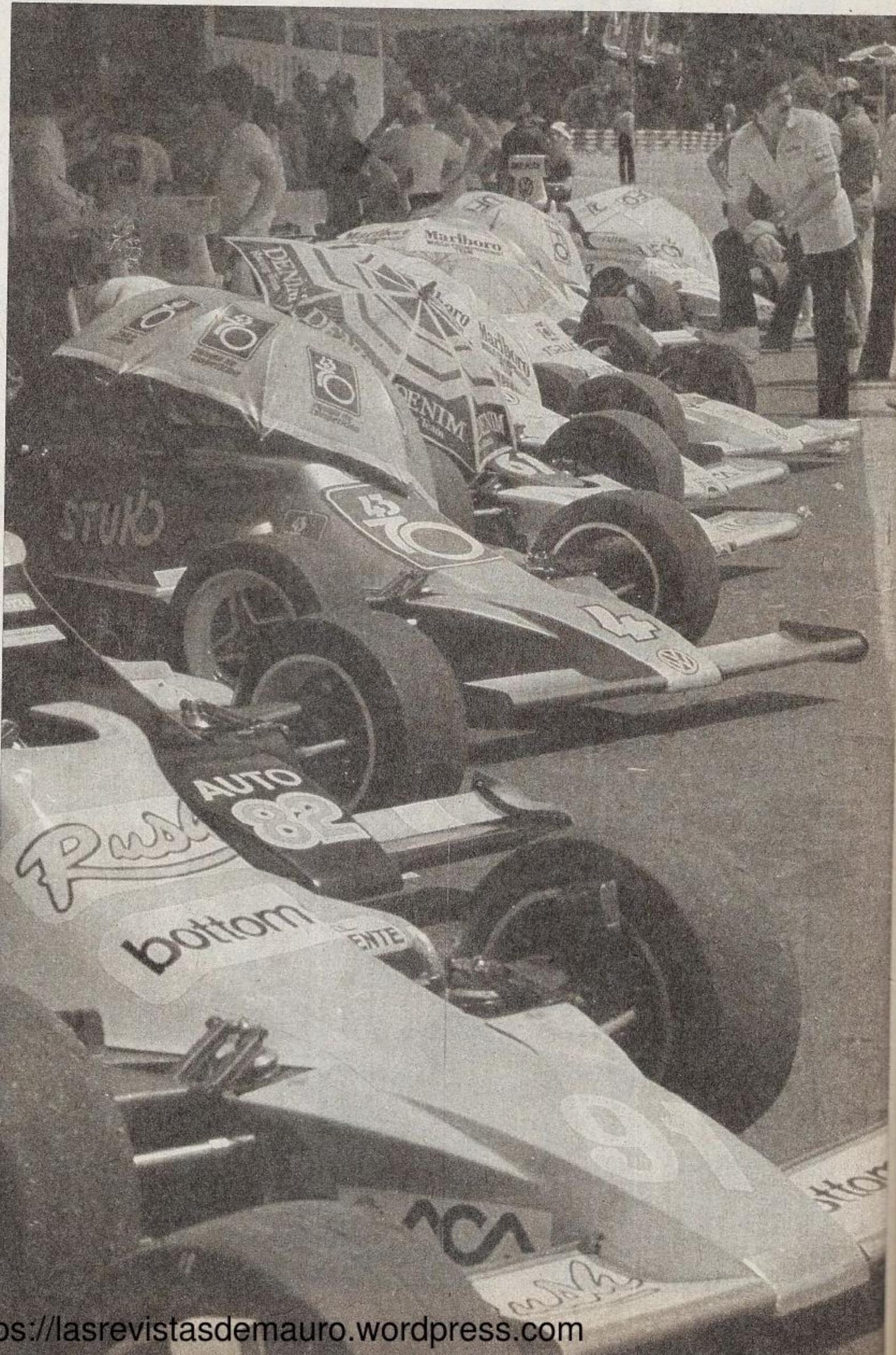
REGLAMENTACIONES PARA EL CAMPEONATO CODASUR 1983

1. REGLAMENTACIONES:

Serán de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por CODASUR, las contenidas en la CDI y las aquí detalladas.

2. PRIMER CAMPEONATO CODASUR 1983:

Estará compuesto por un mínimo de seis pruebas y un máximo de catorce, incluidas en calendario aprobado por CODASUR.



REGlamento PARA LA F-2 SUDAMERICANA

3. VEHICULOS ADMITIDOS:

Todos los monoplazas que se hallen en un todo encuadrados en el Reglamento Técnico de la Fórmula 2 CODASUR, aprobados por la Confederación Sudamericana. Con carácter de excepción la CODASUR podrá autorizar la participación por invitación de algunos monoplazas que no se ajusten totalmente a esas reglamentaciones. Estos vehículos participarán únicamente por los premios que les correspondan por la clasificación, pero sus pilotos no recibirán puntos para el Campeonato Sudamericano, asignándose los mismos a los pilotos que les siguen en el orden clasificatorio.

4. NUMERO DE PARTICIPANTES:

Para que una prueba otorgue puntaje para el Campeonato Sudamericano, en la prueba final de cada competencia deberá largar un mínimo de 12 automóviles de la categoría, salvo expresa autorización del Colegio de Comisarios de CODASUR.

5. PUNTAJE:

Se mantendrá la asignación de la siguiente escala: 9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1. puntos del 1º al 6º clasificados.

6. MAXIMO NUMERO DE CLASIFICACIONES VALIDAS:

Para el campeonato de 1983 solamente serán tenidas en cuenta las mejores clasificaciones obtenidas por los pilotos de acuerdo con el siguiente detalle:

6 a 10 pruebas disputadas, el total menos 1.

11 a 14 pruebas disputadas, el total menos 2.

7. CARACTERISTICAS DE LAS PRUEBAS:

Salvo excepciones autorizadas por CODASUR, todas

las pruebas de este Campeonato deberán ser organizadas con las siguientes características.

ENTRENAMIENTOS:

Se deberá prever una sesión de entrenamientos de por lo menos noventa minutos (90) la antevíspera de la Prueba Final. El circuito deberá estar habilitado con todos los operativos de Seguridad y Sanidad aprobados por CODASUR.

CLASIFICACIONES:

La víspera del día de la Prueba Final se harán como mínimos dos tandas clasificatorias cronometradas, de no menos de treinta minutos (30') cada una, separadas entre sí por lo menos una hora. De los tiempos computados en esas tandas, se obtendrá el ordenamiento de largada para la Prueba Final.

ENTRENAMIENTO PREVIO:

El mismo día de la Prueba Final se deberá prever un período de entrenamiento, sin toma de tiempos, de por lo menos veinte minutos (20') y con una antelación mínima de dos horas con respecto al horario previsto para la largada de la Prueba Final.

PRUEBA FINAL:

Es la que determina el ganador de la categoría y a cuya clasificación se le asigna el puntaje válido para el Campeonato CODASUR de Fórmula 2. La Prueba Final deberá tener un recorrido mínimo de 95 kilómetros y un máximo de 105 km para que otorgue puntaje. La Prueba Final deberá ser precedida obligatoriamente por un vuelta previa a la largada. El podio será obligatorio para los seis (6) primeros clasificados en la Prueba Final, a quienes se entregarán trofeo y corona de laureles.

8. LICENCIAS:

Para tener derecho a recibir puntos por el Campeon-

to Sudamericano, los pilotos deberán poseer licencia nacional de su país, extendida por quien ostente el Poder Deportivo Internacional cedido por la FIA.

9. NUMERACION DE LOS AUTOMOVILES:

Los Concurrentes y Pilotos son directamente responsables de que la numeración identificatoria asignada sea de las dimensiones y características lo suficientemente adecuadas para permitir su correcta visualización sin crear confusiones o dudas. El Colegio de Comisarios Deportivos podrá impedir la clasificación de un vehículo que no se ajuste a estas características.

10. CAMBIOS DE VEHICULOS Y DE PILOTOS:

Un mismo Concurrente podrá, por razones de fuerza mayor, con anuencia del Colegio de Comisarios Deportivos, proceder al reemplazo total de un vehículo por otro de la misma categoría, o reemplazar a un piloto por su suplente, antes de las series o de la competencia de fondo, siempre que se hayan reunido las siguientes formalidades previas:

- Que el concurrente haya inscripto reglamentariamente los vehículos con sus correspondientes pilotos, titular y suplente.
- Que los vehículos hayan sido verificados previamente, dentro de los horarios previstos.
- Que los pilotos hayan realizado las pruebas de clasificación con alguno de los vehículos del mismo concurrente y que las autoridades de la prueba estén perfectamente avisadas de estos cambios. En todos los casos el vehículo debe estar identificado con el número que tiene asignado el piloto que lo conduce.
- Que el máximo de auto-

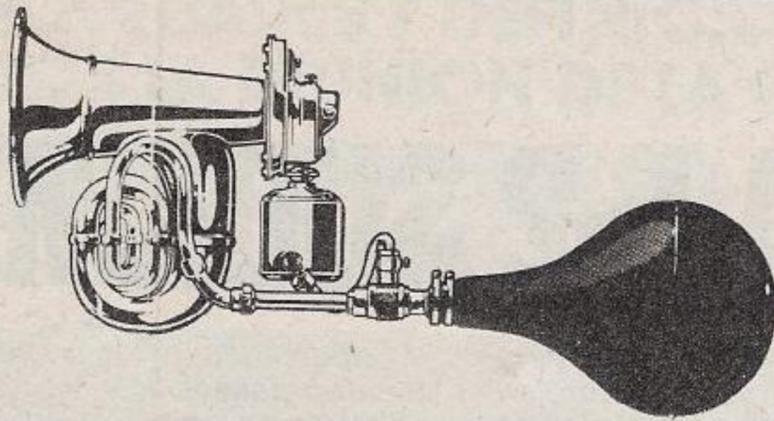
móviles habilitados para participar en esa competencia sea igual o mayor al número de inscriptos y que por lo tanto el reemplazo propuesto no implique la eliminación de otro competidor.

- A los efectos de su ubicación en la grilla de largada, el vehículo será ordenado en el lugar que le corresponda por los tiempos de clasificación obtenidos por el piloto que efectivamente va a conducirlo, quedando por lo tanto vacante el lugar que le correspondería al piloto sustituido.
- El Colegio de Comisarios Deportivos podrá exigir al concurrente la presentación, en la verificación final, del o de los vehículos reemplazados para comprobar el cumplimiento de las reglamentaciones técnicas vigentes. La negativa a presentar estos vehículos o el no cumplimiento de los mismos con los Reglamentos, implicaría la desclasificación del o de los pilotos inscriptos por el concurrente, sin perjuicio de mayores sanciones que pudiesen corresponder.

II - GARANTIA DE PARTICIPACION EN LA PRUEBA:

- Habrà una lista de 18 pilotos ranqueados que tendrán asegurada su participación en la competencia.
- Cada país dentro de esta lista tendrá asegurada la participación de un (1) piloto como mínimo.
- Cada país organizador de las competencias tendrá asegurada la participación de un mínimo de tres (3) pilotos locales que hayan obtenido los mejores tiempos en las pruebas clasificatorias oficiales.

Toquecitos de BOCINA



GOL EN CONTRA — Los organizadores del **Torneo Nocturno de Turismo Carretera para Pilotos no Ganadores** resolvieron postergar la realización de la cuarta edición de dicho Campeonato consuelo. En principio se había designado a los sábados 22 y 29 de enero como fecha de realización, pero al comprobar que en dichas fechas se llevarán a cabo partidos por el Campeonato Nacional de fútbol, optaron por diferir la realización de sus competencias para los días **12 y 19 de febrero**. La medida se adoptó para no superponer su actividad con los partidos finales de la AFA. La confirmación de las nuevas fechas está supeditada a la autorización para utilizar el Autódromo Municipal en las fechas propuestas. Al finalizar la semana anterior se comentaba que la Municipalidad había ofrecido los sábados **5 y 19** para concretar las pruebas de la ACTC.

NUEVOS HORIZONTES — En el curso de la corriente semana definirá su situación con Ford en F-2 el piloto **Guillermo Kissling**. En principio "Willy" tiene pensado continuar con la marca del óvalo, pero los cambios de orientación financiera en la **Comisión de Concesionarios Ford** podrían determinar una búsqueda de nuevos horizontes. Kissling, realizando un gran esfuerzo económico particular, llevó a cabo en 1982 el desarrollo de un motor **Taurus**, pero en 1983 no podrá continuar representando a la marca si no recibe algún tipo de apoyo de los concesionarios de la misma. Un eventual cambio de marca no está totalmente descartado por el ingeniero-piloto-preparador.

LAMENTABLE DESENLACE — El miércoles 29 de diciembre falleció en el Hospital Italiano, el piloto de la categoría midget **Juan Daguerre**, quien se había accidentado en la pista de Nueva Chicago en el mes de noviembre. Daguerre que era casado, y tenía un hijo de pocos meses de edad, murió sin haber recobrado el conocimiento, a pesar de las dos intervenciones quirúrgicas a las que fue sometido por el equipo de

neurocirugía que encabeza el doctor Raúl Matera. Como adhesión al duelo que afectó a toda la familia midgista, no se realizó la reunión deportiva prevista para el sábado 1º de enero en la pista de Mataderos.

PARA TODO EL PAIS — El pasado martes 4 de enero reasumió sus funciones como **Jefe de Prensa de la Asociación Corredores Turismo Carretera, Pedro Heredia**, el periodista que habla para "los amigos del automovilismo de todo el país..." Heredia estuvo ausente de su oficina instalada en la sede de la ACTC, durante cinco meses, como consecuencia de una fractura que le afectó su pierna derecha. Totalmente recuperado, se reencontró con su tarea, para beneficio de la difusión de la actividad de la Asociación.

"LA FELIZ" SIN EL C.A.P — Tal cual adelantáramos en el número anterior, no se podrá concretar en el **Autódromo de Mar del Plata**, la primera competencia del año por el **Club Argentino de Pilotos**. Los organizadores no pudieron finalizar a tiempo los trabajos de repavimentación que debían realizarse en la pista del autódromo marplatense, por lo tanto fue anulada la carrera para una próxima oportunidad. En su defecto, el CAP concretará en el Autódromo Juan Manuel Fangio de **Balcarce, el 20 de febrero**, la carrera inaugural de su temporada 1983. Existe, sin embargo, una alternativa para que la categoría monomarca se presente en "La Feliz", más exactamente en un trazado sobre la enorme playa de estacionamiento del balneario de **Punta Mogotes, el 6 de marzo** próximo. La Municipalidad de General Pueyrredón está sumamente interesada en concretar la carrera como broche de oro de la temporada veraniega del corriente año.

REGALO DE REYES — El jueves 6 de enero llegó al local comercial de don **Martín Bazet** la primera máquina del equipo de competición que en 1983

representará a la firma en el **Campeonato de Turismo de Carretera** fiscalizado por al ACTC. Se trata del auto que perteneció a **Emilio Satriano**, un **Chevrolet**, que asombró en 1982 ganando tres carreras consecutivas y que peleó el título de **Campeón Argentino** hasta las últimas carreras. Como es sabido, Bazet pretende formar un equipo donde estén representadas todas las marcas que participan de la categoría, o sea: **Chevrolet, Ford, Dodge y Torino**. Los **Reyes Magos** no solamente se acordaron de **Martín Bazet**, también le dejaron a **Juan Carlos Vázquez** una butaca en sus "zapaticos", ya que fue designado como piloto oficial de Chevrolet en el flamante y poderoso equipo de competición. De esta manera el ex piloto del Dodge de Roque Mogarelli, que intentó correr en 1982 con el Chevrolet de **Osvaldo Cortti**, encuentra un lugar en un equipo de primera línea que le permitirá mostrar sus innegables condiciones.

¿SUPER RENAULT?! — Hace unos meses comentamos la iniciativa de un grupo de constructores y preparadores que intentaban reglamentar una nueva categoría para cubrir la vacante nacional que iba a dejar la **Fórmula Dos** que se transformó en categoría Sudamericana. Si bien muy poco se volvió a comentar sobre el particular, parece que ahora el plan volvió a tomar fuerza y un núcleo de corredores estaría trabajando para instituir la **Fórmula Super Renault**, una especialidad parecida a la F-Renault (que comenzará a utilizar los motores 1.400 de Renault sin ningún tipo de preparación), pero con motores especialmente desarrollados para alcanzar una potencia estimada en **140 HP**. En un principio se habló de utilizar chasis sin efecto suelo, por ejemplo el modelo Berta de 1979, totalmente equipado con elementos mecánicos de fabricación nacional. Si el proyecto contara con el apoyo de Renault Argentina, estaría definido que sus carreras se realizaran simultáneamente con las de F-R. En



FE DE ERRATAS

Como corresponde a todo buen número de CORSA que se prece de tal, no podía faltar en éste el consabido "f. de e."; y en este caso (si bien, como siempre, hay varios temas postulantes...) hemos querido ocuparnos del cuadro que, a lo largo de varias páginas, fuimos desarrollando en nuestra edición anterior con la extensa campaña de Rubén Luis Di Palma. Hemos querido, decimos, y ya no queremos, porque fueron tantos los desfases misteriosamente (...) producidos entre líneas que, casi, casi, "Manicomio" podría haber ganado su última carrera de F-2 con un ... Datsun, por ejemplo, y acaso no nos alcanzaría todo el espacio de esta sección para intentar (sí, sólo intentar...) una corrección completa. Una vez más, entonces, pedimos disculpas y prometemos publicar en breve la aclaración pertinente. A no perder la esperanza...

¡Ah!, y en cuanto a la presentación de los campeones, ésta se tornó verdaderamente confusa en algunos casos como el de Daniel Mustafá, que aparece en la misma foto con Monguzzi, y el de Roberto Bizzocchi, cuya foto se ve en la pág. 7 bajo la de su coéquilper Carlos Cells.

fin... ¿por qué no nos dedicaremos a cuidar mejor lo que ya hay (y de sobra...), en vez de seguir contribuyendo a una superpoblación" irracional?

RUGE EL LEON — En el número anterior, haciendo mención a las críticas formuladas públicamente por José Miguel Heceg al estilo de conducción de Francisco Espinosa, suponíamos que éste se sentiría como un león herido. Hoy podemos decir que ese mismo "león" ha comenzado a rugir. Espinosa, con palabras sumamente prudentes y asumiendo una posición de aparente modestia, se negó a comentar las expresiones del "Polaco" pero tangencialmente dejó evidenciado un enconado enfrentamiento ya que declaró enfáticamente: "Yo ganaré con Ford varias carreras en 1983, ya que felizmente el ciclo Alegre Pavimentos-José Miguel Heceg ha llegado a su término" Si bien no quiso adelantar quien sería el encargado de preparar su auto, aseguró que continuará con la marca, posición que fue refrendada con la presencia de Antonio Alegre en la sede de la ACTC, con la evidente intención de apoyar a su piloto a pesar de que se apresuró a manifestar: "...con Heceg mantengo una amistad personal desde 1981, pero la misma no se reflejó desafortunadamente, en el "Colo" y Daniel (hijo de don Antonio y acompañante de Espinosa)" Sugestivas fueron las palabras de Espinosa cuando clausuró el diálogo: "Para preparar un Falcon no hace falta ser un mago, pero si en realidad hicieran falta poderes má-

gicos para triunfar con Ford, yo tengo el apoyo de don Antonio para contratar a un auténtico Mago". ¿Se habrá querido referir indirectamente a Oreste Berta?

SUCESOR PRESIDENCIAL — Carlos Alberto Pairetti, presidente del Club Argentino de Pilotos, decidió dedicarse durante la temporada que está a punto de comenzar, exclusivamente a sus funciones de dirigente, dejando de lado el rol activo de piloto. "El matto" dejara a cargo de Alfredo Pisandelli la conducción de su auto de carrera. El neuquino manifestó su intención de participar en todas las carreras de la temporada, decisión que era difícil de cumplir si no tenía asegurada la conducción de una máquina. Dicha traba desapareció con la declinación de Pairetti, en favor del "Pisa", al manejo del Datsun 280 ZX que ambos ya condujeran durante 1982.

TRABAJO A DESTAJO — El presidente de la Asociación de Pilotos de TC del Oeste señor Petruccelli está trabajando intensamente para que su categoría trascienda los ámbitos de la actividad zonal y llegue a las esferas nacionales. Por eso, junto a Alberto Peduzzi gestiona la intervención del TC del Oeste en la próxima temporada nocturna de TC tradicional. Estas presentaciones en el Autódromo Municipal no siempre han sido felices económicamente para la categoría, pero el infatigable Petruccelli pretende mostrar los autos de la especialidad ante los ojos de los aficionados porteños en cuanta ocasión le sea propicia.

PUERTA ABIERTA — El piloto argentino Daniel Puerta, que estuvo compitiendo en Europa en las categorías promocionales luego de haberse iniciado en la ex F-4, tiene intenciones de retornar a la actividad en el ámbito nacional. Para ello está buscando un equipo de competición que esté en condiciones de ofrecerle un lugar para manejar un monoplaza. Daniel tiene la intención de correr en F-2, pero la proyección internacional de la categoría ha limitado las plazas disponibles. Los patrocinantes del piloto misionero verían con agrado que pudiera llevar su publicidad por todos los países de América...

VACACIONES SIN DESCANSO — En la Peña "La Espumita Quilmeña" que auspicia la intervención de Carlos Nanni en las competencias de

ESCUDOS BORDADOS

PARA UNIFORMES E INDUSTRIAS EN GENERAL DE CALIDAD ARTESANAL. CON TECNOLOGIA ELECTRONICA.

Desarrollado con hilos especiales (de importación) de Metal, Rayón, Algodón y Lana.

DISEÑAMOS CUALQUIER MOTIVO BORDADOS DE

ENVIOS AL INTERIOR
WON KIL KONG

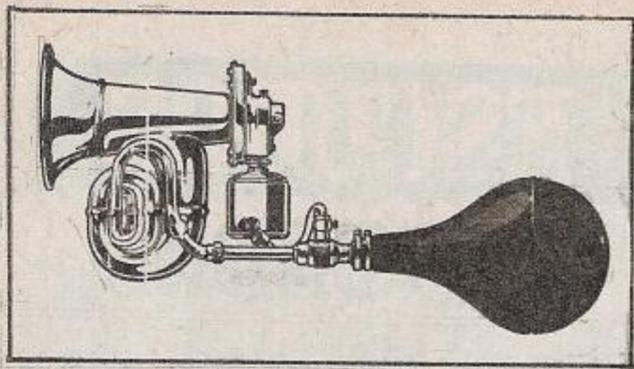
Fonrouge 828
(1440) Capital Federal Tel.: 641-4995

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



ANTEOJITO

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



Turismo Carretera, nadie piensa descansar o tomarse vacaciones. Es que todos están abocados, junto con el piloto, a reacondicionar la máquina de TC que resultó parcialmente destruída en la última carrera de la temporada realizada en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. El entusiasmo de los quilmeños es mayor, ya que la tapa de cilindros incorporada en la última carrera había demostrado un rendimiento extraordinario, lo que permitiría a Carlos Nanni estar en la lucha por los primeros puestos en la próxima temporada. Para preparar el auto convenientemente no se presentarán a disputar el Campeonato de no ganadores.

PASO EL "VINAGRE" — Los momentos ácidos, con sabor a vinagre, que pasó Fernando Croceri ante la incertidumbre que rodeaba a su campaña deportiva, felizmente han sido superados. Croceri ya tiene asegurado un lugar en el equipo **Ini Competición** (donde lo había ubicado su padrino deportivo Miguel De Guidi) para la temporada de la F-2 CODASUR. Fernando logró el patrocinio de Vinagres Alcázar, firma que está dispuesta a financiarle el costo de su campaña 1983 luego de las meritorias actuaciones de Croceri a lo largo del torneo 1982.

FECHAS Y PEDIDOS — En un principio se estableció en la ACTC cuales serán los domingos que utilizará la categoría durante 1983 para programar sus carreras. Los días elegidos en primera instancia son: **6 y 27 de marzo; 17 de abril; 8 y 29 de mayo; 19 de junio; 3 y 24 de julio; 14 de agosto; 4 y 25 de setiembre; 16 de octubre; 6 y 11 de noviembre y 18 de diciembre.** El esquema contempla la sana intención de realizar una competencia cada 21 días. Hasta el momento se han recibido en la ACTC los pedidos de los siguientes clubes organizadores: **Tandil Auto Club, Biblioteca General Belgrano de La Plata, Auto Moto Club Olavarría, Club Compañía General de Salto, Punta Alta Automóvil Club, Club Atlético Palermo de Necochea, Club de Aprendices Casildenses, 25 de Mayo Auto Club, Club Independiente de Lobería, Auto Moto Club Chivilcoy y ¡Automóvil Club Mendoza!** Resaltamos el pedido de los mendocinos, por ser una entidad incondicionalmente situada a favor del ACA en todo el desarrollo de la polémica institución ACTC-ACA. Recién en la reunión de Comisión de la presente semana se confeccionará el calendario definitivo, agregando los pedidos de fechas que pudieran registrarse hasta ese momento. A simple vista

resalta la falta de solicitud de la propia Asociación de Corredores, que se reservaría para sí, la realización de un Gran Premio de Turismo de Carretera. ¿Será acaso el Automóvil Club Argentino el organizador? Después de la actitud de los mendocinos, todo es posible...

AL NORTE — Tal cual estaba previsto en primera instancia, la actuación de un piloto de los EE.UU. de Norteamérica en la F-2 CODASUR 1982, sería compartida con la presentación de un volante argentino en una famosa carrera del país del norte. La invitación original consignaba la intención de presentar al Campeón Argentino de F-2 en las **"24 Horas de Daytona"**. De manera que sería ya casi seguro que **Guillermo Maldonado** hiciera su debut internacional en esta competencia a bordo de un Porsche 935 K-3-Turbo.

RIOS DE ENTUSIASMO — A pesar de todo los inconvenientes que padeció durante 1982 **Héctor Ríos** no abandona su entusiasmo por intervenir en 1983 en las competencias de **Turismo Carretera** Para ello, "El Laucha" está trabajando para adaptar un nuevo casco **Chevy** para la categoría, sobre el cual colocará un motor **Chevrolet** preparado con la colaboración del ingeniero **Ricardo Joseph**. Las vueltas de la vida..., hace veinte años Ríos era uno de los mecánicos del equipo oficial **General Motors** que comandaba Joseph, y ahora el ingeniero es el asesor del entusiasta piloto de Arrecifes que representa a la ciudad de Boulogne...

ACLARANDO UNA ACLARACION — A veces, los hombres se dejan influir por estados anímicos que obran sobre su conducta con efectos depresivos. Lógico es entonces, que en momentos de abatimiento emitan juicios que luego pretendan modificar, condicionándolos a sus posiciones formales y atendibles conveniencias particulares. Esta "divagación" nació en uno de los redactores de esta sección, al observar la publicación de una desmentida a una noticia incluida en **Corsa** N° 864 bajo el título de **"Adiós a los Monoplazas"**. Por respeto a la seriedad que debemos guardar y a las fuentes de información (que pueden ser idénticas en ambos casos citados), aceptamos los términos de dicha carta como una contribución al mejor desenvolvimiento de las campañas deportivas de pilotos momentáneamente desorientados, pero jamás admitiendo que el contexto de esas declaraciones haya sido apócrifo.

CORSA hace 15 años



Jim Clark, "el indiscutible" — Eso decía el título de una nota dedicada a este pequeño granjero escocés que llegó a doble campeón del mundo y que destruyó en unas 500 millas de Indianápolis el enorme mito norteamericano del óvalo; también se puede agregar que Clark era el mejor complemento de un genio creador como Colin Chapman. Pero todo esto se puede decir con una frase muy corta: "Clark era un verdadero superdotado de la conducción".

Sus primeros nueve puntos del '68 — Claro así, este título, mucho no se entiende, pero si viéramos la revista nos daríamos cuenta del porqué. Terminada la nota a Clark, seguía la dedicada al Gran Premio de Sudáfrica de 1968 y esta competencia la ganó... Jim Clark ¿Comprenden ahora...? Segundo fue Graham Hill y tercero Jochen Rindt...

El año que viene ya empezó.

Radio Rivadavia festeja su 25° aniversario.

Lo esperamos mucho y ya está aquí.
Llegó 1983, el año de nuestro 25° aniversario. Ya
no es momento para preparativos ni promesas.
Desde ahora usted recibirá por Rivadavia una
programación que constituye por sí sola un festejo.
Durante los 12 meses habrá novedades, primicias,
ciclos especiales, festivales, espectáculos y
sorpresas.

El año que viene ya vino.
No se pierda un solo minuto.
Vivalo por Rivadavia. La radio de todos.





**En 1982, ALBERTO SCARAZZINI
alteró los términos...**

DEL EXTASIS A LA AGONIA

En 1981 fue el piloto de F-2 más consistente, logrando el título argentino con una seguidilla de puntos impresionante. En 1982, el proceso se invirtió totalmente: sólo una victoria y el séptimo lugar en el ranking. Muchas versiones se tejieron, pero sólo "Cachi" tenía la palabra autorizada y así nos lo cuenta

El ascenso de Alberto Carmelo Scarazzini dentro del automovilismo nacional, si bien no podría tildarse de "meteórico", resultó consistente y sin altibajos. Una vez desligado de la F. Entrerriana, pasó a la F.2, donde ese ascenso se materializó temporada tras temporada. Al comienzo, no tanto en materia de resultados, sino más bien de "identificación" con el grupo, mejoramiento de la estructura de su equipo y crecimiento en la considera-

ción general. Obviamente, cuando esta serie de condiciones alcanzó su mejor nivel, los resultados comenzaron a aparecer...

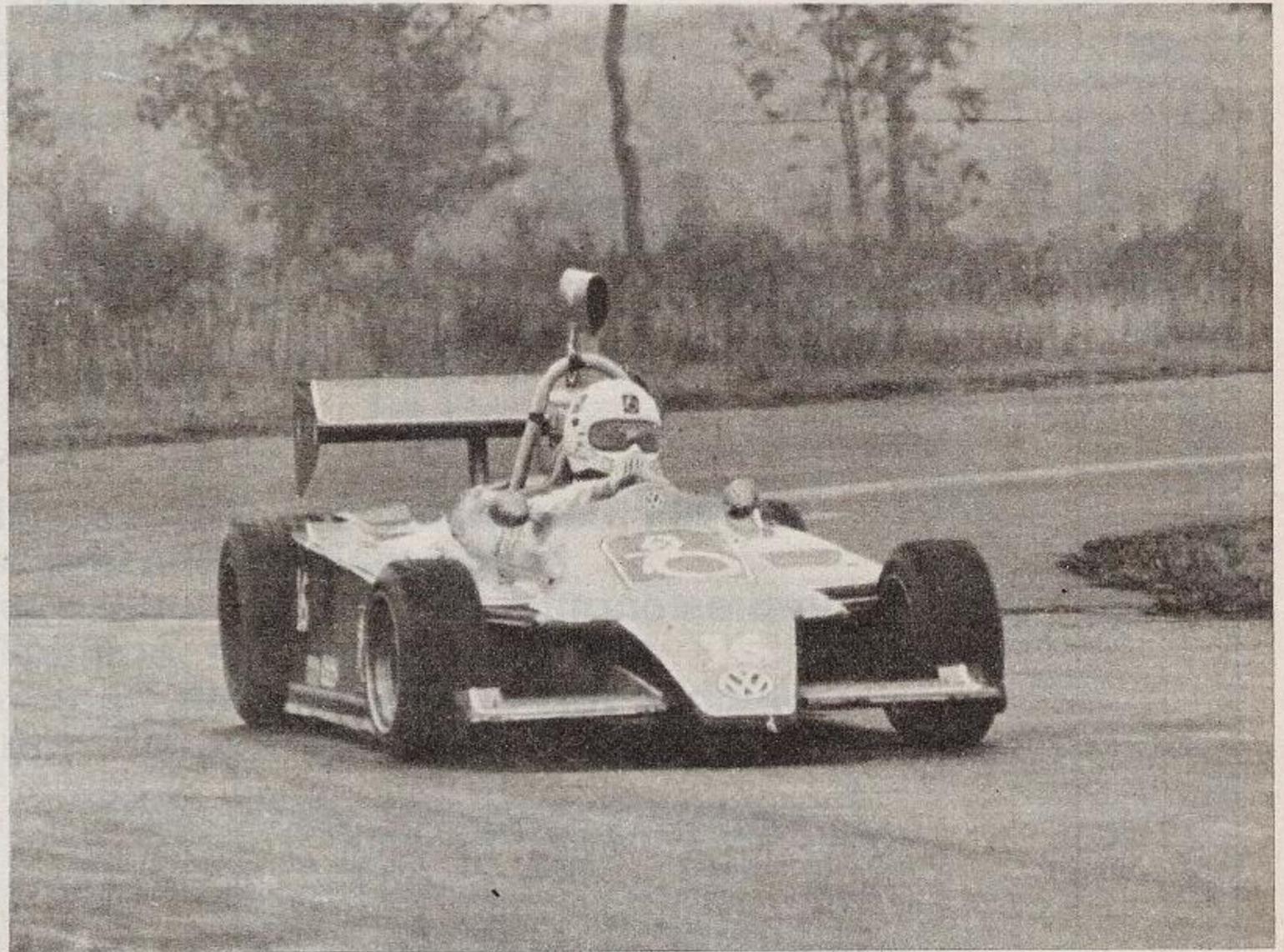
Fue entonces cuando "Cachi" logró su primera victoria (la última carrera de 1978, en Buenos Aires) ascendió del 12 al número 3 y luego al preciado 1... Precisamente al lograr en 1981 el campeonato de la especialidad, fue cuando ese ascenso alcanzó vertiginoso impulso. Un movimiento que se tradu-

jo en la friolera de nueve podios seguidos, tres victorias y la ansiada corona.

Pero toda esa serie de resultados acumulados durante 1981, se desvaneció totalmente en el '82. Porque si bien se impuso en una carrera (Mendoza), la serie de problemas que le impidieron conseguir posiciones destacadas fue tremenda. Apenas un sexto, dos cuartos y un tercer lugares —además de esa victoria en Mendoza— jalonaron un ma-



En la página anterior, Cachi precediendo a Passadore, su última "adquisición". Fue en la parte final del año, cuando hubo una mejoría... Extrema derecha: el Ralt campeón del '81 en manos de Marcelo Rales. Derecha: El mismo auto conducido por Omar Surlani, quien sucedió al menor de los "turquitos". Según el entrerriano, "no hubo una razón en particular, varios fueron los motivos que provocaron esta performance. Pero de algo estoy seguro: en el '83 cambiaré".



gro año para quien venía de una performance tan espectacular como la que el entrerriano concretara en 1981, motivando, además, que de ser el número 1 durante 1982, pasara al 7 para el '83.

