

arabrisas

GRAN PREMIO DE HOLANDA
WILLIAMS-JONES: EL CONJUNTO DE MODA
SHECKTER AFIANZADO EN EL CAMPEONATO

RS **SA**

TEXACO **TEXACO** **TEXACO** **TEXACO**

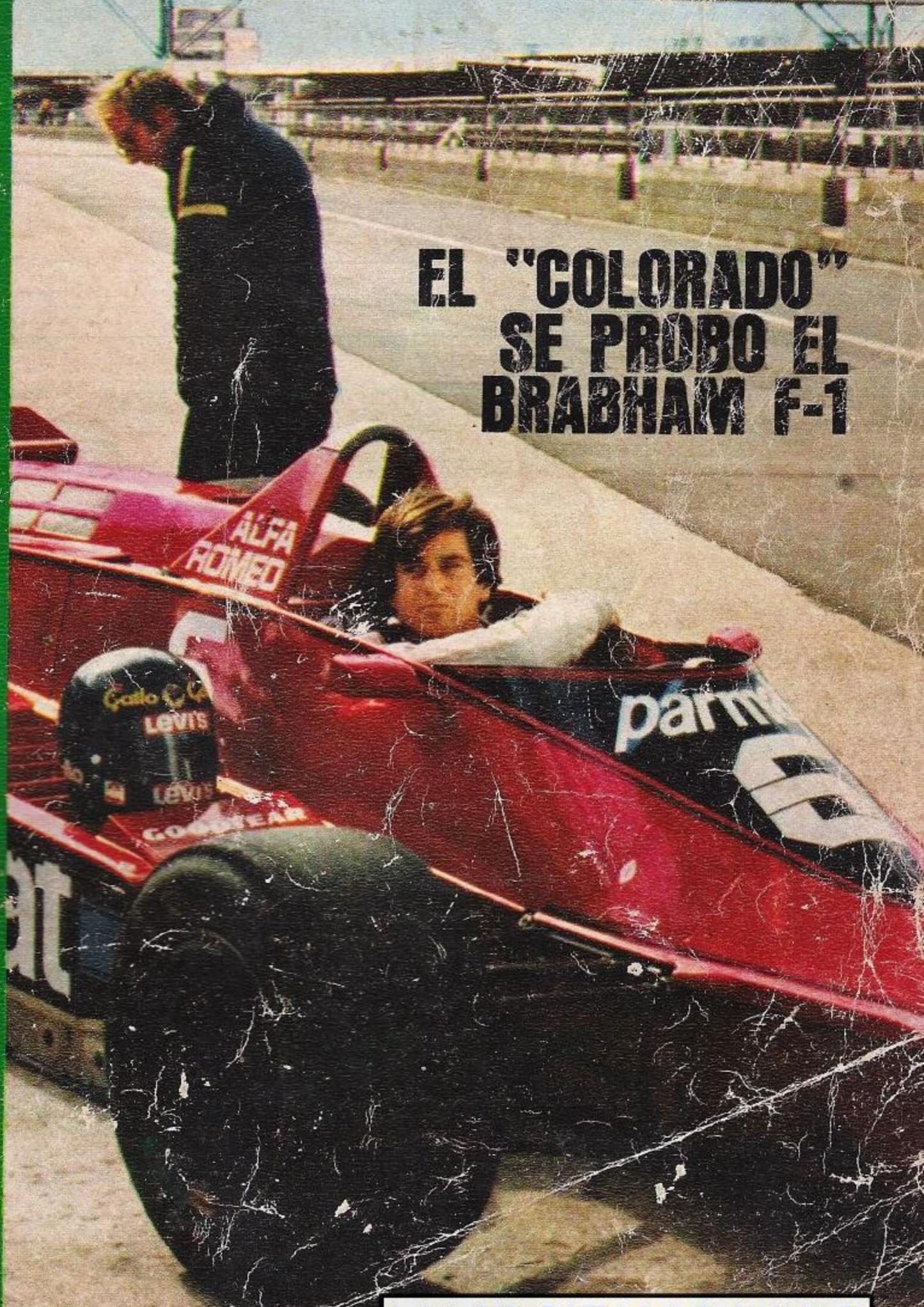
HABLA
MARC SURER,
CAMPEON
EUROPEO DE F-2

