

Parabrisas

GRAN PREMIO DE AUSTRIA F.1 FACIL TRIUNFO DE ALAN JONES REUTEMANN Y SU FUTURO EN LA FORMULA UNO

Argentina: \$ 2.200 - Estados Unidos: u\$s 1,80 (por avión) - Paraguay: Gs

120 - Uruguay: N\$ 5,50

Del 15 al 21 de agosto de 1979

Nº 689



LAS REVISTAS DE MAURO

**Alan Jones rumbo a la
segunda victoria
consecutiva superando
a Patrese, rezagado**





“Lo que importa es la calidad. Sin historias.”

Schussheim

Lo que importa es el whisky.

OLD Smuggler

Hiram Walker S.A. agradece al Dr. Felix Lima por su participación en este mensaje

*Old Smuggler. Industria Argentina
Precio Indic. en Cap. Fed. y G.B.A.
At. 16/7/79: S 13.500*

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com/>

PARABRISAS CORSA

N° 689

Año 1979
Bs. Aires del 15 al 21 de agosto
Redacción: Av. Alem 896
TE 32-6010/29 - Telex 2-1444

DIRECTOR
Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
Carlos F. Figueras

SECRETARIO DE REDACCION
Alberto del Priore

PROSECRETARIO
Ricardo Delgado

REDACCION: Jorge Fernández Morano, Oscar Fittipaldi, Eduardo Neira (archivo), María Delia Cedrés de Mango (secretaria).

COLABORADORES: Héctor Cademartori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Héctor Olano, Marcelo García Lobelos y Miguel Angel Sebastián.

CORRESPONSALES: Germán Sopena y Franco Lini (Europa), Héctor Horacio D'Amico (USA).

ARTE Y DIAGRAMACION

Director: Julio Peralta
Asistente: Héctor Sol
Jefe de Arte: Eduardo César González
Jefe de Diagramación: Carlos Romano

FOTOGRAFIA

Jefe: Hugo Pérez Campos
Jefe Técnico: Isidoro Rubini
Jefe Servicios: Bernardo Acuña
Fotógrafos: Antonio Capria, Armando Rivas, Osvaldo Dubini, Mario Paganetti, Eduardo Nuñez, Daniel León, Alfredo Albornoz, Enrique Bianco, Osvaldo Varone, Ignacio Corbalán, Carlos Acuña, Ricardo Brun Cruz, Carlos Pesce y Eduardo Marti.

CORRECCION:

Jefe: Luis Canossa

SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario E. Ceretti

EDITORIAL ABRIL S. A.

Administración: Alem 896 - 5° Piso
Bs. Aires - Rep. Argentina
TE 32-6010/29
Cables: Edabril - Baires
Telex: 2-1444

AREA CIRCULACION

Gerente
Osvaldo Andres

PROMOCION PUBLICITARIA

Editorial CREA S. A.
Av. Alem 896 - 6° Piso - Bs. Aires
TE 32-6010/29

Gerente:

Vincenzo Donato

Directores:

Gerardo Cerolini

Fernando Costanzo

Adolfo Nerpiti

Rodolfo Sabatini

Jefe de Tráfico:

Rodolfo Eusebio

Talleres Gráficos Abril

Av. Roca 4410 - Florida - Pcia. Bs. As.

Gerente: Juan M. Mendes Borralho

LIBRO DE PASES: POR AHORA SOLO RUMORES

A pesar de que ya es vox populi que la mayoría de los contratos se arreglarán entre **Holanda e Italia** y que ninguno de los interesados (pilotos, directores de equipo, sponsors) dice absolutamente nada al respecto, es evidente que hay un intenso movimiento en lo que hace a la integración de los equipos de **F-1** para 1980. Pero como todo es extraoficial, nada puede ser tomado con demasiada seriedad. No obstante ello, hay algunas cosas que ya se dan como seguras y a ellas nos remitiremos.

Por el lado de **Lotus** por ejemplo, si bien tanto **Andretti** como **Reutemann** tienen contrato por todo 1980 inclusive, es un hecho que uno de los dos dejará el equipo a fines de este año. Una vez más, el intento de **Chapman** de mantener en su team a dos pilotos de primera línea no dio resultado. Sólo el año pasado, con una cláusula en el contrato de **Peterson** subordinándolo a **Andretti**, pudo lograr su objetivo. Pero este año, volvió a suceder lo de las épocas de **Peterson y Fittipaldi** a comienzos de la década. Si recordamos que **Andretti** tiene algunos negocios en común con **Chapman**, no es difícil vaticinar que quien emigrará será precisamente el argentino. Y si esta posibilidad se da, el equipo **Williams** parece ser el destino más probable para él, ya que si bien en un momento se afirmó que tanto **Jones** como **Regazzoni** ya habían arreglado con **Williams**, lo cierto por ahora es que sólo el australiano ha estampado su firma, de todas maneras, se asegura que **Frank Williams** también teme reunir a dos gallos en un mismo gallinero por lo que el pase del año volvería a protagonizarlo **Niki Lauda**. Su alejamiento de **Brabham** ya es un hecho y si bien un diario francés aseguró hace poco que el austríaco iría nada menos que a **Renault**, todo parece indicar que los pasos de Lauda se encaminarían hacia **McLaren**. Tal como anticipamos hace alrededor de tres meses en **CORSA**, la tabacalera **Marlboro** ofreció alrededor de un millón de dólares para que el bicampeón mundial sea un piloto íntegramente suyo, oferta por cierto nada despreciable. Así fue como precisamente en **Hockenheim** se lo vio a Lauda entrar a la casa rodante de **McLaren** y permanecer en ella durante 45 minutos, siendo fotografiado por un semanario italiano al salir, alimentando aún más los rumores. Tampoco estaría ajena a este pase, la empresa **BMW** que proveería precisamente de motores a **McLaren** en 1980, entrando



Mario Andretti declaró que está muy tranquilo en Lotus y que piensa correr en 1980 en el mismo equipo.

así la marca inglesa en la era del turbo.

En cuanto al lugar que deja vacante **Lauda** en **Brabham**, quien tiene más posibilidades es **Ricardo Zunino**, aunque los italianos afirman que puede ser también **Riccardo Patrese**.

Otro pase importante podría ser el de **Jacques Laffite**. en un principio se habló de que iría a **Alfa Romeo**, pero complicaciones en el restablecimiento de **Depailler** lo mantendrían en **Ligier**.

Por el lado de **McLaren**, la entrada de **Lauda** dejaría afuera a **Patrick Tambay**, que no obstante no se quedaría sin lugar, ya que podría integrarse a **Wolf**.

Tyrrell, por su parte, no alimenta mayores rumores por el momento, aunque se asegura que su nuevo sponsor italiano, **Candy**, impondría como condición para continuar con su auspicio el año próximo, la incorporación al equipo de un piloto italiano, en cuyo caso **Patrese** y **Elio De Angelis** tendrían las mayores posibilidades.

ATS, en cambio, desaparecería totalmente de la escena de la **F-1**.

Quien tampoco parece dispuesto a seguir con su equipo por ahora, es **Héctor Rebaque** y también existen serias dudas respecto del futuro de **Arturo Merzario**.

Los teams más modestos, como **Shadow**, **Arrows**, **Ensign**, no entran mayormente en la danza de los pases por ahora, ya que llegado el momento, sus plazas estarán a disposición de aquellos que puedan arrimar importantes sponsors

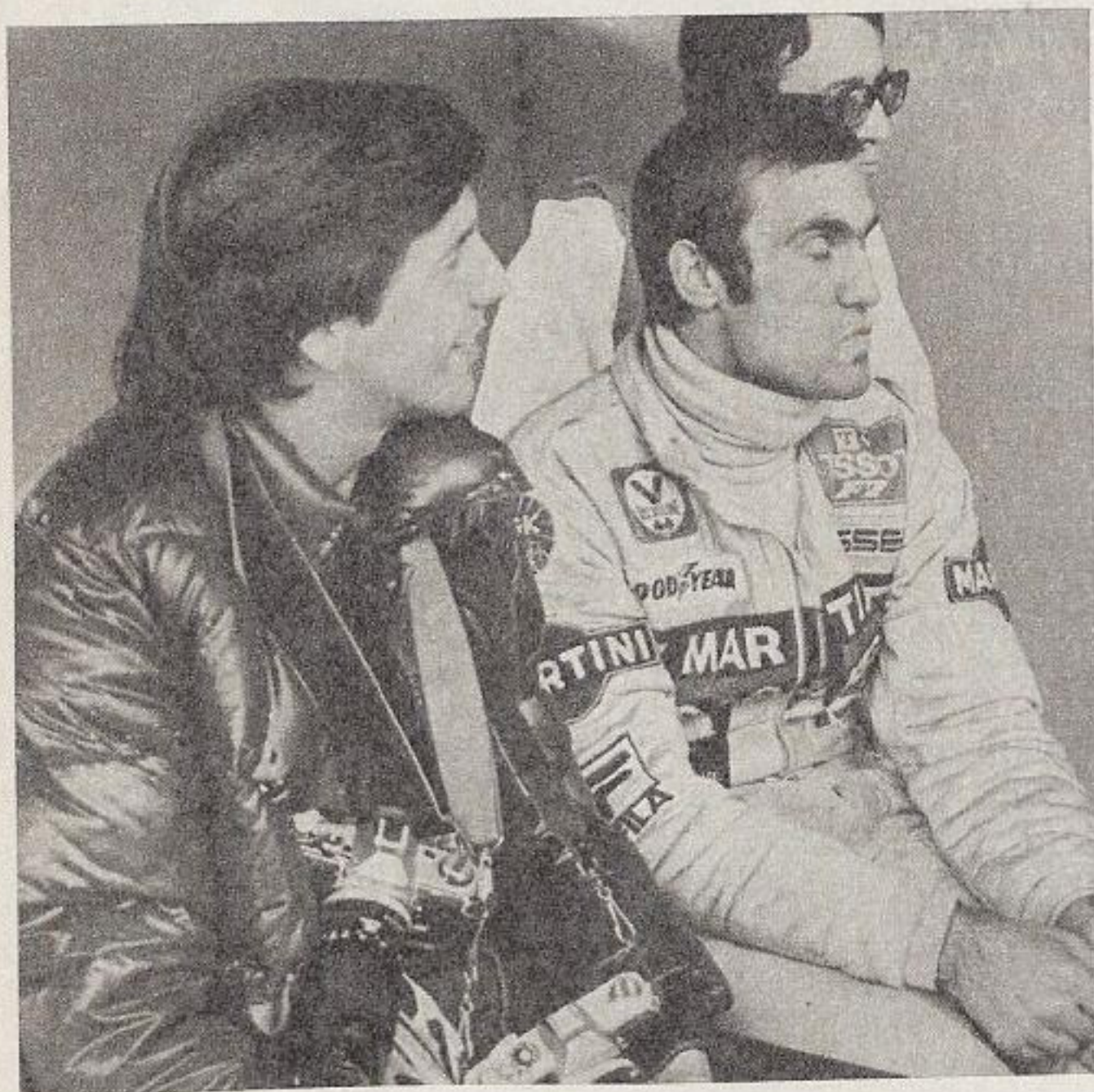
A.D.P.

GRAND PRIX DE AUSTRIA (ZELTWEG) OTRA PARA JONES Y EL

A quince días del suceso de Hockenheim, el australiano Alan Jones repitió en el Gran Premio de Austria una performance que no deja dudas acerca del espectacular momento del Williams FW07.

A partir de aquí la información más completa de lo sucedido en Zeltweg. Los problemas del equipo Lotus. El futuro de Reutemann. La pole position del cada vez más positivo René Arnoux a bordo del Renault-Turbo. La desmentida de Neerspach sobre el mentado BMW-Turbo para F-1.

Por su parte, Schekter (4°), sigue punteando el torneo con 38 puntos y Laffite (3°), fue emparejado por Villeneuve (2°), ambos con 32 unidades



Para Alan Jones, sólo fue cuestión de sacarse de adelante al sorpresivo Villeneuve, y el "ritual" de la punta volvió a ser para él. Ritmo demoledor y un auto óptimo: sus mejores argumentos para una nueva victoria.

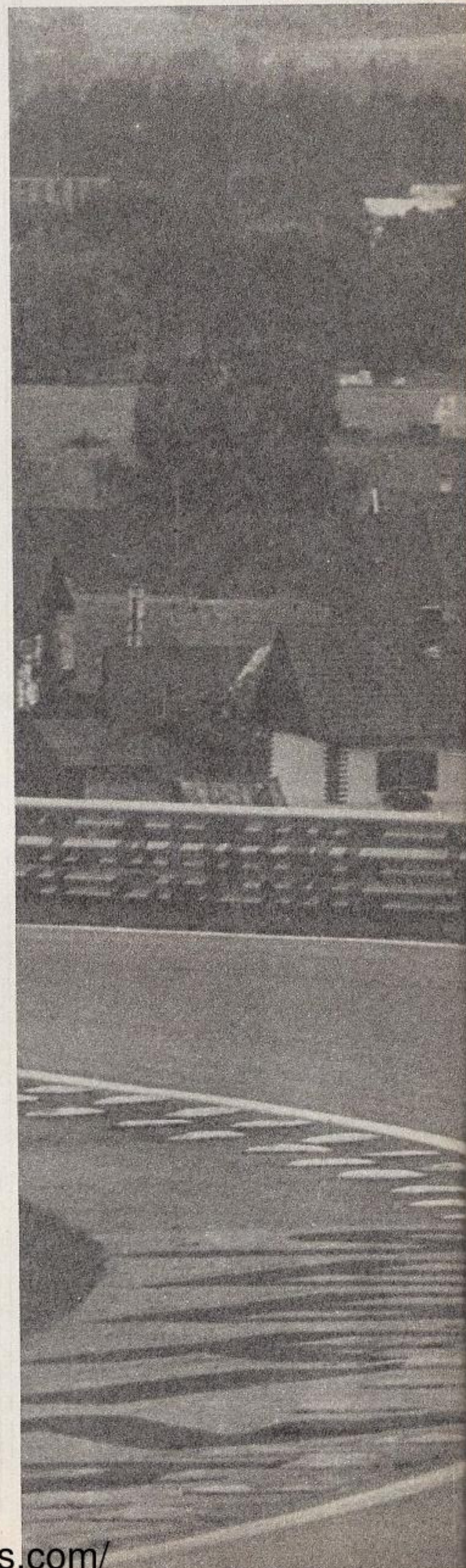
La mejor alternativa de Reutemann ante preguntas indiscretas son algunos de sus gestos. Aquí ensaya uno ante desconocido interlocutor. A su lado, nuestro Germán Sopena, totalmente equipado para su misión.

Si hay algo realmente injusto en el campeonato de Fórmula Uno 1979 es que Alan Jones o Clay Regazzoni no tengan ninguna posibilidad de luchar por el título mundial, por culpa del absurdo sistema de puntuación que la FIA institucionalizó el año pasado a instancias —bien erróneas por cierto— de la siempre poderosa e influyente asociación de constructores. La FOCA, siempre preocupada por realzar el espectáculo de cada Grand Prix, creía premiar así con mayor importancia a cada triunfo y evitar la posibilidad de un campeón que pudiera llegar al cetro merced a una sistemática recolección de puntos.

El error del sistema se aprecia ahora más que nunca, cuando la dominación ostensible de un auto ganador permite a sus pilotos dominar con comodidad, pe-

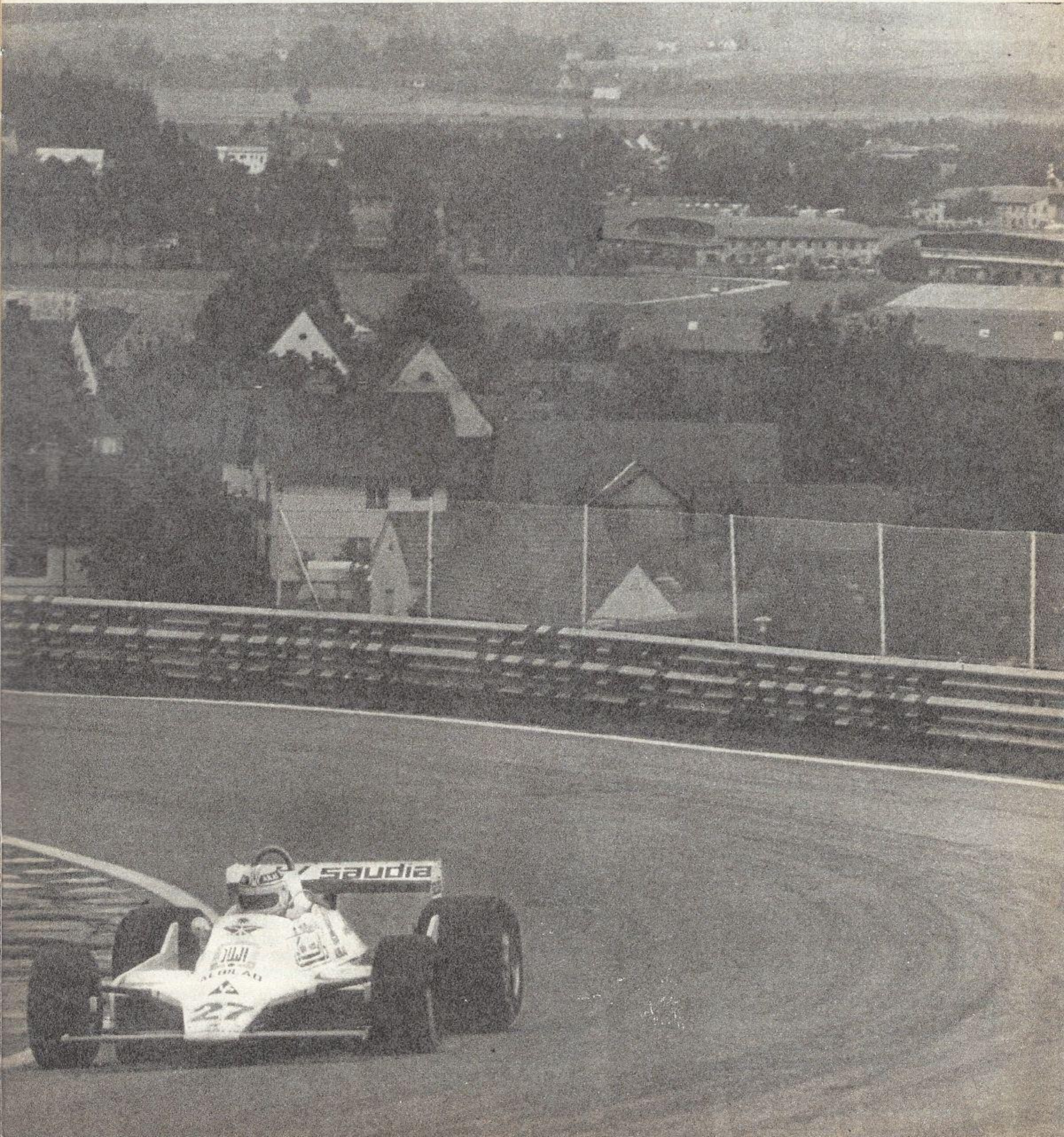
ro aún así los aleja de la eventualidad del campeonato ya que no les permite a cada uno sumar más de cuatro resultados en total en toda la segunda parte del campeonato. Y al ritmo en que vamos, nadie se asombraría si Alan Jones recolectara más de cuatro triunfos al cabo de esta segunda mitad del torneo que ya se muestra decididamente en manos del magnífico chasis de Frank Williams.

Porque con este tercer triunfo consecutivo de un Williams, la balanza, se inclina netamente a favor del auto que no sólo quiebra la alternativa que a principios de año eran Ferrari y Ligier sino que a la vez lo hizo justamente en la serie de carreras que se desarrollan en los circuitos más exigentes para las virtudes técnicas de un chasis que en este momento no tiene igual. Sólo el Renault se le pudo comparar en Zeltweg



por GERMAN R. SOPENA Y ALBERTO DEL PRIORE.
Fotos: ANTONIO CAPRIA (Enviados especiales a Zeltweg, Austria)

MARAVILLOSO WILLIAMS



— exactamente como en Hockenheim o en Silverstone— pero allí la influencia del motor no es descartable. Ninguna planta motriz empuja tanto como el turbo en plena recta y aunque el chasis Renault sea también sumamente destacable (comparación que surge de inmediato cuando se lo compara con el Ferrari que usa los mismos neumáticos de manera muy diferente), no caben dudas de que la gran ventaja que favorece al Williams se produce a partir de su excepcional capacidad de viraje y su liviandad total en orden de marcha.

Pese a que Renault había dominado nuevamente la dura lucha de la clasificación, esta vez por mano de René Arnoux, la gran incógnita era saber cómo se desarrollaría la carrera, ya que por varias razones, el Renault Turbo no es el auto indicado para arrancar en punta desde el vamos. A saber: 1) El chasis en sí es más pesado que el Williams. 2) Como el motor turbo consume un poco más que un motor aspirado normalmente, los dos Renault deben ponerse en marcha con más cantidad de nafta en sus tanques que lo que llevan los autos con motor Cosworth, lo cual sumado al peso del chasis en sí implica que los autos amarillos parten con 60 o 70 kilos más que sus rivales, ventaja nada despreciable para los demás. 3) La mayor dificultad de reacción del turbo se evidencia particularmente en la recta de largada donde se parte desde cero a través de todos los cambios antes de encontrarse lanzados a pleno.

Nadie suponía entonces que Arnoux o Jabouille podrían despegarse de entrada y por el contrario, era Alan Jones el candidato a iniciar la carrera en punta pero obviamente los Renault serían más y más peligrosos a medida que sus tanques se descargaban y la carrera podría decidirse entonces de la mitad de su desarrollo para adelante.

Pero no pasó nada de eso frente a lo que fue un impresionante paseo de Alan Jones. Sin embargo, más vale detenerse en un detallado relato día por día para conocer todo lo que pasó en un GP de Austria que —al menos por una vez— se corrió el domingo sin una gota de lluvia que obligara a cambios y alternativas irregulares.

VIERNES: TRAS LA LLUVIA, DE INMEDIATO JONES

Como suele ser ya un inconfortable hábito, desde el primer día en Zeltweg, las montañas circundantes aparecieron envueltas en nubes demasiado pesadas como para no descargarse con agua fuerte. Y el primer contacto de los autos con la pista se produjo entonces con el pavimento totalmente mojado en la práctica no cronometrada del viernes a la mañana. Por la misma razón no se anduvo mucho en la mañana y tras poner en orden los detalles esenciales en cada auto, la mayoría de los pilotos prefirió esperar a la tanda cronometrada de la tarde, que prometía transcurrir con pista seca ya que el horizonte clareaba un poco.

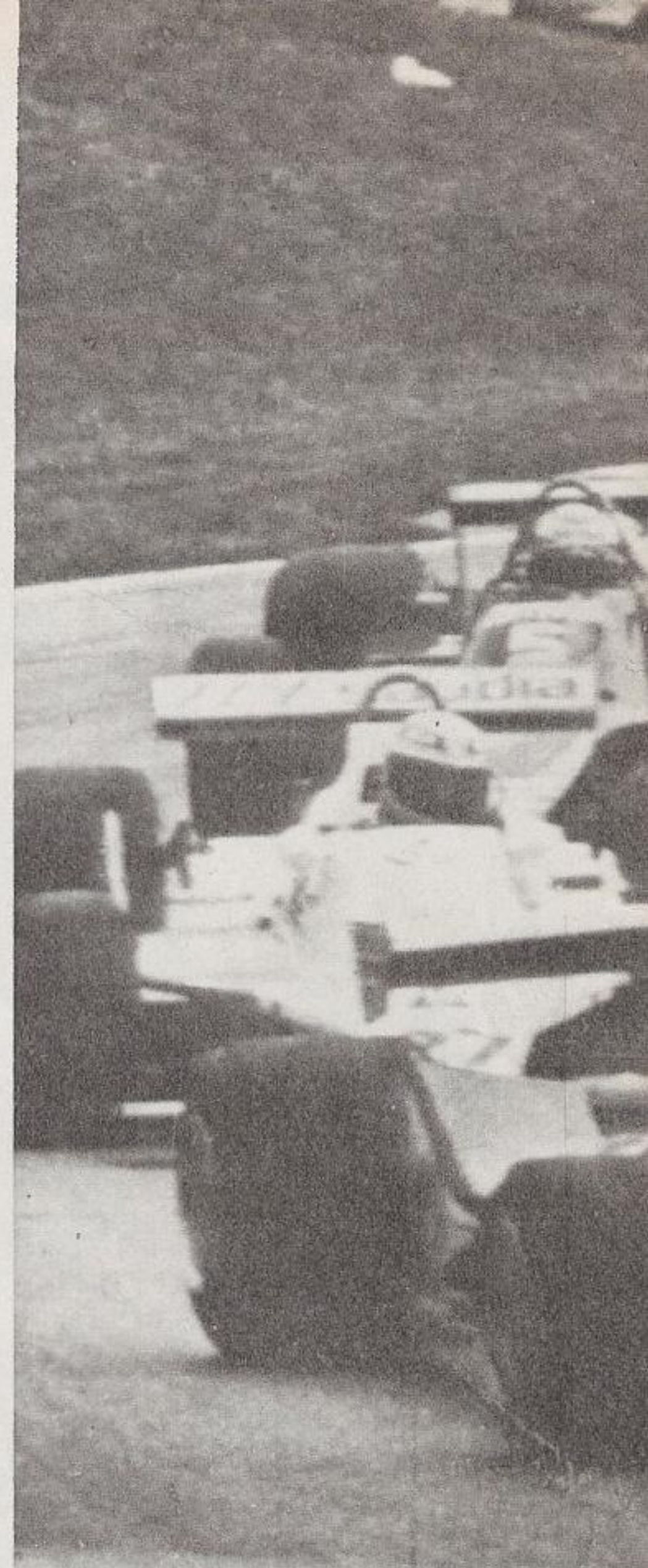
En efecto, así sucedió, y a las doce y treinta del viernes ya la pista estaba suficientemente seca como para brindar los primeros datos respecto al GP de Austria. Tal como se preveía, desde el primer momento los mismos dominadores de las últimas carreras se mostraron otra vez a sus anchas en el velocísimo trazado austriaco y Alan Jones se encaramó casi desde las primeras vueltas a la pole position apenas amenazado por los tiempos que conseguía Jean Pierre Jabouille.

Entretanto, recorriendo la calle de boxes las primeras conclusiones entregaban lo siguiente: 1) Confirmación de las posibilidades del chasis Ligier tal como se había visto en Alemania. El trabajo de rediseño en el interior de los flancos laterales produjo el resultado positivo que les permitió recuperar posiciones y también desde los primeros giros Jacques Laffite se mostró como un candidato potencial a luchar por la pole position. 2) Grandes problemas de adherencia en el equipo Lotus, cuyos dos autos destrozaron prácticamente varios juegos de gomas que quedaron con los clásicos globitos de un desgaste al límite, sin conseguir por eso nada más que modestísimos tiempos que los ubicaban lejos de toda aspiración a pesar de las pruebas que había llevado a cabo Andretti en la semana previa en el mismo trazado. 3) También las Ferrari se ubicaban a más de dos segundos del tiempo marcado por Alan Jones y los dos pilotos de Maranello no estaban para nada conformes con el "grip" del chasis en los veloces curvones austriacos. 4) En el box del actual "patrón" de la fórmula uno, o sea Frank Williams, mientras Jones mantenía casi sin girar la temprana pole position Regazzoni estaba más de dos segundos, atrás de su compañero de equipo, diferencia prácticamente estable entre los dos pilotos cuando se trata de buscar el tiempo al límite de posibilidades. 5) Los dos Brabham se mostraban asimismo veloces como siempre pero esta vez con Niki Lauda adelante de Nelson Piquet, acaso especialmente motivado por correr en su país, acaso también por disponer en esta ocasión de un motor especialmente potente en mérito a su condición de piloto local.

Y al cabo de esa primera jornada de ensayos, Alan Jones se confirmaba como el piloto más veloz seguido por los dos Renault y por Jacques Laffite, mientras que todos los demás pilotos quedaban de la barrera del 1m36s para atrás. De cualquier modo el avance respecto al año pasado ya era considerable porque la pole position lograda en 1978 por Ronnie Peterson había sido de 1m37s71.

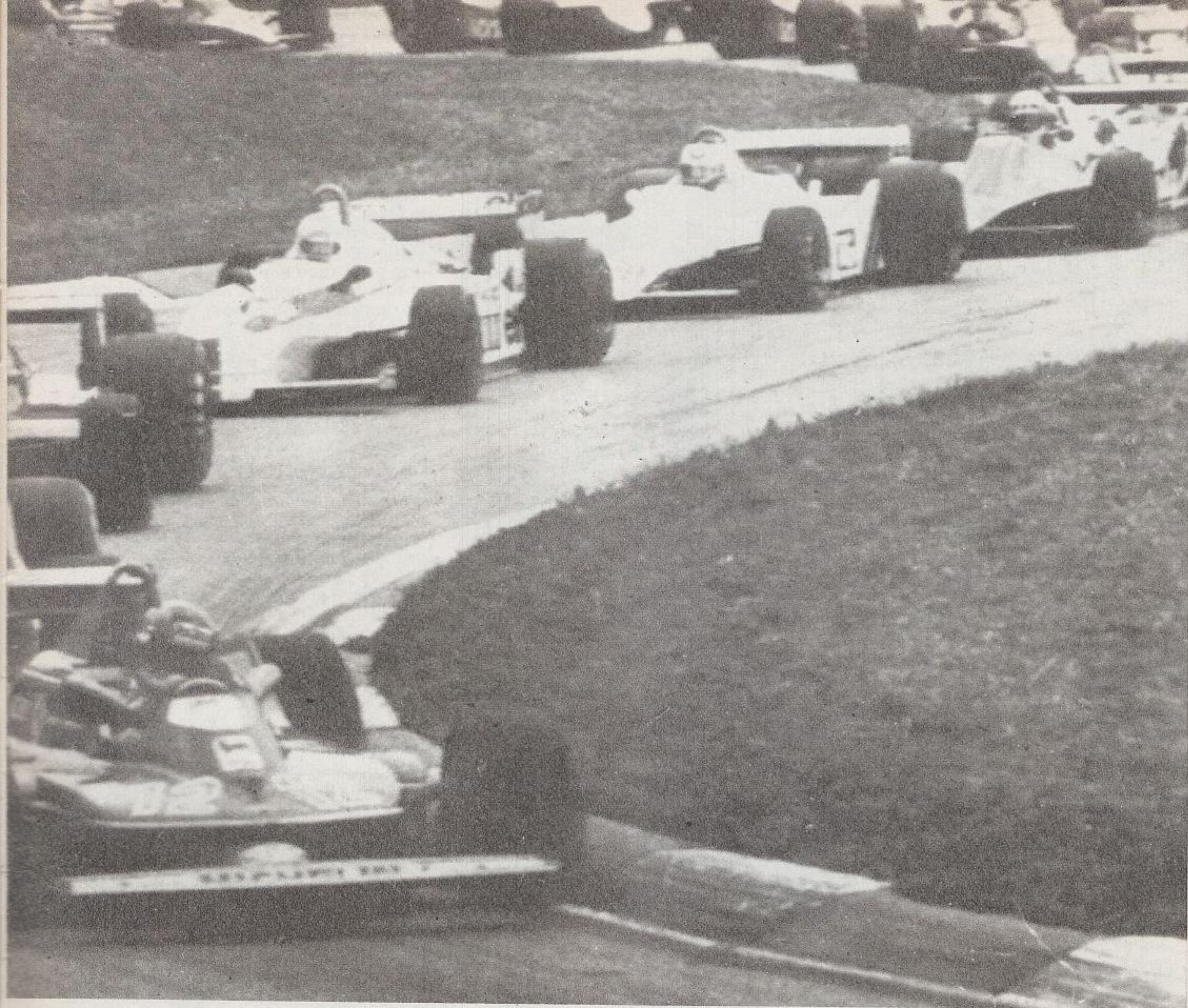
SABADO: ARNOUX A LA POLE POSITION

Tal como ya se estilaba habitualmente en la programación de Fórmula Uno, nuevamente la sesión de la mañana (una hora) no cuenta para los tiempos de



clasificación y la hora de la verdad dura en realidad noventa minutos que es el plazo definitivo de la segunda tanda. Sin embargo era muy interesante saber lo que sucedía en la hora de la mañana ya sin la molestia del piso mojado. Allí Jacques Laffite obtenía según los cronómetros de cada box el mejor tiempo absoluto, aventajando esta vez a los Renault y los Williams y confirmando que la puesta a punto del Ligier se afianzaba aún más. Pero el que más había progresado era Gilles Villeneuve, que para tranquilidad del nervioso Forghieri del día anterior, lograba reducir considerablemente su tiempo de vuelta después del profundo trabajo realizado en las suspensiones y las regulaciones aerodinámicas de la Ferrari.

En definitiva, los tiempos tomados en los boxes mostraban la siguiente escala, como prolegómeno de lo que sería la sesión definitiva. Veamos los diez primeros tiempos del sábado a la mañana entonces: **Laffite:** 1m35s36, **Arnoux:**



1m36s39, **Villeneuve:** 1m36s58, **Lauda:** 1m36s75, **Piquet:** 1m36s90, **Jabouille:** 1m36s95, **Pironi:** 1m37s15, **Stuck:** 1m37s39, **Scheckter:** 1m37s47, **Patrese:** 1m37s73. Y recién entonces Alan Jones, con 1m37s97, pero que ya se dedicaba simplemente a probar con tanques a pleno, seguro de un auto que no necesitaba ningún retoque más para circular con plena comodidad en Zeltweg.

La gran novedad de esas pruebas de la mañana se produjo sin embargo casi al final de la sesión cuando con diferencia de pocos minutos dos autos sufrieron sendos despistes sin mayores consecuencias pero que obligaron a los pilotos a montar sobre los muletos. Primero fue Alan Jones el que se detuvo tras un paseo por el pasto en la chicana. Desde pocas vueltas antes venía sufriendo un problema con la caja de cambios y al no poder enganchar correctamente la sucesión de rebajes para entrar en la chicana, tuvo que exigir por demás la frenada y se fue afuera rompiendo algu-

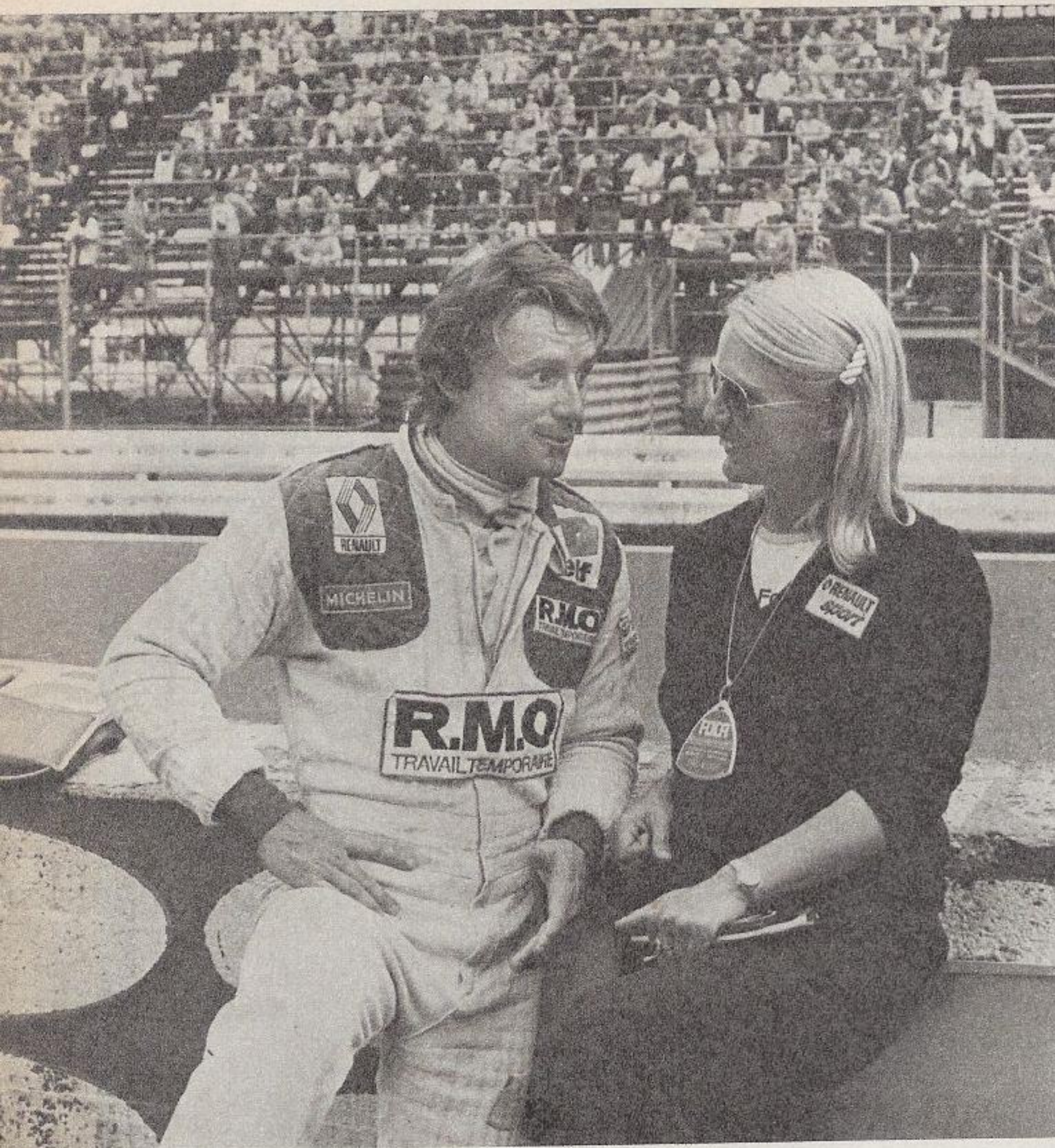
nas pequeñas piezas de las suspensiones del costado izquierdo que obligaron a los mecánicos a desmontar los laterales del auto para reparar con vistas al domingo.

Poco más tarde, el que sufría un incidente más angustiante era Jacques Laffite, que en la veloz curva Bosch se quedó repentinamente sin pedal de freno y tuvo que luchar duramente con el volante y los rebajes para terminar su carrera en el pasto, pero sin tocar ninguna defensa. El precio que pagaría sería alto sin embargo: Cuando Laffite subió al muletto descubrió que la regulación general del segundo chasis distaba de asemejarse a la del auto titular y prefirió entonces seguir girando en la segunda tanda con el mismo auto del incidente. Pero el tránsito por la tierra había dañado en algo la parte inferior de los pontones laterales del Ligier, modificando así en parte el fundamental efecto aerodinámico, dejándolo repentinamente lejos de la posibilidad de discutir

La fila india llega a la primera curva. La excelente largada de Villeneuve lo pone a la cabeza seguido por Jones, Lauda, Arnoux, Regazzoni y Pironi. Al canadiense, la condición de líder, le duraría dos vueltas más ...

la pole position como se podía prever minutos antes.

Pero de todos modos no hubo mucha discusión cuando los coches salieron por fin a la pista para la hora y media final de clasificación. A los pocos minutos de girar en la pista la bandera a cuadros interrumpió momentáneamente la práctica ya que Emerson Fittipaldi había roto el motor dejando un reguero de aceite en gran parte de la pista y lo obligaba así a bajarse de un F-6 bastante mejorado respecto al viernes para volver al baqueteado F-5, que no se resigna a desaparecer de las pistas. Pero antes de esa interrupción inesperada, ya el gran golpe de escena se había producido por obra de René Arnoux que había clavado un tiempo imposible de



para colmo de la comparación entre los dos pilotos del equipo en este momento de tenso conflicto entre dos número uno, tanto Reutemann como Andretti obtenían en esa segunda tanda del sábado exactamente el mismo registro — 1m37s32— aunque Andretti quedaba levemente más adelante en la grilla porque el viernes había conseguido un tiempo de 1m37s11. Para Chapman, de cualquier modo, una confusión técnica que no parece fácil de resolver sobre un chasis que si bien ya es del año pasado no tendría por qué andar tan lejos de los primeros puestos.

DOMINGO: LA LEY DEL WILLIAMS

Siempre calmo y con la mirada perdida un poco quién sabe donde, René Arnoux no se sentía presionado por la primera pole position de su vida. Ni siquiera pensaba en conservar la punta en esos primeros metros que habitualmente resultan tan cruciales. **“Yo estoy totalmente conforme si al final de la primera vuelta estoy tercero. A partir de allí voy a hacer mi carrera de a poco esperando el momento ideal para atacar con el Renault a pleno”.**

Y en efecto, Arnoux perdió casi de inmediato el derecho de llegar a la primera curva en la posición del líder. Pero no a manos de Alan Jones como se podía presuponer lógicamente sino frente a una largada impresionante de Gilles Villeneuve, una de las maniobras de partida más perfectas que se hayan visto en largo tiempo. Hábilmente, Villeneuve —que partía sobre el costado derecho de la pista— tomó en cuenta la presumible reacción más tardía del Renault de Arnoux y cuando los coches terminaron de completar la vuelta previa y estaban encolumnados para largar, la Ferrari del canadiense ya apuntaba ligeramente hacia afuera para saltar hacia adelante y al costado, buscando el agujero que podría dejar Arnoux, y detrás suyo el Renault de Jabouille. El cálculo de Gilles fue perfecto porque, en efecto, los dos Renault tardaron una fracción de segundo más en ponerse en movimiento y ya la Ferrari partía limpiamente, haciendo patinar las gomas en su justa medida y avanzando por la derecha en forma incontenible para ganar el primer puesto antes de la frenada de la chicana. Lo más relevante de su maniobra es que por la izquierda de la pista Alan Jones había largado limpiamente desde la primera línea, pero el empuje del motor Ferrari en plena recta hizo el resto y Villeneuve se lanzó a la punta. En la primera curva, inútil describir el estallido de los innumerables italianos que siempre llegan al circuito austríaco. Se agitaron las banderas de Ferrari como si fuera la última vuelta en lugar de la primera y el fogoso canadiense se dio el gusto de comenzar liderando una carrera en la cual teóricamente las Ferrari no podían aspirar a un gran resultado final.

Pero su posición no se podía mantener lógicamente durante mucho tiempo. Mientras los dos Renault habían queda-

Otra de las figuras de Zeltweg: René Arnoux. Logró la pole position y estuvo segundo gran parte de la carrera. Sobre el final, un problema eléctrico lo relegó. Aquí, posando con Marie Claude Beaumont.

