

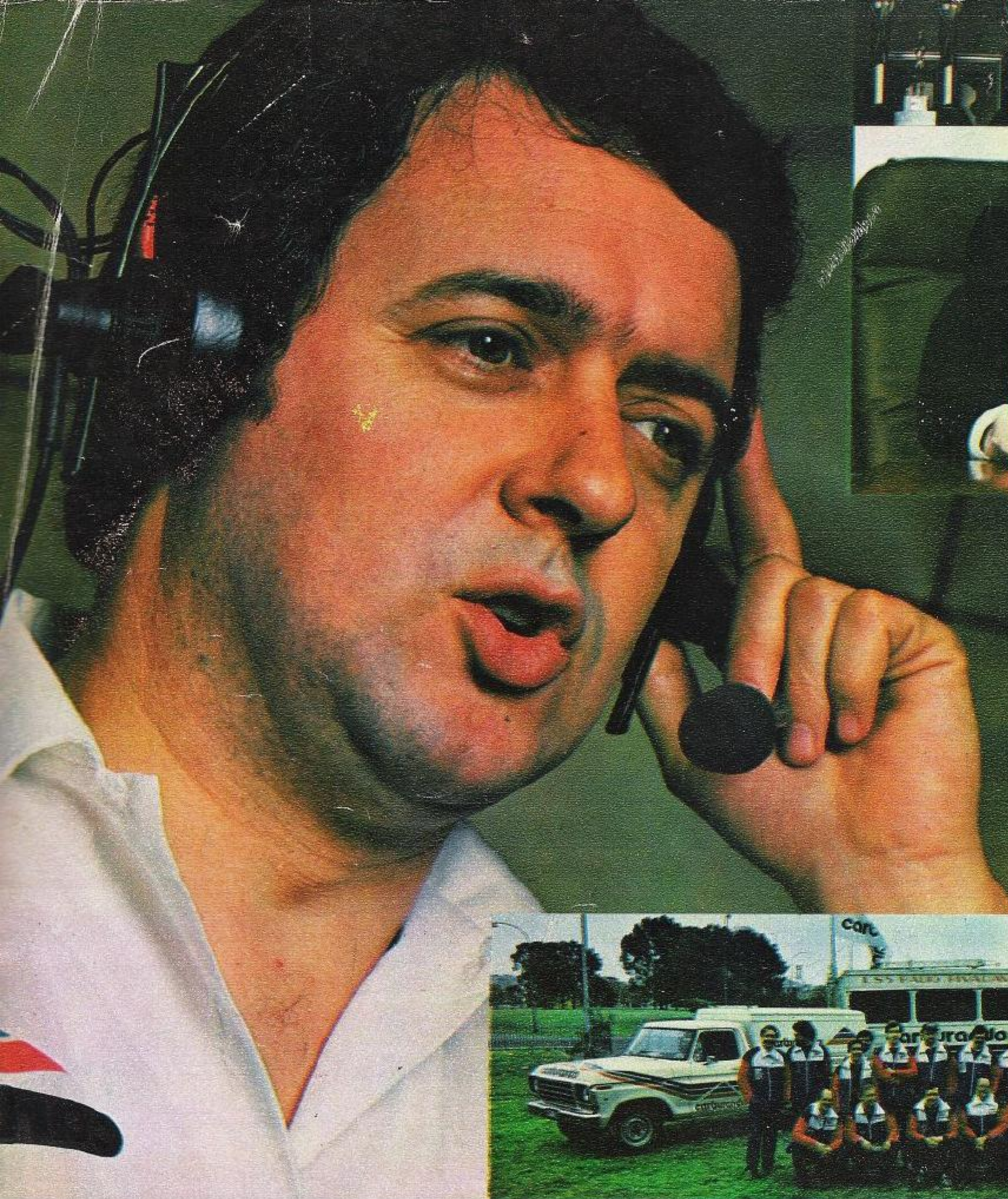
# Parabrisas **C O R S A**

**EL RETORNO  
DE REUTEMANN**



**Probamos  
la gran novedad  
Mercedes Benz  
190 E**

**LAS REVISTAS DE MAURO**



## Carburando con su gran equipo, está todos los días en carrera.

MARVISI & CASAL

Siempre con la mayor audiencia, porque cubrimos el 80% de la población del país. Nuestros anunciantes son la mejor prueba de la efectividad de CARBURANDO. Hable con ellos y todos coincidirán en que no existe otra opción para saber de automovilismo.

CARBURANDO, con la dirección general de ISIDRO GONZALEZ LONGHI, la conducción y relatos de EDUARDO GONZALEZ ROUCO, un equipo de periodistas especializados y el respaldo de su gran infraestructura operativa, también le brinda por Rivadavia de lunes a sábado, a las 21,30 hs., un completo panorama de la actividad. Y cada domingo, desde hace 23 años, la transmisión más importante del país, en competencias nacionales e internacionales.



**carburando**

CARBURANDO S. A. Periodismo Deportivo Cangallo 1515 - 8º Piso - (1037) Buenos Aires Tel. 45-1042/2708/5345

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

# ¿VUELVE REUTEMANN A LA FORMULA UNO ?

Reutemann quiere volver. Esa frase, resumida, circulaba de boca en boca en los corrillos de Brands Hatch y fue confirmada días más tarde por la mayoría de los diarios y revistas europeos. No se sabe muy bien cuán cierto es el dato porque falta una confirmación explícita del piloto. Pero en todo caso la impresión existente es la que sigue: que Reutemann estaría más que satisfecho si pudiera volver a correr en Fórmula Uno, pero que la decisión final depende del equipo en el que pueda encontrar un lugar libre, ya que el piloto argentino sólo volvería en caso de ocupar un muy buen lugar.

Decíamos la semana pasada que Guy Ligier era uno de los interesados en Reutemann. Es más: el dueño del equipo francés quería comunicarse con él por teléfono el mismo domingo de la carrera en Brands Hatch, aunque luego postergó esa eventual comunicación porque las necesidades de la carrera lo habían llevado a una violenta discusión de fondo con la gente de Michelin. El contacto entre Ligier y Reutemann se estableció sin embargo en los días siguientes, desde Francia, y aunque no ha trascendido hasta ahora respuesta alguna, se sabe que Ligier espera atraerlo con la perspectiva de un retorno al primer plano en 1984, gracias a la utilización del motor Renault turbo y a la llegada de nuevos y generosos sponsors.

Por lo que se sabe también, Reutemann podría estar personalmente en Kyalami para estrechar y desarrollar esos contactos. Y 1984 bien lo puede ver nuevamente en la pista.

## CON "LOLE" EN BUENOS AIRES

El domingo por la noche, al cierre de nuestra edición, mantuvimos una conversación telefónica con Reutemann, quien nos adelantó, que si bien pensaba en un principio viajar a Kyalami para presenciar la última prueba del campeonato y, realizar algunas otras gestiones, muy difícilmente pueda hacerlo ya que no cuenta con el tiempo suficiente para trasladarse a Sudáfrica. Recién podrá definirlo el fin de semana próximo. De todas formas confirmó nuevamente su conversación telefónica con Guy Ligier —la única hasta el momento— acerca de una serie de informaciones sobre la actual Fórmula 1 y la posibilidad de su retorno.

Por ahora el santafesino manifiesta que ésta Fórmula 1 le agrada mucho más que la vivió durante sus últimos años en actividad. Sobre su retorno dijo que no tiene decisión tomada, pero que debido a una serie de circunstancias no sería imposible en estos momentos.

Lo cierto del caso es que a Reutemann se lo tentó concretamente para subirse a un F-1 en 1984. Ahora solo falta su decisión por sí o por continuar alejado de la actividad. Físicamente está 10 puntos —"me conozco Palermo de memoria—, por todos sus rincones"— y de ahora en más habrá que esperar qué auto o qué equipo le ofrecen y hasta donde llega el interés de Reutemann por retornar a la F-1.

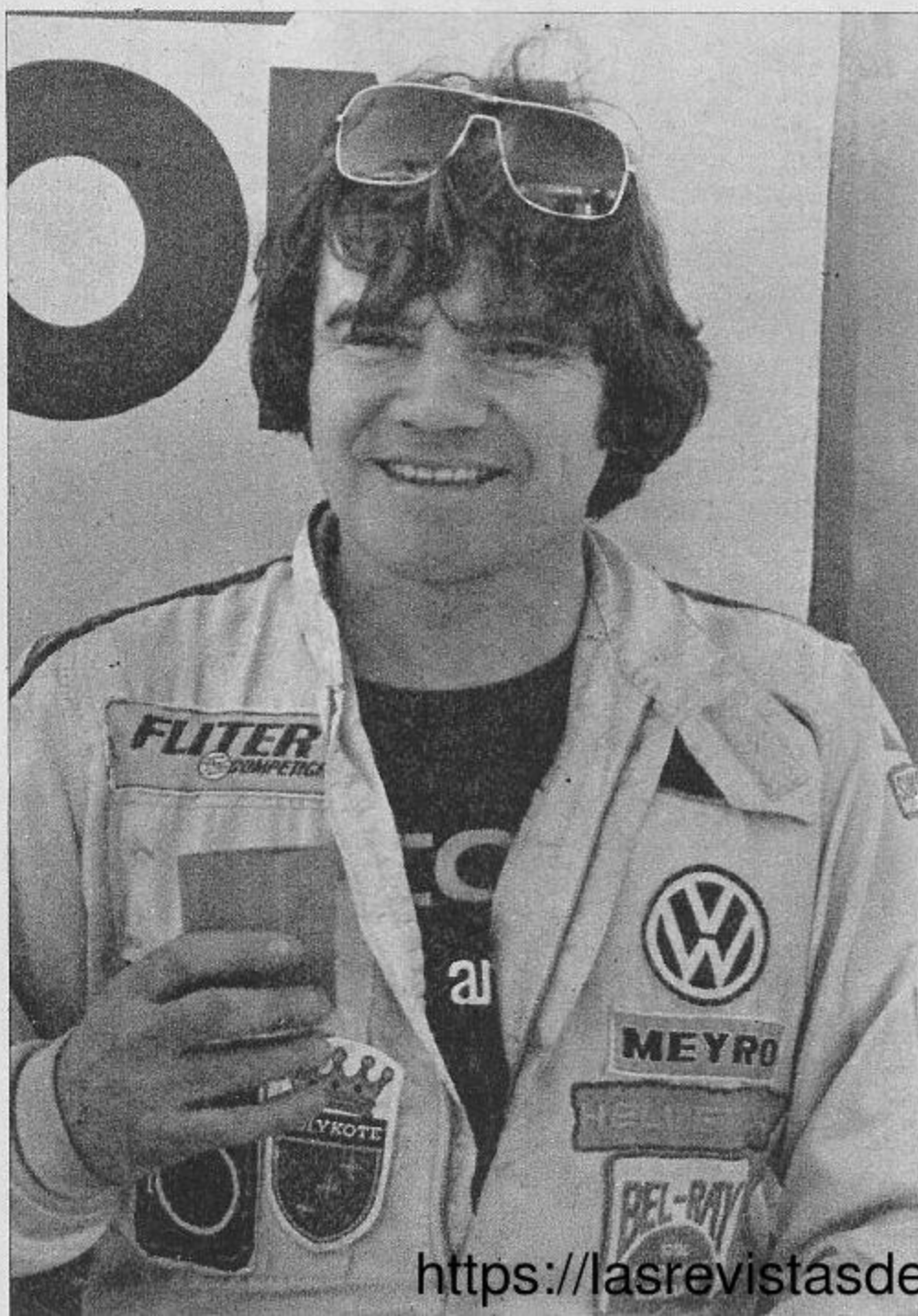


**CAP EN RAFAELA - En la pista, Mustafá primero y Fernandino segundo; después, el "Chango" desclasificado y el "Cordobés" también, pero apeló; por ahora, entonces, primero Di Palma, pero en definitiva...**

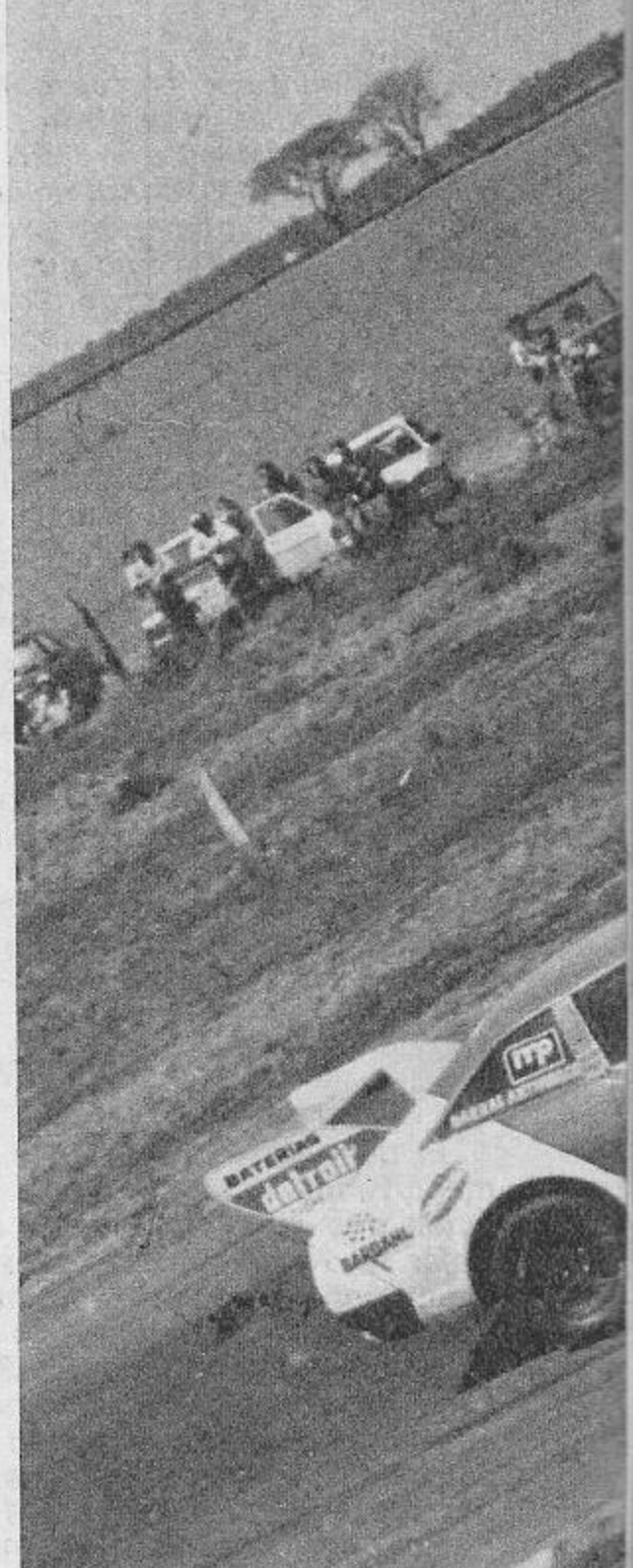
# ¿ QUIEN HABRA GANADO ?

## (CONTINUARA)

Tal vez esto se sepa desde este martes, si la subcomisión de la CDA se pronuncia acerca de la apelación del "primer ganador". Quizás no... pero, en serio: por ejemplo, ¿habrá ganado el público, que vio una linda carrera aunque fue vencedor alguien que no lo haya sido...? De algo estamos seguros: el automovilismo, por ahora, con esto no gana. Y eso sí, ¡qué se le va a hacer! Para enterarse del desenlace, no deje de ver nuestro próximo episodio... mejor dicho, número...



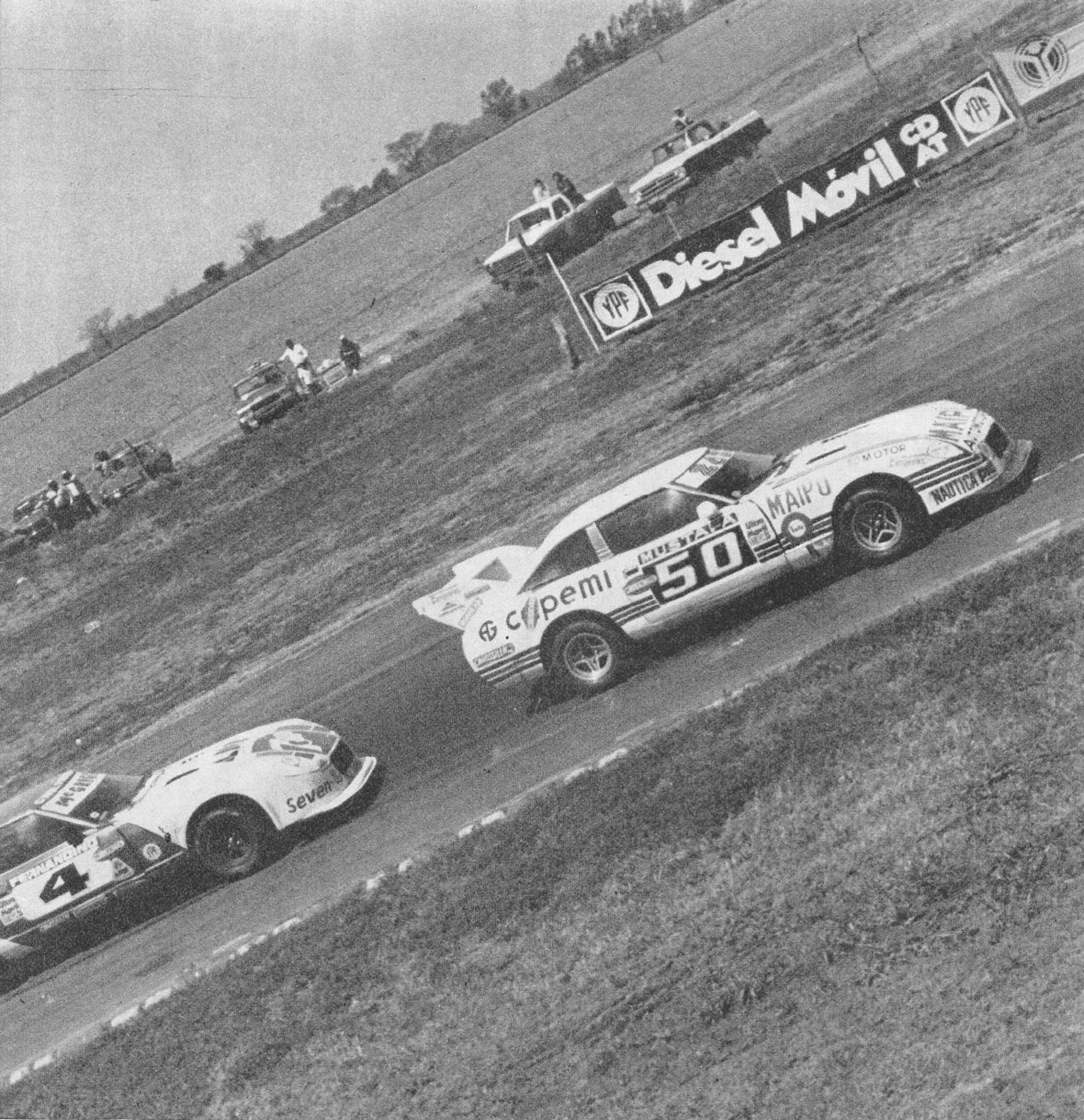
*Los punteros... por lo menos en la pista: Mustafá y Fernandino, amplios dominadores (revisión al margen) en una nueva y confusa presentación del CAP (foto mayor). A la izquierda, Luis Di Palma, el ganador del domingo por la noche, que dijo: "Así no quiero ganar nunca. En TV no salí nunca, en la pista me jugué la vida y en el podio fui como un decorado".*



**“¡C**ómo me va a decir que no sabe quién ganó! Yo vi bien clarito que ese cordobés del auto número 50 le ganaba por un pelito las dos series a Fernandino...”

Sin embargo, este buen señor, rafaelino por supuesto, estaba un poco equivocado. Como también nosotros,

que vimos ganar a Mustafá, como miles de televidentes que a través de la pantalla presenciaron la carrera. Pero esta "equivocación general" también podría estar "equivocada" si en estos momentos la Comisión Técnica de la CDA decidiera hacer lugar a la apelación de Daniel Mustafá.

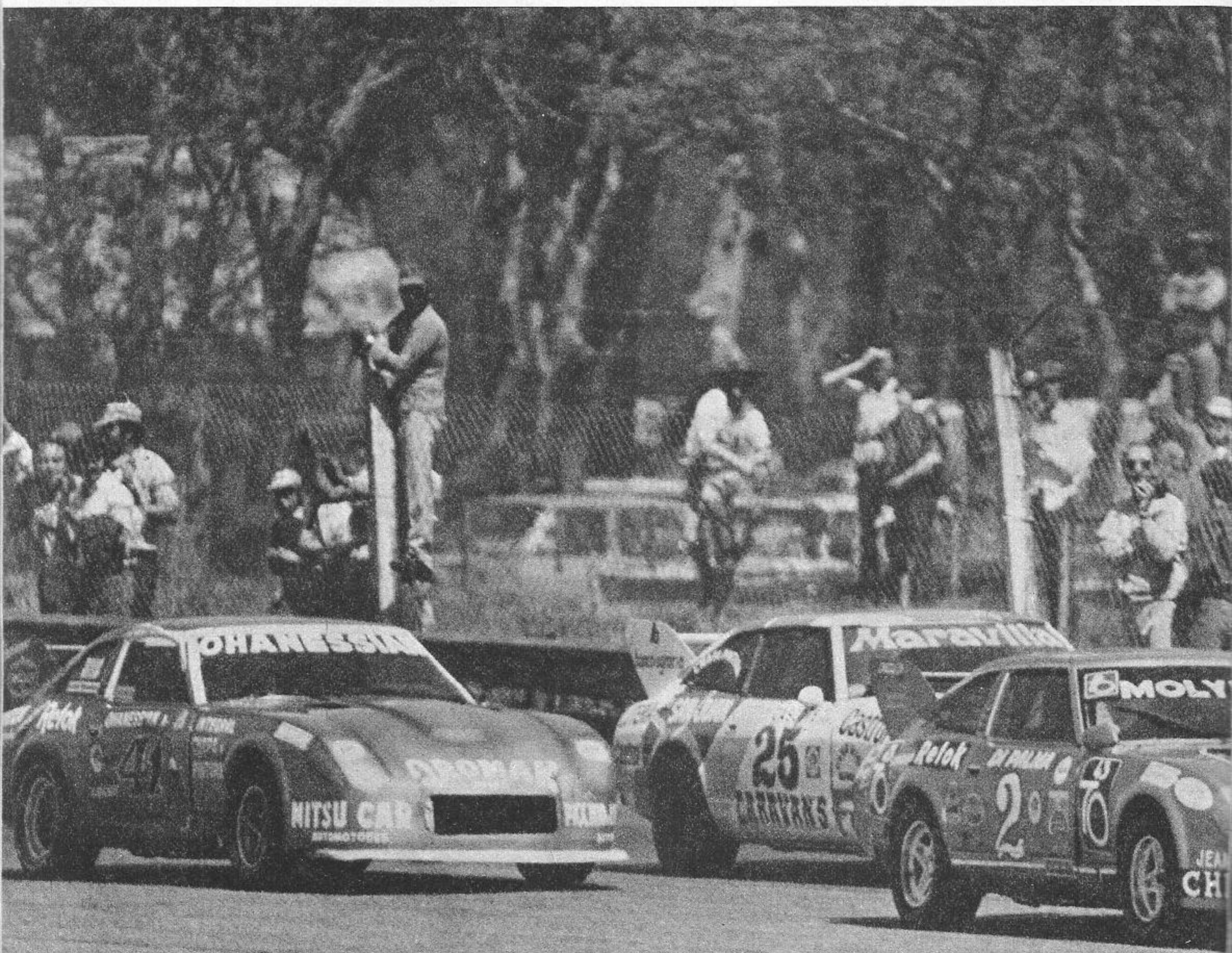
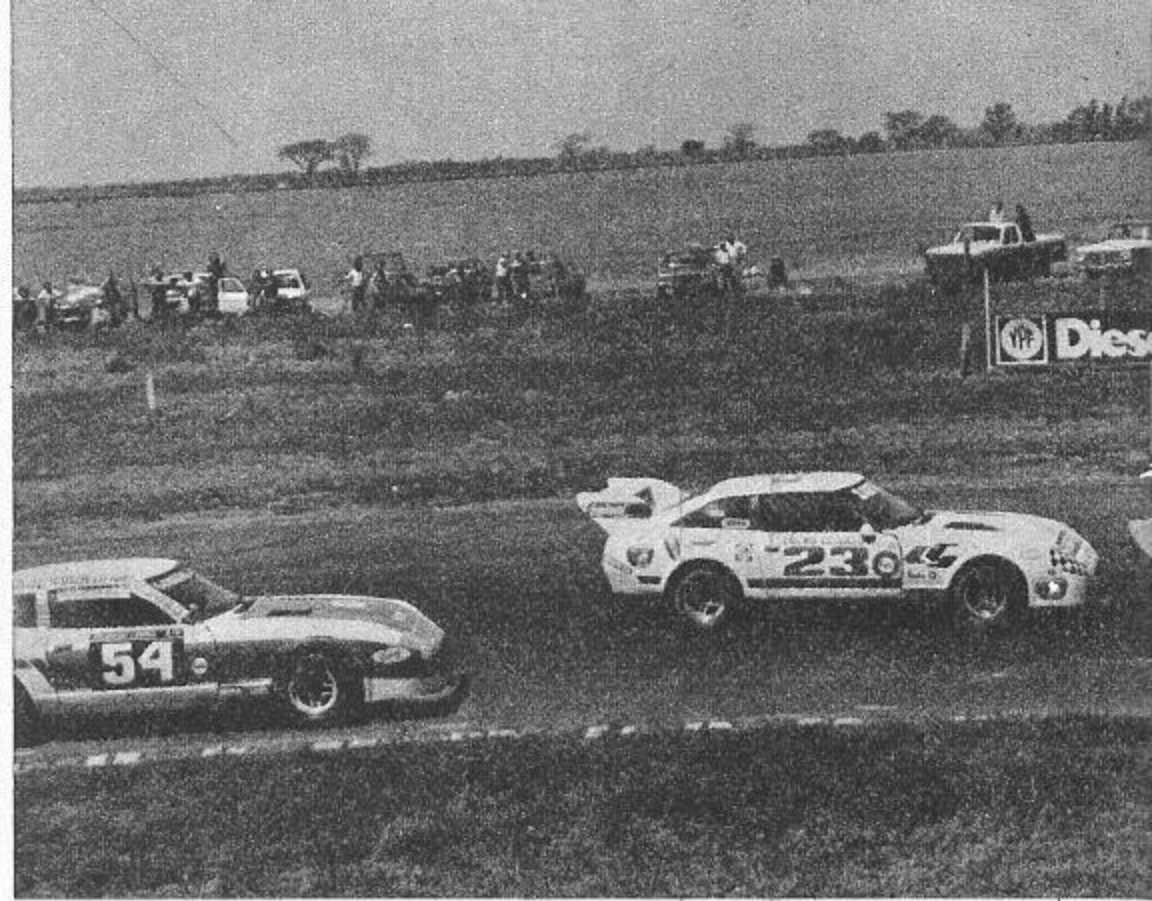


Lo cierto es que la prueba del CAP en Rafaela presenta estos contrasentidos (y lo decimos en presente porque "aún no terminó la carrera"). En la pista, Daniel Mustafá y Esteban Fernandino aplastaron en este orden con un Luis Di Palma brillante, descolgándose hasta el tercer lugar. Pero la posterior revi-

sión técnica (en horas del domingo por la noche) determinó la desclasificación del "Chango" porque su cupé tenía unas arandelas de los topes de resortes de suspensión modificadas mínimamente, respecto de las originales. La misma suerte tuvo Mustafá cuando la Comisión estimó que las válvulas de su

motor estaban fuera de reglamento. Pero en el caso del cordobés, éste apeló, indicando que no existía tal transgresión. Como esto último no se pudo determinar a ciencia cierta, se dejó para este martes el veredicto final, cuando un examen más exhaustivo eche luz sobre la cuestión.

Sin duda, todo esto propicia un ánimo muy especial para todos aquellos que asistieron a la prueba. El público se sentirá defraudado y hasta nosotros nos sentimos algo estúpidos cuando pensamos en todo lo que armamos a través de una manifestación deportiva que corre el riesgo de desvirtuarse por





JOSE LUIS TALERMANN

## CRONICA DE UN INADAPTADO

Ernesto "Tito" Bessone: "Realmente no sé qué quiso hacer. Lo estaba pasando por la derecha y de pronto torció la dirección como para entrar en boxes, me pegó y me mandó así como venía hacia el sector. No atiné a hacer nada, todo me pasaba a mil, podía haberle pegado al guard rail de entrada, agarrar a la gente o chocar contra el camión de Rossuar-Carburando. Felizmente, me paró la protección que hay sobre la derecha, pero el auto se me estropeó bastante y pudo haber hecho una masacre. Es algo que todavía no me explico..."

Carlos "Cascote" Juárez: "Creo que tiene un problema serio en la cabeza. Por ahí anduvo diciendo que yo lo toqué y fue él quien giró la dirección y pegó a 'Tito'."

Esteban Fernandino: "Ese Talermann no tiene que correr más con nosotros, ¡qué digo!, no tienen que dejarlo correr nunca más en nada".

Francisco "Paco" Mayorga: "Lo que hizo conmigo no tiene explicación. Me pegó por todas partes, me frenó en plena curva y hasta me corrió el radiador de un toque. No puede ser que siempre haya problemas con él, yo creo que está mal..."

Osvaldo Abel "Cocho" López: "Decididamente, creo que tiene un problema serio, es increíble que haga lo que hace y todavía no lo hayan sancionado".

A todo esto en Rafaela hubo que sumarle que largó la segunda serie sin estar habilitado para hacerlo por lo de Bessone (enorme error de los organizadores en dejarlo partir) y que tuvo bandera negra por espacio de varias vueltas haciendo caso omiso de la misma, finalizando la serie.

Este, detalle más o menos, fue el saldo que José Luis Talermann recogió en Rafaela, un cúmulo de maniobras tan insólitas como peligrosas de infracciones dignas de un verdadero inadaptado. Pero en medio de todo, lo que pudo haberse convertido en un hecho trágico fue el autazo a Bessone cuando éste y Juárez estaban rebasándolo —uno por derecha y otro por izquierda— poco antes de los boxes. Así como venía, directamente, giró el volante hacia el auto de Tito y lo mandó contra la zona apuntada. A más o menos 140 Km/h la cupé azul y roja le pasó a pocos metros a la punta del guard rail interno, encaró la calle de boxes y sólo la detuvo otro guard rail que ya está a la altura de los boxes propiamente dichos, quedando la trompa del Datsun a un par de metros del camión-taller. Hubo manotazos y forcejeos por parte de Bessone cuando la cupé de Talermann llegó a la zona (lo que confirmaba la intención del piloto por entrar a boxes, tal como les dijera a algunos aunque no a nosotros) y de algunos colaboradores de éste, pero todo no pasó de eso. Lo realmente patético es lo que pudo haber pasado.

A todo esto, cuando entrevistamos a Talermann, ésta fue su explicación de los hechos: "Salí mal en la horquilla y ellos me aparearon, cuando fui a poner el cambio, el auto, de golpe, se cruzó, y no pude evitar pegarle a "Tito". Yo no sé si en ese momento me tocó "Cascote", aunque creo que fue así porque tengo marca de pintura en su auto".

"Respecto a lo de "Paco", yo no sé qué le pasó. Veníamos tirando juntos, incluso lo empujé, y después me pegó por todas partes y en la horquilla me sacó afuera rompiéndome el auto atrás y abajo".

"No me querían dejar salir para la segunda serie, pero me mandé igual. Después me pusieron bandera negra durante tres vueltas, pero no hice caso, ahora, que hagan lo que se les ocurra..."

Sin duda, un caso para tener muy en cuenta. Porque en varios casos comprobamos que las cosas no eran como Talermann afirmaba. Es más, para que el ACA tome muy en serio, al margen de todas las infracciones cometidas, José Luis Talermann pudo haber causado una tragedia. ¿Habrá que esperar a que ésta suceda para que se haga algo?

Luis Di Palma, "Cascote" Juárez y Gustavo Der Ohanessian, un trío que tiro varias veces juntos, hasta que en la vuelta 30 paró el sanjuanino (arriba, derecha). A la izquierda Juárez hablando con "Tito" Bessone, el más perjudicado en Rafaela. En la foto mayor, Ricardo Iglesias seguido por Gervasoni y Lavari.

estos problemas. Es más, todo el calor que se podría volcar en una carrera con matices, como ésta, se enfría y comenzamos a buscar los hilos de una nueva entrega, pero esos actores no son los mismos y los "nuevos" no están y estamos absolutamente solos, tratando de recomponer algo que no sabemos quién —los pilotos, los preparadores, la Comisión Técnica o los reglamentos— embarulló hasta sus últimas consecuencias. Lo único cierto de todo esto es que hubo una carrera.

Una carrera que en la pista mostró a dos principalísimos actores, precisamente los cuestionados posteriores: *Mustafá* y *Fernandino*.

Se cortaron solos en ambas series; en la primera, acompañados por Cocho López, y pusieron una luz de casi treinta segundos sobre el tercero (Luis Di Palma) al cabo de la suma de tiempos. *Mustafá* punteó 39 de las 40 vueltas; en la primera serie ganó por 47/100 y, en la segunda, por 18, luego de que el "chango" le birlara esa

ubicación un giro antes del final.

Pero como la última curva del ex óvalo tiene el mismo "embrujo" de la parabólica de Monza —que dice "aquel que entra segundo sale ganador"—, Mustafá aprovechó la succión y un auto que tiraba unas vueltitas más y por ese exiguo margen, se adueñó también de la manga complementaria. Hasta allí, impecable labor de ambos, que dirimieron en duelo cuando Cocho López fue traicionado por el caucho —era tercero cantado—.

Emergiendo del combativo segundo pelotón, Luis Di Palma. "Gran Luis" en esta jornada (y el único confirmado luego de la revisión del domingo y acaso vencedor...) que peleó con un auto que estaba lejos de ser ganador, pero que aunado a su trabajo sirve para sumar puntos gordos. Es cierto que terminó lejos, pero con viveza y ritmo salió indemne del fragor que proponía el apretado grupo. Algo parecido logró Gustavo Der Ohanesian, quien remó en medio de la vorágine, de la cual también emergieron Monguzzi e Iglesias.

Todo esto en una carrera donde volvió por las suyas Paco Mayorga (con una "cupé revitalizada") y también se destacó "Cascote" Juárez, al

que lo traicionó una junta de tapa de cilindros. Pero también "hubieron otras cosas...".

Y cuando hablamos de esto, no estamos apuntando sólo al problema reglamentario surgido en los autos del primero y segundo. Algo que quizá fue más feo y muchísimo más censurable: el toque de Talermann a Bessone, que pudo provocar una tragedia y explicamos aparte. Además, los roces del mismo con varios pilotos que determinaron unánimes protestas, su largada sin autorización y el caso omiso a la bandera negra.

En fin, "de todo como en botica"... Pero en una "botica con poco ángel" y que en este caso no le respondió al público con el respeto que merecía. Una lástima, porque el espectáculo valió la pena. La semana que viene la seguimos con el nombre del ganador... Parece mentira.

## CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

(Disputadas once carreras)

1º, Luis Di Palma, 125; 2º, "Cocho" López, 112; 3º, Angel Monguzzi, 110; 4º, Ernes-

## CLASIFICACION PROVISIONAL

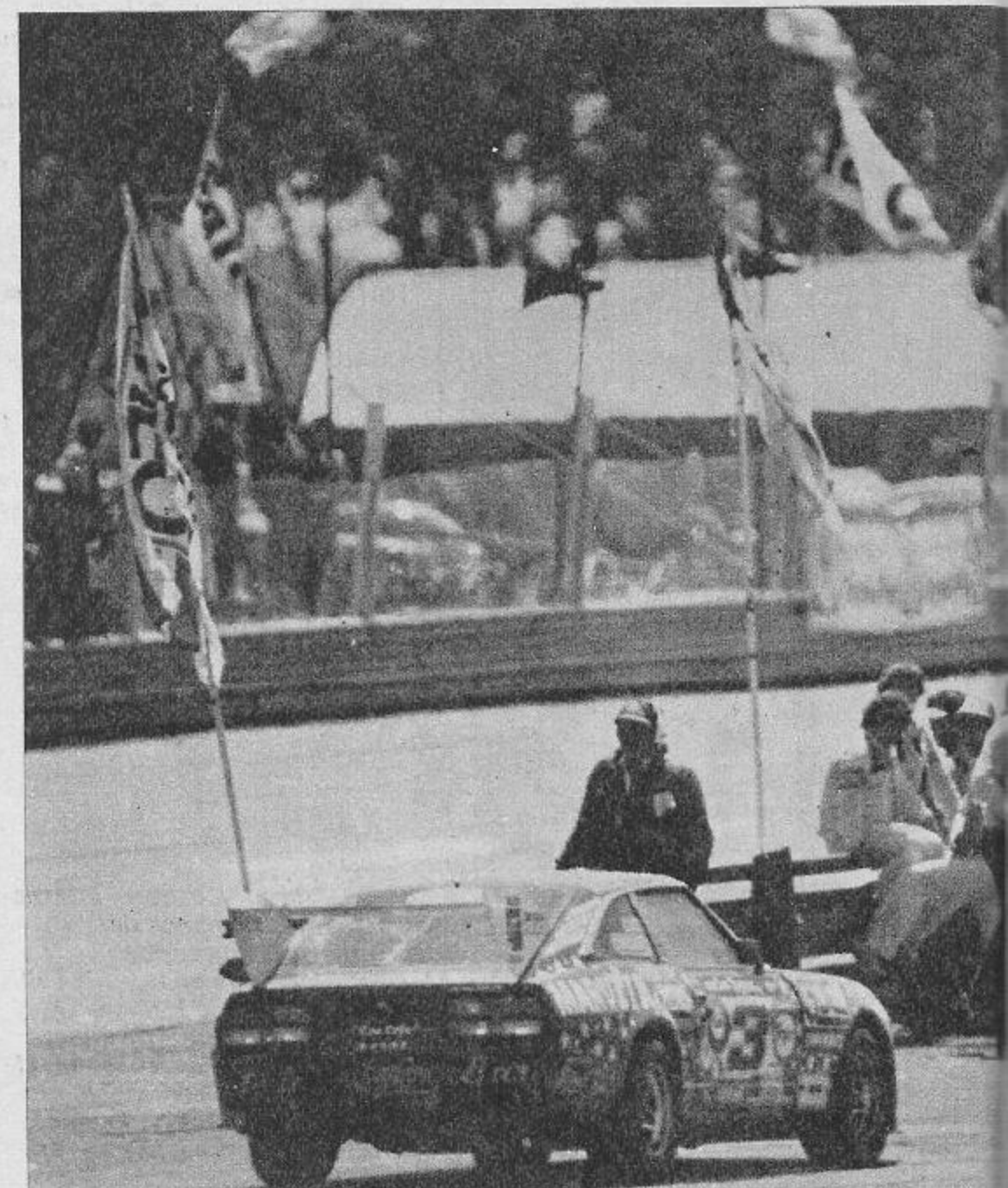
Autódromo de Rafaela - Circuito Nº 2 de 3.050 m. - 40 vueltas - Recorrido total: 122 km - 2/10/83.

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.	DIFERENCIA
1º	2	Rubén L. Di Palma	50m41s00	40	
2º	41	Gustavo Der Ohanesian	50m44s65	40	3s85/100
3º	16	Ricardo Iglesias	50m57s94	40	16s94/100
4º	10	Angel Monguzzi	50m58s77	40	17s77/100
5º	19	Alfredo Pisandelli	51m13s78	40	32s78/100
6º	54	Edgardo Lavari	51m22s72	40	41s72/100
7º	23	José Gervasoni	51m35s21	40	54s21/100
8º	51	Carlos Paredes	52m10s52	40	1m29s52/100
9º	3	Osvaldo "Cocho" López	50m31s87	39	1 v.
10º	12	Francisco Mayorga	44m32s25	35	5 v.

Luego se clasificaron: Carlos "Cascote" Juárez, 38m01s87, 30 vueltas; Carlos Cura, 43m37s44, 30; Oscar Rodríguez Marsili, 33m07s19, 26; Carlos Rey, 31m52s45, 25; Silvio Oltra, 25m35s27, 20; Arcadio Sapino, 25m51s90, 20.

No se clasificaron: Talermann, Bessone, 1 vuelta.  
No registraron peso: Marito García, Sancho y Faraoni.  
Promedio del ganador: 145,782 km/h.

Nota: En la pista la clasificación fue la siguiente: 1º Daniel Mustafá, 50m12s71, 40 vueltas y 2º Esteban Fernandino, 50m13s36, 40. Ambos fueron excluidos pero Mustafá apeló su desclasificación.



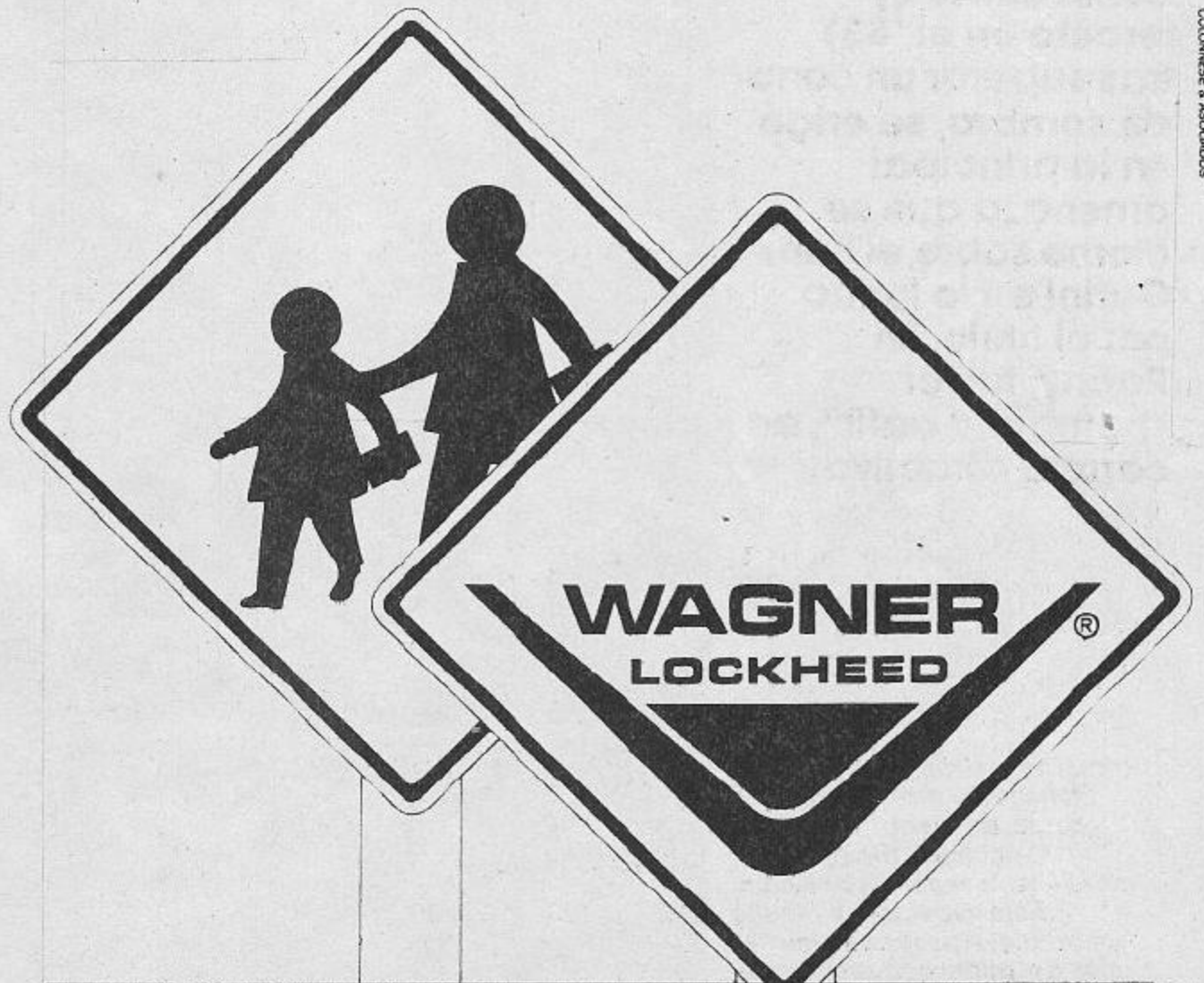
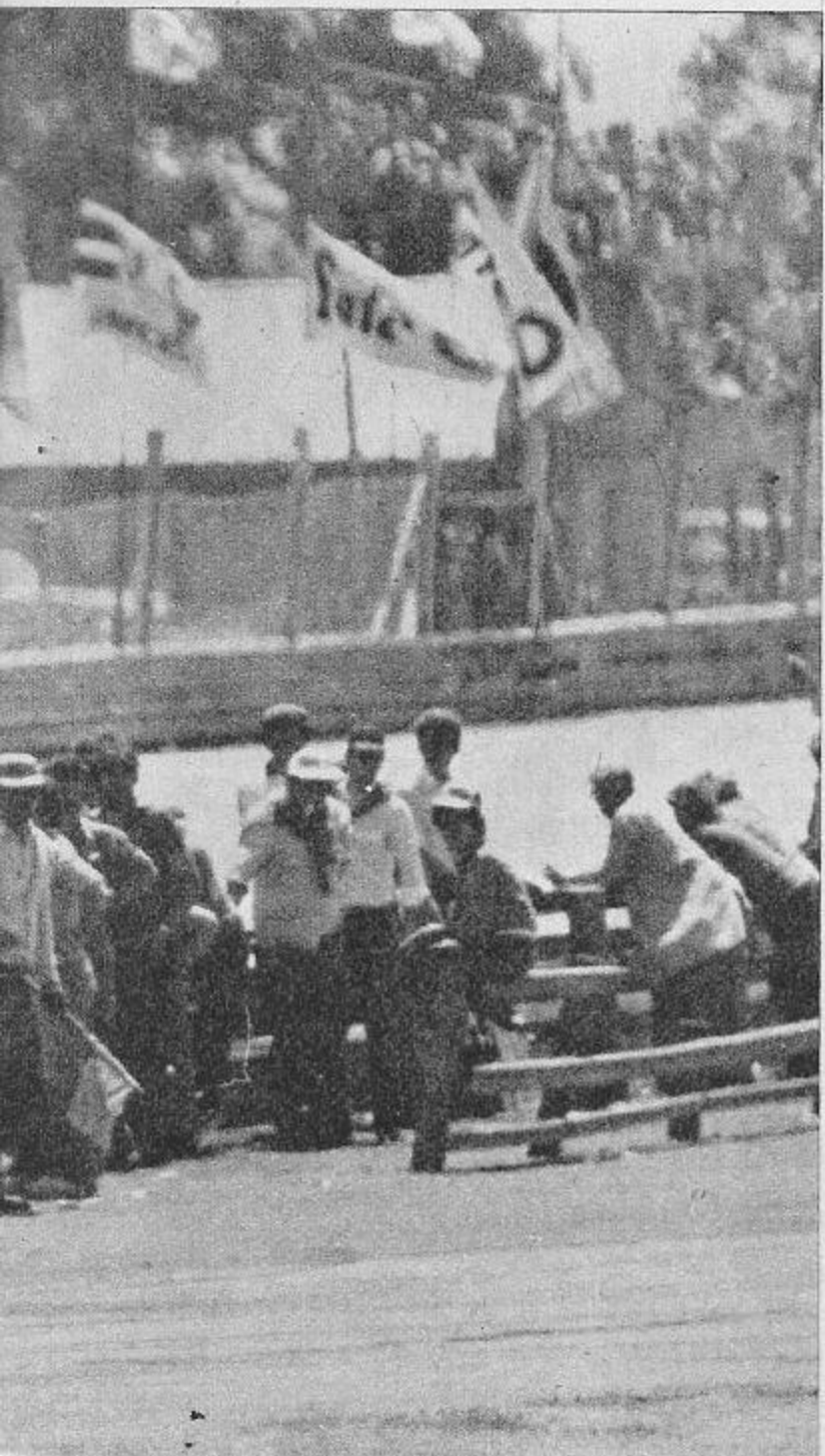




**Pisandelli, Sapino y Carlos Rey. El de Neuquén "volvió por el buen camino", y aunque no tuvo contacto con la punta, logró un quinto puesto final (arriba). Abajo, el momento en que Osvaldo López se detiene en boxes para cambiar el neumático delantero izquierdo, pinchado. Ahí perdió el tercer puesto y la posibilidad de mantener la punta del torneo. Luego regresó para terminar noveno.**

to Bessone (h), 102; 5º, Esteban Ferrandino, 96; 6º, Daniel Mustafá, 75; 7º, Alfredo Pisandelli, 73; 8º, Gustavo Der Ohanessian, 43; 9º, Juan Vallasciani, 40; 10º, Mauricio García, 30; 11º, Daniel Sancho, 22; 12º, Ricardo Iglesias, 21; 13º, José L. Talermann y Guillermo Kissling, 18; 15º, Francisco Mayorga, 16; 16º, Carlos Rey, 14; 17º, Carlos Juárez, 13; 18º, Roberto Pacheco y Oscar Rodríguez Marsili, 9; 20º, Carlos Paredes, 7; 21º, Edgardo Lavari, 6; 22º, Arcadio Sapino y José Gervasoni, 4; 24º, Juan C. Iglesias, 3; 25º, Ernesto Bessone y Carlos Cura, 1.

Próxima competencia: el 16 de octubre en Bahía Blanca.



COLOMBESE & ASSOCIADOS

## SEÑALES DE VIDA

Allí donde la velocidad es sinónimo de peligro, hay un símbolo que garantiza seguridad, calidad, precisión.

Líquido y Repuestos para frenos Wagner-Lockheed.

Para detener el peligro a tiempo.

**WAGNER-LOCKHEED ES SEGURIDAD.**



La línea Wagner-Lockheed está compuesta por líquidos de frenos, caños flexibles de frenos, cubetas de frenos y toda clase de repuestos y accesorios para frenos.

F-R EN RAFAELA

# ETCHEGARAY, EL VA

..Salvando las distancias pues Urretavizcaya, quien resultó campeón el año pasado arrasó mucho más..., el "Vasco" de Mercedes, con su segundo triunfo consecutivo (y tercero en el '83) tras superar un cono de sombra, se erige en la principal amenaza que se cierne sobre el líder Gurini en la lucha por el título. En Raphy, fue el "hombre a batir", en carrera atractiva.

*Primeros metros de la final con Etchegaray mandando en la punta en pleno "mixterio". Giacchino, bloqueando, mantiene la segunda posición. Esta vez el Berta resultó imbatible, a pesar de algunas quejas del piloto con respecto al rendimiento del motor. Segunda al hilo del mercedino.*

*"¿Viste, Juan Carlos, cómo podemos hacer lindas carreras, sin complicaciones?" "Estoy contentísimo de cómo planteamos la de hoy..." le decía abuenando esa cara de águila el reluciente ganador, a quien du-*



Por Oscar D. Fittipaldi. Fotos: Antonio Capria y R.D.

# SCO DEL MOMENTO



rante la mayor parte del espectáculo de buen nivel que apreció Rafaela, fuera su escolta, "El Indio" Giacchino. Por toda respuesta éste asentía con la cabeza, evitando la reedición de un ya clásico "encontronazo", que, por esta vez, no se vio en la pista, y refunfuñaba retociendo sus facciones de goma.

"Si este se hubiera preocupado menos por taparme la cuerda y se hubiera decidido a que tiráramos juntos, nos habríamos escapado fácil del resto y no hubiéramos tenido problemas en derimir más tarde la cosa entre nosotros dos solitos", nos confiaba por lo bajo al momento Juan Carlos, refiriéndose a Etchegaray, y no nos parecía muy desacertado...

La cuestión es que "El Toto de Mercedes" planteó

la carrera como se le ocurrió y le salió todo a pedir de boca, perdiendo la punta en contadas ocasiones ante un Giacchino (y una vez ante Neviani) que se le despedía como un honzado (o no tanto...) de la chupada, hasta que él devolvía la gentileza incluso en plena y conflictiva zona interna del circuito... Tal parecía que el Berta ahora albirrojo (igualito al Crespi de su eterno rival, ¡oh, paradoja!) andaba mejor en todos lados, que cualquiera, pese a las quejas del propio Etchegaray acerca de cierta irregularidad en el rendimiento del motor de Reybet "el mago", aunque reconociendo, en cambio, que en el sinuoso y aun en la cerrada horquilla (¡como cambián los tiempos... y los chasis!) no había con qué darle.

Buen trabajo entonces, el

## LAS CUENTAS CLARAS

"Para quien quiera verlas, tengo a su disposición mis planillas de tiempos de la carrera anterior acá mismo, y comparándolas con las actuales podrán comprobar que yo, prácticamente no mejoré nada; incluso, por momentos, ahora voy más lento. Y si a diferencia de pocos, hoy estoy al tope, quiero decir que las cosas se están poniendo más claras que antes en la categoría y todo vuelve a la normalidad."

Aprovechando que acababa de ganar la que fue, lejos la serie más rápida de las dos del sábado —apenas más veloz que la más lenta a la referida de la reu-

nión de agosto—, Miguel Angel "Rambo" Etchegaray se despachaba a gusto reafirmando (aunque más diplomáticamente, claro) lo que en su momento —dos carreras atrás— le había costado recibir duras críticas de todo el ambiente.

Obviamente, advertía la aparente "vulnerabilidad" del reglamento provocada por controles no muy estrictos que digamos y presuntas "interpretaciones demasiado libres" dadas a las normas técnicas, de las que mucho se había hablado y, algo menos, comprobado en los últimos tiempos; y al vuelco que viene dando de un par de

### CLASIFICACION

Autódromo de Rafaela - Circuito Nº 2 de 3.050 m. - 20 vueltas - Recorrido total: 61 kms. - 3/10/83.

#### PRIMERA SERIE

Neviani, 10m43s25, 9 vueltas; Gurini, 10m43s50, 9; Riva, 10m44s19, 9; Fierros, 10m52s80, 9; Scasso, 10m55s76, 9; Lázaro, 10m56s07, 9; Marino, 10m58s06, 9; Zanzotti, 11m03s63, 9; Della Santina, 11m04s41, 9; Kehler, 11m05s16, 9; Antolini, 11m24s89, 9; Oltra, 11m48s02, 9; Villar, 9m47s49, 8; Del Piccolo, 8m43s02, 7; Romagnoli, 7m52s71, 6; L. Minervino, 5m04s83, 4; Stefanini, 1m24s83, 1; M. García, s/t.

Promedio del ganador: 153,826 km/h.

Record de vuelta: Gurini en la séptima vuelta en 1m05s38/100 a un promedio de 158,259 km/h.

#### SEGUNDA SERIE

Etchegaray, 10m26s21, 9 vueltas; Giacchino, 10m31s76, 9; Buzzeta, 10m32s50, 9; Pernigotte, 10m33s14, 9; Mazzini, 10m35s15, 9; Berecibar, 10m35s40, 9; Dana, 10m35s98, 9; Pereyra, 10m37s46, 9; Verna, 10m46s43, 9; Rado, 10m52s49, 9; R. Minervino, 10m54s00, 9; Gianni, 10m54s51, 9; Pescador, 10m59s43, 9; Solmi, 11m18s65, 9; Cateratta, 11m37s78, 9; Giorgi, 11m42s34, 7.

No largó: Riente.

Promedio del ganador: 157,806 km/h.

Record de vuelta: Buzzeta en la quinta vuelta en 1m08s73/100 a un promedio de 159,755 km/h.

#### REPECHAJE

Oltra, 7m11s89, 6 vueltas; Villar, 7m13s27, 6; Del Piccolo, 7m13s86, 6; Stefanini, 7m30s74, 6; Giorgi, 6m06s03, 5; L. Minervino, 3m42s45, 3; Riente, 2m38s50, 2; R. Minervino, 1m22s15, 1.

#### FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	4	Miguel Angel Etchegaray	Berta	23m12s18	20
2º	18	Mario Riva	Crespi	23m14s44	20
3º	15	Jorge Pernigotte	Crespi	23m16s50	20
4º	19	Juan Lazzaro	Crespi	23m21s66	20
5º	111	Daniel Neviani	Crespi	23m23s75	20
6º	2	JUAN C. GIACCHINO	Crespi	23m25s27	20
7º	109	Silvio Oltra	Crespi	23m34s23	20
8º	3	Néstor Gurini	Crespi	23m34s48	20
9º	23	Hugo Fierros	Crespi	23m44s67	20
10º	7	Raúl Berecibar	Depac	23m48s27	20

Luego se clasificaron: Dana, 23m48s82, 20; Mazzini, 23m55s39, 20; Della Santina, 23m57s67, 20; Buzzeta, 24m00s59, 20; Scasso, 24m08s57, 20; Solmi, 24m11s42, 20; Pereyra, 24m16s97, 20; Rado, 23m16s28, 19; Caferatta, 23m29s56, 19; Kehler, 23m30s28, 19; Villar, 23m43s50, 19; Zanzotti, 23m55s57, 19; Antolini, 23m55s61, 19; Marino, 14m30s98, 12; Verna, 14m59s42, 12.

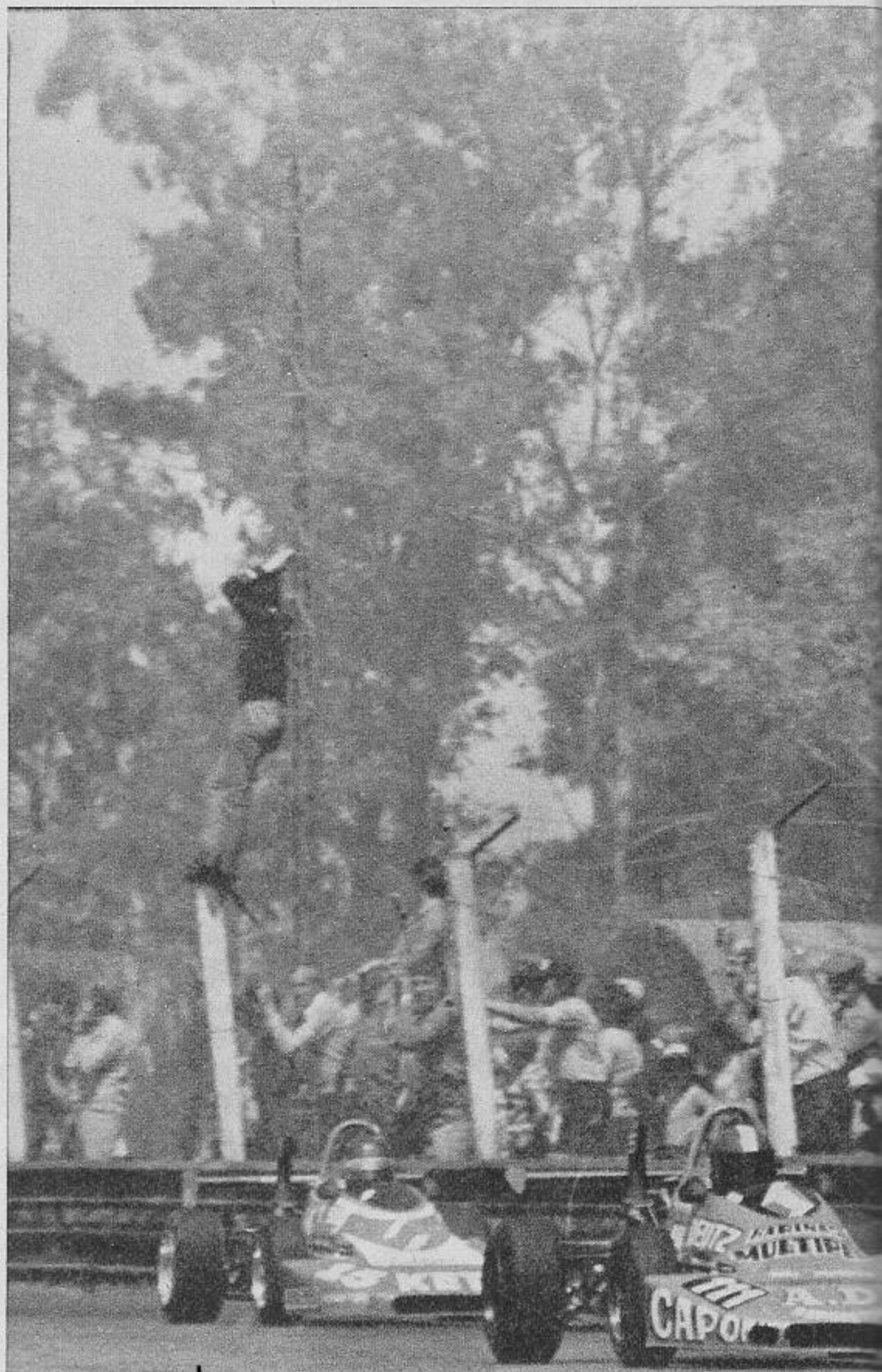
No se clasificaron: R. Minervino, 10; Pescador, 3.

No registró paso: Gianni.

Promedio del ganador: 157,738 km/h.

Record de vuelta: Etchegaray en la séptima vuelta en 1m08s30/100 a un promedio de 160,761 km/h.

Posiciones en el campeonato: Gurini, 45 puntos; Etchegaray, 31; Giacchino, 29; Buzzeta, 13; Kehler, 11; Mancuso y Riva, 9; Pernigotte, 8; Mazzini, 7; Pereyra y Oltra, 5; Dana, 4; Verna, Fierros, Romagnoli, Lázaro y Neviani, 3; Sala y Solmi, 2; Tuero y Giorgi, 1.



carreras a esta parte la situación, ante el mayor rigor impuesto por la CDA en las verificaciones post-carreras, lo cual habría hecho que se recapacitara ajustándose todo (llámese levas, balancines, etc...) más a lo legal...

Triste realidad jamás comprobable del todo cuando se trata de hechos ya irreversiblemente disimulados por ciertas irresponsabilidades (de concurrentes y fiscalizadores...) del pasado, que indudablemente han hecho más meña en la confianza mutua, que de costumbre.

La cuestión es que ahora se pretende encauzar la cosa, y entonces a uno, pobre cronista, no le queda más que el gusto amargo de

incertidumbre cuando se pone a escribir de algo que cree pero no sabe si es bien cierto... o hasta cuándo lo será... o si después volverá a serlo, como pasó con la desclasificación-reclasificación de Gurini en la primera de Rafaela o con la llana desclasificación de Giacchino en la última de Roca tras estar "en capilla" con dos más que, de haber ido también al cadalso, le habrían dejado pican-do la copa del ganador al que fue cuarto en pista y que, ¡oh, fatalidad!, no había por ello conseguido el honor de ser verificado por el comisario técnico de turno (como tampoco ocurrió en Rafaela...). Y como, para colmo, suele haber piezas sobre las cuales no hay medios idó-

neos para determinar la absoluta condición legal de las mismas en el lugar de la carrera (como pasó el domingo con los cigüeñales), y entonces son llevadas a Buenos Aires a fin que la comisión técnica de la CDA se expida al respecto (ahí sí con absoluta seguridad, se supone) durante los días siguientes a la competencia, a uno, como decíamos, siempre le está quedando la abrumadora duda de sí, ahora mismo, no estará escribiendo pavadadas, que cuando lleguen a ojo del lector sólo acaben de quedar de manifiesto como tales, por otras vías (léase medio de comunicación más inmediatos, como diarios o radios) que informen del posterior "cambio de frente"

tras haber —ellos también— dicho mentiras involuntarias y para nada piadosas hasta ese preciso instante.

Pero como no podemos escribir las crónicas de las carreras recién dos números (por lo menos...) inmediatamente después de cada una, no tenemos más remedio que correr, a sabiendas, cierto riesgo, haciendo por lo menos esta salvedad que intentamos.

Y pretendiendo expresar nuestra "rebelión" contra esta realidad que sufrimos.

Es que las cuentas claras también tienen su precio y por ahora, el de éstas, nos cuesta bastante alto aunque, como lo demostramos, estamos dispuestos a pagar.



Riva, Neviani y Pernigotte, encarando la recta luego de la horquilla, conformando un trío de envergadura, escoltas de la punta. Luego el "Presi" pasaría a comandar el lote. Arriba, Giacchino y Etchegaray. Rivalés de todas las reuniones. Adversarios hasta de gestos y palabras... pero a partir de Rafaela compañeros de un mismo "patrón".

de Miguel Angel y su equipo, controlando el piloto, sin apremios, la carrera, al disponer de un arma contundente, que con el tiempo, ha sabido ir tomando —y mejor que lo previsto por muchos— entre toda su laboriosa gente.

Por supuesto, como apuntamos, los vencedores pusieron lo suyo, pero los derrotados de turno facilitaron la cosa, Giacchino, obligado a viajar colgado en el "mixterío", cometió un par de errores (primero una salida demasiado abierta de la horquilla y luego —un golpe de gracia— un despiste a las 15 vueltas en la penúltima curva) que lo desconectaron de la lucha por la punta y le reeditaron sólo un punto rafaelino con su sexto puesto, magro para la lucha con un campeonato que se le escapa. Y precisamente el mayor aspirante al título, Néstor Gurini, no entró en ningún momento en la discusión de la final tras haber tenido que cambiar de urgencia dos motores en el fin de semana y pegarse en clasifica luego de haber logrado la "pole", por

lo cual debió largar su serie sin tiempo de cambiar la caja y, así, sin disponer de una primera adecuada para la partida, por lo que perdió posiciones al principio, recuperó y finalmente Neviani (en fulminante largada) le birló el triunfo sobre la misma línea, en la que resultó una batería tna lenta que los mandó a ambos a la quinta fila de lanzamiento para la final, donde el líder del campeonato (tras haber cambiado de apuro su segundo motor esta mañana, en discutible actitud reglamentaria) no contó con la potencia necesaria para zafar del pelotón del medio.

Aparte de estos "Tres mosqueteros" y, curiosamente, siguen sin poder trenzarse los tres, mano a mano en una final que todos esperan para alguna vez, la carrera contó con la animación de unos cuantos y la "desaparición" de otros tantos. Entre aquellos destacados los escoltan Riva ("por fin se me dio una buena después de estar tanto tiempo para pelear la punta"), Pernigotte y su Tulia presi-

dencial "made in Laskac", el ascendente Lázzaro, el citado Neviani (llamativo lo bien que se trenzó, comparándolo con lo que perdía entrando al mixto) que se rezagó por un despiste, y Oltra arriando desde el fondo tras ganar el repechaje; y entre los otros, Mazzini, que se fue en la primera entrada a la horquilla y jamás se recobró, y Berecibar que se mandó al pasto para evitar a aquél y recuperó bien hasta que: "bajé los brazos porque vi que ya no se podía avanzar más" (...) y retrogradó algo, en lo que, de todos modos, acaso sea su mejor producción del año.

Un año que, ahora, a tres carreras del final, no lo muestra a Gurini como tan seguro propietario tras haber "palmado" dos al hilo (ganadas justamente por el renacido "Supertoto") cerrando su impresionante seguidilla de eficacia, aunque todavía le quede un respetable margen de puntos a favor.

Y un año en que, como el domingo en Rafaela con consabido y variado recital



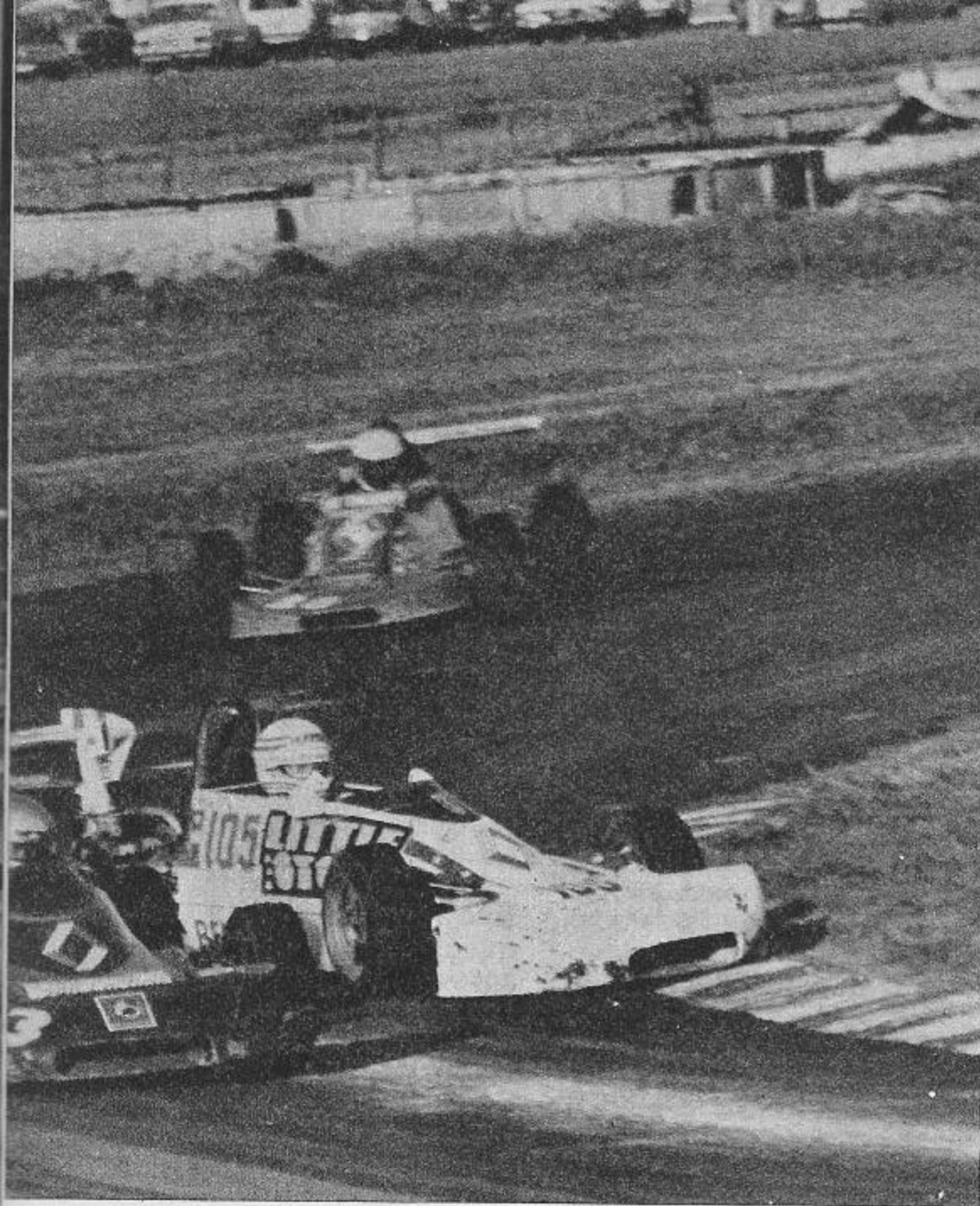
## ***Rally "Vuelta del Noroeste."***



**Renault 18:  
Primero en la clasificación general.  
Primero en su categoría.**

*Clasificación general: 1° Soto Del Buono, Renault 18 - 2° Moroni Campagna, Renault 18 - 3° Recalde Christie, Renault 18 - 4° Torres Tornquist, Renault 12 - 5° Celis Muzzio, Renault 12*

*Campeonato de Rally'83. Ahora en "La Vuelta del Noroeste", como antes en Villa Dolores (Córdoba), Vuelta de la Manzana, Día de la Bandera, Internacional Argentina Bariloche'83 y Tierra del Fuego.*



El "encuentro" entre Hugo Fierros y Silvio Oltra en el mixto antes de llegar a la horquilla. Oltra, por adelantado, totalmente cruzado, luego ganó el repechaje y fue séptimo en la final. El mal estado del circuito fue motivo de varios despistes.

lo cual puede considerarse como factor importante para que los tiempos hayan resultado más lentos que en la edición anterior. Claro que habrá sido parejo para todos, pensarán ustedes..., pero quién sabe si fue tan así, pues probablemente la cal esparcida sobre los baches haya perjudicado más a los de la primera serie, que se la llevaron casi toda... que a los de la segunda, elemento que bien pudo contribuir, como algunos arguyeron, a que hubiera tanta diferencia entre los registros de una y otra, aparte de que la inicial fue la más peleada y, ergo, menos "redondita" en las trayectorias seguidas por los pequeños "planeadores". Pero para el domingo, además de cambiar la dirección del viento (en contra en la recta principal y a favor en la opuesta y lo sinuoso, sectores donde se viene ya "lanzados"), la pista estaba más limpiita del pedregullo de los baches, y en el "warm up" los cuatro primeros bajaron el tiempo de la pole y el quinto se lo perdió por solo una centésima...

de chupadas y acrobacias, la F-R (aplicación efectiva del reglamento y relativamente reencontrada disciplina, aparte) sigue ganando.