EL NUEVO
BRABHAM BT-49
CON MOTOR
COSWORTH

LUNES 27:
CON ZUNINO EN
BRANDS HATCH

A DIEZ AÑOS DE
LAS 84 HORAS
DE NÜRBURGRING

EL "COLORADO"
SE PROBO EL
BRABHAM F-1



691 - del 29 de agosto al 4 de septiembre de 1979

Argentina: \$ 2.200 - Estados Unidos: u\$s 1,80
(por avión) - Paraguay: Gs. 120 - Uruguay: NS

LAS REVISTAS DE MAURO

*“Lo que importa
es la calidad.
No los comentarios.”*



*Lo que importa
es el whisky.*

OLD
Smuggler

*Old Smuggler, Industria Argentina
Precio Indic. en Cap. Fed. y G.B.A.
Al 20/8/79 \$ 15.000.-*

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Hiram Walker S.A. agradece a la Sra. Nélida Lobato y al Sr. Víctor Laplace por su participación en este mensaje.

Nº 691

Año 1979

Bs. Aires del 29 de agosto
al 4 de setiembre
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 de 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 Martí.

CORRECCION

Jefe: Luis Canossa

SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario E. Ceretti

EDITORIAL ABRIL S. A.

Administración: Alem 896 - 5º Piso

Bs. Aires - Rep. Argentina

TE 32-6010/29

Cables: Edabril - Baires

Telex: 2-1444

AREA CIRCULACION

Gerente

Osvaldo Andrés

PROMOCION PUBLICITARIA

Editorial CREA S. A.

Av. Alem 896 - 6º Piso - Bs. Aires

TE 32-6010/29

Gerente:

Vincenzo Donato

Directores:

Gerardo Cerolini

Fernando Costanzo

Adolfo Nerpiti

Rodoifo Sabatini

Jefe de Tráfico:

Rodolfo Eusebio

Talleres Gráficos Abril

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

Gerente: Juan M. Mendes Borralho

ZUNINO-BRABHAM: PRIMER CONTACTO

Primera máxima de Bernie Ecclestone: no perder dinero. Segunda máxima: no perder tiempo. Y ni siquiera terminaba de oficializarse el anuncio de la partida de Niki Lauda, como el fin del contrato entre Brabham y Alfa Romeo, cuando ya el equipo de Ecclestone estaba preparando toda su estrategia para 1980 con fulmínea rapidez.

La mejor demostración fue la jornada de pruebas de la semana pasada en Silverstone donde al mismo tiempo aparecieron en escena el posible nuevo piloto de Brabham para el año que viene —Ricardo Zunino— y, mayor sorpresa aún, el nuevo chasis con motor Cosworth que Gordon Murray había venido desarrollando en el mayor de los secretos.

Zunino en el BT 48-Alfa Romeo

El domingo por la tarde, Bernie Ecclestone le confirmó al sanjuanino lo que éste aguardaba pacientemente: "El martes probás el BT 48 en Silverstone junto con Nelson. Se va a experimentar una nueva caja y una vez que Nelson termine los ajustes previos te pasará el volante". Ni una palabra más. No se le pedía que Zunino saliera a buscar tiempos ni que anduviera con especial cuidado. Simplemente una prueba, pero una de esas pruebas que son decisivas para la carrera de un piloto ya que es a partir de allí donde el nuevo equipo se forja la primera impresión sobre el candidato. La responsabilidad es entonces muy grande: no hay que cometer un grueso error pero también hay que demostrar que uno sabe cómo moverse con la herramienta que le ponen entre las manos. En una palabra: no era para salir a bajar el record de Alan Jones pero había que estar dispuesto a andar fuerte y bien.