Durante la temporada pasada, en el ambiente de la F-2, el "caso Scarazzini" fue tomado de diferentes formas. "Mala suerte", "distensión" (haciendo alusión a la reciente conquista del título), "el cambio del Ralt por el Berta", "infraestructura poco apropiada para un equipo de dos autos" fueron algunos de los argumentos que se manejaron para justificar la baja actuación del campeón. En definitiva, todos coincidían en que "es más fácil llegar que mantenerse", pero nadie podía explicar claramente por qué Alberto "Cachi" Scarazzini no había sido una "víctima" más de la sentencia, salvo el mismo Scarazzini...

DISTENSION, EL CAMBIO DE AUTO, MALA SUERTE...

"Quizás haya habido afloramiento, no sé, es algo que realmente no me puse a

pensar y probablemente porque no lo pensé o ni se me cruzó por la cabeza, creo que no me sucedió. Sin embargo, puede que haya sido así y no nos hayamos dado cuenta, aunque es difícil..."

—Pero, ¿podría ser ésa la única razón que provocara en un campeón tan regular una caída tan vertiginosa?

—Mirá, yo creo que fueron varios factores los que motivaron esta performance del 82. Y todos tuvieron que ver con el rumbo que paulatinamente fue tomando la F-2.

—¿Eso quiere decir que hubo un cambio en la categoría que te perjudicó?

—Sí y no, y te lo explico. La idea de De Guidi era que todos corriéramos con autos de Oreste por una cuestión de simplificar y para "trabajar en serie" con un chasis único con miras a que éste fuera punto de partida para la F-2 sudamericana. Eso, en mi caso, ya implicaba un reordenamiento... Pero además, los equipos fuertes de la F-2 deberían tener dos autos (hecho que nunca había sucedido en mi equipo). Cuando esto se concretó a través de la compra de un Berta para mí y pasando el

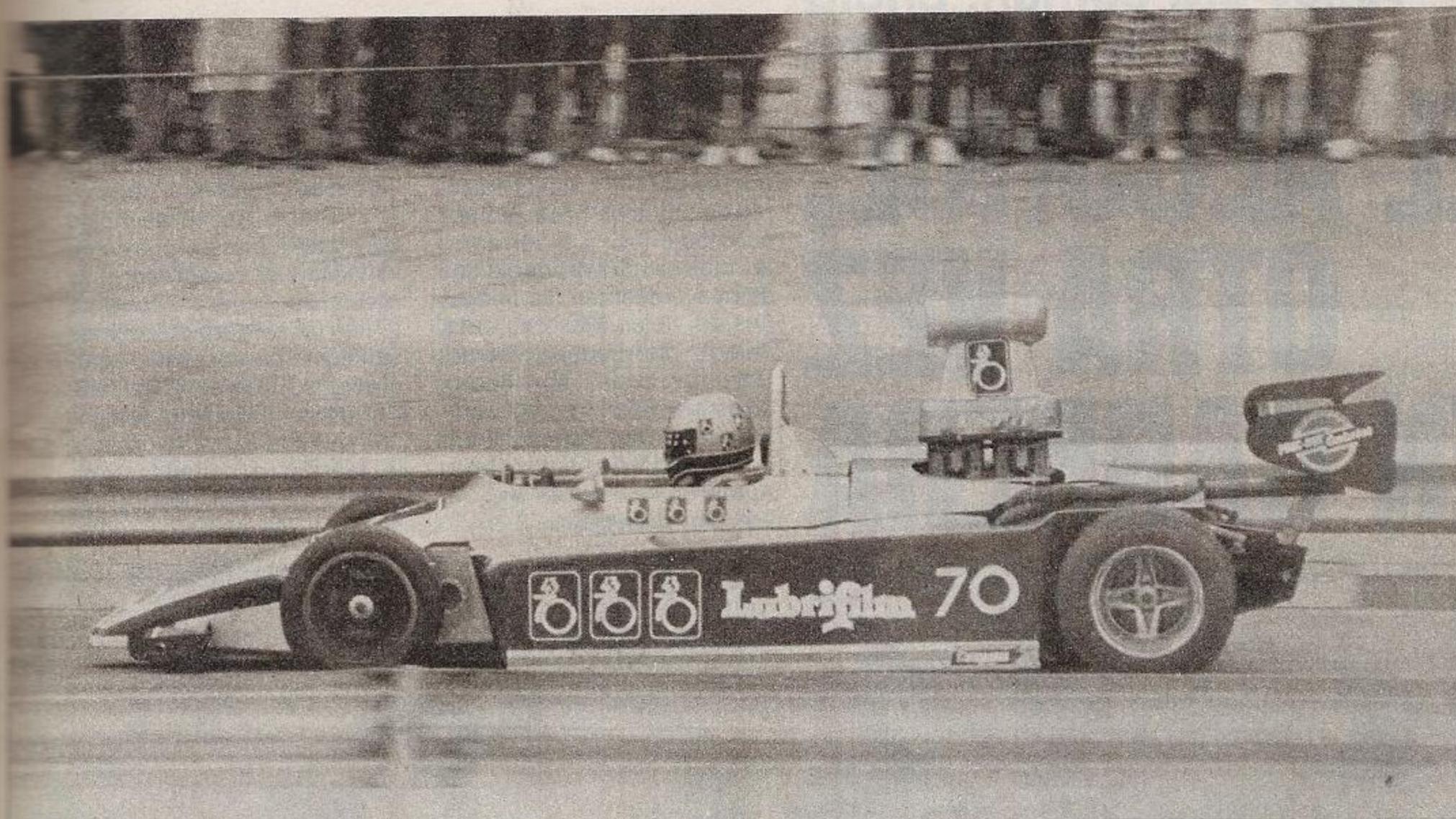
Ralt para Marcelo Rales, nos encontramos con que —además de no estar acostumbrados a trabajar con dos autos— debimos hacerlo con dos coches distintos. Adecuarnos a esto nos llevó un tiempo y cuando ya casi estábamos para lograrlo satisfactoriamente, apareció el otro Berta que ya habíamos encargado. Otra vez (como en el caso del Berta anterior) hubo que arrancar de cero. Tuvimos varios problemas, digamos que normales en el acondicionamiento del nuevo auto, pero que en nuestro caso se tradujeron en un problema de tiempo y falta de confiabilidad para las carreras. Creo que en estas razones está un poco la clave de todo.

—Pero, básicamente, ¿qué fue lo que más te perjudicó?

—No, no hubo nada en especial, simplemente fueron varias cosas que no pudieron ser armonizadas en el tiempo que se requería.

—En 1981 vos contabas con una atención en cierta forma "preferencial" en materia de motores por parte de De Guidi; ¿eso cambió al lograr el título?

—Mirá, en 1981, tanto



Fangio como yo usábamos directamente motores de De Guldi a diferencia de varios equipos a los cuales Miguel sólo le suministraba elementos. Para 1982 las cosas cambiaron pero fue igual para todos, o sea que partiéndose de unos "fierros-base", éstos eran sorteados y cada cual los armaba como mejor le parecía. O sea que si bien la política de los motores cambió, todos (Di Palma, Maldonado, Fangio y yo) nos encontrábamos en igualdad de condiciones.

—¿Eso te agravó los problemas...?

—No, de eso no me puedo quejar. Los motores siempre rindieron bien y te diría que fue una de las cosas que menos me afectó en esta etapa.

—¿Cuáles fueron los problemas más comunes que tuvieron?

—No hubo un problema típico que no hayamos podido solucionar o que se convirtiera en algo así como una obsesión; fueron varios y distintos, todos producto de lo que te explicaba al comienzo: los dos autos, la diversificación y una mala racha. Eso fue todo...

—¿Creés en esa "mala

racha" o en la "falta de suerte"?

—Eso depende de lo que haga uno y cómo lo haga.

—El hecho de tener tres pilotos diferentes a lo largo del año en tu equipo (Raies, Suriani y Passadore) agudizó la crisis...

—No, para nada. No hubo inconvenientes humanos con ellos, si a eso te referías. Sólo el que apareciera otro auto y el resto de los problemas complicaron las cosas, como te decía antes.

—Vos le achacás casi todos los problemas a la faz técnico-deportiva de tu equipo y a cuestiones de infraestructura, pero ¿hubo culpas de tu parte?

—Quizás el hecho de no estar preparado para encarar esta nueva manera de formar mi equipo. Respecto al tema profesional en sí, creo haberme equivocado en tratar de compensar los problemas "de abajo", arriba del auto, y eso no puede lograrse, o al menos casi nunca sale bien. Fijate que las cosas sí salen bien cuando el auto está OK, uno se siente en forma y a pesar de haber mucho trabajo está tranquilo.

—Te referís a cuando te

saliste de pista en Córdoba y a cuando terminaste cuarto en Balcarce pudiendo ser segundo...

—Es cierto, pero hay atenuantes. Lo del Cabalén, todavía no me pude explicar por qué fue. Salí de la chupada de Croceri (ya venía atrasado) y o bien a él se le desprendió algo del auto y me tocó o fue a causa de una corriente de aire. Lo cierto es que de un radio de giro normal, aparecí en el pasto y mirando para el otro lado. En Balcarce, el auto se me "enroscó" cuando estaba tratando de cambiar los lugares donde poner las marchas para atacar a Fangio con más posibilidades.

—Recién sobre fin de año, más precisamente en el "Coronación", pareció que las cosas "volvían a la normalidad", o sea, volviste al podio e incluso pudiste haber sido segundo. ¿Eso indicó que la situación estaba revirtiéndose?

—Quiero creer que sí. De una cosa, estoy seguro: hicimos todo lo posible para salir del pozo y buscamos cambiarla carrera tras carrera. Lo de fin de año fue una pobre compensación para tanto esfuerzo, pero

compensación al fin, considerando que necesitaba mucho una ubicación de ese tipo.

—¿Contrariado por este año tan complicado?

—Imaginate... pensaba defender el título con el mismo empuje con que lo logré y resultó una temporada terrible. Sin embargo, el tercer puesto del "Coronación" me demostró que encontramos el camino indicado y tengo mucha fe en que durante 1983 mi suerte, o como quieras llamarla, va a cambiar radicalmente. Por lo pronto, ya sabemos a qué atenernos, tenemos los autos con que vamos a correr y lo más importante: estamos mentalizados para afrontarlo.

La charla no había sido alegre, sino lo contrario; sin embargo, sobre el final, "Cachi" Scarazzini comenzó a sonreír. Un gesto que no lo acompañó seguido en la temporada pasada, pero que el entrerriano quiere que vuelva. Sus condiciones intactas, su reubicación y la fibra que lo llevó a ser el campeón del '81, son la garantía. Avales de peso para encarar 1983 con todo.

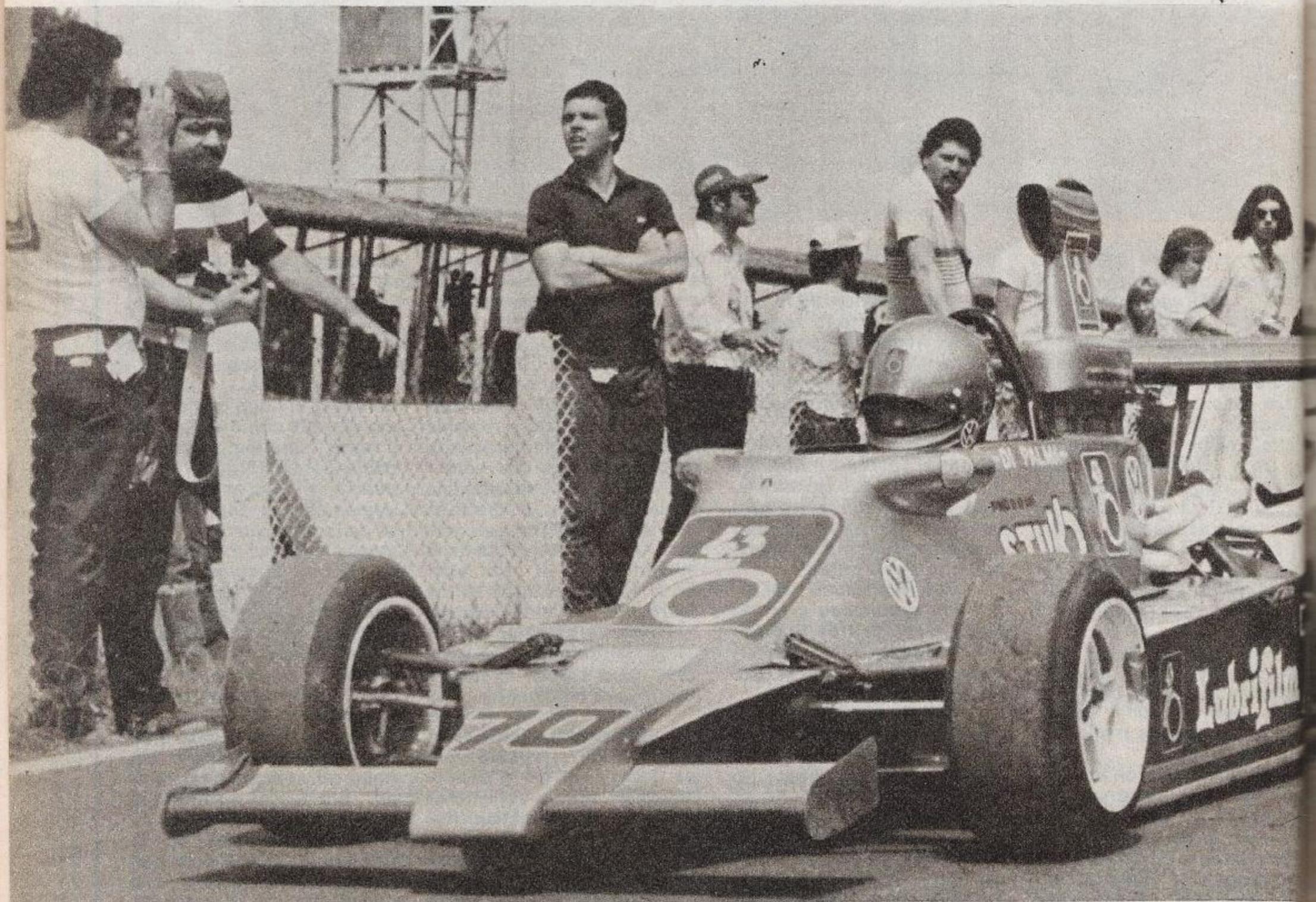
Texto y fotos:
Ricardo Delgado

**Antes era común, ahora
llama la atención**

EL ALCOHOL, OTRA VEZ EN CARRERA

Los que ya pelnamos canas no podemos olvidarnos de ese típico olor dulzón que se percibía en las carreras de autos de hace ya unos cuantos años. Y si cerramos los ojos es muy probable que se nos presenten las imágenes de viejas Maserati, Alfa, Talbot, Mercedes, Ferrari, Gordini, unos en Retiro, otros en Palermo, La Costanera, Rosario, Rafaela cuando era de tierra, y hasta en el Autódromo de Bs. As..., y ese olor penetrante.

Eran tiempos en que los mecánicos eran también un poco alquimistas, mezclando alcoholes, acetonas, naftas y el infaltable aceite de ricino para que lubricara el tren de válvulas y el compresor. Las naftas de aquella época no tenían un número de octanos suficiente para las altas compresiones que se utilizaban. Por eso se empleaba el alcohol, que tiene un alto octanaje. Más tarde, con el mejoramiento de la calidad de las naftas y los cambios regla-



Después de mucho tiempo, vemos en pista autos impulsados por alcohol, esta vez puro, sin agregados. Aún no se pueden sacar conclusiones a base de comparaciones prácticas, pero el futuro desarrollo de los autos brasileños seguramente marcará pautas importantes para esta confrontación de nafta vs. alcohol.

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

mentarios que eliminaron el compresor, se impuso definitivamente la nafta comercial como combustible. En el ambiente no se habló más del alcohol, pero su empleo volvió a ser tema en los despachos gubernamentales a raíz de la crisis energética. Y muchos países lo incorporaron como agregado o puro para el uso cotidiano en automóviles.

ALCOHOL vs. NAFTA

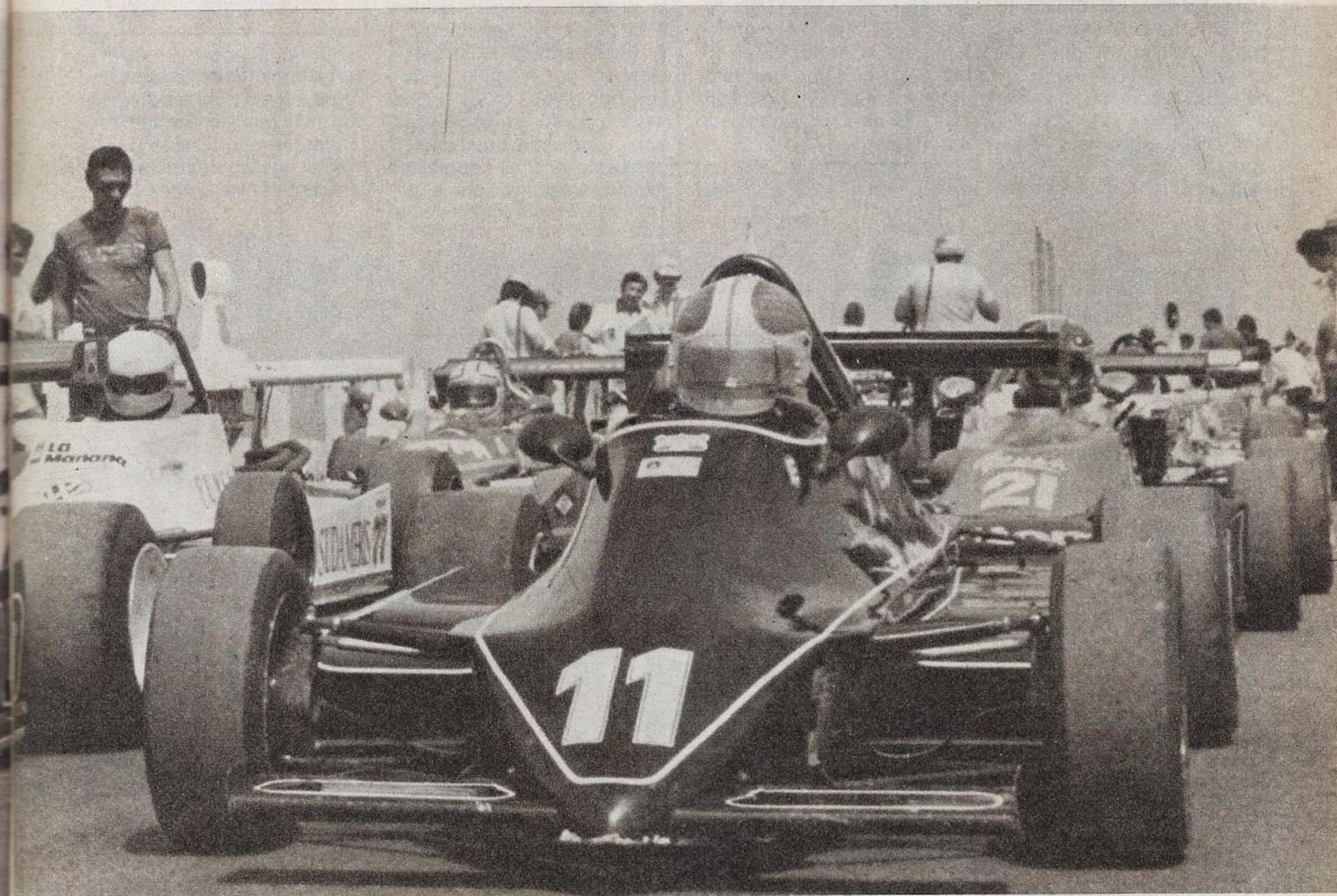
En el Premio Coronación, disputado hace unas pocas semanas en el Autódromo, tuvimos oportunidad de presenciar una faz técnica interesante. La F-2 CODASUR, admite reglamentariamente, el uso de alcohol puro así como de nafta comercial. Es sabido que el Brasil, ante la carencia de petróleo, impuso el uso de nafta mezclada con alcohol y de alcohol puro con combustibles para automóviles, prohibiendo el consumo de nafta en las competencias

automovilísticas. De allí el acuerdo para que la F-2 CODASUR compita empleando dos tipos de combustibles: alcohol puro para los brasileños y nafta para los restantes (siendo además, los primeros, beneficiados con 25 kilos menos de peso). Es decir que con esta reglamentación se vio en pista una confrontación energética que, lamentablemente, por estar aun en los prolegómenos de un ajuste técnico para lograr la misma competitividad en-

tre las F-2 brasileña y argentina, no arrojó resultados suficientes como para hacer un balance comparativo.

LA PREPARACION DEL PASSAT

El motor utilizado por los brasileños es el Volkswagen Passat y su preparación difiere sustancialmente de la que se hace para un motor a



La Fórmula Dos CODASUR ha puesto al alcohol nuevamente en la pista en el plano Internacional; la nafta será su principal rival. A lo largo del año, una vez que se equiparen las preparaciones de los motores con los mismos elementos mecánicos, se podrán apreciar sus virtudes o defectos.

EL ALCOHOL...

nafta. En estos momentos alcanzan 165-170 HP a 8.700 r.p.m. con un índice de compresión de 13:1.

Para evitar el "ataque" del agua que está incorporada al alcohol, se tratan la tapa de cilindros y válvulas. El poder oxidante del alcohol, debido a la presencia de agua, siempre ha sido uno de los problemas más serios que presentó este combustible. En Brasil se emplea alcohol etílico, extraído de la caña de azúcar, que tiene un 10% de agua. En la experiencia que CORSA llevó a cabo hace dos años con un Dodge 1500 se empleaba el mismo tipo de alcohol pero de 94°, vale decir solo con un 6% de agua. En laalconafta, que se emplea en Tucumán, el alcohol incorporado

es anhídrido o sea de 99°. Para lograr esa pureza, se requiere un proceso químico especial del de 94° al que se le quita el agua, y por supuesto su precio es mucho mayor.

Debido al alto octanaje del alcohol, el encendido se avanza mucho más que por la nafta. Pero como tiene menor calor específico, para obtener la misma potencia se requiere aumentar la cantidad de combustible que ingresa a los cilindros, y para ello se incrementa el diámetro de los gicleurs y de los difusores. La medida de gicleur en este tipo de motor varía entre 270 y 300, mientras que para uno impulsado a nafta es de 170 a 220.

Lo mismo que para un auto de calle, en tiempo frío,

para ponerlo en marcha se recurre a "inyectar", a través de los carburadores, un poco de nafta.

EL FUTURO Y LA POTENCIA

Ya que la preparación del motor no difiere en nada respecto de la empleada en el motor a nafta, los brasileños tendrán que comenzar a trabajar aprovechando el paulatino "acercamiento" reglamentario para equiparar la potencia con sus rivales más serios, los argentinos.

En el año '81 ellos empleaban, por ejemplo, pistones originales, en el '82 ya usaban pistones especiales pero de origen brasileño, y para este año, al adoptar el mismo reglamento que el ar-

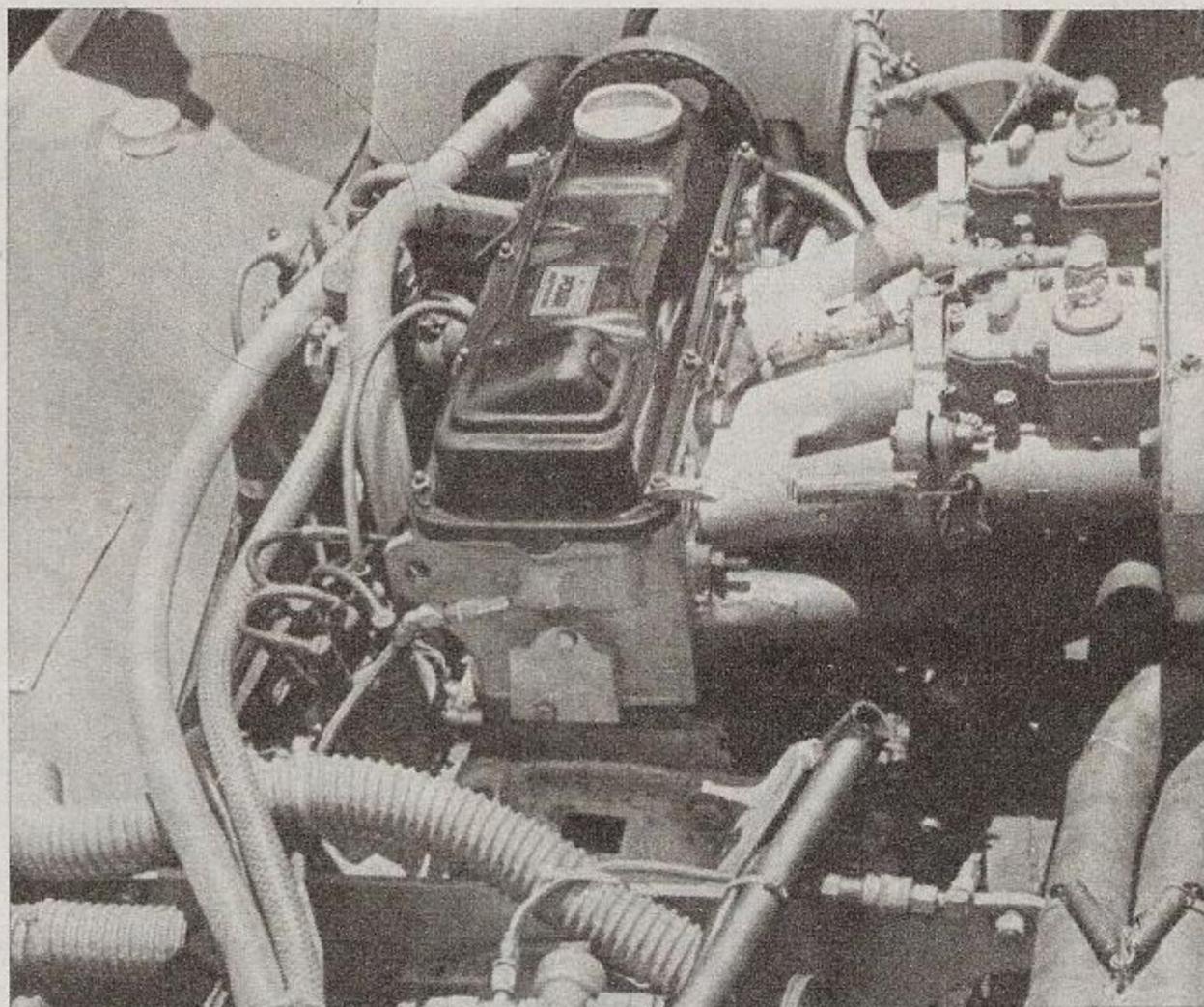
LOS REGLAMENTOS

Si bien básicamente la F-2 brasileña y la argentina son muy similares, hay diferencias que se convierten en protagonistas sustanciales a raíz de los distintos combustibles empleados. Por ejemplo, los motores brasileños tienen liberada la compresión (normalmente están en 13:1 o más) mientras que los de la F-2 nuestra están limitados en 10:1. Sin embargo, mientras que los primeros utilizan la mayor parte de elementos internos de origen nacional (bielas, pistones, etc) y construidos en materiales comunes (hierro, ace-

gentino, las posibilidades de llegar a tener mayor potencia son más viables. Recién entonces se podrá hacer realmente una comparación interesante entre ambos com-

410 BRASIL 435 ARGENTINA

¿Por qué esa diferencia de peso permitida? Simplemente porque Brasil utiliza alcohol y necesita llevar más cantidad de combustible para un mismo recorrido. El consumo es un 40 a 45% mayor que el de nafta. Esto es debido a lo que explicamos en recuadro aparte: el alcohol tiene menor poder calorífico que la nafta y por ende se necesita más combustible para lograr similar potencia. O sea que en línea de partida los pesos se emparejan, ya que los autos argentinos —que otorgan un handicap de 25 kilos desde el vamos— llevan una cantidad de combustible menor equivalente o aproximada a ese kilaje.



A la izquierda, un motor Passat brasileño, impulsado por alcohol; a la derecha un Dodge Volkswagen nacional alimentado a nafta. Nada los hace diferentes, mecánicamente hablando, solamente la puesta a punto y la carburación. El consumo en el brasileño es un 40% mayor que el del que utiliza nafta, por ello los autos deberán llevar mayor carga de alcohol, 60 litros contra 40 de los que emplean nafta. O sea que hay casi 60 kilos por un lado y aproximadamente 30 por el otro. Con las diferencias de pesos permitibles se equipara esta contra de los alcoholeros.

HASTA EL '82

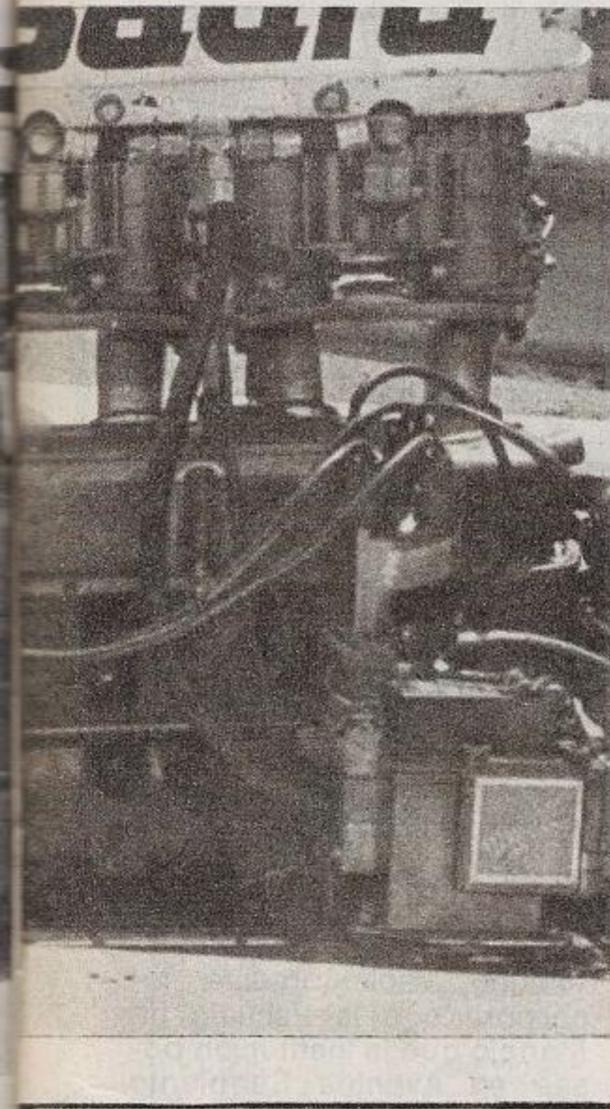
ro, etc), los de la F-2 argentina son libres, destacándose el empleo de titanio (especialmente en bieas y varillas levantaválvulas). Paulatinamente, el reglamento de los brasileños tiende a acercarse al de la M. A F-2 y por consiguiente a una "sofisticación" más acentuada.

En efecto, como los brasileños, si bien tienen intención de integrarse a través de un "reglamento común" casi inédito al actual de los argentinos, prefieren hacerlo progresivamente, luego de la carrera del Autódromo se acordó que a raíz de las

diferencias existentes, los autos brasileños tendrían como límite los 410 kilos, mientras que los argentinos deberían estar por encima de los 435. Pauta reglamentaria ésta que comentamos aparte y deberá ser aprobada por la CODASUR en estos días. A partir de allí, seguramente la competencia será mucho más válida; sin embargo, la confrontación del rendimiento de ambos combustibles deberá esperar: recién cuando todos se aboquen a trabajar sobre las limitaciones de un solo reglamento, será posible.

bustibles, después de haber logrado por lo menos la equiparación de los elementos mecánicos.

C. F.



CARACTERISTICAS

El alcohol es menos volátil que la nafta y ello es debido a su mayor contenido de oxígeno; es por esto, por la mayor cantidad de oxígeno en su molécula, que tiene un poder calorífico menor que el de la nafta. Para ésta es de 10.200 a 10.600 Kcal/kg. Contra 6.700 del alcohol. Este menor poder calorífico hace que se requiera mayor cantidad de combustible por kilogramo de aire aspirado para obtener potencias similares.

Al ser menos volátil que la nafta, en invierno o a bajas temperaturas produce problemas de arranque.

Presenta una combustión más limpia que la nafta, no dejando residuos en la cámara de combustión ni en las bujías.

Para los motores de competición, el elevado calor latente de vaporización (mayor cantidad de calor para evaporarse) del alcohol, significa una ventaja nada despreciable, ya que enfría notablemente la cámara de combustión y mejorando la potencia.

AHORA USTED PUEDE OIR LA OTRA CAMPANA.

AXEL MADSEN

el PODER de las MULTINACIONALES

La verdad sin prejuicios
sobre una realidad planetaria



editorial abril.

El inesperado enfoque de un periodista que ha conocido por dentro y exhaustivamente a los grandes "pulpos" internacionales y defiende su contribución al progreso en todos los órdenes de la actividad humana.

UNA
INSOLITA
VISION PARA
COTEJAR
CON LA SUYA.
No se lo pierda.

SOLO \$ 180.000.-

Consígalo en las mejores librerías,
o solicítelo por correo enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo Nro. 386 - Correo Central - Capital Federal.

Solicito un ejemplar de EL PODER DE LAS MULTINACIONALES. Adjunto giro/cheque sobre Buenos Aires No A La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por \$ 180.000.- más \$ 20.000.- para gastos.