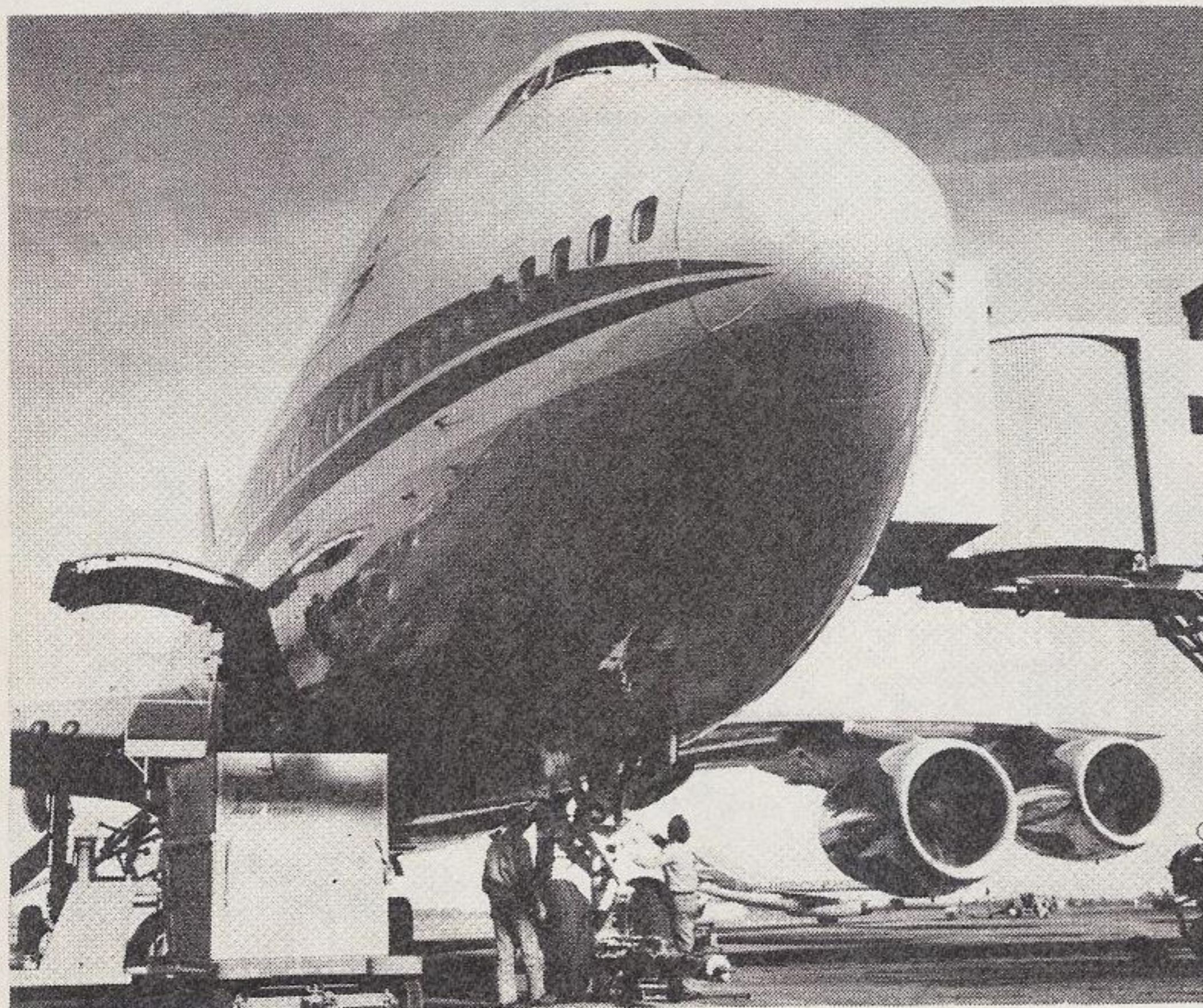
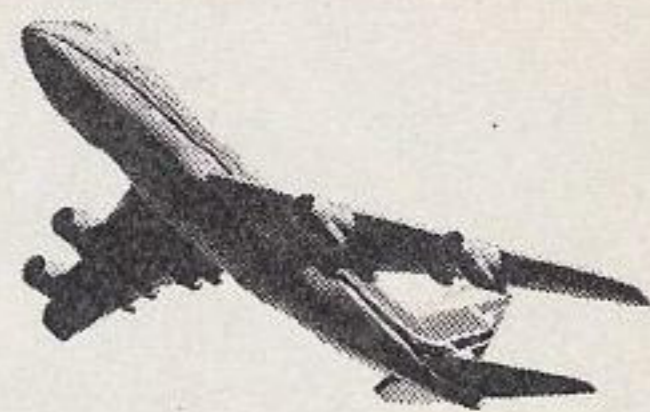
bajar por el resto del día: 1m34s07, con lo cual se adjudicaba tranquilamente la pole position y casi no tenía obligación de seguir girando ya que Alan Jones no podía bajar más que dos escasas centésimas respecto a lo que el australiano había conseguido el día anterior. Lo más llamativo del tiempazo de Arnoux fue enterarse poco después que en esa vuelta no había utilizado los presupuestos neumáticos de clasificación sino que lo había conseguido con los Michelin 135 de carrera. Un dato impresionante que era aun más amenazador para lo que podría pasar en carrera. El propio Arnoux lo reconocía con toda franqueza y sin ánimo de llamar la atención: **“Creo que con gomas más veloces podría haber bajado aun medio segundo”.** ¿Pero para qué?

Sin arriesgar nada más, el equipo Renault volvió a marcar la pole position como en Hockenheim a considerable distancia de los demás y confirmando nuevamente las bondades del turbo en trazado veloz.

Mientras las Ferrari seguían mejorando notoriamente para obtener finalmente un tiempo decoroso para sus dos pilotos, el equipo Lotus conocía en cambio la jornada de clasificación más indecorosa en muchos años. Andretti probó alternativamente su auto titular y el mulletto sin obtener diferencias con ninguno de los dos.

Reutemann por su parte —ya definitivamente repuesto como lo evidenciaban sus tiempos perfectamente comparables a los de Andretti— explicaba que el auto tenía una absoluta y misteriosa falta de “grip”: **“No hay adherencia prácticamente en ningún lado”**, explicación que se corroboraba de inmediato con la observación práctica llevada a cabo por los colaboradores de Lotus en varias curvas del circuito en relación al chasis más efectivo de todos en curva, vale decir el obligado Williams. **“Lo peor es que después de dos días de trabajo no se logra saber dónde está exactamente el problema porque todo lo que se prueba no parece dar ningún resultado”.** Así,

Cuidarlo a él es quererlo a usted



El privilegio de un pasajero de Aerolíneas Argentinas se ve en la atención que recibe. El privilegio de un avión, también. Una poderosa flota necesita una poderosa atención. Uno para todos, todos para uno. Pasajeros y aviones, los privilegiados de Aerolíneas Argentinas.

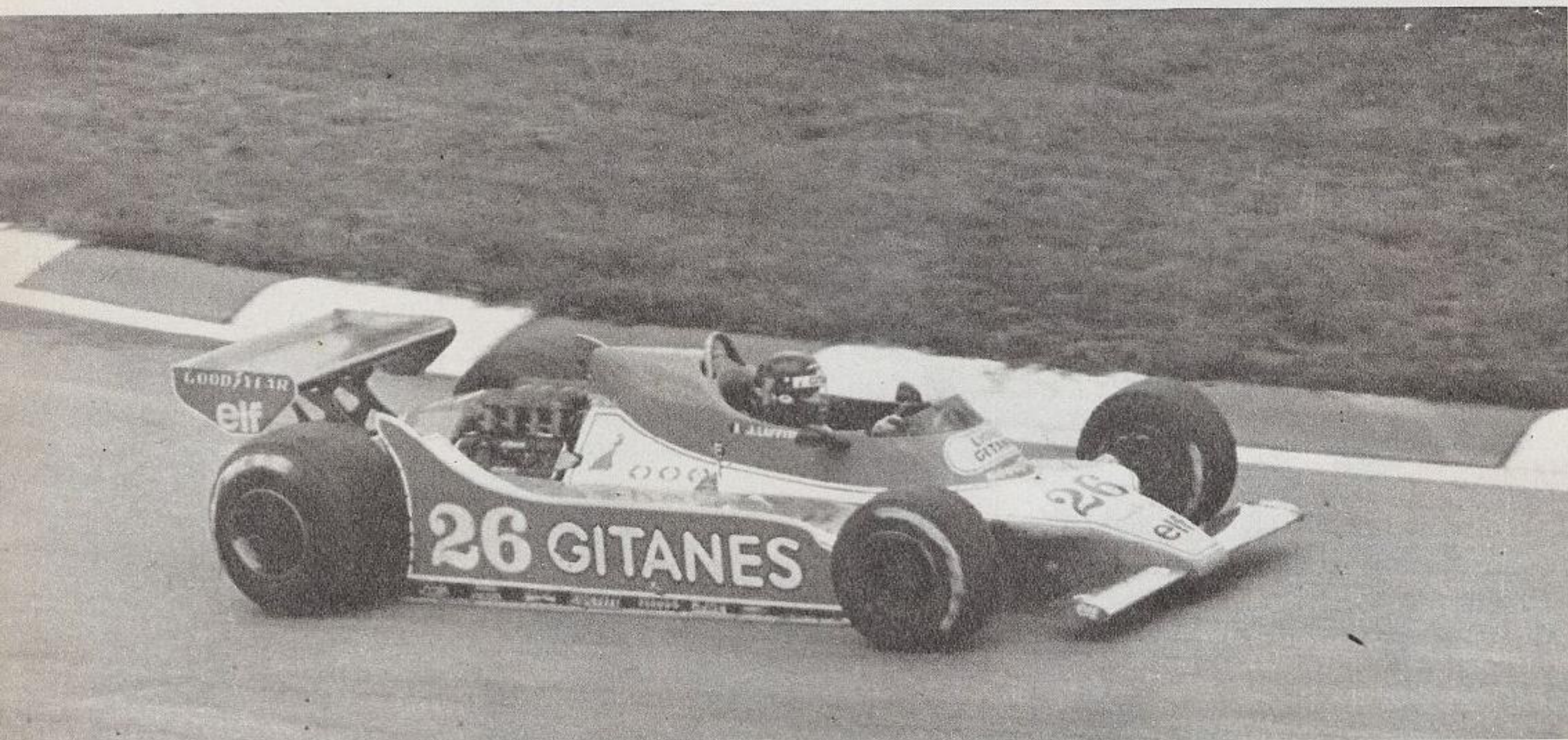
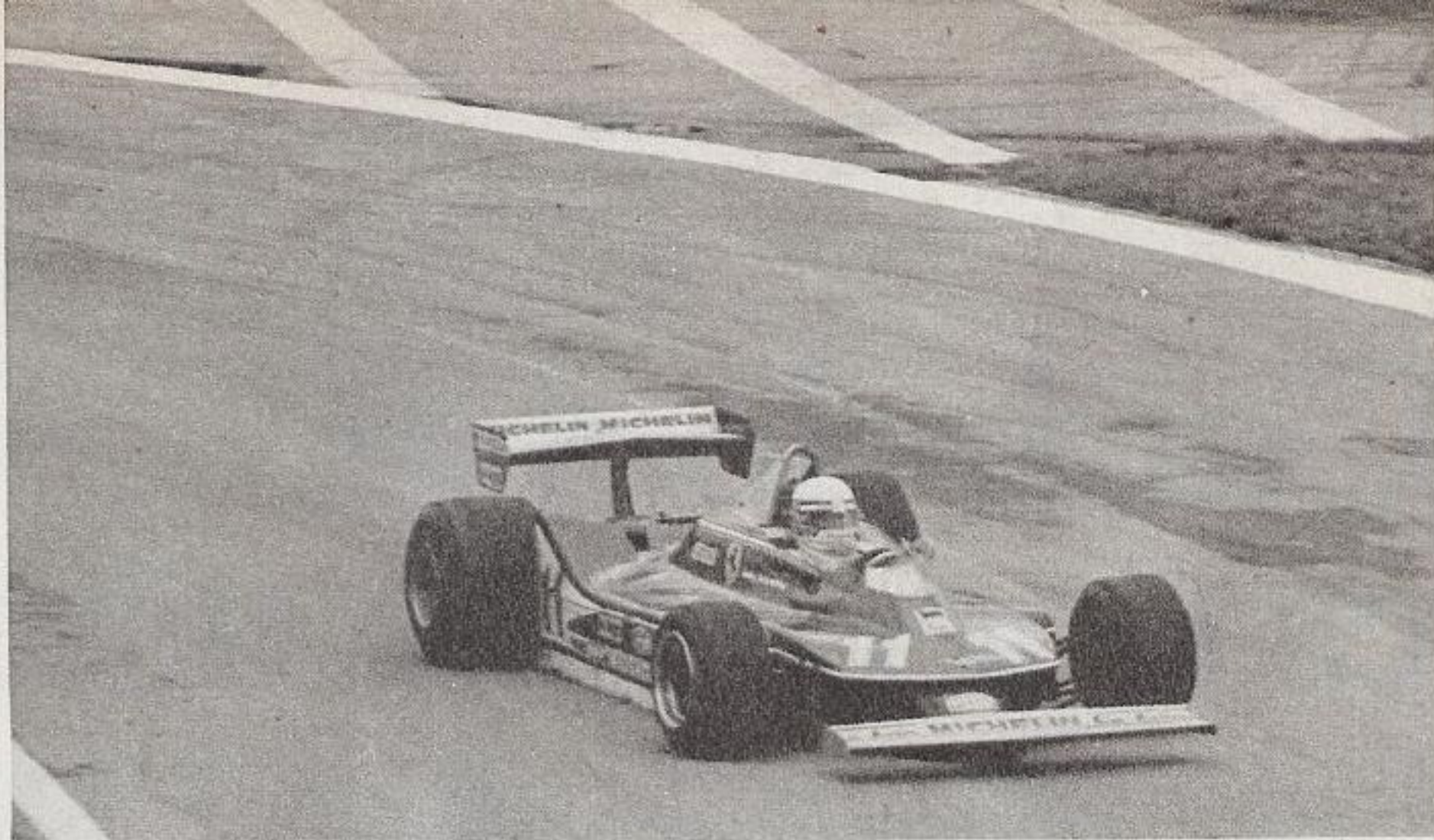
La gran posibilidad

Gente que quiere a la gente

 **AEROLINEAS ARGENTINAS**

Scheckter se las ingenia bastante seguido para sumar puntos. En este caso sólo fueron tres, pero le alcanzaron para mantener distancias en el Campeonato. Su Ferrari no estaba para más ...

Jacques Laffite sigue sumando. Sobre el final, le arrebató a Scheckter el tercer lugar luego de una persecución tremenda. El francés, es uno de los perseguidores más encarnizados de Scheckter en el Campeonato.



do efectivamente retrasados. sobre todo Jabouille, Alan Jones estaba a la cola de la Ferrari de Villeneuve y era ostensible que no le costaba trabajo seguirla de cerca. El sobrepaso sólo era cuestión de tiempo y de una oportunidad que Jones no iba a forzar tontamente corriendo el riesgo de un toque con un piloto que no es justamente el que va a ceder con mayor facilidad el control de una carrera. Entretanto la fila india se iba ordenando poco a poco y cuando Jones logró por fin igualar la línea de Villeneuve en plena recta principal al iniciar la cuarta vuelta, ya quedaba bien planteado el comienzo de una carrera que no propondría muchas otras alternativas.

Jones adelante, Villeneuve atrás pero ya los dos Renault avanzaban a la posición de expectativa que se suponía desplazando al resto del pelotón que se ordenaba con Regazzoni en quinto lugar, luego Scheckter, Laffite, Lauda, Pironi, Piquet, Daly, Rosberg, Tambay, Patrese, Stuck, Watson, Reutemann, De

Angelis, Gaillard, Fittipaldi, Ickx, y ya fuera de carrera, Andretti, Lammers y Mass.

A partir de allí, durante unas diez vueltas, el GP de Austria se mantuvo en una cierta incógnita. Primero, Arnoux superó sin problemas la línea de Villeneuve y de inmediato hacía lo mismo Jabouille. Alan Jones seguía tirando con todo en esos primeros giros vitales, sabiendo que los Renault serían tanto más peligrosos a medida que pasaran los minutos, pero la diferencia no era tan grande. Circulando con un rendimiento levemente superior, Jabouille superó a su propio compañero de equipo y en ese momento en que tomó por un rato el segundo puesto de la carrera, ocho segundos lo separaban del puntero. Esa diferencia pareció achicarse un poco durante dos o tres giros en señal que los dos autos andaban exactamente igual y que poco a poco podría darse la gran lucha que se esperaba, o sea un pausado retorno de Jabouille hacia la punta,

tal como lo había hecho exitosamente en Dijon frente a Villeneuve o como lo venía intentando y se frustró frente al mismo Jones en Hockenheim. Sin error de pilotaje de por medio en esta oportunidad, por segunda vez en quince días Jabouille no podría coronar su persecución frente al australiano. Repentinamente, se hizo evidente que la diferencia con el Williams ya no disminuía sino que tendía a aumentar, luego Arnoux volvió a superar a su coequipier y por fin Jabouille entraba a boxes para detenerse definitivamente con problemas en la caja de cambios, consecuencia directa de un excesivo patinaje del embrague en el momento de largar lo cual le había costado justamente perder varios puestos en la partida.

Allí prácticamente terminó la carrera, de la misma manera que el GP de Alemania había terminado cuando Jabouille se fue afuera dejándolo a Alan Jones sólo en la punta. Pero el australiano siguió girando en un ritmo sistemáti-

co de 1m37s para la vuelta a mitad de carrera, con lo cual no sólo estaba a años luz de cualquier otro rival sino que produjo un enorme agujero que marca no sólo la superioridad de su chasis sino también las extrañas diferencias de rendimiento que se han ido viendo en las últimas carreras entre autos que habitualmente se encontrarían más cerca unos de otros.

En efecto, detrás del intocable Alan Jones quedaba Arnoux en el segundo puesto sin verse amenazado por Villeneuve, que cada vez estaba más lejos y que, a su vez, no se veía molestado por el único grupito que daría verdadera emoción a la carrera, donde Regazzoni, Scheckter y Laffite luchaban por los restantes puestos puntuables. Allí sí la lucha fue muy dura. El que cedió primero fue Regazzoni, primero superado por Scheckter y luego por Laffite. Pero a partir de allí se desencadenó una furiosa batalla que reproducía en la misma pista lo que viene sucediendo también en el campeonato, o sea, la rivalidad entre Scheckter y Laffite frente al título. El final fue épico porque Laffite atacó sin pausas a Scheckter durante más de media carrera, y lograría finalmente su cometido en la última vuelta —frente a Scheckter nada menos— merced a un clásico truco de piloto experimentado. Durante varias vueltas Laffite había intentado pasarlo a Scheckter en ese mismo lugar —la recta en semicurva que sigue a la chicana—, pero nunca había emparejado del todo la línea de la Ferrari, como si el motor del Ligier no alcanzara para superar allí a la Ferrari. También Laffite intenta el sobrepaso en lugares más clásicos, donde la habilidad del sudafricano no le iba a dejar jamás un agujero libre frente a un auto que andaba prácticamente lo mismo. Y en la última vuelta, superado el punto crítico de la frenada y la chicana, Scheckter se debe haber considerado con el tercer puesto en el bolsillo cuando de pronto vio a su costado al Ligier que emparejaba su línea, donde teóricamente no lo podía lograr jamás. Ya era tarde para Scheckter y la sonrisa más inmensa que nunca de Laffite lo testimoniaba mejor que nada pocos minutos después camino al podio. Para Scheckter, ese punto de diferencia puede ser de extrema importancia al cabo de un campeonato en el cual, si bien sigue siendo el puntero, no puede olvidar que ya tiene tres resultados en su cuenta en la segunda parte del campeonato, mientras que Laffite y Villeneuve, que lo siguen de cerca, recién tiene dos en sus respectivas sumas.

El que hizo el negocio más brillante fue de todos modos Gilles Villeneuve, cuyos seis puntos valen una enormidad para sus intactas aspiraciones al campeonato. Y aunque es cierto que el canadiense se benefició con el inesperado retraso de René Arnoux, que entraba a boxes con el motor sin nafta, no es menos cierto que había luchado como nadie desde el primer momento de la carrera para defender, más allá de lo

ALAN JONES: UN GANADOR Y POCAS PALABRAS

Pocas veces el ganador de una carrera tuvo tan poco que decir. Es que la suya fue una victoria tan categórica, tan terminante, que prácticamente nadie sabía bien qué preguntarle. Y ese fue, precisamente, el tenor que ofreció después de la carrera, la conferencia de prensa que dio **Alan Jones**.

—¿Algún problema durante la carrera?

—**Absolutamente ninguno. El auto funcionó a la perfección toda la carrera.**

—¿Por qué no pudo picar en punta a pesar de largar en primera fila?

—**Una mala largada, simplemente.**

—¿A qué piensa que se debe tanta superioridad sobre el resto?

—**A que todo el auto es una maravilla.**

—¿En algún momento temió por la victoria?

—**No, en absoluto. Aunque nunca se sabe... En Inglaterra nada hacía presagiar un problema y surgió.**

—¿Está definitivamente confirmado en Williams para 1980?

—**Exacto. El contrato ya está firmado.**

—¿Le gustaría seguir teniendo como compañero de equipo a Regazzoni?

—**Por supuesto.**

—¿Por qué?

—**Bueno, es que realmente es muy lindo trabajar junto a él. Es una persona excelente y siempre dispuesto al diálogo...**

—¿Cuál le gustó más de las dos carreras que ganó?

—**Ninguna es especial. Además, creo que fueron las dos bastante iguales. Quizá Alemania porque fue la primera.**

—¿Y cuál le gustaría ganar en el futuro?

—**Bueno... todas. Pero de las que viene el GP de Italia, por lo que siempre significa ganar en Monza y, en el futuro el GP de Inglaterra, que se me negó por tan poco este año.**

—¿Piensa que de no mediar el



sistema de puntuación puesto en vigencia este año podría ser campeón?

—**Por supuesto. Realmente, es una lástima que se lo haya implantado justo este año. Pero así es y entonces mi título es imposible...**

Y recién entonces, esa discreta euforia que mostraba por esta nueva victoria, se desdibujó de su rostro. Es que para Alan Jones, que ya se está pareciendo al Mario Andretti del año pasado, la hora de la verdad llegó un poco tarde. Quizá si este nuevo Williams hubiera empezado a funcionar en Bélgica, como en 1978 lo hizo el Lotus 79, ahora todo sería distinto.

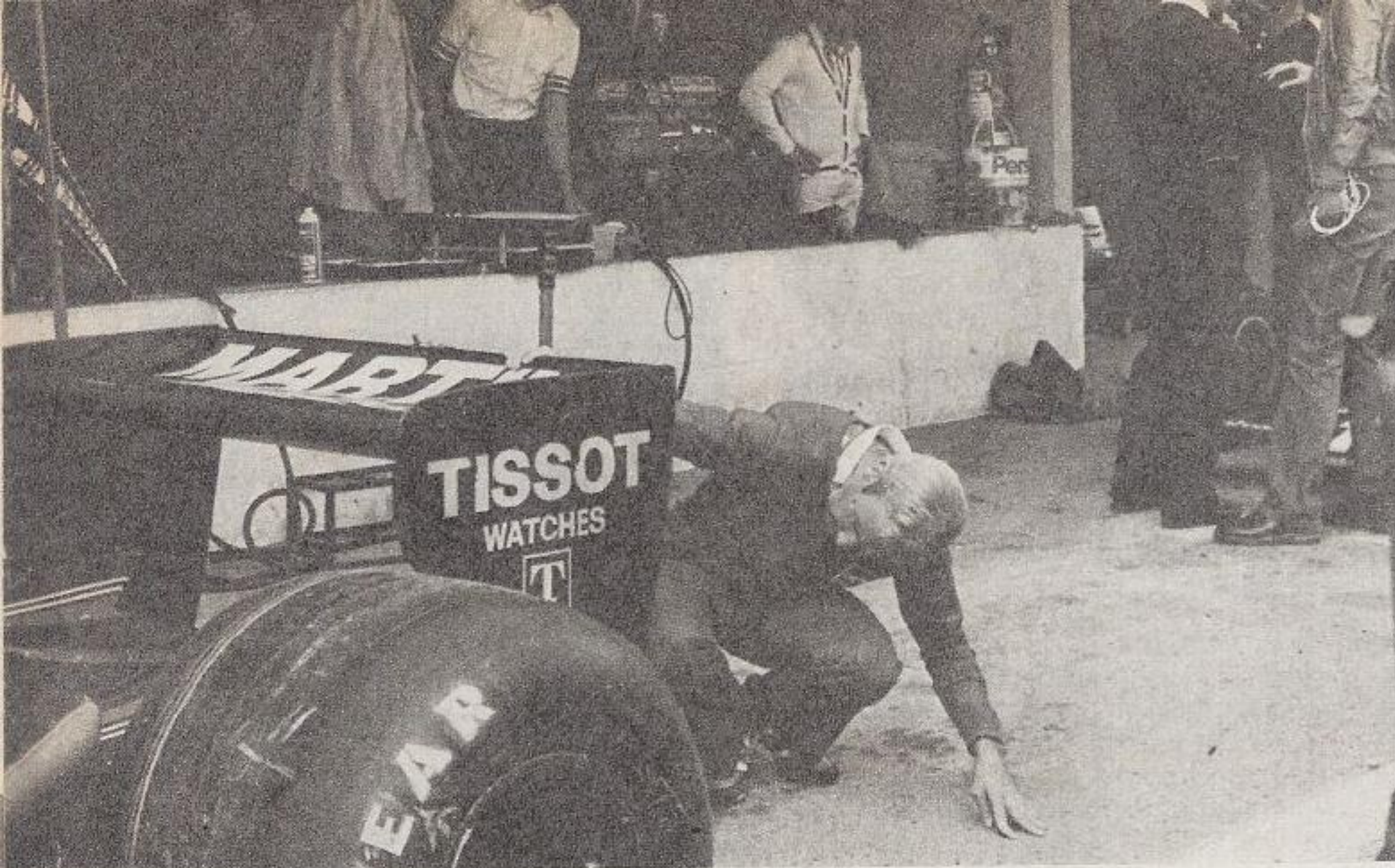
Está visto que para ser campeón mundial deben concurrir una serie de factores. Uno de ellos, sin duda, es la suerte.

A.D.P.

que podía dar teóricamente su Ferrari, lo que Gilles Villeneuve quiere obtener en un año que lo puede consagrar definitivamente como un gran piloto.

Pero volvamos un instante a lo que decíamos más arriba sobre las diferencias entre auto y auto. Lo que llamó la atención en Austria más que en ninguna otra carrera previa, no es sólo la superioridad relativa del admirable Williams sino asimismo, el dispar rendimiento de autos que hasta hace pocos meses se encontraban mucho más cerca unos de otros y en un nivel de competitividad más acorde con el nivel de la Fórmula Uno. Ahora, en cambio, la pobre performance de los chasis Lotus, por ejemplo, se repite con los Arrows, los Shadow, el Wolf, el Copersucar, los Mc Laren. En

términos comparativos es Lotus, desde luego, la que ha perdido más terreno —un retroceso casi increíble para el auto que el año pasado dominaba como ahora lo hace el Williams—, pero también los otros equipos se encuentran bastante lejos de lo que pueden hacer los ganadores, obligados como si la exigencia técnica de la hora actual, marcara una fractura de importancia respecto de los años inmediatos anteriores. Durante largo tiempo los Fórmula Uno se habían perfeccionado hasta el límite, dentro de los mismos cánones, lo cual aseguraba un rendimiento más similar entre auto y auto. Pero el nuevo concepto introducido por Chapman ha provocado un cierto cambio cualitativo en el esquema actual de la Fórmula Uno,



JOCHEN NEERSPACH: "NO HABRA

Ya no es ninguna sorpresa que Niki Lauda se va de Brabham. Pero en cambio lo que provocó un indiscutible revuelo en la semana fue el anuncio publicado en un diario francés según el cual Niki Lauda correría el año que viene para McLaren, según se comenta desde hace tiempo... pero con un auto que estaría equipado con un motor **BMW Turbo**. El mismo motor **BMW Turbo** que se utiliza actualmente en las carreras

Teddy Mayer observando el Lotus. Actitudes de este tipo son frecuentes entre los responsables de los equipos, aunque creemos que si Mayer pretende algo mejor para sus autos, tendría que mirar otro F1.

desde su punto de vista técnico y frente al excelente aprovechamiento de la idea del wing-car que nos muestra el Williams, sólo se oponen exitosamente otras armas técnicas distintas, tales como la potencia del turbo o la potencia y la confiabilidad legendaria de la mecánica Ferrari. Para los restantes usuarios del clásico arquetipo chasis equis-motor Cosworth, todo se reduce en cambio a obtener el mejor beneficio posible de una idea técnica que aún admite mucho desarrollo, y por eso son más las diferencias que las similitudes entre autos que hasta hace poco rivalizaban mucho más entre sí. La evidencia —colmo de la ironía— vale especialmente para Lotus, descubridores de la idea, pero ya muy lejos de quienes la han utilizado con mayor éxito.

Frente a esa característica actual de la Fórmula Uno que la transforma, al decir de Reutemann (ver recuadro aparte) en un verdadero "campeonato de diseñadores". La otra respuesta posible es el trabajo del motor, por lo cual Ferrari puede sin duda obtener un campeonato en base a su potencia motriz antes que al uso del concepto técnico que domina actualmente la concepción de un auto Fórmula Uno. Pero para todos los que no disponen de un motor diferente, la única solución frente a las diferencias actuales, es producir un nuevo chasis que utilice mejor la ayuda aerodinámica al mismo tiempo que la adherencia al piso por obra de las suspensiones.

Chapman, Murray, Tyrrell o Coppuck lo deben estar pensando sin necesidad de leer estas líneas.

Porque el GP de Austria fue la evidencia que faltaba.

G.S.

PATIO DE BOXES

LOTUS, SIN PENA NI GLORIA. — Una carrera tan olvidable como las jornadas de clasificación para el equipo

Lotus. Ya en el momento de largar **Andretti** se vio eliminado de la carrera cuando lo traicionó el embrague y el auto no hizo más que recorrer unos pocos metros. **Reutemann**, por su parte, largó y quedó confinado a los últimos puestos con un auto cuya tenida en ruta era sencillamente horrible. Durante las pruebas del domingo a la mañana se había tratado de mejorar un poco la adherencia esquiva del **Lotus 79** pero por el contrario el auto había empeorado ya que **Reutemann** no tenía la menor esperanza antes de largar. **Andretti** por su parte, había pedido que para el domingo montaran en su **Lotus 79** la suspensión trasera del 80, pero de todos modos las pruebas con tanques llenos del domingo a la mañana evidenciaron que su auto era todavía más lento que el de **Reutemann**. El argentino ya en carrera tuvo que luchar duramente para superar al **Ensign** de **Patrick Gaillard** al principio y al **Shadow** de **De Angelis**, después de lo cual no hay mucho más que agregar respecto al rendimiento del **Lotus**. Pero la tenida era tan "intenable" que **Reutemann** prefirió parar en boxes porque el auto ya no se mantenía derecho en las rectas. Cambiaron un juego de gomas para verificar la diferencia con un compuesto distinto pero el problema subsistía idénticamente, por lo cual **Lola** prefirió detenerse definitivamente.

BRABHAM: OTRA VEZ LOS MOTORES. — Un periodista le preguntó con voluntaria ingenuidad a **Gordon Murray** por qué Brabham iba a cambiar de motor para el año próximo, a lo cual el diseñador le contestó simplemente: "Para tratar de ganar algunas carreras". Lo cual ya parece una meta imposible con el motor **Alfa**, que nuevamente dejó de a pie a los dos pilotos tal como hace quince días atrás en **Hockenheim**.

TANQUES LLENOS. — En las habituales pruebas con tanques llenos del domingo a la mañana, si bien se siguió

manifestando la superioridad de los **Williams** y **Renault**, las **Ferrari** volvieron a mostrarse competitivas. Los tiempos extraoficiales de dichas pruebas fueron los siguientes: **Jabouille**: 1m36s82; **Jones**: 1m37s28; **Villeneuve**: 1m38s11; **Arnoux**: 1m38s37; **Scheckter**: 1m38s38; **Regazzoni**: 1m38s51; **Laffite**: 1m39s75; **Piquet**: 1m40s10; **Lauda**: 1m40s21; **Pironi**: 1m40s27; **Reutemann**: 1m41s03; **Watson**: 1m41s66; **Andretti**: 1m42s36, e **lckx**: 1m40s.

PROCAR. — Interesante fue la carrera disputada por los Procar aquí en **Zeltweg**. La ganó **Jacques Laffite** después de una dura lucha con el alemán **Markus Hoettinger**, en tanto **Pironi** y **Regazzoni** sostuvieron un gran duelo por el tercer puesto que finalmente favoreció al francés. El resultado oficial de esta prueba fue el siguiente: 1º) **Laffite**, 32m47s75; 2º) **Hoettinger**, 32m53s19; 3º) **Pironi**, 32m56s87; 4º) **Regazzoni**, 32m59s93; 5º) **Winkelhock**, 33m03s33, y 6º) **Buhrer**, 33m03s80. Luego se clasificaron **Stuck**, **Surer**, **Giacomelli** y **Hezemans**.

VELOCIDAD. — Nuevamente los **Renault** quedaron como los autos más rápidos en lo que hace a velocidad máxima. De acuerdo a un chequeo realizado por el propio team francés, **Arnoux** alcanzó al fondo de la recta principal 294,62 km/h. Los otros más veloces fueron **Jabouille** con 292,38 km/h, **Lauda** con 284,09 y **Pironi** con 281,31.

MAS RUMORES. — La fábrica de rumores en función de los cambios para el año próximo es inagotable en el mundillo de la Fórmula 1. Un chimento de buena fuente que llegó a nuestros oídos, afirma que el equipo **Alfa-Romeo** para el año que viene será **Depailler** y **Giacomelli** y que la marca italiana utilizaría neumáticos radiales **Pirelli**. Como decíamos en el recuadro correspondien-

UN MOTOR BMW EN F.1"

de Grupo 5 alemán y cuya potencia con preparación para esa categoría alcanza la interesante cifra de 450 HP.

En los boxes de Zeltweg encontramos entonces al propio director de departamento competición de BMW, o sea Jochen Neerspach, a quien consultamos directamente para obtener la confirmación o el desmentido de un rumor de tal calibre. Y su respuesta no pudo ser más

concreta. "Definitivamente no. Lo que se ha dicho no son más que rumores sin ningún fundamento porque no existe en BMW el proyecto de desarrollar un motor para competir en Fórmula Uno."

—Sin embargo existe desde ya un motor BMW Turbo que se utiliza exitosamente en las carreras de turismo del campeonato alemán.

—"Sí, es verdad, pero es un motor preparado para coches de la categoría turismo, lo cual es muy

distinto que el motor que se necesita para correr en Fórmula Uno."

—Al decir entonces "Definitivamente no" queda bien claro que no habrá un motor BMW en Fórmula Uno en 1980. ¿Pero ese no definitivo se prolonga a largo plazo?

—"Uno no puede decir qué será un no definitivo para siempre, pero al menos en lo que significa un futuro cercano puedo asegurar oficialmente que no hay ninguna posibilidad de correr en Fórmula Uno."

G.S.

te al libro de pases, también se habla de que sería Laffite quien va a la marca italiana y en alguna revista peninsular recordamos haber leído que los neumáticos a utilizar por la casa del trébol serían nada menos que Michelin. En fin, como siempre, todo esto hay que tomarlo con las prevenciones del caso.

— o —

INFORTUNIO DE ARNOUX — No debe haber nada más ingrato que quedarse sin nafta cuando sólo faltan dos o tres vueltas de una carrera. Y mucho menos cuando se está a la vista de un meritorio segundo puesto como el que René Arnoux había conquistado incuestionablemente en la pista... Hasta que su Renault pasó por boxes con el clásico rateo de un motor que se queda sin nafta. Una vuelta más tarde el Renault llegaba silencioso y con el impulso hasta su box, pequeña suerte al menos ya que podría haber quedado tirado en plena pista. Lo mecánicos agregaron de inmediato unos litros de nafta y el motor turbo volvió a dejar escapar su ruido a borbotones hasta que el piloto aceleró en alta y volvió a salir a la pista para ganar al menos un puntito de indiscutible honor.

Con lógica se pensó de inmediato que el mayor consumo habitual en el motor turbo le había jugado una mala pasada al cálculo de los técnicos de Renault. Pero para sorpresa de todos, minutos más tarde, al revisar el tanque se encontraron con que había nafta de sobra por lo cual el inesperado percance de Arnoux se produjo en realidad por un problema del circuito de alimentación y no por haberse quedado directamente sin una gota de nafta.

— o —

LA TERCERA POSICION. — En la nota que le hacemos en este mismo número Reutemann afirma tener tres ofrecimientos, dos de los cuales ya son "vox populi". Nos referimos a Williams y Brabham. Pero recién el domingo a la mañana, habría despuntado a la luz cuál sería el tercer equipo. Se trataría de Ligier, cuyo director deportivo, Gerard Decarouge, se afirma que sostuvo largas conversaciones con Reutemann en Hockenheim. Sin duda, una posibilidad para tener en cuenta.

EL SONIDO QUE UD. MERECE

AKF & ASOCIADOS

RADIOGRABADOR A CASSETTE 1 CRC-BGH

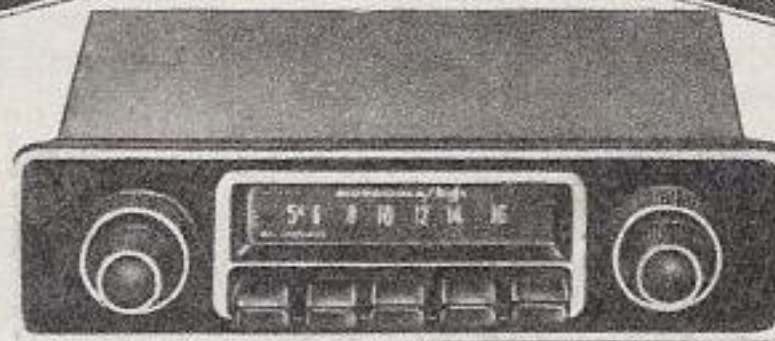


Equipo múltiple, eléctrico y a pilas. Radio tres bandas: AM, FM y OC. Grabador y reproductor de cassette. Micrófono incorporado. Reloj despertador. (1)



AUTO-RADIO CON PASA-CASSETTE MOTOROLA

Radio AM/FM y FM estéreo múltiple. Pasa-Cassette estéreo. Tecnología MOTOROLA garantizada por BGH. Modelo PJ 600. (2)



AUTO-ESTEREO A CASSETTE BGH

Auto-stop y expulsión automática del cassette. Avance y retroceso rápido de cinta. Modelo PC 810. (4)

AUTO-RADIO MOTOROLA/BGH

AM y AM/FM ESTEREO MULTIPLEX. La línea más completa en auto-radios. Modelos para cada tipo de vehículo. (3)

bgH

MAS QUE NUNCA
Brasil 731 - (1154) Buenos Aires

Precio sug. (1) \$ 399.000 (2) \$ 399.000
(3) desde \$ 164.000 (4) \$ 249.000

ENSAYO DE SEGURIDAD — El sábado a la mañana, en la sesión de entrenamientos no cronometrados, se realizó una práctica del sistema de emergencia para determinar cuál era la velocidad de asistencia en caso de un presunto accidente. Exactamente al finalizar la sesión a las once de la mañana, y mientras varios autos de fórmula rodaban en la pista, **Niki Lauda** detuvo su **Brabham** en la pista simulando haber sufrido un accidente y todo el sistema de emergencia —bomberos, médicos, ambulancias— se puso en marcha para medir exactamente el tiempo de reacción y de traslado hasta el lugar del accidente y el lapso necesario para sacar el auto de un lugar peligroso para los demás pilotos.

— o —

PARA TENER EN CUENTA — El viernes, luego de las prácticas, un stand de **Tissot** montado en la enorme tienda que sirve de sala de prensa sirvió para brindar una conferencia de prensa en la cual **Colin Chapman** y sus pilotos responderían a las curiosidades de la prensa tras su actuación del día.

Sugestivamente, **Reutemann** no estuvo en la larga mesa donde se sentaron **Chapman**, **Andretti** y diversos responsables publicitarios de la marca que patrocina a **Lotus**, pero el propio **Chapman** se apresuró a explicar el motivo de la ausencia del piloto argentino. Pidió excusas por ello aclarando que **"como se sabe Reutemann no está aún totalmente repuesto de su accidente en Hockenheim y le duele aún la cabeza por lo cual se retiró rápidamente a descansar."** Para todo el mundo sin embargo, la ausencia de Lole podía ser más representativa de su tirante situación con **Mario Andretti**. Y al bajar el estrado una vez terminada la conferencia de prensa, varios periodistas quisieron indagar al propio **Chapman** para conocer su opinión sobre el controvertido asunto que enfrenta a sus dos pilotos. Pero **Chapman** ahogó toda expectativa sensacionalista con un simple: **"Aún no he hablado con ellos sobre eso."**

— o —

MICHELIN. — Quizá para el **GP de Holanda**, **Michelin** haga pública oficialmente su política deportiva para 1980. Extraoficialmente podemos anticipar que con seguridad, la casa francesa proveerá de neumáticos a otros dos teams además de continuar ligada a **Ferrari** y **Renault**. También extraoficialmente se sabe casi con seguridad que uno de esos dos nuevos teams sería nada menos que **Brabham**. El amigo **Pierre Blanchet** no quiso soltar prenda al respecto, aunque si nos dijo cosas interesantes como que: **"Goodyear está amenazando desde hace un año con que se retira de la F-1. Pues bien, que se defina de una vez y si se quiere ir que se vaya, nosotros estamos ya en condiciones de abastecer totalmente a la F-1..."**

En otro orden de cosas, **Blanchet** aseguró que en la primera semana de

¿QUE PASA EN EL EQUIPO LOTUS?

No es una cosa demasiado evidente, pero se adivina que la situación interna en el seno del equipo Lotus no es de lo mejor. Más allá de los problemas de tipo humano que puedan haber surgido entre Reutemann y Andretti, es indudable que las pésimas actuaciones que viene produciendo el team británico han empeorado las cosas. Las caras largas y de preocupación son cosa habitual ya en los boxes de los autos verdes y nadie se anima ni siquiera a sonreír. Sintéticamente, la situación puede resumirse así: los diálogos entre los principales integrantes del equipo, se reducen a lo imprescindible. Reutemann conversa sólo con su jefe de equipo, Nigel Bennet, y con sus mecánicos, Andretti nada más que con Chapman y los mecánicos, asignados al auto número 1.

Casi podría decirse que funcionan como integrantes de dos equipos distintos. Andretti y Reutemann prácticamente no se hablan. Sólo dialogan cuando Chapman los reúne para alguna charla de tipo técnico, pero nada más. En cuanto a la relación Chapman-Reutemann no parece tan deteriorada, aunque el constructor inglés sigue sin acercarse al auto del argentino, salvo rara excepción.

Aquí en **Zeltweg** se llegó a dar el caso de que cuando Andretti se quedó en la primera vuelta, Chapman desapareció del box Lotus, asomándose brevemente sólo cuando el argentino abandonó definitivamente la carrera, pero sólo para cambiar dos palabras. Quizá lo desastroso de esta performance, hiciera innecesario más diálogo, pero el hecho es sugestivo de todas maneras.

Claro que analizando las cosas friamente, no hay demasiadas variantes entre este panorama y el que mostró el equipo el resto del año. Las charlas entre Reutemann y Andretti nunca fueron demasiado frecuentes y lo mismo puede decirse del argentino respecto a Chapman, quien siempre se volcó a atender de lleno el auto del campeón del mundo. Sólo que ahora la cosa se hace más evidente, quizá porque todo el mundo le presta mayor atención, pero también porque es indudable que los diálogos son cada vez menos frecuentes. Tanto Andretti como Reutemann esquivan el tema ante la más mínima insinuación y ni que hablar de Chapman. Sin duda, las declaraciones que cada uno de los pilotos ha hecho respecto del otro en distintos medios, ha llegado a oídos de la otra parte, determinando la situación actual.

Y, como decíamos, los resultados no ayudan. Después de quedarse casi en la misma largada, sin completar ni siquiera la primera vuelta, Mario Andretti desapareció por completo del circuito. Reutemann, cuando se bajó del auto, nos entregó un desesperanzado:

"Pero te das cuenta, el auto ya va para atrás en vez de ir para adelante. Es increíble".

Así las cosas, nada hace suponer que habrá cambios de importancia en el futuro inmediato. En el Lotus 79, cada vez que se toca algo parece que es para empeorarlo y no para mejorarlo. Sus performances en las últimas carreras son cada vez más decepcionantes. Con Andretti largando en octava fila y Reutemann en novena, abandonando cuando peleaba el decimoquinto puesto con el modestísimo Shadow de **de Angelis** a su cola no se pueden abrigar esperanzas de una pronta mejoría, por lo menos radical.

Ahora, para Zandvoort, quizá se reflote el polémico Lotus 80. Sin duda, por ahora, por peor que ande, tiene que caminar más que estos desastrosos 79 que vimos en Zeltweg.

Lo mas increíble es que, a pesar de todo, Reutemann está a 15 puntos del primero del campeonato. Faltando cuatro carreras, dos victorias alcanzarían para devolverlo a la lucha por el título. Pero como se están dando las cosas, una posibilidad por el estilo suena a milagro.