El martes a la mañana, Zunino ya estaba preparado en los boxes del circuito esperando junto a Nelson Piquet el momento de la prueba, que para el brasileño era simplemente un día de rutina pero que para el argentino tenía toda la importancia de su primer contacto con el Brabham de Fórmula Uno.

Pero, lamentablemente, toda la expectativa del tranquilo Zunino quedaría postergada para la semana próxima (o sea esta misma semana si hablamos en términos de la revista que usted está leyendo) ya que el ensayo de la nueva caja de velocidades se reveló mucho más complicado que lo previsto. Se trataba de una caja enteramente nueva, fabricada por el constructor norteamericano Weismann —habitual proveedor de cajas para autos de Indy— para ser



Mientras aprontan el Brabham, Zunino y Piquet charlan con Brian Henton, quien, de civil, asistió a las pruebas. Los dos primeros se afirman como la dupla Brabham para el '80.

probada especialmente en el Brabham-Alfa Romeo con fines nada más que experimentales por ahora. El propio Weismann estaba presente en Silverstone dialogando con Murray, Piquet y Zunino y confiando en un aparte con CORSA que "se trata nada más que de una primera experiencia para ver qué se puede hacer en Fórmula Uno".

En una de esas oportunidades incluso, el Brabham número 6 quedó detenido en pleno circuito sin que el piloto pudiera colocar ningún cambio ya que el sistema de varillaje había quedado completamente bloqueado.

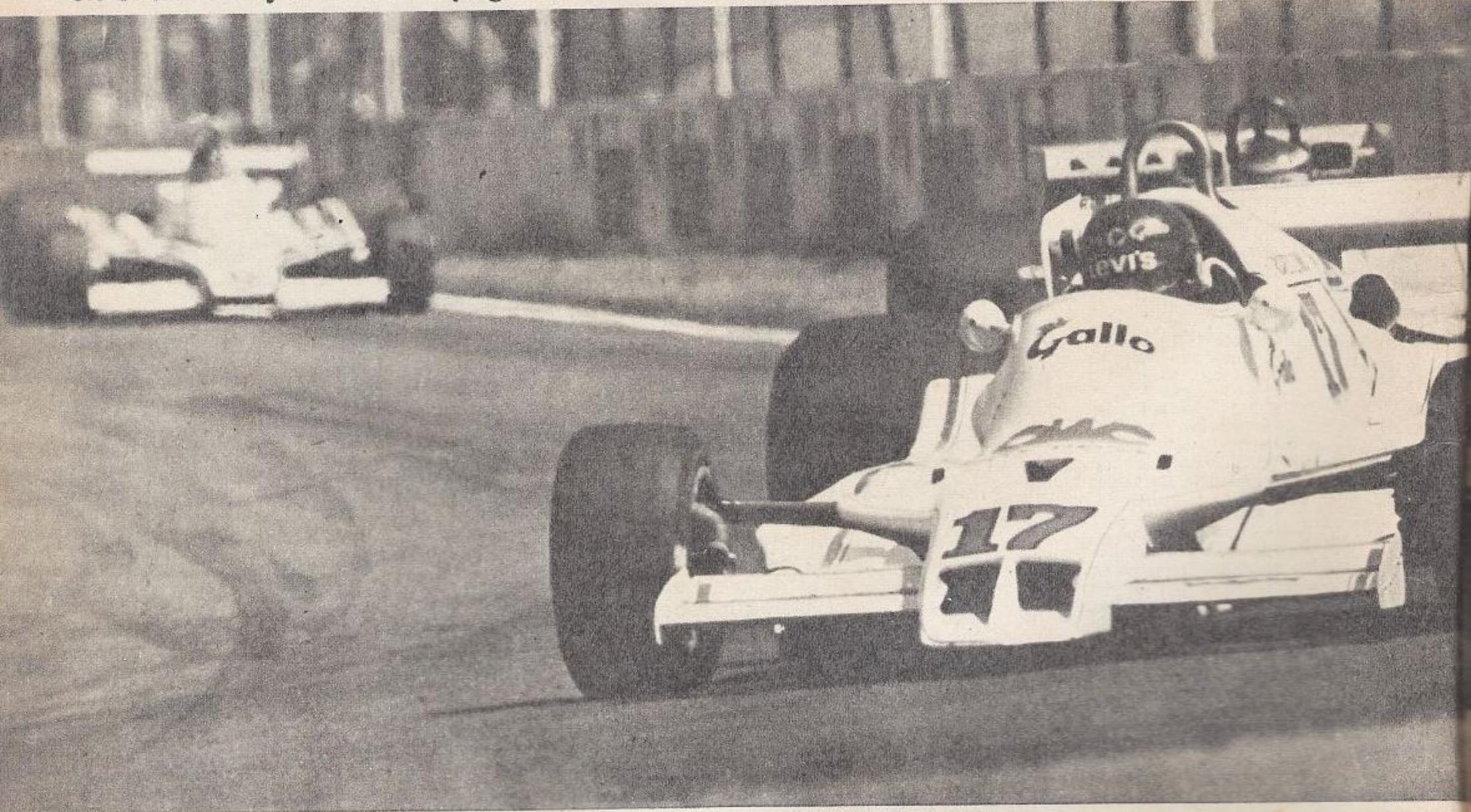
Durante todo el día los mecánicos trataron de reparar el inconveniente pero si bien el coche pudo volver a rodar no estaba en condiciones normales como para realizar una prueba razonable y así Zunino debió conformarse con los primeros ajustes al asiento y la pedalera pero sin poder salir a la pista como lo esperaba con comprensible ansiedad.