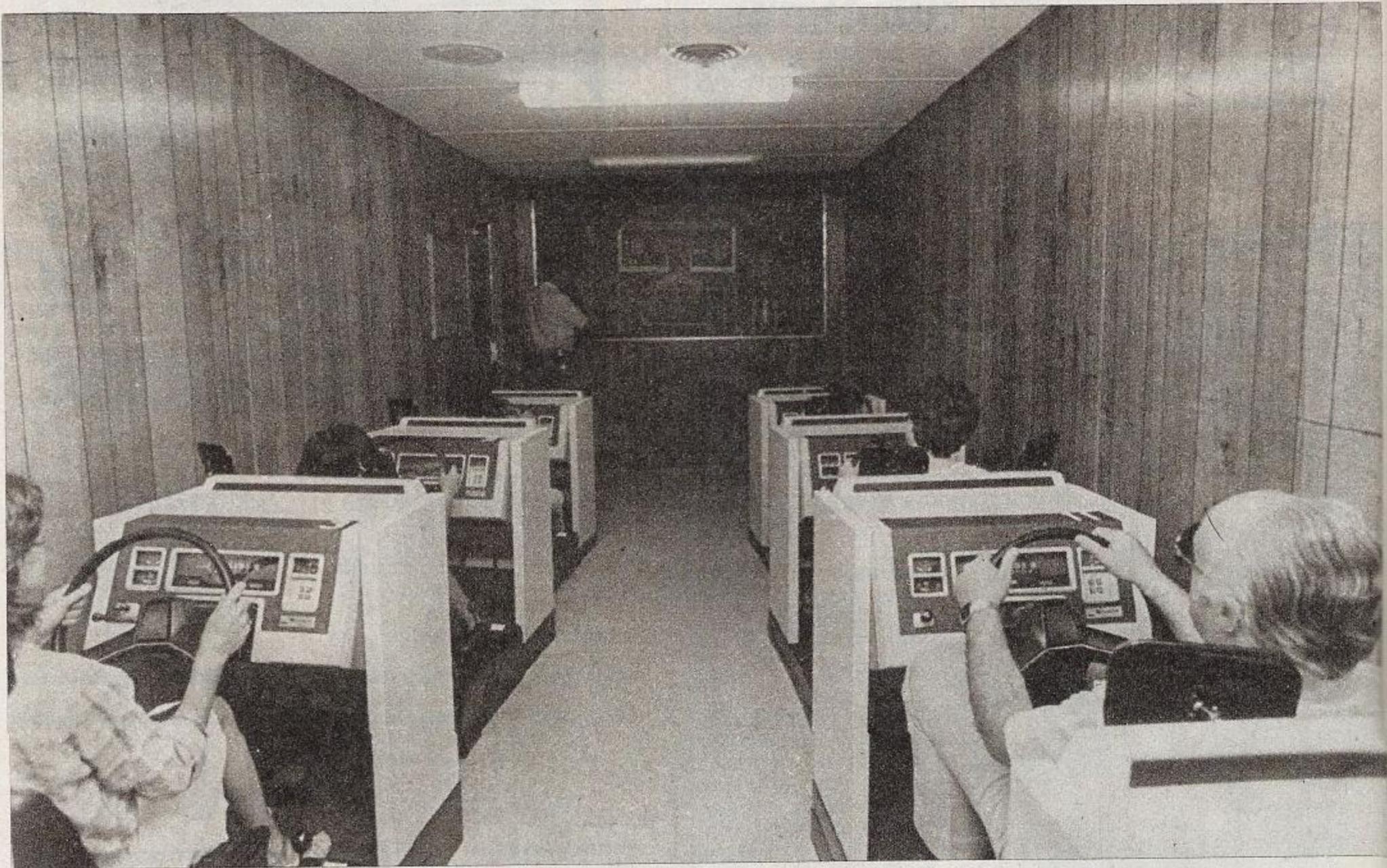
NOMBRE.....
DIRECCION.....
PROVINCIA.....
C. POSTAL.....

CLUB DE LETRAS EN URUGUAY: Río Branco 1511 - Montevideo.

No es imprescindible el envío del cupón.
PEDIDO DEL EXTERIOR: u\$s10.-



EL AUTOMÓVIL
UNA "COMPUTADORA DE MANEJO" EN
EL SIMULADOR LLEGO



Porque al mejor estilo aeronáutico, el ACA prepara a sus alumnos en una máquina que simula la conducción de un automóvil casi a la perfección. Fuimos a verla antes de su inauguración, la probamos (reprobamos...) y aquí les contamos de qué se trata

Nosotros esperábamos encontrarnos con una máquina parecida a esas en que los pibes (y no-tan-pibes) se gastan el dinero y las horas detrás de un volante que simula un auto avanzando por una carretera llena de obstáculos.

Pero no, nada que ver.

No es un juguete precisamente el Laboratorio Computado de Conducción Teórica del Automóvil Club Ar-

gentino, recientemente incorporado a la Escuela de Manejo que la Institución posee en Avenida Sarmiento "y la vía", detrás del viejo circuito KDT.

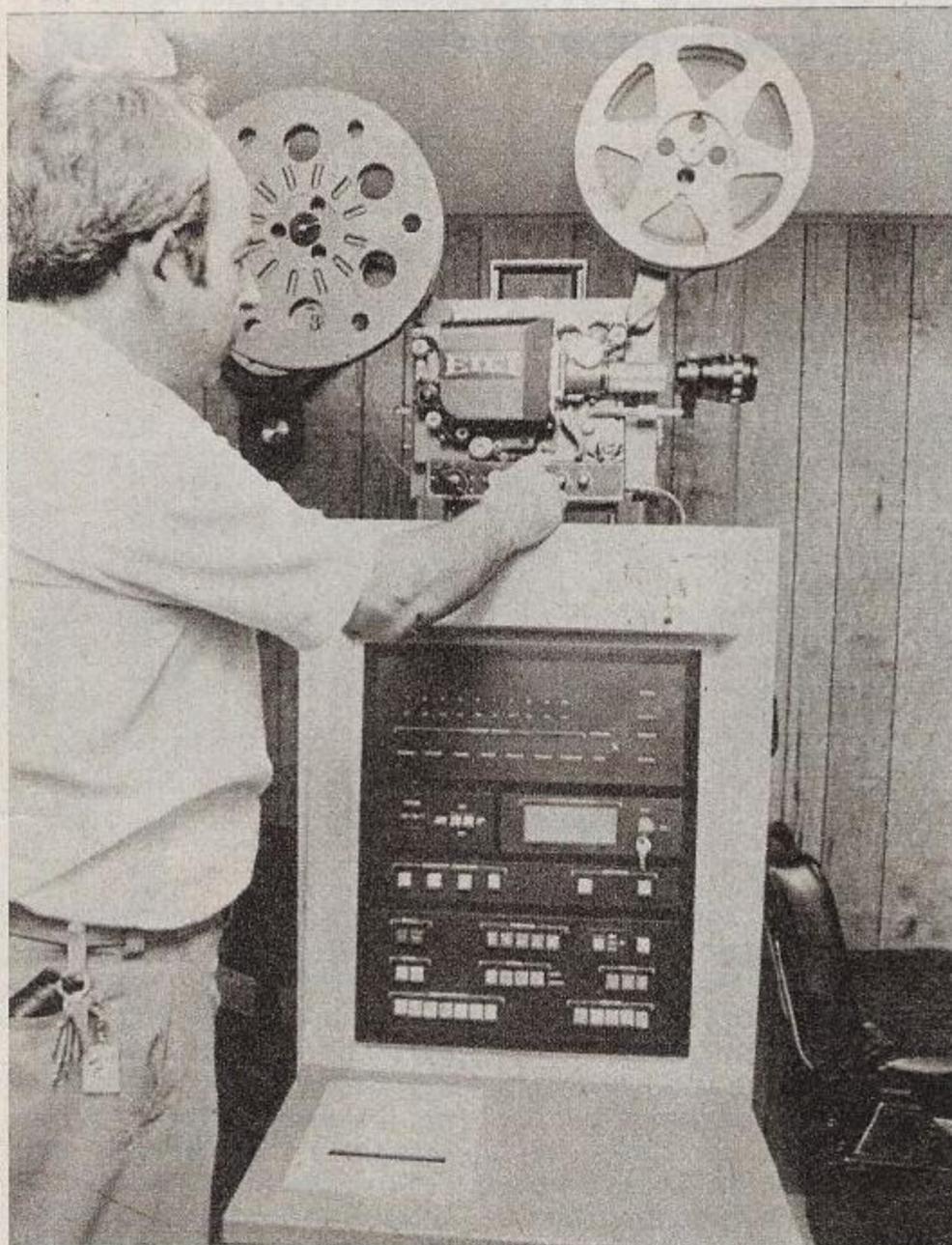
¿ENTONCES?

El asunto consiste en un inmenso remolque —visto desde afuera—, que contiene un microcine, equipado con 17 "butacas" especiales,

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Izquierda: una vista exterior (arriba) y otra del laboratorio de manejo computado en acción (abajo). El instructor explica los comandos a los alumnos en la primera clase, donde luego se proyectará la película. Abajo, derecha: El instructor del ACA preparando la proyección; debajo de la máquina se observa la computadora central.

OVIL CLUB ARGENTINO INSTALO SU ESCUELA DE CONDUCCION A LA TIERRA



que simulan igual número de puestos de comando de automóviles. Cada uno de estos "módulos" es la reproducción exacta de la cabina de conducción de un auto, con todos los controles (volante, pedales, palanca de cambios, velocímetro, etc.), y está conectado a una computadora central. Sobre la pared es proyectada —desde atrás— una serie de películas que reproducen dife-

rentes condiciones de tránsito, que van de las más simples hasta las más complejas.

El motivo de todo este dispositivo, es disponer de un elemento que permita a los futuros conductores tomar contacto con lo que verán después en la práctica diaria, sin tener que comenzar directamente sobre un auto de verdad.

LOS PERIODISTAS, A PRUEBA

En la inauguración nos sentaron de "prepo". Roberto Mori (Jefe de Prensa del ACA), puntero en mano, nos buscaba detrás de los árboles del parque y nos mandaba a clase. Es así que 14 periodistas, todos avezados "pilotos", menos uno, mejor dicho una, ya que era una linda señorita, nos encontramos frente al volante y la película. Al principio todo era gracia y chistes hasta que la cosa se puso más difícil. La maldita máquina marcaba insistentemente errores.

Que no se ponía la luz de giro, que volanteábamos más de lo debido, que como buenos portefios no frenábamos en los cruces, respetando las señales. Así, llegamos al final de la prueba y a los resultados obtenidos. ¿Y quién sacó el mayor puntaje? La señorita periodista que en su vida había manejado un auto. ¿Cómo es posible? Sencillamente porque hizo todas las cosas correctamente, prestando atención al filme y a las indicaciones. La explicación de los instructores es que el que aprende a manejar con este sistema lo hace sin adquirir vicios. Por ejemplo, cuando el instructor indicaba frenar, los acostumbrados a manejar, y sobre todo los "pisacolas" seguían acelerando y, a último momento, tocaban el freno y ya la computadora indicaba un error. La verdad es que el sistema es muy interesante ya que el que se inicia lo hace sin tensiones, y podríamos decir que jugando, va adquiriendo los actos reflejos necesarios para una conducción correcta.

De más está decir que el prestigioso colega Alfredo Parga se encargó de confeccionar un prolijo ranking de Inadaptados al volante, y los resultados obtenidos y de propalarlos a los cuatro vientos en su audición radial, lo mismo que los de "Ruedas". ¡Graciacaaas, muchachos!

MUY LINDO PERO...

... ¿Cómo funciona?

Vamos a transmitirle nuestra experiencia. Sentado en uno de los "módulos" es como estar dentro de un auto, porque todos los elementos son reales. La primera clase que se recibe es sobre cómo funcionan los comandos de un automóvil, así que esa explicación la vamos a obviar. Pasemos entonces al momento de la proyección, que es el "posta". Comienza la película y todavía no tocamos nada, porque la misma muestra (como vistas de afuera) las situaciones que luego deberemos afrontar "manejando". De pronto la imagen se sitúa en la cabina de un coche, enfocando por el parabrisas hacia afuera y comienza lo lindo. El relator manda poner el "auto" en marcha y al girar la llave de contacto del módulo, éste reacciona como un coche de verdad, incluso vibra levemente como un auto regulando, para que en caso de arranque fallido nos demos cuenta de que el "motor" se ha parado. De allí en más el auto de la película

comienza a avanzar y desde el módulo debemos seguir las instrucciones del relator. Ante cada error que comete el alumno, se enciende un cartel indicador sobre su tablero que se lo anuncia, y al mismo tiempo éste se registra en forma individual en la computadora central, para que cada uno después, pueda comprobar cuáles fueron los yerros., comentarios con el instructor y tratar de no repetirlos. Un solo instructor puede, de esta manera, controlar la consola central mientras corre la proyección, y asistir a los alumnos menos desenvueltos sin entorpecer el transcurso de la clase.

En realidad, para quien ya maneja, todo esto puede parecer demasiado simple, pero según nos comentaron los encargados de este "chiche", cuando los alumnos pasan del simulador al auto encuentran muy pocos problemas y el tiempo total de aprendizaje se reduce notablemente.

Este es entonces un nuevo aporte del ACA a sus socios y otro incentivo para que quienes no lo son se acerquen a la institución.

JORGE MARTINEZ BOERO de Bolívar, representando a Quilmes y con Ford es el nuevo rey del TC...

EL CAMPEON DE LA MITAD MAS UNO

De larga trayectoria en la categoría, alcanzó el título en uno de los mejores momentos del TC. El protagonista del año, que llevó nada menos que a Ford nuevamente al escalón más alto



El gesto cansado pero lleno de satisfacción y gratitud (foto mayor), contrasta con la euforia de la llegada del Falcon en Olavarría, considerada por Martínez Boero como una de las victorias claves para lograr el campeonato. Imágenes imborrables para un clásico piloto de TC que alcanzó el mayor anhelo en 1982.

Tuvo la responsabilidad de conducir el mejor Ford de la categoría, una especie de símbolo del Turismo Carretera desde que la marca del óvalo capitalizó la mayoría de los simpatizantes que se vuelcan a la ruta o esporádicamente contemplan el espectáculo del TC en una tribuna de autódromo. Junto al fenómeno social que nuevamente catapultó al TC, la silueta del Falcon blanco y azul y el nombre de Jorge Martínez Boero fueron ganando popularidad y confianza. No eran los candidatos "de fierro" al comenzar la temporada, sino uno más en la lista de postulantes. Pero las 16 reuniones del año consagraron a este binomio Boero-Ford apoyado por el

equipo que, indudablemente, trabajó mejor.

Martínez Boero necesitó trece temporadas de TC para lograr su primer título, un sueño que tenía desde el mismo día de su debut en septiembre de 1967. Pero además de las trece temporadas, también fue necesario un vuelco fundamental para aspirar al título. Boero es un clásico piloto exponente del Turismo Carretera, y como tal sufrió todos los sinsabores, inconvenientes y problemas de todo volante sin una infraestructura poderosa que respalde sus presentaciones. Recién en 1974, con un Chevrolet y el debido apoyo, "El Gaucho" ganó la primera carrera de TC de su vida, y desde mediados de

esa temporada tuvo oportunidad de pelear el campeonato contra nada menos que el equipo oficial Ford Integrado por Gradassi y Traverso. "Tenía apoyo semioficial de General Motors. Yo me arreglaba directamente con el Ruso Marincovich, que me proporcionaba la mayoría de las cosas por su relación con la marca. El no era piloto oficial pero tenía una vinculación muy fuerte en ese momento. Gané dos carreras ese año —Laboulaye y Bragado—. Lo lamentable de esa temporada fue el trompo que hice en Pergamino, cuando estaba a punto de ganar y que sin duda habría volcado las cosas a mi favor. Fue un campeonato muy duro, que podría ha-



CAMPAÑA DEPORTIVA

Nº ord.	Fecha	Carrera	Pos. Parc.	Nº	Marca	Pos. Fin.
1	17-9-67	Auto Moto Club Olavarría		83	Chevrolet	10º
2	1-10-67	17a. Vuelta de Tres Arroyos		46	Chevrolet	6º
3	5-11-67	6a. Vuelta de Junín		45	Chevrolet	Ab.
4	3-12-67	XLV G.P. de Carretera		63	Chevrolet	Ab.
		1a. Olavarría-San Rafael	17º			
		2a. San Rafael-San Juan	12º			
5	10-3-68	Premio Apertura (AMCBA 12)		7	Chevrolet	Ab.
6	14-4-68	7a. Vuelta de Entre Ríos		29	Chevrolet	Ab.
7	28-4-68	1a. Vuelta Balcarce-Lobería		44	Chevrolet	Ab.
8	26-5-68	"4 Horas Shell" (AMCBA 12)	26		Chevrolet	5º (1)
9	23-6-68	250 Millas N.C. Argentino		30	Chevrolet	6º
10	29-9-68	Carlos Casares (AMCBA 12)		28	Chevrolet	6º
11	13-10-68	Mercedes A.C. (AMCBA 12)		25	Chevrolet	6º
		1a. Serie	7º			
		2a. Serie	7º			
12	3-11-68	Torneo Triangular (Rafaela)		33	Chevrolet	19º
		2a. serie	4º			
13	17-11-68	Torneo Triangular (O. Cabalón)		33	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	10º			
14	24-11-68	Torneo Triangular (AMCBA)		33	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	10º			
15	25-5-69	Vta. López A.C. (ACMBA)		19	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	3º			
16	20-7-69	8a. Vta. de Córdoba (Los Cóndores)		25	Chevrolet	13º
17	17-8-69	Vta. López A.C. (AMCBA)		15	Genile-Chev.	12º (2)
		1ra. Serie	4º			
		2da. Serie	4º			
18	2-5-71	9a. Vuelta de Salto		65	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	7º			
19	16-5-71	Asoc. Sanjuanina de Volantes		46	Chevrolet	Ab.
20	15-6-71	XLVII G.P. de Carretera		60	Chevrolet	Ab.
		1a. Concordia-Corrientes	8º			
21	4-7-71	12a. Vuelta de Hughes (Pergamino)		53	Chevrolet	Ab.
		2a. Serie	5º			
22	19-9-71	2a. Vuelta de Chivilcoy		63	Chevrolet	10º
23	31-10-71	Automóvil Club Pergamino		47	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	8º			
24	7-11-71	12 Horas de Turismo		8	Peugeot 404	Ab. (3)
25	6-12-71	1º G.P. de La Montaña		46	Chevrolet	8º
		1a. Etapa	17º			
		2a. Etapa	8º			
		3a. Etapa	8º			
26	9-4-72	Automóvil Club Pergamino		23	Chevrolet	12º
		1a. Serie	4º			
27	14-5-72	Auto Club 25 de Mayo		25	Chevrolet	Ab.
		3a. Serie	3º			
28	11-6-72	San Juan-Calingasta		14	Chevrolet	3º
		1a. Etapa	5º			
		2a. Etapa	2º			
29	25-6-72	Vuelta de Hughes		12	Chevrolet	Ab.
30	23-7-72	10a. Vuelta de Salto		14	Chevrolet	Ab.
31	13-8-72	Automóvil Moto Club Olavarría		16	Chevrolet	Ab.
32	27-8-72	11 Vuelta de Córdoba		12	Chevrolet	3º
33	8-10-72	XLVIII G.P. de Carretera		11	Chevrolet	4º
		1a. Rafaela-Stgo. del Estero	8º			
		2a. Stgo. del Estero-Formosa	4º			
		3a. Formosa-Salta	10º			
		4a. Salta-La Rioja	3º			
		5a. La Rioja-San Francisco	3º			
34	29-10-72	A.C.T.C. (25 de Mayo)		8	Chevrolet	21º
		2a. Serie	5º			
35	12-11-72	Auto Club Chivilcoy		7	Chevrolet	4º
36	20-11-72	2º G.P. de La Montaña		8	Chevrolet	Ab.
37	17-12-72	Zapala Auto Club		9	Chevrolet	Ab.
		2a. Serie	6º			
38	25-2-73	Auto Club Chivilcoy		5	Chevrolet	Ab.
39	25-3-73	Auto Club 25 de Mayo		6	Chevrolet	8º
40	8-4-73	San Juan-Calingasta		6	Chevrolet	4º
		1a. Etapa	4º			
		2a. Etapa	4º			
41	29-4-73	Tandil Auto Club		6	Chevrolet	Ab.
42	13-5-73	Club Cía. Gral. de Salto		7	Chevrolet	4º
43	27-5-73	10a. Vuelta de Arrecifes		7	Chevrolet	Ab.
44	1-7-73	Auto Club Chivilcoy		8	Chevrolet	Ab.
45	5-8-73	Automóvil Club Pergamino		8	Chevrolet	Ab.
		1a. Serie	10º			
46	19-8-73	Automóvil Moto Club Olavarría		8	Chevrolet	12º
		2a. Serie	16º			
47	9-9-73	El Callao-Carro de la Gloria		8	Chevrolet	12º
		2a. Serie	Ganó			
48	7-10-73	Allen Auto Moto Club		8	Chevrolet	10º
		1ra. Serie	2º			
		2da. Serie	4º			
		3ra. Serie	14º			
49	19-10-73	Concepción Auto Club		6	Chevrolet	Ab.
		1a. Concepción-La Rioja	6º			
50	11-11-73	A.C.T.C. (25 de Mayo)		7	Chevrolet	6º
		1ra. Serie	5º			
51	30-12-73	Automoto Club Carlos Paz		8	Chevrolet	Ab.
		1ra. Tanti-Alta Gracia				
52	17-3-74	A.C.T.C. (25 de Mayo) s/p.		9	Chevrolet	Ab.
		1ra. Serie	Ganó			
53	7-4-74	A.C.T.C. (Olavarría) s/p.		8	Chevrolet	Ab.
		2da. Serie	2º			
54	12-5-74	12a. Vuelta de Salto		9	Chevrolet	Ab.
55	2-6-74	Auto Club 25 de Mayo		8	Chevrolet	Ab.
		2da. Serie	4º			
56	9-6-74	Allen Automoto Club		8	Chevrolet	4º
		2da. Serie	4º			
57	23-6-74	Asoc. Cordobesa de Volantes		8	Chevrolet	7º
58	28-7-74	A. M. Laprida (Olavarría)		7	Chevrolet	7º
		1ra. Serie	3º			

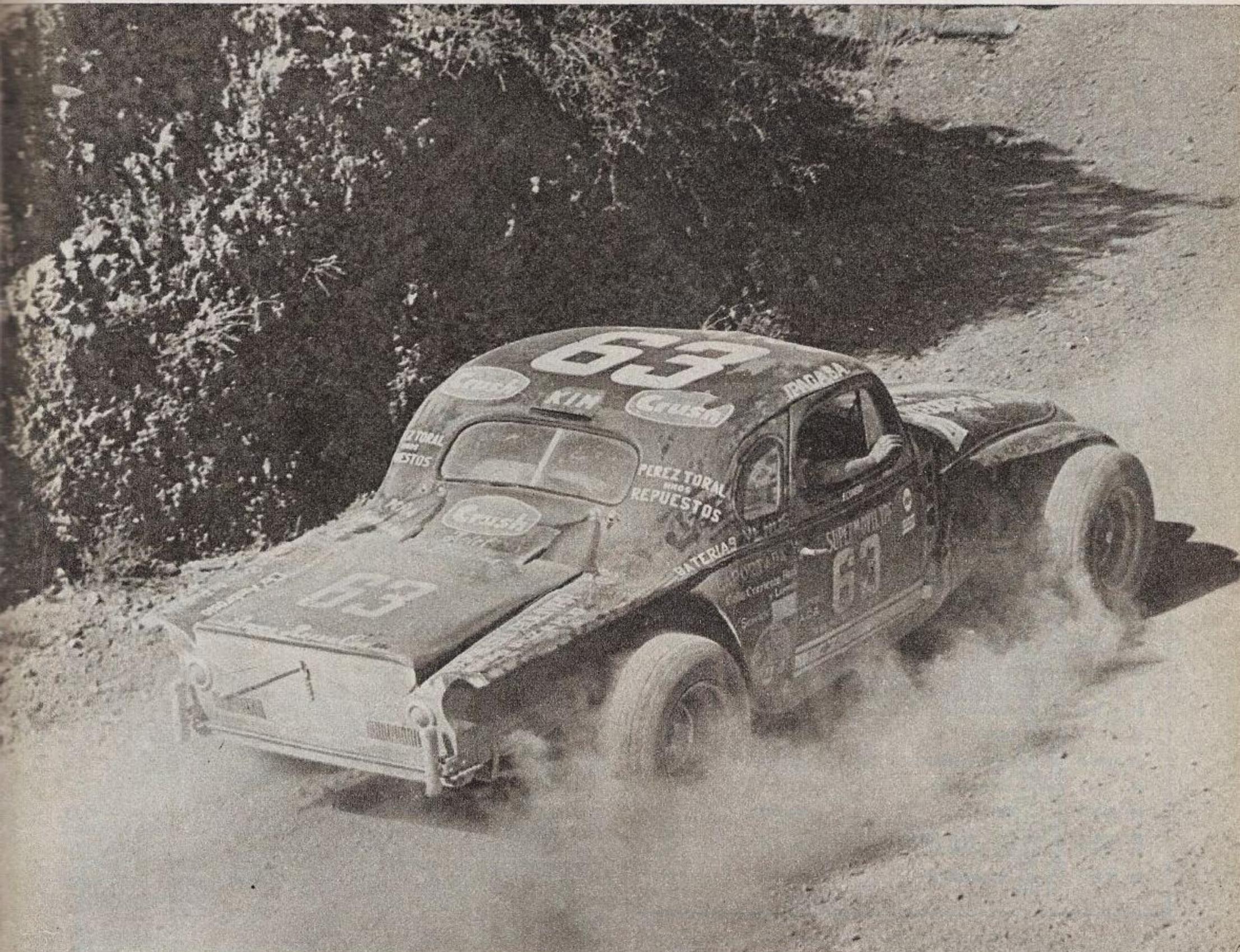


Arriba, a mediados del '72, cuando corría con Chevrolet. Aquí junto al malogrado Nasif Estéfano, en el Gran Premio de esa temporada. A la derecha, la cupé Chevrolet de sus comienzos, en 1967, también en otra escena del Gran Premio. Este auto fue comprado en sociedad con amigos de Bolívar y la colaboración de su tío, que siempre le sirvió de apoyo económico y moral en su campaña deportiva y lo acompaña actualmente a todas las reuniones de TC.

ber ganado, pero a pesar de no lograrlo quedé muy conforme con el tercer puesto final porque realmente tuve un auto para estar ahí, después de sufrir bastante tiempo", acotaba el ahora campeón analizando lo más saliente de su campaña anterior.

Sin embargo, ese buen 1974 no se repitió en los campeonatos subsiguientes. Martínez Boero cambió de marca (Dodge) al año siguiente y lo mejor que consiguió fue un quinto puesto en el autódromo de Buenos Aires: "No fue una experiencia buena el cambio de auto. Comencé a padecer una serie de inconvenientes, aparte de la falta de un buen apoyo de la marca para tener alguna chance". Al año

siguiente volvió a cambiar de marca, esta vez por un Ford, pero también abandonando en varias ocasiones, y logrando apenas un sexto puesto en la penúltima del año. Durante el '77 continuó con Ford pero sin resultados descolantes, como tampoco en los años subsiguientes... hasta 1981, cuando aceptó por segunda vez correr el auto del Quilmes Automóvil Club. "Se puede decir que fui un piloto sufrido, como la mayoría de los corredores de TC. Esta categoría tiene uno de los mejores encantos, que es la gente. El hecho de compartir horas de trabajo en el taller, de hacerse malasangre por los fierros que se rompen y por lo que no se consiguen, de sentarse todos juntos a una misma



mesa. Eso es bárbaro. Sólo pasa en Turismo Carretera porque es la especialidad del automovilismo que más contacto tiene con la gente del campo, y la que más se identifica con ella. Pero por otro lado tenés ingratitudes, autos que se paran, decepciones. Hay que aceptarlo y entenderlo así. El automovilismo te ofrece en un mismo día, horas de felicidad total y de repente angustia, o viceversa. Antes decía que había quedado conforme con la campaña del '74, cuando pude ser campeón y finalicé tercero atrás del equipo Ford. Pero si pienso también en el esfuerzo que realizamos ese año, lo bien que andaban los autos y ese trompo que me imposibilitó ganar en Pergamino, hay

una serie de cosas negativas, de resultados que en un segundo se dan vuelta y te perjudican un año entero, una campaña correcta. Se puede decir que aprendí la lección y la tomo como tal. Lo que sucede, fundamentalmente, es que a mí me pasaron muchas cosas en la vida, algunas muy feas como la muerte de un hijo... Y después que te pasa una cosa así, la mayoría de los problemas ya no parecen cosa seria. No quiero hablar mucho del tema, pero puedo asegurar que ese hecho me cambió la vida, me enseñó a vivir de otra manera. Me predispuso a ver las cosas de otra forma y, a darle importancia a lo realmente importante, y si bien al automovilismo lo llevo en el alma

desde chico y los fierros pueden llegar a coparme, no deja de ser un deporte, un gusto, un buen vicio al fin".

Cuando 1974 y ese tercer puesto en el campeonato ya eran historia en la campaña deportiva de Martínez Boero, el actual campeón de TC continuó con la serie de abandonos y clasificaciones mediocres. Ya no era pelearle al equipo oficial de Ford con algo menos de infraestructura, sino tratar de llegar, de hacer un buen papel, de pelear a lo sumo en el segundo pelotón. Pero ni eso pudo lograr en 1975, corriendo con Dodge. Cambió de marca y equipo, pero siempre sin llegar a ser un candidato firme. Hasta que a mediados de 1980 dejó de correr. "Ya estaba cansado. No tenía más

ganás. Sinceramente me dolió por toda la gente que trabajaba en el auto, pero estaba decidido a no seguir. Creía que tenía poco sentido, teniendo en cuenta clasificaciones y posibilidades. No me sentí decepcionado, pero sí un poco saturado por los innumerables contra-tiempos. Son rachas. Algunas muy largas, otras cortas. A mí me tocó la más fea y por eso preferí alejarme del tema. Mi trabajo en el campo me lleva mucho tiempo por los viajes que tengo que hacer. De manera que me dediqué más a lo mío hasta que la gente del Quilmes Automóvil Club vino nuevamente a la carga. A ofrecerme el Ford. En principio les dije que no, por esto que te cuento, pero me insistieron

CAMPAÑA DEPORTIVA

59	25-8-74	6a. Vta. de Laboulaye (Los Cóndores)		7	Chevrolet	Ganó
60	3-9-74	Allen Auto Moto Club		6	Chevrolet	2º
		1ra. Serie	4º			
		2da. Serie	Ganó			
		3ra. Serie	Ganó			
61	22-9-74	A. C. Bragado (25 de Mayo)		6	Chevrolet	Ganó
		2da. Serie	Ganó			
62	6-10-74	Automóvil Moto Club Olavarría		4	Chevrolet	5º
		2da. Serie	5º			
63	3-11-74	Gran Premio de La Montaña		4	Chevrolet	3º
		1a. Icho Cruz-Mina Clavero	4º			
		2a. Mina Clavero-Icho Cruz	3º			
64	24-11-74	A.C.T.C. (AMCBA 12)		5	Chevrolet	Ab.
		1ra. Serie	5º			
		2da. Serie	22º			
65	1-12-74	Automóvil Club Pergamino		5	Chevrolet	3º
		1ra. Serie	Ganó			
		2da. Serie	4º			
		3ra. Serie	3º			
66	15-12-74	XLIX G. P. de Carretera		6	Chevrolet	Ab.
		1a. Concordia-Posadas	2º			
67	30-3-75	Auto Club 25 de Mayo		3	Dodge	Ab.
		1ra. Serie	2º			
68	20-4-75	Huracán Mercedes Automóvil Club		3	Dodge	12º
69	4-5-75	Bahía Blanca Automóvil Club		3	Dodge	7º
		1ra. Serie	7º			
70	8-6-75	Club Cl. Gral. de Salto (Pergamino)		3	Dodge	Ab.
		2da. Serie	5º			
71	13-7-75	Tandil Auto Club		3	Dodge	Ab.
		1ra. Serie	23º			
72	17-8-75	FAPAC (San Miguel del Monte)		3	Dodge	Ab.
		1ra. Serie	3º			
73	7-9-75	Automóvil Club Pergamino		3	Dodge	Ab.
		1ra. Serie	20º			
74	12-10-75	Automoto Club Olavarría		3	Dodge	Ab.
		2da. Serie	5º			
75	24-10-75	FAPAC (AMCBA 12)		3	Dodge	5º
		1ra. Serie	4º			
76	16-11-75	A.C.T.C. (San Miguel del Monte)		3	Dodge	21º
		2da. Serie	3º			
77	14-12-75	L.G.P. de Carretera		5	Dodge	Ab.
78	9-5-76	Bahía Blanca Automóvil Club		19	Chevrolet	9º
		2da. Serie	12º			
79	25-7-76	FAPAC (Olavarría)		19	Ford	Ab.
		1ra. Serie	20º			
80	4-9-76	Gran Premio del Llano		19	Ford	9º
		1ra. Laboulaye-Laboulaye	21º			
		2da. Laboulaye-Laboulaye	5º			
81	10-10-76	Auto Moto Club Olavarría		19	Ford	Ab.
		1ra. Serie	25º			
82	21-11-76	A.C.T.C. (AMCBA 12)		19	Ford	Ab.
		1ra. Serie	6º			
83	19-12-76	Automoto Club C. Paz (AMCBA)		19	Ford	6º
		1ra. Serie	7º			
84	1-5-77	Bahía Blanca Automóvil Club		22	Ford	Ab.
		2da. Serie	17º			
85	29-5-77	A.C.T.C. (AMCBA 12)		22	Ford	15º
		1ra. Serie	12º			
86	12-6-77	Automoto Club C. Paz (O. Cabalón)		22	Ford	Ab.
87	17-7-77	Vta. López A.C. (AMCBA 12)		22	Ford	6º
		2da. Serie	6º			
88	25-10-77	San Isidro A.C. (AMCBA 12)		22	Ford	6º
		2da. Serie	7º			



Con el Chevrolet con fierros de la entonces Comisión de Carreras de General Motors. Una de sus mejores épocas. En 1974, con este auto ganó la primera carrera de su vida y fue tercero en el campeonato, luchando mano a mano con los Falcon oficiales, que finalmente lo aventajaron en las últimas pruebas. De todas formas fue el mejor Chevrolet del año.

tanto que me convencieron para ir a probar el auto. Me hablaron tan bien de lo que habían logrado que, sumado a eso la confianza y el cariño que siempre le tuve a este grupo terminaron por decidirme. Los planes para hacer una temporada eran muy serios y el auto realmente andaba bien. Me impresionó bastante. De manera que, lentamente, fueron armando todo y yo preparándome para reaparecer en Olavarría, en septiembre del '81. Terminé tercero, en la siguiente (autódromo de Buenos Aires) fui segundo y gané en la tercera presentación, en Necochea. Antes de este triunfo ya tenía noción del "fierro" que había armado la gente de Quilmes. Por ese entonces el auto ya era

sumamente confiable, lo que constituía una de sus mejores virtudes. Pero también aceleraba y salía muy rápido desde abajo y doblando no le podía envidiar nada al mejor TC de esa temporada".