### PATIO DE BOXES

PISTA — Inadecuado estado mostró la rafaolina, impropio de la dedicación que muestra la gente del Club Atlético en cada detalle organizativo. Rota en algunos sectores internos, complicó mucho la gestión de la F-R,

# Otra vez Renault.

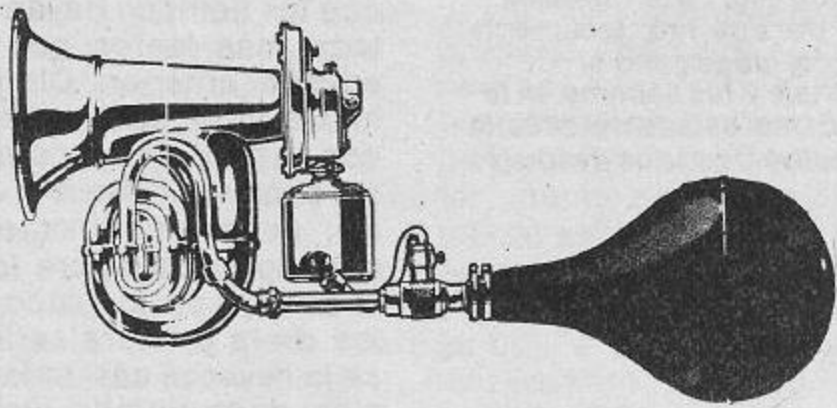


**Renault 12:  
Primero en su categoría.**

6° Stillo Stillo, Renault 12 - 7° Raies Quirós, Renault 12 - 8° Fenoglio Rosso, Renault 18 - 9° Chazarreta/Medina, Renault 12 - 10° Chiavarolle López, Fiat 128 LAVA.

Renault 18 y Renault 12. Seis triunfos, un éxito tras otro.  
Una prueba tras otra de robustez y fortaleza mecánica.





## Toquecitos de Bocina

**FRANCO Y SINCERO** — Oscar Mauricio Franco, que retornó a las competencias de T.C. luego de varios años de inactividad, había abandonado en 1971 la práctica del automovilismo luego de un accidente cuando probaba su auto para una prueba en Los Cóndores (en el que falleció Cipolleta, que lo acompañaba), y no como erróneamente se publicara en CORSA 903 (...). Ahora, como se sabe, volvió a la actividad con el Torino que prepara Omar Rangone, máquina que por sus características sólo puede destacarse esporádicamente en algunos circuitos muy especiales. Por eso, "Cacho" Franco ya analiza la posibilidad de preparar en el futuro un Dodge: "Yo no tengo la intención de competir con el Franco de hace doce años. Soy un piloto totalmente nuevo que nunca dejó de lado su amor por las carreras de autos."

Por eso, intentaré adaptarme al automovilismo que se practica actualmente, y si es necesario dejaré de lado la marca que tantas satisfacciones me dio en otra época".

**RALLY COSTERO** — La Comisión Deportiva Automovilística resolvió otorgarle a la Asociación Madariaguense de Automovilismo, la organización de la segunda edición del Rally de la Costa. Esta prueba de la categoría Turismo se concretará por los caminos de la zona balnearia de la provincia de Buenos Aires, más precisamente en el Municipio Urbano de la Costa que abarca las localidades de Santa Teresita, San Bernardoy San Clemente del Tuyú. La prueba, que constará de dos etapas, se llevará a cabo entre el 5 y el 6 de noviembre y entregará puntos para el Campeonato Argentino de Rally.

**RENOVACION Y CAMBIO**

Ya está listo el "prototipo" Datsun 280 ZX que Carlos —Ruesch diseñó para cambiarle en 1984 la imagen a la categoría del C.A.P. Siempre utilizando la mecánica standard de la coupé japonesa, el cordobés elaboró una nueva trompa en resina poliéster que cambiará totalmente la actual imagen de los autos. También se incorporará un alerón trasero integral muy similar al que utilizan los coches en las carreras de Can-Am y se agregarán faldones delanteros y laterales para asegurar una mejor performance.

**LARGO PARENTESIS** — Por el momento no se producirá la "reentrée" de Francisco Espinosa en las carreras de Turismo Carretera. El Ford Falcon que le facilita Antonio Alegre está en los talleres de Wilke y Pedersoli, quienes no podrán ponerlo en orden de marcha hasta el próximo año. Este paréntesis se debe a las múltiples ocupaciones que tienen los preparadores de San Martín, quienes han volcado todo su esfuerzo en la asistencia del Dodge de Roberto Mouras, máquina que para colmo debió ser reconstruida totalmente luego del accidente de Punta Alta.

**UNA PAPONIA** — El Turismo Carretera se presentará en el Autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce el domingo 9 de enero de 1984. Esta carrera se llevará a cabo como parte de los festejos municipales de la Fiesta de la Papa que anualmente se concreta en la ciu-

dad bonaerense. La prueba no integrará el campeonato del próximo año ya que no otorgará puntaje.

**YESO Y PINTURA** — No fue tan intrascendente el accidente que sufrió Juan Alberto Occhionero en la reciente competencia de Turismo Carretera realizada en Tandil. En una posterior revisión médica se comprobó que el piloto de Necochea había sufrido la fractura de dos costillas y varios golpes de menor importancia. El "Colorado" ya está en tren de recuperación y con seguridad su ausencia no se extenderá más de una carrera. Pero para volver deberá recuperar su Chevrolet ya que el coche resultó totalmente destruido, lo que vendría a confirmar la seriedad del "fuera de ruta" sufrido. Ya se está trabajando en la construcción de un auto nuevo, aprovechando una carrocería que tenía Jorge Pedersoli.

**GRAN PREMIO DE TC** — Coincidiendo con la realización del G.P. del A.C.A., la A.C.T.C. también confirmó que llevará a cabo, en la provincia de Catamarca, su Gran Premio Internacional de Turismo Carretera. Casi simultáneamente, ya que el TC hará disputar su carrera entre los días 9 y 11 de diciembre, se presentará la tradicional categoría con el auspicio de la gobernación catamarqueña y el apoyo de entidades chilenas, en una prueba que inaugurará el paso trasandino de San Francisco para arribar a te-

## LOS "PICADORES"

Como es habitual, las competencias del "1/4 de Milla" que organiza el "Club de Autos Especiales" en el Autódromo Municipal, contará con la actuación de pilotos especialistas como: Osvaldo Spalla con su Falcon amarillo, Enrique Tullietti con su poderosa coupé Chevy, Aldo Stefanatto con su simpática Tulia, Jorge Muscari con su Chevy coupé, José Bladimirsquy con su Falcon Sprint Esteban Dirmidjian con su coupé Chevy, Miguel Monjes y Carlos Segovia, revelaciones de los Fiat 128; Osvaldo Ravagnati con su puntera coupé Taunus, Esteban

Bruzzone con su indiscutible Fiat 125, Osvaldo Duarte con Peugeot 504 Daniel Guanatey, varias veces campeón con su 128 azul, Jorge Iriarte con Peugeot 505 y su amplia colaboración en los relojes electrónicos, y muy próximamente con la reaparición en la pista de "El Tío" con su Falcon Verde (planta motriz de seis carburadores).

El Director Deportivo de estas pruebas es el Sr. Carlos Abruzzese, quien además preside la entidad. El Director Adjunto es el Sr. Héctor Marchesi y se cuenta con importantes colaboradores como: Antonio Tien-

da, Horacio D'Alessandro, Daniel Travini, Ernesto Marchesi, Santiago Barigozzi, Luis Díaz, Ariel Méndez Zobe y en la electrónica, Ricardo Cartoceti.

La técnica está a cargo de Romero con sus levas, Mollo con sus adaptaciones de arranques, Bianco, especialista en radiadores, Bujipar con las más variadas bujías de competición, el "Negro" Juárez con sus tapas, Mecánica Delclu con la preparación de distintos autos, Cañossilen con sus famosos escapes, y Jorge Blascopino con sus válvulas, entre otros.

Para ampliar toda información, los participantes pueden concurrir al box que el "Club de Autos Especiales" ocupa en el autódromo, donde serán atendidos por gentiles señoritas los días de las competencias. Asimismo, las autoridades del Autódromo Municipal y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, colaboran ampliamente con el Club, facilitándole la tarea y evitando, con el desarrollo de esta actividad, las famosas "picadas" en la vía pública intentando, fundamentalmente, fomentar el deporte automovilístico.



territorio chileno. La competencia unirá en dos etapas las ciudades de Catamarca y Copiapó, enlazando a los dos países que tratan de encontrar un paso en la Cordillera de los Andes, que facilite el intercambio comercial en un puerto del océano Pacífico. Los dos G.P. se llevarán a cabo en la misma zona del país, a muy pocos kilómetros de distancias (no más de quinientos en línea recta), lo que puede provocar negociaciones o presiones para que alguna de las dos carreras sufra una alteración en su programación original.

**TRICOLOR** — Tal cual anunciáramos hace varias semanas, vuelve a las competencias de *Turismo Carretera* el ex campeón *Antonio Aventín*. El hombre de Morón hará su rentrée en la carrera de Olavarría al comando del *Ford Falcon* que le prepara *José Miguel Herceg*. "Tony" será acompañado como de costumbre por "Nolo" Aguirre, en quien no hizo mella el accidente espectacular que sufriera en la carrera anterior acompañando a Jorge Polanco.

**DE VIAJE** — Unos vienen, otros van..., en el agitado mundo de las competencias automovilísticas. Junto a los que ya hicieron su experiencia en Europa, están los que intentan conquistar el difícil ámbito internacional. *Fernando Croceri*, una de las revelaciones de la temporada 1983, viajó al Viejo Mundo para interiorizarse de las condiciones que imponen las escuderías europeas para alquilar algunos de sus autos. Croceri realiza un viaje por motivos comerciales particulares y de paso establecerá contactos con equipos de F-3 y F-2 a fin de saber cuáles son sus posibilidades para correr en algún campeonato europeo en 1984. Fernando ganó este año su primera carrera en Fórmula Dos CODASUR y estima que ya está en condiciones para seguir su evolución conductiva en el campo internacional.

**ACUSACIONES Y REPROCHES** — Tendrá que trabajar a destajo la *Subcomisión de Penalidades de la Comisión Deportiva Automovilística*, para dictar sentencia en el difícil caso "Del Río-Traverso" que se generó en

la última carrera de *Turismo Competición 2000* realizada en el autódromo de *Concordia*. Como se recordará, ahí se chocaron los autos de Del Río y de Traverso, a consecuencia del cual quedó fuera de carrera la máquina del campeón argentino. Luego de este incidente confuso, Del Río acusó públicamente al piloto de Ford de haberlo chocado deliberadamente, por lo cual presentó una denuncia formal ante el comisario deportivo actuante. A las quejas del corredor se sumaron las que realizó radialmente *Aldo Bellavigna* contra el presunto agresor, contribuyendo a crear un clima de tensión en el ámbito del TC-2000, que lógicamente no contribuirá a solucionar los inconvenientes. Un caso sumamente difícil para la CDA ya que las pasiones parecen haber desbordado al sentido común y ya no se repara en medios para ganar o mantener posiciones.

**TURISTAS CAMBIANTES** — A pesar de las muchas desmentidas y aclaraciones, sigue siendo incierto el panorama de las "24 Horas de APAT", tal cual dijéramos

Las de algunos pilotos cordobeses que participaron en la pasada Vuelta del Noroeste además de ser habitué de los rallies nacionales. Luego de esta última prueba, caracterizada por gruesas fallas organizativas, los cordobeses piensan que ha llegado el momento de poner algunas cosas en claro. Sin embargo, no se consideran representados por APAT o la Asociación Argentina de Rally, instituciones que no han mostrado mayor interés o participación en esta competencia. En efecto, las dos instituciones que nuclean a los pilotos brillaron por la ausencia de sus representantes o dirigentes, en momentos en que hubieran sido imprescindibles. Por ello, *Carlos Celis* y *Jorge Recalde* participarán en la reunión de esta semana de la mesa de la CDA, para cambiar ideas con la *Comisión Deportiva Automovilística* en aras de una mejor y mayor participación de los pilotos de la especialidad.

## NOVEDADES ANEXO J



Esta vez la mano viene de llavero. En la foto se aprecian (con un poco de buena voluntad) los famosos "casquitos", una creación del "Negro" Iglesias que ha dado que hablar en todo Villa Crespo y el resto del orbe civilizado (por el lado de los incivilizados los comentarios fueron: ¡Uga, Uga! ¡Bundolo!). Los llaveros "casquitos" traen inscripciones de marcas famosas de autos, motos y cosas afines a la tuerca. Si pasan por *Juan B. Justo* y *Seguí*, no olviden mostrar

el último ejemplar de CORSA y retirar una calcomanía, ¡eh!

Muchos se preguntan el porqué de la aparición de estos recuadros, donde se da indisimulada manija al "Groncho". Ocurre que además de ser amigo desde siempre, fue el pionero de la "franela" automovilística en nuestro país, creando una industria y dando trabajo alrededor de esta pasión (por todo lo franela...) que nos une a todos. Por eso. ¿Por eso?

## BUENAS IDEAS

Con referencia al rally, surgió en el *Automóvil Club Argentino* una iniciativa referida a la organización: para el año próximo se le exigirá a los organizadores un mayor cuidado, reglamentando otro sistema para la adjudicación de rallies nacionales por el campeonato. Esto se haría del mismo modo que emplea la FISA para los rallies mundiales, esto es, exigir la realización de un rally previo con la presencia de un veedor del ente fiscalizador, el cual determinaría el grado de capacidad de cada organizador para realizar la carrera en cuestión. De esta forma, cada nuevo aspirante a concretar una competencia nacional debería efectuar con anterioridad una zonal (o nacional sin puntaje) para aspirar luego al grado nacional con puntaje. Como se recordará, CORSA propuso hace algunos meses, concretar un campeonato nacional con rallies de diversos coeficientes, para posibilitar el

ingreso de clubes organizadores pequeños y sin mayor experiencia en el tema, los cuales podrían comenzar con un rally de Coeficiente Uno para ir progresando de año en año hacia coeficientes Dos, Tres, Cuatro o Cinco, de acuerdo a los méritos concretados en cada edición. Esa también podría ser una solución a este problema de la categoría, en la cual cada organizador pretende hacer LA GRAN CARRERA... y hasta ahora, en 1983 hubo (o habrá) cuatro grandes carreras (Vuelta de la Manzana, Rally de Argentina, Vuelta del Noroeste y el Rally Gran Premio YPF)... Y así no hay bolsillo que aguante entre los pilotos particulares (ni equipos oficiales tampoco, no vayan a creer...). Si a una categoría como ésta, que junta en sus largadas entre sesenta y cien autos, se la maltrata, y aguanta, es hora de cambiar la conducta.

**Eduardo Enrique Neira**

Año XVI. N° 905  
Del 5/10 al 11/10 de 1983  
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001  
Capital Federal  
Télex 9229/22148 - Abril - AR  
TE: 312-6010/29

**DIRECTOR**  
Carlos Fresco

**JEFE DE REDACCION**  
Oscar D. Fittipaldi

**REDACCION:**

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

**DIAGRAMACION:**

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

**COLABORADORES:**

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

**SECRETARIA:**

María Delia Cedrés de Mango

**DEPARTAMENTO DE  
SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

**Director:** Hugo Pérez Campos

**Jefes:** Osvaldo Dubini  
Juan Carlos Franceschini

**GALERIA:** Isidoro Rubini (**Jefe**)

**LABORATORIO:** Armando Pirro

**Fotógrafos:**

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

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
EXTERIORES Y ARCHIVO**

**Director:** Mario Ceretti

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

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



**AREA EDITORIAL**

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

**AREA PUBLICIDAD**

**Gerente:** Oscar Paino  
**Gerente Adjunto:** Fernando Costanzo  
**Gerente de Ventas:** Gerardo Cerolini

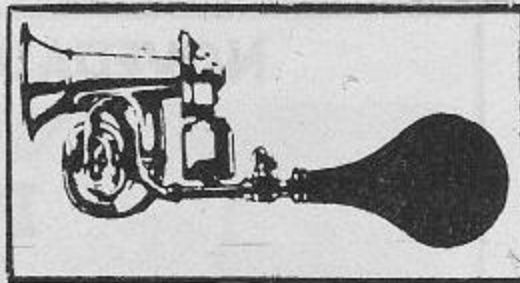
**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio  
**Promotor:** Miguel Angel Drommi

**AREA CIRCULACION**  
**Gerente:** Adolfo Nerpiti

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

**AREA INDUSTRIAL**

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



hace varias semanas. Si bien los encargados de organizar la prueba de larga duración insisten en que no hay problemas con la financiación, tomamos conocimiento de una versión que tiende a confirmar la anulación de esa prueba. Efectivamente, se sabe que en el circuito de Tandil (trazado chico), se llevará a cabo una carrera de Turismo el 23 de octubre, fecha coincidente con la asignada a la "Maratón". Luego de esa carrera, APAT piensa concretar una carrera más en un circuito del interior y como culminación el Premio Coronación en Buenos Aires. Todo indica que las 24 Horas no se concretarán, de no mediar un cambio inesperado en la comercialización de la carrera, que ascendería a \$a 350.000.

**SIN ACUERDO** — El problema reglamentario en TC-2000, todavía no tuvo una definición concreta. En la última reunión del martes pasado las discusiones fueron varias e incluso por un momento un grupo de pilotos llegó a solicitar la renuncia de Carlos Akel, pero rápidamente se superó la situación, volviendo a la normalidad. Hasta el momento los puntos de vista más encontrados radican en la cilindrada tope, ya que mientras Volkswagen y Ford insisten en que todo quede igual para 1984, Renault quiere indefectiblemente los 2 litros de máximo para poder presentar su equipo oficial. Pero lo más

## CORSA HACE 15 AÑOS

Parabrisas 127  
**CORSA**

TC EN ALLEN:  
**VUELTA A LA RUTA Y  
I TRIUNFO DE FORD!**



ABARTH: UNA VIDA CON LOS AUTOS

N° 127 del 24 al 30 de  
septiembre de 1968

Como entonces, la ruta y el Ford — ¡Qué manera de empujar, el Falcon de Galbato! ¡Qué manera de correr, Gastón Perkins! ¡Qué de records destrozados! ¡Y qué triunfo para Ford! Estas frases describían toda una carrera, una carrera emocionante de más de 2 horas de duración, y tras la cual sólo 8 segundos separaban al primero, Carmelo Galbato de su escolta Gastón Perkins. Era el "Premio del Alto Valle de Río Negro y Neuquén" de 1968.

lamentable del caso es el propósito del ACA de llevar la categoría a 2 litros como única cilindrada asemejándola a categorías internacionales, olvidando que si se optara por esto el TC-2000 perdería a la mayoría de los VW que están corriendo. En realidad el ACA tendría que laudarse, solamente, si no existiera consenso entre la Asociación y los pilotos, y no tomar partido antes de que éstos intenten por lo menos un mínimo acuerdo. En lo sucesivo continuará tratándose el tema para, por lo menos, definir el reglamento de 1984 y luego comenzar a trabajar en otro nuevo que regiría a partir del '85.

**RENOVACION DE AUTORIDADES** — La Asociación Corredores Turismo Carretera fijó el 11 de noviembre próximo, como fecha de su Asamblea Anual Ordinaria, donde se deberá elegir a los nuevos integrantes de la Comisión Directiva. Si bien el cargo de Presidente no será modificado, se deberá nombrar un nuevo Vice, cargo

sumamente importante en la cúpula de la ACTC. Dicha vacante sería cubierta por Juan José Pellegrini, quien últimamente se ha convertido en un eficaz colaborador de Octavio Suárez en el manejo de la categoría. Si bien todo parece estar resuelto de antemano, se sabe que existen grupos de pilotos que tratarán de ubicar a nuevos asociados en la CD.

**TODOS QUIEREN VOTAR** Por el momento no podemos dar detalles de la gestión, pero sí asegurar que el año que viene habrá autoridades nuevas en... varias asociaciones de pilotos. Según pudimos saber, por lo menos en dos categorías importantes se están analizando los trabajos realizados por sus actuales CD, sobre todo por la difícil situación que están soportando ambas especialidades. De triunfar estos movimientos, dirigentes que parecen haberse perpetuado en el manejo de dichas entidades, tendrán que dejar sus lugares a los nuevos pilotos

## RALLY GRAN PREMIO DE TURISMO O... EL TREBOL DE SAN JUAN

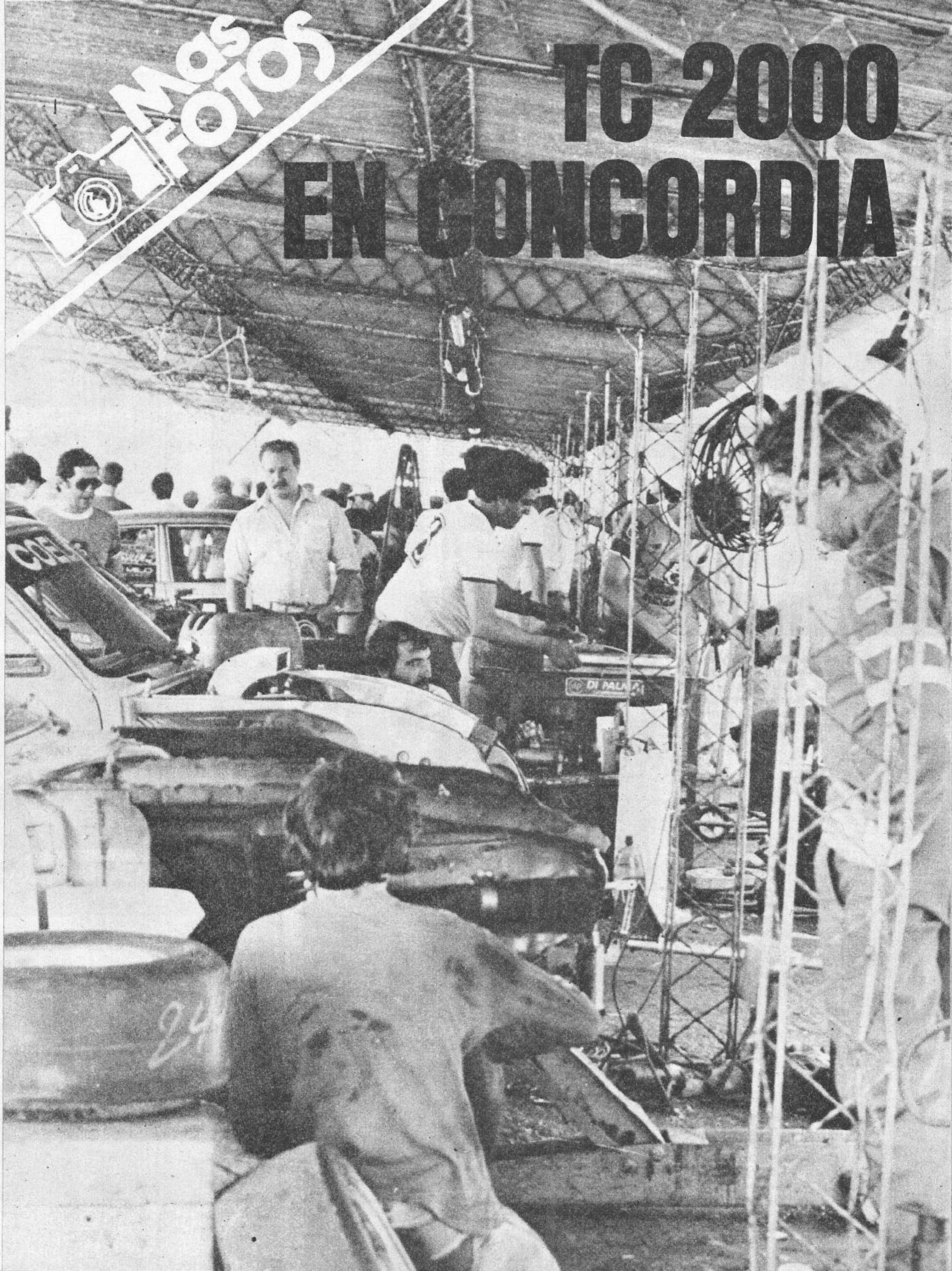
Entre los días 8 y 11 de diciembre próximo se realizará el 23er. Rally Gran Premio de Turismo del Automóvil Club Argentino, patrocinado por Yacimientos Petrolíferos Fiscales. La carrera constará de tres etapas de 630, 645 y 480 kilómetros, todas las cuales

largarán y llegarán en la ciudad de San Juan, recorriendo en total 1.750 km. Durante esta semana, los equipos del A.C.A. partirán hacia la zona de la carrera para determinar con precisión el recorrido de los enlaces y pruebas de clasificación. De esta forma se

reincorporará un escenario excepcional al Campeonato Argentino de Rally. Por supuesto, Meritello y la eficaz Asociación Sanjuanina de Volantes, chochos... ¡Ah! No olvidar ni traje de baño ni shorts... Seguiremos en el tema.

Más  
FOTOS

# TC 2000 EN CONCORDIA





*Franco Gava en su mejor actuación con el Fiat 128 en TC-2000. En la recta de Concordia nadie podía pasarlo. Lentamente los Fiat van evolucionando a fuerza del esfuerzo de pilotos particulares.*



*Una cara conocida. Paseó su belleza por los boxes de Concordia. Promotora de varios infartos en Nobleza, parece que fue la causante del encontronazo Traverso-Del Río...*



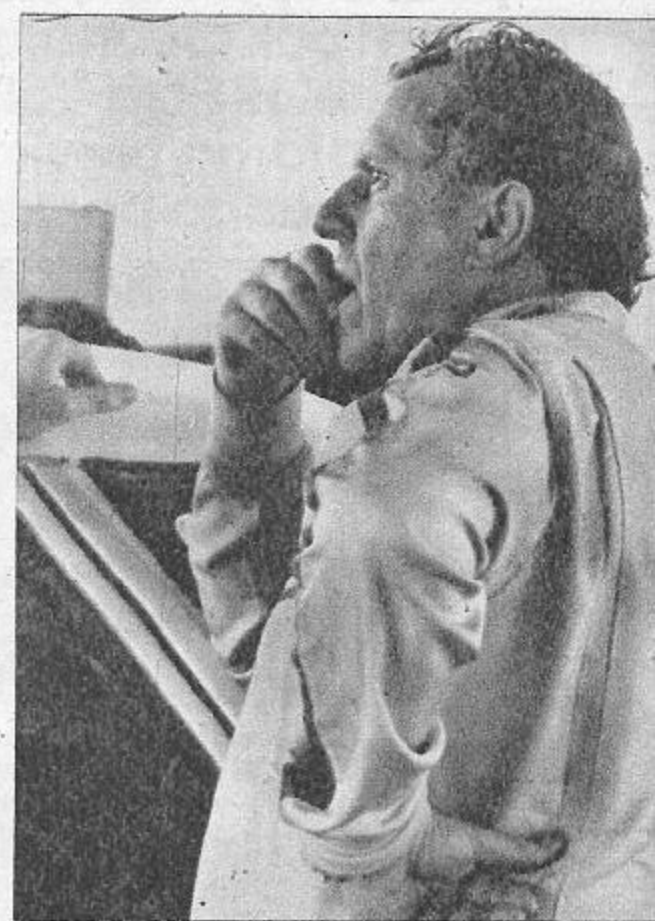
*La regularidad del "Tero" Pontoriero lo viene acercando a los puntos gordos del campeonato. Fue segundo en sólida actuación, aunque lejos del ganador. Una de las cupé de Del Campo completa la foto.*

*Ruedas para alinear los TC de Herceg, porque cuesta mucho trabajo hacerlo y lograr que doblen bien, pero además porque la lucha por la punta obliga a contar con todos los recursos y elementos.*



Los primeros metros de Gayraud en la punta, con Di Palma siguiéndolo. Atrás Traverso vuelve a la pista con la trompa destruida. Bairgian completa la foto. Fuera de ésta Del Río permanece en el pasto.

Mario Gayraud tratando de secarse y contener las lágrimas por la emoción de su primer triunfo. Fue inobjetable, pero igualmente repartió agradecimientos para Herceg, Traverso y todo su equipo.



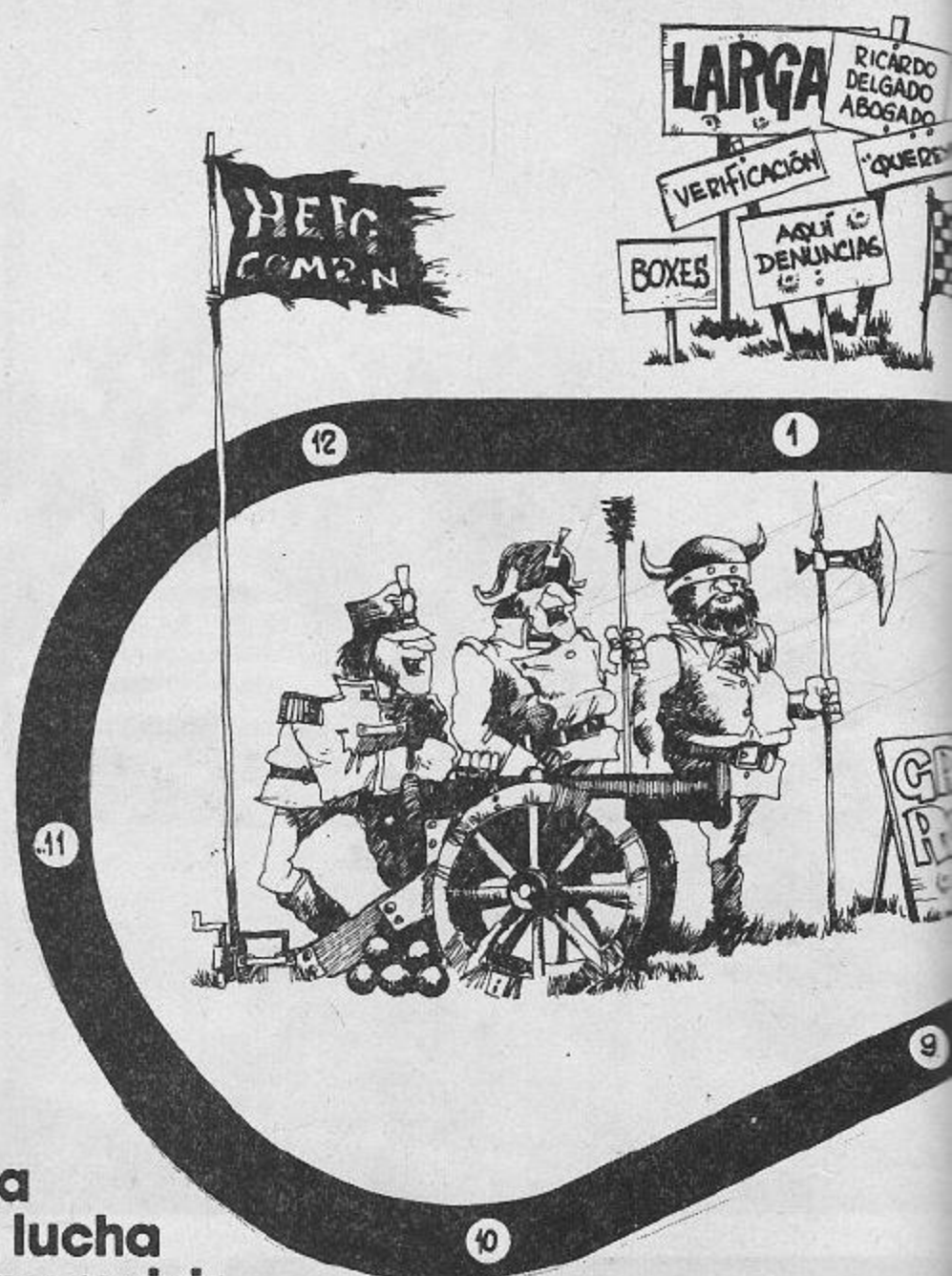
El gesto de Orlando Buzzurro, preocupado, pensante. Concordia dio para mucho aparte del tema deportivo, ya que allí se conversó sobre el futuro reglamento, la siguiente carrera de Roca y otros temas de la categoría.

Y LA PROXIMA DEL TC 2000 SERA...

# EL 12 DE OCTUBRE EN GENERAL ROCA

Organiza  
la Asociación  
de Volantes  
de General Roca

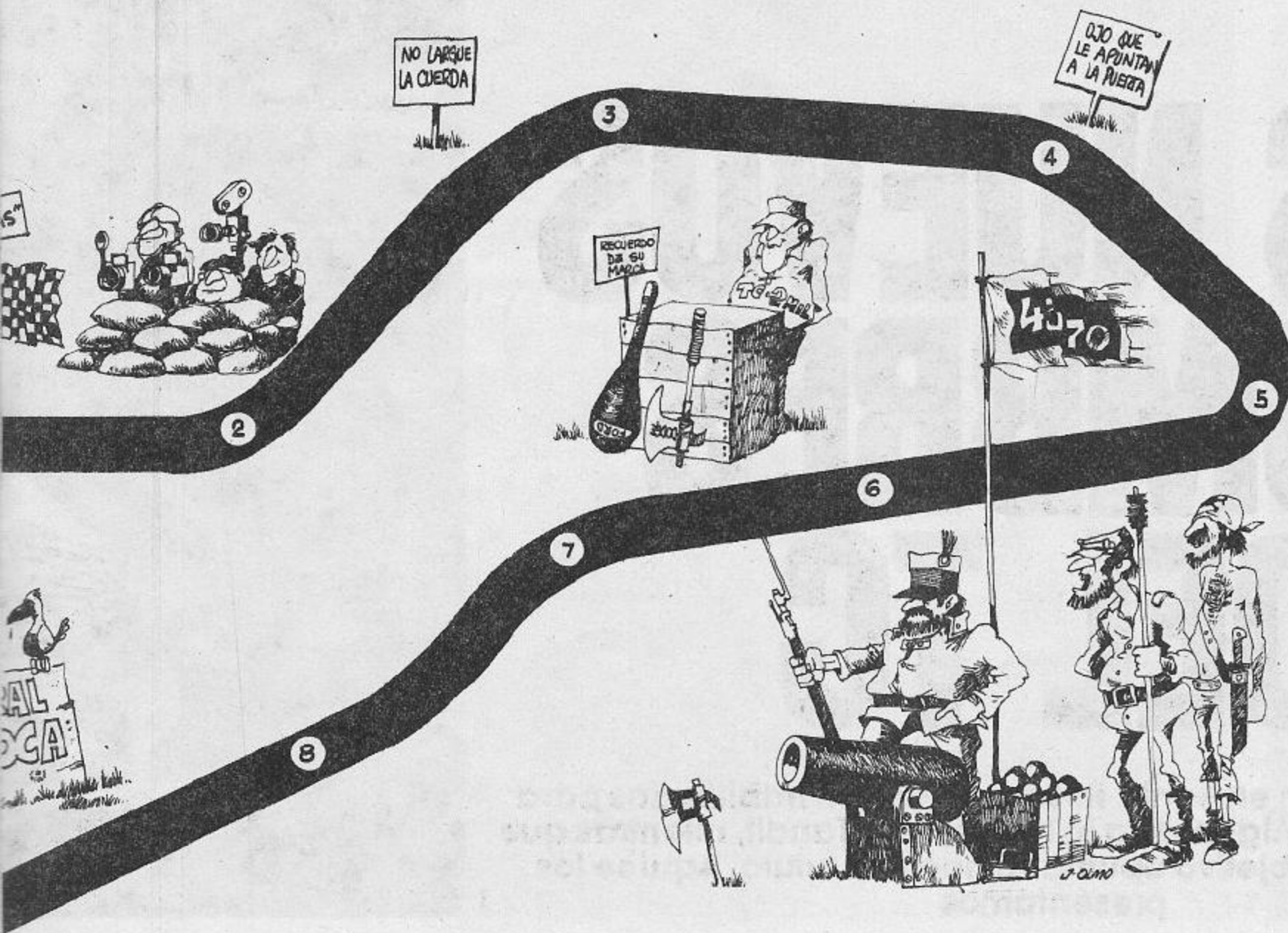
Confirmando el buen momento que atraviesa la categoría, el TC-2000 viaja por primera vez en el año a más de 1.000 km de Buenos Aires, aprovechando el feriado del 12 de octubre. En General Roca podrá apreciarse una nueva instancia de la lucha por el campeonato entre Traverso y Di Palma y revivir los duelos Ford-Volkswagen, sin duda la mayor atracción de El programa previsto se realizará totalmente el día 12, clasificando por la mañana y corriendo la final por la tarde.