GERMAN SOPEÑA
(Desde Londres)

Después del frustrado triunfo de Mallory Park, esta vez...

ZUNINO SIN OB.

En gran trabajo y tras una brillante largada, el argentino Ricardo Zunino se impuso en el circuito británico de Brands Hatch por mínimas diferencias con respecto a Guy Edwards (2°) y David Kennedy (3°). La satisfacción del sanjuanino. Toda la información de la prueba corrida en el día de ayer en éstas páginas.



“Claro que estoy contento, pero no sólo por haber ganado, sino porque estos resultados que estoy obteniendo demuestran que cuando me volqué a la Fórmula Aurora no estaba equivocado”. Y mucha razón tenía sin dudas Ricardo Zunino cuando nos decía esto minutos después de haber logrado su primera victoria en Europa el lunes último. Es que este asunto del automovilismo internacional se parece cada vez más a un negocio y como tal, todo el secreto está en saber invertir bien en función de futuro. Si la categoría que eligió para continuar su campaña es trascendente o no, es un tema para analizar largamente. Lo cierto es que la Fórmula Dos ya no le daba nada a Zunino y ante la posibilidad de elegir, optó por poner todo lo suyo en la Fórmula Aurora, donde más allá de conseguir resultados importantes, lo realmente valioso era que le permitiría sentarse en un verdadero Fórmula Uno (como que su auto actual estuvo corriendo en dicha categoría hasta mediados

de este año) y tomar la exacta dimensión de sus posibilidades de adaptación al manejo de 500 HP plus de potencia, y todas las necesidades que requieren los monoplazas más estilizados del mundo. Volviendo al ejemplo del negocio, fue como sacar la plata de un banco y ponerla en otro que daba mayor interés.

Y lo acertado de su elección lo está dando esta serie de hecho que está protagonizando el sanjuanino. Ya antes de estas dos últimas carreras que lo vieron en el podio como el más rápido (a pesar de la penalización de Mallory Park que lo relegó al segundo puesto) Ricardo Zunino acariciaba la posibilidad cierta de integrar un equipo de Fórmula Uno para el año que viene. Ahora, con un pie en Brabham y sus dos últimos resultados en Fórmula Aurora, otro argentino está ya entre los pilotos más conocidos del momento a nivel internacional. Y eso es lo más importante. Cuando todas las bocinas de Brands Hatch sonaron el lunes saludando a Ricardo Zunino cuan-

do éste era paseado sobre un coche descubierto en una especie de vuelta de honor, fue ciertamente emocionante para todos los argentinos presentes en el circuito. Y muchos no podían menos que pensar que finalmente el suyo se convertía en el único triunfo de un argentino en Europa en este 1979.