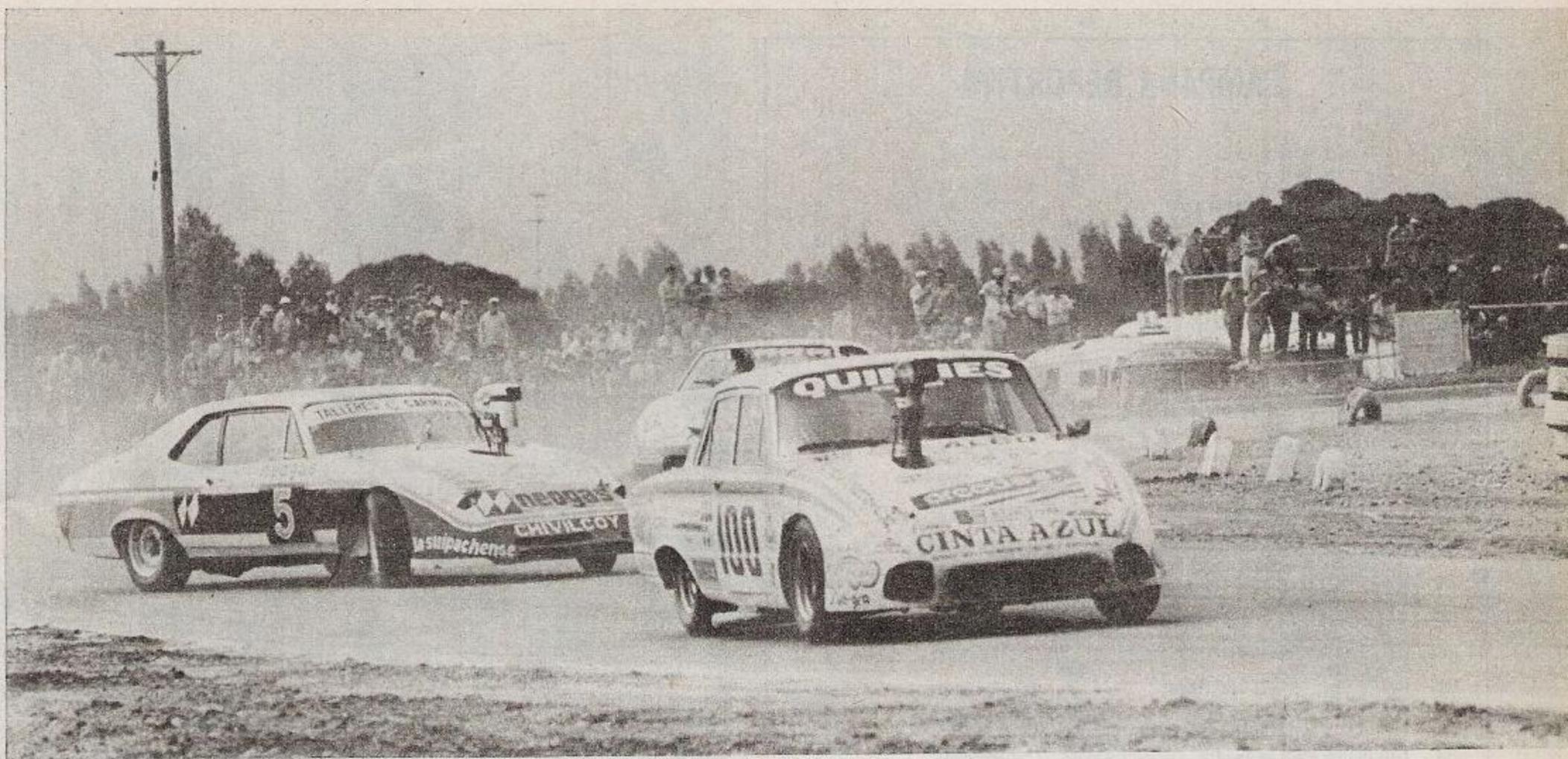
1982: COMIENZO PARA SOÑAR

En los primeros meses del '82, cuando la actividad todavía no había comenzado, la ACTC introdujo un cambio en el reglamento, bajando la compresión de los motores. La secuela de la accidentada carrera de Ayacucho, última prueba de 1981, cumplía su efecto. El objetivo era disminuir la velocidad, ganando

proporcionalmente en seguridad. Dicha modificación obligó a realizar cambios en la preparación. De manera que el arranque de temporada era una gran incógnita. Había cientos de teorías en cuanto a la marca más perjudicada, pero nada probado... Muchos decían tener la verdad o la solución. Pero la mayoría no tenía en cuenta al Ford de Martínez Boero como uno de los candidatos más firmes. Sin embargo en Tandil, primera reunión del año (14-3), Jorge Martínez Boero ganaba su primera carrera del ejercicio con 25 segundos de diferencia sobre Satriano: "Evidentemente esa 'descompresión' le quitó algo de salida al auto y un poco de velocidad final, pero siguió siendo muy con-

fiable. Lo importante fue que sirvió para imponer en todo el equipo una moral increíblemente ganadora. Triunfar en la primera carrera, con lo bien que andaban Emilio (Satriano), Occhionero y los Aventín, fue un punto de partida que nos sirvió muchísimo". Final para el primer paso de Boero hacia el título, ganando los primeros 22,5 puntos de su mejor año.

Posterior a este triunfo, en Necochea sólo le alcanzó para un tercer puesto. Luego sobrevino la única "mala racha" del año cuando debió abandonar en el autódromo de Buenos Aires por una rotura del autoblocante mientras venía peleando la punta con Satriano, fue quinto en La Plata y nuevamente abandonó en Concordia por



Distintas épocas en la campaña de Martínez Boero. A la izquierda, junto a "Rody" y Carlos Marincovich. Los tres defendían semioficialmente a Chevrolet en 1974. Arriba, un momento de 1982, luchando con Emilio Satriano, el rival más peligroso de la temporada. Cuando el de Chivilcoy tuvo una magnífica racha promediando el año, Boero por lo menos se mantuvo cerca, sumando puntos con segundos y terceros puestos que al final resultaron fundamentales para ganar su primer campeonato de TC.



rotura de motor, peleándole otra vez la vanguardia al Chevrolet de Chivilcoy... "Fueron tres carreras no muy felices para nuestras pretensiones. Así y todo, la gente de Quilmes nunca bajó la guardia, tanto para trabajar como para confiar en las posibilidades que teníamos. Lo del autódromo fue una fatalidad. En Concordia me equivoqué yo y por eso se rompió el motor. Mientras estuve en carrera fue una pelea muy dura con Emilio. El maneja muy bien, es muy vivo y el Chevrolet caminaba como un demonio. Pero cometí un error que me costó bastante. Me acuerdo que bajé del auto muy tranquilo y les confesé a los muchachos que me había equivocado. El clima del equipo siempre fue

fantástico, al punto de no tener nunca un problema, ni siquiera para decirles que había roto el motor. Después de esa carrera vino el desquite de Monte. Ese día, no estaba para mí. La habían peleado Tony y Occhionero, pero se dio por un rezagado. ¿Mi mérito? No bajar nunca los brazos, a pesar de no estar peleando la punta. Todavía en ese momento no pensaba en sumar puntos en función de campeonato. Era demasiado prematuro."

LA RACHA DE SATTRIANO

¿Fue el momento más difícil del campeonato?

—Sí. El que mayor preo-

cupación nos creó. Mi auto andaba muy bien, incluso para esa época tuvimos un motor nuevo. Pero el Chevrolet era un avión. Te diría que después de Pergamino empezamos a correr para el campeonato, pensando en el título. Aunque todavía faltaba mucho para el final porque el campeonato era muy largo, sabíamos que el primer lugar se definiría por la importancia, la infraestructura y la capacidad de los equipos que apoyaban a los autos de adelante. Para nosotros el secreto era que el coche no se parara, conservar la efectividad del Falcon, aunque no se ganara. En esa seguidilla que tuvo Satriano, siempre pude estar muy cerca del ganador, de manera de mantenerme en carrera.

Fueron tan importantes los segundos puestos en Nueve de Julio y Punta Alta y ese tercero en Pergamino, como el posterior triunfo en Olavarría, una carrera fundamental. En Punta Alta se nos trabó el acelerador, si no, quizá dábamos el "batacazo". Pero lo importante fue mantenernos.

—Pasó Santiago del Estero y llegó el triunfo en Olavarría...

—Nadie me creyó que el auto no andaba como siempre. Tenía 200 vueltas menos, honestamente. Quizás el resto tampoco estaba en el rendimiento óptimo. Y alcanzó para ganar...

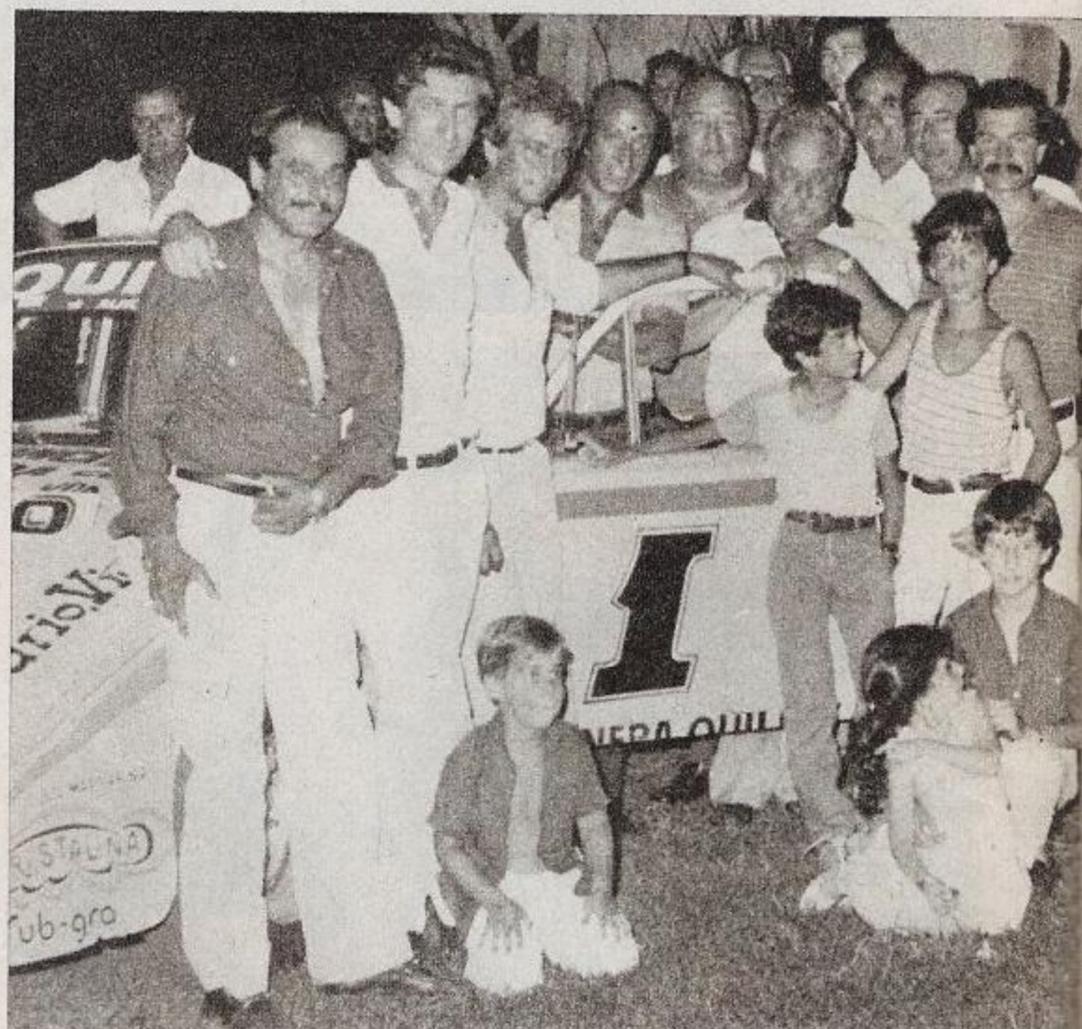
—En orden de importancia, ¿no tuvo mayor peso para el título el segundo puesto en Necochea, detrás

CAMPAÑA DEPORTIVA

89	6-11-77	Las Flores A. C. 1ra. Serie	6 ^o	22	Ford	6 ^o
		2da. Serie	6 ^o			
90	20-11-77	1ra. Vuelta Ciudad de Azul 1ra. Serie	6 ^o	22	Ford	Ab.
91	11-12-77	Tandil Auto Club 1ra. Serie	12 ^o	22	Ford	Ab.
92	2-4-78	San Isidro A. C. (AMCBA 12) 1ra. Serie	3 ^o	14	Ford	3 ^o
		2da. Serie	3 ^o			
93	16-4-78	Automóvil Moto Club Olavarría 2da. Serie	3 ^o	14	Ford	Ab.
94	7-5-78	PARAC (Allen) 1ra. Serie	5 ^o	14	Ford	4 ^o
		2da. Serie	5 ^o			
95	20-8-78	7a. Vta. de Laboulaye (P. de Funes) 1ra. Serie	Ganó	14	Ford	4 ^o
		2da. Serie	6 ^o			
		3ra. Serie	3 ^o			
96	24-9-78	Las Flores Automóvil Club 1ra. Serie	6 ^o	14	Ford	Ab.
97	5-11-78	19 ^o Vuelta de Tandil 2da. Serie	6 ^o	14	Ford	Ab.
98	3-12-78	A.C.T.C. (Gran Premio de TC) 1ra. Necochea-B. Blanca	7 ^o	14	Ford	Ab.
99	20-5-79	A.C.T.C. (AMCBA 12) 2da. Serie	Ganó	12	Dodge	Ab.
100	8-7-79	Autódromo de 9 de Julio 1ra. Serie	3 ^o	12	Dodge	Ab.
101	22-7-79	A.C.T.C. (AMCBA 12) 2da. Serie	Ganó	12	Dodge	5 ^o
102	19-8-79	3ra. Vuelta de Cnel. Pringles 1ra. Serie	Ganó	12	Dodge	Ab.
103	16-9-79	A.C.T.C. (Aut. 9 de Julio) 2da. Serie	4 ^o	12	Dodge	5 ^o
104	7-10-79	23 ^o Vuelta de Olavarría 1ra. Serie	18 ^o	12	Dodge	Ab.
105	20-10-79	13 ^o Vuelta de La Pampa		12	Dodge	Ab.
106	11-11-79	20 ^o Vuelta de Tandil 1ra. Serie	Ab.	12	Dodge	19 ^o
107	16-12-79	9a. Vuelta de Pehuajó 2da. Serie	18 ^o	12	Dodge	Ab.
108	30-12-79	Ruta Interbainearia		12	Dodge	Ab.
109	9-3-80	1ra. Vuelta de Venado Tuerto		12	Dodge	Ab.
110	16-3-80	Competencia Ciudad de La Plata 2da. Serie	12 ^o	12	Dodge	Ab.
111	30-3-80	24 ^o Vuelta de Olavarría 2da. Serie	4 ^o	12	Dodge	5 ^o
112	20-4-80	21 ^o Vuelta de Tandil		12	Dodge	22 ^o
113	21-6-80	A.C.T.C. (G.P. de T.C.)		12	Dodge	Ab.
114	6-9-81	27 ^o Vuelta de Olavarría 2da. Serie	6 ^o	100	Ford	3 ^o
115	20-9-81	A.C.T.C. (AMCBA 12) 1ra. Serie	3 ^o	100	Ford	2 ^o
116	25-10-81	Vuelta de Necochea 1ra. Serie	Ganó	100	Ford	Ganó
117	22-11-81	Auto Moto Club Pergamino 1ra. Serie	7 ^o	100	Ford	Ab.
118	6-12-81	1a. Vuelta de Aysucho 1ra. Serie	5 ^o	100	Ford	12 ^o
119	14-3-82	Tandil Auto Club 2da. Serie	2 ^o	100	Ford	Ganó
120	11-4-82	10 ^o Vuelta de Necochea 1ra. Serie	Ganó	100	Ford	3 ^o
121	18-4-82	A.C.T.C. (AMCBA 12) 2da. Serie	Ganó	100	Ford	19 ^o
122	23-5-82	Círculo de La Plata 2da. Serie	Ganó	100	Ford	5 ^o
123	9-6-82	1ra. Vuelta de Concordia 1ra. Serie	Ganó	100	Ford	16 ^o
124	11-7-82	5a. Vuelta de San Miguel del Monte 1ra. Serie	2 ^o	100	Ford	Ganó
125	8-8-82	Auto Moto Club Pergamino 2da. Serie	4 ^o	100	Ford	3 ^o
126	22-8-82	A.C. Chivilcoy (9 de Julio) 1ra. Serie	2 ^o	100	Ford	2 ^o
127	5-9-82	1a. Vuelta de Punta Alta 1ra. Serie	Ganó	100	Ford	2 ^o
128	19-9-82	1ra. Vuelta de Stgo. del Estero 1ra. Serie	4 ^o	100	Ford	7 ^o
129	10-10-82	Vuelta de Olavarría 2da. Serie	3 ^o	100	Ford	Ganó
130	24-10-82	11a. Vuelta de Necochea 2da. Serie	Ganó	100	Ford	2 ^o
131	7-10-82	6a. Vuelta de Monte 1ra. Serie	2 ^o	100	Ford	Susp.
132	14-10-82	6a. Vuelta de Monte 1ra. Serie	2 ^o	100	Ford	Ganó
133	21-11-82	Centenario La Plata 2da. Serie	2 ^o	100	Ford	2 ^o
134	5-12-82	Tandil Auto Club 1ra. Serie	2 ^o	100	Ford	3 ^o
135	12-12-82	A.C.T.C. (AMCBA 12) 1ra. Serie	Ganó	100	Ford	Ganó

Referencias: (1) Con Héctor Figlioli
(3) Con Freddy Pérez, en T.N.
(2) En S.P.

Nota: salvo aquéllas en las que se indica otra categoría, corrió todas en T.C.. Nació en la Capital Federal el 23 de mayo de 1937.



de Castellano, con Satriano fuera de carrera y Oscar Aventín muy retrasado?

—Si las medís o analizás por separado, puede ser. Pero no hay que olvidarse que yo era el puntero del campeonato antes de largar en Necochea. Eso me dio una tranquilidad tremenda para esa prueba. Primero, porque mi auto no se paraba nunca. Segundo porque el circuito era bastante favorable para el Falcon debido a las rectas cortas, y finalmente porque yo salí en la final estudiando el desarrollo de esas 25 vueltas. Ya había ganado mi serie, y al ser relativamente larga, la final también me benefició para adecuarme al planteo que más convenía. Que ganara Castellano me alegró por-

que se lo merecía. Pero la parada de Satriano me dio gran tranquilidad y confianza. Desde el momento en que mi equipo me informó de su detención, empecé a correr para sumar. A Oscar Aventín no le opuse mucha resistencia para que me pasara en el camino. El tercer puesto me convenía también. Pero además me benefició mucho su retraso, por el hecho de terminar segundo, sumando 15 puntos más en esa final.

LOS PASOS FINALES

—¿Se puede decir que el resto de las carreras fue sólo



La lucha con Mouras en la primera chicana de Olavarría (foto mayor) donde ganó la carrera y, según el mismo Boero, la tranquilidad para ir sumando puntos asegurándose el título. La toma fue segundos después del toque con el Dodge al superarlo. La primera foto con el "1" en la puerta (arriba, izquierda) en la celebración en Bolívar, el 29 de diciembre. En la misma reunión, los principales integrantes del equipo (izquierda, abajo) del Quilmes Automóvil Club junto al campeón, saludando a la multitud que homenajeó al "Gaucha" culminando la larga lista de festejos en el '82.

la confirmación de un año inolvidable?

—Deportivamente fue lo mejor de mi vida. Esa carrera de Monte, donde volví a ganar, y con cierta comodidad, nos brindó las mejores posibilidades. En lo íntimo me sentí campeón, aunque guardé cualquier tipo de exteriorización para cuando se definiera todo. No fue un campeonato fácil pero para nosotros tuvo una definición "tranquila". Era más la carga emocional que cualquier otra situación. Si uno lo pensaba fríamente, la confiabilidad del auto era determinante. Pero tanto en los muchachos que armaban el motor como en toda la gente que atendía el auto, la angustia por alguna falla imprevista siempre estaba presente,

como conviviendo con todos. Felizmente no pasó nada. La Plata y esa penúltima carrera en Tandil lo confirmaron. Para mí fue justo. Todos los que de alguna manera tenían que ver con el auto se merecían ese título.

—A la hora de agradecer atenciones, colaboración, trabajo. ¿Quiénes fueron las piezas más importantes de esta campeonato?

—Mucha gente. Mi tío, en lo que a mí respecta, por haberme apoyado siempre. Prácticamente, por haberme iniciado en el automovilismo. Por todo el apoyo y el cariño que me brindó siempre. Mi familia, que siempre estuvo dándome aliento. Toda la gente del Quilmes Automóvil Club. Desde el hombre de mayor responsa-

bilidad al que hacía los trabajos menores. Pero todos con las mismas ganas, con el mismo amor. Al "Polaco" Herceg porque su apoyo y su confianza fueron fundamentales para lograr este título. A Tito mi acompañante. A la gente de Bolívar. A los amigos de Olavarría y muy especialmente al público, que, sinceramente, me sorprendió con su afecto. Muchas veces desbordando cualquier dispositivo de seguridad, pero siempre con la sana intención de acercarse a festejar al lado del auto o simplemente para saludarme a mí. El día de Tandil me sacaron hasta las tiritas del buzo. Todos querían tener algo mío. Fue algo excepcional. Terminé loco del dolor de cabeza porque la gente

cree que cuanto más fuerte o efusivamente te saluda más te demuestra su cariño. Me dejaron la cabeza como un bombo. Pero igual quedé y estoy muy contento. Pienso que fue una fiesta para todo el TC porque el nombre de Ford es mágico en la categoría.

—¿Y para Martínez Boero?

—La consagración después de muchos años de esfuerzos, de muchas carreras disputadas. Darle un título a la gente de Quilmes y festejar con toda la hinchada de Ford, la más grande del Turismo Carretera.

Jorge Fernández Morano
Fotos: Edit. Abril

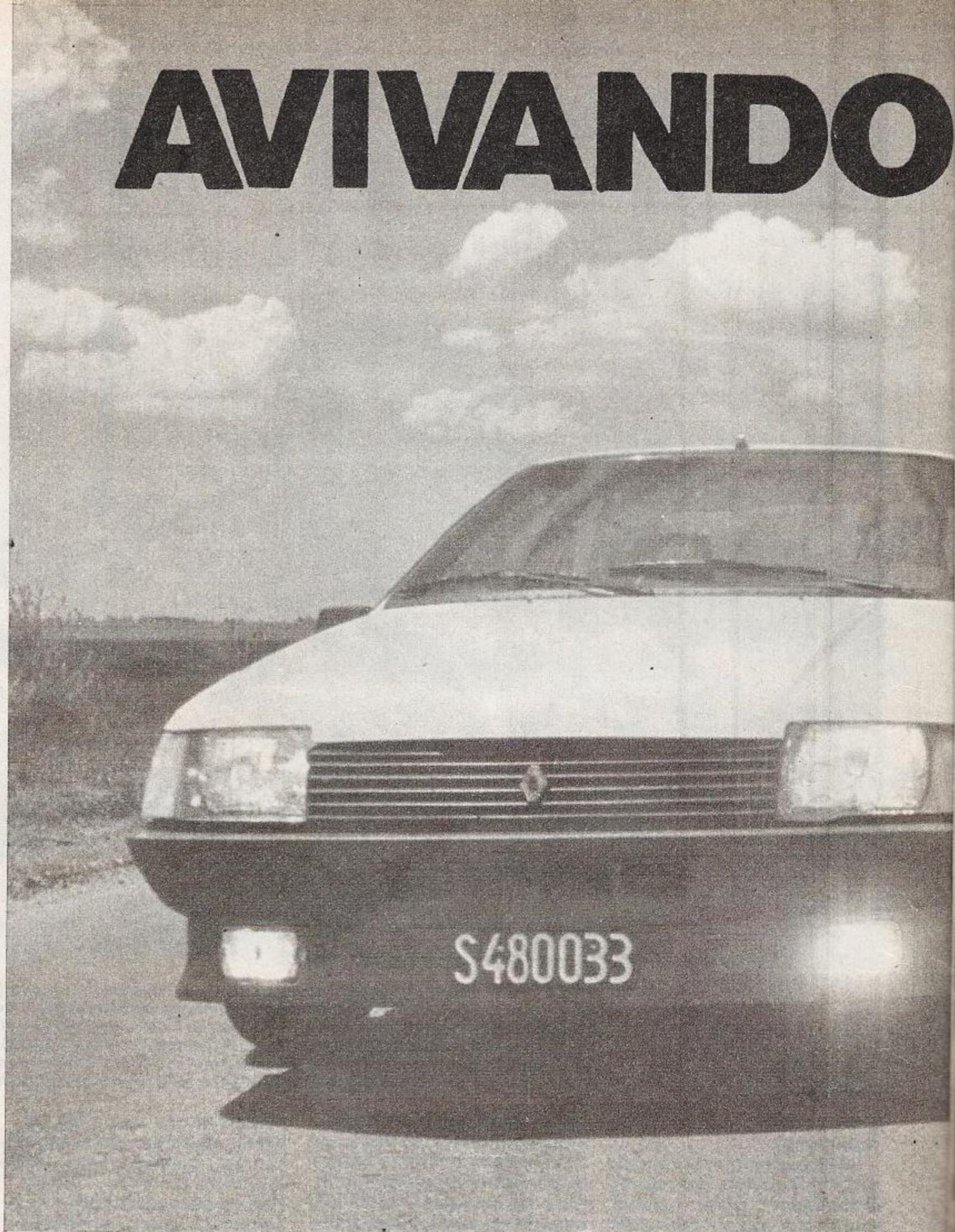
CON PREPARACION
CASI DE CARRERA
O CON UN
"KIT" ESPECIAL

AVIVANDO

De la mecánica R-18, bien puede afirmarse que es moderna. La concepción del motor, los materiales utilizados y la distribución de accesorios, muestran un grado de desarrollo superior, aunque sin perder en ningún momento la orientación lógica de todo automóvil destinado a satisfacer las necesidades de un público masivo. Sin embargo, las mismas bondades de esta planta motriz son la perfecta excusa para tratar —¡cómo no!— de sacarle algo más.

Y, claro, ¿quién mejor que Berta para hacerlo?. De Renault sabe un montón y de hacer un motor que tenga más H.P. también. Así que... puso manos a la obra con la idea de mejorar en algo la performance.

Los trabajos se realizaron tomando como auto experimental un R-18 propiedad de uno de sus propios empleados, Francisco Falcone, y en poco tiempo se logró un árbol de levas no sólo más "rabioso", sino que además era apto para circular normalmente sin problemas en



EL FUEGO



Por obra y gracia de sus preparaciones (Grupo Dos a la izquierda, "kit" a la derecha) son especialmente aptas para viajar durante largas distancias. La única modificación aerodinámica consiste en los spoilers delanteros, que mejoran el Cx y por ende la performance.



Ya habíamos probado la coupé con el "kit" y le tocaba el turno a la Grupo Dos. A Daniel Sancho —su dueño— le encargamos que, mientras nosotros nos afanábamos conectando el cableado del Correvit, se ocupara de medir la velocidad y dirección del viento. Así nos fue... De espaldas, Osvaldo D'Adamo, socio de Sancho y propietario de la coupé Fuego "kit". Increíblemente, ni mosqueó cuando su auto emitió horribles chirridos de neumáticos y olores de embrague. Un valiente...



AVIVANDO EL FUEGO

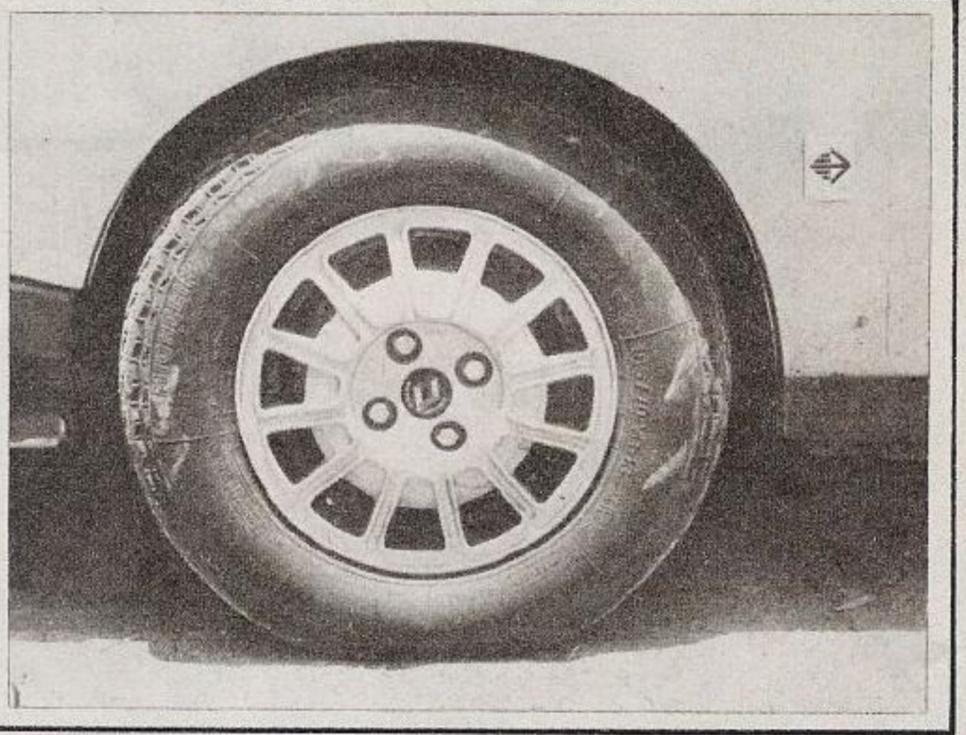
NEUMATICOS UTILIZADOS

Las unidades testeadas estaban provistas con:

Renault Fuego "Kit": Good-year Gran Prix 70 185/70 HR 13. Pisada: 1,80 m. **Liantas:** originales.

Renault Fuego "Grupo Dos": Michelin XWX 185/70 VR 13. Pisada: 1,80 m.

Liantas: Estilo Ruedas de aleación.



el tráfico. Asimismo, Oreste diseñó un filtro de aire que reemplaza con suma eficiencia al standard, pese a ser mucho más simple. **"El problema era que no entraba bajo el capot, así que, simplemente, lo coloqué en forma oblicua. Con él ganamos no menos de cinco HP."**

Paralelamente, se experimentaba con un múltiple de escape, eligiéndose finalmente un diseño 4-1 que conduce a los gases limpiamente sin producir efectos nocivos de resonancia (al "molestarse" mientras son expulsados de la cámara de combustión).

En cuanto al exterior, se agregaron dos spoilers, uno delantero (el clásico "babe-ro") y uno trasero, disminuyendo el Cx (coeficiente de forma) en un 6%. Nuevamente, entonces aumento de performance y disminución de consumo. Estos dos aditamentos son "equipo de norma" sobre el R-18 Turbo en Francia. También las ruedas se cambian, desechando las originales y reemplazándolas por un diseño especial a pedido de Berta. **"Son de aleación de aluminio, pesan unos 6 kg y tienen borde de seguridad. Están perfectamente centradas y son media pulgada más anchas que las originales, así que miden 13 x 6 pulgadas, admitiendo entonces el neumático original o uno algo más grande"**, nos decía Norberto Bongiovanni de Estilo Ruedas.

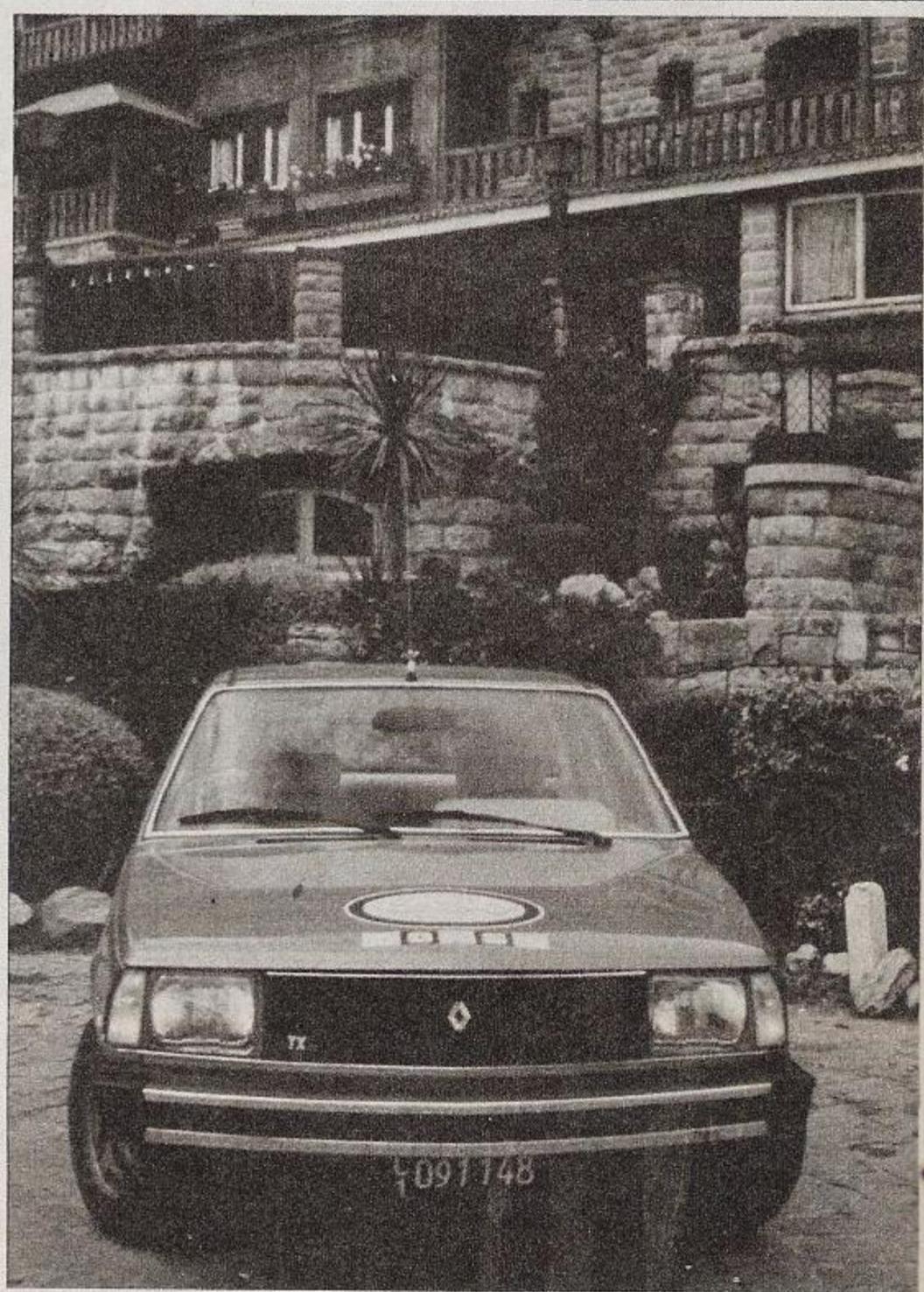
El resultado que logra el conjunto de estos elementos es notable, y recomendable para quienes pretenden tener un auto que, aparte de trasladarlos, sea un placer

manejar. (Y además gracias a cifras de velocidad máxima, aceleración y consumo de lo más gratificante.)