A.D.P.

Para compensar las falencias de su Ferrari, Gilles Villeneuve trabajó duro. Gran labor en clasificación, impecable largada y segundo al final. Seis puntos decisivos que seguramente pesarán mucho a la hora de sumar.



La máquina de sumar.



SYNANAS

Un auto concebido para reunir, parte por parte, los logros que la tecnología FIAT ha ido desarrollando y aplicando internacionalmente, a través de toda su experiencia.

Y, si quiere comprobarlo, fíjese.

Motor: tecnológicamente, el más avanzado de la industria argentina y de todo el mundo.

Doble árbol de levas a la cabeza, mecánica consagrada por FIAT y otras marcas de alta calidad, por sus prestaciones, economía y resistencia.

Pique: 0-100 km. en 12,5 s.*

Relación peso/potencia: 9,6 kg/HP. Inmejorable.

Frenos: su sistema de frenos es de una confiabilidad absoluta: doble circuito, asistido por servo. Mayor frenaje con menor esfuerzo.

Visibilidad: perfecta, desde cualquier ángulo de su confortable habitáculo. El 125 es el auto de mayor superficie vidriada de su categoría.

Espacio interior: aquí, una

de las premisas FIAT (más espacio para la gente menos para la mecánica) se cumple holgadamente.

El asiento trasero, por ejemplo, es una demostración contundente, y no admite comparaciones.

Economía: en la actualidad, ningún auto de su nivel puede dar tanto con tan poco: 240 km con 20 l. a 100 km/h.*

Ahora sume.
Usted lo ha comprobado.
Su FIAT 125, es el equilibrio.

El equilibrio total.

*(Fuente: Road Test Revista Corsa.)

FIAT
125

Parte por parte, el equilibrio total.

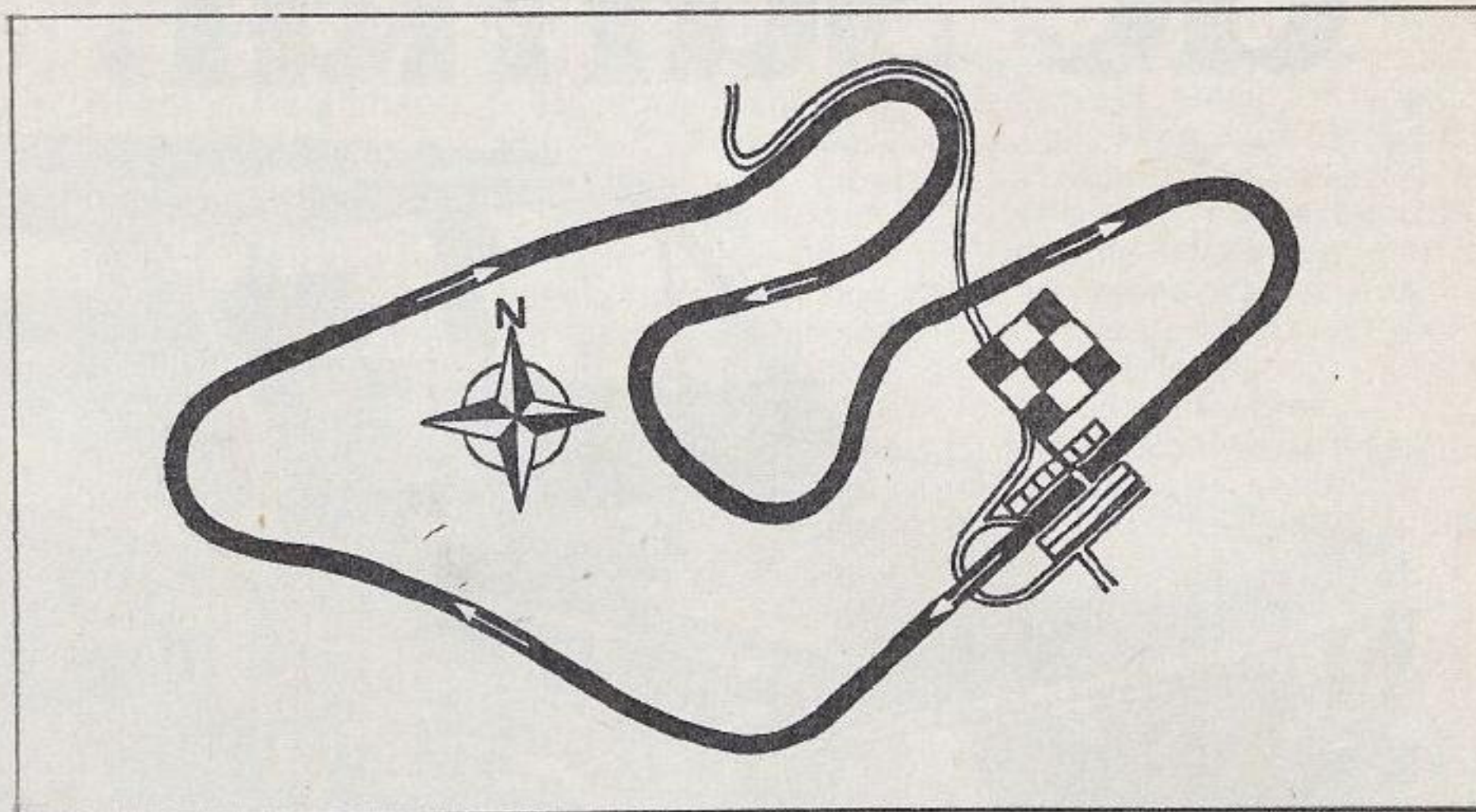
FIAT La gran razón para elegir un auto.

Precios básicos contado, con I.V.A. al 26-7-79.
FIAT 125 S: \$ 18.886.500.- FIAT 125 SL: \$ 23.179.800.-



ORDEN DE LARGADA

Alan Jones Williams-Cosworth 1m34s28	René Arnoux Renault-Turbo 1m34s07/100 Promedio: 227,410 km/h
Niki Lauda Brabham-Alfa Romeo 1m35s51	Jean Pierre Jabouille Renault Turbo 1m34s45
Gianclaudio Regazzoni Williams-Cosworth 1m35s82	Gilles Villeneuve Ferrari 1m35s70
Jacques Laffite Ligier-Cosworth 1m35s92	Nelson Piquet Brabham-Alfa Romeo 1m35s85
Didier Pironi Tyrrell-Cosworth 1m36s26	Jody Scheckter Ferrari 1m36s10
Keijo Rosberg Wolf-Cosworth 1m36s27	Derek Daly Tyrrell-Cosworth 1m36s42
Patrick Tambay McLaren-Cosworth 1m36s72	Riccardo Patrese Arrows-Cosworth 1m36s71
John Watson McLaren-Cosworth 1m37s16	Mario Andretti Lotus-Cosworth 1m37s11
Hans Stuck ATS-Cosworth 1m37s93	Carlos Reutemann Lotus-Cosworth 1m37s32
Jochen Mass Arrows-Cosworth 1m38s15	Emerson Fittipaldi Copersucar-Cosworth 1m38s38
Elio De Angelis Shadow-Cosworth 1m39s44	Jacky Ickx Ligier-Cosworth 1m39s31
Patrick Gaillard Ensign-Cosworth 1m41s10	Jan Lammers Shadow-Cosworth 1m39s45
SUPLENTES	
Arturo Merzario Merzario-Cosworth 1m45s74	Héctor Rebaque Lotus-Cosworth 1m41s16



GRAN PREMIO DE AUSTRIA

**Autódromo de Zeltweg.
Circuito de 5.942,40 m.
54 vueltas. 320,890 km.
12-8-79**

**GANADOR: 27, ALAN JONES
WILLIAMS FW07-COSWORTH
1h27m38s01/100
Promedio del ganador:
219,706 km/h**



COPA DE CONSTRUCTORES

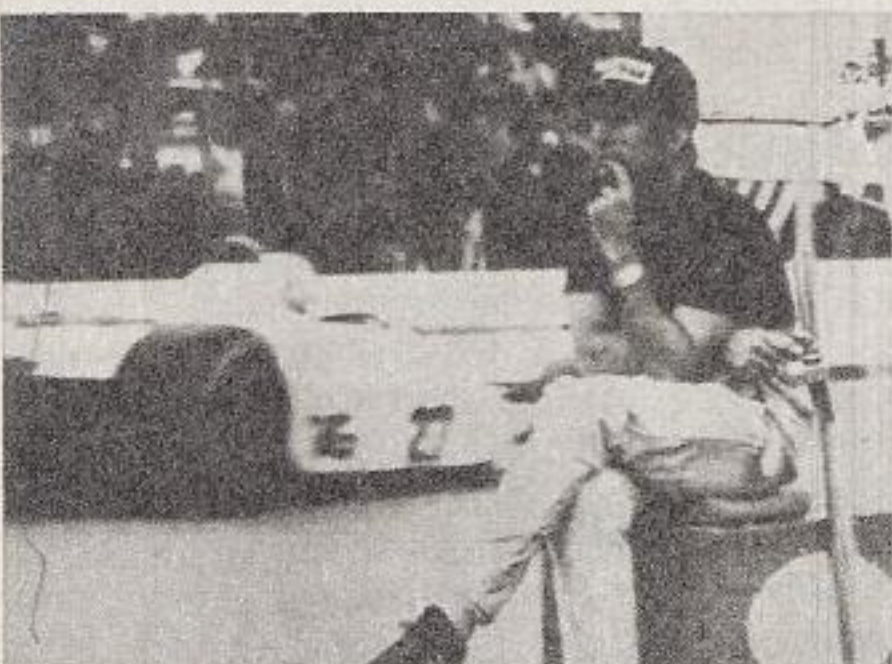
POS	MARCA	PUNTOS
1º	Ferrari	74
2º	Ligier	53
3º	Williams	49
4º	Lotus	37
5º	Tyrrell	21
6º	Renault	20
7º	McLaren	13
8º	Arrows	4
9º	Copersucar Brabham	1 1

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
2º	12	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T4	1h28m14s06	54
3º	26	Jacques Laffite	Ligier JS11-Cosworth	1h28m24s78	54
4º	11	Jody Scheckter	Ferrari 312 T4	1h28m25s22	54
5º	28	Gianclaudio Regazzoni	Williams FW07-Cosworth	1h28m26s93	54
6º	16	René Arnoux	Renault RS12-Turbo	1h27m56s35	53
7º	3	Didier Pironi	Tyrrell 009-Cosworth	1h28m16s92	53
8º	4	Derek Daly	Tyrrell 009-Cosworth	1h28m20s68	53
9º	7	John Watson	McLaren M29-Cosworth	1h28m20s70	53
10º	8	Patrick Tambay	McLaren M29-Cosworth	1h29m17s31	53

Récord de vuelta: René Arnoux en la vuelta Nº 40 en 1m35s77/100 a un promedio de 223,378 km/h

LAS DOS TANDAS DE CLASIFICACION

PILOTO	VIERNES	SABADO	PILOTO	VIERNES	SABADO
René Arnoux	1m35s49	1m34s07	Mario Andretti	1m37s11	1m37s32
Alan Jones	1m34s30	1m34s28	John Watson	1m37s16	1m37s80
Jean Pierre Jabouille	1m34s45	1m34s49	Carlos Reutemann	1m38s00	1m37s32
Niki Lauda	1m36s72	1m35s51	Hans Stuck	1m41s08	1m37s93
Gilles Villeneuve	1m37s28	1m35s70	Emerson Fittipaldi	1m40s30	1m38s38
Gianclaudio Regazzoni	1m36s86	1m35s82	Jochen Mass	1m39s28	1m38s85
Nelson Piquet	1m37s03	1m35s85	Jacky Ickx	1m40s66	1m39s31
Jacques Laffite	1m35s92	1m36s39	Elio De Angelis	1m42s86	1m39s44
Jody Scheckter	1m37s50	1m36s10	Jan Lammers	1m40s69	1m39s45
Didier Pironi	1m36s98	1m36s26	Patrick Gaillard	1m41s59	1m41s10
Derek Daly	1m38s64	1m36s42			
Keijo Rosberg	1m37s82	1m36s67			
Riccardo Patrese	1m39s30	1m36s71	Héctor Rebaque	1m43s35	1m41s16
Patrick Tambay	1m37s87	1m36s72	Arturo Merzario	1m45s74	1m46s91



LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	1	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth	Embrague
2	30	Jochen Mass	Arrows FA3-Cosworth	Salida de pista
4	17	Jan Lammers	Shadow DN9B-Cosworth	Salida de pista
16	14	Emerson Fittipaldi	Copersucar F6-Cosworth	Tenida
16	20	Keijo Rosberg	Wolf WR9-Cosworth	Motor
17	15	Jean Pierre Jabouille	Renault RS11-Turbo	Embrague
23	2	Carlos Reutemann	Lotus 79-Cosworth	Tenida
27	25	Jacky Ickx	Ligier JS11-Cosworth	Motor
29	9	Hans Stuck	ATS H003-Cosworth	Motor
33	6	Nelson Piquet	Brabham BT48-Alfa Romeo	Motor
35	18	Elio De Angelis	Shadow DN9B-Cosworth	Motor
35	29	Riccardo Patrese	Arrows FA3-Cosworth	Motor
43	22	Patrick Gaillard	Ensign MN179-Cosworth	Encendido
46	5	Niki Lauda	Brabham BT48-Alfa Romeo	Motor

LA VUELTA MAS VELOZ DE CADA PILOTO

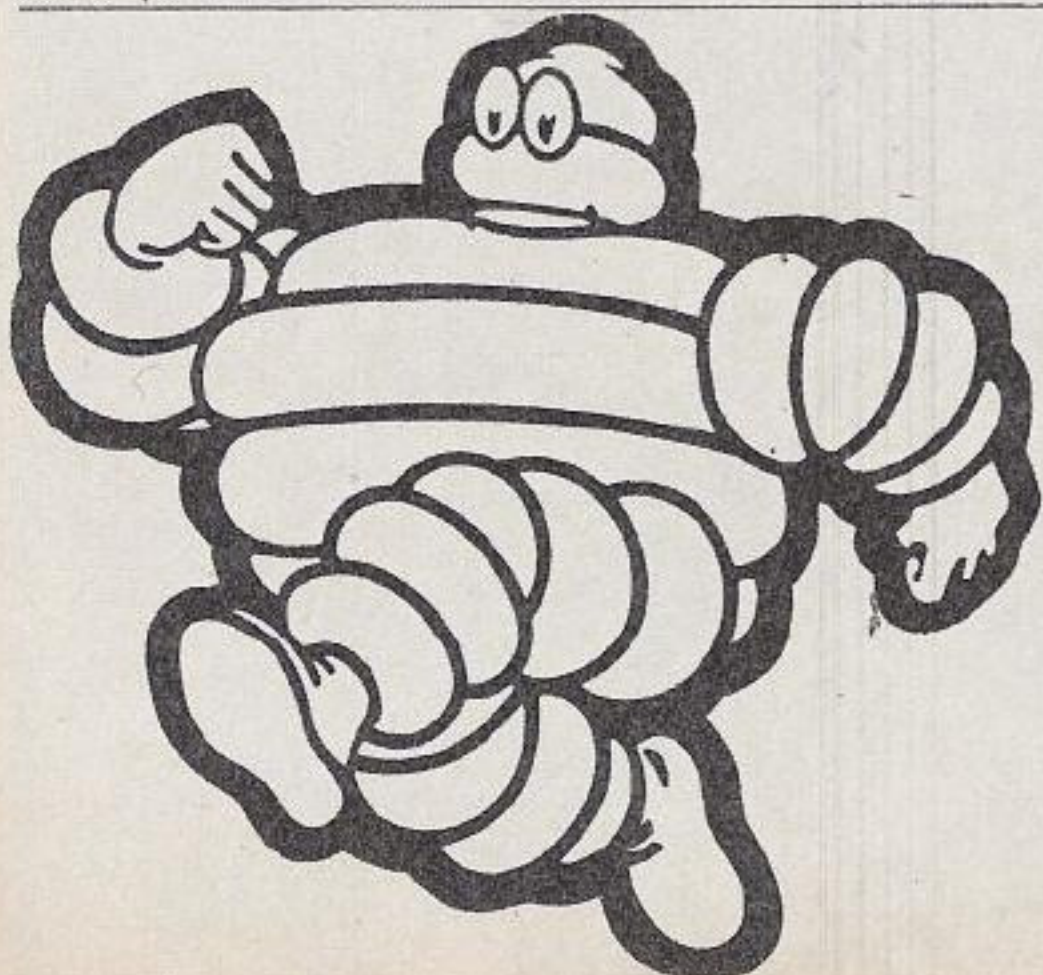
PILOTO	TIEMPO	VTA
Arnoux	1m35s77	40
Jones	1m36s13	43
Regazzoni	1m36s22	50
Laffite	1m36s45	53
Villeneuve	1m36s61	46
Scheckter	1m36s63	50
Jabouille	1m36s85	15
Pironi	1m37s10	31
Watson	1m38s10	52
Daly	1m38s18	51
Lauda	1m38s68	20
Piquet	1m38s86	30
Tambay	1m39s07	38
Stuck	1m39s32	14
Patrese	1m39s72	12
Rosberg	1m39s98	9
De Angelis	1m40s55	20
Reutemann	1m40s76	19
Ickx	1m41s89	24
Fittipaldi	1m42s20	8
Gaillard	1m42s96	15
Lammers	1m44s82	3
Mass	1m55s72	1

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

(disputadas once pruebas)

POS	PILOTO	NACIONALIDAD	PUNTOS REALES	PUNTOS COMPUTADOS
1º	Jody Scheckter	Sudáfrica	42	38
2º	Jacques Laffite	Francia	32	32
	Gilles Villeneuve	Canadá	32	32
4º	Alan Jones	Australia	25	25
5º	Gianclaudio Regazzoni	Suiza	24	24
6º	Patrick Depailler	Francia	20	20
	Carlos Reutemann	Argentina	25	20
8º	Jean Pierre Jarier	Francia	13	13
	John Watson	Irlanda	13	13
10º	René Arnoux	Francia	11	11
11º	Jean Pierre Jabouille	Francia	10	10
12º	Didier Pironi	Francia	8	8
13º	Riccardo Patrese	Italia	2	2
	Jochen Mass	Alemania	2	2
15º	Niki Lauda	Austria	1	1
	Emerson Fittipaldi	Brasil	1	1
	Jacky Ickx	Bélgica	1	1

Próxima competencia: Gran Premio de Holanda, el 26 de agosto en Zandvoort.



**Una cubierta
para autos deportivos
y rápidos...**

MICHELIN[®] XAS radial

AUTOMOTORES

LIGURIA

S.A.C.I.F.I.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

NAHUEL HUAPI 4929/33

1431 - BUENOS AIRES

51 - 0023

52 - 2052

DESDE \$ 92.000.-

diciembre estarán probando en **Buenos Aires** junto al equipo **Renault**, que estrenará en dichos tests el nuevo auto que actualmente están construyendo. En cuanto a **Ferrari**, probablemente pruebe recién la semana anterior al **GP de Argentina**, ya que para entonces tendrá listas sus nuevas unidades.

— o —

ZUNINO EN AUSTRIA — Recién llegado desde **Buenos Aires**, también **Ricardo Zunino** apareció en **Austria** invitado nuevamente por quien aparece cada vez más como su futuro director de equipo, o sea **Bernie Ecclestone** con quien **Zunino** volvió poco después de la carrera a **Londres** en el jet privado del dinámico y siempre apurado **Bernie**.

— o —

GUERRA — En los boxes de Zeltweg, el rumor fue insistente: **Miguel Angel Guerra** correría en EE.UU. y Canadá con un **Copersucar**. Según pudimos averiguar, la posibilidad se habría dado a través de la gestión de **Giacomo Caliri**, colaborador del Team Everest —donde compite Guerra— y actualmente dedicado a la puesta a punto del Copersucar F-6. Escuetamente, hasta allí la información que no pudo precisar si la eventual participación de Guerra sería a bordo de un modelo actual o si se trataría de un F-5 remozado. De todas formas, de concretarse, sería una interesante posibilidad para el piloto argentino que comenzaría así a tutearse con la F-1 a poco de cumplirse sus dos años de actividad en Europa.

Alfa Alfa — El mismo domingo de la carrera de **F-2** en **Misano**, se probó por primera vez en la pista privada de **Balocco** el nuevo **Alfa Romeo** total de **F-1**. El auto, que se denomina **Alfa Romeo** 179, fue conducido por **Bruno Giacomelli** y tiene como características más salientes una carrocería casi similar a la del último **Arrows** y el motor **Alfa Romeo** V 12 a 60 grados que está utilizando desde principios de año **Brabham**. El flamante modelo debutará en el **Gran Premio de Italia**, en **Monza**, probablemente conducido por **Vittorio Brambilla**, quien habría andado más fuerte que **Giacomelli** en pruebas realizadas con el modelo anterior. Es idea que a partir de allí esté en todas las carreras hasta fin de año, siempre conducido por **Brambilla**, en tanto "**Giacco**" se haría cargo del modelo anterior concretando así la presencia de dos autos de la marca en todas las carreras de **F-1**.

— o —

Brabham Cosworth — Ante la incorporación definitiva del nuevo motor **Alfa Romeo** en el **F-1** de la marca italiana, a partir del año próximo **Brabham** retornará al motor **Cosworth** se asegura que las tratativas están definitivamente cerradas.

— o —

Bajo la lluvia — Estos fueron los mejores tiempos registrados durante la sesión de entrenamientos extraoficiales realizada el domingo a la mañana en

Zeltweg y que tuvo lugar bajo la lluvia en su primera media hora y con pista mojada hacia el final: 1° **Jabouille** 1m53s19, 2° **Villeneuve** 1m54s13, 3° **Jones** 1m54s35, 4° **Regazzoni** 1m54s55, 5° **Andretti** 1m54s67, 6° **Arnoux** 1m55s71, 7° **Piquet** Piquet 1m56s08, 8° **Lauda** 1m57s76, 9° **Laffite** 1m57s97, 10° **Pironi** 1m58s09, 11° **Scheckter** 1,58s41, 12° **Reutemann** 1m59s27 y 13° **Watson** 1m59s52. Cabe consignar que estos tiempos fueron tomados en el box de **Ferrari** y que **Reutemann** giró sólo durante la primera parte con la pista muy anegada, momento en el cual registraba el segundo mejor tiempo absoluto.

—o—

Música — Se está haciendo cada vez más popular la idea de amenizar los intervalos entre las distintas series clasificatorias con excelente música moderna propalada a través de excelentes equipos de sonido. Música disco e intérpretes como **Donna Summer** y los **Bee Gees** ya forman parte de la **F-1**. Sin duda, una buena medida que entretiene al público en los momentos en que no hay actividad en la pista y mantiene a todo el mundo un poco más alegre.

Los Renault turbo continuaron siendo los más veloces en Austria, pero esta vez Jabouille tuvo que abandonar por problemas en el embrague de su auto.

Es una publicación de
EDITORIAL ABRIL

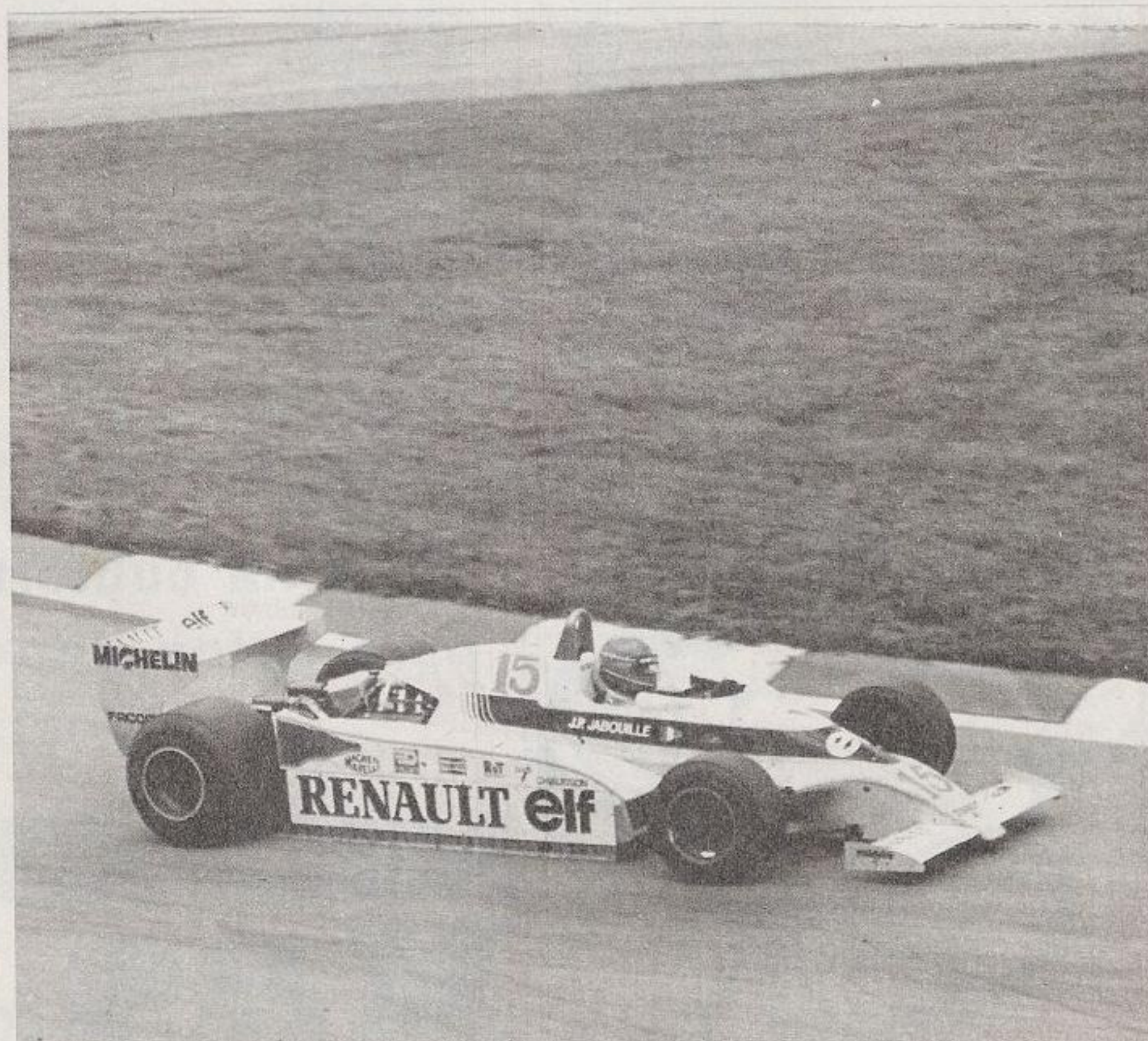
S.A.I.C.I.F. y A.
Av. L. Alem 896, Capital Federal
Tel. 32-6010 al 29

PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, p. 3°, Buenos Aires, R. Argentina. Tel 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). 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 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 derechos de autor. Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 1.446.301. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos de Editorial Abril, Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Bs. Aires. Agosto de 1979. IMPRESO EN ARGENTINA

Correo
Argentino
Central B
Sucursales

Franqueo pagado
Permiso 4981

Código Postal 1001
Tarifa reducida
Concesión N° 7970



RETORNO DE DEREK DALY — Una nueva posibilidad se le brindó al colorado irlandés **Derek Daly** que por primera vez pudo subirse así a la butaca de un Fórmula Uno perteneciente a un top team. La oferta se la hizo **Ken Tyrrell** para ocupar la butaca vacante por la hepatitis de **Jean Pierre Jarier**, quien recién podrá volver a la pista en el GP de **Holanda**, dentro de quince días. En la carrera anterior ese puesto había sido cubierto por **Geoff Lees**, quien llevó a cabo una sólida tarea clasificándose séptimo al final. Pero el interés original de **Ken Tyrrell** era el de probar a **Derek Daly**, quien de todos modos estaba ocupado ese fin de semana de **Hockenheim** por su participación en la carrera de Fórmula Dos en **Pergusa**. Sin esas molestas superposiciones que lo perjudicaron tanto este año, **Derek Daly** logró entonces finalmente una posibilidad como para no desaprovechar.



LOTUS: RENOVACION DE COLORES

— También llegó la renovación cromática al **Lotus** número dos de **Carlos Reutemann**. Tal como apareció el **Lotus** número uno en **Hockenheim**, el chasis de **Reutemann** mostró en **Austria** el color verde más claro y las franjas azules y rojas de **Martini** en la parte superior de sus pontones laterales. a falta de autos nuevos, al menos color renovado...

¿LOTUS 80 EN HOLANDA? — Pese a todo lo dicho y contradicto, **Chapman** aún no se dio por vencido con el contravertido chasis 80, que podría efectuar su reaparición en el próximo GP, o sea el de **Holanda** en **Zandvoort**.

Otra vez los Renault Turbo volvieron a demostrar su capacidad para transitar en circuitos veloces. René Arnoux, por su parte, estuvo a la altura de su coequiper y transitó con solvencia por las subidas y bajadas del Osterreichring.

Ausente Jean Pierre Jarier por su problema hepático, Didier Pironi se convirtió en el hombre fuerte de Tyrrell. El joven francés rindió a buen nivel en las primeras sesiones de ensayos confirmando las esperanzas depositadas por Ken Tyrrell.



ZUNINO: QUIERO ASEGURARME UN BUEN AUTO



"La presencia de Ricardo Zunino en el Gran Premio de la República Argentina, el próximo 13 de enero a bordo de una máquina competitiva, fue condición fundamental para la realización de la carrera y ésta ya está confirmada". Con estas palabras, el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César Carman, dio comienzo a la conferencia que el pasado martes se realizó en el octavo piso del edificio central de la institución.

Con lo dicho, el Dr. Carman daba por sentada no sólo la participación del sanjuanino en la carrera sino también la calidad del medio con que lo hará, y que servirá de introducción a su trabajo futuro, asegurando así la continuidad de la presencia argentina en la Fórmula Uno Internacional.

Según el propio Zunino: "Aunque ya tuve oportunidad de correr en la Fórmula Uno, preferí declinarla, para dedicarme con seriedad y haciendo las cosas muy bien para asegurarme un buen lugar". Y agregó: "En treinta días más voy a saber exactamente a qué equipo iré".

Y puso punto final con los rumores que daban como segura su presencia en los Grand Prix de EE.UU. y Canadá al decir: "Sólo lo haría si tuviera las cosas arregladas para 1980".

Lo producido en la Fórmula Uno Inglesa mereció este comentario por parte del piloto: "No son los resultados lo que me interesa, por supuesto que si gano mucho mejor, pero lo que realmente me importa es la regularidad, el ritmo de carrera, mi estado físico después de 70 vueltas. En Mallory Park, por ejemplo, apenas me bajé del auto fui a consultar las planillas de tiempos y lo que vi me dejó satisfecho, aunque luego me hayan penalizado con un minuto. Eso, junto con los records de vuelta y la pole-position, son las cosas que me dejan satisfecho".

En otro orden de cosas, respecto al dinero que se necesita para su próxima temporada dijo: "La plata no es todo. Es importante, por supuesto, pero no es lo único necesario. También hacen falta resultados deportivos, y un lugar, que no sobra. Yo tengo todo lo necesario; la oportunidad, el sponsor, la licencia para F1 y la capacidad, ahora quiero asegurarme un buen auto".

También estuvo presente en la reunión, el Sr. Jorge Requejo, en representación de la empresa Aceitera Argentina (Arroz y Aceite Gallo), principal sponsor, junto con Levi's. "Este apoyo de nuestra compañía es tomado por nosotros como una devolución al país de parte de lo que recibimos durante tanto tiempo. Pensamos que el esfuerzo que requiere a un piloto el llegar a la F1 bien vale la pena que se lo respalde. Y éste es nuestra manera de hacerlo".

Con respaldo del ACA, Bernie Ecclestone ocupándose personalmente de sus asuntos, la parte económica asegurada y su enorme voluntad, Ricardo Zunino está a pocos meses de hacer realidad la esperanza que lo llevó al automovilismo internacional, correr en la F1.

Eduardo Neira



En los primeros días de clasificación, los Brabham aparecieron como los únicos capaces de inquietar a Williams y Renault. Lauda se destacó en su tierra.

La novedad más importante en cuanto a pilotos, fue la presentación de Derek Daly a bordo del auto de Jarier. Así el irlandés suplantó a Lees quien se había subido en el Tyrrell en Hockenheim.

Clay Regazzoni y el FW-07. Un binomio que ya supo de resultados en un circuito similar y que en Austria cumplió de acuerdo a esos antecedentes.



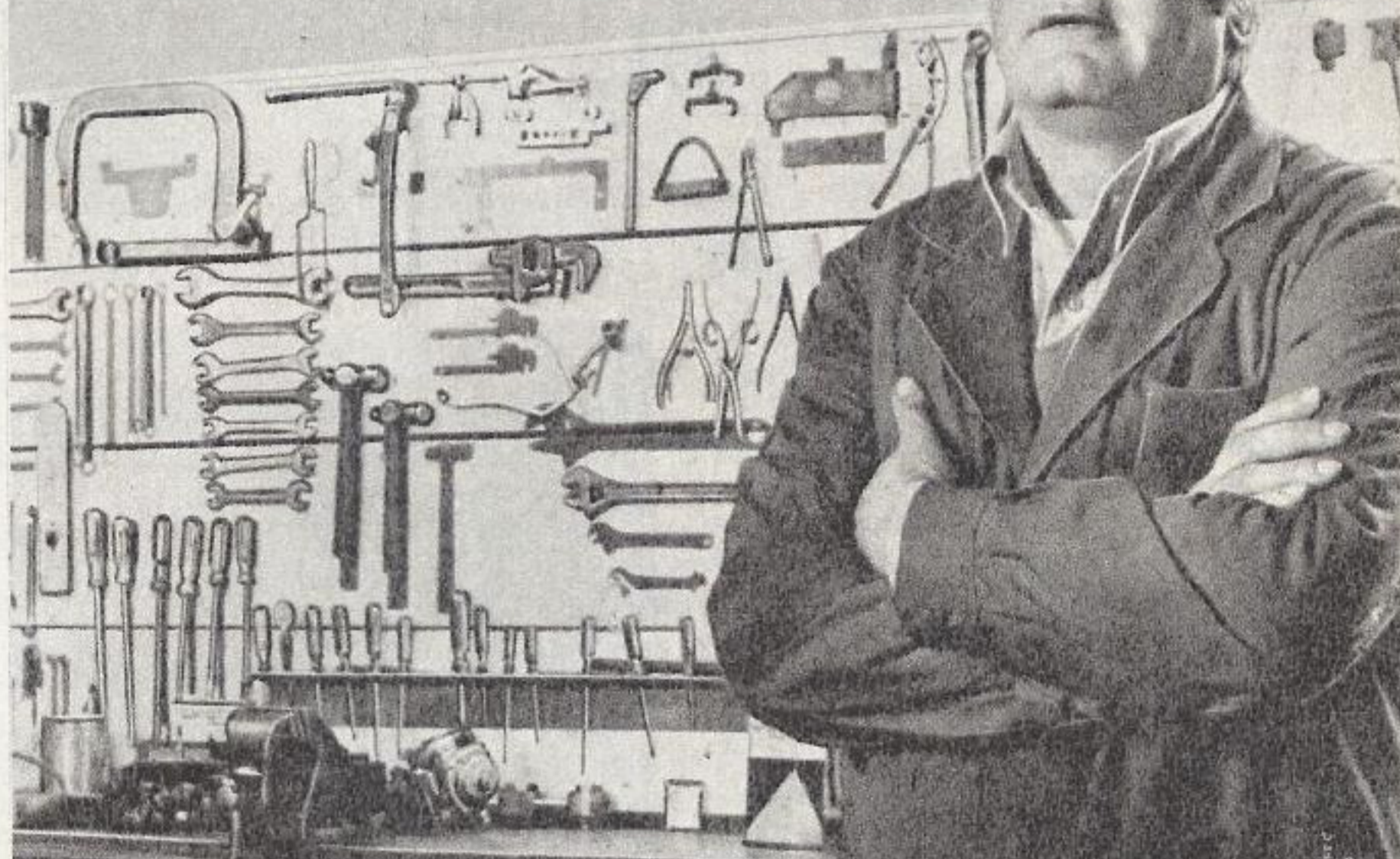


Visiblemente superior al modelo anterior, el nuevo McLaren M29 con Watson al comando, estuvo a la altura del grupo puntero.

Andretti se presentó en Österreichring con un 79 con suspensiones de 80. Mientras tanto, se sigue hablando del último modelo de Chapman que según los rumores aparecería nuevamente en Holanda.



Si su mecánico eligió Bendix, felicitaciones.

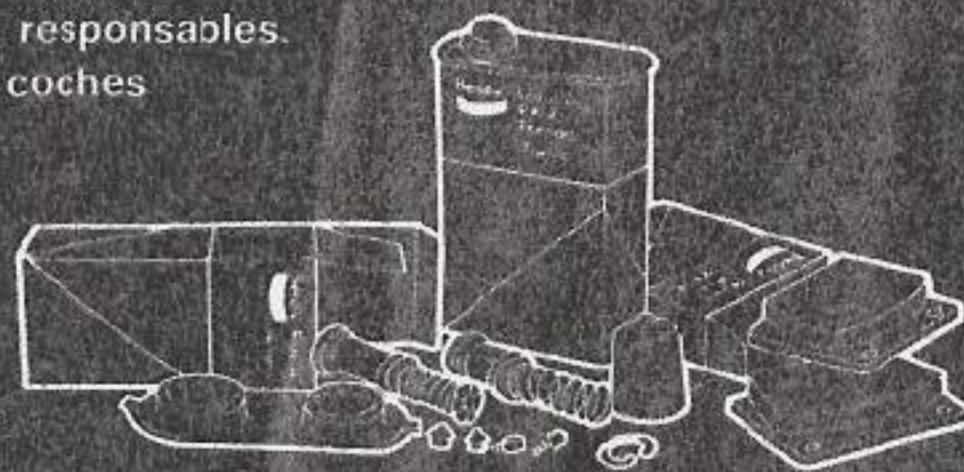


Eso significa que su mecánico es una persona inteligente, que eligió una marca líder en el mundo. Y significa también que es un profesional honesto que en el momento de elegir decide por su seguridad. Quizás usted ni se entere, o no le dé importancia, pero él sí, porque sabe. Así son en general los mecánicos argentinos: serios, honestos, responsables. Por eso Bendix está en más coches brindando seguridad.



SIEMPRE FRENA

Líquido para frenos. Pasillas para frenos. Repuestos para frenos.



Prestos hidráulicos. Líquido desde 5 l. 1.000

COMES

MAS EQUIPOS CON MICHELIN EN EL '80 — La posibilidad es casi cierta (80 por ciento —según los responsables—). Y en el año próximo ya no serían sólo **Ferrari** y **Renault** los equipos que utilizarán neumáticos radiales **Michelin**. La decisión de aumentar la posibilidad de producción ya ha sido tomada y sólo resta saber cuáles serían los equipos nuevos que pasarían de **Goodyear** a **Michelin**. Según el deseo de la casa francesa, debiera tratarse de dos top teams para asegurarse la posibilidad de la comparación permanente dado los distintos orígenes de los motores (o sea **Ferrari**, **Renault** y los dos presuntos teams ingleses equipados con **Cosworth**). ¿Quiénes serían los eventuales equipos interesados en firmar contrato con **Michelin**? Se habla de dos seguros, **Williams** y **Brabham**, y de un tercero que podría ser **McLaren**.

FITTIPALDI, MAS QUE PREOCUPADO

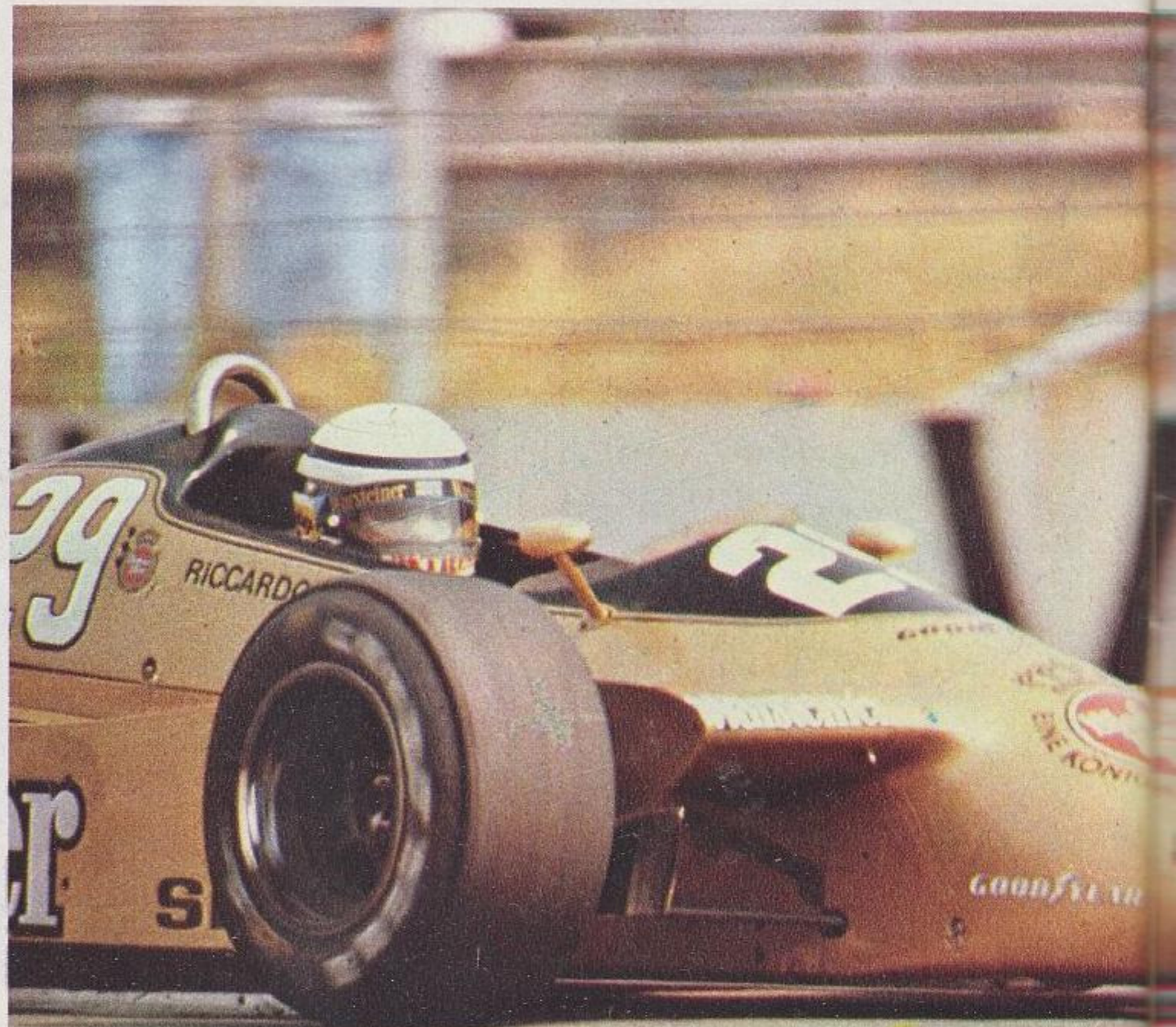
— Más que nunca, **Emerson Fittipaldi** parece finalmente concluir un largo camino de esfuerzo y no pocas decepciones. Por primera vez desde que **Emerson** formó su propio team se lo vio ostensiblemente disconforme con su auto (o mejor dicho con sus autos, ya que probó los dos chasis, el F5 y el F6) como si no ocultara su cansancio frente a tanto trabajo. Hay que recordar de todos modos que **Fittipaldi** ya firmó un contrato por otros dos años con el ingeniero **Caliri** que está trabajando desde ya en un nuevo auto. Pero a la vez, si existen — como se dice— serias dificultades financieras para que **Copersucar** renueve su propio contrato con los **Fittipaldi**, por primera vez, con fundamento real, se puede suponer que **Fittipaldi** podría encarar la difícil decisión de cambiar de equipo. De producirse, tal decisión no sería menos espectacular que el cambio de **Niki Lauda**, también deseoso de emigrar de sus actuales dominios.