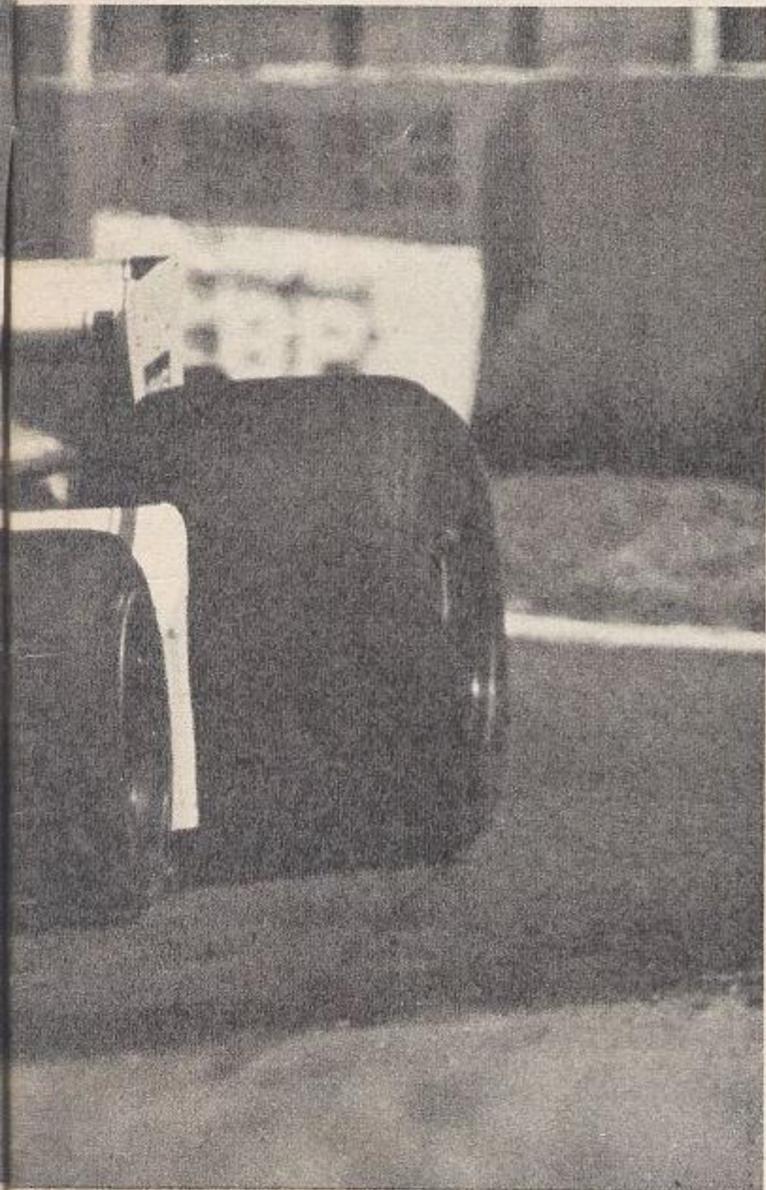
Por todo eso, esta victoria es realmente importante.

LA CARRERA

La carrera en sí no tuvo demasiadas alternativas de interés, aunque mantuvo la expectativa hasta el final debido a la escasa diferencia existente entre los tres primeros. En realidad, todo lo importante ocurrió entre la vuelta previa y la primera curva. En esa vuelta anticipada ya clásica en todas las carreras de monoplazas, Rupert Keegan, que había hecho la pole position el domingo, rompió el embrague y se quedó imprevistamente con el auto tirado en el medio de

RESECCIONES

por ALBERTO DEL PRIORE
(Enviado especial a
Brands Hatch, Inglaterra)



El Arrows del team Clowes al mando de Ricardo Zunino manejó la situación sin mayores problemas. Sobre el final tuvo una pérdida de rendimiento en su Cosworth pero le alcanzó para ganar. Impecable tarea.