Por supuesto, que todos los elementos del "kit" pueden montarse en cualquier automóvil de la línea, sea berlina, familiar o coupé Fuego. Y justamente sobre una de éstas (o dos, mejor dicho) fue que nosotros realizamos las pruebas de rigor. Pero con un agregado: también ensayamos una coupé Fuego, propiedad de Daniel Sancho —rosarino, ex piloto de Fórmula Uno Nacional, actualmente militante en el Campeonato Argentino de Pilotos— en la que Berta reemplazó el carburador único (Weber 32 vertical) por un par de Weber dobles 48-48 DCOE, utilizando como base la preparación del Renault 18 Grupo Dos desarrollado para su utilización en el frustrado Rally Codasur 1982. (La única carrera en que participó ese auto fue en manos de Recalde-Del Buono cuando corrió el Rally "La Marginal" en Perú.) Por supuesto que la leva, tapa de cilindros son absolutamente distintas, además de utilizar un caño de escape doble pero con igual recorrido.

Pero vayamos por orden. La Coupé Fuego con el "kit", propiedad de Osvaldo D'Adamo, socio y amigo de Sancho, tenía rodados unos 9.200 kilómetros al momento de las pruebas. Y todas las cifras de sus ensayos fueron muy similares con las suministradas a Berta, luego de experimentarse un 18 con el mismo "kit".

Como se puede apreciar en los diversos recuadros y



DOS R-18 DOS

También es interesante la comparación entre un R-18 TX equipado con el "kit Berta" y probado por Renault Argentina en la ruta provincial N° 13 entre Las Varillas y Alicia (Córdoba) y el R-18 TX standard testado por nosotros en Solís (Buenos Aires).

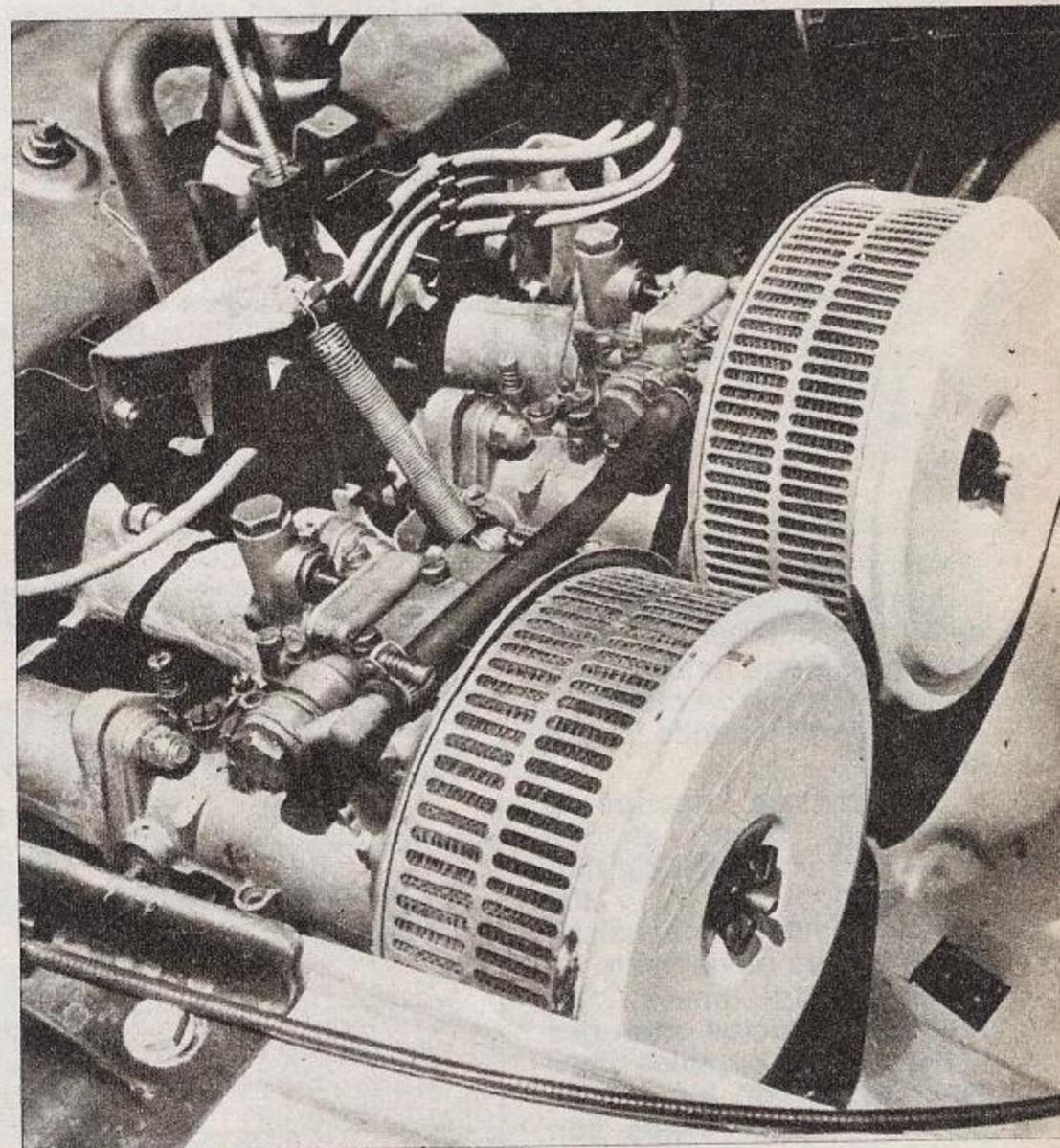
RENAULT FUEGO "KIT" OSVALDO D'ADAMO

VELOCIDAD MAXIMA

	Primera pasada	Segunda pasada	Promedio
Tiempo	17s98/100	18s50	18s24
Km/h reales	200,2	194,5	197,35
R.P.M.	6.000	5.800	5900
Km/h velocímetro	210	205	207,5

RENAULT FUEGO "GRUPO DOS" DANIEL SANCHO

	Primera pasada	Segunda pasada	Promedio
Tiempo	17s14	17s34	17s24
Km/h reales	210	207	208,5
R.P.M.	6.300	6.200	6.250
Km/h velocímetro	220	217	218,5



En primer plano los dos filtros de aire fabricados por Berta para la batería de carburadores Weber dobles de tiro horizontal (48-48 DCOE), responsables de la alimentación de la coupé "Grupo Dos". Estos mismos carburadores alimentan al Renault 18 G-2 que Oreste desarrolló para Renault.



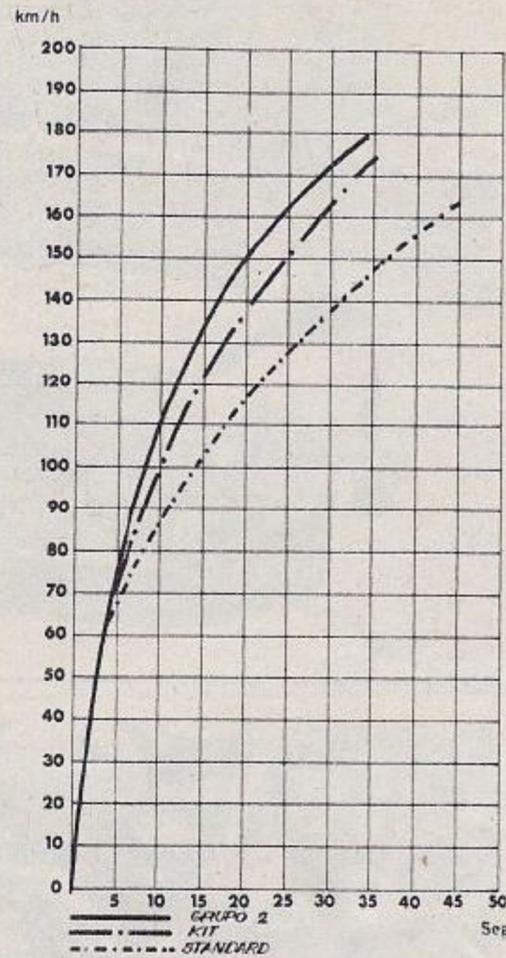
ITEM	R-18 KIT	R-18 STANDARD	DIFER.
Velocidad máxima	198,6 km/h	169,9 km/h	+ 14,45%
Aceleración 0-400 m	16,4 s	18,22 s	- 9,98%
Aceleración 0-1000 m	30 s	33,92 s	- 11,55%
Aceleración 0-100 km/h	9,8 s	12,17 s	+ 19,4%
Consumo a 100 km/h	13,9 km/litro	13,9 km/litro	0%
Consumo a 120 km/h	11,8 km/litro	9,1 km/litro	- 22,8%

CONDICIONES METEOROLOGICAS

Temperatura: 21° C
Humedad: 70%
Presión atmosférica: 761 mm
Viento: Del cuadrante Este-Noreste con ráfagas de 14,4 km/h. Las pruebas fueron realizadas en el camino que une Solís (ruta nacional Nº 8) con Campana (Ruta nacional Nº 9).

AVIVANDO EL FUEGO

ASI ACELERAN



ACCELERATION TEST U

SPEED (KM/H)	DISTANCE (M)	TIME (S)	ACCEL. (M/S²)
0.0	0.0	0.00	+ 0.0
10.0	1.1	0.76	+ 3.7
20.0	4.3	1.46	+ 3.9
30.0	9.2	2.12	+ 4.2
40.0	15.9	2.79	+ 4.2
50.0	24.1	3.42	+ 4.4
60.0	44.1	4.71	+ 2.2
70.0	61.8	5.67	+ 2.9
80.0	82.0	6.62	+ 2.9
90.0	124.4	8.37	+ 1.6
100.0	163.1	9.83	+ 1.9
110.0	209.3	11.41	+ 1.8
120.0	261.0	13.02	+ 1.7
130.0	321.0	14.73	+ 1.6
140.0	401.6	16.88	+ 1.3
150.0	552.4	20.65	+ 0.7
160.0	702.3	24.13	+ 0.8
170.0	861.7	27.60	+ 0.8
180.0	1223.1	35.01	+ 0.4

ACCELERATION TEST U

SPEED (KM/H)	DISTANCE (M)	TIME (S)	ACCEL. (M/S²)
0.0	0.0	0.00	+ 0.0
10.0	1.2	0.82	+ 3.4
20.0	4.3	1.50	+ 4.0
30.0	9.3	2.19	+ 4.1
40.0	15.9	2.84	+ 4.3
50.0	24.2	3.48	+ 4.3
60.0	45.9	4.87	+ 2.0
70.0	63.6	5.84	+ 2.9
80.0	86.6	6.93	+ 2.6
90.0	115.1	8.12	+ 2.3
100.0	177.4	10.48	+ 1.2
110.0	227.1	12.18	+ 1.6
120.0	286.2	14.02	+ 1.5
130.0	359.5	16.12	+ 1.3
140.0	491.0	19.60	+ 0.8
150.0	634.7	23.16	+ 0.8
160.0	827.0	27.62	+ 0.6
170.0	1083.2	33.20	+ 0.5
180.0	1466.4	41.07	+ 0.4

AVERAGE ACCELERATION
 $B=F(U, T) = + 1.42 \text{ M/S}^2$
 $B=F(U, S) = + 1.02 \text{ M/S}^2$
 $B=F(S, T) = + 1.99 \text{ M/S}^2$

AVERAGE ACCELERATION
 $B=F(U, T) = + 1.21 \text{ M/S}^2$
 $B=F(U, S) = + 0.85 \text{ M/S}^2$
 $B=F(S, T) = + 1.73 \text{ M/S}^2$

SPEED (KM/H)	DISTANCE (M)	TIME (S)	ACCEL. (M/S²)
0.0	0.0	0.00	+ 0.0
139.5	400.0	16.84	+ 2.3
174.6	1000.0	30.48	+ 0.7

SPEED (KM/H)	DISTANCE (M)	TIME (S)	ACCEL. (M/S²)
0.0	0.0	0.00	+ 0.0
134.7	400.0	17.21	+ 2.1
167.0	1000.0	31.43	+ 0.6

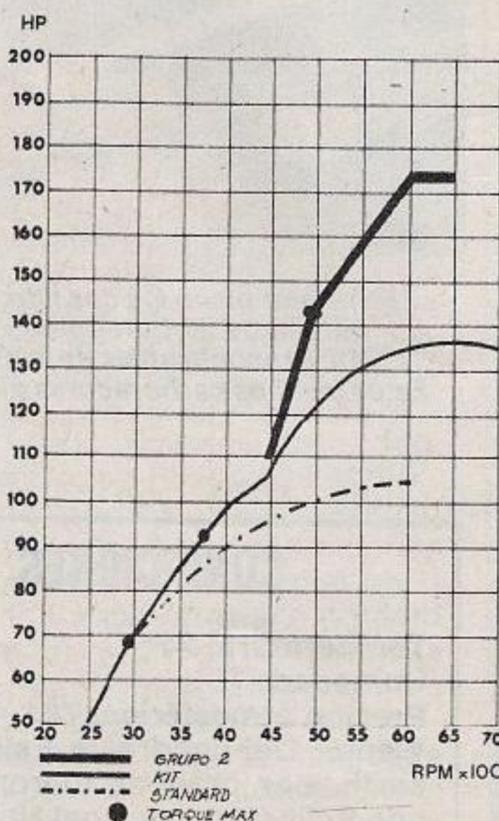
COUPE FUEGO "G. DOS"

COUPE FUEGO "KIT"

gráficos adjuntos, donde los números hablan por sí solos, está claro que las modificaciones de Berta funcionan. Y muy bien. Hasta se reduce el consumo marchando a 120 km/h...

En cuanto a la coupé de Sancho; ... bueno, es otra cosa. Con una potencia máxima de 175 HP plus, y una velocidad máxima de más de 200 km/h es obviamente un "chiche" para pocos. "En realidad pedimos que nos hiciera estos cambios para tener autos con los que se puedan realizar viajes con rapidez y comodidad, sin tener que recurrir a ningún auto importado, y creemos que esto se cumple perfectamente", nos decían los respectivos dueños, luego de trasladarse desde Rosario hasta Solís especialmente para que nosotros les "usurpáramos" ambos autos, e hicieramos todas las pruebas con nuestro Correvit L (ese aparato que tiene un enanito adentro...) mientras ellos, abajo, sufrían. Los resultados, a vuestra disposición.

Fotos: Ignacio Corbalán



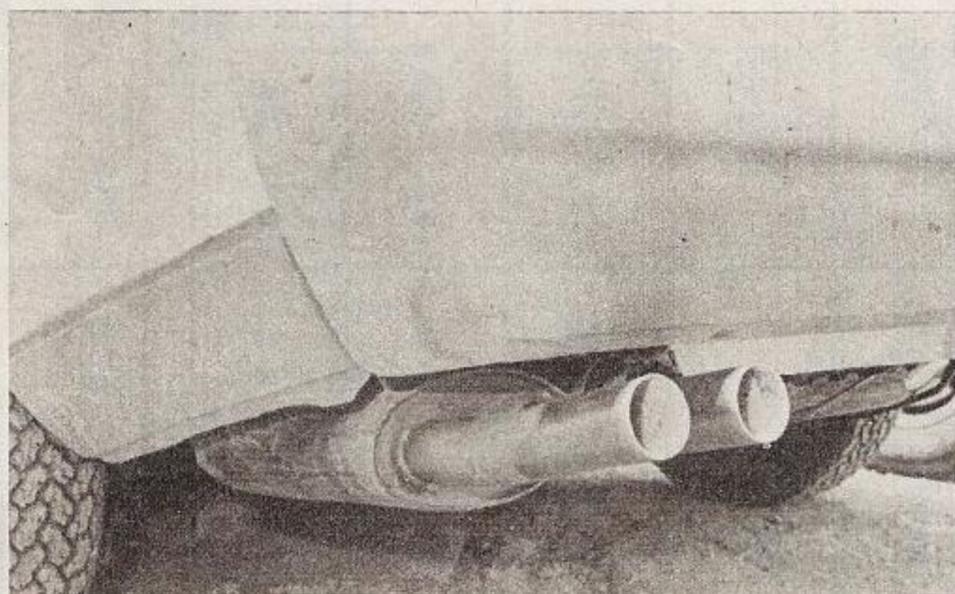
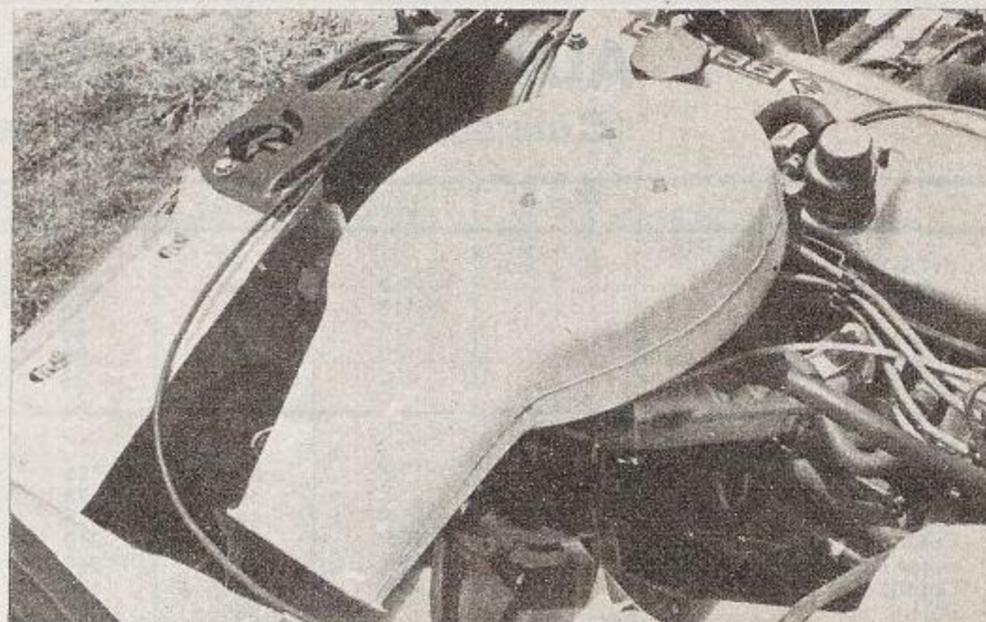
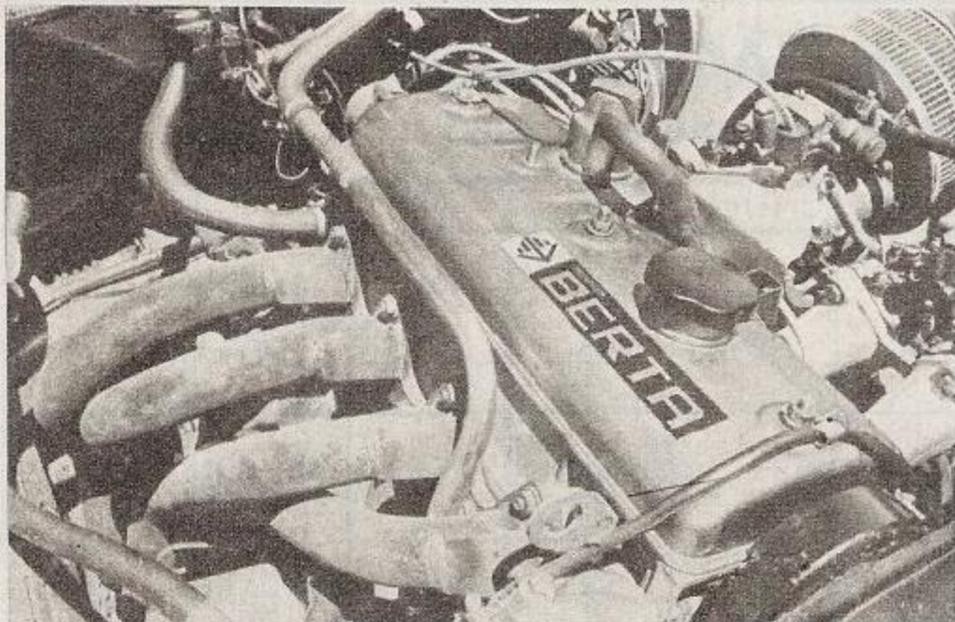
POTENCIA MAXIMA

Comparación entre los motores del "kit Berta", el "cuasi" Grupo Dos de Sancho y el standard. Ver gráfico. Cifras en H.P.

REGIMEN R.P.M.	"KIT"	"GRUPO DOS"	STANDARD
2.500	48,5	-	-
3.000	68,1	-	-
3.500	85	-	80
4.000	97,3	-	-
4.500	105,9	108	95
5.000	118,1	143,2	-
5.500	128,1	157,6	104
6.000	133,8	171,9	105
6.500	134,8	171,5	-
7.000	133	-	-

TORQUE MAXIMO
 Régimen correspondiente

17,69 kg	20,5 kg	16
3.750	5.000	3.000



Este filtro de aire, también diseñado por Oreste Berta, es uno de los elementos más notables del "kit" ya que con su sola inclusión —en reemplazo del original— se aprovechan unos 7 HP para aumentar la velocidad, al eliminar varias turbulencias en el flujo de aire, con lógica mejora en el Índice de consumo de combustible.

El múltiple de escape —absolutamente distinto del original 4 a 1, es realizado, al igual que los caños y silenciadores, por Cañossilen. Como se aprecia, las salidas individuales tienen unos 40 cm de largo, uniéndose abajo, y facilitando así una salida de gases más "limpia" y rápida. En el "kit" se utiliza un solo caño y dos silenciadores, mientras que en el "Grupo Dos" se usan dos puesto que no hay lugar bajo la carrocería para uno solo más grueso.

Oriéntese hacia CANAL

F. Rassinoli & Assoc.

Canal 2 tiene una programación de excepción para ofrecerle. Oriéntese hacia sus series de fama internacional, cine, deportes, teleteatros. Vea con toda nitidez Canal 2.

Sería una pena que la acción del viento o una mala fijación de su an-

2

tena, lo privasen de su serie o programa favorito. Por esto, verifique la dirección de su antena y asegúrese de una correcta instalación de la misma.

Vea sin problemas todos los canales. Y no olvide que entre ellos, hay uno que SIEMPRE ES PROGRAMA.

verifique la dirección de su antena.



siempre es programa.

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

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

	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972
CITROËN										
3 CV Azam		110	100	90	95	75	55	45	42	40
Ami 8		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Elyssée		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Mehari		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Furgoneta AK-R		100	90	85	75					
VOLKSWAGEN-DODGE										
1500 GT		190	165	155	145	130	120	100	80	70
1500 M 1.8	230	210	190	175	160	150	130			
1500 M 1.8 Automático	230	210	190	175	160	150	130			
Rural 1.8	270	255	235	210						
Rural 1.8 Automático	270	255	235	210						
Coronado	230	210	190	175	160	145	130	120	110	105
Polaris			165	155	145	130	120	110	100	90
G. MOTORS										
Opel K 180				145	120	110	100	90		
Opel K 180 LX				155	135	125	115	105		
Chevy Coupé Serie Dos				220	200	175	165	155	135	100
SS 4 Puertas							135	120	110	
Malibu										
Rally Sport				200	185	170	160	115	105	95
400 SS								115	105	95
400 Special								90	80	70
FIAT (SEVEL)										
600	120	110	100	90	80	70	55	50	45	35
133	143	130	110	100						
128				115	105	95	80	70	60	45
128 C Europa	185	170	150	130						
128 CL Europa	200	175	160	145						
128 IAVA	200	175	160	145						
128 Europa Familiar	220	195	180	170						
125 Sport Coupé				110	100	90	80	60	55	
125 Berlina			145	135	120	100	90	80	70	
125 Berlina Potenciada			145	135	120	100	90	80	70	
125 Familiar	200	180	160	145	130	110	100	80	70	
125 CL Mirafiori	190	180					100	85	75	
1600 Sport										
1600 Berlina										80
1500 Familiar										70
147 C	145									
147 CL	160									
PEUGEOT (SEVEL)										
404,404 Diesel		165	150	132	115	105	95	90		
404 GP			165	150	130	115	105	95		
504			200	175	155	135	125	115	90	75
504 XL, XE						150	135	125	100	90
504 XSE						165	155	145	110	90
504 2000 L					176	154			125	
504 GLS	285	265								
504 SL	310	285								
504 Familiar	365	340								
505 GR	420									
505 SR	455									
FORD MOTORS										
Fairlane Elite	340	310	275							
LTD 8 Cilindros	330	300	265	240	220	200	165	155	135	120
LTD 6 Cilindros			220	210	190	175	160	145	135	120
Fairlane 500				165	155	140	130	110	95	85
Falcon Rural De Luxe				200	200	180	165	150	140	120
Falcon Rural STD	285	265	250	230						
Falcon STD	265	240	225	205						
Falcon De Luxe	285	270	250	230						
Falcon Futura	320	300	275	255						
Falcon Sprint	320	300	275	255						
Taurus L		230	210	190	165	155	145	125		
Gx L 2000					130	120	115	105	95	
Gx L 2300		275	255	230	210	190	175	160		
Coupé GT		285	265	240	220	205	190			
Coupé GT SP		285	265	240	220	205	190			
Ghia L	285						190			
Ghia 400	400									
Ghia GT	410									
Ghia GT SP	410									
RENAULT										
Renault 4-S	155	135	125	105	95	85			85	
Renault 6	210	190	170	145	130	115	105	95	90	70
R-12				170	150	135	110			
R-12 TL				190	175	160	145			
R-12 TS	245			210	190	175	160	150		
R-12 Break TS	270	225	190	170	150	135	110	95	80	
Torino GR	290	245	210	190	175	160	145			
Torino Coupé ZX	335	270	235	210	190	175	160	150		
Torino Coupé TSX	425	315	280	245	225	210	190	170	155	
Torino 7 B		390	360	280	245	210	190	170	145	

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes
al 1º de enero de 1983

	CILIND CM ³	R.P.M	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC	MARCH	PUERTA	ASIENT	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	410.545.000
VW 1.500 1.8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	477.988.000
VW 1.500 1.8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	522.142.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	388.139.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	449.429.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	512.184.000
* Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	289.035.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	348.719.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	441.756.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	570.754.000
R 18 TX	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	781.928.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	640.573.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	828.978.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	889.557.000
R Fuego Nacional	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	945.577.000
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	673.621.000
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	971.889.000
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	964.075.000
Falcon STD.															630.911.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	649.314.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	671.884.000
Taurus Ghia Aut.															1.038.730.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	718.239.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	986.125.000
Taurus Coupe Aut.											4.400	1.700			1.006.611.000
Taurus Coupe											4.400	1.700			959.562.000
Falcon Ghia SP											4.730	1.790			1.031.264.000
Falcon 3/8 4 c.											4.730	1.790			880.221.000
Falcon Ghia Aut.											4.730	1.790			1.041.681.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	165	1	347.788.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	288.160.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	390.399.000
PEUGEOT(SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	576.487.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	678.642.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	722.063.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	891.340.000

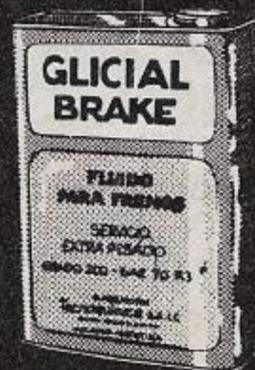


PROVEEDORES
DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ
ARGENTINA.

TECNOQUIMICA S.A.I.C.

GLICIAL PARAFU

El refrigerante
anticongelante
original y legitimo.
Garantiza el perfecto
mantenimiento de su
automotor evitando
recalentamientos
corrosiones y efectos
de bajas temperaturas.
Producto normalizado:
IRAM 41350 - 41368



GLICIAL BRAKE

Líquido de frenos que
responde a las rigidas
exigencias de una frenada
inmediata y que le dan
seguridad a su andar.
Producto fabricado según
normas IRAM - Cetia 6H4
y 6H5

CORSA

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

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

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

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

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

Parabras Corsa
 Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
 Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

llene cada casillero con una palabra o otra.

1.0. Automóviles de competición

— VENTA —

TURISMO CARRETERA Bonaerense, mecánica Oyhanart, listo para largar, vendo o permuto Pick Up Ford 100, diferencia convenir. Preguntar Chiche 25 de Mayo 354. Escobar (B), 0321-20981.

FORMULA 5 chasis Ladi, motor Zanella, listo para largar o permuto por moto. TE: 242-5501, después de las 16 hs.

MIGUEL Etchegaray vende su F.R.A Tulla con o sin sus dos motores 1020 Reybet. Tratar Mercedes (B). TE: 919 ó 3034, ó S. Dumont y Montesano. TE: 854-9719.

TC BONAERENSE mecánica Ford V8, caja Z.F, discos en las 4 ruedas, paller flotante, listo para largar. Gral Artigas 1917. TE: 58-9070, hablar con Norberto y preguntar por "El Irrompible".

TORINO Turismo Carretera, dos motores, dos cajas ZF, repuestos varios, falta terminar, escribir Alem y Remedios de Escalada CP 7130, Chascomús, Pcia Bs. As. o llamar TE 0241-23754.

FIAT 600 Standard, mejorado, listo para largar, Ideal categoría del Interior, cubiertas Continental, paller Palagui, instrumental completo, aceptaría auto particular como parte de pago; 50-6422, 203-3437. Baigorria 2461. Urgente, necesito vender.

RENAULT 850 cc Grupo 2 Antello, caja Meriggi c/relaciones, ruedas, estilo Filter, trompa Berta, tralliers, repuestos vs. frenos a discos, ruedas Impecables. Tratar TE 23781 de 10 a 18 hs. Sr. Nino, San Rafael, Mendoza.

2.0. Automóviles

— VENTA —

CUPE TORINO 72, vendo totalmente nuevo, orig. excelente estado. Ver en Av. Derqui 3807, TE: 69-1224, horario 13 a 17 hs., particular.

FORD FALCON Standard, modelo 1971, blanco tunez, chapa y pintura igual que cero kilómetro, motor a asentar. Un coche "DIEZ PUNTOS" en todo. Ver Sarmlento 1323 B° Sur. (2594), Leones (Cba.)

DODGE 1500, modelo 1974, De Lujo, cobre metalizado, cubiertas radiales, motor con 73.000 km, originales, chapa, pintura e interior "Impecables". (Lo doy a toda prueba). Tratar: Sarmlento 1323, B° Sur (2594), Leones. (Cba.)

TORINO TSX, modelo 1977, vendo; dirección de potencia, aire acondicionado, color azul, muy buen estado, Ituzaingo 94, 4° P - Of. 8. TE: 24634, 5000, Córdoba.

O PERMUTO Taxi Dodge 1500 modelo 1979, Sr. Osvaldo. TE: 766-1476, Ipiranga, 1374, Boulogne.

504 ROJO Metalflex, equipo amplificador, vidrios polarizados, preparación stock compensado Weber 40-40 distribuidor Dulbeco, dos bombas de nafta, leva (Romero), tapa (Loco Pérez), único. Pierrastegui 1540, Morón o permuto.

— COMPRA —

BURRO BUGGY en buen estado. Pago contado, llamar después de 18 hs. 93-6443 o dirigirse a Belgrano 3572 2° "J" Capital Federal.

2.1

Automóv. de colección

—COMPRA—

FORD CHEVROLET 35/40, buen estado, papeles al día, enviar precio y condiciones a Gabriel Albónico, Brown 156, Quilmes, CP 1878.

—VENTA—

SIMCA 55-ARONDE Buen estado, chapa y piso muy buenos, caja y embrague a nuevo, cubiertas buenas y auxilio nuevo (ver días sábados por la mañana en Olaguer y Fellú 2690, dpto. "75" (Belgrano). Preguntar por Jorge.

CUPE ALFA Romeo 2600 Sprint, carrocería Bertone, modelo 1963, 6 cilindros con repuestos, accesorios, manuales, cubiertas San Martín 686, Piso 7, Capital 15 a 19 hs. Escucho ofertas.

2.2

Automoviles Importados

—VENTA—

CADILLAC Fleetwood 62, ideal colección, totalmente original, único en el país, falta armar motor, tapizado pana italiana, estilo capitoné. Vendo o permuta total U\$S 2.000. Tratar Luis María Campos 4740, Caseros.

2.4

Autoahorro

—VENTA—

AUTO AHORRO 21 cuotas pagas, oportunidad. TE: 50-0470, Dodge.

4.0

PICK UP

—VENTA—

PICK UP Chevrolet c/77, detalles de pintura Avda. San Martín 4192, Capital.

5.0

Motocicletas

—VENTA—

O PERMUTO HONDA 650 cc, mod. 80, joya, por Yamaha 400

cc o 350 cc Daytona, modelo 80 en adelante, diferencia a convenir. Tratar en 9 de Julio Bs. As. TE: 3005.

HONDA EXPRESS modelo 81, de primera. Llamar 52-6348

URGENTE Honda 50 NC Express, primera mano, impecable, modelo 1980, 5.000 km. \$ 13.000.000, Dante Giacoboni, Mitre 1305. 3228-Chajari, E. Rios. TE: 21189.

ZANELLA SURUMPIO Cross, mod 77, excelente estado, patentada, encendido electrónico, cubiertas buenas, color amarillo. Tratar Pueyrredón 1249 (2700) Pergamino Bs. As. Desde las 15.30 hs.

SUZUKI 450 GS, modelo 81, 7.000 millas Sr. Cafaro, TE: 611-1084, T. 85.000.000.