HABLA MERZARIO. “Correr en la F-1 es una empresa muy complicada. Mucho más en mi caso que me tengo que ocupar de todo lo concerniente a la organización y planificación del equipo. Para colmo, tropezamos con muchos problemas y los resultados no aparecen. No he pensado qué haré el año que viene... todo esto se ha puesto muy difícil”, nos decía el piloto italiano en los boxes de Zeltweg y mientras buscaba alguna explicación a la triste performance del auto que lleva su nombre.

SOBRE EL M-29. En los boxes, entre tanda y tanda, **John Watson** decía: “El M-29 es un buen auto, muy superior al M-28. Trabajando con dedicación y probando exhaustivamente llegaremos a un resultado final importante. No estamos nada lejos...”



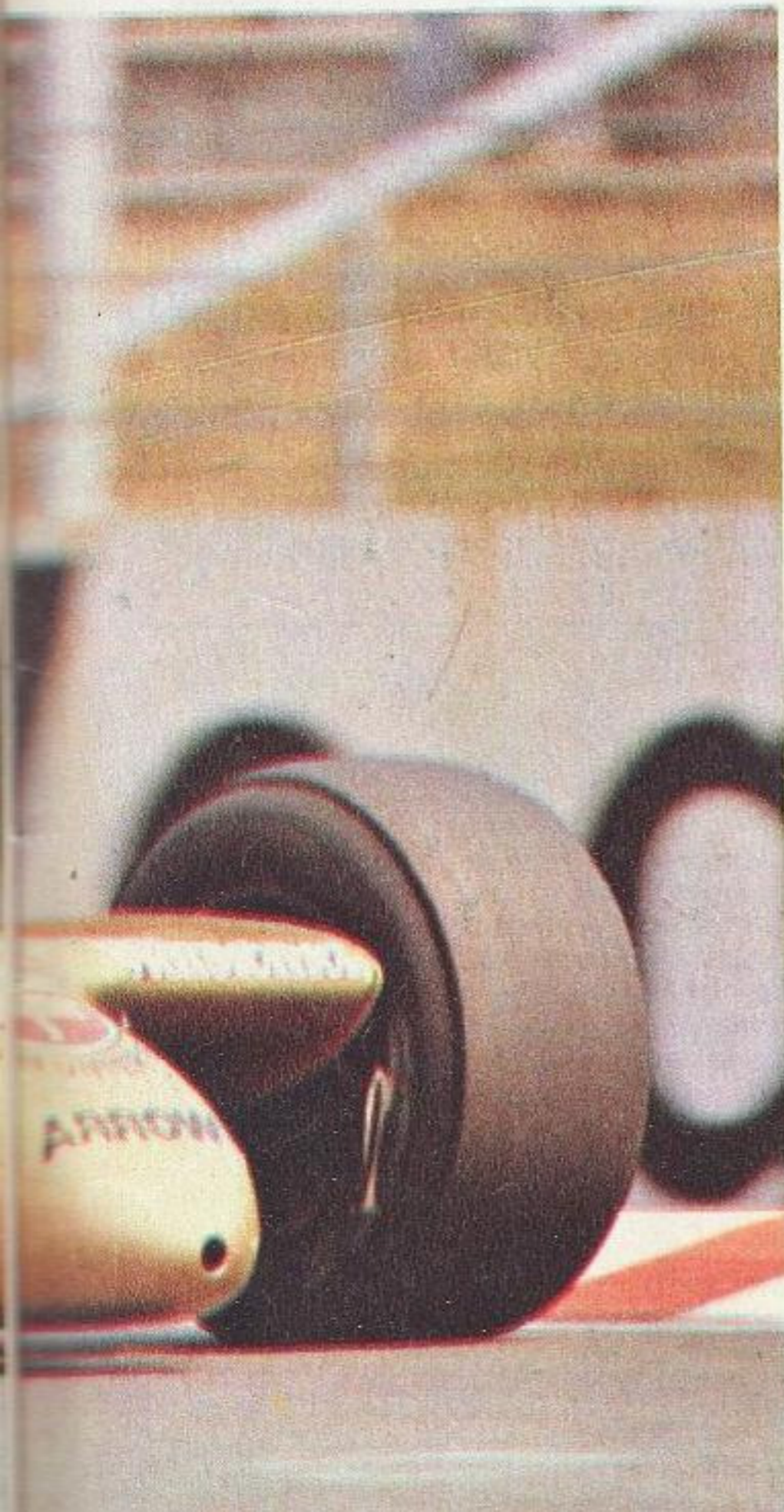
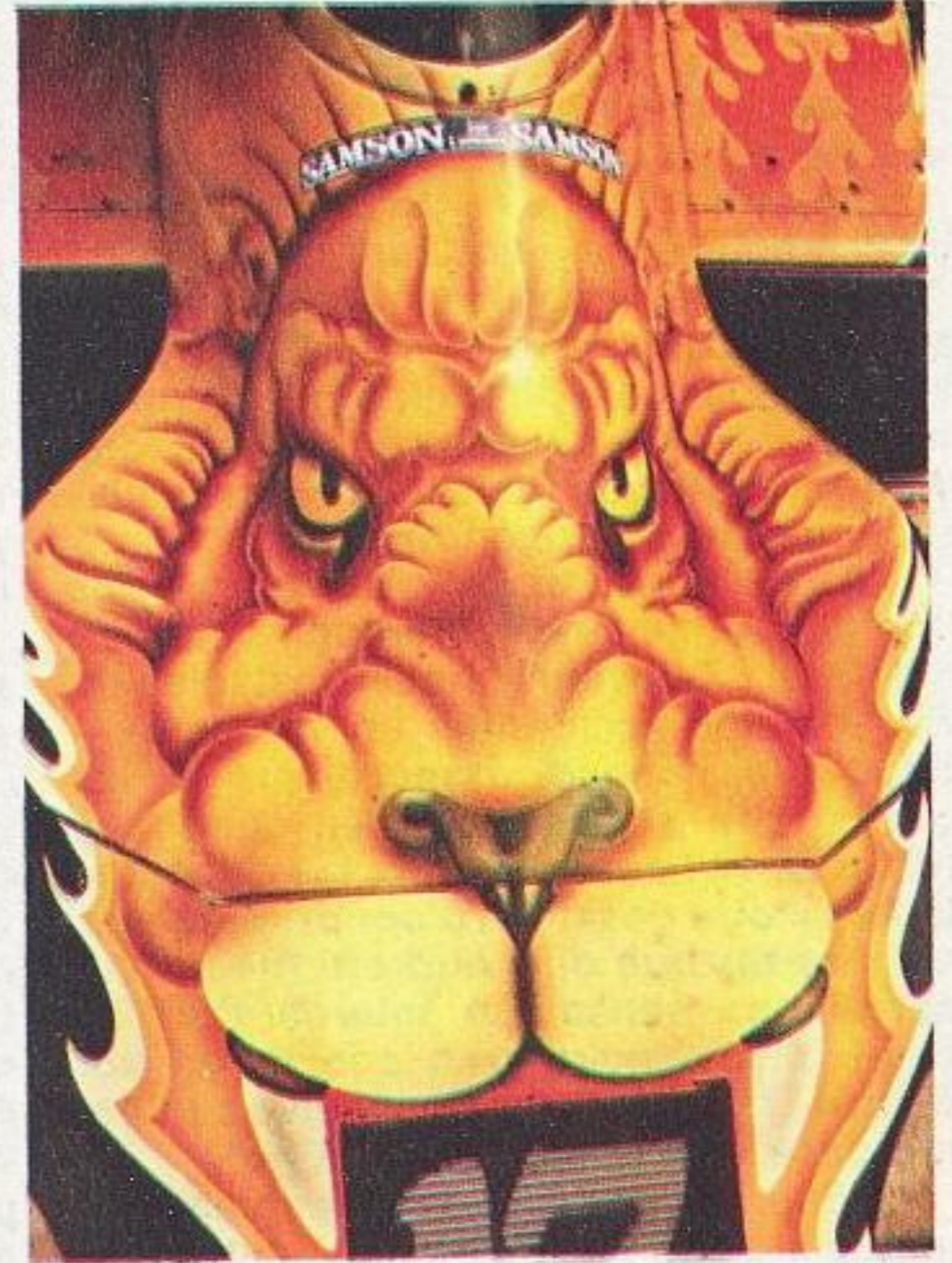
Los boxes de Zeltweg no fueron excepción en cuanto a belleza femenina. Ante nuestros ojos, un exponente que resume las condiciones del más exigente y exquisito.





Otra vez los Williams, otra vez Alan Jones. Auto y piloto confirmaron su papel protagónico de esta parte de la temporada en un trazado que durante los primeros días de pruebas les sentó muy bien.

El tema publicidad cada vez más es abordado con sutiles variantes. La que se ve no es una primicia, pero no nos van a negar que impacta.



Los curiosos Arrows A2 (una línea a la cual es difícil acostumbrarse) siguen sin demostrar grandes virtudes. No obstante, Patrese y Mass siempre han conseguido clasificarse. Una trabajosa y complicada puesta a punto parece ser la clave.

Cada vez más afiatado y consistente, Nelson Piquet podría ser el hombre número uno de Brabham si lo de Lauda se concreta. El brasileño ya ha demostrado estar capacitado como para ser tenido muy en cuenta y sus virtudes son muy elogiadas.



COMO EN 1978, REUTEMANN A LA EXPECTATIVA

Quince días más tarde de la tormenta desencadenada en Hockenheim con las famosas declaraciones de **Andretti**, **Carlos Reutemann** retomaba su puesto en el box de Lotus con la calma y los gestos de siempre. Concentrado en su diálogo con **Nigel Bennet**, sugiriendo alguna modificación en su auto, sentado al borde del guard - rail en algún otro momento y desplazándose ocasionalmente hacía el vecino box de **Brabham** para dialogar como siempre con **Gordon Murray** ... Lo cual inevitablemente provocará las obligadas conjeturas que ven a **Reutemann** como retornando espectacularmente a su viejo team.

Pero **Lole** tiene un contrato por dos años con Lotus, en teoría en 1980 debería continuar con **Chapman** pero algo ya no va más en su relación interna con **Andretti** después de las violentas declaraciones del campeón mundial.

“A lo largo de mi carrera —nos confiaba entonces **Reutemann** con toda calma en **Zeltweg**, ya casi restablecido de sus dos accidentes en **Alemania**— nunca le concedí importancia a las cosas que se escriben en diarios y revistas. Así como las leía las dejaba al lado y a otra cosa. Pero por primera vez, esas cosas que dijo **Andretti** me provocaron una sensación interna terrible, como si me quemaran con fuego por dentro. Y cada vez que lo vuelvo a releer me pasa exactamente lo mismo”.

—Eso implica que prácticamente es imposible que en 1980 continúe un equipo en el cual tengan que convivir **Andretti** y **Reutemann**. ¿Te irías de Lotus en tal caso, si es **Mario Andretti** el que queda?

—“No tendría ningún problema en irme”.

—¿Hablaste con **Chapman** al respecto?

—“No, aún no hemos dicho una palabra después de **Hockenheim** y **Colin** no comentó para nada el hecho”.

—¿Por qué crees entonces que habría tal animosidad por parte de **Andretti**?

—“Mi sensación personal es que todo comenzó en parte en **Silverstone** cuando había un solo motor un poquito

más potente que los otros —los que están equipados con el encendido **Magnetti Marelli** que tienen unos cuatro caballos más— y **Andretti** lo pidió para su auto. Pero estaba montado en mi chasis y **Chapman** rechazó el pedido de **Mario**. Es verdad que el año anterior con **Ronnie Peterson**, **Mario** recibía los mejores motores y la mejor atención y todo era para él. Pero hay que recordar que **Ronnie** había llegado casi como un piloto terminado a Lotus y con la obligación de ser el número dos de **Andretti**. Hoy en día en cambio, yo creo que **Chapman** no tendría jamás un piloto de primera línea y un segundón. Con la modificación del puntaje para la copa de constructores (ahora suman los dos autos que clasifiquen) y el reparto interno de puntos y dinero entre los teams de la **FOCA**, ningún equipo de primer nivel puede dejar de presentar dos pilotos de primera línea”.

—¿Creés que no te afectaría demasiado un nuevo cambio de equipo que ya sería el cuarto en tu carrera?

—“No me sentiría afectado. Mi impresión actual es que en esta época la **Fórmula Uno** se ha transformado en un verdadero campeonato de diseñadores más que de pilotos, donde lo que importa en realidad es la calidad del chasis que uno maneja. Mirá si no el caso de **Regazzoni**, un veterano que firma con **Williams** y vuelve a ser ganador. El problema no es cambiar de equipo sino acertar con un auto que sea realmente competitivo”.

—¿Y desde el punto de vista técnico qué posibilidad te atrae particularmente?

—“Creo que la combinación **Brabham - Ford** puede ser temible. Después de años de trabajar limitado por el peso y el tamaño del motor **Alfa**, **Gordon Murray** se puede mandar un diseño liviano y excelente para usar con el motor **Cosworth**”.

—Por último, desde un punto de vista humano, personal. ¿Te sentís desgastado por tantos años de **Fórmula Uno** y ante la posibilidad de un nuevo cambio de equipo eventual para la temporada que viene?



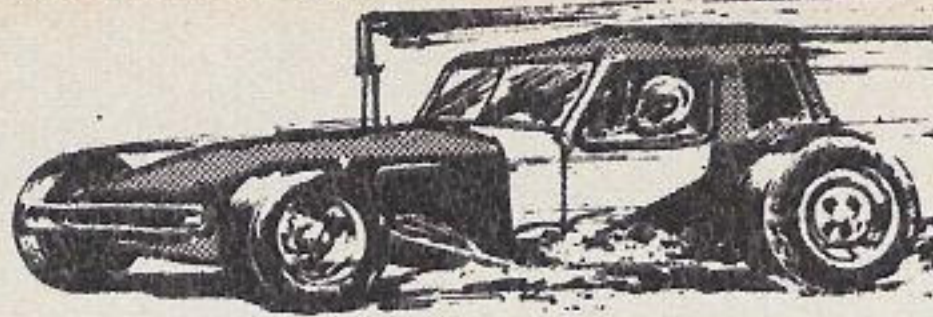
—“No, no me siento desgastado. Yo hago mi trabajo, generalmente no sé quién está o no está veinte metros más lejos de mi box, y sólo me intereso por mi auto y por andar lo más rápido posible. Como si viviera en un tubo, por dar un ejemplo visual. No me preocupa lo que pasa alrededor”.

Tal como el año pasado, **Reutemann** se encuentra —en gran parte a su pesar, dada su propia personalidad— sumergido en el centro de las expectativas que lo dan como perteneciente a uno u otro equipo. Pero el contrato aún lo liga a Lotus, y todo depende de lo que decida **Chapman**. Aparentemente, la relación entre **Chapman** y **Reutemann** es excelente, pero también lo es la de **Chapman** con **Andretti**, la cual indiscutiblemente se remonta a más años, más victorias y un campeonato mundial. La lógica indica entonces, que **Reutemann** podría cambiar de equipo una vez más. Lo cual no parece preocuparlo en absoluto.

G. S.



*Nuevamente, un trazado de características muy veloces, dejó al descubierto la escasa aptitud de las Ferrari para recorridos de ese tipo. Ni **Scheckter**, ni **Villeneuve** (foto) pudieron hacer mucho, aunque en este caso la confiabilidad de las Ferrari aparece como toda una garantía para lograr un título cuya llegada se está dilatando bastante.*



TC DEL OESTE
MAR Y SIERRA
Y OTRAS CATEGORIAS

• ACEITE LUBRICANTE SINTETICO **Agip**

CONSULTENOS

Ingeniero

Joseph

AROS PARA 4 litros TC
PISTONES LEVAS BIELAS, etc.
AÑOS DE EXPERIENCIA
AVALAN NUESTRO TRABAJO
Schapapietra 1467 - TIGRE - Bs. As. (1648) Tel.: 749-4467

COLOCACION
Y REPARACION de
CAÑOS DE ESCAPE

- SILENCIADORES
- TANQUES DE NAFTA
- RADIADORES

VARGAS ESCAP

C. GRAL. R. FREIRE 835
Cap. - Tel. 771-8887

AFINACION

- Electricidad
- Especialidad - Dodge

AUXILIO

- Abierto las 24 hs.

atendido por su dueño
OMAR

Estados Unidos 1620 - Capital



**warnes
Peugeot**



EXPORTACION **S.R.L.**
repuestos y accesorios

LINEA COMPLETA

WARNES 1355 - Bs. As. Tel. 54-5108/55-5748

**PLASTIFICADOR
PARA PINTURAS**

- PROTEGE LA PINTURA DE SU AUTOMOVIL
- NO ABRASIVOS
- A BASE DE SILICONAS
- DA MAS BRILLO



Este plastificador forma una película de silicona que protege la pintura de su automóvil, no permitiendo que se adhiera la suciedad.

Solicítelo en su estación de servicio

"SIMBOLO DE CALIDAD"



APOYA CABEZA INCORPORADO
FUNDAS BOUCLE DE TOALLA

Battini

tapiceria
accesorios deportivos

AV. MAIPU 2164, TEL. 797-8271, OLIVOS

ENCENDIDO ELECTRONICO PARA AUTOMOVILES

- Menor consumo de nafta
- Mayor potencia en el motor
- Mayor duración de batería
- Arranque instantáneo con poca batería o intenso frío
- 50.000 Km. de vida p/las bujias



VENTA Y COLOCACION A DOMICILIO

5 años de garantía escrita 572-8225
COLOCACION GRATUITA

DIPEL AV. FAGNANO 3626, of. 2 Cap. (alt. Av. San Martín 7100)

VIAJE SEGURO!!

TRIANGULOS DE SEGURIDAD
REGLAMENTARIOS

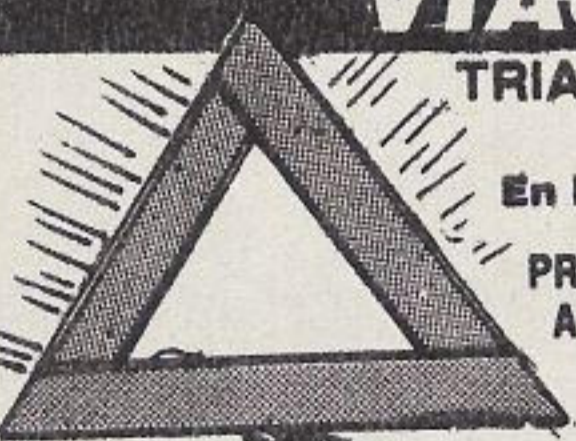
En lujoso estuche de 2 unidades

PRECIOS Y DESCUENTOS ESPECIALES
A MAYORISTAS Y REVENDADORES

Precio estimado \$ 10.990 el juego de 2

Zonas Disponibles para distribución

DAE Warnes 777 Tel.: 55-1965 y 54-2671 Bs. As.



FIGHER

INSTRUMENTAL
DEL AUTOMOVIL

- Velocímetros • Tableros •
- Nafta - aceite • Temperatura
- Radios - Stereos - Antenas

Taller-Service Exp. y Ventas
Pumacahua 1690 Castañares 1953

PIPETAS PARA
"PEUGEOT"

JET - CAR

¿Problemas de encendido?
¡Póngale fin!

Pídala en su casa amiga

Con conductor de corriente en bronce.
Única que no se quiebra ni raja

Administración y Venta
PIAGGIO 731. Tel. 244-3876 - LOMAS DE ZAMORA

Sandrini

SEGURIDAD AL VOLANTE
COLOCACION EN EL ACTO

Ladines 3808 Cap. Tel. 50-7572 y 53-3157 (alt. Av. San Martín al 7100)

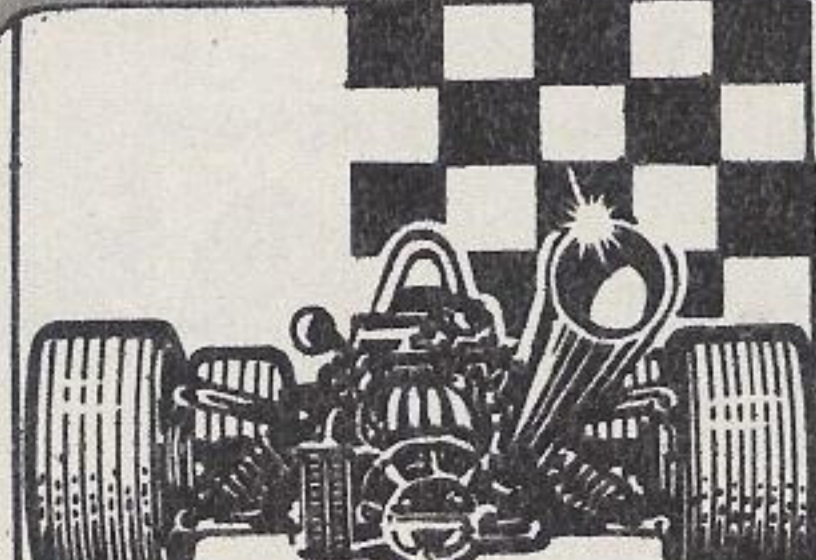
**Escapes
Silenciadores**

A NIVEL
INTERNACIONAL

ENVIOS AL INTERIOR
AV. CHICLANA 3633
BS. AS. (COD. 1262)
TEL. 92-9917

GRANDPRIX

Trabajos con certificado de garantía escrita por 1 ó 2 años



Jose Raponi

ARBOLES DE LEVAS

CON SEGURO DE VIDA

PARA TODAS
LAS MARCAS

AV. MITRE 198 • VILLA MARTELLI.- VTE. LOPEZ. Tel. 761-1588

DESPUES DE ENNA Y MISANO

NOVEDADES

DE LA F-2

Dos carreras seguidas como éstas nos pusieron ante una alternativa diferente. Por ello las agrupamos para brindarles este informe posterior con todo lo interesante que pudimos rescatar de las dos pruebas del Euro de F2.

FOTOS: ANTONIO CAPRIA y A. del P.
(Enviados especiales a Italia).

Los Ralt RT-2 sufrieron modificaciones a través de la temporada. Aquí, la última: el alerón trasero. El plano alar tiene ahora un único pie central en lugar de los laterales verticales fijados a un tubo horizontal. Estos también son más pequeños y de diferente forma. En la toma, el auto de Tauranac es conducido por el hombre a batir: Brian Henton.

Piero Necchi y el AMS, una nueva tentativa italiana que se suma a Osella en defender los colores peninsulares. El nuevo auto luce bien terminado, pero se ve traicionado por motores famélicos y falta de publicidad. De todas formas, es una variante más...

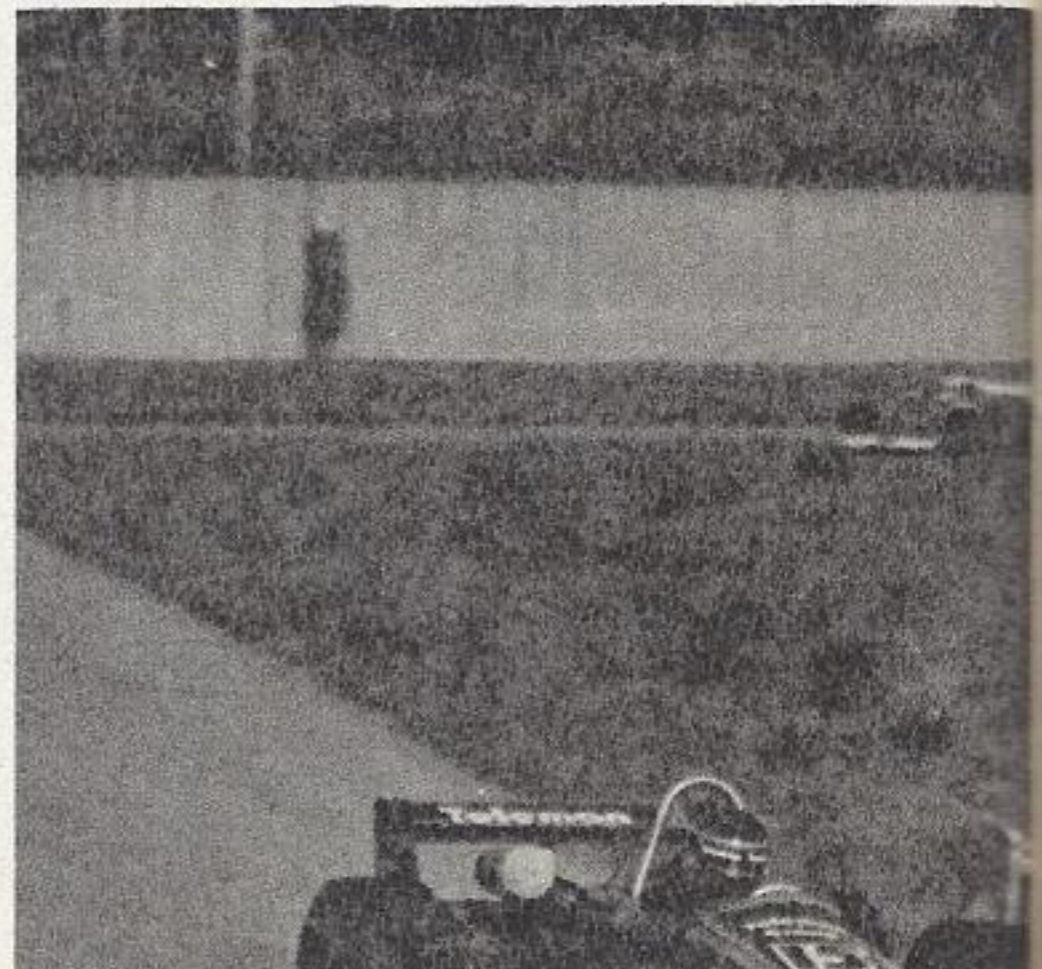
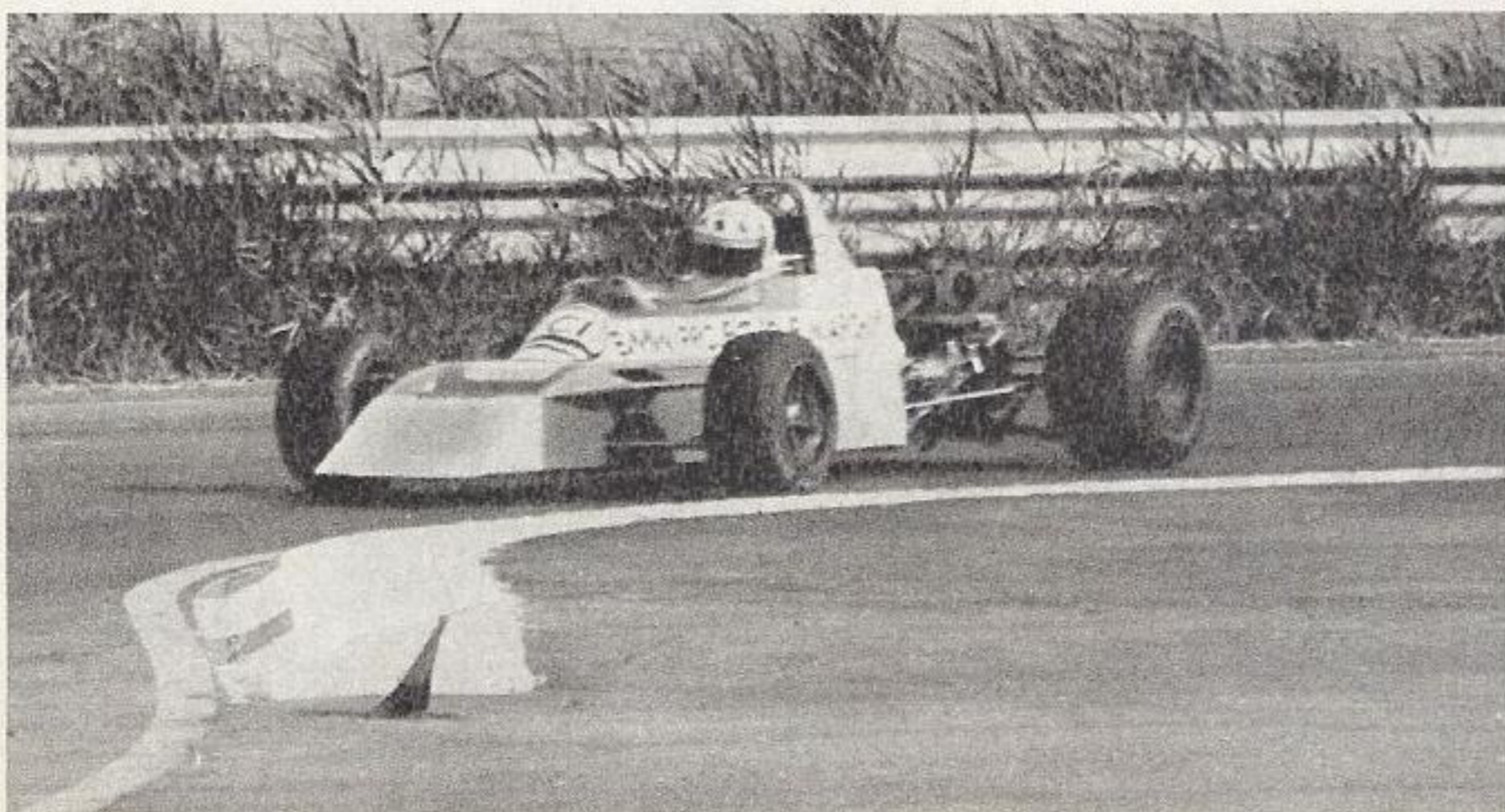
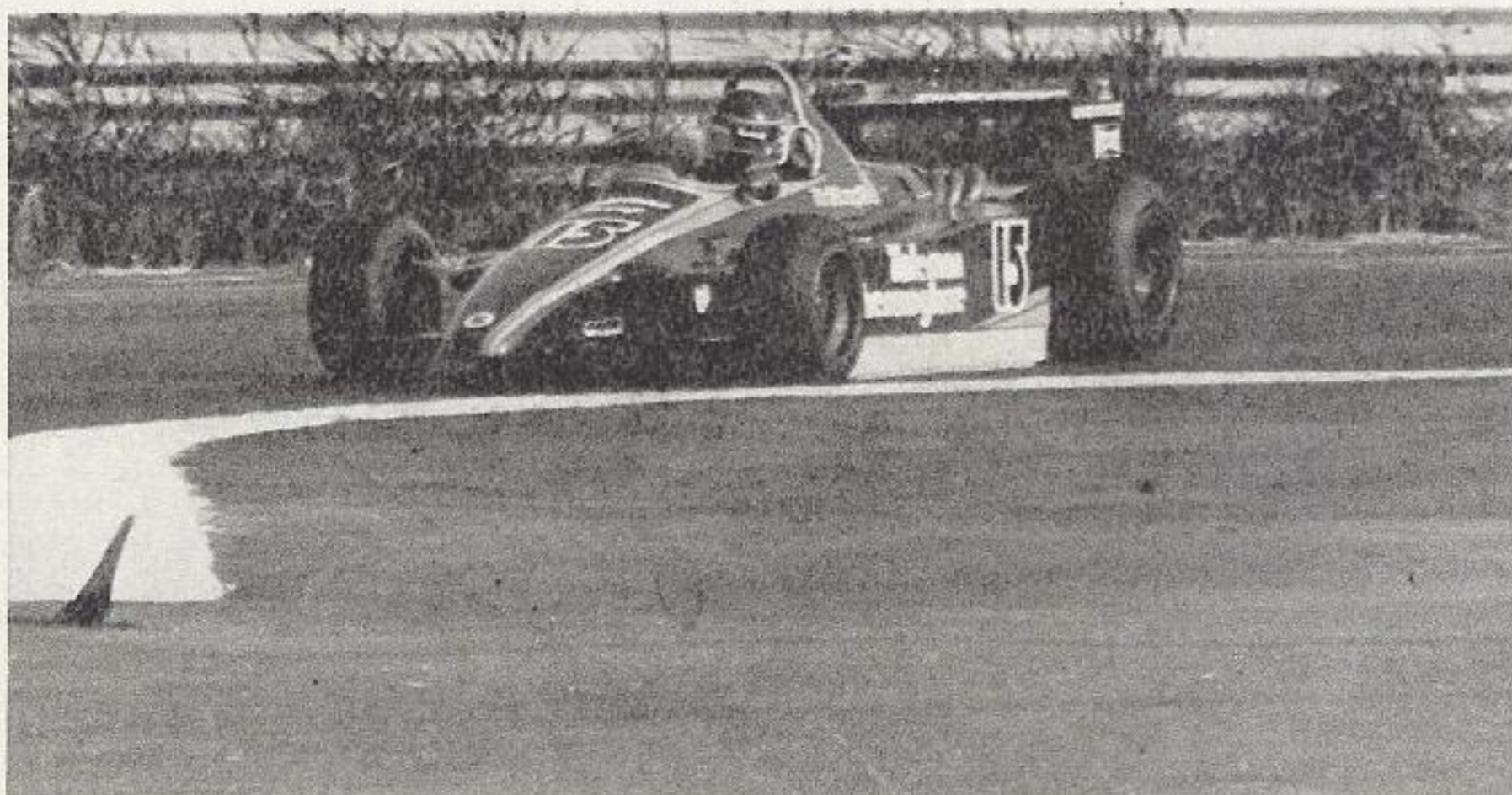
Tal como se preveía, el Osella FA-2 de Cheever presentó nuevas suspensiones delanteras tipo inboard. La denominación, corresponde a que tanto el amortiguador como el resorte van alojados internamente y las parrillas son más largas. En este caso, la solución llegó por una cuestión aerodinámica, aunque sin olvidar la función de las gomas.





LAS VARIANTES DE ENNA

Las exigencias aerodinámicas de una pista veloz como Pergusa, motivaron diferentes enfoques respecto al tema. En la foto superior se puede advertir al Ralt de Dougall con sus alerones normales aunque sin incidencia. En la toma central, se ve al March de Guerra, en actitud muy espectacular, sin bigotes delanteros pero con alerón trasero. Abajo, el March-ICI de South sin ningún tipo de superficie alar para tratar de aprovechar al máximo las rectas sicilianas.





Sergio Mingotti fue el encargado de hacer debutar el March-Mirage M1 en Misano. Se trata de una variante poco ortodoxa sobre chasis March que cuenta con motor BMW. No se produjeron alternativas como para augurarle "un venturoso porvenir".

Clay Regazzoni volvió a la F2 en el circuito del Adriático. Los organizadores italianos le consiguieron el segundo auto de Minardi, por lo que el suizo fue otra vez compañero de Guerra. Había mucha expectativa en Italia por ver el reciente ganador del GP inglés y los organizadores de la carrera aprovecharon...

Ariel Bakst probando en Misano. Durante esa misma jornada, el rosarino quedaría desvinculado del equipo de Alberto Colombo, lo que determinó que no se presentara para largar el domingo. Aquí circula seguido por el Ralt de Dougall.



De Milo es la mejor experiencia al servicio de su motor

Cuando Ud. gira la llave de encendido de su automotor ocurren muchas cosas. Y para que sucedan de la mejor manera - con total precisión - DE MILO reacondiciona a nuevo el motor desgastado de su vehículo, devolviéndole su rendimiento de origen, como recién salido de fábrica.

PLANTA INTEGRAL DE REACONDICIONADO DE MOTORES DIESEL Y NAFTEROS

DE MILO
MOTORES "A NUEVO"

Concesionario reacondicionador de motores Renault Argentina S.A.

DE MILO S.A.I.C. ADMINIST.: AV. JUAN B. ALBERDI 7358 - PLANTA: SALADILLO 2046/52
TELEFONOS 88-2404/5518/6299/6399/7054/9246/9937 - 1140 BUENOS AIRES

Es elegante...
Es cómodo...
Es flexible...

Es...

Pierro's



El legítimo mocasín argentino

Suiza 264 - (1704) Ramos Mejía - Buenos Aires

OXIX

EXCLUSIVO

**CON JODY SCHECKTER
EN SU CASA DE MONACO**

«LO MÁS IMPORTANTE, SER CAMPEÓN»

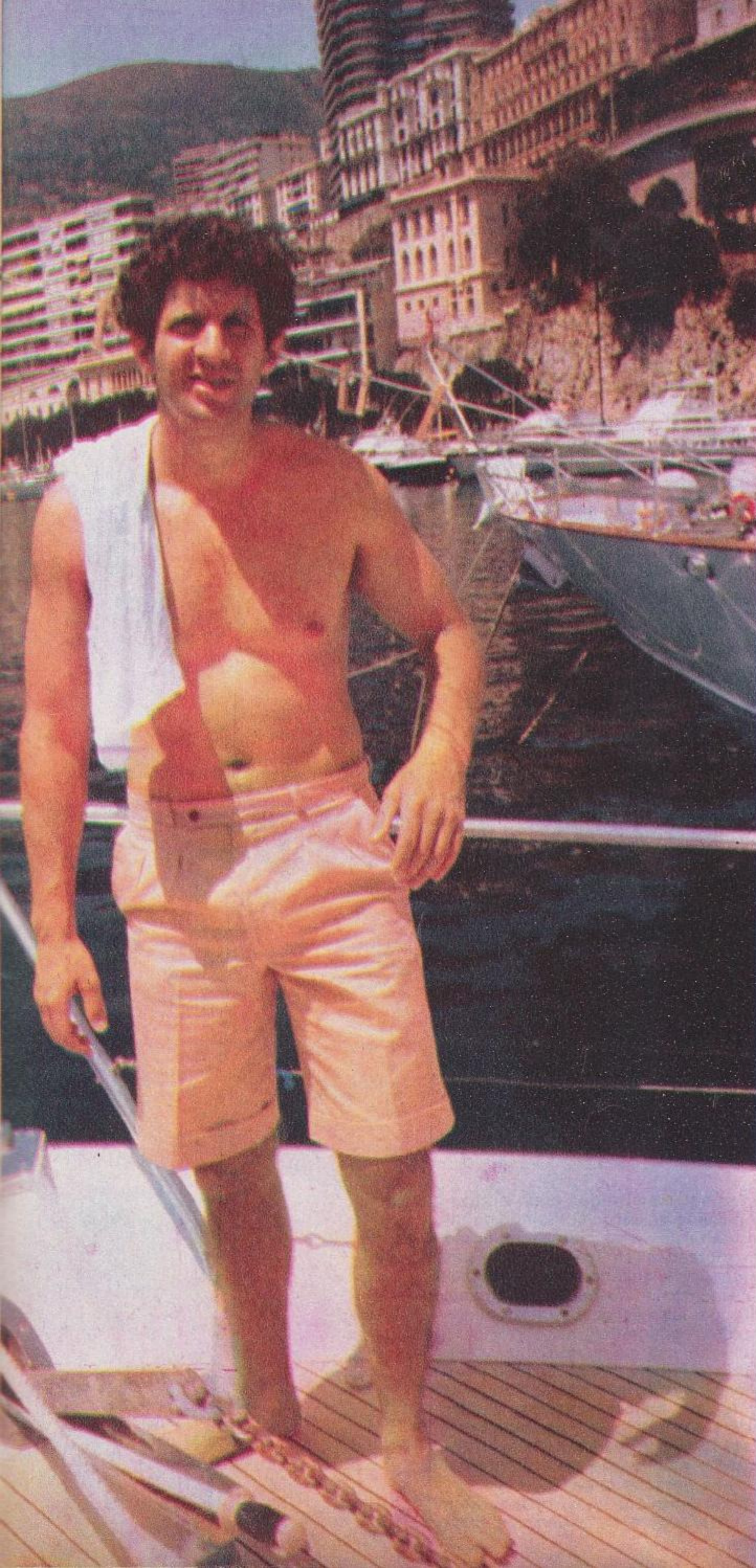
En la frase que titula la nota está claramente expuesto su deseo. Jody Scheckter quiere ser campeón, pero esto no es algo obsesivo, simplemente, una expresión maquinal de deseo. Porque Jody vive y siente como padre, hombre de negocios y esposo, actividades que desarrolla paralelamente con la de piloto profesional. Todo esto lo descubrimos compartiendo algunas horas con él en su hábitat natural de Montecarlo, un lugar paradisíaco donde el ser humano está menos tenso y más propenso al diálogo informal... aunque todo gire sobre el mismo tema: la F1



Como parte de su entrenamiento, Scheckter hace pesas. Esto lo alterna con footing, recorriendo 8 kilómetros todas las mañanas.

Jody Scheckter disfrutando del clima mediterráneo a bordo de un yate. Mónaco fue el lugar elegido para vivir por el sudafricano.





Scheckter posando junto a su esposa, Pam y su ama de llaves. Todo lo que circunda a Jody irradia calor familiar...

Son las 8.30 de la mañana en Mónaco. El sol recién comienza a calentar y ya hay mucha gente vagando en la playa cargada de sombrillas, toallas y todo lo que hace una jornada veraniega. Desde el centro aparece una figura corriendo. Eso, por ello mismo, está fuera de lugar aquí. Se separa del resto, la gente lo mira al pasar sin prestarle mucha atención, él, sigue corriendo con buen tranco hacia el Beach Plaza Hotel. Su físico es de constitución robusta, brazos musculosos, espaldas anchas, cuello corto y robusto. A pesar de su complexión, corre ligeramente. Tuerce hacia la derecha y en pocos pasos más cruza la calle cercana al mar, pasa por un puente angosto con la mirada fija unos metros más adelante y abajo, en la playa. Por primera vez, la cabeza y ojos de corredor giran en torno al sendero y su mirada se detiene en la arena, donde son servidos numerosos desayunos.

Para **Jody David Scheckter**, piloto de F1, padre y hombre de negocios, muchos días comienzan de la misma manera. Corriendo cerca de ocho kilómetros por un recorrido especialmente elegido para fortalecer sus músculos, oxigenar su organismo y mantener su peso en orden. Su carrera termina en la puerta del Beach Plaza, donde habita un lujoso apartamento con vista a la bahía de Mónaco. Sin embargo, Jody no tendrá mucho tiempo para el agradable panorama. Luego vendrá una sesión de pesas seguida por un ligero desayuno y entonces tendrá tiempo para pasar algún momento jugando con su hijo Toby de nueve meses. Su mujer Pamela mira horrorizada cómo Jody lanza su hijo al aire y lo vuelve a tomar. "**Mira esto**", dice Jody, y deja que Toby lo tome con sus manos de sus dedos índices suspendiéndolo sobre el sofá por si llegara a fallar... A Jody se le ilumina la cara. El no

tiene que decir lo mucho que adora a su hijo. Se le nota en el gesto, para él en estos instantes el tiempo no existe. Además, es obvio que Toby no tiene chances de ser criado como un niño normal. El ríe nuevamente cuando Jody lo arroja otra vez al aire...