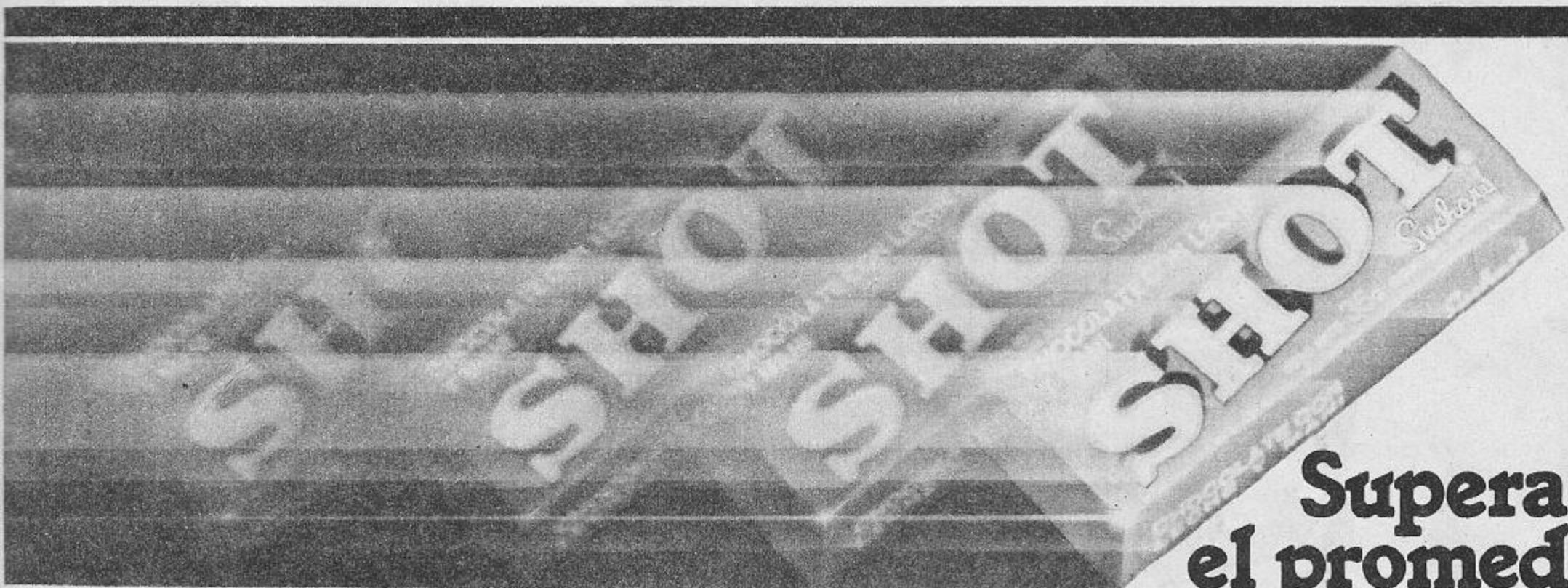
## HORARIOS

Por tratarse de un feriado a mitad de semana, la actividad oficial prevé clasificación el mismo Día de la Raza por la mañana y la competencia en sí a la tarde. El martes 11 estará reservado el autódromo para entrenamientos oficiales mientras que el organigrama del 12 será el siguiente:  
7,30 a 9: Verificación y sellado.  
9 a 9,40: Primera tanda clasificatoria.  
11 a 11,40: Segunda tanda clasificatoria.  
15,30 Final a 35 vueltas (70,420 km)





Entrada General: \$a 20.-



**Supera  
el promedio.**

**CAMPEONATO DE TC 2000** (Cumplidas ocho pruebas)

POS.	PILOTO	PTS.			
1º	Luis Di Palma.....	98	8º	Juan Larroca .....	24
2º	Juan M. Traverso.....	84	9º	Carlos Crocco.....	21
3º	Mario Gayraud.....	69	10º	Orlando Buzzurro.....	20
4º	Gustavo del Campo.....	60	11º	Gerardo del Campo.....	19
5º	Jorge O. Del Río.....	44	12º	Atilio Ramponi.....	16
6º	José Pontoriero .....	37	13º	Jorge Serafini.....	15
7º	Eduardo Sáenz.....	32	14º	Alejandro Pugliese.....	15
			15º	Silvio Oltra.....	14
			16º	Norberto Rossone.....	13
			17º	Franco Gava.....	9
			18º	Enrique Torriani.....	8
				Gonzalo Barceló.....	8
			20º	José Fortunato .....	6
			21º	Eduardo Usandizaga.....	5
			22º	Rodolfo Scavuzzo.....	3
			23º	Eduardo Baigian.....	1

# LOS NUEEVOS NOMBRES DEL TC

Rindieron examen en Santa Rosa y quedaron habilitados para lanzarse a la ruta. Algunos ya lo hicieron en Tandil, mientras que el resto tiene el objetivo apuntado hacia el futuro. Aquí se los presentamos



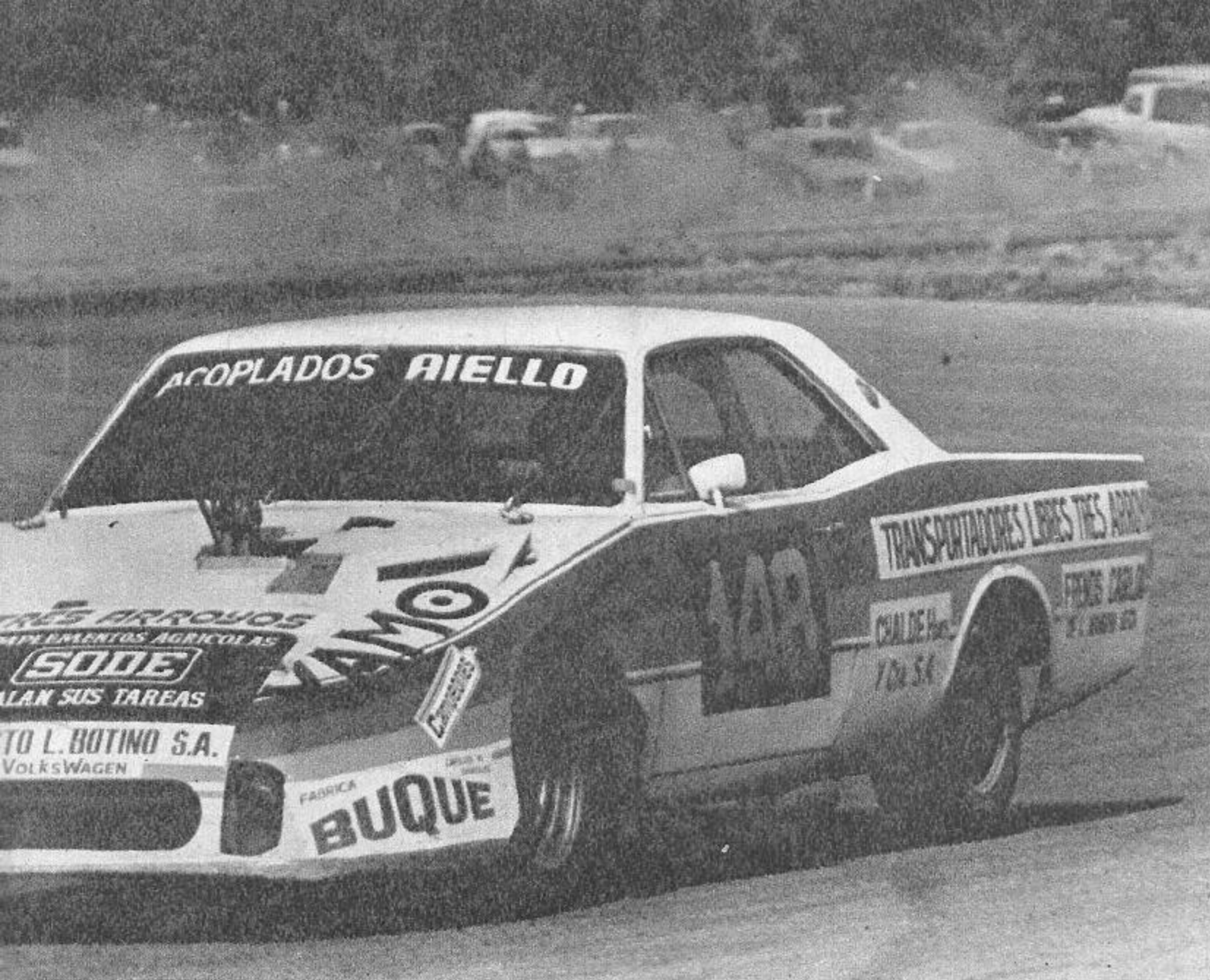
**1- DIEGO VASSOLO.** Es de Tres Arroyos y conduce este prolijo Dodge con el que cumplió un buen trabajo en su debut. Quedó habilitado demostrando pleno dominio de la potencia. Sus antecedentes están en el Turismo Mar y Sierras, categoría de la que es campeón y, además, el rally en la clase C, donde en 1974 y en pareja con Raúl Campaña, fue campeón argentino.

**2- RAUL POTETTI.** Representante de 9 de Julio, corre con un Dodge que perteneció a Octavio Suárez y a Rubén Alessandrini. Guillermo "Yoyo" Maldonado colabora en la preparación de la máquina y también Carlos Potetti, hermano del piloto, que además de trabajar en el auto acompaña a Raúl.

**3- HUMBERTO RODRIGUEZ.** En Santa Rosa corrió con el Falcon perteneciente a Antonio Aventín. Nació el 6/6/45 y antes del TC incursionó en F-4, Fórmula Renault Pampeana y Turismo Nacional, y representa a Santa Rosa. No llegó a completar una vuelta en su debut, ya que una goma desbandada fue causa de que las autoridades lo retiraran de la competencia.

**4- JOSE PAOLUCCI.** Utilizó el auto de Roberto Caparello. Nació el 12/12/62 en Carlos Casares. En Tandil fue 14º en la final y sus antecedentes están en la Fórmula Dos del Sudoeste. "El TC es imán, tiene lo que no muestran otras categorías...", dice. Piensa dedicarse plenamente a la actividad, trabajando con todo para poder lograr resultados positivos.





2



5- LUIS FINOCCHIO. "Junto a mi hermano Eduardo, que también es mi acompañante, hacemos el auto en General Pirán..." con su Torino participó en Tandil, donde llegó 19° en su serie, clasificándose 17° en la final. También el TC del Sudoeste lo contó entre sus asiduos participantes con suerte diversa.

5



6



7



8



9

**6- JUAN CARLOS LOPEZ.** Nació el 14/10/54 y corrió en la Fórmula Dos Biplazas, donde logró el tercer puesto en el campeonato. En su taller de La Plata y "a base de esfuerzo personal" fue armando su Dodge con el que se presentó en Tandil debiendo abandonar por fallas mecánicas.

**7-JORGE FANTASIA.** "Mientras termino de armar un Ford de cuya preparación se encarga Paccione, corro con el auto de Gil Bicela..." Nació en San Cayetano el 10/4/52 y muestra como pergaminos válidos, actuaciones en el campeonato zonal de Turismo y un subcampeonato de la categoría Mar y Sierras.

**8- ORLANDO MARQUES.** "Caparellero me da algunos fierros, el auto perteneció a Carlos Luaces." Nació el 25/3/51, representa a Marcos Paz y antes de dedicarse al Turismo de Carretera alternó en el TC del Oeste. Con Dodge, llegó 11° en su serie durante la competencia de Tandil, abandonando en la final.

**9- SERGIO GALAN.** "Hice equipo con Fernando Herraiz". Nació el 23/6/61 y representa a Chacabuco con un Chevrolet que prepara Infantino. Tiene la escuela del karting y también corrió en Turismo Nacional con un IAVA. Su juventud es un arma importante y le brinda un panorama amplio.



Esta semana, con un sensacional suplemento para consultar y conservar:

# TODAS LAS PLATAFORMAS POLITICAS DE TODOS LOS PARTIDOS

**ADEMAS:**

## Extraordinario Servicio **¡COMO VOTAR!**

Amplio panorama informativo con la mecánica completa del acto electivo del próximo 30 de octubre. Padrones. Mesas. Boletas. Qué autoridades se eligen. Qué harán los electores. Cómo combinar candidatos. Todo, con clarísimas explicaciones que le ayudarán a no equivocarse.

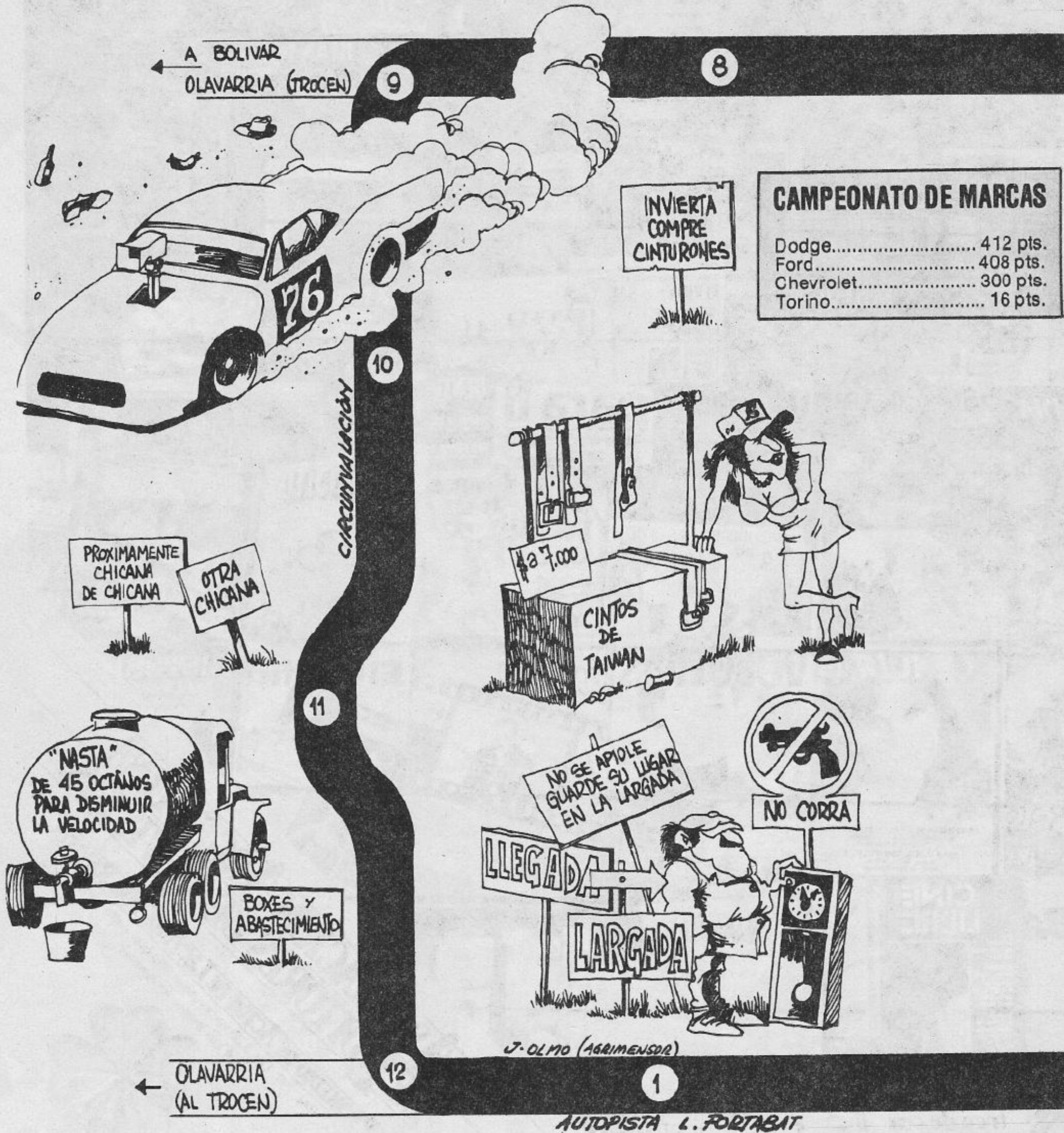
**Y ESTE LIBRO SIN COSTO EXTRA**

Una nueva y excepcional entrega de la **COLECCION GRANDES CLASICOS ARGENTINOS.**  
¡Reclámelo junto con la revista!



La revista + el libro sólo \$a 22.-

# TC en Olavarría



Domingo 9 de octubre de 1983  
 11ª Carrera por el Campeonato Argentino  
 Circuito de 17.500 metros

## ORGANIGRAMA

07:00: Apertura del Parque Cerrado  
 08:30: Cierre de la ruta  
 09:40: Primera serie a cuatro vueltas (70 km.)  
 10:00: Segunda serie a cuatro vueltas (70 km.)  
 12:30: Final a doce vueltas (210 km.)

## ANTECEDENTES

AÑO	GANADOR	MARCA	PROMEDIO
1950	Marcos Clani	Chevrolet	105,096
1954	Juan Gálvez	Ford	159,674
1955	Carlos Menditeguy	Ford	157,472
1957	Félix Peduzzi	Chevrolet	142,964
1958	Roberto Gálvez	Ford	151,708
1959	Carlos Menditeguy	Ford	176,543
1960	Dante Emiliozzi	Ford	156,383
1961	Dante Emiliozzi	Ford	159,083
1962	Dante Emiliozzi	Ford	165,861
1963	Dante Emiliozzi	Ford	156,357
1964	Juan M. Bordeu	Chevrolet	173,204
1965	Carlos Loeffel	Chevrolet	188,266
1966	Juan M. Bordeu	Chevrolet	192,147
1967	Carlos Pairetti	Chevrolet	195,288
1971	Juan M. Bordeu	Dodge	180,045
1972	Juan M. Bordeu	Dodge	189,863
1973	Nasif Estéfano	Ford	190,002
1974	Jorge Recalde	Ford	197,352
1975	Juan M. Traverso	Ford	192,982
1976	Roberto Mouras	Chevrolet	201,399
1977	Roberto Mouras	Chevrolet	201,131
1978	Juan M. Traverso	Ford	199,539
1979	Estéban Fernandino	Ford	190,250
1980	Oscar Aventin	Dodge	192,660
1980	Oscar Aventin	Dodge	190,677
1981	Emilio Satriano	Chevrolet	192,739
1982	Roberto Mouras	Dodge	193,980
1982	J. Martínez Boero	Ford	184,427



## SINTONICE CARBURANDO

A partir de las 9 de la mañana, sintonice LS5 Radio Rivadavia y por Carburando se enterará de todo lo que pase en el circuito. Un selecto grupo de periodistas bajo la dirección de Eduardo González Rouco seguirá, junto al plano de Corsa, la carrera metro a metro, con el valioso aporte de Alberto Gallardi con sus relatos desde el avión.

# TC en Olavarría

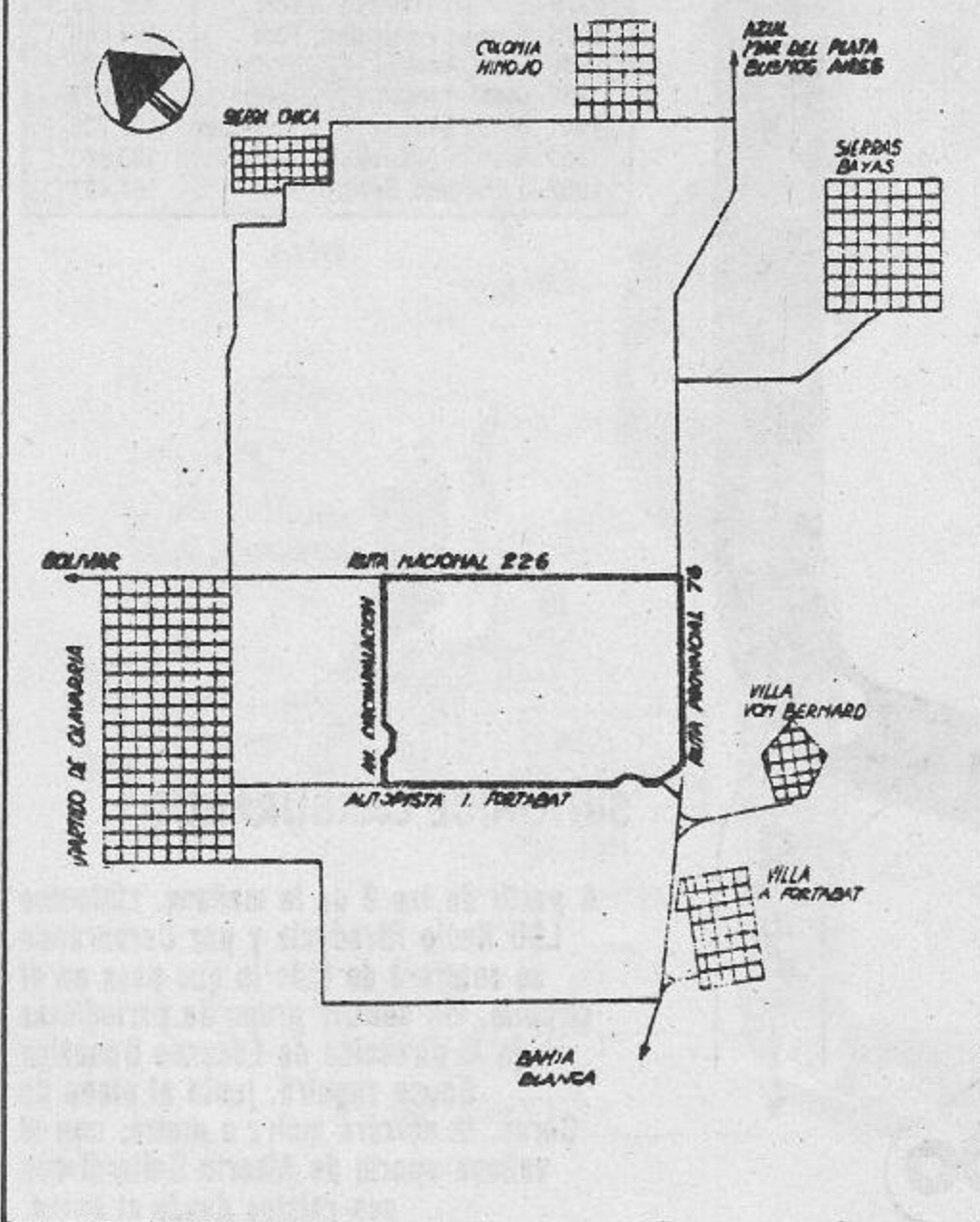


La Galera, símbolo de Olavarría en el circuito que el domingo recibe al TC.

## ASI ESTA EL

Mouras, Roberto.....	128,50 Pts
Martinez Boero, Jorge.....	125,50 Pts
Traverso, Juan M.....	124,50 Pts
Satriano, Emilio.....	114,00 Pts
Castellano, Oscar.....	101,50 Pts
Aventin, Oscar.....	54,00 Pts
"Hermanos Suarez".....	35,00 Pts
Alaux, Oscar.....	29,00 Pts
Calamante, Mariano.....	29,00 Pts
Martinez, Eduardo.....	28,50 Pts
Sasso, Osvaldo.....	28,00 Pts
Pellegrini, Juan J.....	27,50 Pts
Herraiz, Fernando.....	24,50 Pts
Nani, Carlos.....	23,50 Pts
DeBenedictis, Juan.....	21,50 Pts
Arana, Alberto.....	21,00 Pts
Oyhanart, Jorge.....	20,50 Pts
Banfi, Angel.....	20,00 Pts
Aventin, Antonio.....	19,50 Pts
Occhionero, Juan.....	14,50 Pts
Fernandez, Néstor.....	14,50 Pts
Doumic, Pedro.....	8,50 Pts
de Arzave, Ricardo.....	8,00 Pts
Saiz, Carlos.....	8,00 Pts
Pernia, Vicente.....	7,00 Pts
Pacchialat, Héctor.....	6,50 Pts
Ayarza Garré, Juan.....	6,00 Pts
Brescia, Gustavo.....	5,50 Pts
Deglaintoni, Gustavo.....	5,50 Pts
Ca, Julio.....	5,00 Pts
Caparros, Edgardo.....	5,00 Pts
Gonzalez, Marcelo.....	5,00 Pts
Hernández, Luis.....	5,00 Pts

## COMO LLEGAR AL CIRCUITO



## LOS

N°	PILOTO	ACOMPANANTE	MARCA	ORIGEN
1	Martinez Boero, Jorge	Hector Bellini	Ford	Bolívar
2	Aventin, Oscar	José Dibenedetto	Dodge	Morón
3	Satriano, Emilio	Miguel Mele	Chev.	Chivilcoy
4	Aventin, Antonio	Manuel Aguirre	Ford	Morón
5	Mouras, Roberto	José L. Riga	Dodge	C. Casares
6	Castellano, Oscar	Carlos D'Onofrio	Dodge	Lobería
7	"Hermanos Suárez"	Pedro Suárez	Dodge	Banfield
8	Martinez Eduardo	Miguel Odriozola	Dodge	Olavarría
9	De Benedictis Juan	Mario Jaime	Dodge	Necochea
10	Sasso Osvaldo	Juan Vrobsky	Ford	Bella Vista
11	Occhionero, Juan	Eduardo Dominguez	Chev.	Necochea
12	Caparello, Roberto	Abel Abrossio	Dodge	Mar del Plata
14	De Arzave, Ricardo	Rubén Galtán	Torino	Azul
15	Pellegrini, Juan	Roberto Carballo	Dodge	Carmen de Areco
16	Ayarza Garre, Juan	Carlos Casullo	Chev.	Chivilcoy
17	Banfi, Angel	Alejandro Cisneros	Chev.	M. Alfonso
18	Pacchialat, Héctor	Ricardo López	Dodge	Ensenada
19	Nani, Carlos	José Levy	Chev.	Quilmes
20	Herraiz, Fernando	Oscar Franco	Chev.	Azul
22	Ríos, Héctor	José Hermida	Chev.	Arrecifes
23	Alaux, Oscar	Ricardo Clergue	Chev.	Pigüé
24	Luaces, Carlos	Remigio Varela	Dodge	Pilar
25	De Ambrossi, Juan C.	Juan D'Agostino	Dodge	Morón
26	Saiz, Carlos	José Rodríguez	Chev.	Burzaco
27	Ca Julio	José Frascino	Ford	Chivilcoy
28	Brescia, Gustavo	Joaquín Castro	Dodge	Azul
29	Doumic, Pedro	Rubén López	Dodge	S. Teresita
30	Luercho, Héctor	Simón eldeistein	Chev.	Ranelagh
31	Grosso, Juan	Jorge Núñez	Dodge	Llavalloí
32	Francia, Héctor	G. Stirnemann	Chev.	Olavarría
33	Marcos Antonio	René Gresslyn	Ford	La Dulce
34	Di Nezi, Mario	Javier Olano	Dodge	San Cayetano
35	Calamante, Mariano	Rodolfo López	Chev.	Balcarce
36	García, Jorge	Marcelo Ruiz	Chev.	Pacheco
37	Mazzacane, Hugo	Jorge Paulino	Dodge	Laprida
38	Rodríguez, Oriando	Ramón Ventureira	Dodge	Laprida
39	Maracci, Oscar	Rubén Binci	Chev.	Oimos
40	Villaverde, Osvaldo	Gustavo Villafaña	Dodge	Miramar
41	Ortiz, Omar	Mario Jaime	Chev.	Necochea
42	Gaggino, Marcos	Marcelo Gaggino	Ford	Mar del Plata

# CAMPEONATO

Espinosa, Francisco.....	4,50 Pts
Marcos, Antonio.....	3,50 Pts
Del Campo, Gerardo.....	3,00 Pts
Lioco, Marcos.....	3,00 Pts
Polanco, Jorge.....	3,00 Pts
Landa, Juan.....	2,50 Pts
Bravi, Enrique.....	2,00 Pts
Caprile, Carlos.....	2,00 Pts
Lynn, Osvaldo.....	2,00 Pts
Atauri, Miguel.....	1,50 Pts
Ducret, René.....	1,50 Pts
Firpo, Clemar.....	1,50 Pts
Franco, Oscar.....	1,50 Pts
Luaces, Carlos.....	1,50 Pts
Paolucci, José Luis.....	1,50 Pts
Santagatti, José.....	1,50 Pts
Balda, Antonio J.....	1,50 Pts
Bianchi, Juan.....	1,00 Pts
Carelli, Manuel.....	1,00 Pts
Ducret, Luis.....	1,00 Pts
Faustino, Julio.....	1,00 Pts
Finocchio, Luis.....	1,00 Pts
Lynn, Carlos.....	1,00 Pts
Mazzacane, Hugo.....	1,00 Pts
Palazzo, Carmelo.....	1,00 Pts
Pourciel, Ulises (h).....	1,00 Pts
Salgado, Julio.....	1,00 Pts
Ubeda, José M.....	1,00 Pts
Urruti, Federico.....	1,00 Pts
Caparello, Roberto.....	0,50 Pts
Francia, Héctor.....	0,50 Pts
Maiolo, Juan R.....	0,50 Pts
Malisia, José.....	0,50 Pts

# LA ULTIMA EN OLAVARRIA

Circuito de Olavarría de 17.500 m. 12 vueltas. Recorrido total: 210 km

## PRIMERA SERIE

Satriano (22m55s98), 4 vueltas; E. Martínez (22m59s56), 4; De Benedictis (23m05s48), 4; A. Aventin (23m09s61), 4; "Hermanos Suárez" (23m11s25), 4; Ríos (23m14s58), 4; Salgado (23m35s57), 4; Francia (23m43s71), 4; Ayarza Garré (23m47s06), 4; C6 (23m50s25), 4; Gonzales (23m55s17), 4; Ortiz (23m55s54), 4; Alux (23m59s84), 4; Rodríguez (24m21s64), 4; Laiolo (24m30s31), 4; Vicente (26m44s66), 4; Fernández (29m04s38), 2; Castellano (4m47s06), 1; Lolocco (7m40s03), 1.  
Promedio del ganador: 183,142 km/h.  
Record de vuelta: Satriano en la segunda vuelta en 5m40s20/100 a 185,186 km/h.

## SEGUNDA SERIE

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1	100	Jorge Martínez Boero	Ford Falcon	1h08m19s18/100	12
2	14	Juan A. Occhionero	Chevrolet	1h06m26s93	12
3	101	Oscar Castellano	Dodge	1h08m34s78	12
4	2	Oscar Aventin	Dodge	1h06m36s85	12
5	48	Roberto Caparello	Dodge	1h08m53s93	12
6	8	Juan J. Pellegrini	Chevrolet	1h09m02s52	12
7	1	Antonio Aventin	Dodge	1h09m15s48	12
8	19	Fernando Harraiz	Chevrolet	1h09m52s62	12
9	71	Gustavo Brescia	Dodge	1h10m00s26	12
10	7	Ricardo De Arzave	Torino	1h10m01s69	12

Luego se clasificaron: Héctor Luercho (1h10m55s78), 12 vueltas; Osvaldo Sasso (1h11m00s44), 12; Marcelo Gonzales (1h11m11s45), 12; Orlando Rodríguez (1h12m03s20), 12; Julio Cá (1h12m13s20), 12; Eduardo Martínez (1h03m27s37), 11; Enrique Bravi (1h07m26s94), 11; Juan Lalolo (1h12m36s26), 10; Emilio Satriano (51m15s92), 9; Juan Deambrosio (44m54s88), 9; Carlos Nani (46m42s44), 8; Julio Salgado (48m18s26), 8; Juan C. Grosso (50m40s90), 8. No se clasificaron: Héctor Ríos, 7 vueltas; Hugo Vicente, 6; Antonio Bautista, Juan Ayarza Garré 5; Jorge García, 4; Juan De Benedictis, Héctor Pachialat, Héctor Francia, Pedro Doumic, Hugo Mazzacane y Oscar Alux, 3; Cesar Padilla, Ramón Aldana y Roberto Mouras, 2; Hermanos Suárez, Néstor Fernández, Omar Ortiz, Manuel Caretti y Antonio Marcos, 1.  
Promedio del ganador: 184,427 km/h.  
Record de vuelta: Antonio Aventin en la novena vuelta en 5m37s41/100 a 186,861 km/h.

# PROTAGONISTAS

43	Giullano, Roque	Remigio Varela	Ford	Monte	84	Carpile, Carlos	Alberto Arrechea	Torino	G. Chaves
44	Lizeviche, Antonio	Jorge Lizeviche	Dodge	Capital	85	Erns, Alberto	E. Ciccolino	Dodge	San Martín
45	Fernández, Néstor	Jorge González	Chev.	Tandil	86	Aldana, Ramón	Luis Aldana	Dodge	Avellaneda
46	Ducret, René	Oscar San Martín	Ford	Baradero	87	Pollitano, Francisco	Juan Meschini	Torino	La Plata
48	Lynn, Osvaldo	Horacio González	Chev.	Pilar	88	Sampol Emilio		Chev.	Mercedes
49	Caparros, Edgardo	Oscar Guerreiro	Dodge	V. Tuerto	89	Ivaldi, Jorge	M. Lanzavecchi	Dodge	B. Blanca
50	Laiolo, Juan	O. Lazarte	Dodge	V. Tuerto	90	Alessandrini, Ruben	A. Sabarani	Dodge	Morón
51	Santagatti, José	Antonio Frutos	Torino	Capital	91	Castellani, Dante	Julio Genua	Ford	Pehuajó
52	Gil Bicela, Rubén	Juan Yanetti	Dodge	Munro	92	Vigilante, Luis	Mario Montano	Torino	Lanús
53	Padilla, César	Silvio Puccini	Torino	Azul	93	Pourciel, Olises	Angel Fernández	Chev.	Capital
54	Gonzalez, Marcelo	Jorge González	Dodge	Quilmes	94	Speranzan, Rodolfo	Rafael Carullo	Torino	Berazategui
55	Arrechea, Francisco	Oscar Cos	Chev.	Azul	95	Landa, Jun M.	R. Mucciarelli	Dodge	Mar del Plata
56	Ubeda, José	A. Curtis	Dodge	V. Ballester	96	Pernia, vicenté	Hugo Ricardo	Chev.	Tandil
57	Ricci, Luis	Domingo Martínez	Torino	Ranelagh	97	Segade, Sanchez, J.M.	Oscar Palavecino	Chev.	Montegrande
58	Lynn, Carlos	Héctor González	Chev.	Pilar	98	Piñero, Oscar	R. Rodríguez	Torino	9 de Julio
59	Faustino, Julio	Roberto Martínez	Chev.	9 de Julio	99	Cordoba, Luis	Héctor Córdoba	Torino	Lanús
60	Soneira, Abelardo	Marta Araujo	Dodge	Haedo	100	Arana, Alberto	Carlos León	Ford	G. Rodríguez
61	Bautista, Antonio	Antonio Rosignoli	Chev.	La Plata	101	Santonocito, Roberto	Juan Airas	Dodge	Lanús O.
62	Apella, Néstor	Marlo Puidain	Ford	Lobos	102	Balda, José	Marcelo Zabala	Torino	Cachari
63	Muñiz, Rubén	Oscar Muñoz	Chev.	La Plata	103	Urruti, Federico		Dodge	Capital
64	Espinosa, Francisco	Daniel Alegre	Ford	Chacabuco	106	Blanco, Rubén	Horacio Clark	Chev.	
65	De Quesada	Carlos D'Urso	Ford	La Lucila	107	Gallo, José	Roque Fernández	Torino	
66	Carelli, Manuel	Christina Hansen	Torino	La Dulce	111	Vicente Hugo	Hugo Dialeva	Dodge	
67	Loloco, Marcos	Rodolfo Villani	Dodge	Temperley	116	Carullo, Rafael	Marcelo Sperenza	Torino	
68	Cosma, Jorge	Rodolfo Cosma	Dodge	V. Ballester	117	Altuna, Francisco	Luis Villabrille	Dodge	
69	Navarro Ocampo F	Francosco Stefich	Torino	San Isidro	121	Atauri, Miguel	Manuel Alvarez	Chev.	Dolores
70	Bravi, Enrique		Ford	Tigre	123	Hernández, Luis	Marcelo Labollita	Chev.	Mar del Plata
71	Reynoso, Jorge	Jorge Claponni	Dodge	Necochea	126	Piñanelli, Alberto	Jorge Piñanelli	Ford	
72	Oyanart, Jorge	Rubén Calamara	Ford	Pilar	134	Banfi, Roberto	César Petrocco	Chev.	M. Alfonso
73	Fuente, Néstor	Hugo Parentini	Dodge	V. Insuperable.	135	Fernandez, Roberto	Omar Pizzi	Ford	
74	Rodríguez, Raúl O.	Ramón Illescas	Chev.	S.A. Areco	138	Viglianco, Romel	Ruben Dante	Chev.	Ucacha
75	Serrano, Mario	Abel Famá	Chev.	Nocochea	140	Degllantoni, Gustavo	Juan Dancha	Ford	Ramallo
76	Firpo, Clemar	Néstor Taus	Dodge	La Plata	142	Galan, Sergio	Sergio Marsiletti	Chev.	Chacabuco
77	Palazzo, Carmelop	Hugo Cuello	Ford	Munro	143	Lopez Juan C.	Garritano Luis	Dodge	La Plata
78	Polanco, Jorge	Eduardo Piro	Dodge	Capital	144	Marques, Orlando	Daniel Braga	Dodge	Marcos Paz
79	Segad, Mario	Carlos Segad	Chev.	Capital	146	Pötetti, Raúl	Carlos Pötetti	Dodge	9 de Julio
80	Traverso, Juan M.	Jorge Moyano	Ford	Ramallo	149	Finocchio, Luis	Eduardo Finocchio	Torino	G. Pirán
81	Pedernera, Carlos	Germán Conti	Ford	Florida	151	Franco, Oscar M.	Hugo Piccone	Torino	Azul
82	Dotta, Roberto		Dodge	Navarro	152	Paolucci, José	Francisco Carusso	Dodge	C. Casares
83	Bianchi, Juan	AntonioDonatti	Chev.	Sulpacha					

Esta semana en

# ANTEOJITO

**FORMIDABLE CAJA FUERTE  
DENTRO DE ELLA HALLARAS  
UNA GRATA SORPRESA,  
¡DESCUBRELA!**

## Además:

- Manual del Ciudadano.
- Materia orgánica e inorgánica.
- Oceanía.
- Historia Argentina.
- Cómo trabaja el agua.
- Ecología Argentina.
- Jardín de Infantes.
- La célula.