ROBERTO

ALINEACION
ELECTRONICA
TREN DELANTERO
TACUARI 925



ALINEACION

BALANCEO
ELECTRONICO
AMORTIGUACION
T. E. 26 - 5341/23 - 4109

ZANELLA 50 c.c. modelo 1980/81 usada únicamente, en buen estado general. No importa sistema transmisión. Pago contado y 30 días. Enviar propuestas: FRANCISCO MAGNATERRA, Sarmiento 1323. (2594)-LEONES.

KAWASAKI, ZUZUKI, HONDA 400 c.c. en adelante pago con Yamaha 125 impecable 6.000 kms, diferencia convenir. TE: 0225-21514, Boulevard de Mayo 4346 - Alejandro Korn - Boutique Las Ardillitas. TE: 0225-21514, lunes a viernes desp. 20 hs, sáb. y dom. sin hora.

TRICICLO HONDA ATC 90, modelo 1981, muy buen estado por moto Kawasaki GTO 110. Llamar al teléfono 0329-89492 ó 0329-80367 de 15 a 20 hs, Baradero Bs. As.

COMPETICION Fórmula Internacional Yamaha 350, llantas italianas, KIT de repuestos, gomas. Contado, permuta. 021-217675, GON 809.

6.0

REPUESTOS Y ACCESORIOS

—VENTA—

JUAN CARLOS Giacchino vende dos motores 1.020 cm³, completos, preparación Rullo, una caja Merlgl con todas las rela-

ciones, Pedro Goyena 2263 (1712) Castelar 629-6929.

FORD MOTOR -8 o 6-Cilindros para aplicar en F-100 modelo 1965. Compro preferente en buen estado y completo. Voy a retirar a cualquier domicilio. Enviar precio Guldo Simonin, R. de Sta. Fé. S/N. Marcos Juárez.

CHOCADOS, VOLCADOS cualquier marca y modelo pago bien como soy tallerista enviar datos fotos y pretensión precio y número telefónico si lo hay a Daniel Isleño, Castro Barros 327, Córdoba 5000.

CUPULA MEHARI cualquier color pago contado, enviar carta con condiciones, estado general, precio (incluirla flete) a Nestor casilla 1378, 7600 Mar del Plata, fono 72-0962, de 13 a 15.

MOTOR caja velocidad chasis, armado, repuestos, varios, de Renault 1938, permuta TE: 747-2874, 13 a 14 hs.

MOTOR TT 27 super 0 km. completo base lame, encendido escape, carburador modelo 82. Nuevo sin uso TE: 34-8669, 34-9796, Sr. Jorge Viale, 1a. oferta razonable. Amen.

STOCK repuestos electricidad del automóvil, encendido electro partes, bobinas, bendix, sele Noides, nuevos y de recambio. Ideal para iniciarse en el rubro también catalogos, llamar al TE, 602-2862 capital.

CUBIERTAS dos, caballo, radiales. S/cámara. 185/13. buenas \$ 1.500.000, permuta por bobina Aciel, Mallory 4-cl. Rubén Darío 1068, Alt. Paseo 1900, Temperley.

CASCO DODGE turismo carretera con trompa, tren delantero completo, papeles al día, regalo \$ 10.000.000, tratar Laiz Hnos. Alvarado 370, San Pedro, Bs. As. o llamar al tel. 26014 de 6 a 14 hs. Preguntar por Hugo.

MOTOR COMPLETO caja tercera nueva, puertas derechas completas, zócalos nuevos, parabrisas Dodge Polara, Elizalde 1944, Avellaneda, tel. 203-1738.

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

CASCO Rayo Azul, casi nuevo \$ 120.000, Centenera 134, 4º "K", Capital, visitar sábado 10 a 16 horas.

CAPOT original Fiat 1600, color rojo de fábrica, precio total \$ 600.000, tratar Martiniano Leguizamón 1938, Cap. de 8 a 17 horas.

PARA FIAT 128 tablero instrumental IAVA, mod 1977. Arbol de levas IAVA 1300 italiano. Acoples en aluminio para instalación radiador aceite. Otros accesorios. Sr. Julio. Villate 2791, Olivos. Tel. 795-8118.

PANTALON guantes, remera, equipo de Cross, liquido urgente muy buen precio, llamar tel. 743-3906, Fernando o Alejandro.

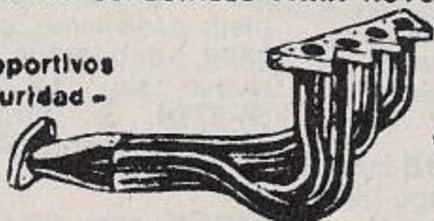
CARBURADOR "Galileo" para Ford. Poco uso, total \$ 400.000. Cachimayo 1312, Cap. Fed. Taller.

TERRIBLE fierro tipo BMW 650 0 km, valijas, cajón de herramientas. ¿Qué será? Rio IV 3086, Capital, acepto auto inclusive volcado y el resto en efectivo. Total \$ 120.000.000.



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

silenciadores
y escapes deportivos
jaula de seguridad -



NACIONALES
& IMPORTADOS
EQUIPO
RENAULT 18

Bartolomé Mitre 2033 Ruta 7 Km. 36.600 MORENO Bs. As. Tel: 9228-20356



JORGE OMAR DEL RIO SRL Escuela de pilotos

Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. o personalmente en el Autodromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 12 y 14 hs.

TECNICA 84

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

Preparación de motores
POTENCIACIONES
Banco de Pruebas de motores
(Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5
y **DIESEL MARINO**
BOBINAS INDUMAC
OSVALDO MACERA
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

BUZOS ANTIFLAMA Av. La Plata 1301. Cap.

EDANOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
922-3226/5893

8.0.

Náutica

— VENTA —

CYCLE WORLD

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

NUMEROS SUELTOS Corsa, Automundo, Parabrisas, Mecánica Popular, vendo de cualquier año, escribir: Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5 piso 1405, Capital Federal. Llamar 90-7998 de tarde.

REVISTA Autosprint años 1977 al 82 todo sobre F1 Sport Rally cada número suelto 30.000, Arenales 43 Ramos Mejia, Domingo por la mañana, por teléfono 658-4305, todos los días.

JOVEN PERUANO desea intercambiar ideas y material interesante de F-1, Rallies y música contestaré todas las cartas escribir. A Gustavo Ovido, Valencia, General Velarde 572, Lima 34, Perú.

EQUIPO RADIOAFICIONADO, transmisor Beh 40 wats A.M, receptor Star SR 550, valor total 8.000.000 contado, Antonio Pereyra, pasaje de calle 22 y 24, casa 18, Victoria, La Pampa, C.P. 6319.

CASCO INTEGRAL usado, buen estado \$ 650.000, otro sin uso \$ 950.000, Billingham 2386, 5º "F", Capital.

REVISTAS CORSA en lote, o por separado, todos los números, todos los años, Bernardo de Irigoyen 989, Castelar, Ricardo.

MICRO SCANIA 110 motor atrás, modelo '70, óptimo estado, ex. Chevalier. Urgente, Soler 578, Ituzaingo Norte.

KISSLING Competición necesita personal para la atención de vehículos de competición, dirigirse personalmente al "Bunker" de Uzal 3740, Olivos.

BUZOS ANTIFLAMA
ANTIFLAMA
Juan B. Justo 4300

CHEVROLET 250 completo con embrague hecho a nuevo andado 12.000 km con papales. Lacaze (Monteverde) 1623 Claypole Bs. As.

PARTICULAR VENDE URGENTE, transmisión completa nueva de Toyota Celica 2000 de 5ª. Diferencial alta, cardan, frenos, tanque, combustible, embrague en block o separado al costo. Made in Japan Tel.: 40-8892.

7.0 Herramientas y máquinas

— VENTA —

TORNO PORTATIL flexible, 1,5 hp, 15.000 rpm, \$ 11 millones, engrasadora manual y neumática \$ 6,5 millones, banco para armado y control de motores alemán, ideal motores de autos, camiones, motos, lanchas, etc. \$ 17 millones, 750-4256.

LANCHA SUZUKI 85, casco Regnicoli, modelo 80 con trailer a estrenar muy poco uso, valor 240.000.000. TE: 0329-89492 Baradero, llamar de 20 a 24 hs.

9.0

TRAILERS Y CASAS RODANTES

— VENTA —

OMNIBUS Pegaso 1969, doble camello, ideal casa rodante o turismo, perfecto estado general, Soler 707, Ituzaingo.

ACOPLADO: Jaula (12 m) Rosso-Leones, año 1966 con pecho, \$ 55.000.000. Entrega contado, resto 30-60-90 días s/interés. Daniel Magnaterra. Leones (CBA).

CASA RODANTE de Lujo, nueva, 4 personas, trotamundo, valor real \$ 38.000.000, vendo \$ 29.000.000 bomba eléctrica, inodoro químico, piso simil, cerámica, ventanas de acrílico. Valentín Alsina 1153. Adrogué.

CASA RODANTE veraniega, 4 personas \$ 14.000.000, teléfono 256-1903, ver Sargento Cabral 555, Berazategui o Av. Rivadavia 1069, Capital.

CALZADOS CARCER

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

10.0

Varios

— COMPRA —

STYLAUTO COMPRO colección completa comunicarse con Roberto, TE: 765-2744, en febrero del año 83, con el TE: 305-893-8485, Miami USA. También con Roberto.

— VENTA —

URGENTE, vendo botines de fútbol Adidas, calzado N° 37, con tapones intercambiables, poco uso, estado impecable, cien paños, compralo, men, es barato, Luis Galvani 776, Paso del Rey, Moreno, TE: 0228-20854, preguntar por Alfredo, si no estoy, dejar teléfono.

Es un publicación de EDITORIAL ABRIL S.A. Av. Alem 896, Capital Federal, Tel: 312-6010 al 29. PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel. 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 143.947. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel. 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Dispia S.A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S.A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, enero de 1983.

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

CORREO

VALVULAS

De Carlos Pellegrini Morón.

Sres de Corsa:

Quisiera que me digan cuántas válvulas puede llegar a tener un motor de cuatro tiempos por cada cilindro (cuántas de admisión y de escape). También me gustaría saber con cuántas por cilindro trabaja un motor Cosworth de Fórmula 1, o un turbo.

Además, quisiera que me informen dónde puedo hacer un curso sobre motores de motos japoneses.

R) El número de válvulas está limitado por el espacio y forma de la cámara de combustión. Los motores Cosworth tienen 4 válvulas por cilindro, dos de admisión y dos de escape; también los turbo adoptan este número. Existen motores de 3 válvulas, una de mayor tamaño para la admisión y dos más pequeñas para el escape. Lo más corriente en materia de motores de autos de calle es que tengan dos válvulas por cilindro, donde la de admisión puede ser más grande que la de escape.

Con respecto a los cursos, no tenemos conocimientos de ellos en el rubro que proponés. Lo que podés hacer es comunicarte con Ricardo Portero, poseedor de un taller especializado en motos, a lo mejor el te puede orientar. El número es: 542-6737. Llamar por la tarde porque a la mañana está de mal humor.

RESPUESTA INGENIERIL

De Mario Roberto Binetti Capital

De mi mayor consideración:

En el número de Corsa 853, sección Correo del Lector, el señor paraguayo Fernando Dos Santos, por motivos que no se trasuntan, quiere hacer prevalecer su preferencia deportiva por un determinado elemento de competición, recurriendo a la estrategia de ridiculizar y aventurar afirmaciones temerarias, aun con riesgo de distorsionar principios científicos y técnicos (no deportivos, ni reglamentarios) para justificarlos.

Sin duda alguna lo mejor de esa nota es el respetuoso silencio que, dando muestras de cabal prudencia, guardó la redacción de Corsa, omitiendo responder en negrita después de la clásica "R".

Es prácticamente inadmisibles que personas del calibre de Forghieri, Duckworth, Murray, Mayer, etc. puedan escribir "disparates tan grandes" en el orden técnico que puedan ser

detectados a nivel normal, salvo que el imputado atravesase un estado patológico especial y, por el contrario, quiera la fortuna darme la oportunidad de poder escucharlos sobre el tema específico a cualesquiera de ellos. El señor Dos Santos menciona un "currículum" en la especialidad, como así también información obtenida a través de una bibliografía compuesta por manuales y catálogos que parecen ser la apoyatura de su autoridad para adjudicar al señor Duckworth "un error deliberado". Yo le sugiero que además de la literatura mencionada complete, o complementa, su información mediante un modo bastante ortodoxo: leyendo libros.

Evidentemente las definiciones que aporta en nada contribuyen a clarificarle la idea de lo que es un motor térmico, mezclando inicialmente conceptos elementales a punto tal de denominar "de combustión interna" a un "motor a explosión".

Partiendo de la premisa del "foco calórico", para discernir si lo que se analiza es o no un motor, es absolutamente necesario estar compenetrado de conocimientos de termodinámica, en este caso particular, conocer el diagrama de admisión de un motor a explosión, la contribución de la sobrecompresión en el aumento del "coeficiente de llenado" (volumétrico) que permite mantener por encima de la presión atmosférica los valores de la presión de cada uno de los cilindros y durante los "cuatro tiempos" del motor. Esta es la UNICA RAZON del compresor: AUMENTAR EL COEFICIENTE DE LLENADO.

Dije "compresor" deliberadamente, porque "turbo" es la parte impulsora que puede ser, incluso, acoplamiento directo al motor mismo —así venían los Root en las Maserati 1.500— pero se desecharon con el advenimiento de los "turbo-fan" que es donde nació la idea, concretamente la derivación de una idea para la propulsión aeronáutica.

Léase —señor Dos Santos— el segundo principio de la termodinámica y ya que trabaja con "turbos" tome la presión y temperatura y determine el caudal de gases antes y después de la turbina y comprobará que a la salida los valores son menores. Naturalmente han perdido energía que ha sido aprovechada por la turbina para girar, es decir, ha transformado el foco calórico (simplemente consultar "Física General" de Sears y Zemansky) y con todo su dolor deportivo deberá admitir que el turbo es MOTOR. El "por sí solo" que usted agrega en su nota, bueno..., es "su" interpretación, pues un motor eléctrico seguirá siéndolo aun con la usina parada y el motor de vapor seguirá siéndolo con la caldera apagada.

Potencialmente todos son motores y mejor que piense así del turbo, caso contrario los aviones se van a venir abajo.

Quieron señalarle otros errores conceptuales que se deslizan en su carta: un motor NO genera potencia y un motor NO genera energía. Un motor genera TRABAJO y la POTENCIA es el trabajo realizado en la unidad de tiempo, mientras ENERGÍA es la capacidad para producir TRABAJO.

Además señala incremento de potencia en HP, pero no señala el régimen en que se eroga y omite considerar el desplazamiento del torque, que le hubiese dado una idea más clara de comportamiento.

Dejemos a esos señores, que mucho saben, que hablen. Nosotros escuchemos a lo sumo aprenderemos cosas importantes y reales. Y lea tranquilo CORSA que jamás publica disparates, a lo sumo comete los errores humanos de todos los que hacen algo. Lo invito a completar su información sobre el tema leyendo en el número 837 de Corsa en la página 10 una excelente nota de Rodolfo Andres Sanchez.

N de la r: Según nos informa su carta, el señor Binetti en gerente de Servicios Red de Concesionarios de Ford Motor Argentina, y posee el título de Ingeniero mecánico.

De José Raúl Parra Juri Catriel - Río Negro

... quisiera pedirles, si fuera posible, que me averiguen, ya que Uds tienen acceso a la fábrica Renault si fuera necesario, ¿Dónde está la diferencia de potencia de 180 HP del auto Torno GR modelo 1982 y la cupé Torino ZX que tiene 200 HP, ya que se trata de dos motores de iguales características y que tienen la misma relación de compresión; o sea que quiero saber que debo cambiarle a mi motor del GR para tener la potencia y la velocidad de la cupé ZX; no quiero un auto preparado, sino quiero usar respuestos originales Renault.

El motivo de molestarlos a Uds. es porque he preguntado en varias agencias oficiales Renault, como también a mecánicos particulares y nadie me sabe decir dónde está la diferencia.

Sin más y agradeciendo desde ya vuestra buena voluntad, saludo a Uds. con distinguida consideración.

R.: Para responderle he hablado con el Ing. López, de Renault, y nos detalló que las diferencias fundamentales están en el reglaje del carburador, un filtro de aire distinto, otra puesta a punto original en el encendido y un sistema de escape más elaborado.

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

Pequeño

PARA APRENDER JUGANDO TODO LO QUE CONVIENE SABER.

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



**Y ADEMÁS,
CADA SEMANA,
CON UN TROQUELADO
LISTO PARA ARMAR
UNA CASA COMPLETA
DE LA SERIE-COLECCION
"LA VIVIENDA
PINTORESCA"**



NoticORSA

FLUIDO PARA FRENOS

La idea de utilizar la luz como medio de transmisión data ya de más de 100 años.

Fue el propio Graham Bell quien, hacia 1880, se abocó a este tema y desarrolló un equipo, al que bautizó fotófono, con el cual logró establecer las primeras comunicaciones vía "luz". Pero problemas de orden tecnológico, junto al rápido desarrollo de las transmisiones inalámbricas, postergaron el desarrollo de esta idea.

Aquí comienza, también, la actividad de PIRELLI en el desarrollo de cables para las telecomunicaciones. Actividad que, hasta hoy en día, ha convertido a esta empresa en indiscutible líder mundial.

En las últimas décadas se usaron en las telecomunicaciones cables aislados en plástico o papel con conductores metálicos.

Recién a principios de la década del '70, la idea de transmitir información por medio de la luz volvió a tomar vigencia. En esa época se obtuvieron las primeras ópticas de buena calidad. El gran desarrollo que ha existido en estos últimos 10 años, ha hecho que el cable de fibra óptica se haya convertido hoy en un elemento más práctico y más competitivo que los sistemas tradicionales.

El cable de fibra óptica tiene dimensiones muy reducidas en relación al número de comunicaciones que puede transportar. Por ejemplo: dentro de un cable de 25 mm pueden transportarse 60.000 comunicaciones, mientras que, con los existentes hasta ahora, se pueden transmitir aproximadamente 2.000 comunicaciones. Y en un diámetro de 70 mm.

Hoy, Industrias PIRELLI inaugura la primera planta de América latina para la fabricación del cable de fibra óptica, colocando a nuestro país en una posición privilegiada en materia de comunicaciones dentro del marco mundial (primeros en América latina y entre los pocos productores mundiales de esta maravilla tecnológica).

Pues este revolucionario invento tiene características que marcan un hito en la historia de las comunicaciones:

- Por sus bajas pérdidas permite mayor separación entre repetidoras;
- Por su reducido tamaño y amplia respuesta en frecuencia, permite una gran capacidad de transmisión;



El pasado 29 de noviembre se realizó una conferencia de prensa con motivo de la inauguración de la nueva planta de CABLES DE FIBRA OPTICA. Participaron en la misma, de izquierda a derecha: los ingenieros Villabrile, Di Pierro, Zac, Dr. Fiaschi, Ing. Migliorini, Ing. Bentolila.

- Por no ser afectada por interferencias, aumenta la confiabilidad;
- Por no ser influida por la temperatura, las compensaciones y equalizaciones se simplifican;
- Por fabricarse con vidrio en lugar de cobre, su peso es menor y, por lo tanto, se reducen los problemas y costos de instalación.

Las innumerables ventajas que ofrece (inmunidad a las interferencias electromagnéticas, etc.) han puesto al cable de fibra óptica en una posición aventajada frente a los sistemas tradicionales y es evidente que está destinado a convertirse en el medio de transmisión del futuro.

Dado que sus aplicaciones en cuanto a imágenes, sonidos e información, son sumamente variadas: telefonía, televisión, datos, etc.

La confianza de PIRELLI en nuestro país nos hace trascender junto a esta empresa. Ya ENTel cuenta con el aporte de este avance tecnológico brindado por PIRELLI a través de un contrato de transferencia tecnológica firmado en 1980. Y por el cual, el personal especializado de ENTel, juntamente con los profesionales de PIRELLI, trabaja para una base de ingeniería de avanzada.

PIRELLI, fabricando cables de fibra óptica, permite al país trabajar en la óptica del futuro. Con inteligencia, capacidad y responsabilidad argentinas, que dan como resultado productos nacionales para utilizar no sólo aquí, sino para exportarlos a los países que los necesitan. Un aporte que toca, también, el campo socioeconómico de nuestro país.

la actividad zonal

BS. AIRES BAHIA BLANCA Midgets

2ª Fecha Campeonato de Verano

En el día de Navidad y con gran cantidad de aficionados que colmaron las instalaciones del Club Tiro Federal, se concretó la segunda fecha del Torneo Oficial de Midgets que organiza el Club Midgista del Sur.

En esta oportunidad y repitiendo anteriores actuaciones, el piloto Juan Carlos Salaberry, al comando de una unidad Medina-Ika, logró bajar todos los records anteriores para 5, 6 y 8 vueltas.

La final de ganadores no contó con mayores alternativas. Salaberry logró picar en punta escoltado por Alberto Palma y el resto de los competidores que en habitual trencito cumplieron el total del recorrido.

Los cómputos finales de cada batería disputada fueron los siguientes:

1ª Serie:

1) Juan Carlos Salaberry, 1m22s85 (nuevo record); 2)

Alberto Palma, 3) Raúl Brayda, 4) Dante Andrenacci y 5) Alfredo Coronel.

2ª Serie:

1) Hugo Bautista, 1m28s24; 2) Roberto Tarulli, 3) Hugo Salaberry, 4) Oscar Ortiz, 5) Francisco Palma.

3ª Serie:

1) Alberto Sabaño, 1m23s88; 2) Oscar Hernandorena, 3) "Pardal", 4) Alejandro Cirelli y 5) Dante Marcos.

4ª Serie:

1) Guillermo Blanco, 1m26s58; 2) Héctor Rossi, 3) Daniel Vicente y 4) Oscar Villar.

5ª Serie:

1) Claudio D. Andueza, 1m25s67, 2) Héctor Plano, 3) Raúl Batistelli y 4) José Messina.

1ª Semifinal:

1) Juan C. Salaberry, 1m39s26 (nuevo récord; 2) Claudio D. Andueza, 3) Guillermo Blanco, 4) Raúl Brayda, 5) Hugo Salaberry, 6) Alejandro Cirelli y 7) José Messina.

2ª Semifinal:

1) Héctor Plano, 1m42s14; 2) "Pardal", 3) Hugo Bautista, 4) Raúl Batistelli, 5) Oscar Ortiz.

3ª Semifinal:

1) Alberto Palma, 1m39s27; 2) Roberto Tarulli, 3) Oscar Hernandorena, 4) Alfredo

Nota: El campeonato otorga solamente puntos en las semifinales y final de ganadores en esta escala: 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1 y 20 - 14 - 11 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3, respectivamente.



Momentos previos a la largada de la final de la cuarta fecha de Midgets en Bahía Blanca.

Coronel, 5) Dante Andrenacci, 6) Héctor Rossi y 7) Oscar Villar.

Final de Perdedores:

1) Raúl Brayda, 2) Hugo Salaberry, 3) Dante Andrenacci, 4) José Messina.

3ª Fecha

El piloto de Cabildo, Juan Carlos Salaberry, logró una espectacular victoria por la tercera fecha del torneo de verano en Midgets, obteniendo de esta manera su cuarta victoria consecutiva (una en el Preparación) y acrecentó su diferencia en el campeonato que organiza el Club Midgista del Sur, con la fiscalización de la Federación Regional del S.C.

La jornada contó nuevamente con gran afluencia de público y con la participación de 27 máquinas, alcanzando su pico máximo de emotividad en la final de ganadores.

Salaberry y el actual campeón Alberto Palma, picaron en punta y los primeros metros transcurrieron palmo a palmo hasta llegar a la segunda curva con Palma en la punta. Salaberry, mediante un "suave" autazo, logró recuperar la vanguardia para no dejarla hasta el final de las 8 vueltas.

Al término de la prueba y

luego de la coronación de los ganadores, Juan Carlos Salaberry fue apercibido por las autoridades de la Federación por su conducta antideportiva, acumulando de esta forma cuatro faltas que motivan su ausencia por suspensión en la cuarta fecha del torneo.

Las clasificaciones de cada una de las series disputadas fueron:

Primera Serie:

1) Juan C. Salaberry, 1m24s46, 2) Omar Villar, 3) Alberto Sabaño.

Segunda Serie:

1) Hugo Salaberry, 1m27s65; 2) Oscar Flores, 3) Daniel Andrenacci.

Tercera Serie:

1) Héctor Plano, 1m25s97; 2) "Pardal", 3) Oscar Hernandorena, 4) Oscar Ortiz, 5) Bautista Pérez.

Cuarta Serie:

1) Rubén Lorré, 1m23s86; 2) Francisco Palma, 3) Raúl Batistelli, 4) Hugo Marcos.

Quinta Serie:

1) Alberto Palma, 1m24s01; 2) Cayetano Gilardi, 3) Alfredo Coronel, 4) José Messina.

Sexta Serie:

1) Claudio D. Andueza, 1m25s72; 2) Roberto Tarulli, 3) Guillermo Blanco, 4) Raúl Brayda.

Final de Ganadores

1) Juan Carlos Salaberry	Cabildo	Medina-Ika	2m13s93
2) Alberto Palma	B. Hondo	Medina-Peugeot	2m14s
3) Héctor Plano	B. Blanca	Medina-Ika	2m15s52
4) Roberto Tarulli	B. Blanca	Camilli-Fiat	2m17s08
5) Oscar Hernandorena	B. Blanca	Oscar-Ika	2m18s16
6) Hugo Bautista	B. Blanca	Plano-Ika	2m18s98
7) Raúl Brayda	B. Blanca	Brayda-Ika	2m19s77

Campeonato Cumplidas 2 Fechas

1) Juan Carlos Salaberry	Cabildo	56	Pts.
2) Alberto Palma	B. Hondo	44	Pts.
3) Héctor Plano	B. Blanca	35	Pts.
4) Roberto Tarulli	B. Blanca	26	Pts.
5) Oscar Hernandorena	B. Blanca	23	Pts.
6) Hugo Salaberry	Cabildo	22	Pts.
7) Hugo Bautista	B. Blanca	16	Pts.
8) Francisco Palma	B. Blanca	13	Pts.
9) "Pardal"	B. Blanca	12	Pts.
10) Claudio D. Andueza	B. Blanca	12	Pts.

la actividad zonal

Primer Repechaje:

1) Guillermo Pisani, 1m28s49; 2) Daniel Bautista, 3) Alejandro Cirelli, 4) Bautista Pérez, 5) Oscar Ortíz.

Segundo Repechaje:

1) Raúl Brayda, 1m29s14; 2) José Messina.

Primera Semifinal:

1) Francisco Palma, 1m41s50; 2) Omar Villar, 3) Roberto Tarulli, 3) Pisani, 4) Raúl Bistelli.

Segunda Semifinal:

1) Alberto Palma, 1m42s86; 2) Claudio D. Andueza, 3) Hugo Salaberry, 4) Raúl Brayda, 5) Guillermo Blanco.

Tercera Semifinal:

1) Juan Carlos Salaberry, 1m40s75; 2) Oscar Hernandorena, 3) Alberto Sabaño, 4) Héctor Plano, 5) "Pardal".

Final de Perdedores

1) Hugo Salaberry, 2m17s49; 2) Héctor Plano, 3) Claudio



Juan Carlos es llevado en andas por colaboradores luego de su cuarta victoria consecutiva.



te año fueron los siguientes: 1976, Alberto Mantelli con Renault, de Azul; 1977, Carlos A. Torrens con Renault, de Azul; 1978, Emilio O. Parisi con Renault, de 25 De Mayo; 1979, Eduardo Martínez con Fiat, de Olavarría (Hoy en TC, auto N° 18); 1980, José Emilio Spinella con Renault, de Olavarría; 1981, Héctor Pando con Fiat, de Bolívar.

Actualmente se está desarrollando el octavo campeonato denominado Belton Hogar, por ser esta firma el "sponsor" ya que apoya económicamente a la categoría.

Esta pequeña pero gran

categoría ha pasado épocas muy buenas, caso años 1976-77, donde la lucha entre olavarrrienses y azuleños era vibrante, juntándose en los circuitos de Azul y Olavarría más de 4.000 personas. En los años 1978, 79, 80 declinó en algo el entusiasmo, debido a que varios pilotos de Azul dejaron la actividad, pero a su vez comenzaron a surgir pilotos de la ciudad de Bolívar, siendo Héctor Pando el primer representante de esa localidad. Los pilotos egresados de Promocional y que pasaron directamente al TC son:

Final de Ganadores (a 8 vueltas)

1) Juan C. Salaberry.....	Cabildo.....	Medina-Ika.....	2m14s40
2) Alberto Palma.....	B. Hondo.....	Medina-504.....	2m14s85
3) Omar Villar.....	C. Dorrego.....	Medina-Ika.....	2m18s17
4) Roberto Tarulli.....	B. Blanca.....	Camilli-Fiat.....	2m19s58
5) Alberto Sabaño.....	B. Blanca.....	Sabaño-Ika.....	2m19s80
6) Hugo Salaberry.....	Cabildo.....	Salaberry-Ika.....	2m20s04
7) Oscar Hernandorena.....	B. Blanca.....	Hernan-Ika.....	2m23s10
8) Francisco Palma.....	B. Blanca.....	Palma-Ika.....	1 vuelta

Campeonato con 3 fechas disputadas

1) Juan Carlos Salaberry.....	84 puntos
2) Alberto Palma.....	66 puntos
3) Héctor Plano.....	43 puntos
4) Roberto Tarulli.....	40 puntos
5) Oscar Hernandorena.....	34 puntos
6) Hugo Salaberry.....	30 puntos

D. Andueza, 4) Guillermo Blanco, 5) Raúl Brayda, 6) Guillermo Pisani.

OLAVARRIA

Promocional 850

Breve historia de la categoría

Promocional 850 nació el 12 de diciembre de 1974,

oportunidad en que se corrió la primera competencia de esta categoría. La misma se desarrolló en el circuito "Pedro Burgos" del club Boca Juniors de Azul, donde concurren 6 autos, ganando el azuleño Ramón Valicenti.

En el año 1975 se inicia el primer campeonato siendo ganado por el azuleño Antonio Abidin con Renault. Los campeones, hasta el presen-



la actividad zonal

Ricardo De Arzave, Gustavo Brescia, Fernando Herraiz y Eduardo Martínez; esto demuestra lo que es la categoría como escuela, ya que hay que partir de la base de que los autos que compiten muestran una preparación regida por un reglamento en el que se permiten pocas modificaciones, con lo cual se abarata la puesta en línea de partida de un Promocional. El éxito de la categoría lo demuestra también la cantidad de pilotos rankeados y los inscriptos en los rallies, que siempre anduvieron en los 80 autos (para el 7mo rally, que se correrá los días 17, 23 y 24 de octubre, se calcula alrededor de 100 autos; este rally es organizado por el Auto Moto Club Azul, entidad ésta que constantemente apoya a la categoría).

Promocional 850 está federada a la FEDERACION REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO ZONA CENTRO, la cual otorga la licencia médica y deportiva. Pero el campeonato y fechas de realización de competencias está a cargo de la APP, ya que a la federación, aparentemente, no le interesa la categoría.

TUCUMAN

Karting

Entre los deportes en que se movió el mundo "tuerca" del "Jardín de la República" durante el año que acaba de concluir, lo mejor que se ha visto, fue lo realizado por la dinámica sección Karting del "Tucumán Rugby Club". Esto se debió a la continuidad y al entusiasmo particular, junto con un ineludible afán de superación.

Con un excelente parque automotor compuesto por más de 25 máquinas nuevas y permanentes, se realizaron durante 1982, tres campeonatos, disputados semanalmente con el marco de nu-

chos aficionados. Estas competencias fueron llevadas a cabo en el circuito que el Tucumán Rugby Club posee. En el balance final, cabe recordar que la temporada anterior fue altamente positiva, tanto en la faz deportiva como en lo institucional, y constructivo, al punto que, para el comienzo de la temporada 1983, está previsto la inauguración de un buen tramo de tribunas metálicas para la mejor comodidad de los aficionados y dar una vista panorámica a los tres circuitos diferentes. (Nº 1, chico; Nº 2, más trabado; y Nº 3, más veloz). También se ha pensado realizar competencias en sentido inverso a las agujas del reloj para que las mismas sean más interesantes.

LOS CAMPEONES

Bernardo García Hamilton se adueñó de dos coronas, el campeonato anual y el torneo "Clausura" de su club; su hermano **Guillermo García Hamilton** fue el campeón del "Apertura", mientras que el juvenil **Julio Quesada**, con grandes condiciones, se coronó campeón entre los novicios.

Disputadas las 12 competencias del Campeonato anual, las posiciones finales son las siguientes.:

Bernardo García Hamilton 73 puntos (7 carreras ganadas), CAMPEON; Guillermo García Hamilton, 53 puntos (3 carreras ganadas), SUBCAMPEON; 3º) Francisco Cossio, 34 puntos; 4º) Gustavo Terán, 27; 5º) Pablo Padilla, 23; 6º) Fernando García Hamilton, 19; 7º) Ricardo Batillana, 15; 8º) Jorge Yanicelli, 13; 9º) Juan Manuel Cossio, 12; 10º) Ernesto Yanicelli, 8; 11º) Augusto Paz, 7; 12) **Julio Quesada, 6 (Campeón Novicios);** 13º) Manuel Reginatto, 4; 14º) Luis López Domínguez, 3; 15º) Pablo Carrizo, 2; 16º) Manuel Cossio, 1 punto

CITROËN SEMIPREPARADOS

El 19 de diciembre próximo pasado se disputó en Luján, provincia de Buenos Aires, la decimosexta y última compe-

tencia de la categoría Citroën Semipreparado. A continuación damos las posiciones finales del campeonato como así también los ganadores de la temporada y el historial desde 1970 a 1982:

CAMPEONATO

1º Moretti Alberto.....	96
2º Giudice Horacio.....	72
3º Cichini Jorge.....	39
4º Curti Carlos.....	31
5º Salerno Rubén.....	30
6º Ferrari Jorge.....	23
7º Zarate José.....	17
8º Rivanegra René.....	15
9º Altamirano Carlos.....	15
10º Pugliese Alejandro....	10
11º Hanono Ricardo.....	9
12º Merlino Daniel.....	9
13º Niego Oscar.....	8
14º Morelli Omar.....	5

15º Reverter Jorge.....	4
16º Molina José.....	4
17º Morelli Hugo.....	3
18º Erdmann Gustavo.....	3
19º Solmi Sergio.....	2
20º Podestá José.....	2
21º Arce Néstor.....	2
22º Cuello Hugo.....	1

GANADORES DE LA TEMPORADA

Moretti Alberto.....	6 Carreras
Horacio Giudice.....	6 Carreras
Rubén Zarate.....	2 Carreras
José Zarate.....	1 Carrera
Jorge Cichini.....	1 Carrera

Estos son los campeones y subcampeonas en los doce años de existencia de esta categoría. Entre ellos se encuentra **Emilio Satriano** que actualmente cumple en **Turlumo Carretera**.