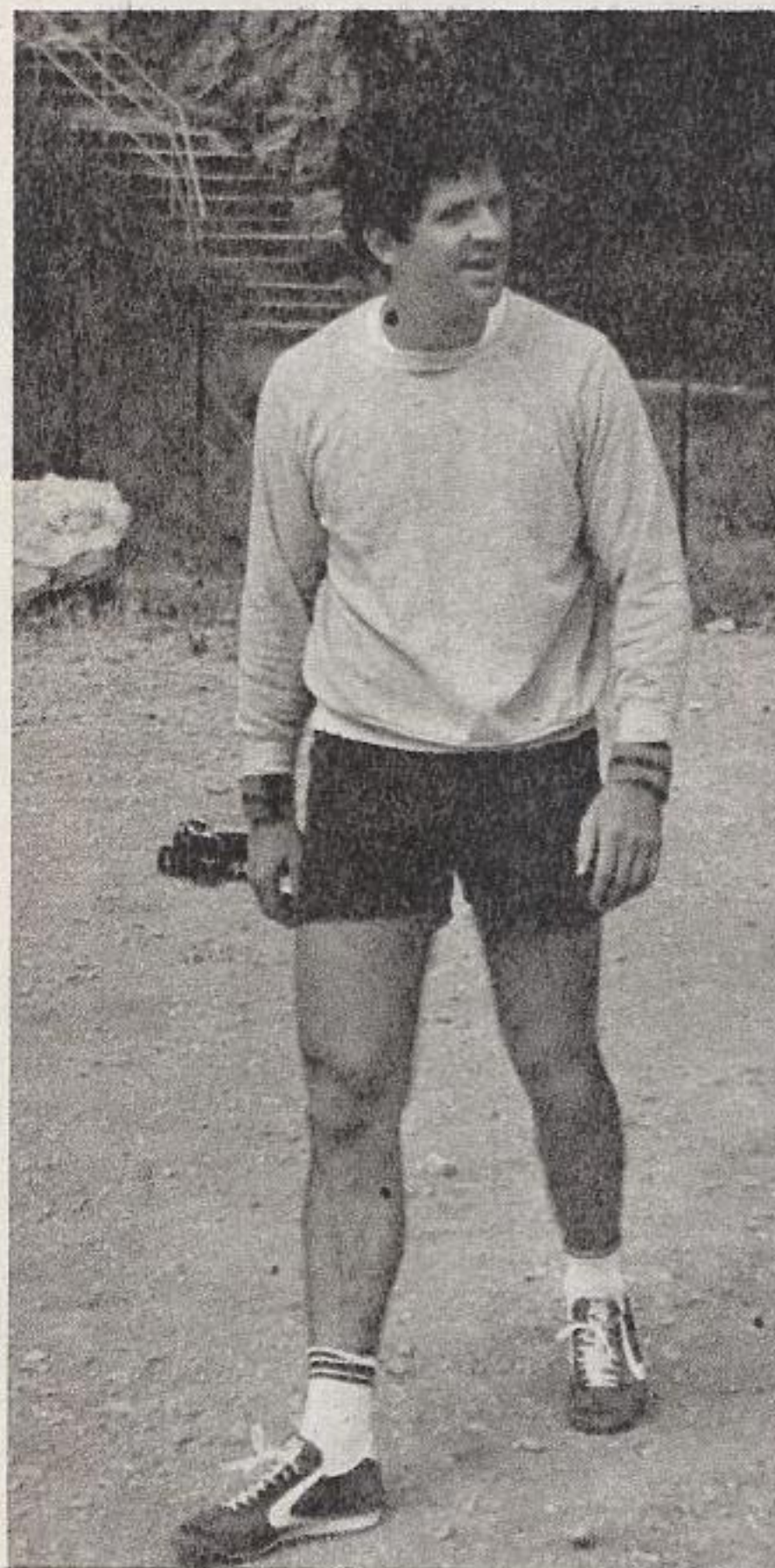
El teléfono suena. Es la secretaria de Jody, Nicky, alojada nueve pisos más abajo en el mismo edificio donde el piloto tiene su oficina. Jody deja a su hijo y se dirige a atender las cuestiones del día. La máquina de télex teclea a la derecha de Jody. Dicta algunas cartas, ordena unos viajes y encuentros. Nicky hace las cosas fáciles para él, arregla un encuentro con el jardinero... se viste muy informalmente con shorts y remera, muestra un aire de ingenuidad que es un buen argumento cuando se trata de hablar de negocios. Puede ser tan duro manejando como tratando con el más hábil empresario.

Scheckter tiene un seco y agudo sentido del humor. Lo manifiesta con sus amigos con quienes espera encontrarse en el yate durante la tarde. **"Yo te dije que compres esos dólares mientras ellos estuvieran a mano ¿viste que bajo que estuvieron hoy?"**, dice Jody tomando el pánico de su amigo en broma y poniendo un tono de verdad en sus palabras, luego ríe. Sabe muy bien cuál es el movimiento de la moneda. **"OK, estaré allí cerca de las dos de la tarde. Mientras tanto presta atención a la libra, tú sabes, eh?"** y cuelga el teléfono riendo.

No la es clase de persona que le guste aparentar con cosas muy costosas. Usa un "scooter" para circular por las calles de Mónaco o una rural Fiat para pasear con su familia. Para viajar a Módena, tiene una Ferrari 400 Automatic color chocolate que compró a buen precio y, según él, un gasto que se justifica para el empleo que le da.

De paso, también tiene tiempo para recordar a su maestro, Jackie Stewart, quien estuvo mucho tiempo en Tyrrell luego de que él lo reemplazara. **"Jackie fue una gran ayuda para mí. El me enseñó mucho.** Admite Jody, que tomó al escocés como modelo. Parecido a Jackie en su manera de pensar, Jody ha comenzado a ser un profesional de verdad. Piensa profundamente acerca de la actividad que lo ocupa y sobre el deporte en general, particularmente sobre el tema seguridad, que lo cuenta como uno de sus pilares. Cree que hay muchas cosas por hacer. Los circuitos que fueron considerados seguros algún tiempo atrás, ahora ya no lo son tanto. **"La gente no puede entender por qué un circuito que era muy bueno hace un par de años no resulta tanto ahora. Para encontrar la razón debe tenerse en cuenta la diferencia en los tiempos. Los autos son mucho más rápidos. Los tiempos son cinco o seis segundos menores en Dijon o Silverstone, sobre todo porque los autos doblan mucho más rápido y frenan mejor. Estos son detalles para tener en cuenta. Si un F1 choca en estos momentos, es probable**

que nunca lo haga a menos de 160 kilómetros por hora o más. Por ejemplo, todo el mundo protestó cuando nosotros pedimos una chicana en Woodcote (Silverstone) y resulta que ahora se anda tan rápido con la chicana como antes sin ella. Lo que pasó fue que la chicana se ha puesto ahora muy veloz a causa de cómo doblan los autos. En la mitad de la misma, uno viene a fondo en tercera, lo que representa alrededor de 210 kilómetros por hora. Si queremos que los autos vayan cada vez más rápido, debemos instrumentar medios de seguridad acordes con esa característica. O si no bajarnos de los autos lo más rápido posible... También me gustaría ver mayor seguridad en los autos.



Deberían ser construidos con una protección sólida de unos veinticinco centímetros enfrente de las piernas del piloto y ser reforzados en los costados, las modificaciones que nosotros proponemos firmemente no están contra el espíritu de las reglas, ni tampoco en contra del reglamento".

"Las carreras no serían diferentes. Ello sería lo mismo para el espectador y significaría que en caso de accidente el piloto tuviera mejores chances de soportarlo sin problemas. Este tema debe ser tratado con todos los constructores de acuerdo y tiene que ser reglamentado por una persona capaz".

Cuando un piloto ha corrido durante varios años, seguramente tiene los bolsi-



mente resistentes en relación con el trabajo que se supuso inicialmente debían realizar:

Se hicieron varias pruebas, y me parece que en las primeras carreras en que interviño, el P25 contaba con estos elementos, pero cuando se hizo obvio que la suspensión oleoneumática no iba a funcionar —por lo menos en este caso— se optó por dejar de lado el divague y buscar soluciones efectivas.

En efecto, me fui a la pieza de los cachivaches y de ahí me traje un Road & Track donde dice que en 1958 —quiere decir que habían corrido una punta de carreras con la solución inicial— BRM contrató los servicios de Colin Chapman para que les revisara la suspensión; y la solución, viniendo de él no podía ser otra que meterle a cada rueda un grupo resorte/amortiguador telescópico, con lo que el P25 se transformó en un auto de andar "agradable" —si es que el término se puede aplicar a un racer— y sumamente equilibrado, sin tendencia a irse ni de trompa ni de cola, por lo menos exageradamente.

Por supuesto que no era inmune a los llamados de la física, y como todos los autos de motor delantero de aquellos tiempos, la cola tenía un ángulo de no retorno cuando sobreviraba en exceso por efecto de la aceleración saliendo de curvas comprometidas. Pero quienes lo han conducido recuerdan al P25 como un auto muy "perdonador" en este sentido. Esa virtud se debía primordialmente a que, mientras en los autos que tenían el tanque en la cola el tren trasero iba perdiendo grip (después de todas las veces que lo dijo el Lole no me pidan que lo explique) a medida que se consumía el combustible, en el P25 éste estaba distribuido en dos tanques laterales de diez galones a los costados del cockpit que se gastaban primero, para recién después dar paso al tanque principal de 26 galones que estaba en la cola.

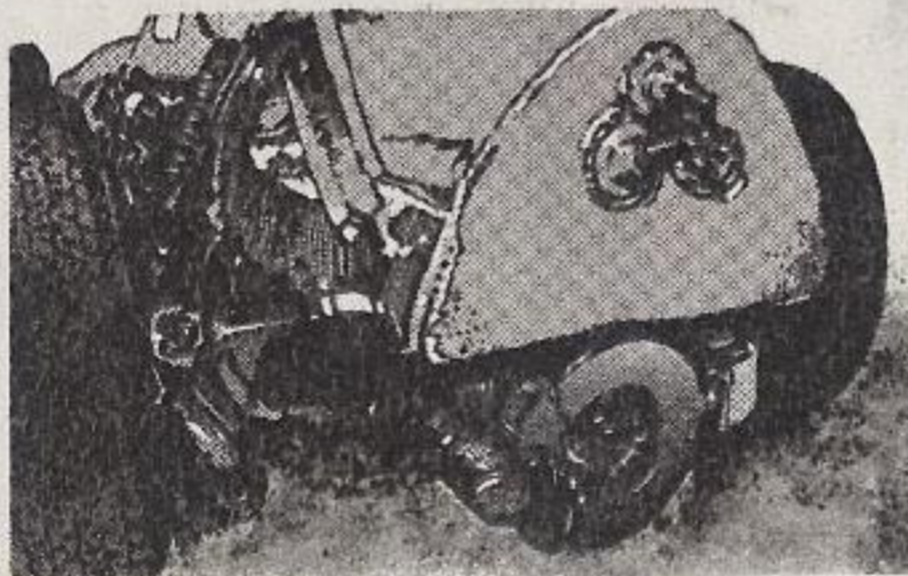
El detalle técnico más controvertido del P25 fue el freno de disco único para el tren trasero, que accionaba vinculado a la caja de velocidades en el extremo posterior del auto. Quién sabe si sería por este motivo o por otros más comunes —en rigor, nunca fue fehacientemente confirmado—, los BRM se caracterizaban por no saberse jamás cuando el pedal de freno se iba a ir inútilmente a la chapa, ocasionando una serie de accidentes a todas luces espectaculares, que acobardaron a varios de sus pilotos.

Entre ellos figura una serie que es una verdadera galería de valores. Corredores que pocos podrían relacionar con esa época de BRM en base a memoria pura. Sin embargo, hurgando en mis libracos salen a relucir Mike Hawthorn y Tony Brooks, que causaron sensación en Silverstone, en el Gran Premio de Inglaterra de 1956. Hawthorn se retrasó por problemas a mitad de carrera y Brooks casi se incinera como un bonzo al explotar su auto tras un fuoripista. Pero al principio de la carrera la gente se volvió loca con el show que dieron estos dos (hoy) próceres ha-

ciendo la punta delante de las Maserati, los Vanwall y el equipo Ferrari en pleno, con Fangio en él ganando finalmente. Como un modesto tercer hombre del equipo figuraba nada menos que Ron Flockhart, ganador de Le Mans con Jaguar cuando Le Mans iba en serio.

La lista se engruesa luego con varios otros famosos del momento, como Jack Fairman, Jean Behra, Harry Schell, Maurice Trintignat, Graham Hill, o menos famosos como Leston y Mackay Frazer, y por supuesto Joakim Bonnier, el único que llevó al agraciado auto inglés a la victoria, en un inspirado día holandés en que él también subiría por única vez en su vida al escalón más alto del podio.

El 31 de mayo de 1959, Bonnier estuvo totalmente enchufado, y saliendo de la pole position dominó el Gran Premio de Holanda a voluntad con un auto que esta vez no falló en ningún momento. Si eso era un espaldarazo largamente esperado, el nombre de BRM refulgió más aún cuando se supo que el mismísimo Stirling Moss se había volcado a la marca, pidiendo un P25 para correrlo con los colores privados de British Racing Partnership (BRP). En Reims, Francia —la carrera siguiente a Holanda— Moss presentaba su P25 impecablemente pintado de verde muy clarito,



El freno único trasero del P25, vinculado a la caja, fue una innovación ingeniosa, pero poco práctica y bastante peligrosa.

de ese verde que las viejas llaman "verde agua", y sin mayores problemas de adaptación marcaba el cuarto tiempo de clasificación, mejorando al equipo oficial, pero el día de la carrera, tórrido, causa estragos en pilotos y máquinas, incluyendo la suya en la lista de estas últimas.

Para Aintree, Moss consigue un pálido (para él) séptimo tiempo en clasificación, pero en carrera pone de manifiesto delante de sus compatriotas todas las virtudes que lo hicieron famoso. Sacando del P25 todo lo que éste puede dar, lucha denodadamente por dar alcance a Jack Brabham, y sale finalmente segundo —superando por dos segundos a McLaren— a pesar de haber parado en boxes por un motivo que después se criticó como innecesario. Así y todo el GP británico parecía haber confirmado a Moss/BRM como la dupla más competitiva sobre la fase definitiva del campeonato, y la única combinación capaz de doblegar a Brabham/Cooper.

Sin embargo, todo se vino abajo cuando el veleidoso "campeón sin corona" decidió volver a volcar su confianza en un Cooper, un poco por hallar poco confiable

al P25 y otro poco por las dificultades operativas de BRP.

De ahí en más, el P25 continuó su larga peregrinación hacia el perfeccionamiento, pero volvió a decaer en fama, sobre todo después que ese mismo año en Avus otra de tantas fallas en los frenos provocó un espectacular accidente al final de una recta de dos gambas - setenta. Afortunadamente su piloto, Hans Herrmann, fue despedido con tal suerte que no sufrió más que rasguños, pero el auto fue pegando innumerables veces de trompa y de cola hasta detenerse a unos doscientos metros del lugar inicial del problema.

El último año del P25 fue bastante más de lo que consta en las estadísticas. Los que vieron el GP argentino de 1960 difícilmente olvidarán el duelo Moss/Cooper vs. Bonnier/BRM, finalmente infructuoso para ambos en favor de Bruce Mc Laren, pero excelente mercadería por el precio de la entrada.

Con el correr de ese mismo año sesenta se veía el progreso de Dan Gurney dentro del equipo. Gurney había dejado Ferrari para irse a BRM y a nadie le pareció negocio salvo a él, ya que al principio largaba entre los últimos. Pero con el correr del tiempo el californiano se fue transformando en el hombre más veloz del team, y en el GP de Portugal ya figuraba en primera fila.

El gran premio de Estados Unidos, el último del año, el último del campeonato, y fatídicamente el último de la categoría de dos litros y medio, encontraba a Gurney totalmente consustanciado con su medio logrando la pole position delante de Brabham, Moss, Clark, su compañero Bonnier, un montón más de grandes nombres y un parque de autos mucho más modernos y exitosos. Es el canto del cisne. Después de un gran comienzo, empiezan los eternos pequeños problemas y todo va a dar a manos de Stirling Moss, que ahora confía en un Lotus.

La era del P25 había terminado para siempre, y a pesar de cinco años de esfuerzo, solo aquel día de 1959 en Holanda se había tocado el cielo con las manos. Y no se volvería a repetir esa alegría para BRM hasta 1962, también en Holanda, pero bajo la reglamentación de un litro y medio, y tras haber aprendido las cosas suficientes e indispensables para encarar exitosamente el resto de ese año con la mira puesta en el Campeonato del Mundo.

El P25 había sido el escalón previo a todo aquello. En su linda estampa resumió el lapso de tiempo en que BRM dejó de hacer las cosas mal para empezar a aprender cómo se hacen bien, y aunque en sí haya sido un perdedor, le cabe el privilegio de haber logrado una corriente de simpatía para su marca, de ser el representante genuino de una empresa que en aquel entonces nunca bajaba los brazos ante la adversidad en procura de una mejora, y el orgullo de haber motivado una frase dedicada a él y a los que bregaron sin descanso por hacerlo competitivo: **"Las carreras no van a ser las mismas cuando falte un BRM"**.

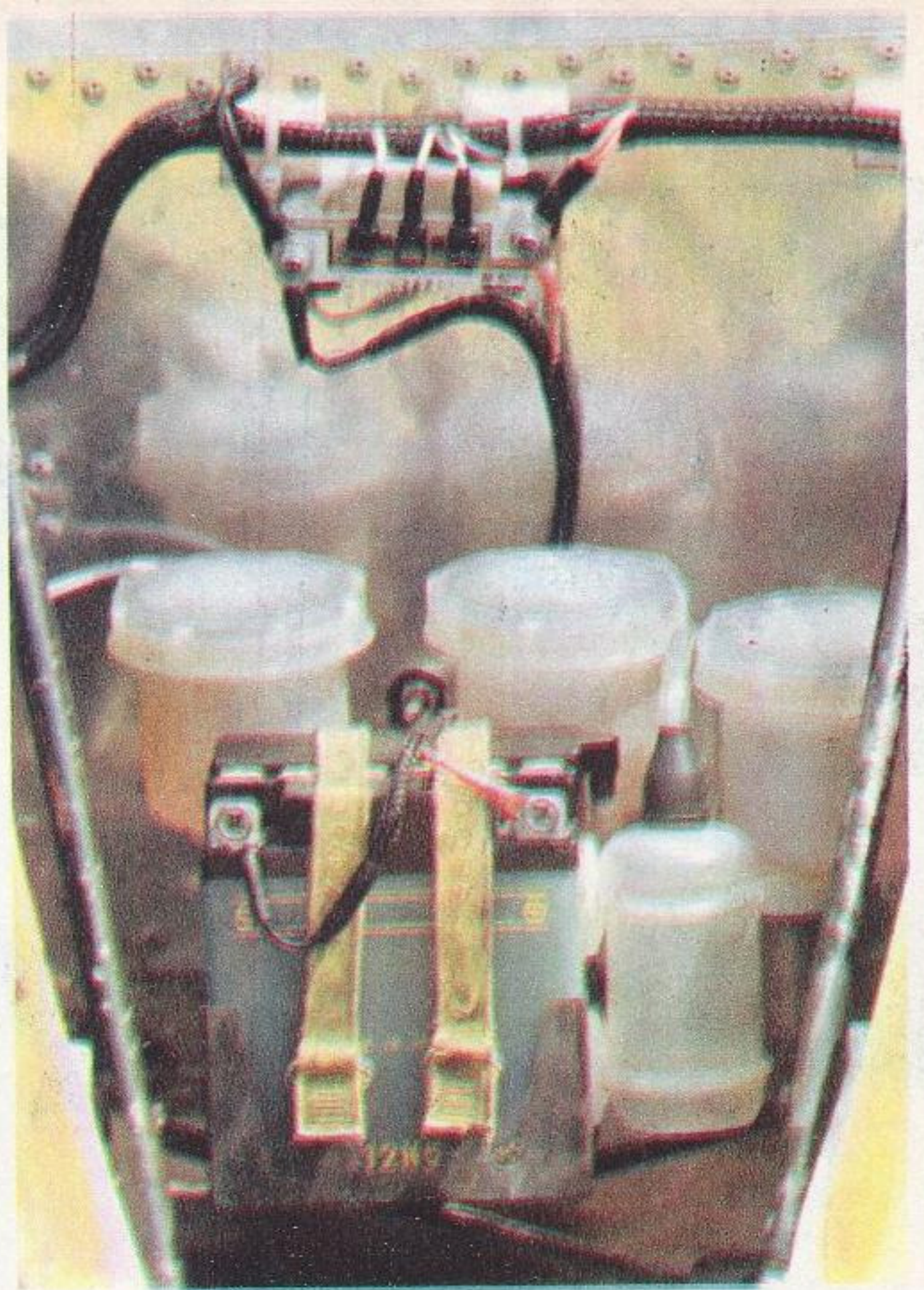
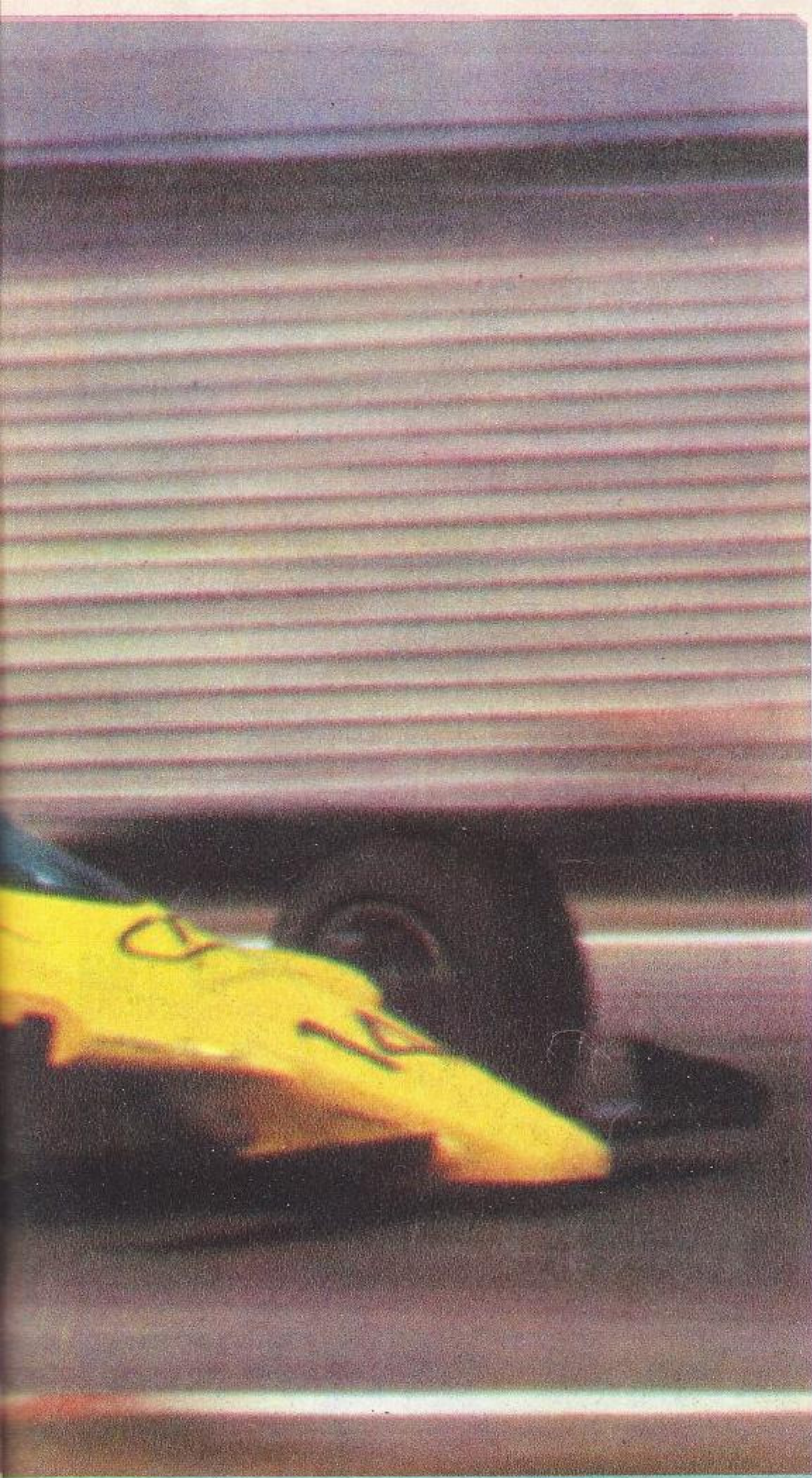


COPERSUCAR - FITTIPALDI F-6 VERSION FLY STUDIO

NUEVA ALTERNATIVA PA

FOTOS: ANTONIO CAPRIA

Para Emerson Fittipaldi y su equipo, la presentación de su F-6 modificado por el ingeniero Caliri y su grupo, fue como volver a empezar. De todas formas, no había muchas esperanzas en la versión precedente y el contacto con Caliri parecía lo más aconsejable. Sin embargo, los tiempos confirmaron que se había avanzado muy poco, casi nada. De todas formas no parece una alternativa agotada, ya que podría ser un lógico paso de transición hacia el diseño futuro de otro F1 brasileño.

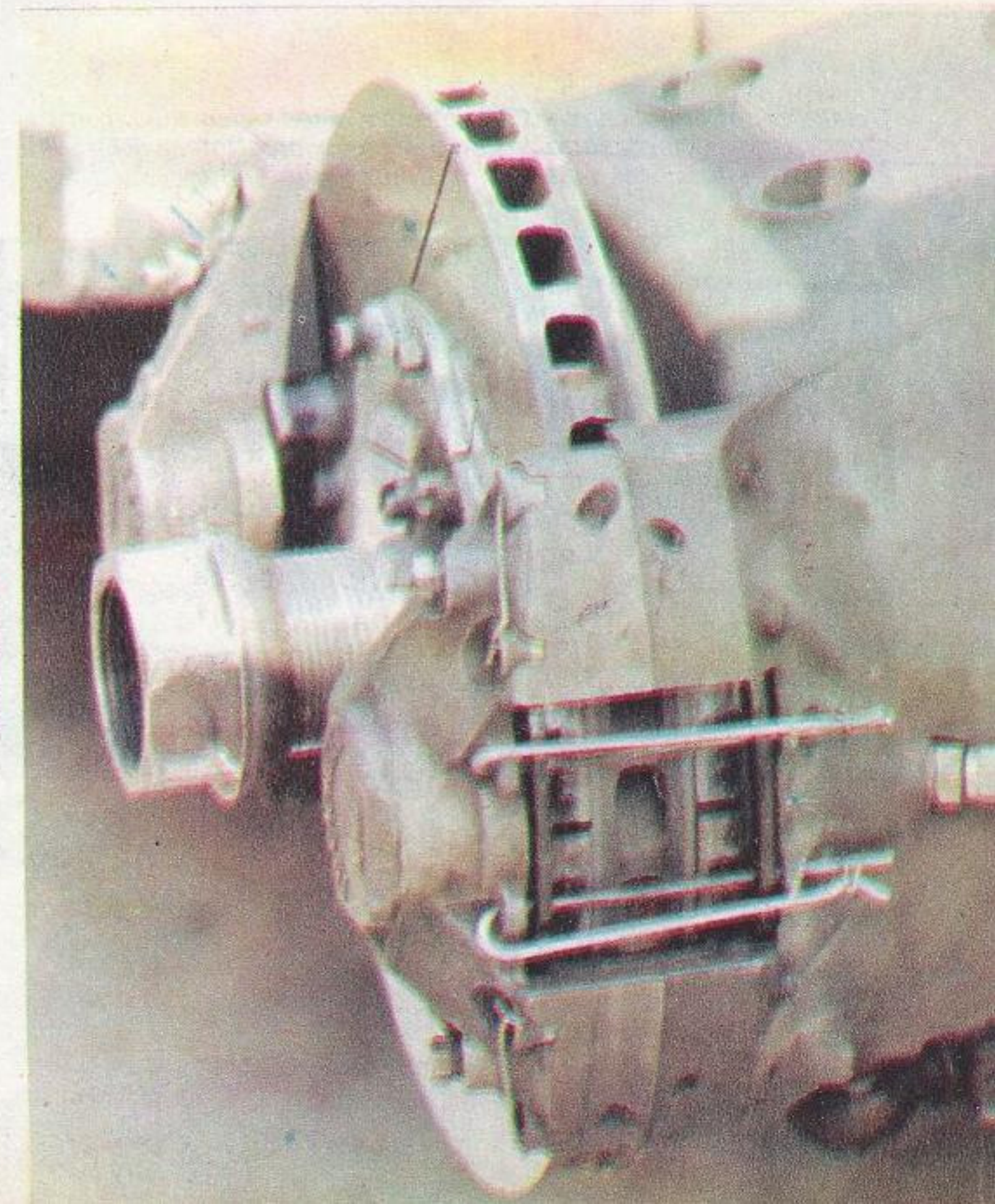


La trompa oculta las cubetas de líquido de frenos y de embrague. A la batería también se la puede observar en primerísimo plano ocultando parcialmente los recipientes.

RA EMERSON

Aunque modificado casi totalmente, el Copersucar F6 no perdió su imagen de auto "distinto". Sin embargo las innovaciones incorporadas no mostraron aún sus resultados.

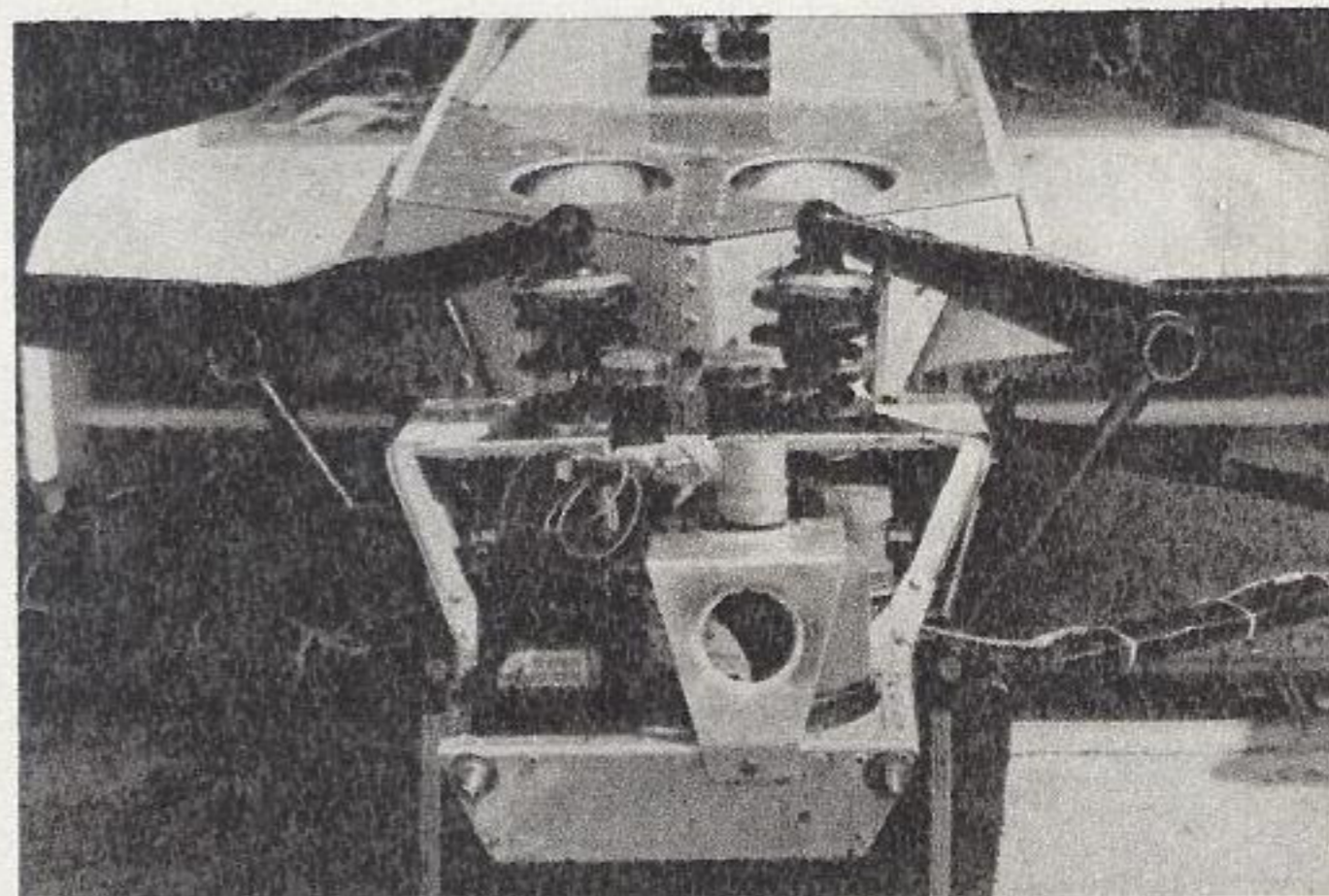
Una vista de los frenos traseros de la nueva versión del auto de Fittipaldi. Como se puede apreciar poseen doble pinza tal como los delanteros.





Caras de preocupación en los rostros de Emerson Fittipaldi y Caliri. Según el responsable de Fly Studio: **"Debimos reforzar el chasis porque torsionaba mucho y estos refuerzos significaron un aumento de peso considerable"**. La performance del F-6 después de su reestreno lo confirmó.

Lineas suavemente onduladas, posición del piloto más avanzada, suspensiones actualizadas. Tal, en síntesis, las diferencias más importantes respecto a la versión precedente. Los ensayos del Fly Studio dieron estos resultados.



La suspensión delantera, en su parte interna, se asemeja mucho a la de los Williams FW-06. Como se ve, los amortiguadores y resortes van en posición vertical y los brazos superiores pivotan sobre sendos ejes fijados sobre el monocasco. El chasis se cierra antes de la suspensión, por lo que la pedalera y los pies del piloto quedan encerrados adentro.

Detalle superior del chasis. De acuerdo a la tendencia actual, el monocasco se cierra sobre las piernas del piloto. Nótese el largo de los brazos superiores y las enormes parrillas inferiores.



Haga correr la Bosch...

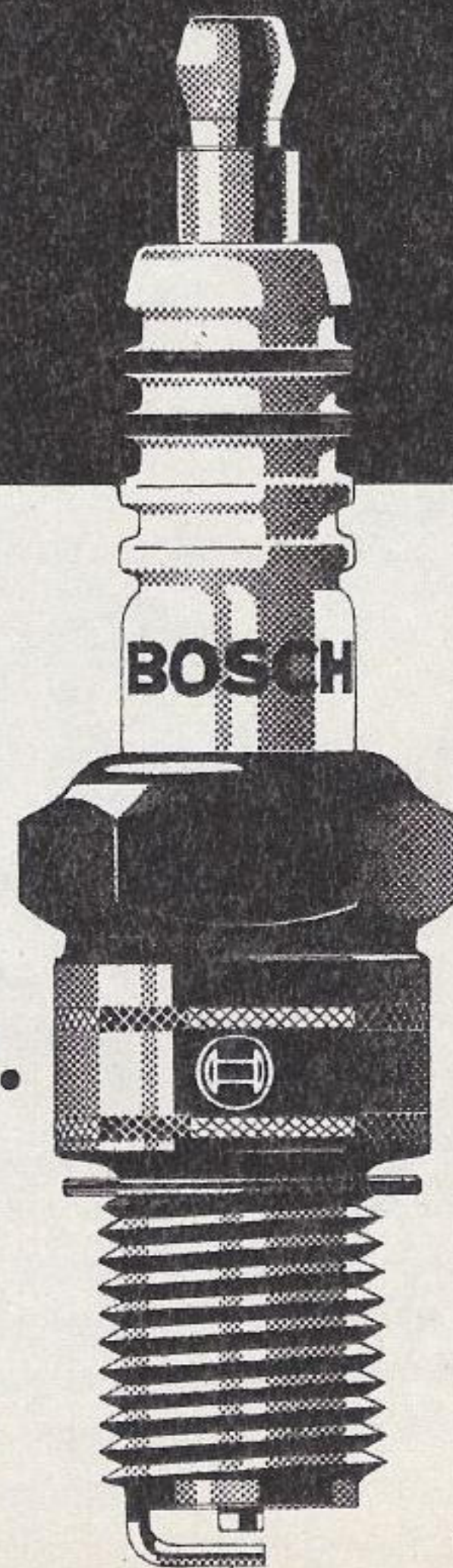
**Las bujías Bosch
tienen algo que las
demás no tienen.**

**Precisión
de Alemania.**

Precisión dada por las normas Bosch de Alemania.
Estrictas. Rígidamente. Inapelables.
Iguales en todo el mundo.
Por eso se dice que la bujía Bosch no es nacional
ni importada.
Es internacional.
La precisión Bosch de Alemania es una sola en el
mundo y eso no tiene precio.

Precisión Bosch de Alemania.

BOSCH



APUNTES A BORDO DEL CITROEN CX DE ACOS

EL RALLY DESDE ADE



El Citroën CX 2400 en la largada en Buenos Aires (arriba) y en el paso por Hernandarias, durante el primer prime de la segunda etapa en Paraguay.



Nuestro corresponsal cordobés participó en el rally CODASUR y a su regreso, tras abandonar poco antes de la suspensión definitiva, relató sus experiencias en la conflictiva prueba organizada por el ACA. Los problemas, los abandonos, el barro, el boicot de los brasileños y todo lo demás en estas páginas

STA-"BRENARD"

CITRO

Realmente no resultó muy difícil acertar sobre lo que podía pasar en este rally. En el número previo a la largada me animaba a anticipar que las dificultades del camino podían ser definitorias para la carrera. ¡Vaya hazaña! Con sólo saber lo que opinan los que habían recorrido la ruta ya se podía presagiar sobre las penurias a pasar desde el momento mismo de la largada que, si bien no tuvo la grandiosidad de la del año pasado, resultó emotiva.

Con Pedro Rubio —que deportivamente se llama "Brenard"— a bordo del Citroën CX 2400, nos habíamos hecho un planteamiento de carrera que nos permitiera avanzar posiciones sin arriesgar el auto. Casi podría decir que adivinábamos lo que iba a ocurrir en cuanto comenzaran los problemas para aquellos que salieron pensando que esto era una trepada de montaña. Todo el camino en territorio argentino estaba en buenas condiciones y sólo había que procurar mantenerse despierto en un tramo de enlace abúlico que nos conducía a la frontera uruguaya. Ese enlace y el que nos tocó en tierra oriental nos sirvió para ir poniéndonos al día con las reacciones del coche. Dirección, frenos, suspensión, todo excelente. Un "fierrón" como para enamorarse de entrada. La única contra estaba radicada en lo lento que es para reaccionar, pero como todo lo demás nos otorgaba confianza, enseguida nos hicimos amigos.

Algo que nos preocupaba era nuestra posición de largada: 42. Este es un tema criticable. Todavía no pudimos recibir explicaciones coherentes sobre por qué pilotos sin antecedentes estaban ubicados delante de quienes si los tenían, y en algunos casos sobradamente. Una muestra: un binomio debutante largó en el cuarto puesto detrás de los tres binomios franceses y delante de Recalde, que no salía de su asombro. Ni qué hablar de gente como Garro, Rizzuto y otros que merecían una ubicación más decorosa de las que les había "tocado en el sorteo".

Felizmente el estado de los caminos uruguayos nos ayudó a andar sin temores. Nada de polvo, pocas piedras, algunos charcos, y ciertos badenes con agua fueron superados rápidamente por todos. Nosotros tuvimos la suerte de poder seguir de cerca el ritmo de Rizzuto, vasto conocedor de la zona, y así superar casi veinte autos en algo así como noventa minutos de prime. Luego, en el segundo especial, muy cortito, tuvimos nuestro primer susto. A tres kilómetros de largar luego de una subidita apareció de golpe una curva cerrada a la izquierda con bajada, y...paisaje. Diez o quince metros por la banquina con las ruedas bloqueadas, marcha atrás, primera y otra vez a la ruta. El auto no había acusado golpe alguno y todo se redujo a una demora de treinta o cuarenta segundos. Ya estábamos ubicados dentro de los quince primeros en el camino. Nos asombró que West y Echegoyen —ambos uruguayos— ha-

bían quedado "out" tempranamente, así como otros que antes de largar se comían a todos los chicos crudos y que duraron lo que un suspiro. En muchos casos, y esto en defensa del espíritu del rally pero no de la organización, hemos comprobado que participaba gente sin la menor idea de la significación del esfuerzo. Mal preparados física y técnicamente. Ni qué hablar de aquellos que se inscribieron para verse en la rampa de Av. del Libertador.

Al dejar Uruguay comenzarían los problemas para todos. En Rivera, Brasil, no bien cumplimos los trámites aduaneros, nos indicaron que habría banderilleros y policía rodoviaros para marcar nos el camino hasta la largada del prime. ¡Qué agradecidos...! No encontramos a nadie con la más mínima disposición de colaborar. Es más, parecía que todos los habitantes estaban complotados como para hacernos equivocar. "Es para allá... dos kilómetros a la izquierda". Nada. "En la primera estación de servicio, doblen a la derecha, y luego tres kilómetros, hasta un puente". Nada. Unos para allá, otros para acá. Todos a fondo y más desorientados que linyera con billete de mil dólares en mano.

De golpe alguien acertó en las consultas y pudimos llegar a lo que finalmente sería el punto de partida. Un señor con cara de no entender nada nos largó de acuerdo al orden de llegada a ese sitio y sin más explicaciones nos dijo "tienen que ir para allá...83 kilómetros". El tramo era muy veloz, con algunas sorpresas: camiones, ómnibus, autos...algunos de frente, otros más simpáticos que circulaban en el sentido de la carrera. Una barbaridad. Al terminar nos enteraríamos que se había anulado porque los controles habían llegado tarde, o algo así.

Tras el parque de concentración...en Paso de los Libres donde estuvimos dos horas parados inútilmente, vino un prime velocísimo con muchos lomos de burro y luego el comienzo de lo mejor. La zona de barro que tuvimos que hacer ya de noche. Fantástica. Ibamos en medio de la selva con una vegetación estupenda y andando de banquina a banquina. En una de éstas, llegando a Oberá, en un sector de piso seco con curva en bajada de tercera, apareció una "mancha" de barro y...otra vez paisaje. Allí torcimos el brazo de dirección izquierdo que después procuramos enderezar en una estación de servicio. A pesar de todo conseguimos pasar otros seis o siete autos y ubicarnos décimos en el camino.

Al llegar a Iguazú eran las cuatro y media de la mañana. Hacía 28 horas que estábamos arriba del auto, y no sabíamos dónde ir a dormir. Surgió un alma caritativa y así pudimos tirarnos sobre una cama vestidos procurando descansar un ratito. Después nos daríamos cuenta de que ni le habíamos cargado nafta al auto.



No sin sorpresa veríamos luego que en la planilla oficial del ACA aparecíamos como escoltas de Rizzuto en la clase hasta dos litros, cuando en realidad éramos primeros de la categoría superior. Estábamos contentos.

La segunda etapa se inició al mediodía tras departir algunos minutos con Fangio quien siempre acerca algún tipo de consejo útil. El parque cerrado era casi desolador con tan sólo 25 máquinas y cincuenta tripulantes con rostros desencajados.

Luego de la balsa se inició el prime fatal. El de la "picada de Oviedo" que casi nos indigestó a todos. Largamos décimos en el camino, nos pasó De Vitta, lo vimos parado a Recalde que nos gritó que tenía rota la bomba de aceite asombrándonos porque carecía de una de repuesto. Increíble. A Ragnotti le pasó lo mismo y se quedó tirado por no tener una de recambio.

Acosta-Brenard en Paso de los Libres, terminando un prime. Hasta ese momento todo fue perfecto pero de ahí en adelante comenzaron los caminos de barro.

El Citroën CX 2400 largando el prime entre Azara y Oberá. Fue el primer tramo de velocidad libre y donde comenzaron los problemas con los caminos.



De repente lo encontramos a De Vitta parado en un vado, y al llegar a una casa de un guardabosque para pedir agua nos dijo que sólo habían pasado cuatro o cinco autos. Después sabríamos que Lefebvre había equivocado la ruta, que Zampa-Bréard habían tenido problemas, y otros estaban retrasados. ¡Eramos sextos en el camino!

A las dos de la tarde comenzarían las penurias. En una huella alta el CX se quedó colgado. Una hora y media perdida para conseguir un tractor gracias a la gentileza de Torregrosa-Mastromarino que accedieron a transportarme hasta un pueblo próximo. Luego en un sector anegado por el barro y el agua se nos mojó el distribuidor por lo que estuvimos parados otros veinte minutos. Cuando todo parecía que iba a mejorar empezó el embrague a patinar, y para colmo más adelante encontramos al N° 32 cruzado en un pantano. Entre Maggi-Souza Campinha, Roberto Díaz y nosotros, con la ayuda de un malacate pudimos desencajarlo y seguir. Otros cuarenta minutos en contra y el embrague que fallaba obligándonos a detenernos en el auxilio de Citroën Paraguaya ubicado a doscientos kilómetros del final del prime. Seguimos. Pero a los treinta kilómetros decidimos volver para atrás porque el embrague no daba más. De vuelta, en la noche, nos encontramos de frente con Recalde que no entendía nada. Reparamos y continuamos, aunque no mucho porque la goma trasera izquierda se pinchó. La cambiamos con la ayuda de dos transeúntes que "paseaban" por la ruta y un poco desanimados pusimos proa a Oviedo. Allí nos enteraríamos que el control se había extendido por dos horas. Nos sellaron la hoja de ruta, cargamos nafta, conseguimos un disco de embrague y al mango hacia Asunción.