Recortable para armar  
EL DESCUBRIMIENTO  
DE AMERICA.





# UN "CHICHE" CON HISTORIA GRANDE

(y muy cerca del auto ideal)

Hace unos cuantos años, casi veinte, nuestra colega madrina, la vieja revista mensual "Parabrisas", lanzó una serie de artículos consagrados a lo que sería "el auto ideal" para el usuario de todos los días. Según las interpretaciones personales de Ronnie Hansen, Willy Martire y Emilio del Valle que se libraban a dicho ejercicio de subjetividad, surgieron una suerte de prototipos "ideales" en una época donde el automovilista argentino de todos los días consideraba todavía a la rús-

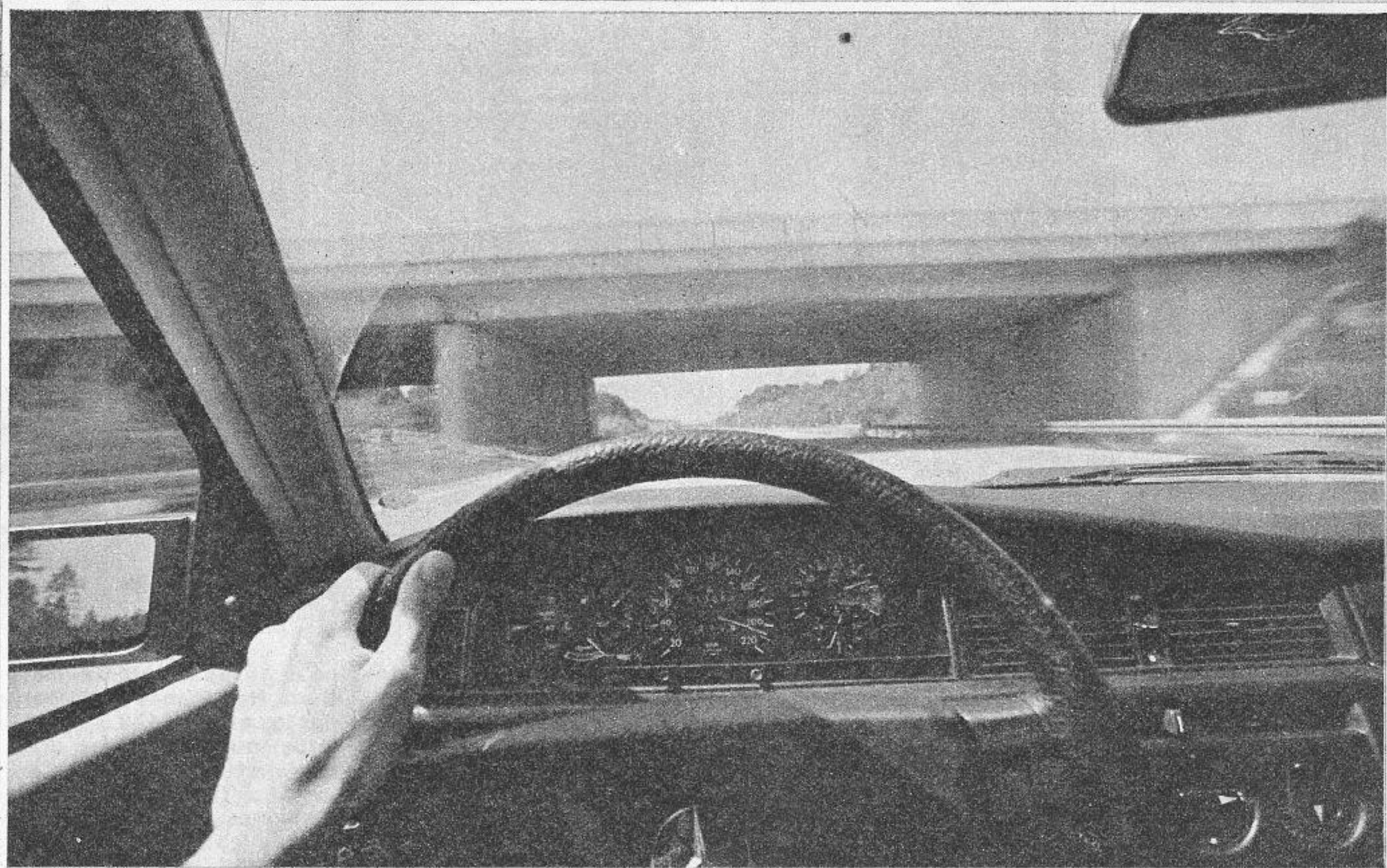
tica Estanciera IKA como una magnífica alternativa de uso ciudadano (cuando en realidad era nacida para el campo) aunque gastara un litro de nafta cada cinco kilómetros, y en tiempos en que los recién aparecidos Ford Falcon y Chevrolet 400 eran llamados "los compactos" con lo cual se los trataba un poco despreciativamente de autitos chicos.

Adelantándose entonces a su tiempo —cuando nadie sospechaba tampoco que habría una vez una crisis de la energía— esa serie de

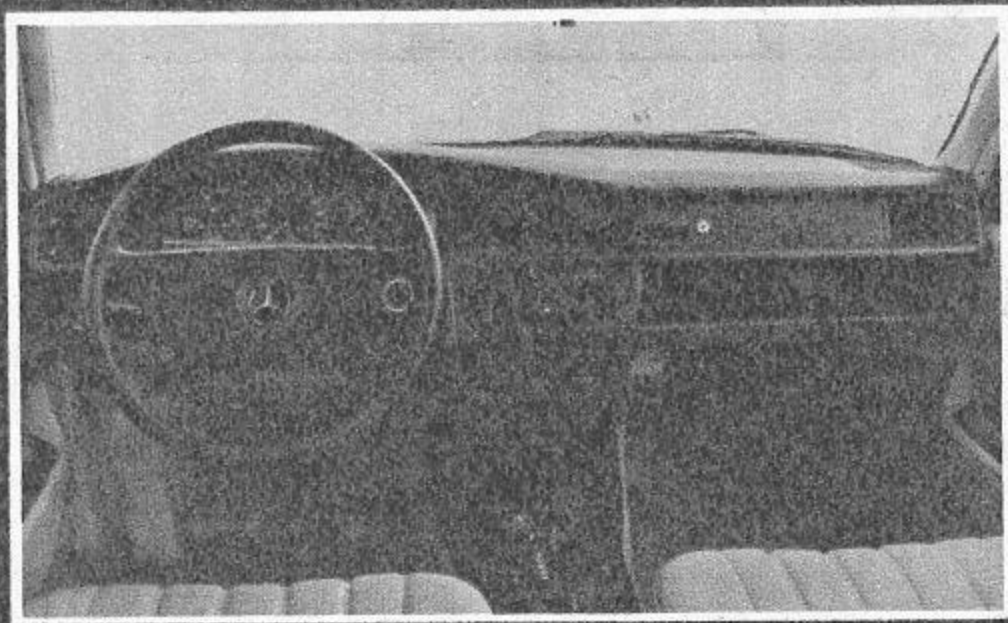
ejercicios estilístico-técnicos resultó en una especie de auto ideal de aspecto convencional pero con buena aerodinámica, suspensiones independientes, frenos a discos, caja de cuatro o cinco marchas o eventualmente automática y motor de unos 2.000 cm cúbicos de cilindrada considerados como más que suficientes para cualquier requerimiento urbano o rutero.

Veinte años más tarde, hemos andado justamente en uno de esos autos ideales que poco a poco se van

transformando en la norma habitual en materia de transporte personal. Hicimos 5.000 kilómetros por caminos de Alemania, Austria, Suiza y Francia en un auto que tiene 1997 cm<sup>3</sup> de cilindrada, caja de cuatro, cinco o automática según la versión, suspensiones independientes en las cuatro ruedas, frenos de disco en las cuatro ruedas, tracción convencional, capaz de llegar a los 200 km/h de velocidad máxima (¿alguien necesita más?) y cuya economía es sorprendente gracias a la inyección



Arriba izquierda: Racional diseño del tablero y ubicación de los diferentes comandos. La lectura de los instrumentos resulta clara y precisa. Centro: También en las "lazas" se aprecia el estudiado e inmejorable styling de Mercedes. Derecha: Vista general del motor con generosa preponderancia del filtro de aire. Abajo: Vista de perfil del 190-E los comentarios huelgan...



electrónica, porque a 130 km/h sostenidos recorre casi 13 kilómetros por litro de nafta, o sea 260 km con 20 para expresarnos en la vieja medida criolla.

El auto utilizado era el nuevo Mercedes Benz 190 E (E por "electronic" aludien-

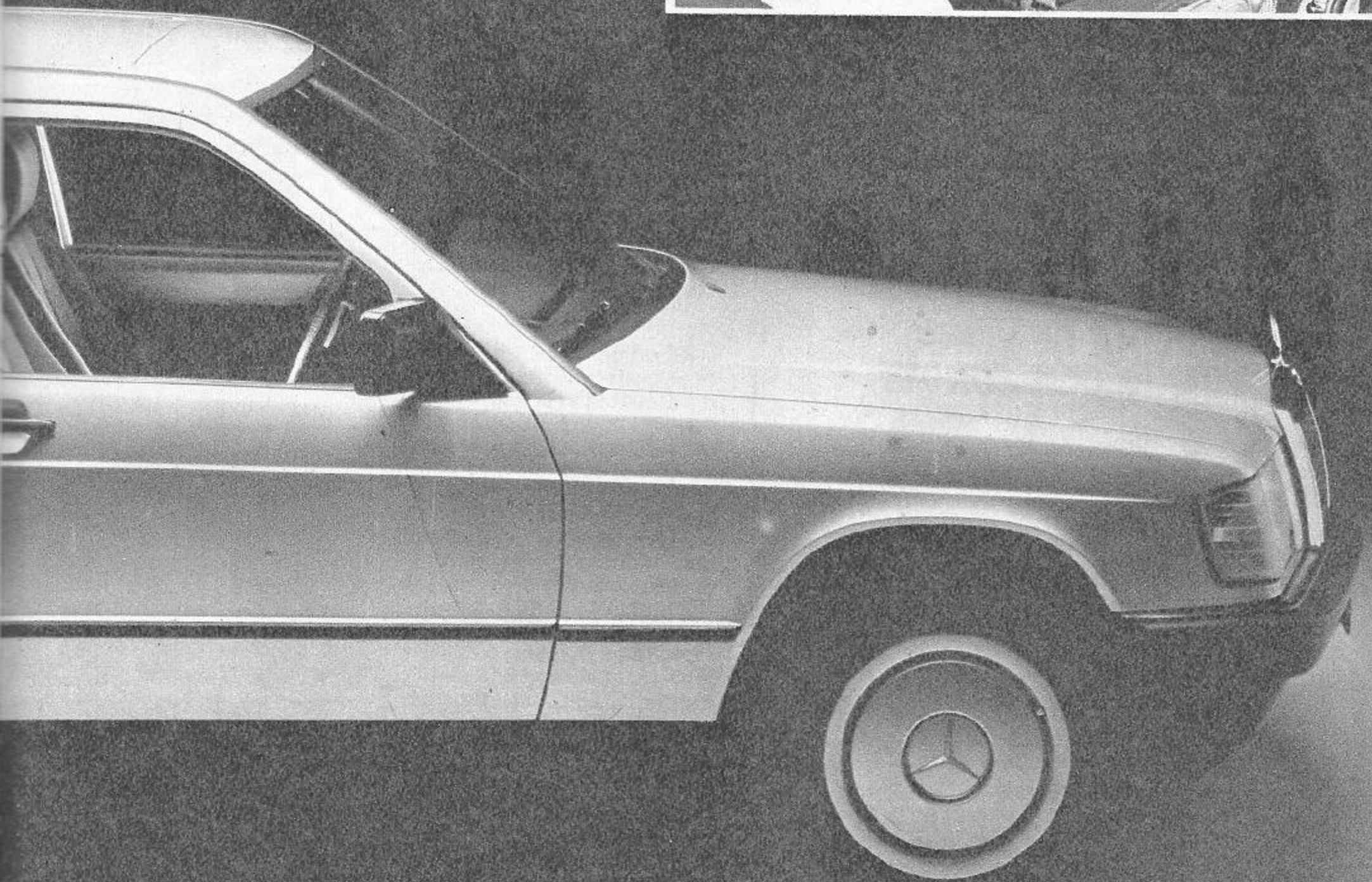
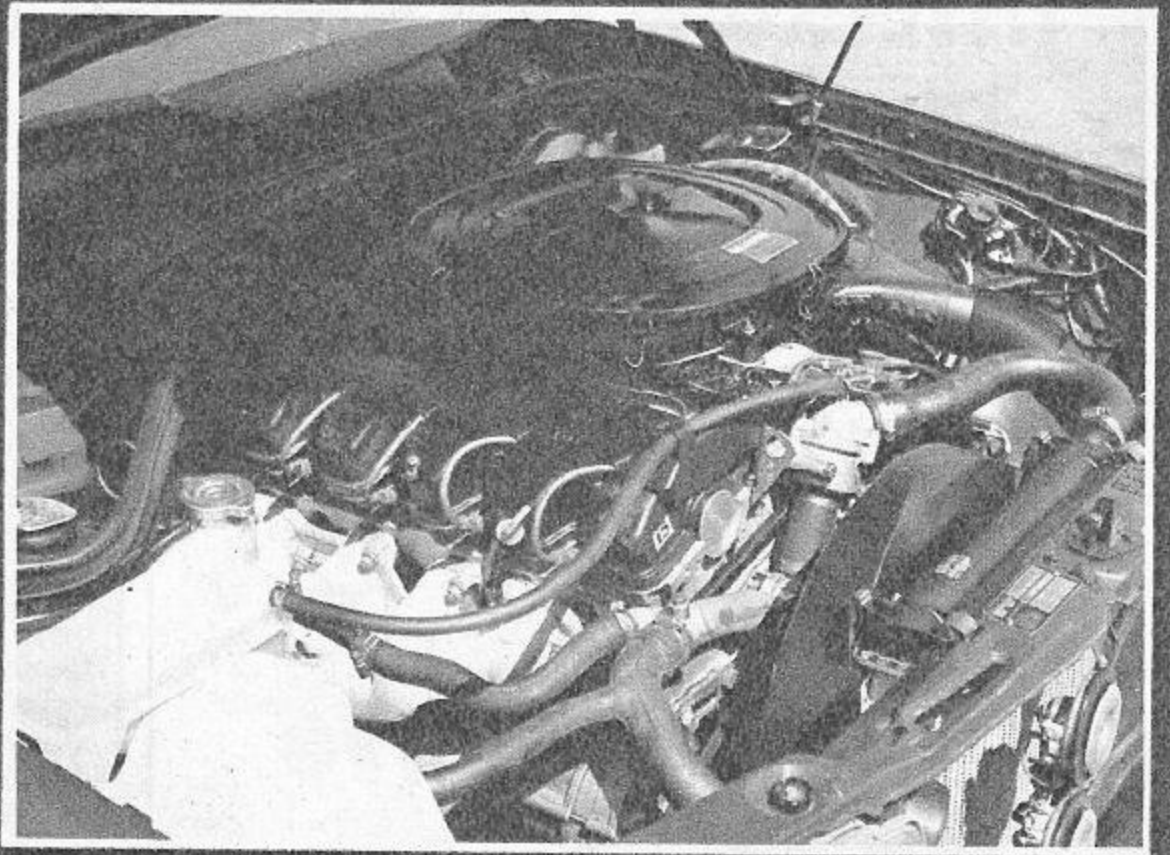
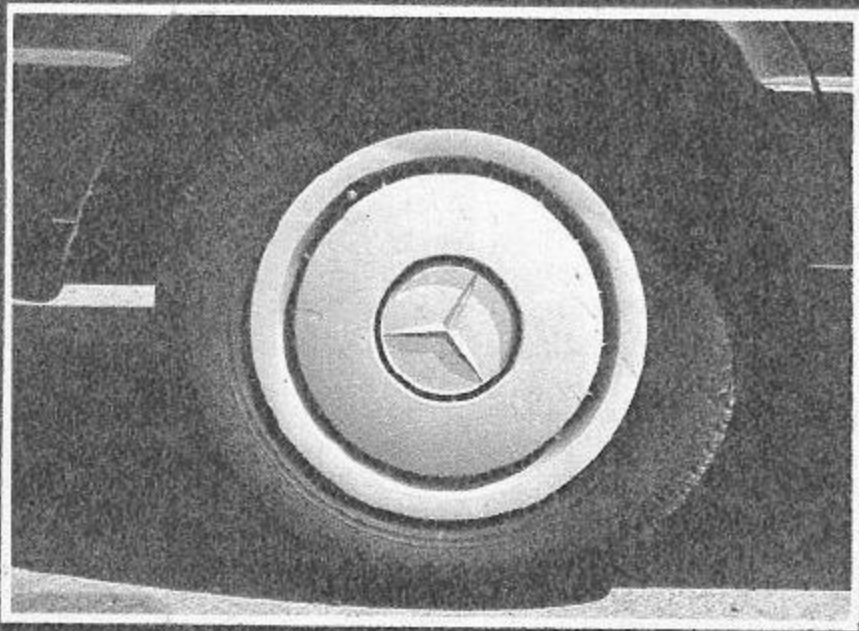
do a la versión inyección electrónica) cedido por el departamento de prensa de la fábrica alemana en ocasión de los recientes GP de F.1 de Alemania y Austria; uno de los autos más esperados de la industria mundial en los últimos tiempos y

cuya carrera en el mercado europeo acaba de comenzar con innegable expectativa por parte de todo el ámbito automovilístico internacional.

#### **EL MERCEDES "CHICO"**

Proponer un auto chico

no es novedad para Daimler-Benz. No hay más que recordar los eternos 170 D (gasoleros) que llegaron en gran cantidad a la Argentina en los años '52-'53 y luego las versiones más evolucionadas de los 180 a nafta o gas oil. Pero a medida que la



casa alemana fue obteniendo un éxito sin precedentes en el sector de los autos de gran prestigio, cada vez los Mercedes se fueron transformando en coches más grandes y más lujosos para concentrarse por fin en la producción de autos de ele-

vado precio, tecnología de avanzada y presentación conservadora, impecable cocktail apreciado en el mundo entero.

Curiosamente además, cuando se produjo la crisis del petróleo mundial (y por lo tanto crisis económica)

una de las empresas automotrices menos afectada fue la propia Daimler-Benz. Puesto que su clientela básica es el sector de grandes recursos, el impacto de la crisis era allí menor mientras que por otra parte los nuevos millonarios del pe-

tróleo se transformaron a su vez en clientes preferenciales de la famosa estrella de tres puntas.

Pero el impacto de la crisis hizo necesario por fin pensar en un auto de tamaño más reducido para la producción de la fábrica de

**¡ATENCIÓN CHICAS!**

# ANTENA

**la sigue pegando con**

# MEDUPO

Esta semana trae  
**EL AUTOADHESIVO**



**DE  
"JOHNNY"**

Otra magnífica calcomanía, a todo color, con la imagen de uno de los integrantes más admirados del grupo juvenil del momento.

**ADEMAS, EN ESTE NUMERO:**

**¡Pobre Rainiero!**

**CAROLINA SE VENGO  
Y VOLVIO CON JUNOT.**



¿Qué tiene que ver el encuentro con la canonización de Grace?

**¡Primicia exclusiva!**

**EL LIBRO DEL SEXO TOTAL.**

Todo sobre el máximo best-seller en EE.UU.

**¡Sensacional!**

**HOROSCOPO 1984**

**PARA GANAR EN EL AMOR.**

Lo que usted y su pareja estaban necesitando.

**Disfrute este nuevo número de**

# ANTENA

CON TODO

**La revista más lujosa en su tipo.**

Stuttgart mientras que por otro lado el impresionante éxito de los BMW más chicos —la difundida serie 3, o sea los 316, 318, 320 y 323— terminó por convencer a los directivos de Daimler-Benz sobre lo oportuno de volver a producir un auto que resulta chico para las normas Mercedes Benz.

El resultado es el 190, un cuatro puertas inconfundiblemente Mercedes en su línea general, aspecto clásico (aunque con una cola alta poco feliz), aerodinámica bien cuidada ( $C_x = 0,33$ ) y tecnología de alto nivel en todos los detalles. Precio alto también, característico de un Mercedes Benz ya que el 190 más barato no baja de unos 13.000 dólares en el mercado europeo, lo cual está lejos de constituir una bagatela. Pero lo avanzado cuesta caro en todos lados y la vara de medida debe colocarse entonces en la relación que puede existir entre el precio de venta y lo que ese auto ofrece para quien se sienta al volante.

## EN LAS RUTAS

El primer detalle evidente es el confort de marcha, perfectamente fiel al estilo Mercedes aunque el auto sea considerablemente más chico que el resto de sus congéneres (15 cm más corto que el Mercedes 200, que era previamente el modelo más reducido de la marca), más corto entre ejes y naturalmente use gomas más angostas. Pero el silencio de marcha es cercano a la perfección, la suspensión es sumamente eficaz porque combina adecuadamente lo mullido con lo firme para no sentir que el auto es un flan, y la dirección motriz progresiva, clásica de los Mercedes (que actúa disminuyendo la acción motriz a medida que el auto va más rápido, para tener siempre la sensación propia del camino y donde ya no es necesaria la asistencia motriz), se combina idealmente con el sistema antibloqueo de los frenos, como para que uno pierda el control del auto sólo si comete realmente una brutalidad conductiva demasiado gruesa.

El ámbito natural del Mercedes "chico" son las



impecables autopistas alemanas. Es realmente destacable notar cómo ha sido condicionada la calidad de la producción alemana en función de las autopistas que cruzan todo el país, y de la inexistencia de velocidades límites, todo lo cual determina un comportamiento velocísimo por parte del automovilista medio alemán. Todo el mundo anda a 140-150 km/h como cosa común y abundan los que pasan al lado como trombas en Porsche, Mercedes o BMW superando alegremente los 200 km/h.

El 190 no llega a los 200.



*La depurada parte frontal no altera la clásica diagramación de Mercedes Benz. En la ventana, tres calcomanías de Corsa marcan la altura ideal —según nuestro criterio— de una cola demasiado alta.*



### Características técnicas

**MOTOR:** 4 cilindros en línea, árbol de levas a la cabeza, válvulas en V  
**Cilindrada:** 1997 cm<sup>3</sup>  
**Potencia:** 122 HP (DIN) a 5.100 rev/min  
**Régimen máximo:** 6.000 rev/min  
**Diámetro/carrera:** 89 mm x 80,25 mm  
**Relación de compresión:** 9,0:1

#### CHASIS Y CARROCERÍA

**Suspensión delantera:** independiente, resortes helicoidales montados sobre brazos transversales triangulares

**Suspensión trasera:** independiente, cinco brazos de vinculación al chasis, resortes helicoidales, barra antirrolido

**Largo total:** 4,42 m  
**Ancho máximo:** 1,67 m  
**Altura máxima:** 1,38 m

**Distancia entre ejes:** 2,66 m

**Peso:** 1.100 kg  
**Neomáticos:** 175/70 x 14  
**Velocidad máxima:** 195 km/h  
**Aceleración:** 0 a 100 km/h en 10,5 segundos

Los supera en el marcador, que nos llegó a pisar la marca de los 210 en un tramo entre Munich y Stuttgart, pero que en rigor eran unos 197 reales según el cronómetro que no falla. Pero esas cifras son más que suficientes para viajar en cualquier parte y en realidad lo que suena más lógico es circular descansadamente a unos 140 de cruce, con cansancio casi nulo (a excepción de un acelerador demasiado duro, quizá porque el auto era muy nuevo) y un notable rendimiento energético.

Las cosas son un poco menos gratas en los peque-

ños caminos de montaña como los que abundan en Austria rumbo al circuito de Zeltweg. El Mercedes 190 es uno o dos escalones menos deportivo que el BMW al que desafía en el mercado, y la opción definida en las suspensiones es la gran responsable de dos estilos que difieren, puesto que apuntan a clientelas ligeramente diferentes.

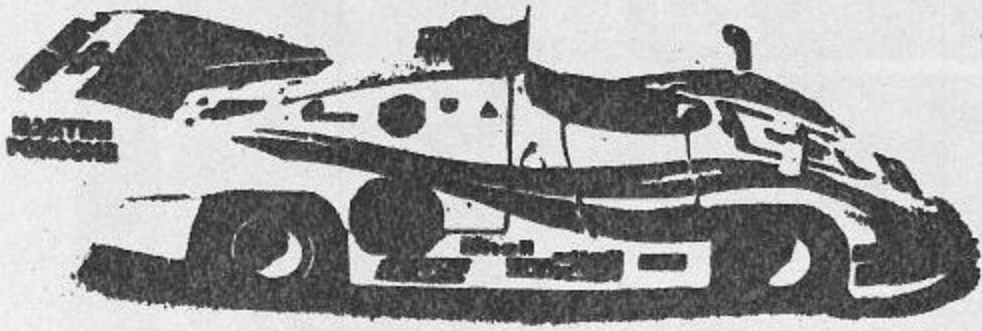
Pero Mercedes Benz piensa colmar esa brecha a la brevedad. En los próximos días, en el salón del automóvil de Frankfurt, sale a la venta la versión deportiva del 190 E, una carrocería

dotada de mejoras aerodinámicas para alta velocidad, un motor de 2,3 litros con cuatro válvulas por cilindro, 185 HP (DIN) y 240 km/h de velocidad máxima, además de suspensiones mucho más rígidas y aptas para la conducción nerviosa.

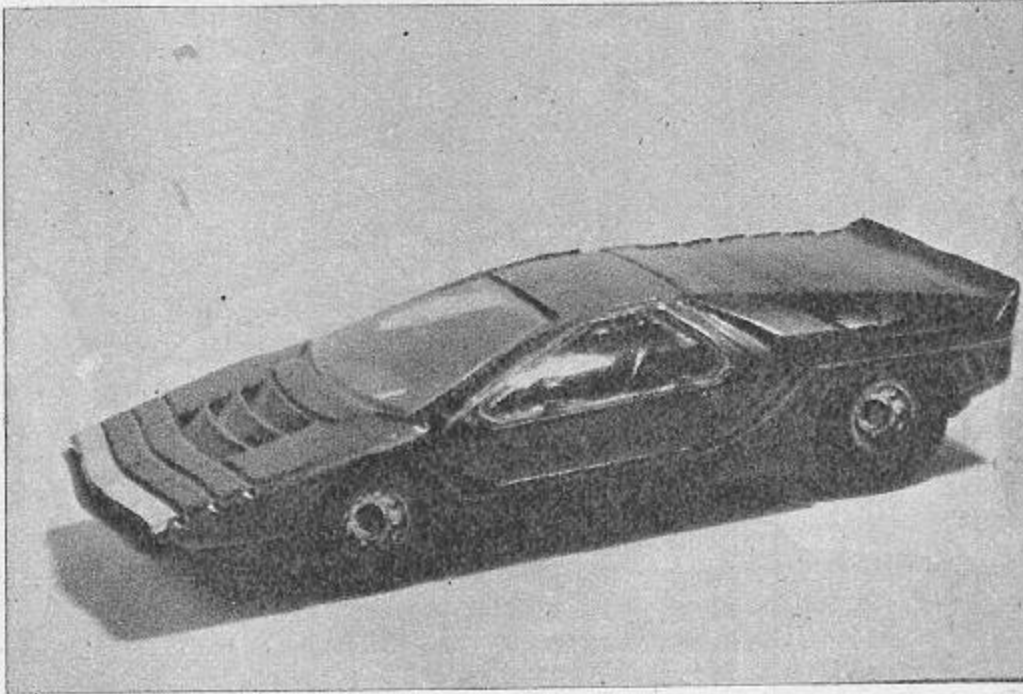
Por su lado, BMW también contraatacará apuntando a la versión tranquila del 190: en poco tiempo más sale también a la calle el BMW serie 3 en versión cuatro puertas, desconocida hasta ahora, con lo cual la batalla entre las dos grandes marcas alcanzará su punto culminante.

Sea como sea, se trata siempre de autos de dos litros, aspecto y tracción convencional, pero tecnología de alto vuelo para convencer al cliente que sabe lo que quiere al volante. Una suerte de auto ideal de los años '80, como los que "Parabrisas" planteaba en los '60.

Texto y fotos: Germán Sopena



## AUTOMODELISMO



Evidentemente, el Alfa Romeo Carabo fue, junto con el "Módulo" de Pininfarina, uno de los autos más conocidos de los "Salones del automóvil" de principios de la década del '70. Era un buen motivo para realizarlo en escala.

Hasta el año 1968, la palabra "carabo" sólo significaba para los Italianos (según reza el diccionario) "insecto coleóptero de alas verdes con hermosos reflejos metálicos en su caparazón; muy usado en Egipto para decorar los amuletos".

El Show del Automóvil de París cambió este significado y, de pronto, sorprendidos Italianos que nunca escucharon hablar de Nefertiti, comenzaron a tener idea de lo que "Carabo" significaba.

El Carabo fue realizado por una firma carrocera de Turín liderada por un talentoso personaje llamado Nuccio Bertone. Este realizó miles de trabajos excelentes, pero su inclinación al "Styling" automovilístico no es casualidad. Como él mismo dice: "Ocurre que justo tuve al padre que tenía que

tocarme". Evidentemente, Nuccio está en lo correcto al realizar estas manifestaciones. Su padre, Giovanni Bertone, realizaba dibujos de carrozas de caballos, pero un día se le ocurrió diseñar un auto y (de caradura nomás) en 1921 preguntó a S.P.A. de Turín si habría alguna posibilidad. Se le asignó un chasis SPA 9000 y parece que Giovanni era bueno para esto ya que tuvo encargos de Ceirano, F.A.S.T., Fiat, S.C.A.T., Itala y otros.

Pero a la prosperidad de los años veinte siguió la depresión de los años treinta y Nuccio, hijo de Giovanni, dejó el colegio (tenía 20 años) y se dedicó a vender los autos de su padre. Así Nuccio nació entre diseños y dibujos, llegando en 1950 a gerente de Carrozzeria Bertone.

# EL "CARABO", UN



Pero el real suceso de Bertone llegó en 1953 cuando el prototipo del Alfa Romeo Giulietta fue completado, realizándose 40.000 de estos autos. Luego llegaron otros éxitos como el recordado Corvair "Testudo", el Alfa Romeo "Canguro", el Bat, etc. Ya en 1961 se producían 10.000 unidades al año.

Pero ningún auto fuera de serie que saliera del atelier de Bertone tuvo tanta difusión como el "Carabo". Para realizarlo se tomó como base el chasis del Alfa P-33 Strada, utilizándose un motor de 1995 cm<sup>3</sup> V-8 con una velocidad máxima de 160 millas por hora. El Carabo fue desarrollado rápidamente en el Estudio Experimental y de Styling de Bertone. Además se construyó y completó en 10 semanas desde que el chasis

Alfa Romeo fue recibido. Para Nuccio Bertone, un auto debe ser "un grupo de sensaciones, de las cuales la primera debe ser su forma o aspecto. Si en un auto nuevo no me sorprende su forma, seguramente que no le irá bien". Pero parece que el Carabo fue una buena sorpresa "en su aspecto", a juzgar por el éxito que tuvo en todos los salones del automóvil donde se presentó en 1968 y 1969.

Este éxito fue seguramente el que llevó a la fábrica de autos en miniatura Solido a lanzar en mayo de 1969 la réplica de este auto. Es bueno recordar que estábamos en uno de los mejores años que tuvo Solido en cuanto a calidad. Las líneas de la carrocería son perfectas, rubro en que Solido nunca fallaba (salvo en un Citroën CX 2200 y los

parantes del Renault 12 Break).

Lo notable en esta miniatura es el sistema de apertura de puertas, idéntico al verdadero. Las puertas se desplazan en forma vertical, sin salir de la línea lateral de la carrocería y así se abren en la miniatura.

También está muy lograda la tonalidad de los vidrios, con una transparencia rosado-naranja bastante llamativa. Por supuesto que las llantas también son una réplica exacta, dando una idea muy acabada de "réplica" y no de "juguete".

El resto de la miniatura —líneas de decoración, molduras— es perfecto y si hay detalles que no están, es simplemente porque resulta imposible realizarlos en escala 1/43.

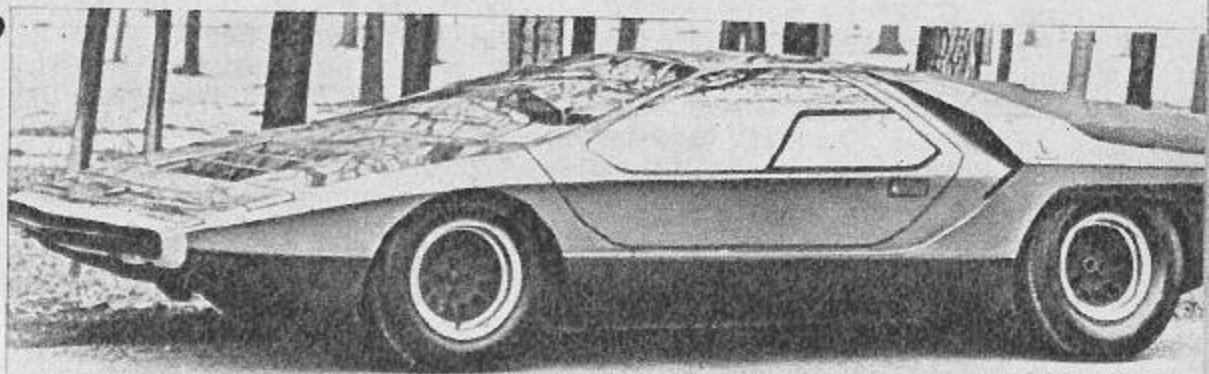
Volviendo al auto verdadero, éste fue el primero en utilizar

un nuevo tipo de fibra de vidrio construida en Bélgica por Glaverbel, llamada VHR ("verre à haute résistance"), mucho más liviana y resistente que la usada hasta ese momento. Además, el Carabo dispone de una banda fluorescente naranja en el capot y verde en el paño vertical trasero, ambas como medida de seguridad pues reflejan la luz de otros autos en forma muy intensa, pudiéndose verlo aun en condiciones climáticas bastante adversas. Estas bandas también las tiene la miniatura, aunque es bastante difícil que llueva torrencialmente dentro de una vitrina.

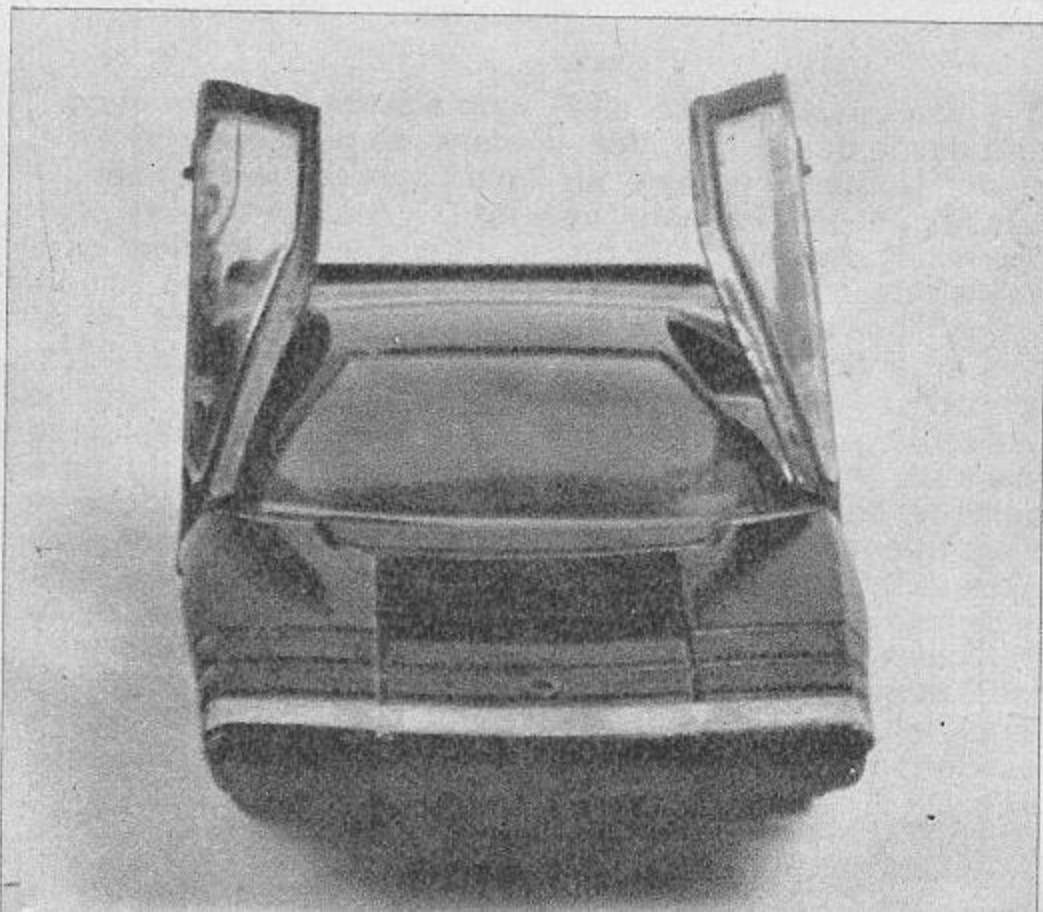
Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

# INSECTO DE AVANZADA

No vamos a venir con la pregunta: "¿cuál es el verdadero?" porque no es para tanto; pero de que la miniatura del Alfa Carabo de Solido es fiel, no hay duda.