Año	Campeón	Auto	Subcampeón	Auto
1970	Hugo Pramparo	2 CV	Jorge Pramparo	2 CV
1971	Jorge Pramparo	2 CV	Hugo Pramparo	2 CV
1972	Emilio Satriano	2 CV	Jorge Pramparo	2 CV
1973	Emilio Satriano	2 CV	José Molina	2 CV
1974	José Molina	2 CV	Emilio Satriano	2 CV
1975	Emilio Satriano	2 CV	Francisco Artuso	2 CV
1976	Emilio Satriano	2 CV	Juan c. Jazma	3 CV
1977	Juan C. Jazma	3 CV	Juan J. Mancini	3 CV
1978	Alejandro Pugliese	3 CV	José H. Molina	3 CV
1979	Juan C. Jazma	3 CV	José H. Molina	3 CV
1980	Luis Díaz	3 CV	Juan C. Jazma	3 CV
1981	Rubén Salerno	3 CV	Alberto Moretti	3 CV
1982	Alberto Moretti	3 CV	Horacio Giudice	3 CV

ACLARACION SOBRE UNA SOLICITADA

A raíz de la solicitada publicada en nuestro número anterior y firmada por el Ingeniero Oscar Chiviló, se produjeron varios llamados telefónicos y consultas personales sobre el autor de la misma. El Ingeniero Oscar Chiviló tuvo participación en el automovillismo, pero actualmente no se encuentra en actividad; si lo está, en cambio su hermano Angel Chiviló, piloto de Fórmula Renault, ex presidente de esa Asociación de Pilotos y miembro de la C.D.A. del Automóvil Club Argentino, pero este último no es el firmante de la nota mencionada. Vale, entonces, la aclaración.

Si este año,
Ud. quiere ver un
Gran Premio de Fórmula 1,
nosotros lo invitamos al:

12° GRAN PREMIO DEL BRASIL

RIO DE JANEIRO

9 AL 14 DE MARZO

- 5 noches de alojamiento en hoteles de lujo.
- Traslados diarios a Jacarepagua.
- Entradas a platea cubierta.

Hotel OTHON PALACE	hab.doble	u\$s 295,00
Hotel NACIONAL	hab.doble	u\$s 260,00
Tarifa Aérea (exc. ind. 05/21 días)		u\$s 440,00

Nuestro programa incluye el
Pasaporte de Seguridad.



universal assistance



sun tours, s.a.

E.V.T. Res. 769/77 Leg. D. N. S.T. 1864

CANGALLO 853 (bis) 12 - Tel. 45-2865/7470 - (1038) BUENOS AIRES, ARGENTINA



Consulte a su agente de viajes

EL CAMPEON NACIONAL DE KARTING O...



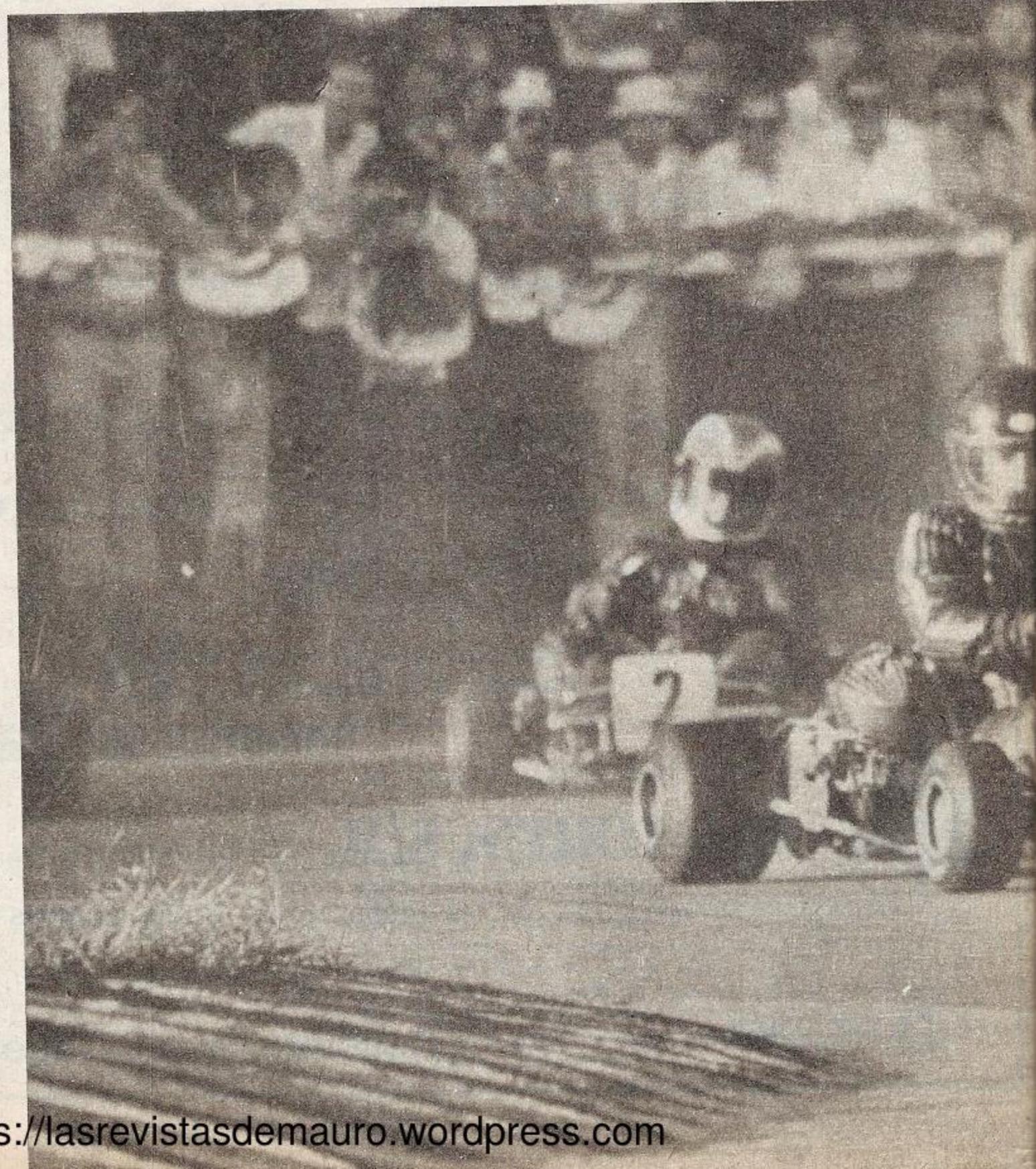
EL UNO, DIVID

El Campeonato Nacional de Karting, corrido por primera vez en 1982, fue ganado por Carlos Panagópulo, quien hacía a su vez la primera experiencia en el Karting "grande". Pero quien haya tenido contacto con el Nacional no puede ignorar que el nivel de exigencia fue inédito en la historia del Karting argentino. Un campeonato largo, difícil en todos los aspectos; y un nivel parejo en todos los pilotos, que dejaba muy pocos resquicios para ser quebrado. Y quizá la única manera de desnivelar era trabajar más que el resto y poseer un buen equipo. Esas fueron precisamente las armas en que Panagópulo basó su potencial, luego todo era cuestión de aprovecharlo en la pista.

Panagópulo fue el que recogió el éxito, pero indudablemente todo el equipo VARA KART, regentado personalmente por Domingo Vázquez Ramis, construyó este título "piedra por piedra". Por eso, para que se conozca un poco más cómo trabajaron y llegaron al número 1, los juntamos para esta nota.

REPASANDO EL NACIONAL 82

"La primera carrera del año en Córdoba —cuenta Minguín— marcó dos comienzos: el de Carlitos en Fórmula Internacional (era su primera carrera en esta categoría) y el de la mala

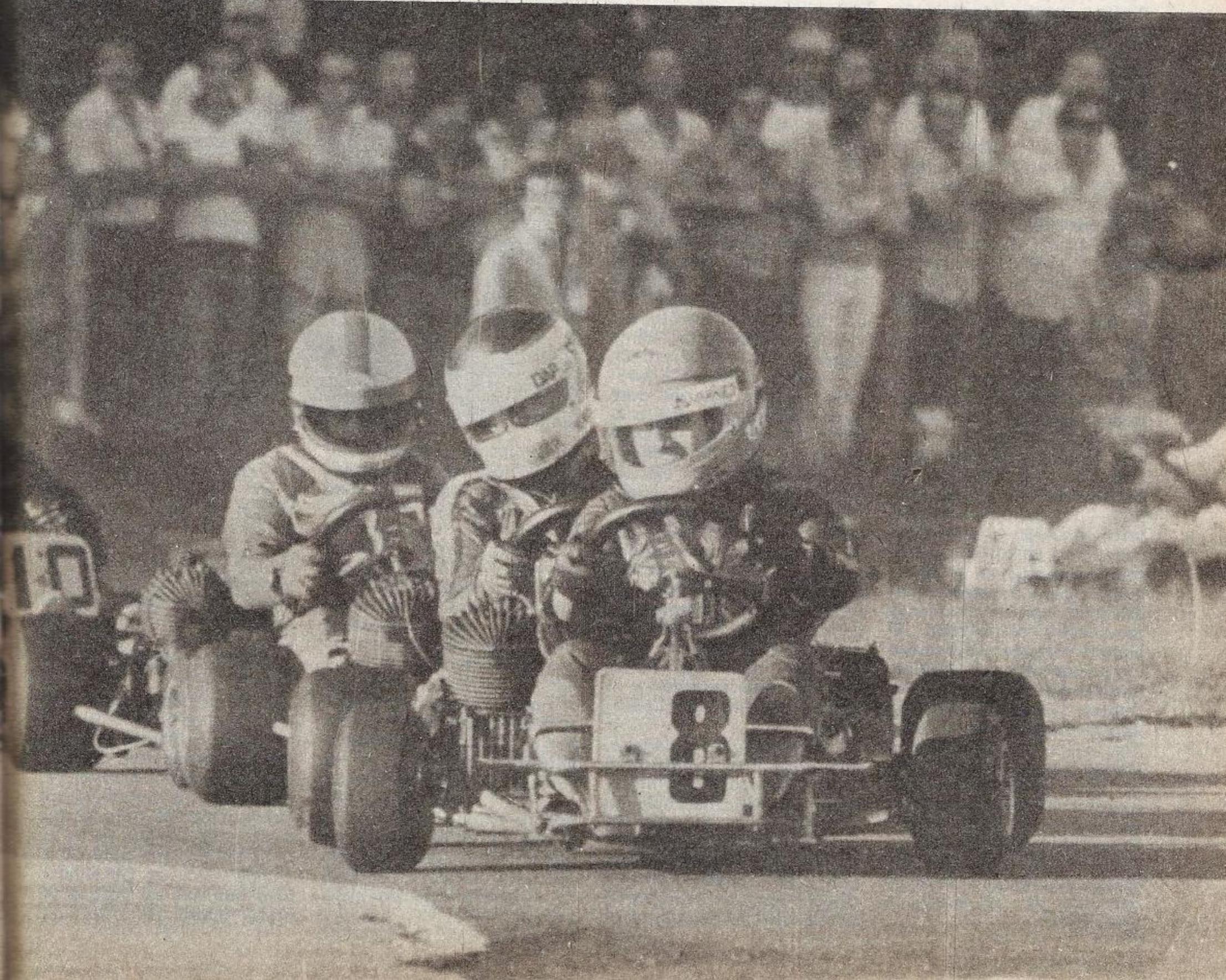


La placa con el número 1 que Carlos Panagópulo lucirá en 1983 tiene una porción reservada para el equipo que le permitió llegar al título a través de la constante evolución de los bastidores de "Minguín" Vázquez Ramis y la mecánica y colaboración en pista de Francisco Marques

Izquierda: Francisco Marques ("Portugués"), preparador, Domingo Vázquez Ramis ("Minguín"), constructor, y Carlos Panagópulo, el campeón. Abajo: Primera carrera del año (Saldán, Córdoba). Panagópulo comenzó punteando.



IDO TRES



EL CAMPEON NACIONAL DE KARTING O...



racha del 'Portugués', que duró hasta el final del campeonato. El 'Portu' hizo el mejor tiempo de clasifica con record, pero ya en la serie se enganchó con Manozzo y perdió toda chance. Carlitos venía ganando la final y se fue afuera, un error de inexperto. Empezamos el sábado como cucos y nos fuimos zapateros."

"Para la segunda carrera, en Chacabuco —recuerda Panagópulo—, 'Minguín' no estuvo porque había viajado al Mundial de Juniors en Italia. Llevó un chasis y con la experiencia que recogió allá le hizo varias modificaciones. Nos llamó por teléfono dos días antes de la carrera y nos pasó las medidas de unas puntas de eje, pero por apurados las hicimos mal y los autos quedaron inteníbles; nos volvimos locos todo el fin de semana y lo descubrimos recién pasada la carrera."

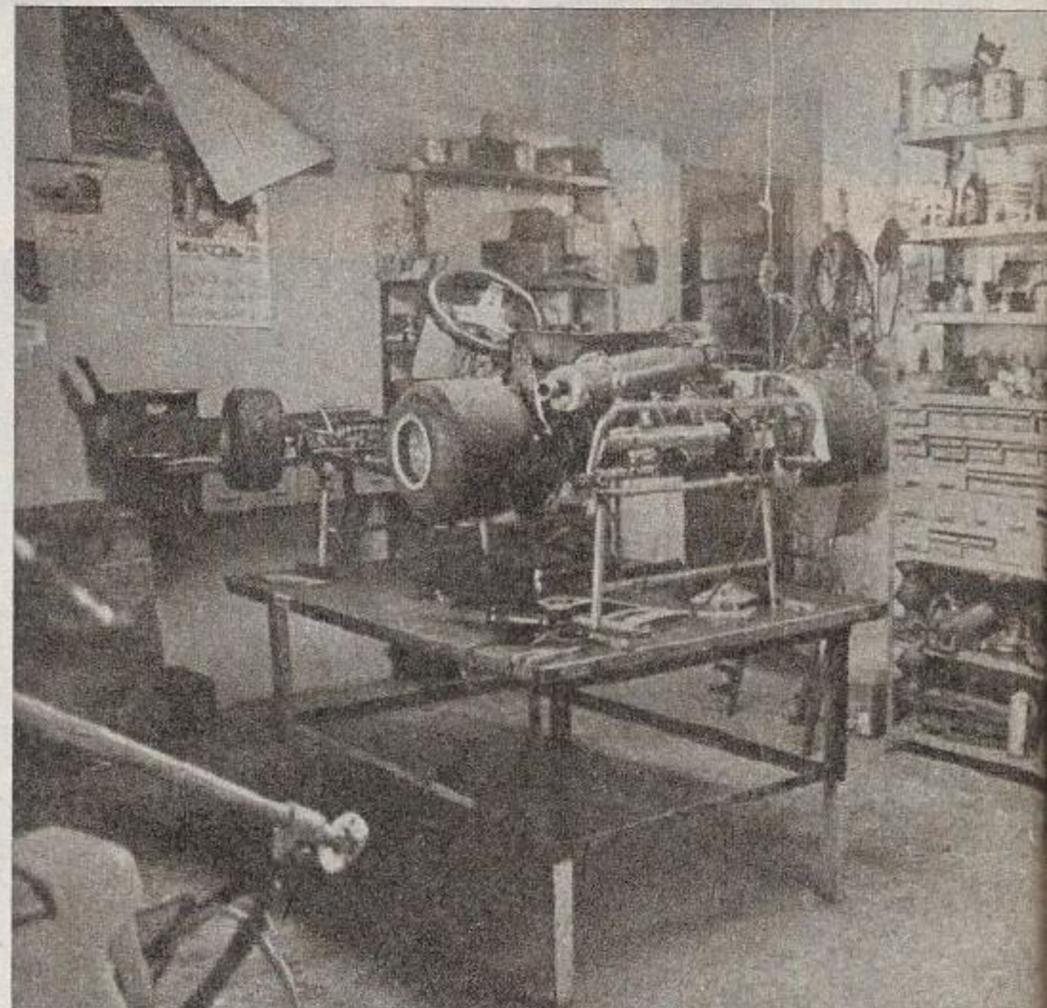
"Yo volví recién tres días antes de la tercera carrera del Nacional, —retoma Minguín—, en Santiago del Estero, con todo lo que había aprendido en Europa. Realmente lo que se progresa allá es para asustarse, habría que ir cada seis meses para estar actualizado. El asunto es que modificamos los chasis para adaptarlos a lo que se debe usar, hicimos puntas de eje más largas y llantas desplazadas para tener mayor trocha adelante. Carlos hizo el segundo tiempo de clasifica y la mejor carrera del año, porque largó la final en la última fila (por problemas en la serie) y venía segundo a la rueda de Martín cuando la carrera fue detenida por un error de planillaje."

"Después de Santiago y a pesar de que yo no anduve bien —dice Marques—, nos teníamos una fe bárbara para San Juan, porque comprobamos que los autos respondieron a las reformas de la trocha delantera, y ése es uno de los pocos kartódromos con adherencia óptima."

"Ahí tenía que ganar sí o sí —comenta Panagópulo—, porque estábamos seguros de que los elementos técnicos eran buenos y era la oportunidad de darle un golpe psicológico a Martín, ganándole en su tierra. Yo hice una carrera muy tranquila, largué en punta y saqué diferencia muy rápido, después me limité a cuidarlo; en cambio el 'Portu' fue otra vez víctima de la 'yeta', venía segundo y se le salió el caño de escape que había arreglado el día anterior para evitar justamente ese problema. Ahí estábamos para hacer el 1-2 sin discusión."

"Después de esa carrera —acota Minguín— introdujimos dos reformas más en el chasis: un nuevo freno con disco flotante y sacarruedas largos en los laterales del auto para poder controlar la torsión de la trompa. Los estrenamos en Neuquén con un triunfo de Carlitos y un fuera de pista del 'Portu' cuando venía segundo y lo tocaron de atrás en el pelotón..."

"Para la última carrera, otra vez en Chacabuco —dice Panagópulo—, llegamos con una diferencia de puntos en el campeonato que nos permitía especular un poco con las posiciones. Esto nos favoreció, porque Chacabuco, para nuestros chasis, es una cosa misterio-



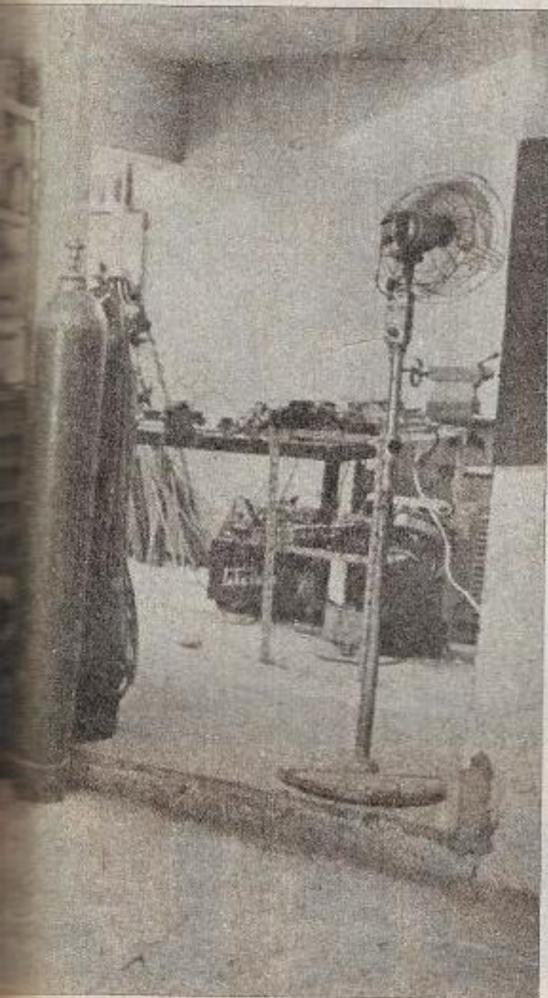
sa. El piso no tiene adherencia y nosotros trabajamos siempre con baja presión de neumáticos, ésa puede ser la causa de que todos los VARA que corrían anduvieran más rápido que los dos oficiales nuestros. Recién el domingo, para la final, más o menos le encontramos la vuelta para circular con decencia. Yo tenía que terminar en los puntos para ser campeón y finalmente llegué cuarto, pero me llevé un susto bárbaro porque en la mitad de la carrera se me salió el pedal de acelerador y terminé tirando del cable con la mano... y el 'Portu', bueno, la única carrera en que no le pasó nada..., y tuvo que parar para que yo subiera un puesto por orden del box..."

—A propósito de eso. Todo el año lo vimos trabajar a Marques sin parar un segundo, armando motores, reparando, incluso sacrificando tiempo de entrenamiento suyo para armar motores de Carlos. Dio la imagen de hacer todo el campeonato en función de "Pana", por eso la pregunta: ¿Hubo prioridades en el equipo, piloto 1 ó 2?

—No, en absoluto —desmiente el propio "Portu"—; yo armaba motores porque ésa era mi función, pero jamás se hicieron discriminaciones. Y por supuesto, yo ayudé a Carlos todo lo que pude, pero porque yo ya no tenía chance y él peleaba el campeonato; en Chacabuco tuvo que ser así porque un puesto podría haber definido.



Izquierda: Francisco Marques circulando delante del subcampeón (Martín) en Neuquén. 1982 fue un año negro para el "Portu" como piloto; abandonos y salidas de pista fueron la constante. Derecha: Carlos Panagópulo circulando en dos ruedas por uno de los curvones de Neuquén... ¡Aflojale, loco, que colea! Abajo: Según Minguín "...no podemos funcionar al 100% en los dos aspectos siendo constructores y teniendo equiplo a la vez...". Menos mal...



con un campeonato tan exigente como éste, no damos abasto para todo; así que en ambas funciones trabajamos al 70% del ideal. Con respecto a la pregunta, bueno, yo superviso todo y lo atiendo a Carlitos junto a "Chico" Sayago, mientras que al "Portu" lo asisten mi hermano Miguel y su hermano Carlos.

—¿Qué material llevan a las carreras y cómo trabajan?

—Llevamos nada más que tres chasis, los dos que usamos siempre y un muletto desarmado por si se rompe algo. A mí no me gusta trabajar con dos autos por piloto, como se estila, porque las cosas se pueden complicar mucho en un equipo de dos pilotos y con los elementos con que nosotros contamos. Con respecto a los motores, los tenemos probados a todos y sabemos cómo anda cada uno antes de las carreras, así llegamos al circuito con los motores clasificados, uno para probar, uno para entrenar, uno para correr, y así... Lo mismo hacemos con los trenes de cubiertas.

—¿Cómo trabajan para la puesta a punto?

—Cada piloto lo hace por separado y a su gusto. Yo particularmente trabajo siempre igual con Carlos, probando cada elemento por separado. Primero ponemos a punto el bastidor con gomas viejas, después probamos y elegimos un tren de ruedas entre las que tenemos poco usadas o nuevas, y finalmente el motor y la relación. Pero cada elemento que probamos y nos gusta, lo sacamos inmediatamente y lo separamos. Así,

cuando está todo seleccionado armamos el auto con todos y viene el tiempo...

—¿Pensaron a principios de temporada que ganarían dos carreras y el título?

—Yo siempre supe que nuestras posibilidades eran buenas, pero nos quedaba comprobarlo prácticamente. Nosotros empezamos con un chasis muy "verde" pero bien concebido, moderno, y a lo largo del año lo fuimos mejorando constantemente, en cada carrera teníamos algo nuevo, trocha ancha, paragolpes trasero diferente, freno flotante, sacarruedas... Y la prueba de la evolución es que tanto Carlitos como el "Portu" empezaron y terminaron el año con los mismos bastidores. Fue un campeonato muy luchado y nosotros recién empezamos a andar de acuerdo con nuestras posibilidades reales, de la mitad para adelante; además, sobre el final tuvimos que hacer un esfuerzo porque también estábamos peleando el Metropolitano y finalmente lo ganó Carlos.

OPINIONES DE A TRES

Ya que estábamos mirando al campeonato recién terminado, les pedimos un pequeño análisis de sus rivales más directos. Estos son para el team VARA, después de "promediar" las tres opiniones, los protagonistas del Nacional 1982:

Henry Martin: "Es muy ubicado para evaluar los elementos técnicos de que dispone y sus posibilidades. Siempre sale a sacar provecho de todo esto sin excederse, y en carrera se agranda."

Guillermo Di Cola: "Tiene un gran mérito porque nadie esperaba que estuviera tan arriba. Hay que incluirlo a Tejera, su preparador; hicieron todo en San Luis, lejos de todo, y siempre estuvieron a buen nivel y peleando el campeonato. Les faltó un poco de training para adaptarse a tanto cambio de trazado y condiciones."

Alejandro Parodi: "Uno de los mejores pilotos del país, el de mejor estilo, veloz en cualquier circuito y con el auto siempre bajo control."

Claudio Manozzo: "Muy veloz siempre, pero le falta algo de control porque suele andar muy al filo de la navaja y a veces se pasa del límite."

Daniel Neviani: "El piloto del interior que se tomó más en serio este campeonato Nacional. Bien equipado, siempre veloz y candidato. Al nivel de cualquier piloto de los mejores."

José Luis Di Palma: "Súper rápido y muy sereno para manejar, lástima que le faltó llegar más en todas, pero si no se le rompe nada es candidato."

Hugo Scarlato: "Algunas carreras hizo cosas heroicas, como en San Juan. No es posible hacer un campeonato como éste sin un buen equipo atrás; sin embargo, él lo hizo ¡absolutamente solo! Sobre el fin de año logró tener un auto verdaderamente veloz."

—¿Y una opinión sobre el equipo VARA?

—Sabemos lo que tenemos a favor y cuáles son nuestros defectos, y el principal es que queremos ganar siempre... hasta cuando no se puede...

Texto y fotos:
Marcelo García Lobelos

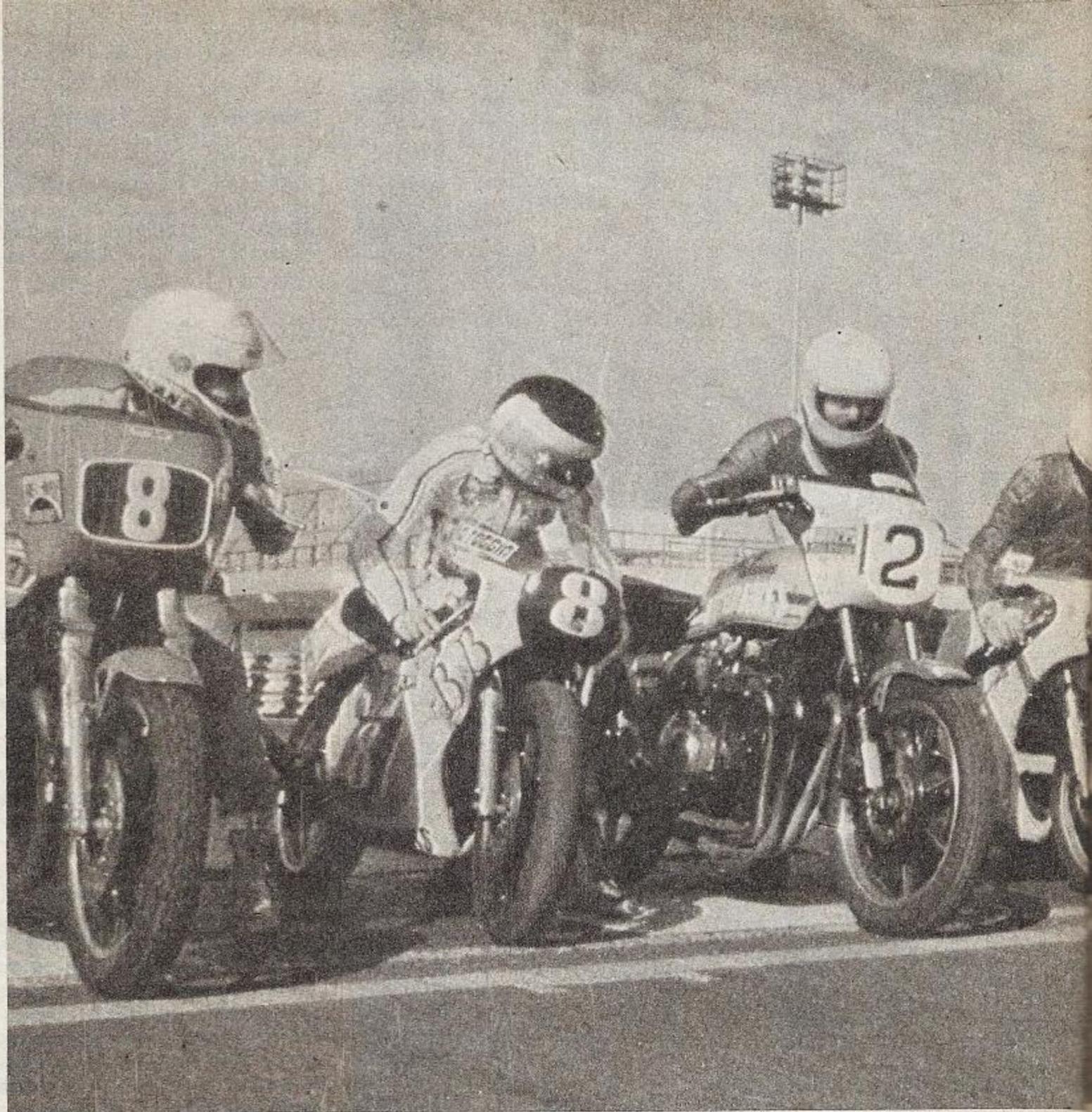
—Yo te aseguro —dice Minguín— que la ayuda del "Portu" se termina cuando bajan la bandera. ¡El "Portu" no va atrás de nadie, ni siquiera de Carlitos! Carlos sabe que si el "Portu" lo alcanza, lo pasa como a cualquiera. La única excepción fue Chacabuco, en la última, porque se jugaba el Campeonato...

—¿Cómo funciona, entonces, el equipo?

—Antes de detallarlo —continúa Minguín—, tengo que aclarar que yo no estoy conforme, a pesar del título, con el funcionamiento del equipo. La razón de que a veces tengamos que improvisar algo, o surjan problemas es que yo no tengo solamente un equipo, sino que fabrico karts. Por eso,

REINALDO COZZANI Y UN INTERESANTE PROYECTO PARA 1983

Una idea que puede reflotar definitivamente el motociclismo de pista nacional. Básicamente: Una sola categoría para 1983, donde intervendrán fusionadas, principalmente, las Maximotos y las 350 cm³ Fórmula Internacional

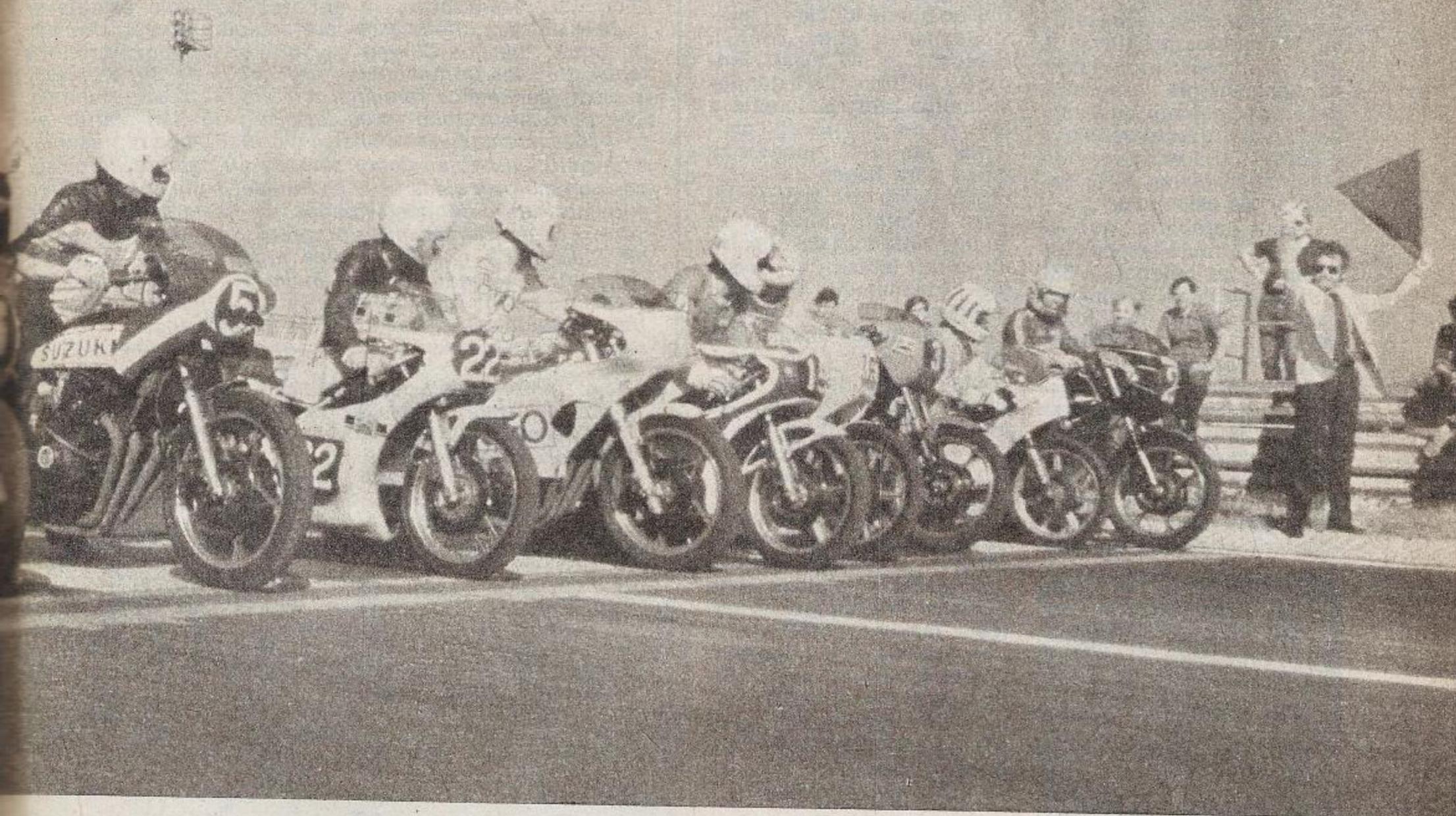


LA UNION HACE LA

Arriba: Fuimos un día miércoles al autódromo y, solamente con las motos de las categorías Maxi y 350 que estaban entrenando, armamos esta "largada" simulada, lo que da una idea del potencial de esta nueva categoría. Abajo: Reinaldo Cozzani, responsable de la idea de la "Fórmula 1" y el "duelo" entre una "maxi" y una 350 GP.