Llegamos nueve minutos antes de la clausura del parque cerrado, aunque tras recibirnos, sellarnos la entrada y felicitarnos, nos dijeron que habíamos quedado afuera de la carrera por 17 minutos. Hubo consultas, idas y venidas, dirigentes que se levantaron de la cama, otros que no se acostaron, pero finalmente nos confirmaron la medida de excluirnos.

No sabíamos si lamentarnos o alegrarnos. Eran las tres de la mañana y faltaba una hora para que se reanudara la marcha rumbo a Bolivia. Casi mirábamos con lástima a quienes tenían la obligación de seguir. Eran nueve tripulaciones sin alma, pero la orden era seguir.

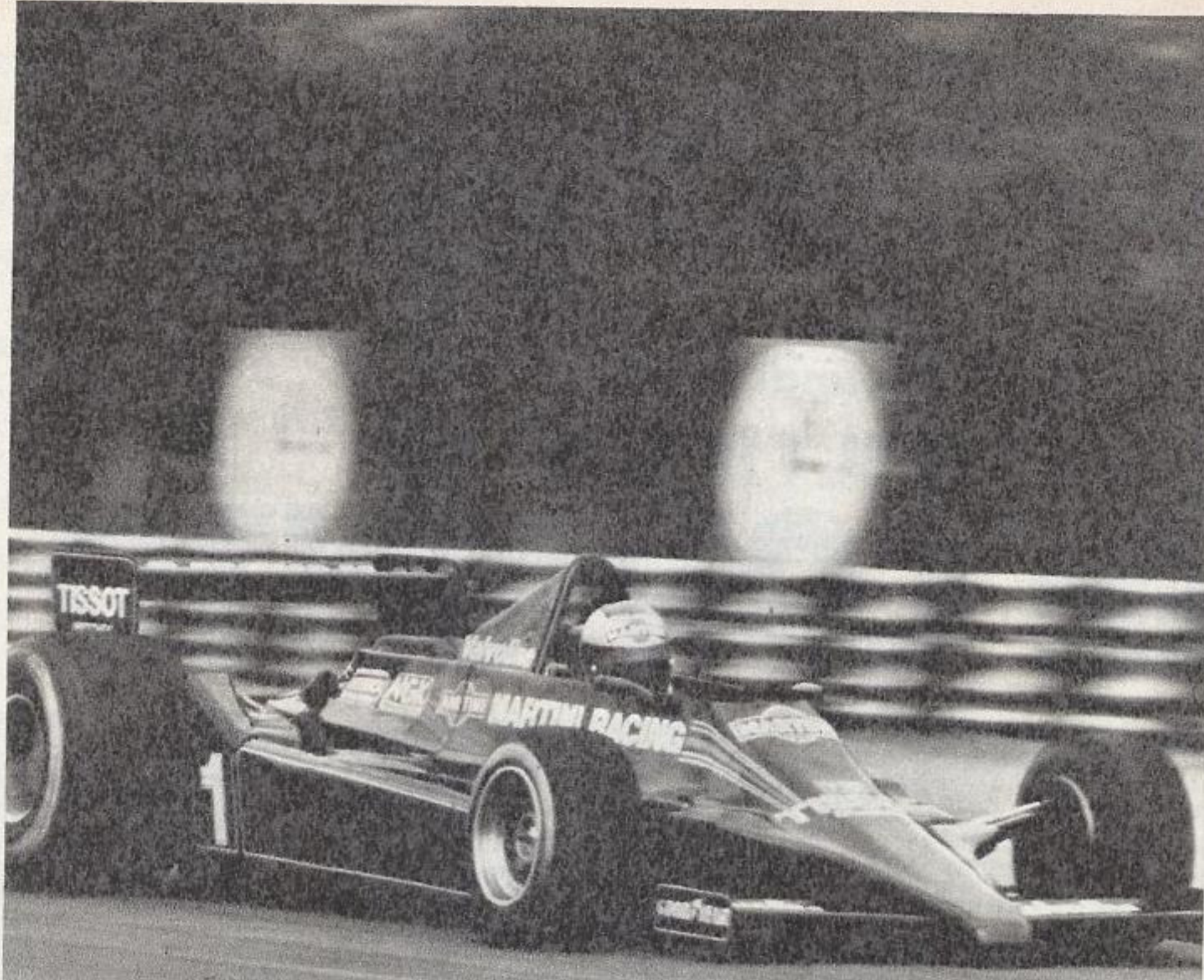
Para nosotros el rally había terminado, para el resto duraría un poco más. La aventura terminaba lánguidamente. Algunos hablaban de fracaso, otros no se desalentaban; y algo curioso nos pasaba a la mayoría: ya estábamos pensando en el rally del próximo año. Ese que todos deseamos que tenga puntos y sea perfecto 🐾

Héctor Acosta

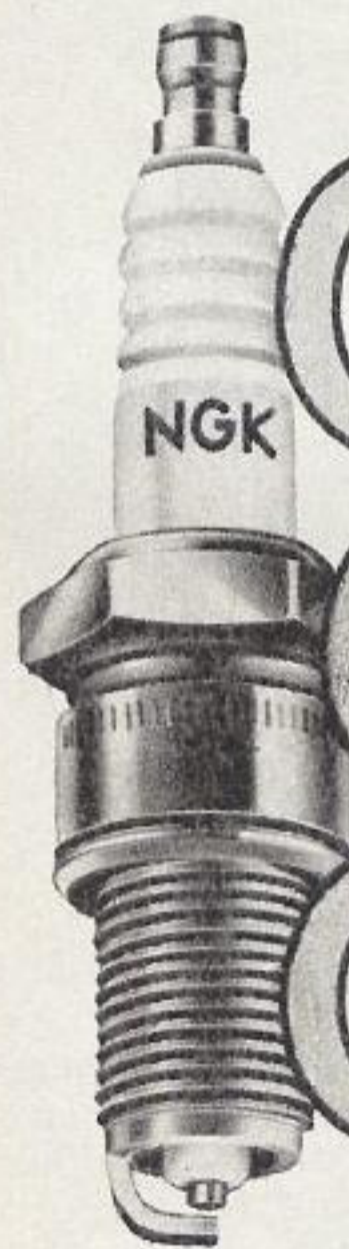


Punta de aleación especial de níquel — El corazón de cobre de NGK

El secreto de la victoria para los campeones de Fórmula 1



Martini Lotus en el GP de Argentina.



CON CHISPA GANADORA!

Bujías NGK. Cuando tecnología es poder.

Las NGK dieron su energía a los Lotus ganadores del Campeonato de Fórmula 1, en 1978.

Del principio al fin, el team Lotus fue imbatible. El rendimiento seguro y la resistencia de NGK fue clave de este éxito.

Por algo, en más de 140 países los conductores confían la potencia de sus autos a bujías NGK. Porque saben que solo un fabricante total como NGK puede ofrecer tanta calidad. La calidad total que hace de NGK una marca ganadora en Fórmula 1 y motociclismo en todo el mundo.

Confíe usted también en NGK. Y despierte toda la potencia de su automóvil, tal como lo hace el team Martini Lotus.



NGK
SPARK PLUG CO., LTD.

Representantes exclusivos para Argentina

Bearing s.a.

Arenales 3052 - 7 piso
Tel. 825-9213 y 826-8384, Buenos Aires

LA HISTORIA DEL CAMPEONATO MUNDIAL

Por HECTOR OLANO



AÑO 1971 (Segunda parte)

LOS RESULTADOS

UN CONJUNTO IDEAL



François Cevert lograba ganar su primer GP en EEUU, la última carrera del año. Fue el séptimo de esa temporada para Tyrrell.

Durante la Temporada '71 Lotus presentó el modelo 56B que como novedad absoluta utilizaba como planta motriz una turbina. Lo más destacable que logró fue un octavo puesto en Monza con Fittipaldi

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES 1971

POS. PILOTO	Sudáfrica	España	Mónaco	Holanda	Francia	G. Bretaña	Alemania	Austria	Italia	Canadá	EE.UU.	TOTAL
1 STEWART, Jackie	6	9	9		9	9	9			9	2	62
2 PETERSON, Ronnie			6	3		6	2		6	6	4	33
3 CEVERT, François					6		6		4	1	9	26
4 ICKX, Jacky		6	4	9								19
5 SIFFERT, Joseph				1	3			9			6	19
6 FITTIPALDI, Emerson			2		4	4		6				16
7 REGAZZONI, Clay	4			4			4				1	13
8 ANDRETTI, Mario	9						3					12
9 AMON, Chris	2	4			2				1			9
GETHIN, Peter									9			9
HULME, Denis	1	2	3							3		9
RODRIGUEZ, Pedro		3		6								9
WISELL, Reine	3				1			3		2		9
14 GANLEY, Howden									2		3	5
15 SCHENKEN, Tim							1	4				5
16 DONOHUE, Mark										4		4
PESCAROLO, Henri						3		1				4
18 HAILWOOD, Mike									3			3
STOMMELN, Rolf							2					3
SURTEES, John			1	2								3
21 HILL, Graham								2				2
22 BELTOISE, Jean P		1										1

COPA DE CONSTRUCTORES

1 TYRRELL	6	9	9		9	9		4	9	9	73
2 B.R.M.		3		6	3			9	9		36
3 MARCH			6	3		6	2	1	6	6	34
4 FERRARI	9	6	4	9			4				33
5 LOTUS	3		2		4	4		6		2	21
6 McLAREN	1	2	3							4	10
7 MATRA	2	4			2				1		9
8 SURTEES			1	2		2			3		8
9 BRABHAM						1	4				5

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA

Circuito de Kyalami - 79 vueltas - 317.975 kms - Fecha: marzo 6 de 1971

POS. PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º Mario Andretti	Ferrari 312	1h47m35s05/100	79
2º Jackie Stewart	Tyrrell 001-Cosworth	1h47m56s42/100	79
3º Clay Regazzoni	Ferrari 312	1h48m58s18/100	79
4º Reine Wisell	Lotus 72-Cosworth	1h48m59s90/100	79
5º Chris Amon	Matra-Simca M-120		78
6º Denis Hulme	McLaren-Cosworth		78
7º Brian Redman	Surtees TS7-Cosworth		78
8º Jacky Ickx	Ferrari 312		78
9º Graham Hill	Brabham BT 33-Cosworth		78
10º Ronnie Peterson	March 711-Cosworth		77
11º Henri Pescarolo	March 711-Cosworth		77
12º Rolf Stommelen	Surtees TS 11-Cosworth		77
13º Andrea De Adamich	March 711-Cosworth		77

ABANDONARON: John Surtees (Surtees-Cosworth) en la vuelta 58; Emerson Fittipaldi (Lotus-Cosworth) 58; François Cevert (Tyrrell-Cosworth) 47; Howden Ganley (B.R.M.) 42; Pedro Rodriguez (B.R.M.) 33; Peter Love (March-Ford) 31; Dave Charlton (Brabham-Cosworth) 31; Joseph Siffert (B.R.M.) 31; Jackie Pretorius (Brabham-Cosworth) 22; Peter Gethin (McLaren-Cosworth) 22; Joachim Bonnier (McLaren-Cosworth) 5 y Alex Soler Roig (March-Cosworth) 5.

RECORD DE VUELTA: Mario Andretti en 1m19s32/100 a 184.980 kms/h

PROMEDIO DEL GANADOR: 180.872 kms/h.

A pocos meses de su debut oficial el equipo de Ken Tyrrell acaparó los triunfos en la temporada 1971. Seis victorias para Jackie Stewart y una para François Cevert. Mario Andretti debutando con Ferrari ganó en Sudafrica. Peter Gethin y Joseph Siffert se repartieron las dos conquistas de B.R.M. Gran Premio de Italia una carrera que se definió por mínimas diferencias entre varios pilotos.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Circuito de Montjuich - 75 vueltas - 284.250 kms. - Fecha: Abril 18 de 1971

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Jackie Stewart	Tyrrell 001-Cosworth	1h49m03s40/100	75
2º	Jacky Ickx	Ferrari 312	1h49m03s80/100	75
3º	Chris Amon	Matra-Simca M 120	1h50m01s52/100	75
4º	Pedro Rodriguez	B.R.M. P-160	1h50m21s34/100	75
5º	Denis Hulme	McLaren M-19-Cosworth	1h50m30s46/100	75
6º	Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca M 120	- -	74
7º	François Cevert	Tyrrell-Cosworth	- -	74
8º	Peter Gethin	McLaren-Cosworth	- -	73
9º	Tim Schenken	Brabham-Cosworth	- -	72
10º	Howden Ganley	B.R.M.	- -	71
11º	John Surtees	Surtees-Cosworth	- -	67
12º	Reine Wisell	Lotus-Cosworth	- -	58

ABANDONARON: Emerson Fittipaldi (Lotus-Cosworth) en la vuelta 54; Henri Pescarolo (March-Cosworth) 53; Mario Andretti (Ferrari) 50; Alex Soler Roig (March-Cosworth) 46; Andrea De Adamich (March-Alfa Romeo) 26; Ronnie Peterson (March-Cosworth) 24; Clay Regazzoni (Ferrari) 13; Rolf Stommelen (Surtees-Cosworth) 9; Joseph Siffert (B.R.M.) 5; Graham Hill (Brabham-Cosworth) 5

RECORD DE VUELTA: Jacky Ickx en 1m25s10/100 a 160,356 kms/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 156,413 kms/h.



GRAN PREMIO DE HOLANDA

Circuito de Zandvoort - 70 vueltas - 293.510 kms. - Fecha: junio 20 de 1971

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Jacky Ickx	Ferrari	1h56m20s9/10	70
2º	Pedro Rodriguez	B.R.M.	1h56m28s8/10	70
3º	Clay Regazzoni	Ferrari	- -	69
4º	Ronnie Peterson	March-Cosworth	- -	69
5º	John Surtees	Surtees-Cosworth	- -	68
6º	Joseph Siffert	B.R.M.	- -	66
7º	Howden Ganley	B.R.M.	- -	66
8º	Gijs Van Lennep	B.R.M.	- -	65
9º	Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca	- -	65
10º	Graham Hill	Brabham-Cosworth	- -	65
11º	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	- -	65
12º	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	- -	63
13º	Henri Pescarolo	March-Cosworth	- -	62
14º	Skip Barber	March-Cosworth	- -	60
15º	Peter Gethin	McLaren-Cosworth	- -	60

ABANDONARON: Alex Soler-Roig (March-Cosworth) 59; Tim Schenken (Brabham-Cosworth) 39; Rolf Stommelen (Surtees-Cosworth) 24; Reine Wisell (Lotus-Cosworth) 18; François Cevert (Tyrrell-Cosworth) 7; Rob Walker (Lotus-Turbina) 18; Nanni Galli (March-Alfa Romeo) 6; Mario Andretti (Ferrari) 3; Chris Amon (Matra-Simca) 2

RECORD DE VUELTA: Jacky Ickx en 1m34s95/100 promedio 158.976 kms/h

PROMEDIO DEL GANADOR: 151,379 kms/h.

GRAN PREMIO DE FRANCIA

Circuito de Paul Ricard - 55 vueltas - 319.876 kms. - Fecha: julio 4 de 1971

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	1h46m41s9/10	55
2º	François Cevert	Tyrrell-Cosworth	1h47m09s5/10	55
3º	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth	1h47m15s3/10	55
4º	Joseph Siffert	B.R.M.	1h47m18s5/10	55
5º	Chris Amon	Matra-Simca	1h47m22s1/10	55
6º	Reine Wisell	Lotus-Cosworth	1h47m57s2/10	55
7º	Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca	1h47m58s7/10	55
8º	John Surtees	Surtees-Cosworth	1h48m08s4/10	55
9º	Peter Gethin	McLaren-Cosworth	- -	54
10º	Howden Ganley	B.R.M.	- -	54
11º	Rolf Stommelen	Surtees-Cosworth	- -	53
12º	Tim Schenken	Brabham-Cosworth	- -	53
13º	François Mazet	March-Cosworth	- -	50
14º	Jean Max	March-Cosworth	- -	46
15º	Henri Pescarolo	March-Cosworth	- -	45
16º	Graham Hill	Brabham-Cosworth	- -	45

ABANDONARON: Andrea De Adamich (March-Alfa Romeo) en la vuelta 32; Pedro Rodriguez (B.R.M.) 28; Clay Regazzoni (Ferrari) 20; Ronnie Peterson (March-Cosworth) 20; Denis Hulme (McLaren-Cosworth) 11; Jacky Ickx (Ferrari) 4 y Alex Soler Roig (March-Cosworth) 3.

RECORD DE VUELTA: Jackie Stewart en 1m54s9/10 a 183,329 kms/h

PROMEDIO DEL GANADOR: 179,759 kms/h.

GRAN PREMIO DE MONACO

Circuito de Montecarlo - 80 vueltas - 251.600 kms. - Fecha: mayo 23 de 1971

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	1h52m21s3/10	80
2º	Ronnie Peterson	March-Cosworth	1h52m46s9/10	80
3º	Jacky Ickx	Ferrari	1h53m14s6/10	80
4º	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	1h53m28s	80
5º	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth	- -	79
6º	Rolf Stommelen	Surtees-Cosworth	- -	79
7º	John Surtees	Surtees-Cosworth	- -	79
8º	Henri Pescarolo	March-Cosworth	- -	77
9º	Pedro Rodriguez	B.R.M.	- -	76
10º	Tim Schenken	Brabham-Cosworth	- -	76

ABANDONARON: Joseph Siffert (B.R.M.) en la vuelta 58; Jean Pierre Beltoise (Matra-Simca) 47; Chris Amon (Matra-Simca) 45; Clay Regazzoni (Ferrari) 24; Peter Gethin (McLaren-Cosworth) 22; Reine Wisell (Lotus-Cosworth) 21; François Cevert (Tyrrell-Cosworth) 15 y Graham Hill (Brabham-Cosworth) 1.

RECORD DE VUELTA: Jackie Stewart 1m22s2/10 a 137,737 kms/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,359 kms/h.

GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA

Circuito de Silverstone - 68 vueltas - 320.410 kms. - Fecha: julio 17 de 1971

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	1h31m31s5/10	68
2º	Ronnie Peterson	March-Cosworth	1h32m07s6/10	68
3º	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth	1h32m27s0/10	68
4º	Henri Pescarolo	March-Cosworth	- -	67
5º	Rolf Stommelen	Surtees-Cosworth	- -	67
6º	John Surtees	Surtees-Cosworth	- -	67
7º	Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca	- -	67
8º	Howden Ganley	B.R.M.	- -	67
9º	Joseph Siffert	B.R.M.	- -	66
10º	François Cevert	Tyrrell-Cosworth	- -	65
11º	Tim Schenken	Brabham-Cosworth	- -	63

ABANDONARON: Reine Wisell (Lotus-Cosworth) en la vuelta 57; Andrea de Adamich (March-Alfa Romeo) 56; Peter Gethin (McLaren-Cosworth) 53; Jacky Ickx (Ferrari) 51; Clay Regazzoni (Ferrari) 48; Chris Amon (Matra-Simca) 35; Denis Hulme (McLaren-Cosworth) 32; Derek Bell (Surtees-Cosworth) 21; Mike Beuttler (March-Cosworth) 21; Dave Charlton (Lotus-Cosworth), Jackie Oliver (McLaren-Cosworth) y Graham Hill (Brabham-Cosworth) 1.

RECORD DE VUELTA: Jackie Stewart en 1m19s9/10 a 212,240 kms/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 209,980 kms/h.

PUNTERO EN EL CAMPEONATO DE TN-CLASE "B"

JULIO PARDO:

LA DOBLE ALEGRÍA DE GANAR



Es uno de los típicos casos de piloto-preparador. Sus recientes éxitos volvieron a poner en vigencia las bondades de esta alianza, últimamente tan venida a menos. Estuvimos en su taller y aprovechamos para charlar sobre distintos aspectos de su actividad en Turismo Nacional. Nos anticipó también sus próximos planes que contemplan la intervención en el torneo de Turismo Carretera 2 litros.

Ganar una carrera representa una gran alegría para cualquier piloto. Pero si ese piloto es además preparador de su auto la satisfacción es mucho mayor aún. Porque ese triunfo significa la feliz culminación de un duro trabajo.

“Desde chico me gustó la mecánica. Siempre soñaba con preparar mis propios autos y después correrlos. Quizás esto no encaje mucho con el profesionalismo que actualmente domina gran parte del automovilismo, pero te aseguro que cuando gano una carrera disfruto mucho la victoria. Y me siento muy feliz, porque no sólo es el triunfo en una competencia, sino que también es la victoria del trabajo sobre el auto de carrera.” La frase pertenece a Julio Pardo y sirve para avalar los conceptos del comienzo de la nota. Y también para definir la personalidad del actual líder del campeonato de la clase “B” de Turismo Nacional. Un hombre que encuentra en este feliz presente el fruto de varios años de trabajo en el automovilismo argentino. “Este año las cosas me están saliendo bien. Desde el principio de temporada la suerte empezó a acordarse un poco de mí. Logré un importante apoyo publicitario a través de varias firmas y esto me permitió dedicarme íntegramente a los coches de carrera. Antes no podía hacerlo, porque además de correr tenía que ocuparme del taller, que en esos momentos era mi medio de vida. Me acuerdo que tenía unos 15 autos por día y en el taller éramos nada más que dos para atenderlos. Esto no me permitía dedicarle mucho tiempo al automovilismo. Ahora todo es distinto. El apoyo de mis patrocinantes, que también son mis amigos, me dio la posibilidad de brindar toda mi atención a los autos de carrera.”

—Los resultados están a la vista...

—“Hasta el momento, sí. Y lo que te comentaba recién de la dedicación absoluta tiene bastante que ver en eso. Ahora puedo ir a probar el coche todas las veces que quiero. Por ejemplo, de regreso de la carrera de La Rioja choqué con la camioneta donde traía el auto. Me quedé preocupado, porque pensé que el impacto podría haberle hecho algún daño. Entonces apenas llegué fui al Autódromo a probarlo.”

—Y anduviste en el tiempo récord del circuito...

—Sí. Fue un poco una sorpresa. Afortunadamente el golpe del choque no tuvo ninguna consecuencia y a poco de girar me di cuenta de que el auto andaba una barbaridad. Además para alguien que prepara su coche, ir a un circuito y hacer un record es una gran satisfacción. Es la mejor recompensa al trabajo que uno realiza, y cuando ello ocurre se siente y disfruta más la sensación de correr.”

—¿Te vino bien este mes de receso en el campeonato?

—“Sí, creo que estos días los van a aprovechar todos para trabajar más en los coches, para encarar la parte final del Cam-

peonato. Personalmente estoy trabajando sobre una nueva leva. Tengo el mismo motor desde principio de año y su preparación está de acuerdo a lo que establecía CADAD. Luego, al unificarse la categoría y comenzar de vuelta el torneo, el nuevo reglamento permitió una mayor compresión. Hasta ahora no había podido trabajar sobre ello, por eso esta pausa me viene bastante bien.”

—Actualmente sos puntero del Campeonato, ¿esta circunstancia determinará alguna actitud especial para las futuras carreras?

—“No quiero desde ahora empezar a pensar en el Campeonato. Faltan muchas carreras y pueden suceder muchas cosas. Reconozco que sería muy lindo ganarlo, pero por ahora no lo tengo metido en la cabeza. A veces mucha gente e incluso amigos míos me hablan del tema, pero por el momento no quiero complicarme la vida pensando en eso. Actualmente mi única preocupación es que mi auto camine bien. A partir de eso viene todo lo demás. Por eso voy a ir a Balcarce con la idea de hacer el mejor tiempo en clasificación y ganar la carrera. Me tengo mucha fe. Por el momento me importa ganar carreras. Es la mejor manera de llegar al título.”

Pero te repito, esto no me quita el sueño. Si lo gano, bien; y si no mala suerte. Un título es en cierta manera un accidente. Porque vos podés trabajar todo el año para lograrlo y en la última carrera te ocurre una pavada en el auto y te tira todo abajo.”

—¿Preferís la ruta o los autódromos?

—“Me gustan las dos. La ruta porque es una permanente aventura. Ahí vos podés hacer la tuya, innovando constantemente. Recuerdo que en mis primeros tiempos en el automovilismo corría mucho en ruta. En los tres primeros años que participé en el Gran Premio no llevaba hoja de ruta para guiarme. Había que improvisar y resolver sobre la marcha. Era bastante divertido. En cambio en los autódromos el ritmo de carrera es más metódico. Se pueden buscar más los límites personales y del auto. Hay muchos trazados lindos: el Zonda, Las Flores, el circuito número 9 de Buenos Aires.”

—¿Te encontrás muy a gusto en el “9”, verdad?

—“Lo conozco muy bien, porque lo utilizo para todos los ensayos del auto. Es mi banco de pruebas. Además considero que es el más interesante de todos, porque tiene gran cantidad de variantes que te permiten apreciar los distintos comportamientos del coche.”

—¿Qué opinás del Turismo Nacional?

—“Es una gran categoría. Hay autos muy parejos y por eso se brindan buenos espectáculos. La carrera de este año en Las Flores fue excepcional. Desde el principio hasta el fin hubo por lo menos cinco autos peleando la punta. Nunca manejé tanto como aquella vez. Pese a que no gané, disfruté mucho la sensación de correr y me divertí bastante.”



“Este año las cosas me están saliendo bien, aunque no sea algo muy profesional, la alegría que me da ganar con el auto preparado por mí mismo es muy grande, ya que no sólo es triunfar en una carrera sino que también es fruto del trabajo”.

Otra muy linda fue la última en el Autódromo Municipal. Fue una alegría muy grande, no sólo por el hecho de haber ganado sino por el clima y el ambiente que rodeó a todas las carreras de esa jornada. Todo resultó una verdadera fiesta. Estos dos ejemplos sirven para demostrar lo que es la categoría. Sin embargo hay cosas por mejorar. Por ejemplo, personalmente considero que tendría que existir una mayor libertad en la preparación. Esto daría un mayor campo de acción para trabajar y serviría para demostrar las virtudes de los fierros argentinos. También soy partidario de la implantación de los alerones, deflectores y gomas patonas. Pienso que estos elementos les darían a los coches un aspecto más deportivo. Otra cosa desagradable de la categoría son los autazos. No digo que todos, pero hay muchos pilotos que lo utilizan ya como una costumbre. Y eso no puede ser. La paridad de los coches contribuye a que ello ocurra. La mayoría de las veces para pasar a otro tenés que “meter” el coche, si no no podés hacerlo.”

—¿Tus planes para el futuro?

—“Quisiera pasar a una categoría más grande. Pero no a la clase “C”, sino al TC dos litros. Sería lo ideal, porque es una categoría que tiene bastante libertad en la preparación. Ya a principios de año estuve a punto de comenzar a construir dos coches. Pero luego ante la incertidumbre de lo que podía pasar abandoné la idea. No obstante no la dejé de lado ni mucho menos y es posible que en la próxima temporada ya esté corriendo con un TC dos litros.” ■

Miguel Angel Sebastián

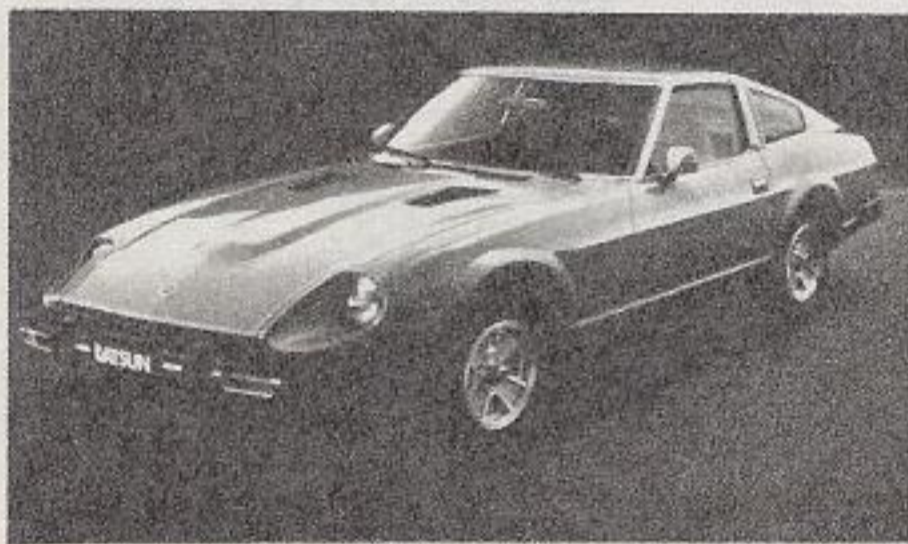
PARABRISAS NOTICIAS

DATSUN EN NUESTRO PAIS

A través de la firma Marubeni Argentina, llegarán en estas semanas las primeras partidas de automóviles Datsun, producidos en el Japón por el complejo Nissan Motor Co.

Este primer envío será de exhibición, mientras se formalizan los convenios con un reducido grupo de concesionarios, quienes tendrán además un service de excelente nivel.

De la amplia gama de autos Datsun, se destaca la Coupé 280. La serie Z ganó durante nueve años, de 1970 a 1978 el Campeonato Nacional del Club de Autos Deportivos de EE.UU. y la revista Motor Trend le dio en el año 78 el galardón al "auto importado del año".



ADHESION AL AÑO INTERNACIONAL DEL NIÑO

Coincidiendo con el día del Niño, que se celebra el primer domingo de agosto de cada año y en adhesión al festejo del año internacional, Esso S.A. Petrolera

Argentina ofreció en sus servicentros de todo el país juegos de libros destinados a los pequeños.

Se trata de conjuntos integrados por tres libros cada uno, que incluyen títulos de literatura infantil clásica, tales como Robinson Crusoe, Príncipe y Mendigo, Sandokán, Heidi y otros, dotados de ilustraciones y excelentemente presentados. Se ofrecen a precios promocionales y han tenido muy buena acogida por parte del público. Con acciones de este tipo Esso procura aunar el aporte a la comunidad con un rasgo que en esta oportunidad se dirige a la cultura, y que forma parte de su filosofía habitual: El Servicio.

NUEVO FORD LINCOLN MARK V

Este auto, el modelo de mayor lujo de la División Lincoln-Mercury de Ford Motor Co. de Estados Unidos, reafirma cada vez más su liderazgo en la franja más exigente y sofisticada del mercado automotor norteamericano.

Está impulsado por un motor V8 de 6,6 litros de cilindrada y su distancia entre ejes es de 3.055 mm con un largo total de 5.850 mm. Al referirse a la creciente penetración de este modelo, el Sr. Walter J. Oben, vicepresidente de Ford Motor Co. y Director Gerente de la División Lincoln-Mercury, expresó que: "una de las claves del éxito abrumador del Mark V se encuentra, sin dudas, en su condición de ofrecer al comprador de los autos de mayor lujo una variedad casi infinita de adaptar el coche a su propio gusto y personalidad".

MUSICA PARA TU AUTOESTEREO

HISTORIAS DE MISTERIO Y FANTASIA. The Alan Parsons Project. (Philips). Lanzado a nuestro mercado el año pasado, ha sido reeditado ahora en un hecho que demuestra a las claras su aceptación. Es que se trata de una obra de inmejorable calidad. Tomando como base algunos de los principales cuentos de Edgard Allan Poe ("El cuervo", "El corazón delator" y otros), Alan Parsons imaginó una musicalización sorprendente, ajustándose a conceptos de avanzada que por momentos rozan la música clásica.

MAÑANA CAMPESTRE. Arco Iris. (Music Hall). El legendario aunque ya disuelto Arco Iris que lideraba Gustavo Santaolalla, reaparece en el disco a través de esta reedición del que fuera su álbum más exitoso a nivel popular y que contiene "Mañana campestre", un tema clásico dentro del rock nacional. Hay igualmente, otros temas de esa época, conformando una placa de interesante valor a nivel testimonial.

VIVA EL SEDUCTOR. Eddie Money. (CBS). Cultor de un rock "duro", simple y directo, Eddie Money ha alcanzado rápidamente una gran difusión y buena aceptación para sus trabajos. De allí que se edite ahora su segundo LP en el curso del año. De todos modos, éste no está a la altura del anterior, aunque los que gusten de su estilo, lo sabrán apreciar.

ATRAPADOR NOCTURNO. Little River Band. (Emi Odeón). Buena banda, sin duda, ésta que hoy llega a nuestro país a través del disco, y que hasta ahora conocíamos por versiones aisladas de sus temas de más éxito a nivel internacional. La continuidad de un LP permite apreciar mejor su buen trabajo general en el que se destaca, además de su personal estilo, el nivel parejo de sus temas.

POLIZZI Y CASESI

Alsina 1057 - Tel. 6142
PERGAMINO - (Bs. As.)

AUFREN SERVICE S.C.A.

Calle 101 - N° 2694 - Tel. 752-3465
SAN MARTIN - (Pcia. de Bs. As.)

EMBRAGUES NOGOYA

Nogoyá 6187 - Tel. 642-0773
CAPITAL FEDERAL

RECTIFICACION DENE

M. de Hoz 2202 - Tel. 667-1530
SAN MIGUEL - (Bs. As.)

NESTOR DECRISTOFANO

25 de Mayo 484/88 - Tel. 2524/4965
SANTA ROSA - (La Pampa)

FREM

Av. Maipú 2214 - Tel. 795-6462
OLIVOS - (Bs. As.)

EMBRAGUES SAN FRANCISCO

Iturraspe 1769
SAN FRANCISCO - (Córdoba)

ARMANDO LENTO

Av. H. Irigoyen 9164 - Tel. 243-3396
LOMAS DE ZAMORA - (Bs. As.)

PLATAR S.R.L.

Australia 2484 - Tel. 21-7044
CAPITAL FEDERAL

LU-BER

Av. V. Sarsfield 5194 - Tel. 762-2886
MUNRO - (Pcia. de Bs. As.)

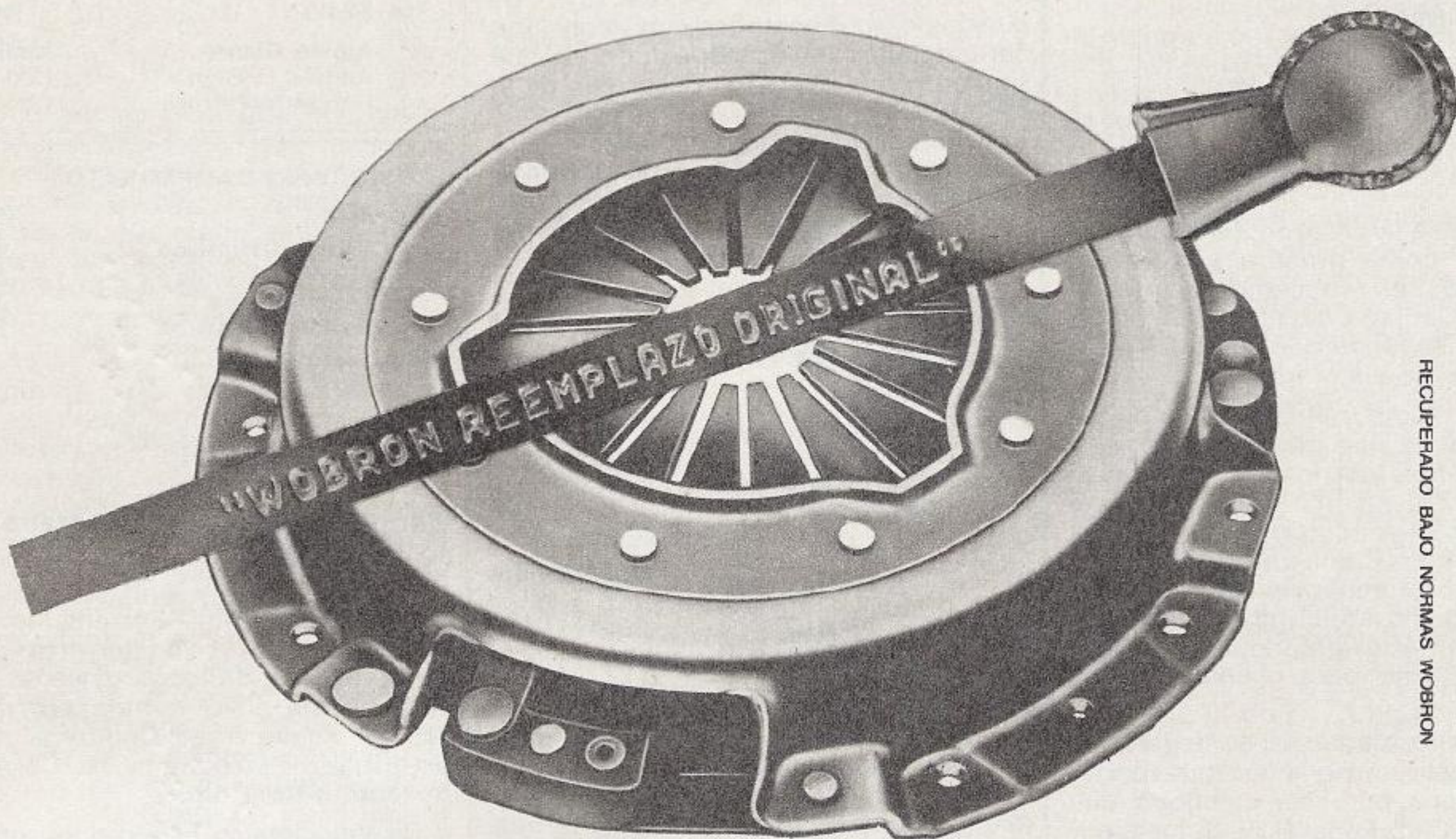
EMBRAGUES DORREGO

Dorrego 2080
SAN LORENZO - (Santa Fe)

EMBRAGUES ESCALADA

Escalada 2179 - Tel. 68-6949
CAPITAL FEDERAL

Reemplace el embrague...



WOB

RECUPERADO BAJO NORMAS WOBRON

...¡Sin cambiar nada!

Al reemplazar el embrague usado de su vehículo, no cambie la calidad, el diseño, la tecnología, la eficiencia ni la garantía del Embrague WOBRON Legítimo con que salió equipado de fábrica. En el REEMPLAZO ORIGINAL WOBRON LEGITIMO encontrará todo lo que un producto WOBRON Legítimo puede ofrecerle, respaldado por el precinto de seguridad.

REEMPLAZO ORIGINAL



Industria Argentina con calidad Internacional

... Y SUS AGENTES DE SERVICIO AUTORIZADO.

<p>MACARIO MEDINA H. Irigoyen 631 - Tel. 22912/25155 SAN RAFAEL - (Mendoza)</p>	<p>CARLOS ALBERTO PRANDI Av. Rivadavia 12526 - Tel. 653-6568 CIUDADELA - (Bs. As.)</p>	<p>CASA MARAÑÓN Av. Rivadavia 15610 - Tel. 659-8282 HAEDO - (Bs. As.)</p>
<p>CINTRES S.R.L. Av. Córdoba 4817 - Tel. 774-1206 CAPITAL FEDERAL</p>	<p>CASA LIMAB Catamarca 3464 - Tel. 651-8484 SAN JUSTO - (Bs. As.)</p>	<p>SUPER-SPARE Humberto 1º 533 - Tel. 81608 PUNTA ALTA - (Bs. As.)</p>
<p>FURLAN HNOS. S.A. Av. Crovara 174 - Tel. 652-3200/2500 VILLA MADERO (Bs. As.)</p>	<p>MAR DEL PLATA EMBRAGUES Av. Jara 770 (Central) - Colón y Guido (Suc.) MAR DEL PLATA - (Bs. As.)</p>	<p>EMBRAGUES R.I.D.E. Pasco 1919 - Tel. 811929 ROSARIO - (Santa Fe)</p>

ACTIVIDAD

CORDOBA

ADELIA MARIA

Chamorro, el alegre piloto moldense

Después de la desazón del abandono en Bulnes, en la primera carrera del campeonato, el subcampeón de la categoría, Carlos Chamorro, se dio el gusto en la segunda que se corrió en la localidad de Adelia María.

El alegre piloto moldense tuvo un día excepcional, ya que ganó la tercera de las tres series corridas, e hizo suya también la final, en un trabajo impecable a bordo de su rendidor Ford. Ya en la competencia de Bulnes había mostrado sus uñas (bastante afiladas), pero un problema ínfimo no le permitió triunfar, pero aquí, en Adelia María, le salió todo 10 puntos como para olvidar la mufa anterior.

Veinticuatro máquinas se llegaron al circuito, mostrando el interés despertado en la zona por esta categoría que regentea el Club Peñarol de Bulnes, por lo que hubo que correr tres series selectivas, un repechaje y la final.

En la primera, el ganador fue José Leone, de Moldes, (parece que era el día de los moldenses), empleando un tiempo de 7m21s09d, clasificándose detrás suyo, Adolfo Monn, Zuso y Fernández. En la segunda, el ganador fue Orlando Casale de Justo Darac, con 7m03s6 a 85,648 km/h, siendo sus seguidores, Aldo Boffa, Rodríguez y Borgatello. Como dijimos anteriormente, en la tercera el ganador fue Carlos Chamorro, bastante más rápido que los anteriores para recorrer las diez vueltas reglamentarias, ya que empleó 7s4 menos que Casale



Chamorro, tuvo un día excepcional.

en la segunda y 25s7 menos que Leone en la primera, realmente fuerte el andar del hombre de la máquina N° 2.

La final se corrió a veinte vueltas y fue una gran escapada la que hizo Chamorro desde el vamos. Detrás suyo los puestos eran disputados con intensidad para deleite de los espectadores que siguieron con interés el desarrollo de la prueba.

Como dato final, debemos destacar la buena organización de la carrera, principalmente el haber respetado los horarios establecidos y evitar las largas esperas que suelen molestar al público.

CLASIFICACION FINAL		
Pos	Piloto	Vts
1º)	Carlos Chamorro	20
2º)	Ricardo Giraudo	20
3º)	Adolfo Monn	20
4º)	Guido Picca	20

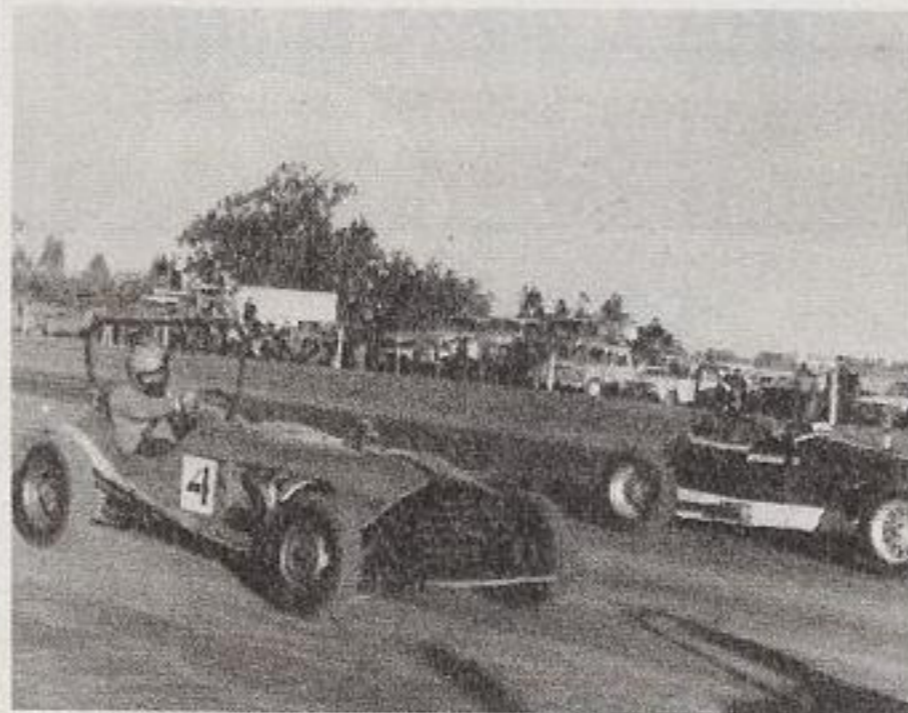
Rubén Luján

MONTE MAIZ

Gianre, la lucha con Di Santo.