Como podemos apreciar, el sistema de apertura de puertas (muy particular) también fue reproducido en escala, dándole aún más fidelidad.



De cualquier ángulo de donde se lo mire, la miniatura realizada por Solido es una réplica perfecta si nos atenemos a las posibilidades de reproducción que da la escala 1/43.

# Mas Mas

fotos analisis-notas

# RALLY Vuelta del Noroeste

**Volvamos sobre nuestros pasos para ver algunas de las fotos que quedaron "colgadas" del CORSA anterior y reflexionemos un poco sobre este rally y cómo influyó su organización en el contexto del campeonato**

*Ultima etapa. Control de llegada del P.C. 11 en Santa Catalina. Del Buono está abriendo la puerta para entregar su carnet de ruta, en el cual se coloca la hora de llegada. Hasta ahí todo bien. Sin embargo no es así. La pancarta que se encuentra en primer plano indica el lugar de bajada de bandera, donde los autos pasan a toda velocidad. Luego de que el "Bicho" les dijo, la pusieron en el lugar correcto. Unos trescientos metros más atrás...*

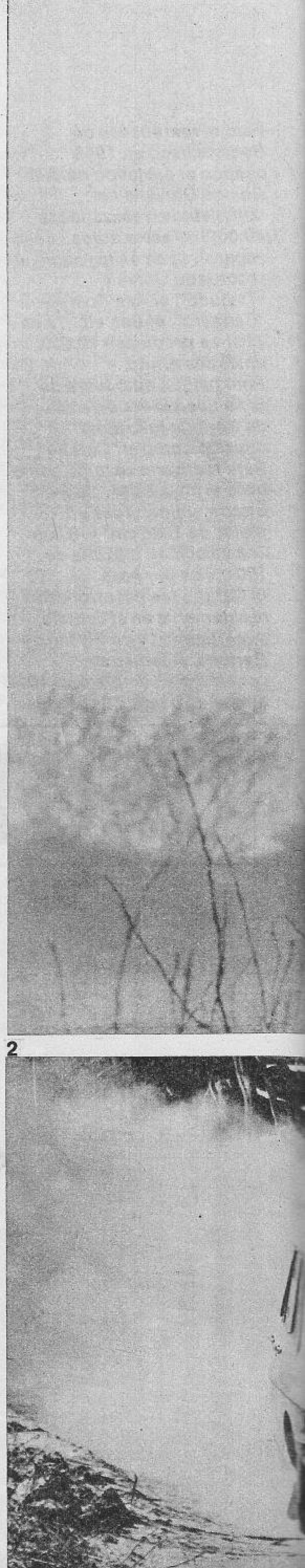
*Mario Stillo cumplió una labor excelente en su retorno luego del Gran Premio del '81. Junto a él corrió su hermano Daniel, quien hasta ahora "navegaba" a Soto. El motor del R-12 era "Powered by Berta" y el auto armado por los Batelli con tecnología de Santa Isabel. Formó equipo con Torras y Celis, quienes fueron sus rivales más encendados.*

*El barilochense Jorge Ezquerro detenido en Jujuy luego del PC entre La Caldera y El Carmen. Una paleta de ventilador se soltó e hizo un estropicio. Finalmente abandonó. De ahora en más dejará el auto en Córdoba para que lo arme un mecánico en las horas libres que le deje el equipo oficial.*

**Y**a han pasado largos diez días desde que la 15ta. Vuelta del Noroeste terminó en San Miguel de Tucumán y es casi obligatorio intentar un análisis de lo sucedido sobre los caminos de cinco provincias argentinas. Más allá de las críticas sencillas, a las cuales la Asociación Tucumana de Automóviles Standard se ha mostrado como blanco perfecto, es imprescindible señalar varios ítem que hacen no sólo a este rally en particular sino a la actividad toda, puesto que una competencia de esta naturaleza no puede tomarse como un he-

cho aislado sino, por el contrario, se debe inscribir en el marco de referencia adecuado. Cada rally implica para los pilotos un gasto importante, y en el caso de la mayoría de los particulares, la posibilidad de largarlo raya en la proeza. El esfuerzo es muy grande como para que sea dejado de lado en el momento de diagramar cada competencia. Como decimos desde hace tiempo (y recalcamos en el CORSA anterior) el haberse escapado del esquema "trébol" fue un error a todas luces garrafal

desde el punto de vista deportivo. Trasladar la cabecera de un rally implica multiplicar los inconvenientes obligando así a cada participante a disponer de más auxilios, mecánicos, nafta, tiempo y tantas otras cosas. Germani, que competía con uno de los escasos Peugeot 504 vistos por el Norte, nos decía: "Si quisiera tener un auxilio en cada lugar que necesito, debería contar con siete vehículos. No menos. Y como te darás cuenta, eso es absoluta y totalmente imposible. En Córdoba tenía dos y era suficiente... No sé por

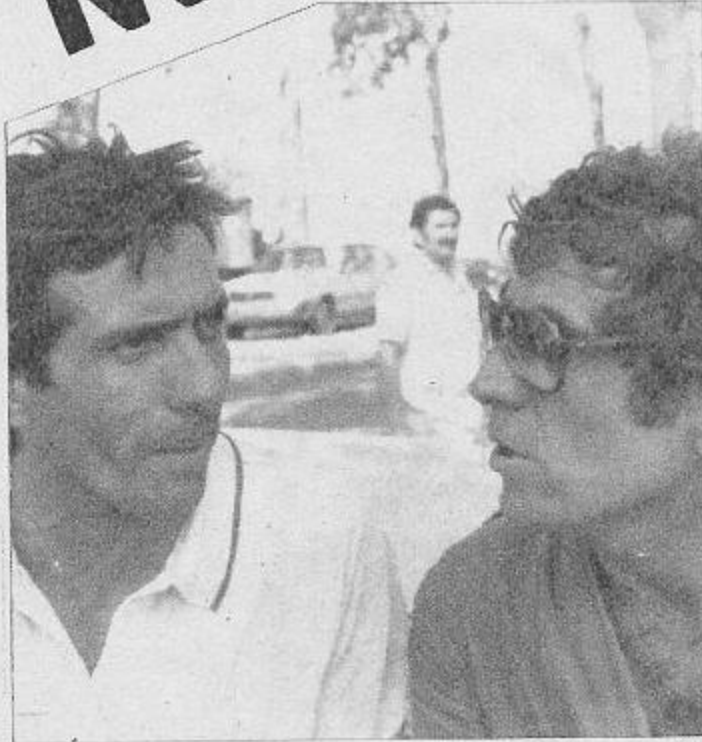






3





8



6

## 24 HORAS DE RALLY

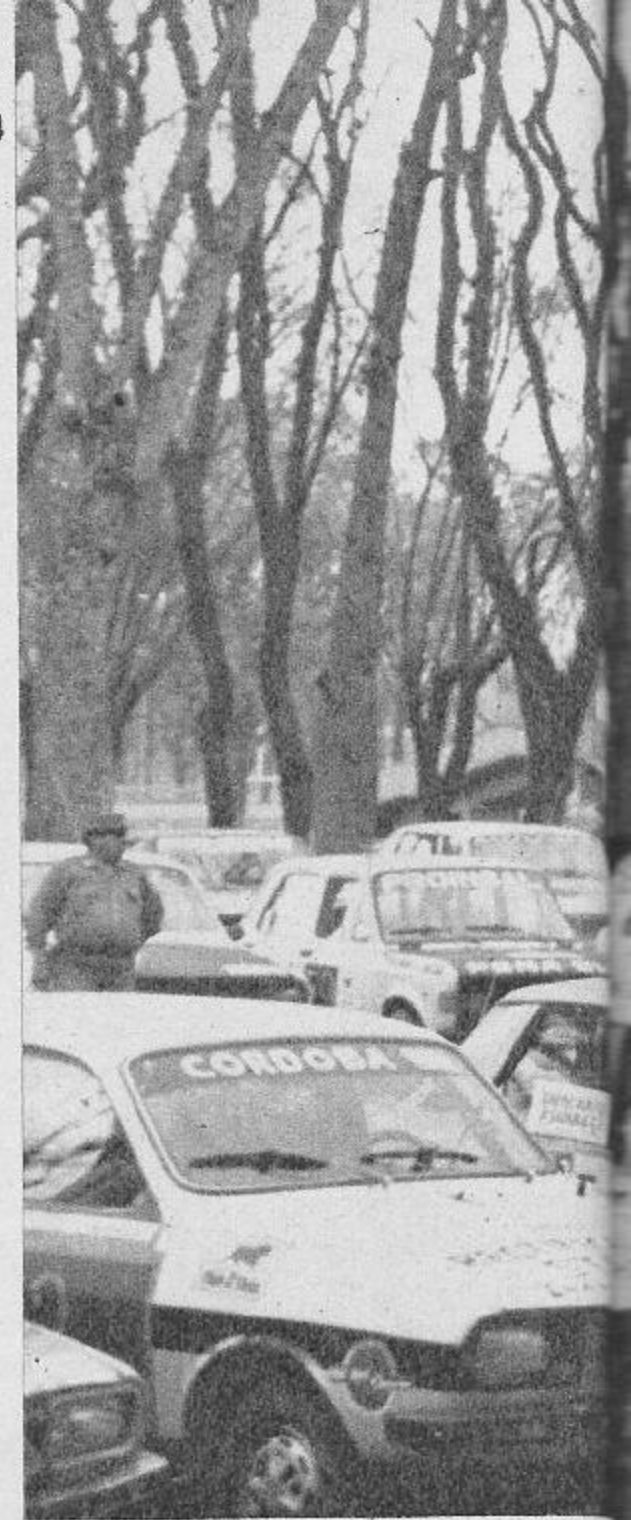
Los cálculos de la 15ª Vuelta del Noroeste estuvieron en manos de varios integrantes de la *Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally*, quienes intentaron poner algo de orden en la caótica y escasa información que se recibía. Como las comunicaciones radiales eran inexistentes, los Sres. Avaro, Darsie, Barabaglio, Basile y Giambroini debían esperar a recibir todos los carnés de ruta de cada tripulación para ordenar así las clasificaciones al final de cada etapa. Además de su función específica, anunciaron que en la primera o segunda semana de noviembre se realizarán las "24 Horas de Rally" en las sierras de Córdoba, que se largarán el sábado a las 10 desde la ciudad de Córdoba para finalizar a las 10.36 del domingo en Tanti. Serán 11 pruebas de Clasificación. 1) San Nicolás-Yocsina (Reagrupamiento en Tanti, a las 14.20), 2) Molinari-Va. De Soto, 3) La Higuera-Piedras Anchas, 4) Ambul; San Lorenzo (Reagrupamiento en Va. Dolores, a las 23), 5) Sarmiento-El Faro, 6) La Higuera-Piedras Anchas II, 7) La Higuera-El Durazno (Reagrupamiento en Tanti, a las 7.40), 8) Va. García-Carlos Paz, 9) Cosquín-Tanti, 10) Va. García-Carlos Paz II, y 11) Cosquín-Tanti II. De esta forma, será el tercer rally del año organizado por ACRYR, un verdadero ejemplo.

*qué aquí no se pensó más en los particulares...* Y sus palabras pueden adjudicarse a cualquiera de los setenta pilotos (y navegantes) que largaron en Tucumán.

Además, cada organizador debe considerar también que un error de criterio afecta a la actividad en su conjunto. La escasa difusión que la competencia tuvo en la misma zona, fue alarmante. Parques cerrados, largadas y llegadas, la concentración de la actividad en general

estaba centrada en lugares que no facilitaban el acceso del público, o que al menos no lo fomentaban. En la mayoría de las ciudades, la plaza principal es *EL* lugar de reunión. En Tucumán los Datsun se exhibieron frente a la casa de gobierno pocas semanas atrás. ¿Por qué no se hizo lo mismo con los autos de rally? ¿Ni en Salta? ¿Ni en las Termas de Río Hondo? ¿Por qué en cada una de esas ciudades la carrera pasó casi desapercibi-

4  
 Parque Cerrado antes de la primera etapa. En la foto, la mitad de los autos que largaron, setenta y uno. En primer plano las máquinas de Marassa, Siragusa y Salim.



7

"Lelo" Alonso conversando con Eduardo Chievarolle en el Parque Cerrado final en Tucumán. Aquél corrió con un Fiat 128 (utilizado por Rales durante 1977 y 1978) reapareciendo en buena forma. Este, aún puntero del campeonato de la clase dos, sufrió a lo largo del rally con otro 128 que da sus últimos estertores. No sería extraño que apareciera pronto con otro R-12.

El ganador de la clase menor, la 1, el cordobés Salazar. Increíblemente, pudo largar la segunda etapa "por las dudas" debido a que en la planilla de tiempos oficial al cabo de la primera no figuraba. E iba ganando su división...

Rubén Del Campo pasando por La Caldera luego de pagarse debido a que un auto particular circulaba en ese tramo de velocidad —supuestamente cerrado al público— en sentido contrario al de la carrera. ¡De locos!

da? Y hay más preguntas: ¿Por qué diez días antes no estaba la hoja de ruta, disponible? Podríamos seguir. Pero no vale la pena.

Tampoco puede justificarse la falta de elementos, responsabilizando al Automóvil Club Argentino, el cual, si bien tiene como una de sus funciones principales la promoción del automovilismo deportivo, no tiene por qué (o no puede) hacerse cargo de los aspectos principales de toda competencia.





5



Se llama Alejandra y estaba en el parque cerrado de Tucumán. No sabemos nada más. Estuvo un rato, subió a una moto y se fue...

Luego de la superpiña que se pegaron mientras bajaron la Cuesta del Portezuelo debido a una maza, Gabriel Rales-Rubén Quiroz lograron terminar la Vuelta. "Una vez que terminamos de dar tumbos, llegamos al auxilio e hicimos el último prime a fondo-fondo. Total, no había nada que perder" decía "Satanás" en Tucumán.



Fuimos, somos y seremos los primeros en mostrar las falencias del A.C.A., pero en este caso no puede atribuírsele la falta de comunicaciones en la Vuelta del Noroeste, ni la de las pancartas, ni los errores en los controles de ruta, ni los autos particulares en el camino, ni la escasa difusión, ni la diagramación de la prueba. Llame-mos al pan, pan y al vino, vino. Pero no generalicemos. Eso sí: próximamente deberán multiplicarse los cuidados previos para adjudicar cada rally. Quizá no sea mala idea que los organizadores nuestren alguna clase de

prueba de suficiencia, respondiendo ante un panel. O algo por el estilo. No puede volver a suceder que la reunión de pilotos previa a la largada no se efectúe porque el comisario deportivo esté indispuerto. En Tucumán quedaron muchas preguntas sin responder antes de la partida. "¿Por qué no se hace?", preguntamos: "¿Para qué —fue la respuesta— si el C.D. está enfermo?" Es hora de acabar con las improvisaciones. El rally no las admite. Le hacen mal, ¿sabe?

Texto y fotos:  
 Eduardo Enrique Neira

## GRACIAS-MERCI- GRAZIE-THANKS-BITTE-OBIGADO

A Renault Argentina y su departamento de Relaciones Públicas que nos ha facilitado para esta Vuelta del Noroeste un simpático y eficiente Renault 6 GTL con el cual recorrimos las cue-stas y montañas de Córdoba, Catamarca, Salta, Jujuy, Tucumán y Santiago (¿?) mientras intentábamos estar en todas partes al

mismo tiempo para mostrarles (y contarles) a ustedes cada prime y cada enlace. Además a Roberto "El Hombrecito", auxilio de Gabriel Rales, que junto con su compañero nos cambió una goma. Así como a Lipinsky (uno de los mecánicos-magos del equipo Renault). Créase o no, el auto lo devolvimos intacto...

## LOS PRIMES

- P.C. 1- Las Mesadas-Amaicha del Valle 90,89 km.**  
 Soto-Del Buono (R-18 GTX) 1h01m04s, Recalde-Christie (R-18 GTX) 1h04m34s, Torrás-Tornquist (R-12 TS) 1h04m35s, Cano-López Osses (R-18 GTX) 1h05m13s, Fenoglio-Rosso (R-18 GTX) 1h05m21s, Rales-Quiroz (R-12 TS) 1h05m28s, Salim Griwieniec (Peugeot 504) Stillo-Stillo (R-12 TS) 1h07m34s, Germani-Palen (Peugeot 504) 1h07m43s, Chazarreta-Medina (R-12 TS) 1h08m26s, Di Vicco-Caamaño (Fiat 128) 1h08m42s, Chiavarolle-López Piccioni (Fiat 128) 1h08m53s, Alonso-Novak (Fiat 128) 1h08m56s, Del Campo-Carbonari (R-12 TS) 1h09m17s, Luna-Silva (R-12 TS) 1h09m23s, Albertengo-Altamirano (R-12 TS) 1h09m36s, Ezquerria-Pellejero (R-12 TS) 1h09m37s, Romero-Soria (R-12 TS) 1h10m20s, Zárate-Valerio (Fiat 125 B), Dagostini-Savio (Fiat 128) 1h11m02s.
- P.C. 2 Quilmes-Cafayate 48,06 km.**  
 Soto 18m41s, Moroni 20m14s, Fenoglio 20m40s, Chiavarolle 21m45s, Torrás 21m52s, Cano 22m02s, Celis 22m11s, Germani 22m35s, Rales 22m37s, Ezquerria 22m57s, Zárate 22m58s.
- P.C. 3 San Carlos-Escalchi 127,06 km.**  
 Soto 1h29m34s, Moroni 1h33m43s, Rales 1h36m39s, Torrás 1h37m09s, Recalde 1h38m08s, Celis 1h38m45s, Stillo 1h39m02s, Fenoglio 1h40m05s, Chazarreta 1h42m09s, Del Campo 1h42m09s.
- P.C. 4 Chachi-Loš Laureles 107,95 km.**  
 Moroni 1h11m16s, Soto 1h13m06s, Torrás 1h14m14s, Recalde 1h15m, Celis 1h15m27s, Stillo 1h16m32s, Albertengo 1h16m54s, Rales 1h17m47s, Luna 1h17m53s, Ezquerria 1h19m03s.
- P.C. 5 La Caldera-El Carmen. 46,17 km.**  
 Soto 35m34s, Moroni 35m37s, Recalde 35m43s, Stillo 36m06s, Rales 36m33s, Celis 36m34s, Torrás 36m34s, Chiavarolle 37m25s, Alonso 37m42s, Fenoglio 38m06s.
- P.C. 6 Río Piedras-El Galpón. 23,45 km.**  
 Recalde 11m04s, Moroni 11m14s, Soto 11m15s, Torrás 12m03s, Fenoglio 12m07s, Stillo 12m10s, Germani 12m16s, Celis 12m24s, Chiavarolle 12m32s, Chazarreta 12m47s.
- P.C. 7 El Galpón-Joaquín V. González. 58,35 km.**  
 Soto 27m22s, Moroni 27m56s, Recalde 28m02s, Stillo 30m, Germani 30m29s, Celis 30m29s, Torrás 30m32s, Salim 30m48s, Fenoglio 31m24s, Alonso 31m54s.
- P.C. 8 El Quebrachal-Nueva Esperanza. 105,91 km.**  
 Recalde 46m42s, Moroni 48m, Soto 49m03s, Celis 50m02s, Fenoglio 50m20s, Stillo 50m21s, Rales 51m36s, Torrás 53m41s, Germani 54m, Luna 54m01s, Alonso 54m06s.
- P.C. 9 Gdo. Piedrabuena-El Charco. 56,13 km.**  
 Recalde 22m33s, Moroni 22m45s, Soto 22m47s, Torrás 23m48s, Stillo 23m50s, Celis 24m10s, Fenoglio 24m33s, Alonso 24m38s, Chiavarolle 24m38s, Germani 24m50s.
- P.C. 10 Gramilla-Vinará 17,60 km.**  
 Anulado por falta de control de largada. Convertido en enlace.
- P.C. 11 La Aguada-Santa Catalina. 76,48 km.**  
 Recalde 37m06s, Moroni 37m33s, Torrás 38m34s, Stillo 39m29s, Soto 39m53s, Fenoglio 40m30s, Celis 40m33s, Rales 41m, Germani 41m41s, Chazarreta 41m55s, Chiavarolle 46m13s.
- P.C. 12 El Vallecito-Anquicilla. 41,68 km.**  
 Recalde 30m29s, Soto 30m37s, Moroni 31m, Stillo 31m01s, Torrás 31m23s, Rales 31m52s, Celis 31m54s, Fenoglio 32m46s, Chiavarolle 33m03s, Chazarreta 33m10s, Alonso 34m35s, Luna 37m57s.
- P.C. 13 Anquicilla-El Portezuelo. 48,92 km.**  
 Recalde 40m23s, Soto 40m38s, Moroni 41m25s, Torrás 41m38s, Stillo 41m41s, Celis 42m07s, Fenoglio 43m07s, Chiavarolle 43m55s, Chazarreta 44m58s, Alonso 45m07s, Luna 47m51s.
- P.C. 14 La Merced-Juan B. Alberdi. 74,64 km.**  
 Recalde 48m08s, Soto 48m27s, Moroni 49m12s, Celis 49m37s, Torrás 50m42s, Fenoglio 51m50s, Rales 52m04s, Chiavarolle 52m41s, Alonso 52m43s, Stillo 52m45s, Luna 57m04s.
- Nota:* Lamentablemente estos registros no son fieles puesto que sólo figuran en cada P.C. aquellos pilotos que lograron finalizar las etapas respectivas. De esta forma, y por ejemplo Carlos Veronessi-Roberto Bizzochi, quienes hicieron un buen registro en el P.C. 1, no aparecieron en las planillas al término de la primera etapa puesto que abandonaron a causa del planetaria de la caja puente. PC 1 a PC 4: 1era. Etapa. PC 5 a PC 10: 2da. Etapa. PC 10 a PC 14: 3ra. Etapa.

## AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes. Incluidos los impuestos. Vigentes  
al 12 de setiembre de 1983

	CILIND. CMF	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS ARGENTINOS
<b>VOLKSWAGEN</b>															
VW 1500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	99.021
VW 1500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	113.774
VW 1500 1,8 Rural	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	124.381
Pick Up	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	94.276
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	109.159
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	124.403
VW Gacel GL															125.356
<b>IES</b>															
IES 3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	73.660
<b>RENAULT</b>															
4S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	91.700
6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	110.600
12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	134.400
12 TS Breack	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	165.000
18 GTL	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	178.400
18 TX	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	216.700
18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	249.000
18 GTX Breack	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	267.000
Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	287.000
<b>FORD</b>															
Taurus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	143.000
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	210.100
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	221.200
Falcon STD	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	4	6						145.000
Falcon Standard 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	149.250
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	7	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	154.440
Taurus Ghia autom.															238.400
Falcon Rural Stand.	3.080	4.000	84cv	6	D	7	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	165.090
Falcon Rural De Luxe	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	226.560
Taurus Coupe Autom.	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	230.940
Taurus Coupe	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	219.970
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	237.040
Falcon 3,6 4 cil.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	238.030
Falcon Ghia Autom.				4	D	T	4	4	5					1	239.435
Sin gastos de patente															
<b>FIAT (SEVEL)</b>															
Con opcionales															
Super Europa 1,5	1.498	5.500	82	4	D	T	5	4	4	—	3.920	1.590	—	1	147.370
Super Europa 1,3	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4	—	3.920	1.590	—	1	128.083
147 CL 5	1.100	6.150	53	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	135	1	107.921
147 TR 5	1.290	6.800	90	4	D	D	5	2	4	825	3.840	1.590	165	1	115.808
<b>PEUGEOT (SEVEL)</b>															
Con opcionales															
504 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.150	4.490	1.690		1	189.900
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	233.285
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	215.108
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	261.300

**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. 86-8285.

## MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes receptorías: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-3004/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.

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

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

próximo número de Parabrisas Corsa. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales. El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

<b>Parabrisas Corsa</b> Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		<b>1000 - Capital Federal</b> Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		<b>CUPON</b>
<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>
<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>
<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>
<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>
<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>	<input style="width:100%; height:20px;" type="text"/>

\* Llene cada casillero con una palabra o cifra.

### 1.0 Automóviles de Competición —VENTA—

**FIAT 600 STANDARD** mejorado, listo para largar, papeles al día. Modelo 74, ideal categoría del interior. Cubiertas Filter, Trailer urgente. Palieres. Palagui \$a. 45.000 Mecánica Pasarelli. 203-3437, 50-6422. Velez Sarsfield 437, Avellaneda.

**VENDO CAFETERA LIMITADA** 31 o belgranense completa con trailer y repuestos. Varios (auto N° 70) 204-2874. Paunero 1571. Avellaneda.

**KARTING COMPETICION** Juniors. Somellera 5270. Capital Federal.

**F. RENAULT TULIA XXI** 2 carreras. Vendo completo listo para largar oportunidad. Santos Dumont 4074. TE. 854-4917. Cap. Fed.

**FIAT LIBRE 850.** Modelo 71 con papeles motor nuevo paliers flotante frenos disco KIT Triger suspensión nueva. Llamar de 11.30 hs a 13.30 hs. 0328-3306. Zarate. Bs. As. Fierros Crespo.

**FIAT 600 standar** mejorado coche de punta, papeles al día cubiertas filter etc. buen auto, Guardia Nacional 99, altura Rivadavia al 10.000 después de 19 hs.

### 1.2 Automóviles Importados —VENTA—

**VENDO O PERMUTO** Austin mini 81 31.000 km. Radio esté-

reo repuestos varios, preferible para entendidos. Llamar de 11.30 hs a 13.30 hs. 0328-3306. Zarate. Buenos Aires.

### 2.0 Automóviles —VENTA—

**CITROEN M-28 1978,** motor a 1 Km (tenga boleta) todo 10 puntos. Seguro contra todo riesgo. Sábado por la mañana \$a. 35.000 Billinghurst 2386. 5° "F". Capital.

**JEEP DOBLE TRACCION** 3 vehículos uno con motor torino y opel K 180 caja ZF y otro original con todo funcionando ideal para Gesell. Vendo o permuta por chocado o en buen estado. Taller Cachi 1246. Pompeya. 91-9549.

**no cruce ni avance así su arbol de levas**

CONSULTE UN ESPECIALISTA



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

**ALBERTO CRESPO**  
COMPETICION

ACASSUSO 1393 - 1525 OLIVOS (1636)  
T. E. 795 - 9854 - 791 - 4121  
(Altura Avda. MAIPU 3.200)

**VENDO PERMUTO JEEP IKA** corto "Mod 60" muy bueno, pintura tapizado, luces, nuevo motor B10, gomas 70%. Tomo moto, auto no lo pierdas. Tratar Irigoyen 1111 9 de Julio CP. 6500 TE: 0317 3005, Daniel.

**FIAT 600'S 1978** levas Crespo KIT triger, admisión IAVA full Instrumental, suspensión Rally,

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

gomas nuevas super joya inalcanzable. Lunes a viernes. Berutti 30 Avellaneda inmobiliaria 201-3230 Sr. Beto o Juan José.

## 2.1 Autos de colección —VENTA—

**COUPE FORD 1937** carrozado estado muy bueno tratar López. Provincia Santa Fe. Señor Jorge Depiante 20.000 pesos argentinos.

## 2.2 Automóviles Importados — Permuta —

**VOLKSWAGEN MODELO 1951** motor reparado papeles al día permuta por Renault Gordini. Tratar López y Planes 755. Cruz del Eje. Córdoba Cod. 5280 Carlos Pereyra.

## 2.3. Autos fuera de serie

Venta

**FIAT 600'S 1978 LEVAS** Crespo

**ESCAPES**  
**Silenciadores y escapes deportivos**  
**Jaula de seguridad**  
**EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS**  
**FALCON 4 CILINDROS**  
 Bartolomé Mitre 2039 Ruta 7 - Km. 36,600 MORENO Bs. As. 0228-20356  
 0228-21543

Kit, Triger, admisión IAVA full instrumental suspensión Rally, gomas nuevas, super joya inalcanzable. Lunes a viernes. Berutti 30. Avellaneda Imobiliaria 201-3230. Sr. Beto o Juan José.

**LOTUS KITS 83** completo sin mecánica con chasis sus. delantera \$a. 25.000 permuta F.R. o sport 1050 Tulia XVII para ade-

**RACING PARTS**

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titanio, hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA  
 Avda. LIBERTADOR 7770  
 Capital - TEL. 701-7948

lante. Compelto diferencia contado T.E. 204-7424 o 203-6231.

## 5.0 Motocicletas —VENTA—

**ZANELLA RZF 200 1980** toda 10 puntos, rectificado arriba. Pintura, tapizado, espejos, balizas, todo nuevo. \$a. 11.500.- Sábado- Billinghamurst 2386. 5º F Capital.

**RESORTES Y VALVULAS ESPECIALES**  
**ARBOLES DE LEVAS**  
**JOSE RAPONI**  
 ENVIOS AL INTERIOR  
 AV. MITRE 198 o VILLA MARTELLI  
 PROV. BS. AS. o TEL. 761-1586

**ZANELLA SAPUCAY** color lari- llo. Mod. 1977, patentada año 1979. Papeles en orden enterita, sin golpes. \$a. 6.000 47-5453, Manuel. Capital Federal.

**KAWASAKI KH-125 1977-** motor, pintura, tapizado, balizas, espejos, batería, trabex, portacasco, casco, cadena y canda- do, todo nuevo. Sábado por la

**CURSOS SEA TECNICO EN: MOTORES DE COMPETICION**  
 Pida informes a: **IMA**  
 C. C. 40. Suc. Caseros (B) (1678) Bs. As.

**ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS**  
**DESCUENTOS A MECANICOS Y REVENDADORES**  
**MOOG**  
 \$a. 450  
 AV. J. B. JUSTO 3525 58-5143  
 CAPITAL FEDERAL ENVIOS AL INTERIOR

manana. \$a. 14.000.- Billinghamurst 2386. 5º F Capital.

**YAMAHA Rx125** mod. 80 renue- va y Kawasaki KE 100 Enduro muy buena o pto. bote inflable c/motor, Campana 2873.

**SUZUKI GSX 750/80** impecable acepto auto de 77 en adelante. Vendo o permuta Moto de Com- petición RF 100 cc. Campeón Argentino 80 v 81, encendido

**Benini Escap** Colocación de **CAÑOS DE ESCAPE NACIONALES E IMPORTADOS**  
**EQUIPOS ESPECIALES**  
**MELO 4130 - Florida** ☎ 760-1173

**PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN O KM**

120 A Sedán.....	\$a 114.925,00
120 A Cupé.....	\$a 114.925,00
Bluebird Sedán.....	\$a 204.988,00
Bluebird Cupé.....	\$a 214.113,00
Bluebird Rural.....	\$a 195.995,00
Laurel MT (C/techo corredizo).....	\$a 342.290,00
Laurel Aut. (C/techo corredizo).....	\$a 356.104,00
280 ZX.....	\$a 442.706,00
280 ZXT (c/techo desmontable).....	\$a 476.045,00
180 SX "Silvia".....	\$a 187.134,00
Pick-Up Doble tracción p/100 kg.....	\$a 160.148,00
Pick-Up diesel p/1.000 kg.....	\$a 164.559,00
Pick-Up cabina y media p/1.000 kg.....	\$a 191.069,00

electrónico, cubiertas nuevas, lista para largar, mecánica Di Marco, La Plata, Tel.: 210222.

**AIRE ACONDICIONADO** para automotores. Venta e instalación. Reparaciones de todas las marcas Nac. e Imp. **Campillo 2545 Cap.** Tel. 51-6771

6.0

## Repuestos y Accesorios

—VENTA—

**VENDO JUEGO** bielas marca Barasi para T.C. Nacional nuevas Raúl Chabert, Garay 5275. Mar del Plata. TE. 725-776.

**CUBIERTA METZELLER** 350x18 a reparar \$a.100. More-

**BUZOS ANTIPLAMA Y BOTTAS "J. S."** garantidos. Brandsen 1123, San Fernando (frente Estación). Tel. 744-2563

no 2191. Capital Federal. Manuel 47-5453 ¡Es trasera!

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

**LLANTA A RAYOS** trasera con corona incluida. Moto Sapucay, Andina \$a. 200, esta impecable. Moreno 2191. Capital Federal. Manuel.

**VENDO MULTIPLE 4 A 1** Silen para Renault 18 10 días de uso. Preguntar por Pedro TE. de 9.15 a 12 hs y 15,30 a 20 hs. 244-1199. 244-8009.

**VENDO CUATRO LLANTAS** de IAVA modificada para dodge 1500 ó R. 18 TE. 244-1199, 244-8009. Sr. Pedro. Horarido de oficina.

**VENDO CUATRO GOMAS FLITER** de lluvia nuevas para R 18 Fiat 128, o Fiat 125, coupé o Berlina TE 244-1199, 244-8009. Sr. Pedro. Horario de oficina.

**CASCOS NACIONALES E IMPORTADOS**, integrales y abiertos. todos nuevos. Desde \$a. 380 a \$a. 950. Sábados. Billnghurst 2386,5° "F". Capital.

**MOTOR DE LIMPIAPARABRISAS** completo para Volkswagen 6 volts. impecable estado \$a.

  
**JORGE OMAR DEL RÍO SRL**  
**Escuela de pilotos**  
Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 12 y 14 hs.

**TECNICA 84**  
**REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)**  
**PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES**  
**BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES** (Consulte para banquar su propio motor).  
Pida listado de repuestos y precios Colocamos Turbo-Compresores  
**ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO\***  
• **OSVALDO MACEIRA** •  
**COMPETICION**  
Italia 355 - Tigre - 749-1502

**NO ESPERE ROMPER LA TROMPA DE SU TOYOTA HI LUX**  
**COLOQUE ANTES DEFENSAS PROTECTORAS INTEGRALES**  
**TOYOTA WORLD**  
• COLOCACION Y VENTAS • ENVIOS AL INTERIOR  
• PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES  
  
**REPUBLICUETAS 6232. Cap. 572-5309**

10.0

## Varios

**GESTORIA INTEGRAL** del automotor. Capital, provincia. Duplicado, titulo, cédula, pago patentes. Altas y bajas. Cambio de radicación. Rapidez, seriedad de 14.00 a 19.00 horas. T.E.432-0118.

**FELICIRTACIONES AL SEÑOR WILLY PEREZ** por la buena

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

**DA-DA**  
**PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR**  
• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE-TABLEROS  
• APOYA BRAZOS • APOYACABEZAS ORIGINALES  
• PARASOLES • FUNDAS  
**ARREGLOS**  
Envíos al interior Colocación en el acto  
  
Bataña de Pañi 471. Tel. 855-0449 (alt. Warnes 1100)

**BUZOS ANTIPLAMA EDANOR**  
Avda. La Plata 1301 - Cap.  
Tel. 922-3226 / 5893  
NO CERRAMOS AL MEDIO DIA

**LLANTA DE MAGNESIO** trasera moto Zanella 200cc. a reparar \$a. 150. Moreno 2191, Capital Federal. Manuel.

420 dos asientos delanteros para Volkswagen y un respaldo trasero. Total \$a. 2000 tapizado regular. Luis María Campso 4740. Caseros.

**CORONA Y PIÑON PARA Ford.** A relación 34/9 legítima nueva sin uso. vendo \$a. 1.200.- Silvio Ruiz, Sargentino Cabral 248. godoy Cruz-Mendoza TE.: 228183. Código 5501.

**VENDO CAJA SAENZ** cigüeña-

les, tapa cilind. entubada. Sal. lnd. repuestos varios de T.C.O. Bielas esp. en fin todo para chevrolet 4 litros. Chasis calvo nuevo, listo para poner motor o permuta completo por auto particular. Ameghino 131 Monte Grande. Pcia. Buenos Aires.

**BUZO ANTIPLAMA, GUANTES, botas, capucha, pijama, medias** marca: Stand 21 Francés, el mismo que usan los corredores Piquet, Prost, Arnoux, Prino, etc. Tratar: Francisco Llambi 1430. TE.: 788203. Montevideo. Uruguay.

**VENDO PERMUTO POR AUTO** moto lancha alumita. Mod 79. Motor Johnson. 85 HP mode 74 con Trailer. Aceptaría bote de goma mt. 4 para adelante. Irigoyen 1111 9 de Julio. CP. 6500 TE.: 0317-3005 Daniel Marti.