Hagamos un poco de historia. Desde aquella época de principios de los sesenta donde el motociclismo era fuerte de verdad, en nuestro país no hemos tenido la oportunidad de ver renacer la especialidad en una nueva edad dorada. Solamente el Grand Prix de la República Argentina puntuable por el Campeonato del Mundo de Velocidad, pudo en los últimos dos años atraer la atención masiva con la fuerza suficiente como para revertir la situación. Pero, claro, el Mundial para la Argentina es una sola carrera y después hay que esperar un año (o dos, como este 1983 en que el Continental Circus saltará a nuestro país por decisión del



... "FORMULA UNO"

organizador y el visto bueno de la FIM)...

COZZANI Y UNA VIEJA IDEA

Quien no esté al tanto del método con que suele trabajar Reinaldo Cozzani, acaso piense que volcarse de golpe al motociclismo nacional puede ser una salida momentánea a causa del "parate" del mundial con motivo del cambio desfavorable. Sin embargo, no es así en absoluto. La idea en que está trabajando a pleno no es nueva. Recordamos haber hablado de ella en más de una ocasión con Cozzani, aun antes de que se concretara el primer GP en nuestro país. Simplemente, una serie de condiciones básicas ne-

cesarias para su concreción no se dieron antes; y en la actualidad éstas y otras accesorias hacen factible su realización. Esta idea nació básicamente en conjunto con la de hacer el Mundial, pero se vio frustrada por esas condiciones que mencionamos y que el propio Cozzani nos explicó detalladamente.

"Tratar de conseguir un motociclismo de pista verdaderamente importante en nuestro país, chocó siempre con la dispersión de intereses particulares y el hecho de que no existía una categoría verdaderamente de peso como para fundamentar el trabajo en ella. Con la aparición de la categoría Maximotos en 1978, esta oportunidad empezó a gestarse, pero las 'Maxis' nunca

llegaron a tener la repercusión ni el éxito que potencialmente tenían como categoría. En base a esta división comencé a trabajar en ese entonces en un proyecto de creación de un 'Circus' nacional que fuera el eje de rotación de todo el motociclismo argentino de pista, pero la gran cantidad de categorías existentes hizo que las maximotos nunca crecieran. A esto hay que sumarle la aparición de las motos 350 cm³ GP importadas por la FAM, que dio origen a otra categoría con peso propio, y finalmente los problemas reglamentarios que afectaron constantemente a las maximotos hasta producir la escisión en standard y libre.

"Siempre pensé que la

base fundamental para hacer algo importante es unir esfuerzos, pero no siempre se dieron las condiciones para que la gente que participa del motociclismo lo entendiera. Y paradójicamente la misma preocupación económica que ahora postergó el Grand Prix, es la que creó las bases para que todos entendieran que la unión era la única salida 'potable'. A lo largo del año pasado la realidad les mostró a las distintas categorías que tratar de seguir divididas no reportaba más que una existencia oscura y con futuro dudoso. Y en base a charlas que tuve con diferentes sectores, pude sacar en claro que la mayoría había tomado conciencia de esto, lo que me alentó a darle forma definiti-

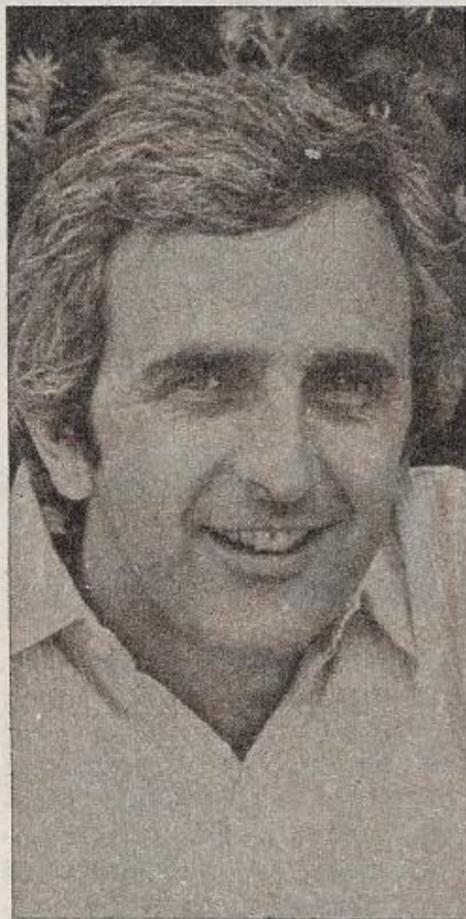
va a este proyecto de la "Fórmula Uno."

QUE Y COMO SERA LA "FORMULA 1".

"Aquella idea de hacer de las Maximotos primitivas la categoría más importante, es básicamente la misma, pero con mejoras que conforman el proyecto definitivo y tienden a la vez a la solución del problema de la dispersión de esfuerzos.

"Esta categoría, que se llamará Fórmula 1, nace de la unión de las categorías 350 cm³, Superbikes, Maximotos Standard y engloba a todas las motos de más de 250 cm³ que quieran participar.

"Tomando como base que la categoría 350 no se corre más a nivel mundial, se me ocurrió acoplarla al proyecto 'maxi'; en principio pensé que habría que imponer alguna restricción reglamentaria a las 350, pero es-



tudiando los tiempos que hacían las tres categorías en los mismos circuitos descubrí que tanto las Superbikes y las Standard como las 350 hacen registros de vuelta similares, lo que empareja las chances notablemente. Y además, como atractivo extra, cada categoría prevalece en un sector distinto del circuito (así, las superbikes hacen diferencias en la recta, pero la pierden en los frenajes y lo trabado, donde las 350 pasan a dominar). De esta manera, dos motos lo-

gran el mismo tiempo de vuelta pero se intercambian el puesto una o varias veces en el transcurso de un giro. Y partimos de la base de que cada una de estas categorías no puede funcionar individualmente, como lo han demostrado las maxi standard y las libres, prestándose motos recíprocamente a lo largo del año pasado para juntar las diez necesarias como para hacer las carreras de una u otra división (el Gran Premio CAMRA, quizá la más tentadora del año, las vio correr juntas y el parque fue de 16 motos...) Yo soy un convencido de que ninguna categoría puede funcionar si no tiene de 25 a 30 motos como mínimo, por una cuestión de respeto al público, ya que con diez o doce máquinas, solamente es interesante para los que corren.

"Creo que la 'Fórmula 1' es la categoría que puede romper el círculo vicioso que afecta al motociclismo nacional de pista (pocas motos + malos espectáculos = poco interés de público, empresas y periodismo...) porque pone las virtudes y defectos de cada una al servicio del espectáculo y el público, lo que redundará en un progreso general."

SOBRE EL REGLAMENTO

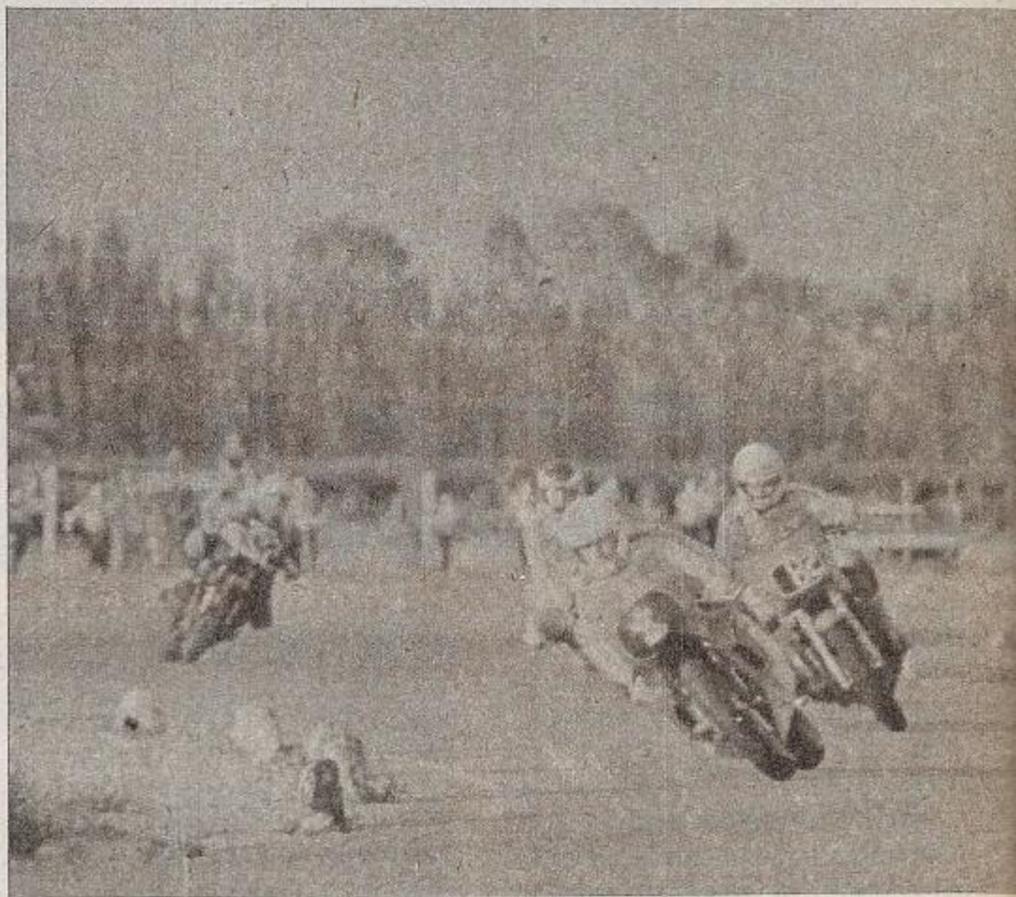
Indudablemente, quien piense en unificar las tres categorías "potables" —como en el caso presente— no puede ignorar que las chances deben equipararse de antemano por la vía reglamentaria, para que puedan funcionar como una sola; porque, obviamente, nadie querrá el rol de "comparsa". Cozzani da su punto de vista:

"El tema reglamentario es decisivo y por eso aún no se dio la palabra definitiva, sin embargo estuve estudiando las chances de cada categoría en forma individual y puedo esbozar un adelanto de reglamento. Para las motos de Grand Prix (esto es, todas las que no son de serie) habrá una cilindrada mínima de 250 y una máxima de 350 cm³. Las de gran serie (como las superbikes)

MENDOZA: ASISTIMOS AL ENSAYO

Para comprobar si lo que se sospechaba acerca de la performance de las tres categorías que integrarán la "Fórmula 1" era cierto, o en caso contrario establecer cuáles eran las diferencias para equipararlas reglamentariamente, Reinaldo Cozzani organizó en Mendoza la última fecha para los Campeonatos Argentinos de Superbikes y 350 cm³, con una carrera final con ambas divisiones juntas. El motivo de hacerlo en la localidad de San Martín, en Mendoza, fue que varios pilotos chilenos y una representación peruana habían comprometido su palabra de asistir con sus motos y así la cosa se transformaba en un "tanteo sudamericano" de posibilidades. Lamentablemente, una carrera de doscientas millas programada una semana antes en Chile (a la que los pilotos argentinos no quisieron concurrir previendo lo que finalmente ocurrió) dejó un tendal de motos rotas, entre ellas las de los que concurrían a Mendoza incluyendo las de los peruanos.

Abajo: Primera vuelta del ensayo general de la "Fórmula 1" en Mendoza; se intercalan la 350 de Cerdera, la Superbike de René Zanatta, la 350 de Oscar Foggia y la Maxi de Horacio Chuliver. Arriba: Un pasaje de uno de los varios duelos "a cara de perro" que hubo en Mendoza entre una Maxi y una 350; adelante de la "maxi", empieza a inclinarse su 350 "Panky" Catania, uno de los más veloces de esta división. Abajo, derecha: Una maximoto encabeza una larga "tira" de motos GP Inter.



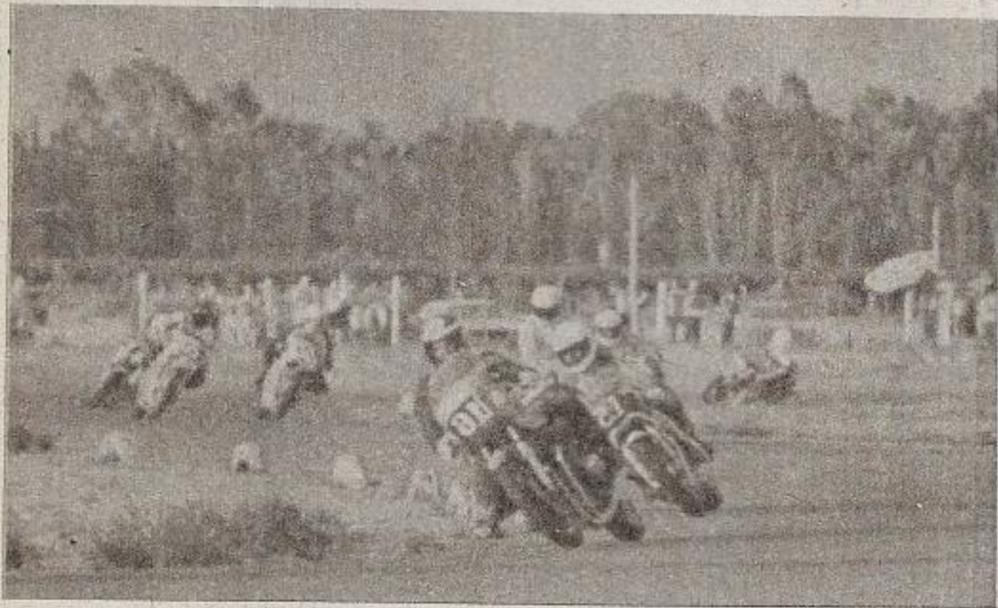
deberán respetar lo que se conoce como 'standard exterior' en el caso de las plantas motrices, y habrá más libertad que en la actualidad para las modificaciones de cuadros, suspensiones y frenos, ya que esto hace más seguras las máquinas. Estos son los lineamientos básicos sobre los que estamos trabajando con cada una de las divisiones, sin embargo hay un factor que puede influir notablemente: los neumáticos. Hay una fábrica nacio-

nal que se encuentra probando actualmente gomas 'slick' para las tres y medio y las 'maxis'; si los corredores las aprueban, posiblemente la 'Fórmula 1' corra este año con gomas nacionales especiales; si esto no ocurre, posiblemente reglamentemos gomas de expendio comercial de procedencia libre y con dibujo para las 350. De una de estas dos maneras emparejaremos aún más las chances de las dos especialidades."

GENERAL

Así se llevó a cabo este singular "desafío" que opacó todo lo visto en el transcurso de las dos pruebas separadas anteriores. Demostrando con la trezada hasta la última vuelta de las 350 y las "maxi", que Cozzani se quedó corto en el entusiasmo puesto en esta categoría. El circuito "Jorge Angel Pena" tiene una recta larga y el resto es un desarrollo trabado, lo que permitió alejar cualquier sospecha sobre la superioridad de las 350 en los trazados chicos. Hubo duelos emocionantes a pesar de que sólo largaron cinco o seis maximotos (el calor había hecho estragos en las pruebas anteriores, y no sólo en las máquinas), y todos terminaron entusiasmados: los corredores, los equipos y el público.

Esta fue la prueba práctica que se necesitaba para confirmar que solamente habrá que hacer pequeños ajustes en el camino para que la "Fórmula 1" se convierta en "La" categoría de motociclismo nacional.



LA CRISTALIZACION: REGIONAL Y SUDAM...

"En 30 días más o menos —nos contó Cozzani— tendremos el precalendario completo. En principio se ha diagramado una temporada de 8 fechas que se correrán en el interior del país y en distintas regiones, con lo que se facilitará la concurrencia de pilotos del interior (que los hay y muy buenos) ya que les daremos

ayuda económica para el traslado y en las carreras. Incluso varios equipos fuertes de la especialidad tendrán motos extra para alquilar y a quienes no puedan montar la infraestructura suficiente para un equipo propio.

"Lo mismo vale para pilotos provenientes de Sudamérica, ya que la intención es afianzar primero la categoría en nuestro país y luego, en un trabajo conjunto (N de la R: en el que intervendrá

LA OPINION DEL PILOTO: FERNANDO CERDERA

Le preguntamos a todos y las posibilidades de las tres hasta el momento la gran mayoría está de acuerdo con esta categoría. Tanto los cultores de las "pur sang" de GP como los conductores de las impresionantes "maxi" nos dieron su sincera opinión. Claro que la mayoría de ellos no ha tenido la experiencia de haber pertenecido a ambos "bandos". Por eso elegimos a Fernando Cerdera, quien ostenta un flamante título '82 de 350 y llevó el número 1 de las "maxis" en 1981. Y como si esto fuera poco —según nos comentó Oscar García, jefe del equipo Kawasaki, en el que revista Cerdera— la moto que usó este año era una standard en la mayoría de las piezas. Sin mencionar los kilates de su campaña en el motociclismo nacional, pasamos a la palabra de Cerdera, quizá el único con conocedor a fondo de

las divisiones que se fusionarán bajo esta idea:

"Salvo algún pequeño ajuste que la experiencia marque como necesario con el transcurso de las carreras, yo no modificaría en nada la idea de no limitar a las 350. Las superbikes actuales están en condiciones de disputar, mano a mano, con una 350 en cualquier circuito, incluso los trabados, tal como están las categorías actualmente. Si tengo que elegir para competir, yo me quedo con la 350 por una cuestión de afinidad mía con las GP, pero no sería raro que tenga que echar mano de la superbike en varias carreras y siga teniendo las mismas posibilidades, o aún más. Pienso que esta categoría tiene que funcionar bien y sin problemas..."

LA FAM UNIFICA

Paralelamente a la propuesta de Cozzani, la Federación Argentina de Motociclismo se encuentra en conversaciones con sus similares de Chile y el Uruguay para concretar un reglamento que permita acercar a los tres países con miras a una futura integración sudamericana. Por esto y tomando conciencia de que la unión beneficiará a la actividad, se trabaja para lograr una categoría "grande" única (¿la unión de las dos maxi y 350?), una 250 Nacional fuerte y una 125 cm³ única que fundirá las actuales promocionales, Juniors y 125 standard.

De esta manera (y con la excepción de los Sidecars, que funcionan bien por su lado) el panorama de pista quedaría estratificado en tres capas bien diferenciadas, con intereses comunes y proyección de futuro. A pesar de que aún no hay nada dicho oficialmente, se sabe que esta moción tiene peso dentro de la FAM.

¿Asistiremos este año al resurgimiento del motociclismo de pista, tan soñado? Esperemos.

la FAM, ver recuadro aparte), proyectarla en el Brasil, Chile, el Uruguay, etc. creando un torneo Sudam. Por lo pronto, en la medida en que comience a funcionar, este año ya tendremos a varios extranjeros como participantes habituales."

Sin lugar a dudas, ésta es la mejor idea de que tengamos noticias en los últimos tiempos, para hacer grande una actividad potencialmente rica como el motociclismo de pista; las condiciones es-

tán dadas: cuenta con el aval de la FAM (ver recuadro), la garantía de un hombre como Cozzani en la organización... En fin; solamente una cosa puede oponerse: que los pilotos decidan no plegarse a la unificación y prefieran seguir como hasta el presente; pero al menos hasta ahora la mayoría manifiesta estar de acuerdo. Ojalá que prive la sensatez y una oportunidad como ésta no quede en proyecto.

Texto y fotos: M.G.L.



ALFA ROMEO 1931 "MONZA"

Alfa Romeo no había producido ningún auto nuevo de carrera desde su famoso P-2 que corrió durante el periodo 1921-30. Sin embargo, ello no fue el motivo de que presentara un auto con características sport en 1931. Que tenía algo que ver con su precedente, aunque no intentaba —como lo hiciera éste— competir contra Bugatti y Maserati, sus temibles rivales de la década anterior.

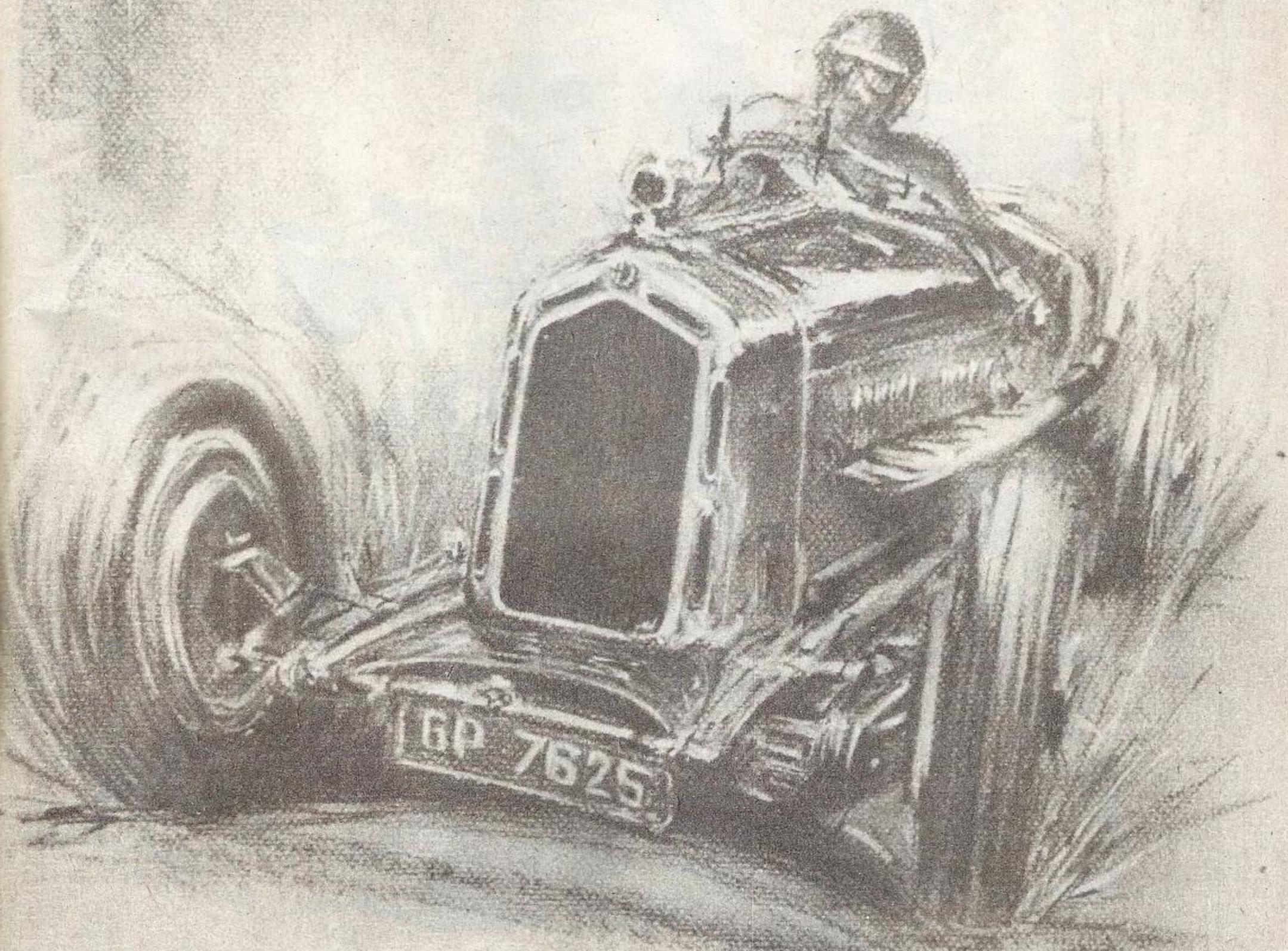
Sin embargo, el mentado auto sport cumplió un cometido: servir de base para la realización del "Monza", modelo que en definitiva sí fue un competidor de fuste para los nuevos Bugatti 51 (160 HP a 5.500 rpm) y Maserati 2,5 (175 HP).

El original modelo sport tenía dos variantes de motores (1,5 y 1,750 litros) de seis cilindros en línea y provistos de compresores. Pero el "Monza" posterior, si bien deriva de éste, tenía una unidad de ocho cilindros en línea y 2,3 litros que en sus comienzos (paralelos con los del modelo sport) alcanzaba 160 HP. Una característica

interesante de este modelo era que el compresor, conjuntamente con los dos árboles de levas a la cabeza, eran accionados por un sistema de engranajes desde el centro del cigüeñal, a los efectos de disminuir las vibraciones torsionales. Nuvolari, Campari y Etancelin quedaron a cargo de la conducción y si bien la temporada se repartió con triunfos para las tres marcas, el nivel de los logrados por el Alfa "Monza" superó a los de sus rivales. Nuvolari lo hizo en la Targa Florio y Montenegro, repartiendo se con Campari el GP de Europa. En Comminges, Dieppe y Grenoble venció Etancelin, mientras que en Pescara Campari lograba su única victoria individual. Pero la vigencia del "Monza" vislumbraba sus límites. Así parecieron entenderlo en Alfa donde Vittorio Jano comenzó a desarrollar un nuevo auto: el P-3, que estaba destinado a superar a los nuevos Bugatti 51 y Maserati 2,9 que habían aparecido a fines del '31. Sin embargo, un hecho circunstancial prolongó la vida del "Monza". La temporada '32 fue tan favorable a los P-3 que para el '33, Alfa Romeo decidió no participar, consciente de su superioridad, pero "para no dejar la temporada sin Alfas", vendió el lote de "Monzas" a un ex piloto que pretendía formar su propia escudería: Enzo Ferrari. Con la ausencia —temporal como se vería más tarde— de los P-3, las primeras

carreras del '33 fueron muy parejas. Los Bugatti 51, las nuevas Maserati 2,9 y los "Monzas" (cuyo motor había sido aumentado a 2.650 cm³) generaron duelos dramáticos y, como dos temporadas atrás, se repartieron los triunfos. Sin embargo, las posibilidades de los Alfa de la Scuderia Ferrari, muy pronto quedaron comprometidas. Los Maserati eran muy veloces (aunque poco confiables) y los Bugatti 51 les daban dura lucha. Cuando Enzo Ferrari solicitó de Alfa Romeo la cesión de dos P-3, fue el principio del fin... Culminación que se concretó cuando en el debut de éstos bajo la tutela del ex piloto de Modena, Luigi Fagioli batió por más de dos minutos al Maserati de Nuvolari (quien se había cambiado unos meses antes). A partir de allí, el "Monza" fue sólo un recuerdo, como modelo intermedio entre los famosos P-2 y 3, por sus singulares éxitos y, además, por haber servido de inicio a la creación de un mito, la Scuderia Ferrari.

COLECCION CORSA



ALFA ROMEO MONZA (1931)
DRIVER: BOONEY FELTON
NURBURGRING, 1982

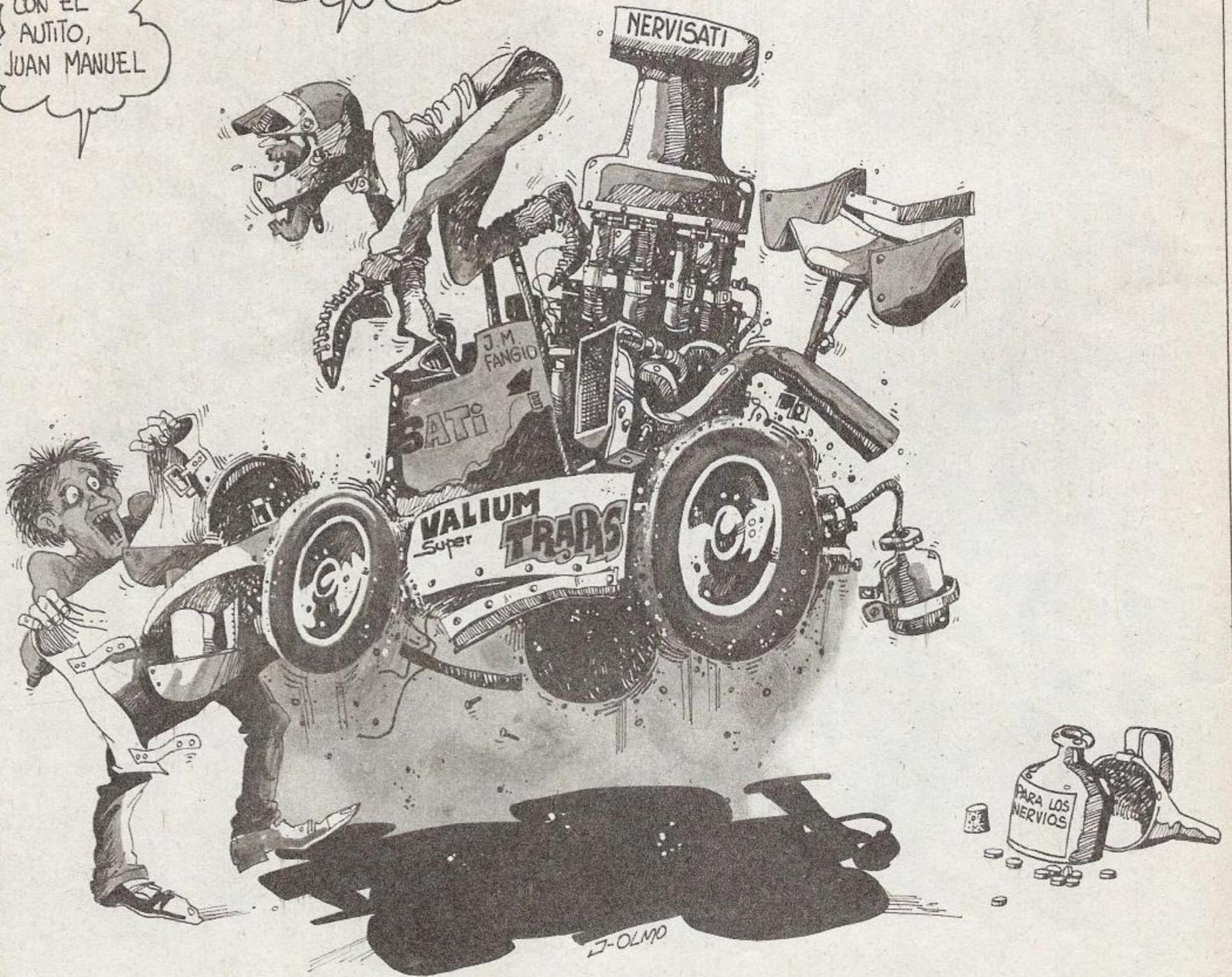
[Handwritten signature] 82

Efecto Humor

EN UNA RECIENTE VISITA A NUESTRA REDACCIÓN, JUAN MANUEL FANGIO NOS COMENTABA QUE PARA EL '83 TENDRÁ LO QUE PARA ÉL ES EL AUTO IDEAL: ¡CORTITO, BIEN CORTITO! NOS DECÍA J.M.: "EL AUTO CORTO SE COMPORTA DE UNA FORMA MUY ESPECIAL, IDEAL PARA MI MANERA DE CONDUCIR. ES INQUIETO, JUQUETÓN PERO SOBRE TODO NERVIOSO, MUY NERVIOSO." A UNOS CORTOS, A OTROS LARGOS, NEUTROS, SOBREVIRANTES O SUBVIRANTES PARA... NOSOTROS CONOCEMOS A ALGUNOS QUE SE CONFORMAN CON QUE TENGAN 4 RUEDAS Y MOTOR.

TE PASASTE CON EL AUTITO, JUAN MANUEL

¡TE IMAGINÁS CUANDO LO PONGAMOS EN MARCHA!

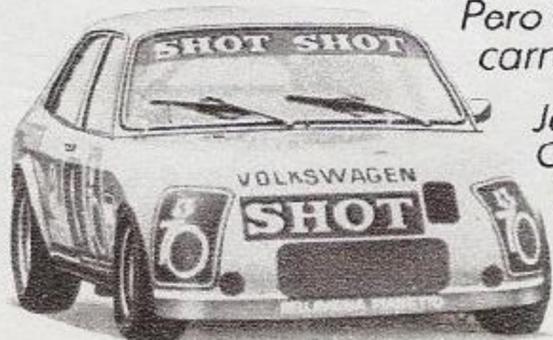




Comisión de
Carreras de Concesionarios
Volkswagen.



"Mucho antes que la primera carrera del año, empieza el trabajo de los preparadores. Una mano durísima. Después viene el momento de ganar la pista. Y la primera satisfacción, cuando el día de la verdad, todo te sale como tenía que salir. No porque nadie te regale nada. Cuando se trata de defender cada metro, lo único que importa es si tu auto es capaz de seguir dando todo lo que tiene. Aunque lo vengas exigiendo al mango. Pero así son las carreras."



Jorge Omar del Río
Campeón Argentino
1982 de TC2000
Corre con un
VW 1500

"En Fórmula 2 con la velocidad no basta. Si salimos a correr con todo de entrada, no llega ninguno. Porque desde el momento cuanto te metés en el antiflama, empieza una verdadera prueba de rendimiento y resistencia. Para los hombres y para las máquinas. Pero cuando uno ha sabido buscar la mejor posición para el momento de definir y está a punto de escaparse a la victoria, todo está en manos del motor. En una carrera no hay milagros. Solamente la calidad de los fierros. Y saber que se los puede exprimir a fondo cuando es necesario."



Guillermo Maldonado
Campeón Argentino 1982
de Fórmula 2
Corre con un motor
VW 1500



Al que nace ganador...

Hay hombres que, simplemente, nacen ganando.

Que prácticamente no conocen la derrota y han hecho del triunfo casi un modo de vida.

43-70 hoy quiere felicitar a uno de esos hombres: Luis Rubén Di Palma.

El piloto argentino con más

carreras ganadas en la historia del automovilismo.

Después de años de vivir peleando puntas a fuerza de garra y talento. Dueño de una enorme fe en sí mismo.

Un hombre que con su decisión de ganar encontró siempre su forma de vencer.



<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>