La quinta carrera del campeonato de F5 Promocional Cordobesa sirvió para que el segundo y tercero de dicho torneo se sacaran chispas por ver quién quedaba de escolta del puntero Carignano, o eventualmente pudiera superarlo en el liderazgo del certamen. Fue una tarde exclusivamente para ellos ya que en la primera el ganador fue Di Santo y su escolta Gianre. En la segunda los papeles se invirtieron, siendo Gianre el ganador y Di Santo su escolta, con la variante que fue mucha más disputada que la anterior y con Carignano en el tercer lugar amenazándolos constantemente.

La final fue también muy peleada, en las primeras vueltas Gianre y Di Santo salieron a echar el resto hasta que éste tuvo que aflojar el ritmo al fundirsele prácticamente su Chevrolet. Ahí aprovechó Gianre para tomar distancias y llegar al final con poca pero suficiente ventaja como para triunfar y ahora empatar el segundo puesto en el torneo.



Gianre (4), Di Santo (1), la tarde fue para ellos.

CLASIFICACION FINAL

Pos	Piloto	Tiempo
1º)	Albino Gianre	12m44s1
2º)	Andrés Di Santo	12m45s8
3º)	Heriberto Petrucci	13m01s4

POSICIONES CAMPEONATO

Pos	Piloto	Pts
1º)	Héctor Carignano	28
2º)	Andrés Di Santo	24
	Albino Gianre	24
4º)	Heriberto Petrucci	18

RIO CUARTO

Marinelli-Costa. Los veteranos que no perdonan.

El binomio Rotelli-Ferrero fue el encargado de la dirección del tercer parcial del Campeonato Riocuartense de Regularidad, que tuvo como recorrido la clásica "Vuelta a los Cóndores" o sea, Río Cuarto-Berrotarán-Los Cóndores-Berrotarán-Río Cuarto.

En Velocímetro Especial se repitió el nombre de los ganadores, tal como ocurrió en las dos pruebas anteriores: Marinelli-Costa, un binomio de "veteranos" que parece que este año ha decidido no perdonar a nadie y está haciendo las cosas a la perfección. Y por lo que se ha visto nadie duda que este equipo será el Campeón de la temporada, y según algunos rumores que hemos podido escuchar, no sería de extrañar que se diera por terminado el campeonato y comenzara otro "que tenga un poco más de emoción".

En Original, los ganadores fueron García-Marzari que aventajaron por 7 puntos a Cahe-Azurmendi.

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL

Pos	Binomio	Pts
1º)	García-Marzari	29
2º)	Cahe-Azurmendi	36
3º)	Scapinardi-Pittaro	37
4º)	Ponce-Pomilio	47
5º)	Maciá-Marinelli	49

CLASIFICACION VELOCIMETRO ESPECIAL

Pos	Binomio	Pts
1º)	Marinelli-Costa	20
2º)	Bonelli-Bonelli	29
3º)	Manelli-Manelli	33
4º)	Lariguet-Minutti	52
5º)	Estanguet-Pascual	55

ZONAL

HUANCHILLA

Carlos Constantino, un piloto promisorio.

Alguna vez dijimos que la división Promocional del motocross provincial era el verdadero semillero de la categoría, de donde saldrán las futuras estrellas de la especialidad. Uno de estos aspirantes con pasta de campeón es Carlos Constantino, joven y promisorio valor de la localidad de Huanchilla.

Dueño de un estilo pulcro a la vez que contundente, es el prototipo del piloto "perro de presa". En las largadas trata de no meterse en el tumulto del momento y espera que se forme la fila india sin perder contacto con los punteros; luego comienza un trabajo sistemático superando rivales y arriesgando solamente lo necesario sin cometer errores.

Con el importante apoyo de la Moto Peña Huanchilla, Constantino comenzó el año pasado su experiencia en el motocross logrando el título de sub campeón de la clase Promocional. Dos primeros puestos, un segundo y un quinto lo posibilitaron. En los primeros meses de este año fue campeón del torneo nocturno que organizó el Club Atenas de Río Cuarto, habiendo dominado ampliamente en las cuatro competencias que lo conformaron.

Sobre ocho competencias disputadas del Campeonato Provincial logró el triunfo en siete, síntoma evidente de que estamos ante un piloto excepcional que ya está para cosas mayores. No nos asombraremos si en muy poco tiempo lo vemos codeándose con los ases de la especialidad, que en este momento le sirven de ejemplo.

Rubén Luján



Carlos Constantino, dentro de poco quizás esté entre los ases de la categoría.

BUENOS AIRES

GRAL. VILLEGAS

Monterrosa fue el ganador de la Séptima

En General Villegas, el Club de Tiro, Karting, Social y Deportivo local, hizo disputar la séptima prueba de su Campeonato de Karting.

A pesar del mal tiempo que hubo, mucho público se llegó al circuito para presenciar las tres series, el repechaje y la final. La primera serie fue para Daniel Neviani a quien lo escoltó Enzo Sánchez. La segunda fue para Gustavo Monterrosa seguido por Ricardo Trucco; en tanto que Manuel Pinto fue el ganador de la tercera y última seguido por Omar Lavín.

La final fue bastante entretenida, el puntero del campeonato se demoró en la largada quedando entre los últimos para de ahí comenzar a remontar. Más adelante Manuel Pintos se escapaba seguido por Gustavo Monterrosa que en las últimas vueltas aprovechó un descuido y pasó a comandar las acciones hasta el final. A Neviani en tanto, su recuperación lo llevó a ocupar el tercer puesto.

CLASIFICACION FINAL

Pos	Piloto	Tiempo	Vts
1º)	Gustavo Monterrosa	9m48s	25
2º)	Manuel Pinto	9m50s	25
3º)	Daniel Neviani	9m58s	25
4º)	Omar Lavín	10m01s	25
5º)	Ricardo Trucco	10m12s	25

POSICIONES CAMPEONATO

Pos	Piloto	Pts
1º)	Daniel Neviani	56
2º)	Manuel Pinto	35
3º)	Javier González	27.50
4º)	Omar Lavín	26.50
5º)	Gustavo Monterrosa	19

PILAR

Rubén Roux y el empuje salvador.

Nada hacía prever que la final de la séptima competencia de TC del Oeste disputada en el circuito Ciudad de Pilar terminaría en forma tan angustiosa para el ganador. El caso es que Rubén Roux recién sonrió al cruzar la línea de sentencia. La caja de velocidades le hacía perder preciosos segundos que Roberto Banfi aprovechó para tornarse en un serio rival.

Desde la largada de la final de la clase A los hermanos Roux, Jorge y Rubén,

tomaron la punta, Jorge mostró el camino hasta que fallas mecánicas lo retrasaron, fue ahí cuando Rubén tomó el mando del pelotón. Más atrás Banfi y Pellegrini, en ese orden, seguían de cerca las alternativas hasta que en el noveno giro Banfi pasó a ocupar el puesto de escolta.

Ya en las últimas vueltas Rubén Roux comenzó a penar con la caja y la aproximación de Banfi se hizo peligrosa. En la vuelta final, a la salida del mixto, a Roux se le paró el motor, el auto se va deteniendo y Banfi sorpresivamente lo embiste. Roux pudo ponerlo en marcha nuevamente y le permitió llegar con lo justo ganando por la sola diferencia de la trompa de su auto. Así fue como Roux casi pierde una carrera ganada, y Banfi quedó con el sabor amargo de haberla perdido cuando la tenía en el bolsillo. Juan José Pellegrini no contó esta vez con la potencia habitual de su Falcon, y Jorge Roux que fue el más veloz en las pruebas de clasificación y ganador de su serie no tuvo un medio confiable. Banfi ya se insinúa como candidato firme en cualquier carrera. El campeonato sigue liderado por Pellegrini con 55 puntos, y lo sigue Jorge Roux con 24 y 1/2.

En la clase B "Tony" Mastellone fue la figura relevante en la tarde de Pilar, fue el más veloz en las pruebas de clasificación, ganó su serie y en la final fue inalcanzable lo que, traducido, significa que su victoria fue aplastante.

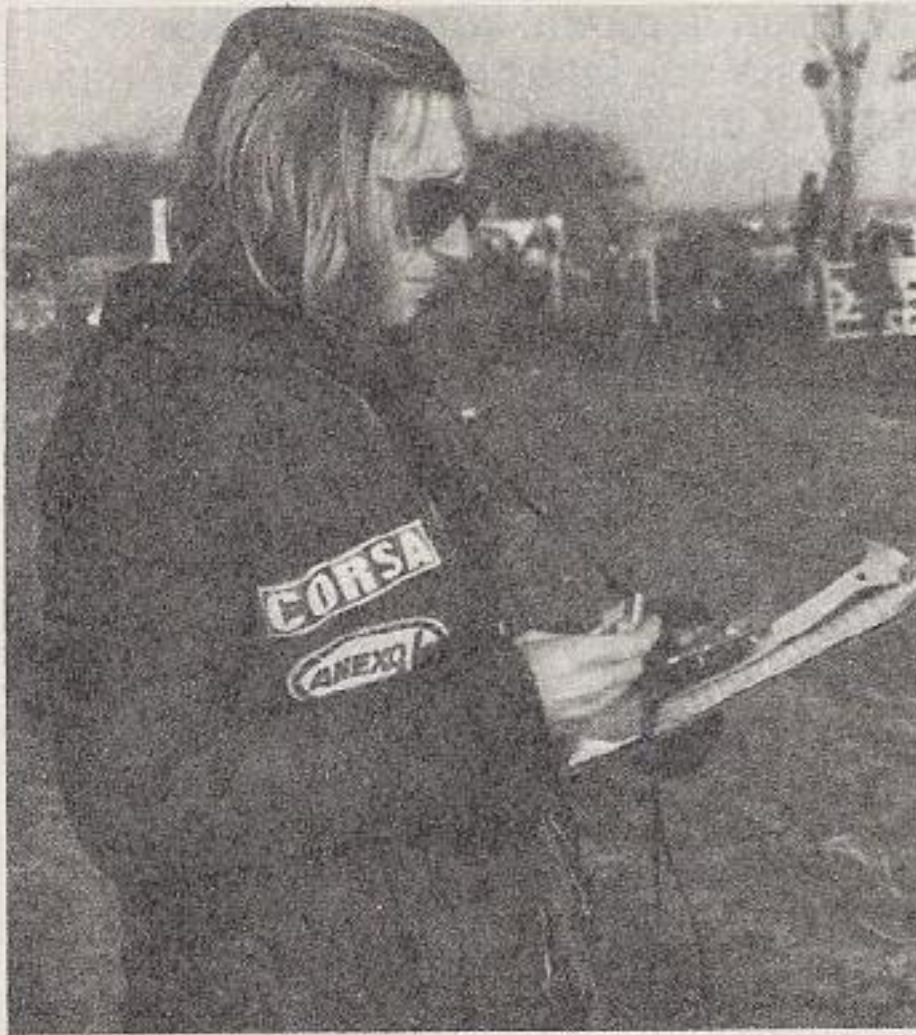


Rubén Roux ganó la séptima competencia de T.C. del Oeste en Pilar, ganó con susto, pero ganó... que es lo importante



Roberto Banfi estuvo para ganar. De todos modos hace rato que se insinúa como para arrebatarse el puesto al más pintado... en otra será.

ACTIVIDAD



Esta chica se llama Mary y siempre está cotejando tiempos con sus cronógrafos, de más está decir que es consultada permanentemente...

SAN ANTONIO DE ARECO

Pellegrini se cortó solo



Nuevamente la sonrisa volvió al rostro de Juan José Pellegrini en la 10ª competencia del Campeonato del T.C. del Oeste. Fue contundente ganador y vuelve de esta manera a alejarse de su adversario Jorge Roux.

El domingo 22 de julio se disputó la décima competencia de TC del Oeste en el circuito Santiago Luján Saigós de San Antonio de Areco. Todas las expectativas estaban centradas en el accionar de Juan José Pellegrini, puntero del campeonato, y Jorge Roux, su escolta en continuo ascenso. La tensión se vivía de manera especial en las barras adictas que no faltaron, y dieron la nota de color habitual de cada domingo. Los mejores tiempos en la clasificación fueron para Jorge Roux y su hermano Rubén.

En la primera serie de la clase A, Jorge Roux no tuvo inconveniente en adjudicarse el triunfo escoltado por Miguel Maccari y Ricardo Peduzzi. En la segunda el ganador fue Pellegrini, y su coequiper Alberto Arana se ubicó en

segundo lugar, en tanto Rubén Roux se resignaba al tercer lugar. El repechaje fue ganado por Francisco Amato que esta vez puso buena distancia con respecto a su sombra negra, Ginés Gómez.

Al largarse la final, Pellegrini se fue en punta seguido por Arana, Jorge y Rubén Roux. En la salida de la primera curva un toque entre Jorge Roux y Arana provocó el retraso de este último. Pellegrini continuó con su andar sin inconvenientes, su Falcon volvió a mostrar las condiciones de velocidad y robustez de otras épocas.

A media carrera el Chevrolet de Jorge Roux comenzó a mostrar fallas y se fue retrasando, dejando el segundo lugar en poder de su hermano Rubén. Así finalizó la competencia, con un Pellegrini en primer lugar como en sus mejores momentos, Rubén Roux segundo, y tercero en gran labor Miguel Maccari. Cuarto se ubicó Alberto Arana y quinto el resignado Jorge Roux que de esta manera vio cómo Pellegrini volvió a tomar distancias en el campeonato. Pellegrini ahora cuenta con 65 puntos, Jorge Roux lo sigue con 44,50 y su hermano Rubén lo sigue con 34.

La clase B consagró a Héctor Di Maro que hizo suyas las pruebas de clasificación, su serie y la final, en todos los casos de manera aplastante. La segunda serie la ganó Hugo Palermo escoltado por José Rubén Machado, y la tercera fue para Luis Ducret escoltado por Oscar Rivelli.

H. Ocampo



Esta vez las cosas no le fueron del todo bien a Jorge Roux, se clasificó en la quinta posición.



Primeros 100 metros de la largada y la punta es para Juan José Pellegrini y Alberto Arana, luego de la primera curva cambian los papeles, un "toque" retrasaría a este último.

SPEEDWAY

Temporada de invierno en Bahía Blanca

Próximamente se iniciará la temporada de invierno de speedway, fiscalizada por la Asociación Bahiense de Motociclismo. Los circuitos a utilizar serán casi seguramente, los de Punta Alta, General Cerri, Stroeder, Bahía Blanca, Carhué, además de una fecha en la provincia de La Pampa.

Lo visto en el circuito del Club Villa Mitre el verano pasado, da las pautas para que este próximo torneo despierte interés en el público y corredores de la zona. El campeón de 500 cc, Juan Carlos Curzio, de no partir hacia Europa participará con el mismo cuadro pero con un motor Jap Rotrax, de cuatro válvulas y árbol de levas a la cabeza. El otro campeón (de 175 cc) intentará con una flamante Jawa estar en la discusión por la clase mayor.

Es casi seguro que se sumará (también en 175) algún otro motor Yur, junto con el experimentado por Omar Meller, amén de la reaparición de los R.F. que aparecieron al final de la temporada veraniega.



Jorge Turrión, Juan Carlos Curzio y Horacio Ilacqua, de Carhué, Bahía Blanca y Punta Alta respectivamente son algunos de los principales animadores de esta próxima temporada invernal.

ZONAL

Respecto a la realización de una carrera por el campeonato argentino de motociclismo, y según lo expresó el mismo presidente de la A.B.M., por el momento no se puede adelantar, ya que la Asociación está tratando temas de mayor importancia.

TUCUMAN

NOTICIAS DEL NOA



El campeón tucumano de TN participará en la próxima temporada de Mecánica Argentina Fórmula 2.

El campeón de la Federación 9 de Turismo Nacional, Eduardo Namur, anunció que abandonaría la categoría para prepararse con miras a competir en Fórmula 2 Mecánica Argentina en la próxima temporada.

Para apoyar la inquietud del volante sureño se formó una comisión en el Concepción Auto Club, encontrándose adelantadas las gestiones con Oreste Berta quien proveería la máquina. El Fiat con el que saliera campeón Eduardo Namur fue vendido, y sería el premio de una cruzada organizada con el objeto de reunir fondos para la adquisición del nuevo medio mecánico.

La comisión de referencia está presidida por Arnaldo Abregú, y son secretario y tesorero, Arturo Peralta y Jorge Martín respectivamente.

El siete veces campeón tucumano de motociclismo, Valentín Noguera, se adjudicó en gran forma el festival motociclístico que se efectuó en el autódromo de la ciudad de La Rioja. A su vez anunció que volverá a competir en este mismo circuito por el campeonato argentino de la especialidad.

El piloto tucumano Alberto Gómez se impuso en la carrera de motocross disputada en el circuito de montaña de Tafi

Viejo, organizada por la Unión Juvenil Motocross de Tafi. En la categoría Nacional el triunfo fue para Miguel Fernández con Zanella, en tanto el triunfo de Gómez en Internacional fue obtenido con KTM.

Otra vez Alberto Gómez fue el principal protagonista logrando la victoria en

el circuito Los Vega de Concepción. En la clase Nacional se impuso el taficeño Miguel Fernández. El veterano piloto Carlos Robles sufrió una caída durante los giros de precalentamiento resultando con una clavícula fracturada.

W. Gray

Línea de Radio Grabadores DELM

Radio AM/FM. Mono y Estéreo.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 902. Monoaural, AM/FM/OC. Eléctrico y a pilas. Autostop.



RADIO GRABADOR a cassette DELM TU 75. Monoaural, AM/FM/OC. Eléctrico y a pilas. Autostop. IMPORTADO DE JAPON

RADIO GRABADOR a cassette DELM 1203. Monoaural, AM/FM/2 OC. Eléctrico y a pilas. Contador de cinta. Autostop.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 390. Monoaural, AM/FM. Eléctrico y a pilas. Autostop.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 404. Monoaural, AM/FM. Eléctrico y a pilas. Autostop.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 909. Estéreo, AM/FM/OC. Eléctrico y a pilas. Contador de cinta. Autostop.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 3680. Estéreo AM/FM. Eléctrico y a pilas. Contador de cinta. Autostop.

RADIO GRABADOR a cassette DELM 1205. Estéreo, AM/FM/2 OC. Eléctrico y a pilas. Contador de cinta. Autostop.

Precio sugerido desde \$ 370.000

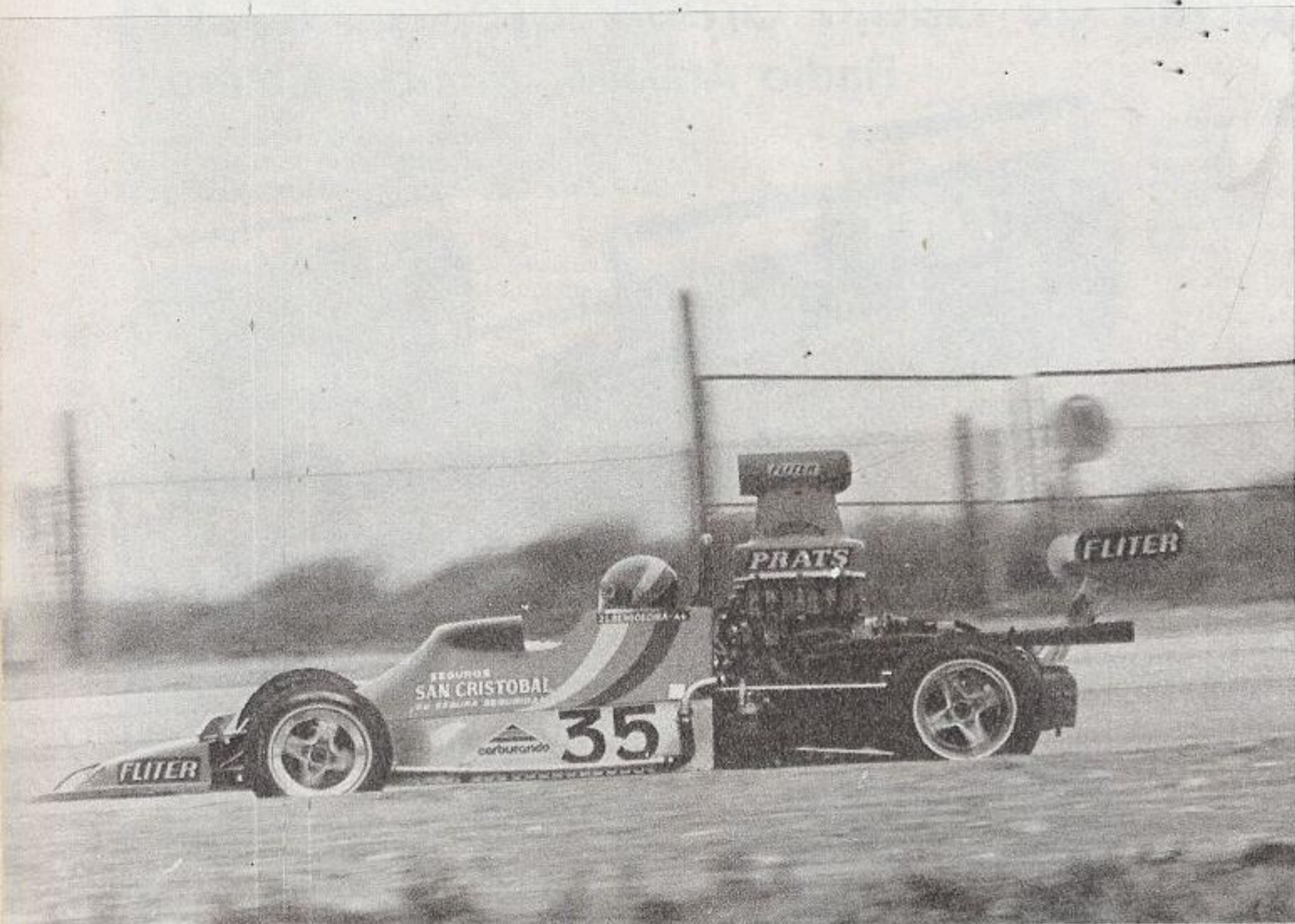
COMPIT

Distribuidora S.A. Edificio Aurora -Paraguay 1102 esq. Cerrito (1057) Buenos Aires - Argentina - Tel. 46-3251/7 - Télex: 18720 AURO AR

Montecchia Comercial Rivadavia 2985 Mar del Plata	Vanderbilt S.A. Lope de Vega 1055 Capital y Sucursales	Cattenezzoli S.A.C.I. Independencia 2993 Capital	Dira S.A. Avda. Cobo 800 Capital	Gabrieucig Hnos. S.A. Avda. Vergara 2098 Morón - Bs. As.
Rodolfo Ramón Monetta Calle 24 N° 84 Mercedes - Bs. As.	Casa Spinella Hijos S.A. Cnel. Suárez 1901 Olavarría - Bs. As.	Raviolo Sola y Cía. S.R.L. 25 de Mayo y Bmé. Mitre Sunchales - Santa Fe	Montero Hnos. S.A. San Martín 675 Mendoza	Castillo S.A. 25 de Mayo 222 Tucumán

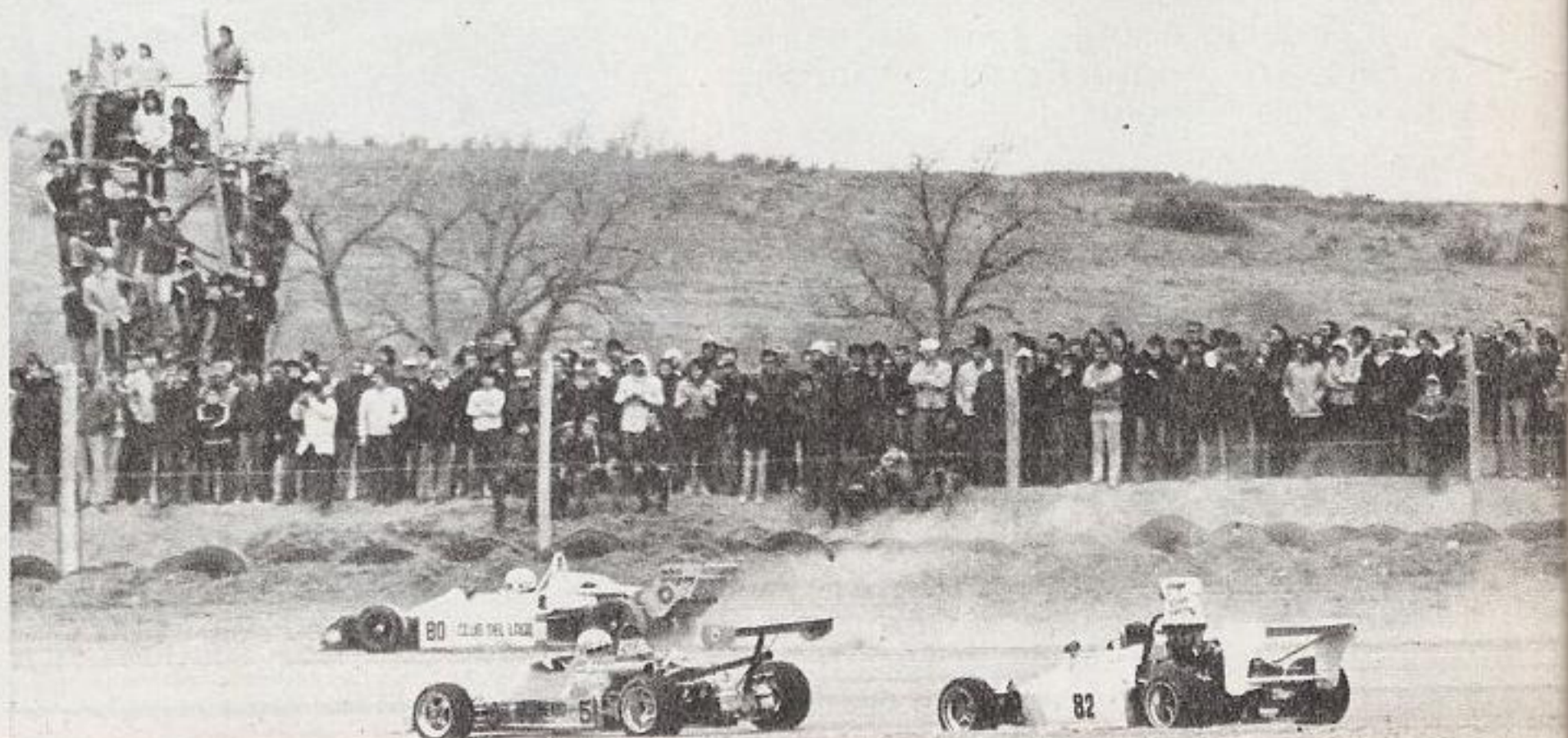
A SIETE DIAS DE BAHIA BLANCA - LOS MEJORES MOMENTOS

Repasamos la última presentación de la F-2 Nacional. La largada, el fuera de pista de Passadore, Di Palma observador, el "tapón" de Larrauri a Chourrout, cuando la punta cambió de manos y el alerón caído de Maldonado. Estos y otros hechos de la prueba en un amplio despliegue gráfico



Pese a una parada en boxes, José Bengoechea pudo arrimar cuarto. El vigoroso manejo del cordobés rindió frutos arriba de un auto presentado impecablemente. Además está equipado con un motor Dodge que tiene sistema de distribución con árbol de levas a la cabeza y que acelera una barbaridad.

Passadore "pastorea" luego de un toque en la primera curva. Por adentro pasan Chourrout y Keegar (no tiene nada que ver con Rupert). El oriental luego se recuperaría iniciando una feroz remontada que, previo toque a Martín, culminó cuando su motor dijo basta.



FORMULA DOS OS DE UNA BUENA CARRERA



Larga la F-2 en Bahía Blanca. Benamo, pole-position, se va adelante seguido por Larrauri, De Guidi y Maldonado por afuera. El trabajo de "tapón" de Larrauri, le permitiría a Benamo escaparse durante las primeras vueltas, pero una vez que De Guidi superó al Berta-Fiat, comenzaría otra carrera...

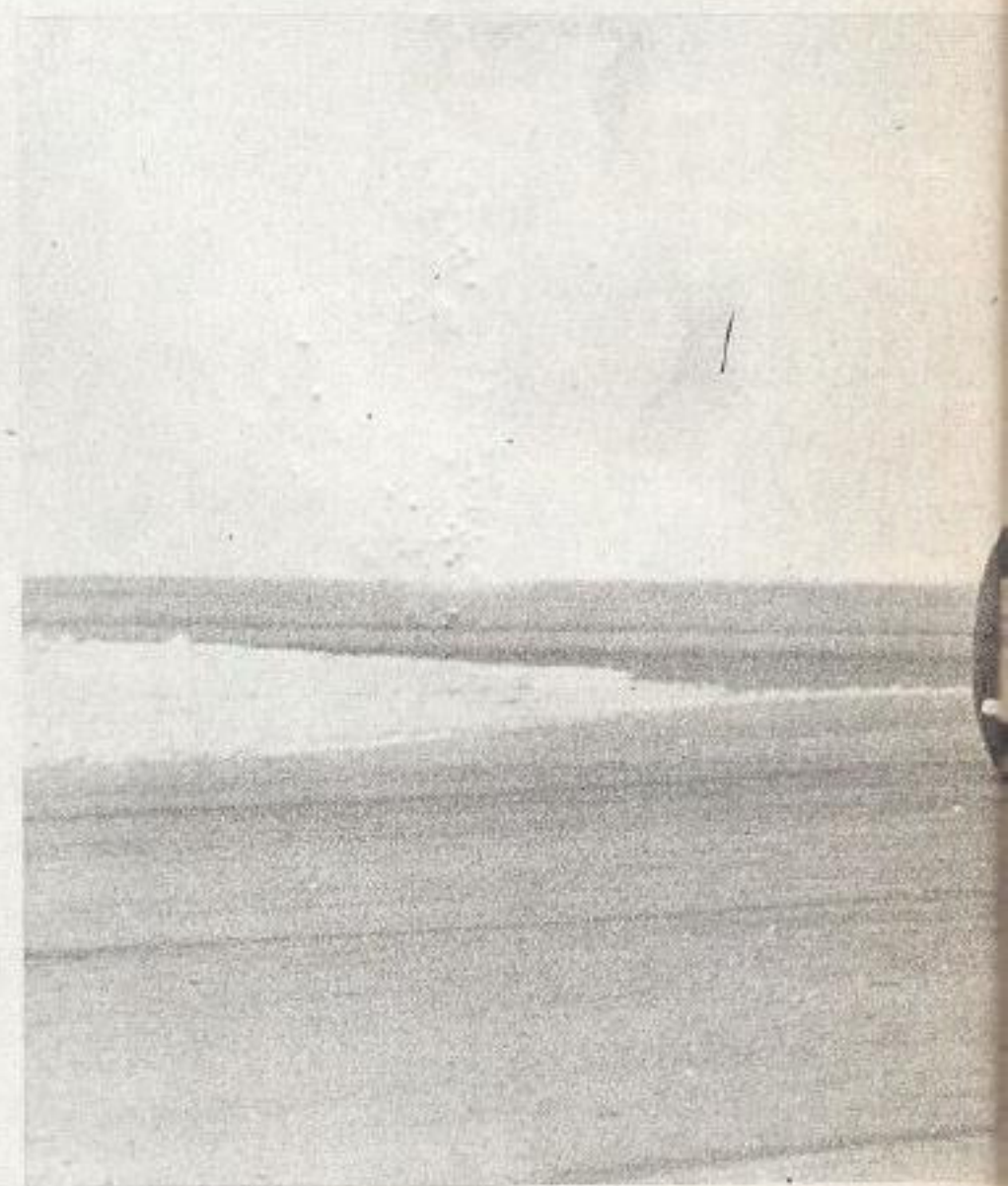
Ganándole la frenada a Benamo en la curva anterior, De Guidi pasa a la punta. Su asedio al puntero duró más de diez vueltas en las cuales acortó distancias de manera constante.

Benamo (agarrándose la cabeza) y a su lado Berta. Desde la incorporación del bahiense al equipo, la relación entre ambos es muy estrecha. Fruto de la misma fue el tiempo logrado el sábado.

Maldonado se va de pista traicionado por su alerón trasero. El elemento quedó casi colgando y obligó al piloto a realizar extrañas maniobras para evitar repetir la escena. Mientras todo estuvo OK peleó con el grupo puntero.

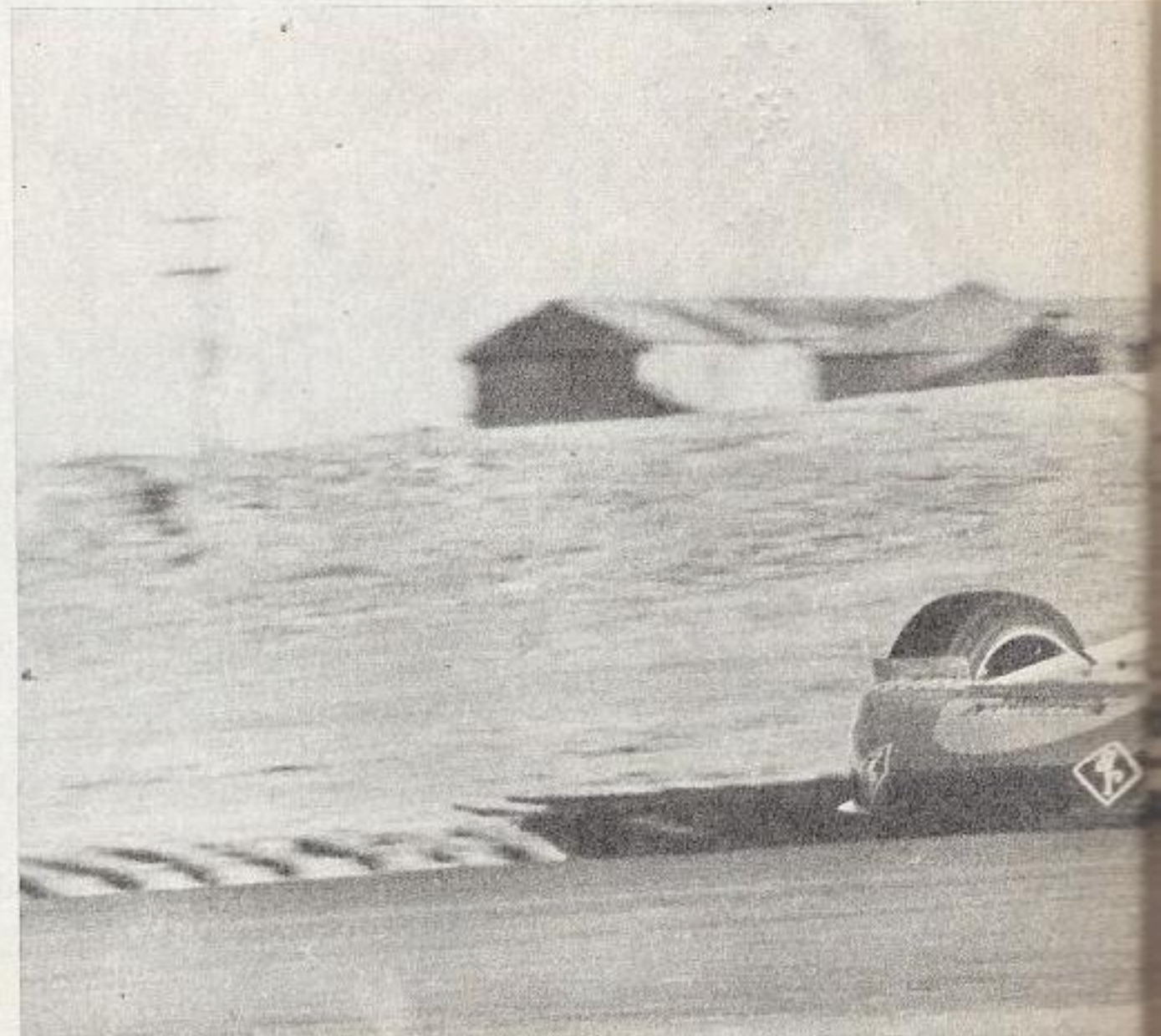


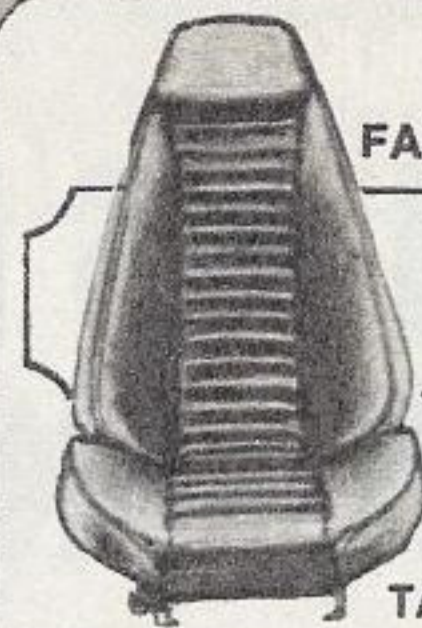
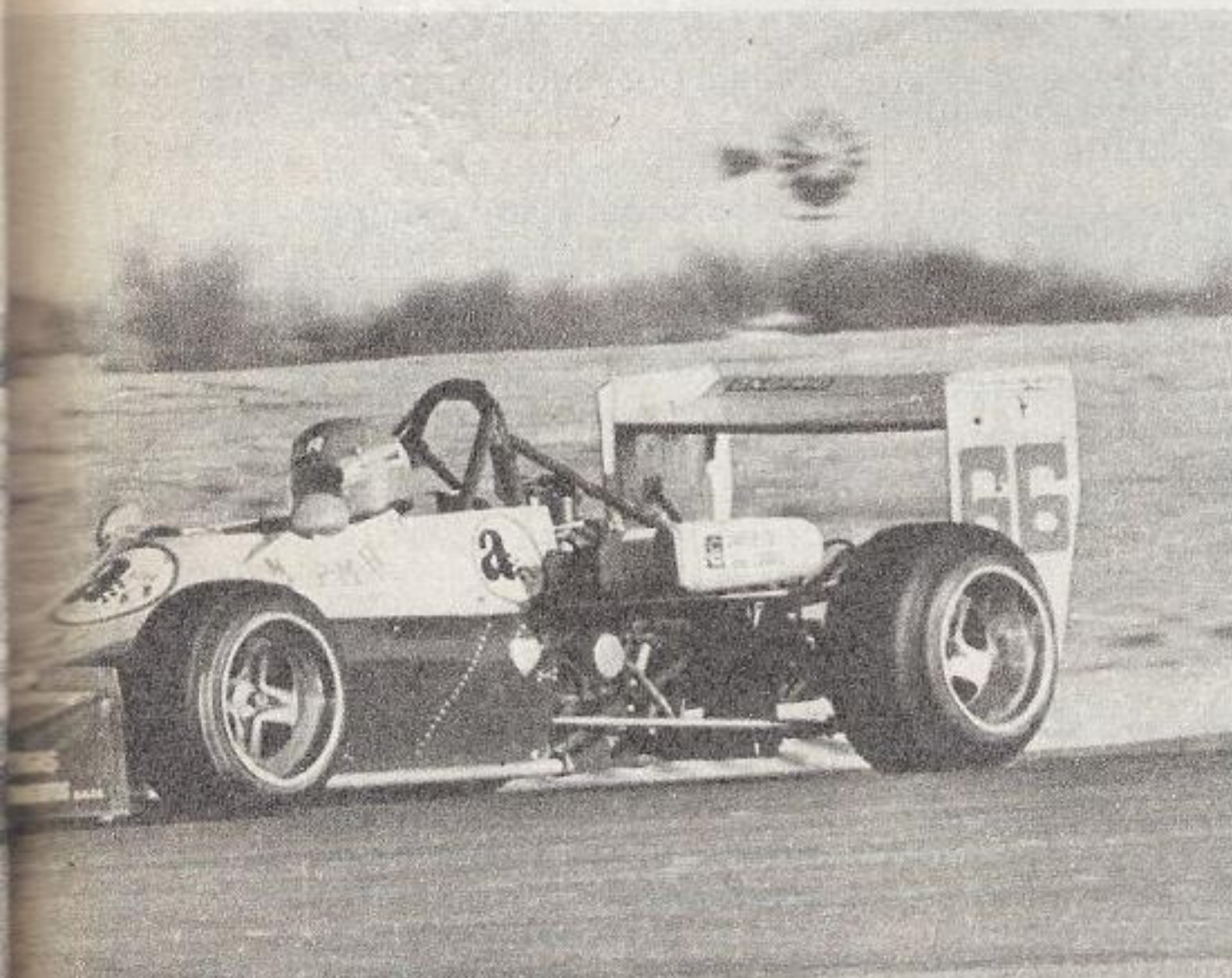
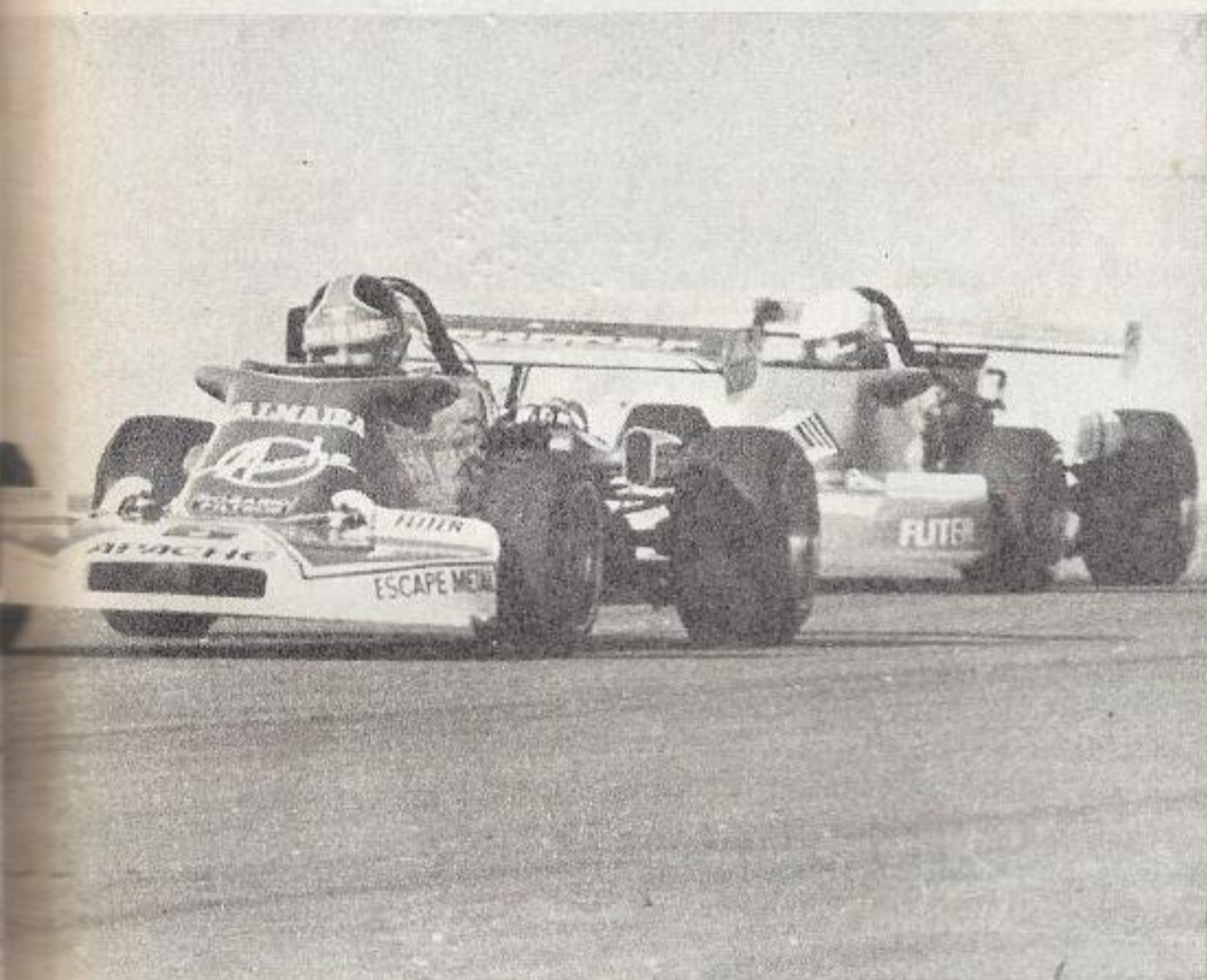
Larrauri resultó el piloto más criticado del domingo. Tuvo problemas con De Guidi y Chourrout, a quien frenó durante dos vueltas. Varios más alzaron su protesta contra Larrauri y al finalizar la prueba los boxes eran un hervidero. Aquí precisamente, él y Chourrout.