**CAJA MERIGI FORMULA** Renault casi sin uso con relaciones. Alberto TE.: 612-8390.

campana en Europa realizada. Alberto Rubén Garro. Balcarce 826. San Luis CP. 5700.

**DOMINGO 9 DE OCTUBRE** autódromo municipal 14 hs automovilismo Fórmula 5, Fórmula 07, series semifinales Final circuito N 17 entre las horquillas corta y larga isla de la chicana, organiza Mataderos Automóvil Club.

**CORSA**, parabrisas, automunro, mecánica, popular de cualquier año. Sueltas escribir Daniel Reisenmay, Florencio Balcarce 32, 5to. piso 1405, Capital Federal, llamar 90-7998.

**COLECCION CORSA** desde el 741 al 831 en perfecto estado, T.E. 91-5442.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.**, Av. Alem 896, Capital Federal. Tel.: 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A., Redacción: Av. Alem 896. P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA), y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 200.490. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución internacional: Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 624; 8º piso. Tel.: 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S.A., Juan 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 sólo 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. Octubre de 1983

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



# SE CONCRETO EL PASE DE MACAYA MARQUEZ.



## -Siempre soñé con jugar en Rivadavia.

La transferencia está hecha. Enrique Macaya Márquez ya es hombre de Rivadavia. Ya se ha sacado fotos con la nueva camiseta, ha declarado que es hincha de la emisora desde su niñez y ha asegurado que sus compañeros lo recibieron como si lo conocieran de toda la vida.

Pero hay algo más importante para usted. Macaya está ahora junto a Muñoz y su equipo tirando lujos, paredes, caños y taquitos. Enriqueciendo con sus comentarios y opiniones las transmisiones de fútbol y las ediciones diarias de la Oral Deportiva. Poniendo su talento y capacidad al servicio de la tribuna más numerosa del país: la hinchada multitudinaria de la radio de todos.



Una amistad que cumple 25 años.

# actividad zonal

## TUCUMAN

### CAMPEONATO DEL NOROESTE DE MOTOCROSS

El exitoso campeonato del noroeste argentino de motocross, correspondiente a la temporada 1983, que tuvo como epicentro el sur tucumano, más precisamente la ciudad de La Cocha, distante 120 kilómetros, aproximadamente de San Miguel de Tucumán, clarificó ya el camino al título de campeón ya que faltando dos fechas para su finalización, consagró virtualmente al legítimo vencedor absoluto. Se trata del joven piloto representante de Ciudad Alberdi, Hugo Jatip quien tras cumplir una destacada actuación a lo largo del campeonato, logró sumar 55 puntos que lo tornan inalcanzable para sus más inmediatos perseguidores.



El virtual campeón del NOA de motocross 1983, el tucumano Hugo Jatip, durante su reciente consagración en el circuito de Los Pinos, de la ciudad de La Cocha.

Así las cosas, las posiciones del campeonato quedaron del siguiente modo: virtual campeón, Hugo Jatip, 55 puntos; 2º, Alberto Lugones, de Tucumán y Andrés Bonaiuti, de Santiago del Estero, con 20; 3º, Andrés Capetta, de Tucumán, 12; 4º, José Andrada, de Catamarca, con 9 y 5º Cacho Morales, de Tucumán con 8 unidades.

### EL KARTING TUCUMANO YA TIENE SU CAMPEON

Había tensa expectativa por ver la última fecha del campeonato anual que con singular éxito deportivo, organizó la sección karting del Tucumán Rugby Club, en su circuito pavimentado de

1050 metros de desarrollo, en Yerba Buena. Es que se definió el título del año, categoría única, sin que el puntero Bernardo García Hamilton participe de esta última carrera ya que se encuentra en



Tres hermanos y una sola pasión: el karting. Izquierda a derecha: el campeón Bernardo; Guillermo y Fernando García Hamilton, haciendo pinta para CORSA. (foto Francisco Suarez).

viaje de luna de miel por el Caribe. De esta forma, la fecha del domingo 18 de setiembre, se le presentó a Miguel Angel Reginato muy propicia para lograr el título (ya lo había obtenido en novicios). Por eso, numerosos aficionados concurren a presenciar esta apasionante definición del karting tucumano. Y se largó nomás, luego de una atinada exhor-

tación del piloto local Guillermo García Hamilton para que todos los volantes sin distinción, propios y extraños especialmente invitados, volcaran en la lucha un sincero y leal afán de superación, despojados de algún supuesto revanchismo. Y todos cumplieron y asimilaron estos buenos deseos contribuyendo a que esta final haya sido realmente una ver-

### CAMPEONATO DE REGULARIDAD: POSICIONES

A dos fechas de la finalización del campeonato anual, el más importante certamen que todos los años hace disputar entre su gran cantidad de afiliados, el club Tucumano de Regularidad, esta popular entidad del medio "tuerca" del "Jardín de la República", informó a CORSA las posiciones actuales del mismo. En la categoría única o de los mayores, los hermanos Roberto y Miguel Angel Marchese pasaron a encabezar este reñido campeonato, con 526,85 puntos; luego se ubican García Aldonate-García Pasquallni, 515,87; Franceschi-Fanjul, 475,22; Stanich-Fara, 450,59; Sepúlveda-Sepúlveda, 419,22; A. Pintado-O. Pintado, 400, 15; Losa-Sastre, 400; E. Vaccarone-Vaccarone, 365,55; Jorge Fanjul (h)-Fanjul, 360,93 y R. Rivero-Rivero, 338,33.

En categoría novicios: Romero Coubet, 583,09 puntos; seguidos por Gómez Guchea-Stofan, 557,38; Chincarlín-Picón, 485,58; Guardia-Loredo, 476,80; Villares-Mateo, 401,08; Orlo-Abdala, 379; Rengel-Andreozzi, 373,69; J. Lozada-Lozada, 360,35; Méndez Uriburu-Méndez Uriburu, 355,30 y Acardi Alamino, 291,53.

# actividad zonal

dadera fiesta de la especialidad donde privó, como correspondía, una sana confraternidad deportiva.

La final se disputó entonces con honestidad a "cara de perro". Como se esperó, Reginato puntuó por varias vueltas pero en un descuido, lo pasó Guillermo García Hamilton y después Pablo Padilla. Así se alternaron en la vanguardia hasta que otra vez Reginato estuvo en la discusión por el comando del pelotón puntero, pero sin poder quebrar la línea de Guillermo García Hamilton, mientras **Pablo Padilla** también apremiado de cerca logró mantener su privilegiada posición de puntero. Así los sorprendió el banderazo final en medio de la algarabía de sus adictos. Había ganado Padilla, escoltado por Guillermo García Hamilton y clasificándose tercero Miguel Ángel Reginato, aunque sin alcanzarle para sus aspiraciones de campeón ya que, con estos resultados, el título fue por fin para **Bernardo García Hamilton**, que conservó sus 35 puntos, al igual que los sumados por **Miguel Ángel Reginato**, hon-

roso vicecampeón, pero con dos carreras menos ganadas. Fueron comisarios deportivos, el arquitecto Ernesto Cuenya y Ricardo Alderete.

## La clasificación

**Primera serie, 8 vueltas:** 1º, 3, Pablo Padilla; 2º, 5, Fernando García Hamilton; 3º, 21, Jorge Yanicelli; 4º, 24, Eduardo Bernasconi; 5º, 4, José Cusumano. **Segunda serie:** 1º, 76, Miguel A. Reginato; 2º, 18, Manuel "Morocco" Cossio; 3º, 28, Daniel Ale. **Final a 15 vueltas:** 1º, 3, Pablo Padilla; 2º, 2, Guillermo García Hamilton; 3º, 76, Miguel A. Reginato; 4º, 5, Fernando García Hamilton; 5º, 18, Manuel "Morocco" Cossio.

## El campeonato

**Categoría única:** campeón **Bernardo García Hamilton**, 35 puntos; vicecampeón Miguel Ángel Reginato, también con 35, pero menor promedio de triunfos; **categoría novicios:** campeón **Miguel Ángel Reginato**, 84 puntos; vicecampeón Manuel "Morocco" Cossio, 28.

## PROMOCIONAL 850 EN "LA BOTA"

En el circuito "La Bota" del autódromo "Dante y Torcuato Emilozzi", se llevó a cabo el domingo 4 de septiembre la novena competencia de promocional 850 por el campeonato "BELTON HOGAR". Prueba donde estuviera en juego el premio "Carlés", organizada por la comisión de automovilismo del Club A. Estudiantes y en esta oportunidad, a total beneficio de "La casa del Deporte". Mucho público que le dio un digno marco a una jornada sobresaliente de la categoría pese a que el tiempo no acompañó, ya que un fuerte viento cruzaba el circuito y hacía difícil el andar de las máquinas. Las pruebas de clasificación comenzaron a las 13.30, el mejor tiempo lo consiguió Guillermo Maineri con 51s60/100, secundado por su hermano Juan Joaquín con un tiempo de 51s69/100; luego se ubicaron Alfredo Pérez de Azul, Emilio Parisi de 25 de Mayo y Mateo Amanzi, el mejor olavarriense en las clasificaciones. El horario se estaba cumpliendo como estaba previsto, pero una vez alineados los coches en la grilla de partida, la comisión técnica se dedicó a revisar los rodados de las máquinas para comprobar si todo estaba tal cual lo marca el reglamento. Con un notable retraso comenzó la primera serie, en la cual la primera fila estaba compuesta por Guillermo Maineri y "Mocho" Pérez. Una lucha que se mantuvo hasta el final nos brindaron estos dos buenos pilotos, como así también lo realizado por los demás competidores, que lograron mantener la atención del público y todas las personas que se encontraban en boxes. El primero en arribar fue el bolivarense, que solamente, logró sacar unos metros de ventaja a su más inmediato perseguidor, "Mocho" Pérez. La segunda serie con menos lucha que la anterior, ya que Juan Joaquín Maineri, que fue el ganador logró una victoria relativamente cómoda. La segunda posición le correspondió a Carlos Tomasello, que llegó a 3s89/100 del vencedor. Luego se disputó el repechaje, para clasificar a cuatro máquinas para disputar la prueba final. Ganadora fue la máquina N° 11, conducida por José Biblioni, además clasificaron Adel Modarelli, Juan Moya y Luis De Oliverio. Un breve paréntesis, para vivir el plato fuerte de la jornada, donde pilotos y máquinas se aunaron para brindar una de las mejores carreras de promocional 850, donde se había creado expectativa por la lucha que podrían ofrecer los hermanos Maineri, Pérez, Tomasello, Pando, Amanzi y el mismo Turrina, quien había demostrado en la serie que podía ser un rival peligroso para cualquiera... y así dadas las circunstancias, se largó la final. En pos de la vanguardia se lanzaron Maineri, Pérez y Tomasello; los tres demostraron lo que saben; los Fiat rindieron lo esperado (el bolivarense lo había demostrado en la clasificación y en la serie siendo el más rápido), realizando buena labor "Mocho" Pérez y Carlos Tomasello que al fin le pudo tomar la mano a su auto (en la clasificación no lo podía "tener" en las curvas). Así se llevó a cabo la final, con Turrina solo en el cuarto puesto y más atrás luchando "Ramon", Amanzi, Galardo y Parisi, hubo algunos toques que hicieron desertar a varios pilotos, pero en general se luchó en forma limpia.

## BUENOS AIRES

### CLASIFICACION

#### PRIMERA SERIE (12 vueltas)

Guillermo Maineri, 10m28s12; Alfredo Pérez, 10m28s55; Mateo Amanzi, 10m29s70.-

#### SEGUNDA SERIE (12 vueltas)

Juan Maineri, 10m30s96; Carlos Tomasello, 10m34s85; "Ramón" 10m35s27.-

#### FINAL (24 vueltas)

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	Guillermo Maineri	20m46s04
2º	Carlos Tomasello	20m49s74
3º	Alfredo Pérez	21m01s51
4º	Plácido Turrina	21m02s05
5º	Héctor Pando	21m05s27
6º	"Ramón"	21m10s88

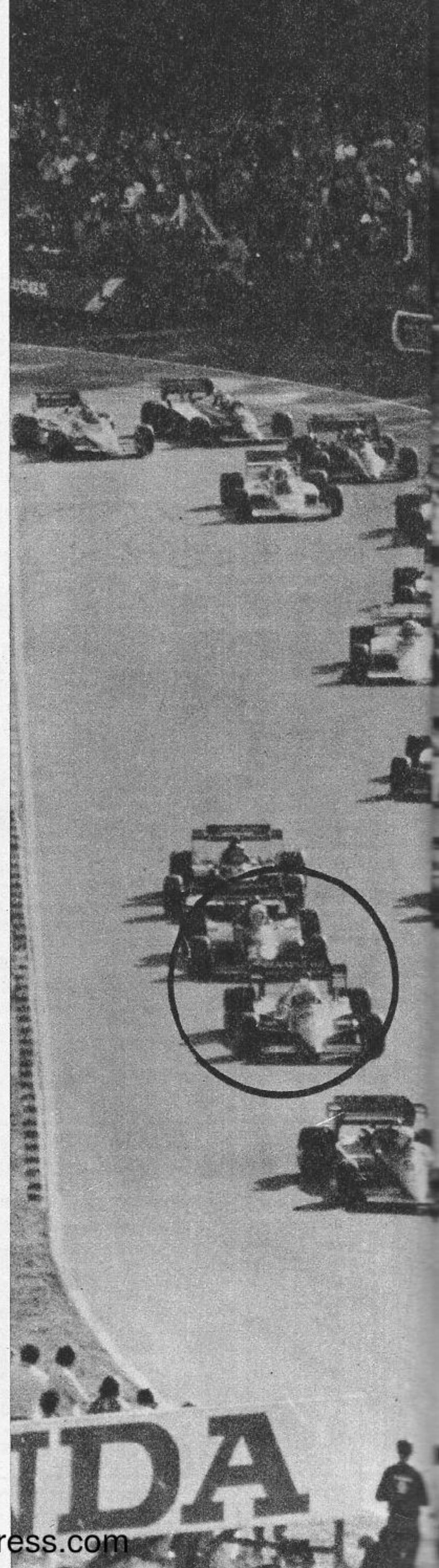
**Campeonato:** Tomasello, 163,5 pts.; Pando, 123, 5; Juan Maineri, 107; Amanzi, 81,5; Parisi, 76,5; "Ramón", 57; Vazquez, 42,5; Turrina, 39; Guillermo Maineri, 37; Pérez, 28 puntos.

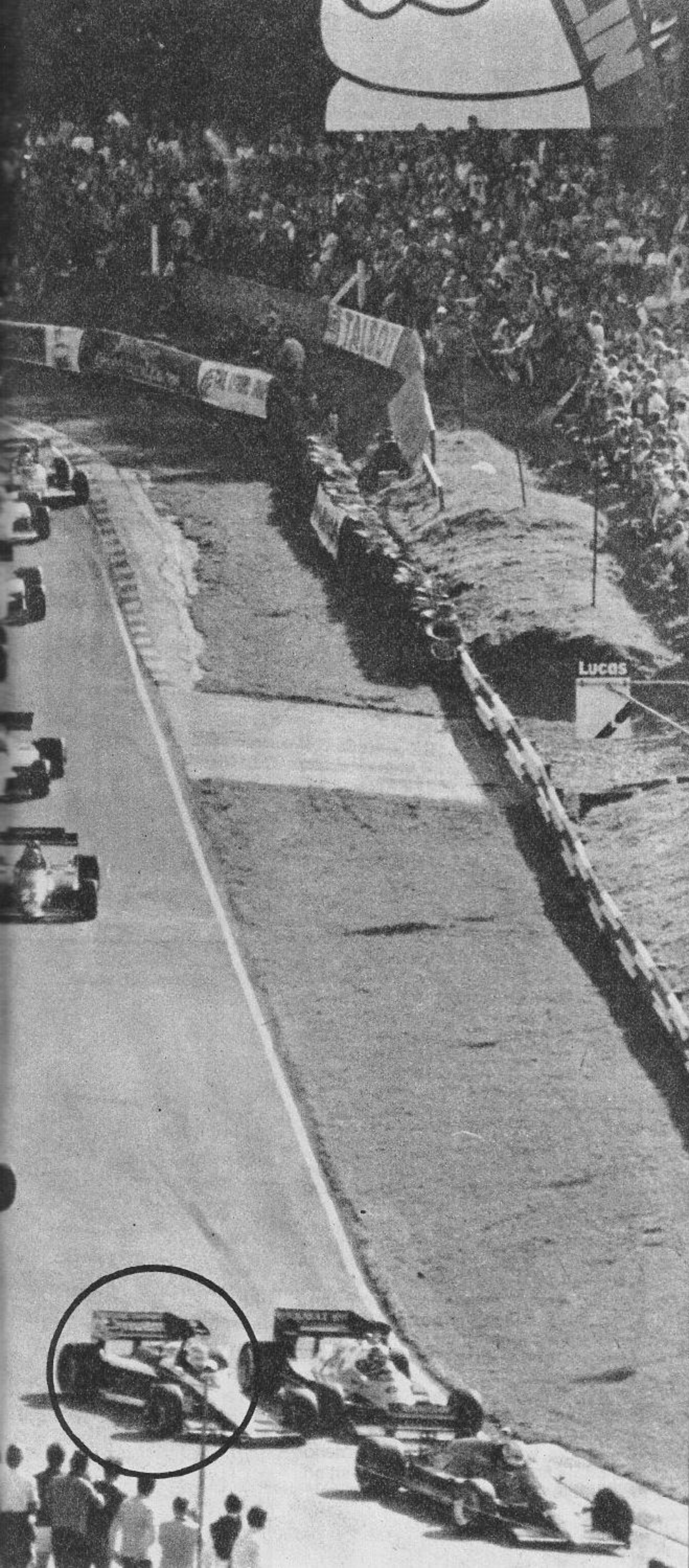
RUMBO A UN FINAL  
APASIONANTE EN KYALANI

Texto y fotos:  
Germán Sopeña  
(Brands Hatch)

# ¿PIQUET, PROST... O ARNOUX?

*La bajada de Druids con la horda a poco de largar. En círculos se aprecia la ubicación de los aspirantes al título. Adelante, Piquet y, juntos, Prost —gran largada— y Arnoux. Excelente performance de Lotus, Elio clasificó en pole y Mansell concretó el tercer lugar.*





**¿C**uál es la mejor combinación auto-piloto-equipo en este apasionante final de campeonato 1983? De la respuesta a esa pregunta depende en gran parte el resultado final que coronará a un nuevo campeón al concluir la carrera sudafricana del próximo sábado 15 de octubre.

Durante gran parte del año fue más que evidente que Alain Prost, el Renault turbo y el equipo francés conformaban globalmente la mejor combinación de todo el elenco de Fórmula Uno. Prost en plena madurez como piloto veloz e inteligente a la vez, el Renault turbo eficaz en todo tipo de circuitos y, por lo tanto, favorito natural para ocupar siempre las primeras filas de largada y el equipo por último, afiatado como nunca antes, lo cual significaba que había quedado atrás la época de las buenas posibilidades teóricas pero los resultados irregulares por culpa de pequeños problemas de confiabilidad mecánica.

Por el contrario, a quien le tocaba vivir esa etapa era al equipo Brabham-BMW, mientras que el team Ferrari —el tercer candidato de todo el año— debía superar un comienzo un poco difícil luego del profundo cambio reglamentario que obligó a construir autos totalmente diferentes.

Prost se fue convirtiendo así en el favorito natural del Campeonato. En dos carreras sobre todo —Silverstone y Zeltweg— brilló a gran altura como estratega en la pista y esa suma de demostraciones a bordo de un auto que no se paraba jamás, lo colocaba prácticamente en la puerta del título.

Pero las ilusiones suelen ser frágiles en la Fórmula Uno si no se completa hasta el último punto necesario para salir campeón. Así como en una carrera aislada nadie está seguro de ganar hasta que ve caer la bandera a cuadros sobre su auto, a lo largo de un campeonato también hace falta llegar claramente a una suma de puntos intocables para evitar sorpresas como las que en este fin de año están dando Nelson Piquet y René Arnoux que han recuperado posiciones en forma asombrosa en las últimas carreras del torneo.

Prost cometió un error fatal en Zandvoort, no vale ni siquiera la pena volver a comentarlo. Pero esa ayuda suplementaria de su parte vino a sumarse al espectacular retorno de Piquet al primer plano, gracias a la confiabilidad mecánica obtenida por los técnicos de BMW, así como a la garra y el virtuosismo entregados por Arnoux que hasta mitad de año había perdido numerosas ocasiones de marcar puntos por problemas más o menos banales.

---

## EL DUELO DE BRANDS HATCH

---

Todo se definirá en Kyalami entonces. Pero la jornada vivida hace una semana larga en Brands Hatch fue un digno anticipo de lo que puede ser el gran final del circuito sudafricano. No podía haber mejor test que Brands Hatch para juzgar las verdaderas posibilidades de cada uno de los tres pilotos aspirantes al título. Brands Hatch es una pista muy difícil técnicamente hablando.

La puesta a punto y la habilidad del piloto en transmitir a los ingenieros sus impresiones, resulta vital y, por añadidura, hace falta circular

con gran precisión en todo el desarrollo del circuito porque un pequeño error puede costar un severo retraso ya que en todos lados se viaja a gran velocidad.

En Brands Hatch se vio por lo tanto todo lo imaginable. Errores de los que punteaban al principio —Patrese y De Angelis—, que se tocaron por no actuar con prudencia mutua, error de Arnoux al caer en trompo por jugar demasiado con el límite y soberbia demostración técnica del equipo Brabham con Piquet afilado como suele ser su estilo en las grandes ocasiones.

Había una leve disculpa para Arnoux. Luego de la carrera y obviamente amargado por lo que había pasado, confiaba que **"es verdad que arriesgaba por demás en cada curva. Pero no me quedaba otro remedio. Piquet y Prost circulaban delante de mí y mi única posibilidad era tratar de andar lo más fuerte posible para no perder distancia respecto de ellos y estar preparado para cualquier eventualidad"**. Discutible punto de vista estratégico sin embargo ya que viendo que su auto no estaba en condiciones de discutir ni con el Brabham ni con el Renault, más valía apuntar al tercer puesto y sus cuatro puntos que arriesgar desmedidamente y quedarse sin nada como sucedió al final. Ese cálculo mental lo hizo con toda su frialdad reencontrada el propio Prost, quien al no poder alcanzar a Piquet prefirió circular con cuidado para su auto y conformarse con seis puntos que de todos modos le hacen conservar el liderazgo del torneo antes de la última carrera. Será en Kyalami donde Prost y Piquet tendrán que llegar forzosamente uno delante del otro para aspirar al campeonato, si lo que se discute entre ellos es la victoria. Si se trata de puestos menores, Prost puede al menos gozar de la ventaja relativa de sus dos puntos de diferencia y del mayor número de victorias en el año si acaso el francés y el brasileño empataran las posiciones finales al cabo del GP sudafricano.

Pero la gran demostración de Brands Hatch fue sin duda la de Piquet y el equipo Brabham. Hay que decir, sin embargo, que el primer día de entrenamientos y clasificación, el Brabham no estaba aún en la cumbre de sus posibilidades. El aporte de un nuevo alerón trasero gigantesco —con suplementos laterales adicionales a lo Ferrari— provocó numerosos cuestionamientos en la tarea entre piloto y equipo ya que si bien aportaba una carga considerable al tren trasero, había que calcularla a la perfección para encontrar el justo equilibrio entre la velocidad en recta, el apoyo en curva y el consumo de los neumáticos que debían utilizarse para la carrera. Ese complejo trabajo que es la base de las experiencias que se llevan a cabo en cada carrera desde el viernes hasta la última prueba del domingo a la mañana, dio mejores resultados en el equipo Brabham que en el Renault, que hasta el sábado por la tarde se planteaba con angustia la razón de una extraña falta de motricidad en el auto de Prost. Algo se solucionó para el domingo, cuando Prost obtuvo el mejor tiempo con tanques llenos pero girando sobre gomas un poco más blandas que las que luego usaría en carrera. Usuarios de Michelin tanto Brabham como Renault, la comparación de la utilización de los neumáticos entre ambos brinda exactamente

*Derecha: Debut oficial de Jonathan Palmer en F1. Alternativa bien aprovechada por el reciente campeón de F-2 que cumplió decoroso papel. Centro: Peter Warr, De Angelis y un ángel... Más atrás, otro "feo": Ducarouge. Extrema derecha: Mal estreno de Danny Sullivan. Por primera vez tuvo un Tyrrell 012, pero el auto se quemó... Abajo: Largada con Patrese adelante, Piquet atrás y más abierto De Angelis y el 94-T.*

la pauta de cómo trabajaba cada auto, y en ese sentido el Brabham gozó de una pequeña ventaja de puesta a punto suficiente como para asegurar el triunfo relativamente cómodo de Piquet frente a Prost pese a que el francés había emergido hábilmente desde la modesta cuarta fila de largada original. Prost podía haber aprovechado incluso el problema que sufrió Piquet en la parada a mitad de carrera cuando se atascó una rueda trasera, pero aun con ese "handicap" en contra, el Brabham de Piquet resultó inalcanzable en la segunda mitad de la carrera ya que gracias a su mejor equilibrio general podía usar en la rueda delantera izquierda una goma tan blanda como en las dos del lado derecho, mientras que por seguridad Prost tenía que correr con dos gomas más duras del lado izquierdo.

---

#### LA CUOTA DE SUERTE

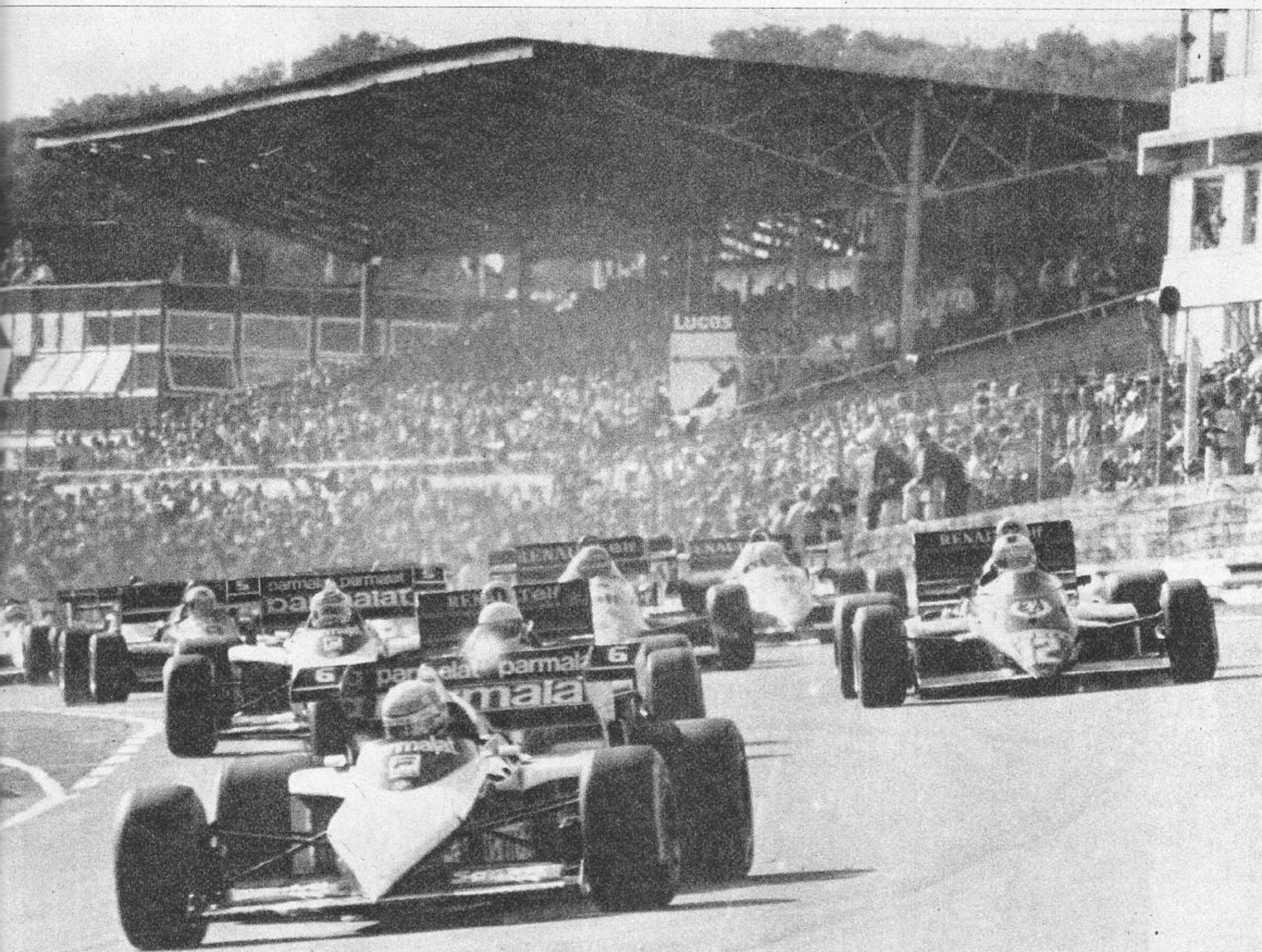
---

La actual situación técnica favorece entonces al equipo Brabham que juega además con la presión psicológica a favor que significa venir remontando con todo desde atrás. Pero esa ventaja no es demasiado grande sin embargo. Renault también trabajó arduamente en Brands Hatch —circuito particularmente ingrato para ellos en el pasado— y con digno resultado. En Kyalami además, el equipo francés se encuentra más a gusto —Prost ganó allí en 1982, dicen que Reutemann salió segundo— y la altura del circuito (1700 metros sobre el nivel del mar) puede disminuir la pequeña diferencia relativa en potencia pura que en este momento favorece al motor alemán.

Todos esos cálculos y especulaciones pueden ser vanos, sin embargo si nos olvidamos que una definición de campeonato incluye también una enorme cuota de suerte y factores imponderables. Y si no, recordemos Las Vegas 1981, el mejor ejemplo de lo que fue un final de increíble tensión.

En esta ocasión, Reutemann parecía tener todos los ases en sus manos —pole position, un punto más que Piquet en el campeonato, un Williams que parecía mejor adaptado al circuito que el Brabham, y mejor estado físico en Reutemann que en Piquet en un trazado que era el más cansador del año— pero el desarrollo de los acontecimientos produjo un hecho aparentemente de menor importancia y que luego se transformó en definitivo. Fue cuando el día viernes (segundo de clasificación) Reutemann y Piquet se tocaron en el entrenamiento y por lo cual el Williams sufrió daños de importancia en el chasis. Reutemann debió recurrir a su segundo chasis para la carrera y esa unidad era el día y la noche ante el anterior con el cual había conquistado la pole position. Quizá todo hubiera sido distinto sin ese acci-





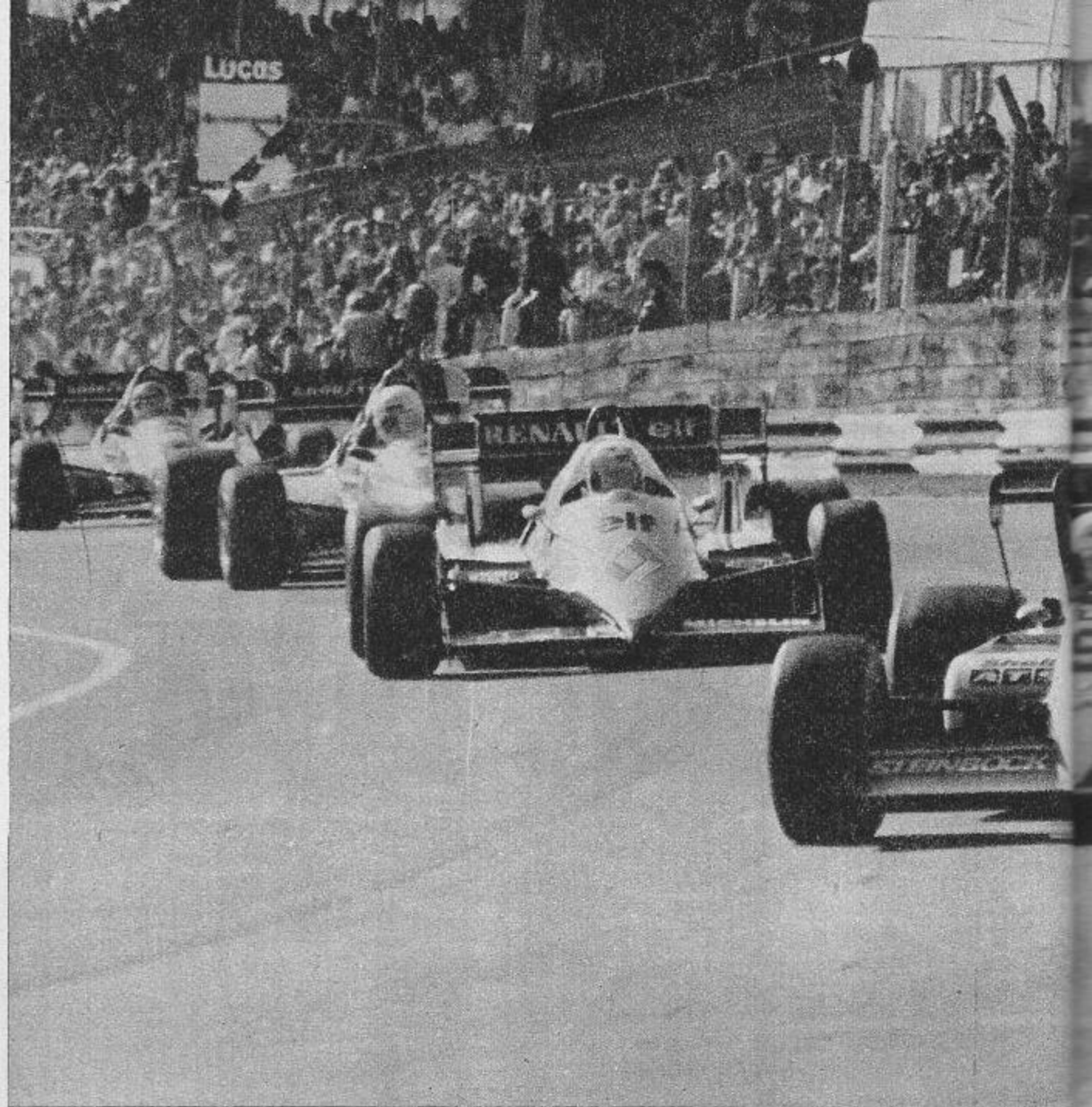
dente, menor. Y Piquet pudo perder todo además en la última vuelta de la carrera cuando estaba ya totalmente agotado por el esfuerzo y Watson y Laffite venían a punto de superarlo, con lo cual le hubieran birlado los dos fundamentales puntitos que le dieron el campeonato al brasileño.

Cualquiera de esos elementos sorpresivos puede decidir la cuestión en Kyalami. Pero "a priori" Prost y Piquet salen a la pista casi en igualdad de condiciones ya que si bien el francés tiene dos puntos más en su haber, Piquet goza del momento ideal de su equipo, su auto y su motor.

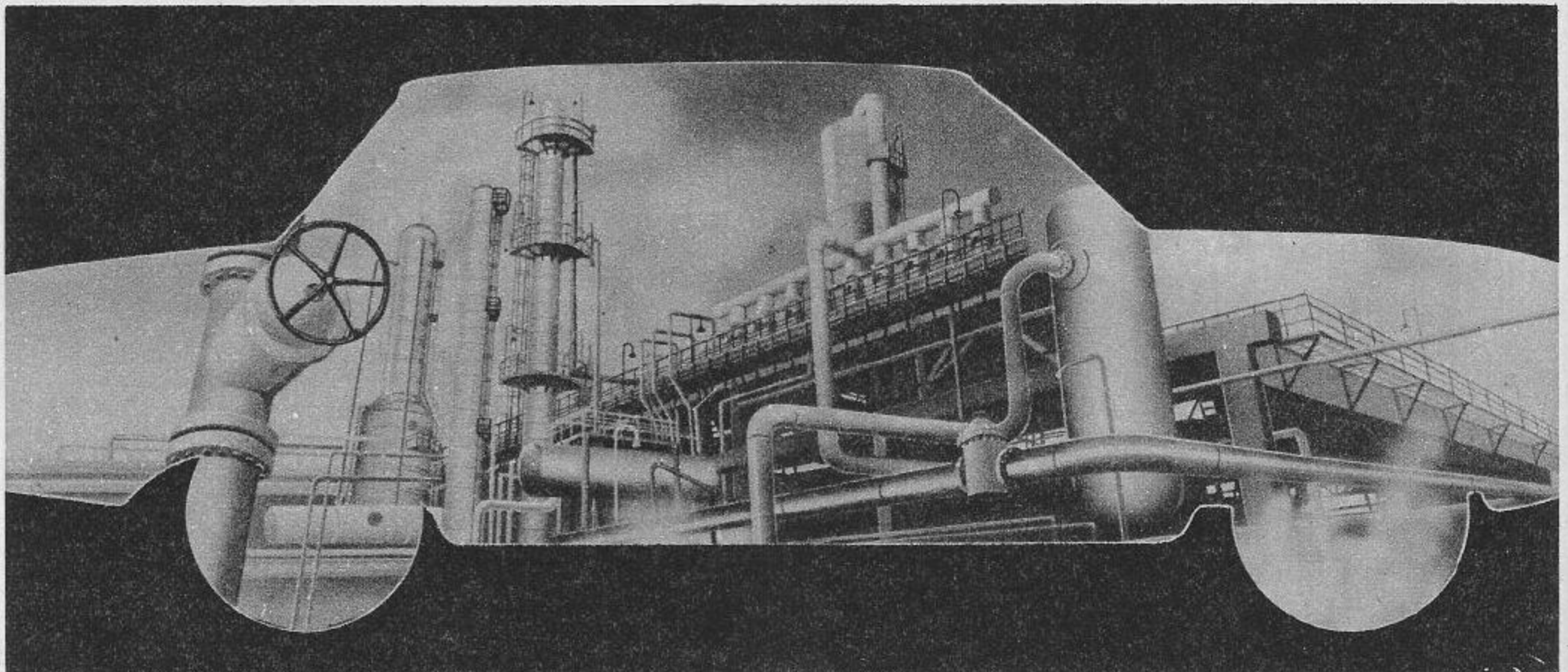
Y, por último, no hay que olvidarse de Arnoux. Obligado a ganar como única alternativa válida, el piloto de Ferrari puede producir en Sudáfrica uno de esos espectáculos para los cuales resulta irremplazable desde la desaparición de Gilles Villeneuve y mientras Keke Rosberg no disponga de un auto ganador. Arnoux sale a vender cara su derrota eventual y las Ferrari también suelen brillar en Kyalami. Luego del paso en falso de Brands Hatch, no les queda otra posibilidad frente al previsible gesto adusto de don Enzo.

#### PATIO DE BOXES

**PRINCIPE AMULETO** — El eventual portador de la buena suerte para **Nelson Piquet** bien puede ser el propio príncipe **Alberto de Mónaco** que estaba presente en Monza y en Brands Hatch ocupando un lugar permanente junto a Piquet y su inseparable Silvia, ambos residentes monegascos. El príncipe Alberto es



## GAS DEL ESTADO PONE EN MARCHA UN NUEVO PROYECTO: VEHICULOS IMPULSADOS







*Manfred Winkelhock y el ATS-BMW. El mejor piloto de Goodyear en una de sus actuaciones más destacadas: 8º al final.*

un entusiasta de la Fórmula Uno y el final del campeonato lo hace asistir en persona a las carreras, sin ocultar su favoritismo por Piquet.

**DESPLIEGUE AEREO** — Un espectacular desfile aéreo en Brands Hatch antes de la carrera, pero esta vez no se acudió a las pasadas rasantes de los modernos cazas de la R.A.F., sino que aparecieron lenta y majestuosamente en el cielo una serie de veteranos ilustres entre los cuales un **Spitfire**, un **Mosquito**, un bombardero **Avro Lincoln** y, cerrando la demostración, un bombardero **B17** —las superfortalezas de la aviación norteamericana— que hizo varias pasadas rasantes como si estuviéramos en la Segunda Guerra Mundial.

**SOLO TRES EQUIPOS** — La fábrica **Michelin** ha tomado una decisión definitiva para el año que viene, anunciando que sólo proporcionará gomas a tres equipos en 1984: **Renault**, **Brabham** y **McLaren**, prefiriendo concentrar por lo tanto sus esfuerzos en tres teams notoriamente de punta. El que más puede sufrir esa opción es **Guy Ligier** que por diversos medios está tratando de convencer a **Michelin** de un cambio de opinión. Pero no parece fácil...

**SE PEGABA EL "BURRO"** — Un incómodo problema sufrió el equipo **McLaren** durante todo el fin de semana británico. Los dos autos equipados con el motor **Tag-Porsche** se resistían a arrancar. Los intentos se repetían eternamente con la comprensible inquietud de pilotos y técnicos. El problema estaba localizado en el sistema de computación que regula la inyección de combustible.

**SUPERALERONES** — Los días de pruebas previas realizadas en Brands Hatch hacía tres semanas habían destacado la necesidad de poseer un buen apoyo aerodinámico para las complejas curvas del circuito inglés. A pesar de ser muy veloz, Brands Hatch tiene largas porciones en curva donde lo vital es el apoyo sobre el tren trasero para transmitir correctamente la potencia salvadora al piso. Así se explicaba entonces la aparición de varios alerones de gran tamaño aportados por casi todos los equipos. Tanto **Brabham** como **Renault** adoptaron el esquema presentado por **Ferrari** desde el G.P. de Montecarlo, o sea un curioso alerón trasero que presenta unos planos suplementarios en cada extremo, regulables independientemente de la gran superficie alar central. Aún así, los pilotos de Renault se quejaban de falta de motricidad y pedían más carga atrás mientras que el auto más veloz de Brands Hatch en clasificación —o sea el Lotus de De Angelis— podía deber gran parte de su eficacia al no menos curioso alerón cuadriplano que dio pruebas de su

# ...DOS A GAS NATURAL.

Telam

## UN POCO DE HISTORIA:

El mundo industrializado ha tenido siempre una aspiración: combustible abundante, económico y limpio.

En la Argentina, el gas natural es la respuesta a esa necesidad. Y ofrece una alternativa al consumo de petróleo.

Reservas abundantes, aseguran un abastecimiento libre de problemas y más de 17.000 km de gasoductos, permiten la distribución del fluido a lo largo y a lo ancho del territorio nacional.

**EL GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC) A ALTA PRESION, ES EL COMBUSTIBLE OPTIMO PARA LA PROPULSION DE VEHICULOS AUTOMOTORES.**

Países de avanzado desarrollo tecnológico, como Canadá, Estados Unidos e Italia, utilizan ya esa tecnología.

Al poner en marcha este revolucionario proyecto, la Argentina se ubica en ese grupo de vanguardia.

## BENEFICIOS PARA EL PAIS:

Se crearán importantes industrias abastecedoras de bienes y servicios. Nuevas fuentes de trabajo. Progreso.

Permitirá reducir el consumo de petróleo. A menor consumo interno, mayores posibilidades de exportación y más divisas para el país.

Aire puro para todos: la combustión del **GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC)**, no produce residuos

que contaminen el medio ambiente.

## BENEFICIOS PARA USTED Y SU VEHICULO:

El **GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC)** brindará notables ventajas en su automóvil, vehículo utilitario, transporte colectivo o camión.

## ECONOMIA.

Economía, porque su

costo es menor que el de los combustibles alternativos. Y su rendimiento, similar.

Economía, porque evita el empaste de las bujías y la contaminación del lubricante, ofreciendo menor gasto de mantenimiento y mayor duración del motor.

Facilidad en la conversión del motor al sistema de impulsión a **GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC)**.

Y practicidad, porque le permitirá utilizar cualquiera de los dos combustibles.

**EN LA ARGENTINA, EL GAS NATURAL COMPRIMIDO PARA LA PROPULSION DE VEHICULOS, SE LLAMA GNC.**

**GNC: NUEVA ENERGIA PARA IMPULSAR AL PAIS.**

# GNC

## GAS NATURAL COMPRIMIDO

## LA CONMOCION DE LA SEMANA

# ALBORETO: DIEZ AÑOS DESPUES UN ITALIANO EN FERRARI

El rumor corría desde hace rato. Ya en la carrera de Detroit, brillantemente ganada por Alboreto sobre el modesto Tyrrell, Marco Piccinini por orden directa de Enzo Ferrari, había tomado discreto contacto con el ganador del día. Pero hasta el martes pasado todo no pasaba de una charla informal y por otra parte la prensa y la opinión pública italiana no dejaban de recordar que Enzo Ferrari se oponía concluyentemente a la incorporación de un piloto italiano a su equipo, causa de innumerables críticas y lamentos en los diarios y revistas de Italia. La posición de Enzo Ferrari era sin embargo siempre la misma y se sintetizaba en una famosa frase con la cual había cerrado el tema una vez en diálogo con la prensa de la península. **¿Para qué me piden que contrate a un piloto italiano —habría respondido en tal ocasión Don Enzo— para que llegado el momento dun eventual accidente me traten luego de asesino por provocar la muerte de un italiano?** Esa cruda reflexión explica suficientemente las precauciones y la desconfianza del veterano constructor respecto al carácter siempre exaltado de la gran parte de la prensa italiana, siempre dispuesta a los mayores elogios pero también las críticas más lapidarias.

¿Qué pasó finalmente por la cabeza de Enzo Ferrari durante la semana pasada, luego de la carrera de Brands Hatch?. ¿Se decidió acaso por Alboreto porque intuye en él a un gran campeón —el ojo del mago de Maranello es también legendario— o acaso quiere cumplir por fin con un deseo nacional como es el de ver a un italiano campeón con Ferrari cuando sabe que no le quedan muchos años de vida por delante? Imposible saber por ahora cuál habrá sido su real motivación.

Pero lo real es que el martes por la tarde, Patrick Tambay recibió un telegrama personal de Ferrari agradeciéndole los servicios prestados y se anunciaba que el equipo 1984 estará formado por Arnoux-Alboreto. Un dúo de temer y una oportunidad merecida para Alboreto cuyo talento logró hacerse reconocer a pesar de correr durante dos años en un equipo hartamente modesto. De esta forma, 10 años después que el último piloto italiano se sentara en una Ferrari (Merzario, 1973). Llegó la ocasión para Michele.

En cuanto a Tambay, su futuro no está decidido aún pero se sabe que el piloto francés espera ocupar un asiento en Lotus, Renault o Mc Laren, donde si bien están respectivamente confirmados De Angelis, Prost y Lauda, queda por saber todavía qué pasará con Mansell, Cheever o Watson.

G.S.

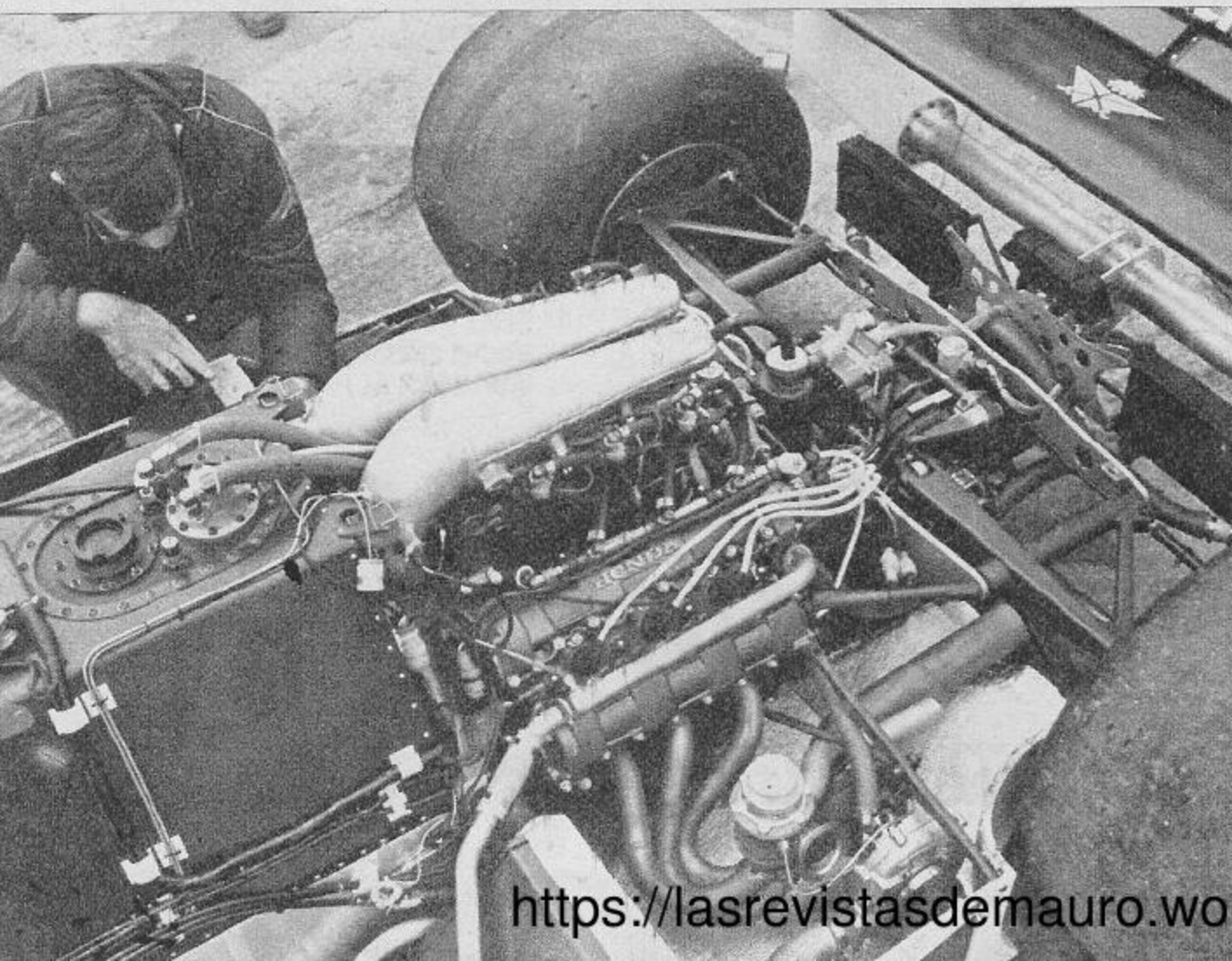
efectividad sin robar velocidad final gracias a una sección maestra menor que los otros alerones rivales.

**TAMBIEN SULLIVAN** — El piloto norteamericano dispuso por fin de otro chasis **Tyrrell 012** similar al estrenado por **Michele Alboreto** dos carreras atrás. Desde afuera el nuevo auto es inconfundible ya que la forma del cockpit se asemeja a un olvidado estilo años '70 en el cual luego del parabrisas la carrocería baja dejando buena parte del cuerpo del piloto al descubierto. Visto de costado se puede observar perfectamente el movimiento de los brazos de los pilotos de los Tyrrell, lo cual aporta una cuota de interés visual que parecía olvidada.

**CECOTTO DE A PIE** — El venezolano se quedó repentinamente sin auto y el team **Theodore-Ensign** se limitó a presentar el de **Roberto Guerrero** sin abundar en explicaciones por la ausencia del coche restante. **“Una decisión política”**, según la lacónica respuesta de **Jo Ramírez**, lo cual daba a entender que Cecotto no corría en la parte final del campeonato por alguna discusión de fondo con el equipo. Por un lado, el ex Campeón Mundial de motos no ocultaba desde hace tiempo su disconformidad con el equipo y sus modestos recursos, mientras que por el otro no habría aportado el venezolano algunos de los patrocinios convenidos previamente.

**MAS QUE RIVALES, ENEMIGOS** — El terrible final de campeonato agudizó la sorda rivalidad que existe entre **Arnoux** y **Prost** desde aquel discutido G.P. de Francia del año pasado en el cual Arnoux ganó la carrera sin obedecer las órdenes del box que indicaban que le dejara el primer puesto a Prost, piloto número uno de aquel momento. Desde entonces, Alain no ocultó su desprecio por René, y el expansivo piloto francés no dudó en puntualizarlo en varias entrevistas recientes en las cuales dejaba en claro que no tiene un gran concepto de la personalidad de Arnoux. Según Prost, **“si gana Arnoux el Campeonato no significará mucho para el deporte francés porque su personalidad no es realmente la de un gran campeón. Además, Arnoux trata de popularizarse a través de una actitud criticable como es la de hacerse la víctima y provocar compasión”**. Los duros conceptos de Prost fueron hábilmente eludidos por Arnoux para quien **“lo que dice Prost no merece respuesta. Mi problema es ganar el Campeonato y no contestarle a Prost. Cada uno tiene su opinión formada sobre los otros pilotos de la Fórmula Uno pero no corresponde estar divulgándola públicamente”**. Lo cierto es que la discusión no resulta muy ética aunque revela con exactitud la enorme tensión que existe en el final del Campeonato.

*Motor Honda sobre el chasis Williams 09. Fue visto en Donington, Silverstone y Brands en los días previos a este GP.*



**NUEVO  
ENVASE**

**PERFECT CIRCLE®**



**Este envase contiene  
tecnología internacional:  
perfección asegurada.**

**Custom Made  
Aros de Pistón**

La nueva imagen de Perfect Circle expresa una condición que define al verdadero líder: la permanente actualización de su óptima calidad.

Perfect Circle, con su ininterrumpida trayectoria, sigue respondiendo así a los más exigentes requerimientos de talleristas y usuarios. Con la más avanzada tecnología para respaldar la perfección de sus aros de pistón.

**Perfect Circle.**  
Tecnología Internacional,  
perfección asegurada.

Fabricante: E. Daneri ICSA

Turismo en Resistencia, Chaco

# UN HURACAN LL

Un circuito inédito y exigente para la categoría. Pocos autos y una perfecta organización en una carrera que se acabó cuando Bonomo ingresó a boxes, dejándole los puntos servidos al ganador, quien, trabajando a conciencia, se hizo de la "pole" y luego arrasó en su serie y en la final...



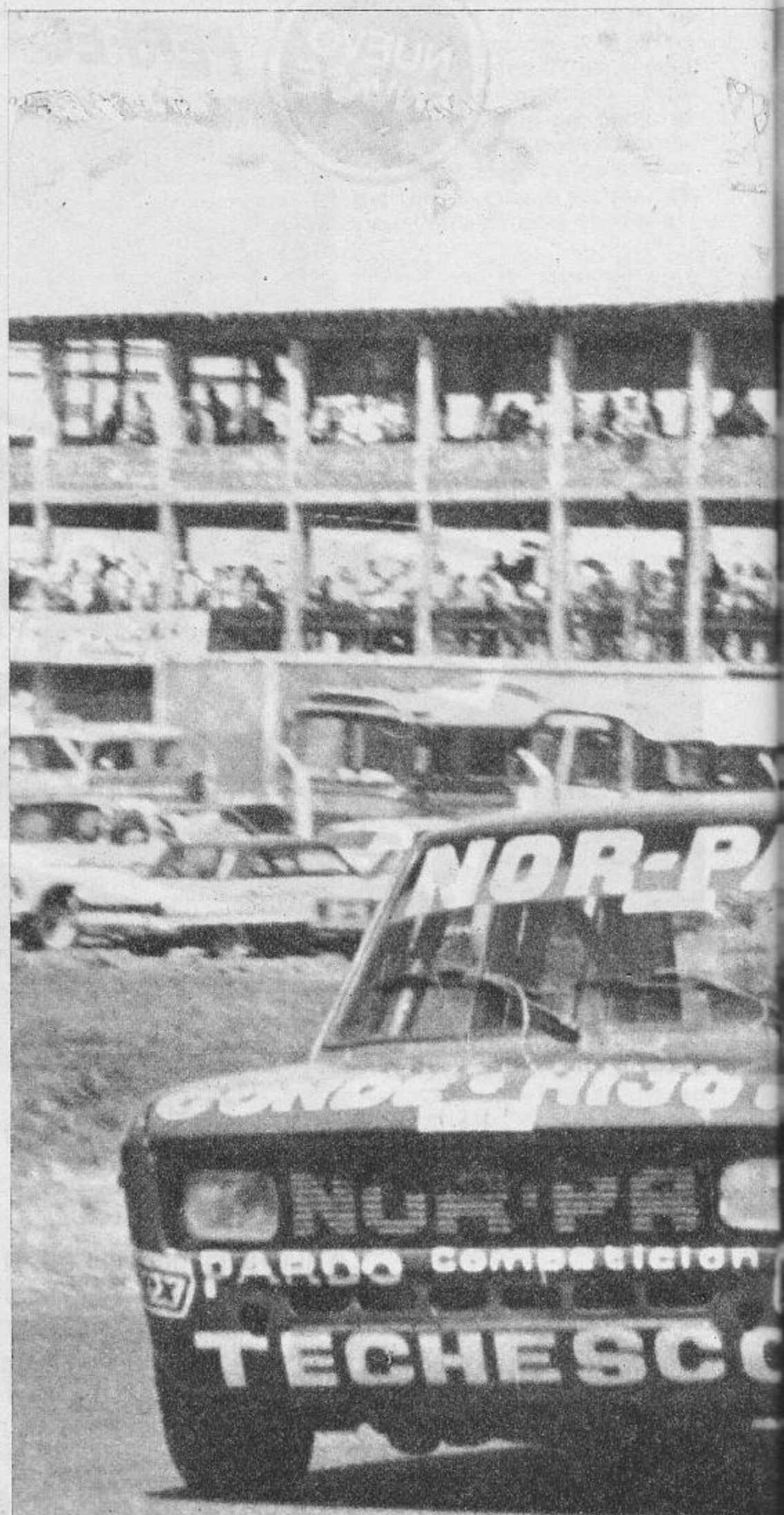
**E**l Autódromo Regional del Nordeste, que hasta hace un par de meses permanecía tapado por las aguas, fue escenario —durante ese lapso— de cuatro competencias automovilísticas. De ellas, dos correspondieron a categorías nacionales —CAP y Turismo— y las otras, a categorías zonales. El empeño y la dedicación que pusieron los dirigentes del **Chaco Automoto Club** fue encomiable y así llegaron a cumplimentar algo que hace dos meses nadie hubiera imaginado. Lástima que el Turismo acudió a esta convocatoria chaqueña con un reducido parque —apenas 17 autos— y si a eso le sumamos lo poco empapado del tema (en cuanto al Turismo) que está el público de esa zona, la carrera no tuvo el marco

*Arriba, "el piloto Corsa" Carlos Zabala, y a la derecha, un pasaje durante el duelo con Bonomo, que apenas duró dos vueltas. Luego, Zabala se fue de "orejitas paradas" al triunfo.*

que se merecía. Fuera de pista muy poca gente y adentro, sólo lo brindado en la serie de apertura. El resto, pobre, muy pobre...

## LA REMONTADA DE BESSONE

El sábado, durante los entrenamientos libres de la mañana, **Ernesto Bessone** sufrió la rotura de una cruceta en el Alfa Romeo y allí, comenzó su serie de penurias. Ante la imposibilidad de conseguir un repuesto, se procedió a una reparación de



# AMADO ZABALA

Por Oscar Izzo  
Fotos: Enrique Bianco



## Turismo en Resistencia, Chaco

*Carlos Cacia, el que "heredó" el segundo puesto luego del abandono de Bonomo, acosado por Varela, cuando éste marchaba tercero. Fue uno de los pocos momentos de interés en la carrera. Abajo, el Alfa Romeo de Bessone, muy veloz pero sin suerte. Padeció por culpa de una cruceta, reparó y en la final se retrasó por una goma.*

urgencia, para lo cual el auto permaneció en boxes mientras se cumplía con el requisito de la clasificación. Carlos Zabala en la primera serie se iba decididamente adelante, sin ningún obstáculo, y Ernesto Bessone, desde los últimos puestos inició una espectacular remontada que lo llevó a ocupar el segundo lugar en la pista. Pero faltando una vuelta, otra vez la cruceta fue elemento discordante y debió entrar a boxes perdiendo todo lo bueno que hasta entonces había hecho. De "orejitas paradas", **Carlos Zabala** estiraba vuelta a vuelta la diferencia y a sus espaldas fueron echando el resto el ya apuntado Bessone, Ho-

racio Varela y **Carlos Cacia**. Mientras **Talone** y **Pentecoste** quedaban afuera por fallas insalvables en sus motores; el cordobés **Serravalle** se retrasaba por problemas eléctricos (arrastrados desde el sábado) y **Monín** no podía con su caja de velocidades. Victoria parcial más que merecida para Zabala, quien con su "pole" se había erigido en candidato serio.

### BONOMO Y SU UNICO HALAGO

Diecisiete eran los puntos que había de diferencia a favor de Zabala sobre Bonomo, de manera que la carrera tenía como ingrediente

casi fundamental esa pelea por los puntos entre ambos pilotos, que cuentan con la atención mecánica de Julio Pardo. Ratificando las bondades de esos motores, Omar Bonomo —al igual que Zabala— se fue derecho hacia la bandera, mientras atrás, un lote compacto trataba de abrirse paso. Lo componían **José Basso**, **Humberto Correale**, **Gustavo Sivori** y **Ricardo Pereyra**. Cada uno de ellos defendió encarnizadamente su puesto. Muy poco para ver, en una serie cómoda para **Omar Bonomo**, quien trasladaba su esperanza a la final.

### ZABALA FUE UNA BALA

El circuito, de atrayente dibujo pero sumamente exigente para el manejo de estos autos, fue cobrando víctimas. **Carlos Rosati** se agregó a la lista de los imposibilitados para largar ("Se rompió un tornillo del árbol de levas...") y todo estaba volcado en el trabajo de **Carlos Zabala** y **Oscar Bonomo**, con la amenaza constante en el andar contundente de Bessone (El auto viajaba fuerte, pero me sacaron afuera y rompí una goma...), de Sivori ("Se rompió la tapa del distribuidor...") y de **Horacio Varela**, que desertó en la quinta vuelta. Pero poco antes, cuando Zabala encaraba la tercera vuelta, Bonomo, que lo escoltaba, entró a boxes con la caja que se negaba a funcionar y la lógica bronca. Allí se acabó la carrera... Zabala fue inalcanzable, a favor de un motor nuevo, con toda la música y el agregado de unas gomas nuevas de Fliter. Un compuesto que hizo mejorar notablemente el tiempo y que tuvo en Zabala, Bonomo, Talone y Pentecoste a los primeros adherentes. (¿Qué dirá Paúl?).

**Carlos Cacia** y **José Basso** ambos de consistente trabajo, compusieron —con Zabala en la parte más alta— el podio de esta competencia, que en su serie final se acabó cuando Omar Bonomo ingresó a boxes y que contó con el aporte de **Correale**, **Monín** y **Bessone** como dignos partenaires.

En síntesis, la gloria fue para el porteño Carlos Zabala, que acaparó todo, lleván-



dose para Pompeya, su barrio, el número uno en la prueba de clasificación, en su serie, y en la final, siendo además el recordman del día. Estirando, de yapa, su ventaja en el Campeonato Argentino.

### PATIO DE BOXES

**ORDEN DE LARGADA:**  
La pole position fue para Zabala, 1m.34s.22; luego se escalonaron Bonomo 1m.34s.72; Pentecoste 1m.36s.03; Rodolfo Nizzo 1m.36s.60; Horacio Varela 1m.37s.26; Correale 1m.37s.26; Cacia 1m.37s.75; Basso 1m.37s.97; Talone 1m.38s.06; Graglia 1m.38s.62; Serravalle 1m.38s.91; Capra 1m.40s.42; Monin 1m.42s.75; Contreras 1m.48s.20; Rosato

1m.49s.26; Raúl Rizzo 1m.49s.69; No clasificaron Sivori, Núñez, Díaz, Rosoti, Bessone, Pizzorno y Pereyra.

**PARIDAD:** "Nosotros queremos que en la categoría haya paridad, por eso vamos a hacer una nota solicitando que los que están usando autoblocante dejen de hacerlo. Así, ganará el espectáculo..." Eso dijo Oscar Pentecoste, dirigente de APAT que el domingo no pudo largar la final por rotura de un pistón.

**SUSTO:** El sábado, durante la prueba de clasificación, se atravesó el auto de Talone a la salida de la última curva. El susto se lo llevó Correale, quien venía detrás y muy cerca. Sin embargo, tuvo tiempo para maniobrar esquivando a Pancho por el pasto.

### CLASIFICACION

Autódromo Regional del Nordeste, Resistencia - Circuito de 3.126,45 m. Recorrido total: 62,529 km. - 2-10-83.

#### PRIMERA SERIE

Zabala, 16m04s77, 10 vueltas; H. Varela, 16m24s05; 10; Cacia, 16m25s96, 10; E. Bessone, 16m53s73, 10; Talone, 15m02s55, 9; Pentecoste, 6m35s82, 4; Serravalle, 6m51s54, 4; Monin, 1m51s40, 1.  
Promedio del ganador: 117,273 km/h.  
Record de vuelta: Zabala en la tercera vuelta en 1m35s12/100 a un promedio de 118,946 km/h.

#### SEGUNDA SERIE

Bonomo, 16m25s47, 10 vueltas; Baso, 16m36s52, 10; Sivori, 16m40s13, 10; Pereyra, 17m04s68, 10; Correale, 17m23s93, 10; Capra, 16m35s34, 9; Contreras, 16m38s65, 9; Raúl Nizzo, 16m51s22, 9; Rosati, 7m40s80, 4.  
No largaron: Graglia, Rosotti, R. Núñez, Pizzorno y Rodolfo Nizzo.  
Promedio del ganador: 114,810 km/h.  
Record de vuelta: Bonomo en la segunda vuelta en 1m37s33/100 a un promedio de 116,245 km/h.

#### FINAL

POS.	Nº	CLASE	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	41	2	Carlos Zabala	Fiat 128	32m26s71	20
2º	64	2	Carlos Cacia	Fiat 128	32m39s56	20
3º	54	2	José Baso	Fiat 128	32m42s71	20
4º	28	2	Humberto Correale	Fiat 128	33m19s98	20
5º	34	2	Christian Monin	Fiat 128	33m23s15	20
6º	73	3	Ernesto Bessone	Alfa Romeo GTV 2000	32m27s44	19
7º	55	2	Carlos Serravalle	Fiat 128	33m38s79	19
8º	7	1	Raúl Nizzo	Fiat 128	32m54s21	18
9º	71	3	Arnoldo Capra	Peugeot 504	34m12s83	18
10º	4	1	Miguel Contreras	Dahlsatsu	30m59s85	17

Luego se clasificaron: Sivori, 21m17s89, 13; Pereyra, 22m39s80, 13.

No se clasificaron: H. Varela, 5; Bonomo, 2.

No largaron: Rosati, Pentecoste y Talone.

Promedio del ganador: 116,239 km/h.

Record de vuelta: Zabala en la segunda vuelta en 1m34s73/100 a un promedio de 119,436 km/h.

Posiciones en el campeonato: Clase 1: Rosati, 63 puntos; Contreras, 61; Cecheto y Borglioli, 16; Rodolfo Nizzo, 15; Moscatello, 12; Estrella, 9 y Del Giorgio, 7.

Clase 2: Zabala, 112 puntos; Bonomo, 75; Gulral, 57; Espil y Cacia, 32; M. Bonglianni, 30; Blandini, 26; Correale, 25; Inoriza, Monin y Baso, 24; Pentecoste, 22; L. Bonglianni, 20; G. Rales y Serravalle, 18; Padilla, 17; Lamas, 16; Potetti y Pinasco, 15; Del Campo, 12; M. Rales y H. Varela, 10; L. Varela y Barnadzky, 8; Pivarc y Pereyra, 7; Tuero y Lara, 6; Rossotti, 5; Cortese, Díaz, "El Santo", Bisleri y Sivori, 4; Raúl Nizzo y Ruiz, 3.

Clase 3: Capra, 79 puntos; Pizzorno, 56; Talone, 52; Bessone, 48; Saraleguy, 19; Herralz, 16; Valenti, 8.

PARA SU  
**PEUGEOT 505**  
PLATINOS, CONDENSADORES  
Y BOBINAS  
**Ducellier**  
RECIENTE LLEGADAS DE  
**FRANCIA**  
MAXIMO RENDIMIENTO  
**TATEOSSIAN Hnos. S.A.**  
CABELLO 3363/65 - (1425) PALERMO  
Tel. 801-3952/3957/8634/8959

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

**Decore Ud. mismo su vehículo**  
con cintas decorativas



Una amplia gama de diseños y colores. TAMBIEN EFECTUAMOS LAS DECORACIONES

**TRIMBRANTE DUKE**  
WARNES 1180 - CAP. (1414)  
TEL. 855-1652 - 854-5156



**FILM PARA POLARIZAR**

Lápices especiales para el pintado de neumáticos



**el sol ya no es más su enemigo**  
con film para polarizar

Coches - Pick-Ups - Lanchas - Casas, etc.

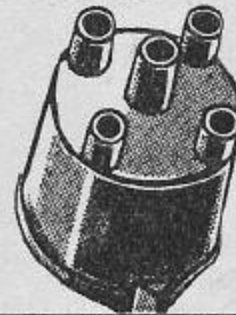
Reduce la temperatura interior y le da eficiencia a los equipos de aire acondicionado

Le da privacidad y conserva la tapicería

PRECIOS MUY ECONOMICOS



**AUTODECOR**  
AV. J. B. JUSTO 3316  
CAPITAL (1410)



**Nueva! TAPA DE DISTRIBUIDOR IMPERMEABLE LPS**

MATERIAL IMPORTADO • EXCELENTE RIGIDEZ HIDROELECTRICA Y AL ARCO VOLTAICO.

CONTACTO: REG. MOD. IND. Nº 43448.

EN VENTA EN CASAS DEL RAMO.

Fabricada por: **LAPLAS S.R.L.**

PEPIRI 1442 - (1437) - Tel. 91-3813 • Capital



**EL EMPORIO DEL PEUGEOT**

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS  
LINEA COMPLETA

PICHINCHA 1657 • (1249) • Tel. 941-2327/942-3656 • BS. AIRES

RECIBIMOS TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO

**CAJAS AUTOMATICAS**

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS

FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS

TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA

TAUNUS L.GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO



ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES  
**DE MARCO HNOS. S.R.L.**

24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital



**NEW YORK RUEDAS**  
**S.A. PROTTO Hnos.**

DISTRIBUYE LO MEJOR

TAUNUS GHIA • FALCON 82/83 • B.M.W.

RENAULT 18 FUEGO

• VW 1.500 **LEGITIMAS**

NACIONALES E IMPORTADAS TODAS LAS MARCAS

**LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS**

**PRECIOS SENSACIONALES!!!**

NO CERRAMOS AL MEDIODIA • ENVIOS AL INTERIOR

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

DINERS • CARTA FRANCA  
CABAL • AMERICAN EXPRESS



¿DÓNDE ESTÁ?  
¿DÓNDE SE ESCONDIÓ?  
YO LE VOY A DAR,  
DENUNCIARME POR  
ESA PAVADITA!

RAMALLO  
KID  
WANTED  
US\$ 43,70



¡CRACK!  
¡CLING!  
¡CLING!  
¡SHHH!  
¡CLANCL!  
¡KRUNCH!

¡ENTRE EL FIACO,  
LOS MOTORES Y  
LOS ALUMNOS,  
ME VAN A VOLVER  
LOCO...!

¡Doo

... LLEGÓ A LA HORQUILLA,  
FRENO, SACÓ LA MANO, DOBLÓ  
Y ME TOCÓ EN LA TROMPA  
JUSTO CUANDO YO ESTABA  
DOBLANDO POR ADENTRO

¡QUÉ PENA!  
¡QUÉ LÁSTIMA, CHE!  
¡CUÁNTO LO SIENTO...!



TC-2 ML  
EN  
DISCORDIA

¿Y QUÉ TENGO QUE  
HACER PARA TENER  
UN MOTOR DEL  
POLACO?

EN LA PRÓXIMA  
CARRERA PERDES UNA  
VUEITA, LO TAPÁS Y  
ME LO DEJÁS A TIRO  
PARA QUE YO, DISTRAÍDO,  
SE LA PONGA JUSTO  
EN EL MEDIO DEL  
BAÚL, COSA DE  
HACERLE ROMADA  
EL DIFERENCIAL.  
COMO SOS SU  
COMPAÑERO DE  
EQUIPO, NADIE  
SE VA A AVIVAR  
DE LA CHANCHADA...



¡TE VOY A  
DAR, FRENO EN  
EL MEDIO DE LA CURVA!

©#NM\*  
\* \* \*  
!!!



Revista

# AIRE & SOL SPORT

## ESPECIAL DE TIRO DEPORTIVO

### EL S. & W. 547

Presentamos un revólver digno de su célebre linaje, que aporta significativas novedades al mercado de armas.

### F.B.I.

Segunda parte del informe dedicado a esta singular especialidad.

### El tirador y la salud.

Aspectos insospechados de las repercusiones de su actividad en el organismo del deportista.

### PESCA

El mundo de las moscas. Trucando con el "Mono" Villa.

### CAZA MAYOR

Axis, un sobresaliente trofeo en la provincia de Buenos Aires.

### NAUTICA

Lo último en botes de goma.

### ADEMAS:

CINOFILIA: Los principales perros de caza.  
CAZA FOTOGRAFICA: Escondrijos y técnicas de acercamiento.  
PIZARRA: Todos los precios.  
CLASIFICADOS: Ventas, permutas, alquileres...



**UNA REVISTA  
HECHA POR  
ESPECIALISTAS.**



**Unidos para siempre.**

**STIKO**®

**Une las cosas.**

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>