Luis Di Palma mira hacia la largada poco antes de que se baje la bandera. El arrecifeño siguió ateniamente los pasos de Benamo, encargado de la conducción de su Berta a causa del problema judicial que tiene Di Palma.

Alfredo Pugliese se colocó quinto con un auto que manifiesta buena potencia, pero adolece de problemas de chasis. El trabajo del piloto fue consistente. Está para más...





FABRICA DE AUTOPARTES DE TAPICERIA



CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS DE COMPETICION Y TIPO STANDART, CITROEN, FIAT etc.
TAPIZADOS DE PUERTAS
TECHOS - VISERAS

TABLEROS PARA FIAT, CITROEN Y FORD

Bahía Blanca 4683 CASEROS Tel. 654-5408 (Pdo. 3 de Febrero. B. Ae.)

ROB-RUB

SUSPENSION - DIRECCION

- PARRILLAS DE SUSPENSION
- BARRAS
- EXTREMOS
- ROTULAS



PARA CAMIONES, COCHES, PICK-UP

AV. H. PUEYRREDON 1923.
Tel. 55-7132 - Capital

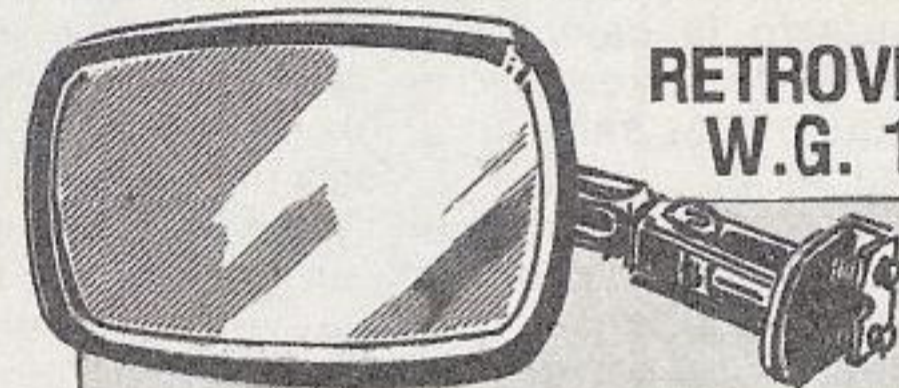
**TALLER
AUTORIZADO**

DEL
**TOURING CLUB
ARGENTINO**

AV. J. B. JUSTO 3255
T. E. 54-0888 - CAP.

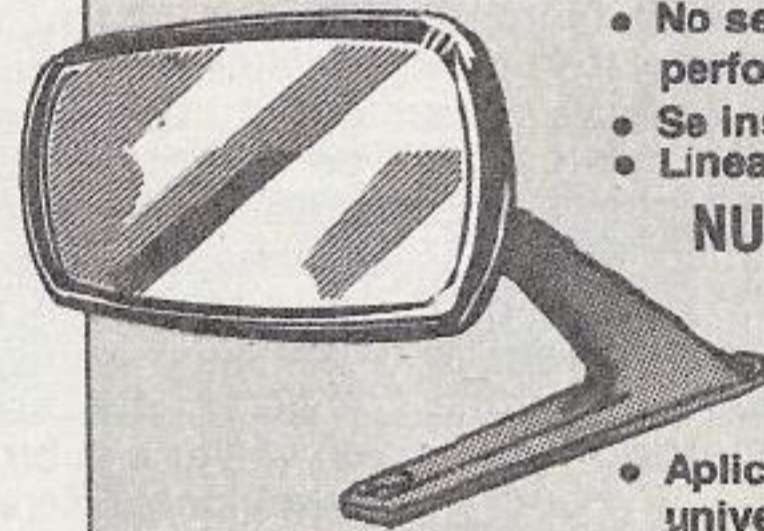
una misma calidad

**RETROVISOR
W.G. 103**



- No se requiere perforación alguna
- Se instala en un minuto
- Línea completa

**NUEVO MODELO
W.G. 104**



- Aplicación universal

Distribuidor exclusivo zona Warnes
Darwin 40. Tel. 55-7612

Fabricante **W.G. Walter Giner**

F. D. Roosevelt 4658, Capital. Tel. 51-3337



**EL PRIMER NOMBRE
EN TRANSMISIONES PARA
AUTOS DE CARRERA**

Cajas desde USA 3.200

DISTRIBUIDORES
EXCLUSIVOS



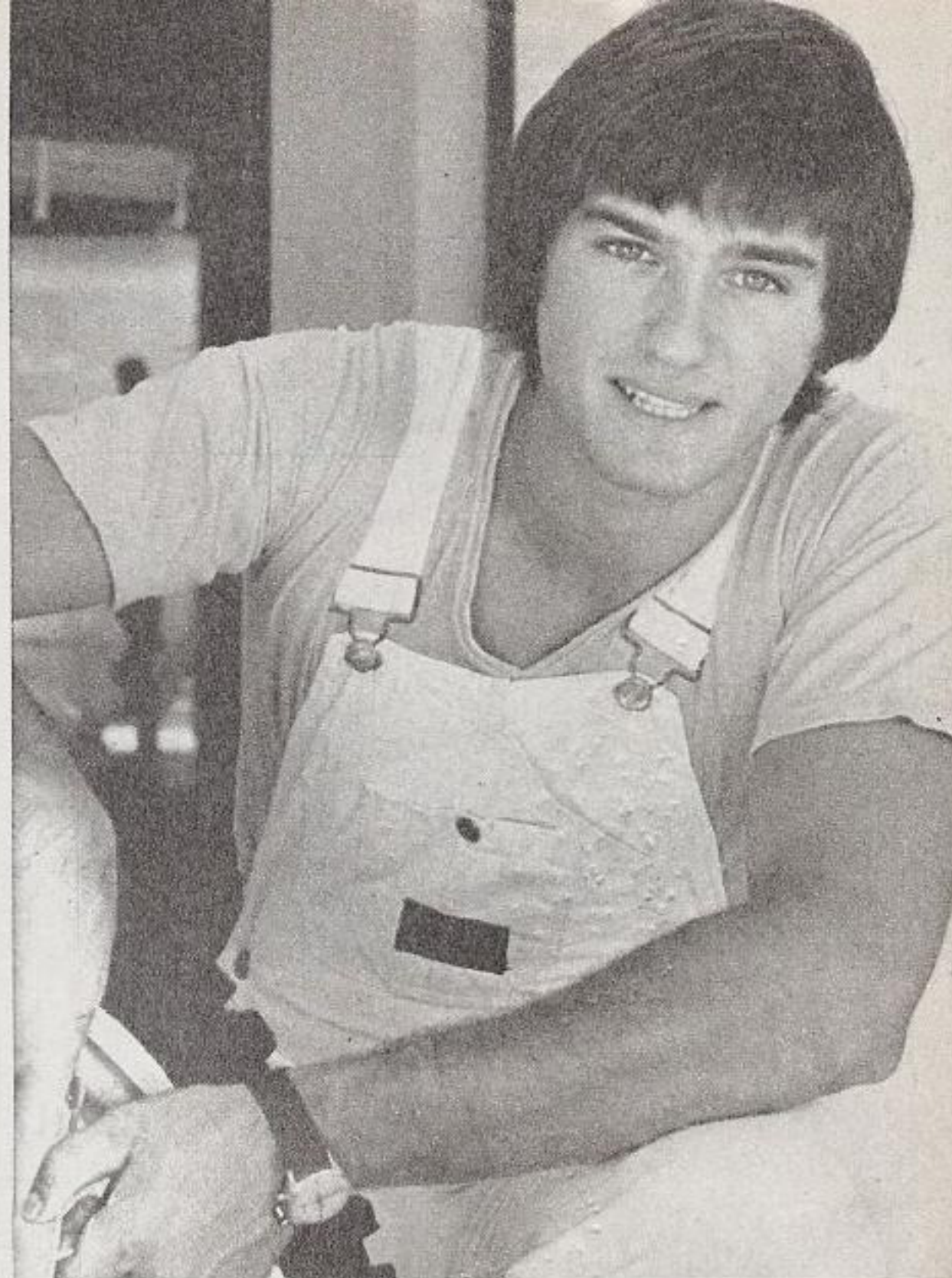
HEWLAND

GAMA COMPETICION S.R.L. Chorroarin 580. Tel. 52-8365

PESCE: UN AS EN CADA MANGA

Claudio Pesce ganó la prueba con puntos por el Argentino de Cross en San Nicolás. Se adjudicó de punta a punta las tres mangas en disputa desplazando a Martínez de la cabeza del Campeonato. Buenos trabajos de Borda, Werner y Franzgrotte.

Claudio Pesce puso nuevamente su KTM en el primer lugar en la carrera de cross en San Nicolás. Ganó las tres series con comodidad.



"¡Parece que Claudio se tiene mucha confianza, mirá a la hora que llega!", comentó alguien cuando la camioneta de Pesce entró al patio de boxes media hora antes de que las motos salieran a pista para la primera serie.

Y parece que así era no más, porque Claudio ganó las tres series del programa de una forma que hacía pensar que sabía lo que iba a pasar. La carrera se compuso de tres mangas de 20 minutos, más dos vueltas (se computan dos vueltas a partir del instante en que se cumple ese tiempo), por suma de puntos en contra. La correcta organización corrió por cuenta del Club Náutico Futuro y fiscalizó la FAM. El circuito natural que posee el Náutico sobre el Arroyo Del Medio es muy veloz y atractivo y permite visualizar casi todo el recorrido desde cualquier punto.

El numeroso público tenía la esperanza de ver ganar en su tierra al nicoleño Víctor Werner, y si bien no se le hizo, el alemán los conformó con un desempeño excelente.

Primera Serie: 20 minutos + 2 vueltas = Pesce

Tras una excelente partida Carlos Aloé comandó las acciones hasta mitad del primer giro donde fue desplazado por Pesce, que se colocó así en el lugar que ya no volvería a abandonar: la punta.

Detrás de Claudio, los demás trataban de acomodarse en alguna posición que les permitiera tratar de darle alcance. En esta tarea se encontraba segundo Goyo Martínez, quien con un andar espectacular, cruzado en todos lados, reducía la diferencia de Claudio de casi 7 segundos a razón de un segundo por vuelta.

Pero cuando estaba por darle alcance una aparatosa caída en un salto lo dejó con el manubrio y sus esperanzas torcidas. A partir de allí la atención quedó centrada en Víctor Werner y Juan Franzgrotte, ya que con Pesce cómodo adelante y Ricardo Borda segundo quedaba en discusión la tercera plaza. Franzgrotte venía haciendo una buena carrera desde el fondo después de una mala largada, pero Werner era quien más posibilidades tenía de acercarse al segundo. En eso estaba cuando en el final de la recta y a plena velocidad embistió de atrás a un rezagado; el accidente fue realmente espectacular (con ruido y todo) y todos pensaron que tendría consecuencias serias, ya que ambos pilotos tuvieron que ser ayudados. El primero en volver a subir a la moto fue el alemán, que a pesar de estar bastante lastimado, se las arregló para llegar cuarto.

Segunda Serie: Claudio Opus 2

Las acciones fueron un calco de la primera manga en lo que a Pesce y Borda se refiere, el primero adelante y el segundo tratando de darle alcance por todos los medios sin conseguirlo. Atrás de ellos la diferencia era el barilochense Ezquerria en el tercer lugar seguido de Franzgrotte y Alberto Gómez, mientras que Martínez sufrió dos caídas en esa manga y Werner poco podía hacer dado su estado físico.

Tercera Serie: Nuevamente Pesce

Con la carrera prácticamente en el bolsillo Pesce salió dispuesto a repetir su trabajo con tranquilidad, ya que con llegar entre los primeros, la prueba era suya. Y así lo hizo, repitió su performance tal como en las mangas anteriores, salió y llegó en punta. Borda volvió a

escoltarlo y Franzgrotte fue tercero en un feroz tren de carrera durante su remontada (había vuelto a largar mal), que lo llevó a hacer el record de vuelta.

Con este triunfo Claudio pasó a la punta del Campeonato Argentino de Motocross; quien más posibilidades tiene de inquietarlo es Goyo Martínez que queda ahora a sólo cinco unidades.

Patio de Boxes

"¡Me clavó los frenos justo en la parte más rápida del circuito, me duele toda la espalda, creo que estoy quebrado!" Decía el alemán Víctor Werner finalizada la primera serie. En la piña con un rezagado en la primera manga la moto le pegó en la espalda, pero a pesar de todo (vendaje por medio) corrió las otras dos.

— O —

Aeromodelismo. Juntamente con la carrera se realizaba una demostración de aeromodelos que sobrevolaban al público entre serie y serie. "Muchachos, por favor no vuelen bajo que ayer un avión nos cortó los cables, a ver si hoy nos dejan trabajar". Les pedían por parlantes los encargados de la transmisión de la carrera.

— O —

Venta. "En los boxes está en venta la moto que perteneciera al cinco veces campeón del mundo Roger de Coster." Repetían a cada rato los altavoces del circuito. Se trataba de la moto que trajera a nuestro país Roger de Coster para la temporada de la Rural. También vimos la Bultaco MK 12 que el español Elías vendió en esa temporada. "Pilotos pasar, motos quedar", decía el indio.

MOTO HONDA
 • Venta y Repuestos • Service Integral
 • Banco de Pruebas.

GENERADOR PORTATIL HONDA
 Desde 300 a 4.500 Wts.
 Produce hasta 300 va. c/a y 100 c/c
 También 12 v. para carga Baterías

A. PAROLO & CIA. SRL.
 Concesionario Oficial HONDA
 Rivadavia 12110 • Ciudadela • Tel. 653-2237/3856.

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO
 DEL AUTOMOTOR

CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR

GALICIA 102 - esq. Warnes 600
 Tel. 55-4464 - Capital Federal

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE - REPUESTOS DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS - FIAT TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - Etc.

IMPORTADORES - EXPORTADORES

DE MARCO Hnos. S.R.L.
 24 DE NOVIEMBRE 561
 Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL
 ENVIOS AL INTERIOR

Baires REPUESTOS
 Linea Completa
PEUGEOT
 Venta por mayor y menor
 Importación - Exportación
 WARNES 1201
 Tel.55-8931/32
 1414 - Cap. Fed.

COLOCAMOS EN EL ACTO
PALANCA AL PISO *Di Rosa*

IKA • FORD • GM • CHRYSLER (de 3 y 4 vel.)
 Av. Constituyentes 5624 • Tel. 572-9117 • PATENTE 163.635 • DESDE \$ 120.000.-

MARLIT

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
 ADMINISTRACION Y VENTAS

desde \$ 20.000.-

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

PARA SU **PEUGEOT** RECIENTE LLEGADAS DE **FRANCIA**

Bobinas de competición **Ducellier**

Bobinas \$ 62.750.-
 Precio de Lista

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
 CABELLO 3363 (PALERMO)
 Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634

NEW YORK RUEDAS
 distribuye lo mejor



TODAS LAS MARCAS desde **\$ 15.000.-**

ENVIOS AL INTERIOR C/CHEQUE O GIRO

WARNES 1401
 ESQ. DORREGO
 TEL. 54-7322/0902

RESORTES de SUSPENSION



PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES
 ...Y ESPECIALIDAD EN COMPETICION

STOCK COMPLETO ENTREGA INMEDIATA

Fiat 125 "Autódromo especial" \$ 56.200.- (Cap. Fed.)

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

oze

EQUIPO ORIGINAL
PLATINOS - BOBINAS
SOLENOIDES - AUTOMATICOS

Garantizados para todas las marcas y modelos
 FABRICADO POR ESPEL S.A.I.C.

REPUESTOS LEGITIMOS **PEUGEOT**

LAFAYETTE
 S.A.C.I.F.

Ventas por mayor y menor.
 Av. LA PLATA 1947 - Capital
 T.E. 922-6377 - 921-5585 - 92-6673/8405

el mejor seguro de vida para su coche:

y tiene cobertura por muchos años!...

Protege eficazmente la parte más vulnerable a la corrosión, que luego se extiende a toda la carrocería.

GUARDAPLAST LEGITIMO

EL QUE FUNCIONA COMO GUARDABARROS ES GUARDAPLAST.

* Zonas donde generalmente se acumula el barro y que permanece constantemente húmeda.
 → Zona protegida donde circula el aire manteniendo la chapa siempre seca.



Infórmese dónde colocan el LEGITIMO GUARDAPLAST
 750-5692/5483 - 7 a 15 hs.
 V. URQUIZA: Av. de los CONSTITUYENTES 4570
 V. LUGANO: Av. CRUZ 5657 - 601-4764
 MATADEROS: Cnel. CARDENAS 2209 - CAPITAL

iGUARDA... PLAST que no le coloquen otro!
 Cap. y G. Bs. As. desde \$ 130.000.- (jgo. Comp.)

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
 Servicio Oficial RENAULT

REPARACIONES POR EXPERTOS "EN HORAS" DE RENAULT Y TORINO

Pague con Dineros • Argencard • London Card (3 cuotas)

SALTA 1160 • tel. 23-8913/4763

volantes

Enatra EXJA LA MARCA GRABADA

LA SEGURIDAD EN SUS MANOS

LA CASA DEL VOLANTE S. R. L.

Administración y Ventas
 WARNES 1400 - Tel. 58-9694
 Fábrica: MATORIN 2450 - Capital



Desde \$ 30.000.-

PARA CHILE SE VA

Imprevistamente decidió el piloto chileno **Juan Carlos Ridolfi** poner punto final a la campaña deportiva, que venía realizando dentro de las filas de la Fórmula Cuatro.

El corredor trasandino, nacido en la provincia de Mendoza, llegó la semana anterior a nuestro país y se llevó hacia Chile la máquina de F-4, poniendo término a su actividad en los Campeonatos Argentinos, ante la falta de apoyo publicitario.

UN PREPARADOR DEL PAGO DE ARECO

Tomó a su cargo la preparación de la máquina de Turismo Carretera perteneciente a **Héctor "Titín" Fiorda** el preparador de Carmen de Areco, José Constantino, anteriormente este preparador se había destacado en el desarrollo del Ford Falcon que utilizó Juan José Pellegrini.

Luego, siempre dentro de los motores Ford, atendió los autos del equipo de Roberto Del Campo, que eran conducidos por Jorge Recalde y Luis Rubén Di Palma. Ahora se pasó a las filas de los Chevrolet ya que el marplatense corre con la ex máquina del equipo semioficial de la CCGM.

Constantino atendió el auto en la carrera de Buenos Aires, pero recién presentará un motor de su factura en la próxima competencia que se realizará en Coronel Pringles.

LA VOZ DEL INTERIOR

Atentamente se siguen desde el interior del país los pasos que realiza la flamante **Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística**. Como es de dominio público fueron eliminados de dicha comisión los delegados del interior que no aparecen muy preocupados por el tema. Al respecto nos manifestó un ex integrante de la CDA, ahora limitado en su acción a la esfera netamente zonal:



Fórmula Tres en la República Argentina. Dos versiones.

"Entiendo que esta situación institucional no es para preocuparse en demasía, el automovilismo del interior tiene ganado un lugar en el manejo de la cosa, que nadie puede ignorar. Nosotros, sus representantes, hemos adquirido una postura expectante de aquí a fin de año, ya que la pronta aparición de la Ley del Deporte fijará con claridad las posiciones de cada uno. Sería ingrato entrar a discutir por cinco o seis meses las bancas en la CDA, sería "quemar" injustificadamente. Aguardaremos el año 1980 y si hasta entonces no se llegó a soluciones dignas, el interior hará escuchar su voz".

PRESENTACION

En una original fiesta llevada a cabo en un local de la zona sur, fue presentado el nuevo auto que conducirá **Carlos Cacia** en las competencias de Turismo Nacional.

La reunión se realizó en Bernal el pasado 9 de agosto y en su transcurso se anunció que Cacia se integrará en equipo con **Julio Pardo**, ambos militantes de la Clase "B" del T.N.

La principal finalidad del nuevo equipo es tratar de lograr un mejor apoyo logístico en pista para el aspirante a campeón y actual puntero del torneo, Julio Pardo.

BANDERA DE RECLAMOS

Mientras perduran los jui-

cios en favor y en contra del reciente **Rally Codasur** organizado por el Automóvil Club Argentino y que debiera ser suspendido en la mitad de su recorrido por motivos diversos, una nueva faceta se agrega al controvertido tema.

Las tripulaciones de los autos Peugeot 504 de la categoría "Diesel", integradas por **Horacio Maglione y Héctor Prado, y Norberto Castañón con Ramón Caminos** han presentado un reclamo formal ante el Club organizador por entender que deben ser incluidos en la clasificación final.

Según los pilotos afectados, ellos llegaron a Santa Cruz de la Sierra luego de sortear en el camino obstáculos de orden extradeportivos que los obligaron a demorarse. En tales casos lo más lógico debía haber sido una neutralización ya que no entra dentro de las leyes de la carrera, por ejemplo, tener que aguardar que un camión fuera sacado de un lugar donde sólo pasa un vehículo por vez. Si el inconveniente fuera ocasionado por un auto en carrera se podía aceptar, pero por un extraño a la competencia, no.

Dicen además, que en la hoja de ruta figura un tramo de ruta de 800 metros, cuando en realidad es de 180 kilómetros, por lo tanto imposible de cumplir en los plazos estipulados. (¡?!?)

Terminan manifestando que llegaron al parque cerrado en Santa Cruz con el tiempo suficiente para ser clasificados, si los parciales hubieran estado de acuerdo al kilometraje real y estiman que de acuerdo a la letra del reglamento la competencia debía ser dada por anulada en el paso por Camiri, último control habilitado normalmente.

El reclamo tiene la intención de hacer revocar la clasificación solamente, ya que no aspiran a recibir premios en efectivo, por estar apartados de ese beneficio por correr con autos de motor diesel.

Horacio Maglione, que lleva la voz cantante del caso, aseguró que el reclamo ante la CDA es el primer paso; si no logran satisfacciones acordes, pueden encarar una explicación a través del máximo organismo mundial en la materia: la Subcomisión de Rally de la FISA, con sede en París.

¿STEWART AL TC? - NO

Una versión conmovió la semana pasada a los ámbitos automovilísticos locales; se decía que el mismísimo Jackie Stewart estaría disputando una carrera de Turismo Carretera en la República Argentina.

Si bien la especie no era muy digerible, encaramos la investigación del caso. Alguien interpretó mal una charla que estaban llevando a cabo los dirigentes de la ACTC con un grupo de periodistas involucrados en la organización, por encargo de una revista deportiva local ("El Gráfico"), de una competencia que se denominará "**Las Glorias del TC**" y que tendrá por escenario el Autódromo Municipal. En esa competencia, que tendría fecha de realización para el mes de noviembre, participarían los campeones de todas las épocas de la categoría. Alguien que solamente escuchó la mitad del diálogo pensó que serían los campeones mundiales y

le agregó por su cuenta el nombre de Stewart.

Lo que sí es cierto es que puede haber una carrera donde corran **Oscar Gálvez, Juan Manuel Fangio, Rodolfo de Alzaga, Eduardo Copello, Juan Manuel Bordeu, Ernesto Petrini, Daniel Musso, Marcos Ciani, Domingo Marimón y Carlos Pairetti.**

SATANAS Y EL DIABLO

Un equipo se integrará en el futuro con la intervención de los corredores **Gabriel Raies y Juan Carlos Larroca**, ambos cordobeses y militantes en la clase "C" del Turismo Nacional.

Raies, que todavía no ha tenido suerte en la clase mayor, incorpora como segundo piloto a Larroca y ambos encargarán al "Nene" Nuccillo la preparación de sendas Cupé Fiat 125.

Los autos estarán en condiciones de correr para la segunda carrera del mes de setiembre. Por lo tanto todos los proyectos tienden hacia la intervención en el Gran Premio y en la temporada venidera, ya que poco podrán hacer en el campeonato del corriente año.

EN LA PAMPA ANDAN CON VUELTAS

Una aspiración varias veces postergada de las autoridades provinciales de La Pampa tiene fecha cierta de cristalización. El día **21 de octubre de 1979** se disputará la clásica "**Vuelta de La Pampa**", competencia tradicional de Turismo Carretera.

De acuerdo a las últimas medidas adoptadas en la provincia de Buenos Aires, que permiten realizar carreras en ruta, los dirigentes pampeanos se dedicaron inmediatamente a diagramar su carrera, obteniendo el permiso de las autoridades provinciales. De acuerdo con la ACTC se fijó para el mes de octubre la concreción sobre un circuito totalmente asfaltado de **140 kilómetros** que deberá ser recorrido en tres oportunidades.

PRE-PREPARA

Ricardo Pré tomó a su cargo la preparación del nuevo auto de Turismo Nacional clase "B" que conducirá **Alberto Baldinelli.**

Luego de un paréntesis de casi dos años el corredor intentará una nueva etapa en su carrera deportiva. Los inconvenientes que tuviera con el auto que utilizó en las primeras carreras de la temporada anterior, aconsejaron al volante nombrado cambiar el auto por uno totalmente nuevo.

DE LOS TRES UNO

Rodolfo de Alzaga, Pablo Facchini y Eduardo Copello comparten la dirección de una sociedad que se dedica a la venta de automóviles importados. Dicen sus amigos, que son tantas las charlas que realizan entre ellos contando sus anécdotas automovilísticas, que habrían pensado en volver a las pistas o rutas.

Los socios habrían llegado al convencimiento que no sería perjudicial para la marcha del negocio, que uno de los tres corriera alguna carrerita. Determinar quién sería el representante llevó no pocas horas de discusión, donde se determinó que **Eduardo Copello** debía ser el elegido.

El posible retorno de "El Maestro" ganó rápidamente la calle y consultado el propio Eduardo Copello no desmintió la noticia, limitándose a manifestar: "**El más joven debía asumir la responsabilidad y yo acepté con mucho gusto. No sé si será muy pronto pero te puedo asegurar que estaré en alguna carrera de TC muy pronto, conduciendo un auto distinto a cuantos manejé hasta el presente.**"

Ya en varias oportunidades se anunció el regreso de Copello a las carreras, en otras tantas no se concretó, pero ahora parece decidido a cumplir. Antes tenía una vinculación con la empresa Renault que le impedía co-

CALENDARIO

Actividad prevista para el domingo 19 de agosto

COMPETENCIAS NACIONALES

●**TURISMO CARRETERA:** Se inaugurará el circuito semi-permanente ubicado en las inmediaciones de la ciudad bonaerense de **Coronel Pringles**, con la disputa de la cuarta competencia de TC bajo la fiscalización de la A.C.T.C.

●**MECANICA ARGENTINA FORMULA CUATRO:** En el **Autódromo Municipal** se realizará un festival en adhesión al Día del Niño, integrando el programa de la disputa de una competencia de F-4 sobre el circuito N° 8 del escenario metropolitano.

●**TURISMO NACIONAL:** Con la organización del **Automóvil Club Balcarce** se concretarán en el autódromo Juan Manuel Fangio sendas carreras para las clases B y C del Turismo Nacional, en la ciudad de Balcarce.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

●**FORMULA DOS EUROPEA:** En el circuito de **Donington**, Inglaterra, se disputará la última carrera del Campeonato de este año. Sólo hay tres pilotos que pueden acceder al título: **Brian Henton, Eddie Cheever y Marc Surer.**

rrer con otro auto que no fuera un Torino. Como la marca no se interesa en el TC, Eduardo no tenía muchas chances, pero ahora las cosas han cambiado y Copello está relacionado con otra marca que no es competitiva con las que normalmente disputan pruebas de Turismo Carretera.

MOURAS Y DODGE

Durante dos competencias **Roberto Mouras** fue invitado por Roque Giuliano para correr su máquina de Turismo Carretera. El volante de Carlos Casares, antiguo y exitoso defensor de Chevrolet, aceptó y participó en la carrera de Nueve de Julio, estando ausente en Buenos Aires.

Ahora Roberto decidió encarar definitivamente su retorno a las carreras y para tal fin tomó a su cargo la atención del auto de Giuliano, quien se lo cedió definitivamente.

TEMPORADA DE F-3 BY ECCLESTONE

El señor **Roberto Rezzio**, quien se desempeña como apoderado en los asuntos comerciales de Bernie Ecclestone en nuestro país,

anunció que en la semana en curso se dará a conocer el organigrama de una serie de carreras con la participación de corredores europeos, de la categoría Fórmula Tres.

Las gestiones cuentan con el visto bueno del Automóvil Club Argentino, y Bernie Ecclestone es el contacto con los corredores europeos. Figuran en la lista nombres de volantes ingleses, alemanes, franceses y brasileños.

Según manifestó el señor Rezzio, habrá además ocho plazas para volantes locales y serán escenarios de las posibles carreras los autódromos de **Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, Chaco y Balcarce.** Fines de noviembre sería la fecha elegida.

TEMPORADA F-3 BY CAM

En un comunicado emitido por el CAM, éste anuncia la constitución del Comité Organizador de la Temporada Rioplatense de F-3. Se detalla que el mencionado comité está integrado por representantes del **Auto Club Balcarce, Bahía Blanca Automóvil Club, Club de Autos y Motos, Automóvil Club Uruguayo y Autódromo Ge-**

AVISOS CORSIFICADOS

FORMULA 4: Chasis Tubular. Equipado. Listo para largar. Paseo Colón 1566. Cap.

VENDO FORMULA 5 de Punta. Tel. 749-4422.

F. 5: Listo para largar y Trailer. Permuto o vendo. Fernández Blanco 2055. Tel. 51-3594

EMBRAGUES NOGOYA

Standard y competición todas las categorías. Bombas de agua reacondicionadas. Nogoyá 6187/89. Tel.: 642-0773. Envíos al interior.

VENDO WEBER 48-48 verticales nuevos. Chasis Crespi F. 2. Tucumán 1808. LANUS ESTE

KARTING REPUESTOS: Importados para todas las marcas: DAP - PARRILLA - KOMET - BM - GAE - RF, etc. **CUBIERTAS:** Bridgestone - Japonesas "Nuevo Compuesto" Accesorios varios importados. Llamar o escribir a Coco Ohanessian. Rivadavia 12994 RAMOS MEJIA. Bs. As. Tel. 653-5584. Envíos al interior

KARTING: Listo para largar. Categorías Junior o Internacional, motor GAE "nuevo". Llamar o escribir a Gustavo Ohanessian. Rivadavia 12994 RAMOS MEJIA, Bs. As. Tel. 653-5584.

BANCO PRUEBAS BERETTA: Ital. ven-per. San Pedro 1333. SAENZ PEÑA. Pcia. Bs. As.

AUTOMODELISTA: CUMPLIENDO QUINCE AÑOS DE ACTIVIDAD DEPORTIVA ININTERRUMPIDA TE ESPERO EN LA INTERNACIONALMENTE FAMOSA PISTA DEL "ATENEO JUVENTUS". (DESDE LAS 18,45). AV. MAIPU 3342. OLIVOS. HORACIO MILOU

JOSEPH SRL: Necesita un mecánico para mantenimiento de Autos de Carrera con experiencia. Presentarse en: Schapapetra 1467. TIGRE



DAPORTA "COMPETICION" Amortiguación de todo tipo T.C. T.N. T.C. del Oeste. Fórmula 1 - Fórmula 2. - TEL. 744-6939

BANCO DE PRUEBAS para hasta 1000 caballos y hasta 12.000 RPM. "G. Durán". Lavalle 1206, 1º A. Tel. 35-2133. Bs. As.

APRENDA FABRICACION DE BATERIAS UNICO CURSO COMPLETO dictado por profesionales en la materia y EDUCACION DE ADULTOS. Fabricación, recuperación, service, diagnóstico (incluye dinam. alternad. y regulad.) Para automotores, campo e industria. Cursos personales y "POR CORRESPONDENCIA CON DIAPOSITIVAS. Informes "REF. P" CASILLA C. 131; Suc. 25 (1425) BS. AS. ARGENTINA Informes personales: Chile 2286 de 17 a 21 hs.

ENCENDIDO ELECTRONICO: Da más velocidad, pique, rendimiento CON MENOS NAFTA. Garantía total por dos años. Fabrica e Instala **TECHNETIUM**. Carabobo 1361 Tel.632-2042.

SCALEXTRIC Pista Gigante de OLIVOS. Av. Maipú 3342 (18,45 hs). Te espero **HORACIO BERNIE MILOU**.

AMORTIGUACION
HORACIO

Cambie ahora los amortiguadores de su Fiat 128 Dodge 1500 y Peugeot. Miller 3464 Tel.52-9443 Pídale en casas de rep. Fiat.

CYCLE WORLD PROTECTORES DE MOTOS para: HONDA: CBX - CB 750/900 - GOLD WIND - KAWASAKI: 1000 (ST-MKII) 650 (SR-Custom) 400 - SUZUKI: 1000 - 750 - 550. YAMAHA: 1100 - ESCAPES 4 a 1: para todas las marcas. Av. del Libertador 8404. Tel. 701-5419.



JORGE OMAR DEL RIO S.R.L. Escuela de Pilotos

Cursos prácticos sobre monoplasas TULIA 16. Además, lo invitamos a participar en nuestro **SENSACIONAL CONCURSO DE PILOTOS 79**. El ganador obtendrá el **PREMIO CIGARRILLOS 43/70** consistente en viajar a Inglaterra a participar en competencia de Fórmula Ford. **Informes:** Por correspondencia Virrey Avilés (3073) (1426) personalmente en el Autódromo de Bs. As. Lunes de 10 a 15 hs. y jueves de 8 a 12 hs.

VISORES PARA CASCOS: cristal, humo y ambar. Cualquier marca y modelo, nacional e importado. "GURRUMIN" LOS DESARROLLA. JUAN B. JUSTO 4300. Cap.

Por tu dedo pulgar pueden pasar los fabulosos Ligier, las Rojas Ferraris de don Enzo, el carrereado Lotus de Loie. Toda la magia del automodelismo, pulsadores, motores, ruedas Leone Carrocerías 1/24 en: **MINIRACER**. Obligado 3823. Tel. 70-6050. Atendemos interior y exterior.

Las marcas mas famosas del mundo recalcan en **ANEXO J:** Bell, Simpson, Nava, Uvex, Climax, CEBE, Carrera, Swans, Climax, Stadium, Rayo, Vértigo, Yamaha, Agip, Bel Ray, Kadet, Rocky, Prismatic, Fast, Marco, Fiamm, Prette, Automundo, Tamiya. **JUAN B. JUSTO 4300**

CARCAR Julio Besada 6928 (1682)

MARTIN CORONADO



neral San Martín de Las Flores. La presidencia de dicha comisión la ejerce el señor Víctor Bonano, y el contacto con los pilotos europeos está a cargo de Nestor Biglieri. En ese comunicado el comité estableció las fechas propicias para realizar la temporada, que son las siguientes: **14 de octubre, Buenos Aires; 21 de octubre, Balcarce; 4 de noviembre, Las Flores; 11 de noviembre, Bahía Blanca y 25 de noviembre en Punta del Este.** Para estas carreras el señor Biglieri ya confirmó la participación de los pilotos **Michel Alboretto** (Euro Racing,

March 793); **Mauro Baldi** (Ferdinando Racing, March 793); **Beppe Gabbiani** (Trivelato Racing, March 793); **Teo Fabi** (Valdelina Racing, March 793); **Piero Necchi** (Astra Racing, Martini '79); **Roberto Campominosi** (Brabilla Racing, March 793); **Alberto Colombo y Piercarlo Ghinzani** (San Remo Racing, March 793) y **Guido Pardini** (Emiliani Racing, Dallara '79). Finalmente concluye el comunicado anunciando que ya se solicitó al ACA la inspección de todos los circuitos donde se realizaría la mencionada temporada.

Corsa hace diez años

●En este número comenzaron la nota de nuestro enviado especial a las **84 Horas de Nüburgring**. El "Colorado" Figueras, el afortunado viajero de entonces, nos entregaba un detallado relato de las primeras actividades de la **Misión Argentina** en el famoso circuito alemán. Los pilotos contaban sus impresiones y Carmelo Galbato su poca agradable experiencia inicial en el despiste que lo llevó a él y su R-16 a "integrarse al paisaje del Nüburgring". La amplia cobertura, graficada con varias fotos abarcaba siete páginas.

●"Broche de oro" era el título de la nota sobre la carrera de **Sport Prototipos** disputada en Austria. Allí los Porsche agregaron una nueva victoria, que le sirvió a la casa alemana para obtener el **Trofeo Mundial de Marcas**. Jo Siffert y Kurt Ahrens sobre el monstruoso 917 fueron quienes lograron el éxito.

●Una medida de CADAD que reducía la velocidad de los TC para permitirles correr en ruta era motivo de un completo análisis. **¿Habrá ahora mayor seguridad?** Esta era una pregunta que tratábamos de contestar en esta nota que sugestivamente titulábamos: "Correr con menos velocidad".

Parabrisas 173

CORSA



●En la página 25 comenzaba un amplio reportaje a **Carlos Marincovich** En el mismo el hombre de Arceifes se refería a su buen momento en el automovilismo deportivo, sin olvidarse de las difíciles situaciones vividas en sus comienzos.

●"Baufer - Dodge, el máximo exponente". Una nota sobre el SP que conducía Andrea Vianini acompañado por una lámina color para los coleccionistas.

●En la página 54 titulábamos "Chrysler tiene cuña..." Y luego aclarábamos que se debía al Sport Prototipo construido por **Juan Carlos Fisanotti**, cuya carrocería en forma de cuña representaba una nueva tónica en los conceptos aerodinámicos de la categoría.



Complete con "Aire y Sol" su equipo de caza y pesca.

DIRECTORIO DE ARMAS CALIBRE 22

Conozca las últimas novedades,
nacionales e importadas.
Características técnicas y precios.

Además:

- Balance de la temporada de caza menor.
90 días de aciertos y errores.

LUCHA SIN CUARTEL ENTRE EL DORADO Y UD.



Lo que nunca se dijo
de este coloso del río,
en una nota de antología.

EL SALMÓN DE MAR: LA GRAN AVENTURA DE PESCARLO

Reportaje a los protagonistas de una
hazaña inolvidable.

ANZUELOS PARA PECES DE TODOS LOS TAMAÑOS

Le damos las claves para una pesca
exitosa.

CANARIOS: UN INFORME QUE DA LA NOTA

Alimentación, cuidados, rarezas,
enfermedades y adiestramiento.

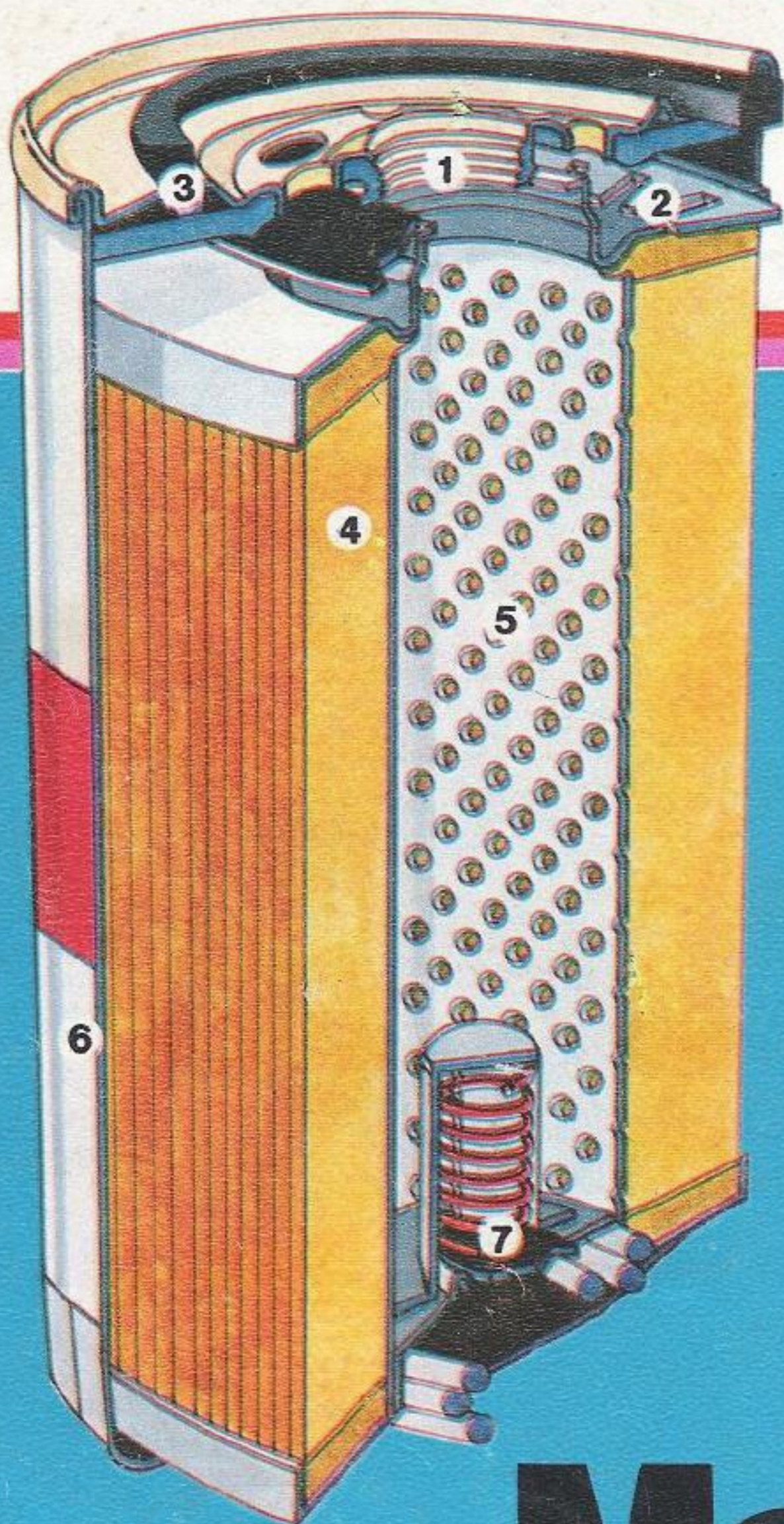
SUPLEMENTO
GEOGRÁFICO
DE NORTE
A SUR.

La aventura
comienza en

aire y sol

La revista de la
recreación
y el turismo.

SEPA POR QUE USTED DEBE ELEGIR FILTROS DE ACEITE MOTORCRAFT.



1 Brida estampada en una sola pieza que asegura un sellado perfecto.

2 Válvula que mantiene constante el flujo del aceite.

3 El material de la junta y su alojamiento perfecto posibilitan una hermeticidad total.

4 La óptima calidad del papel y su mayor superficie aseguran mejor eficiencia del filtrado y mayor vida útil del filtro.

5 Mayor cantidad de orificios de menor diámetro, que imposibilitan el pasaje de elementos extraños al motor.

6 Carcaza más minimizan por su mayor espesor.

7 Válvula de alivio que garantiza indefectiblemente el pasaje del aceite.

Por eso, cuando necesite reemplazar su filtro de aceite elija Motorcraft.

Motorcraft

Repuestos de calidad, con garantía Ford,
para todas las marcas de vehículos.

Precio sugerido al público al 25/6/79 incluyendo impuestos, desde \$ 9.304.-