EXCLUSIVO
LUNES 27 - DESDE BRANDS HATCH
FORMULA UNO AURORA

CAMPEONATO BRITANICO DE FORMULA UNO AURORA

POS.	PILOTO	PUNTOS	NACIONALIDAD
1º	DAVID KENNEDY	55	Irlanda
2º	Emilio de Villota	54	España
3º	Guy Edwards	40	Inglaterra
4º	Rupert Keegan	35	Inglaterra
5º	Bernard de Dryver	33	Bélgica
6º	Ricardo Zunino Desirée Wilson	25 25	Argentina Sudáfrica

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	17	Ricardo Zunino	Arrows A1B-Cosworth	54m34s27	40
2º	4	Guy Edwards	Fittipaldi F5A-Cosworth	54m35s37	40
3º	11	David Kennedy	Wolf WR5-Cosworth	54m36s79	40
4º	5	Bernard de Dryver	Fittipaldi F5A-Cosworth	55m02s62	40
5º	2	Neil Bettridge	Tyrrel 008-Cosworth	55m12s12	40
6º	22	Gordon Smiley	Surtees TS 20-Cosworth	55m25s62	40
7º	1	Desirée Wilson	Tyrrell 008-Cosworth	55m27s89	40
8º	33	Robin Smith	Surtees TS 19-Cosworth	55m30s38	39
9º	19	Brian Robinson	Chevron B42 Hart-F 2	55m48s17	38

Promedio del ganador: 184,938 km/h

Récord de vuelta: Guy Edwards, 1m20s22 a 188,719 km/h

la pista mientras el pelotón iba rumbo a la largada.

En ella, fue precisamente cuando Ricardo Zunino consolidó su victoria. Picando brillantemente por afuera, superó fácilmente a David Kennedy que estaba en su misma fila, y en plena curva uno emparejó la línea de Guy Edwards, que ante el problema de Keegan largó solo en la primera. Tanto Zunino como Edwards creen que sus autos se rozaron levemente con las gomas en pleno viraje. Pero lo único cierto es que en la clásica bajada de Brands Hatch posterior a esa curva, Zunino salió con unos diez metros de ventaja que ya nadie le podría descontar.

Es cierto que luego, a lo largo de toda la carrera, Zunino tampoco pudo desprenderse mucho de Edwards, que debió hacer toda la carrera con el Wolf de David Kennedy pegado a su cola. Este hecho hace suponer que si el argentino no hubiera salido primero de esa curva inicial difícilmente, hubiera podido supe-

rar a Edwards o Kennedy luego. Y así estuvieron toda la carrera. Adelante Zunino cortado entre tres y cuatro segundos. A sus espaldas, el Copersucar de Edwards y David Kennedy luchando rueda a rueda y más atrás Bernard de Dryver con el otro Copersucar del Team Mopar, Neil Bettridge con un Tyrrell 008, Emilio De Villota con el Lotus 78 con el que punteaba el campeonato, Giacomo Agostini con un Williams FW06 y Gordon Smiley con un Surtees TS20. Los abandonos de De Villota y Agostini permitieron a éste entrar en los puntos y nada más. Y como prueba de que esta Fórmula Aurora cumple su objetivo como base de formación de pilotos con intenciones de saltar a la verdadera Fórmula Uno, vale la pena decir que David Kennedy, que con su tercer puesto en Brands Hatch pasó a encabezar el campeonato con un punto sobre Emilio De Villota, es junto con Ricardo Zunino uno de los dos pilotos que actualmente están en esta categoría, con un pie en la F 1. El equipo

de Wolf sería su destino en 1980. Su experiencia de este año sobre el WR5 que viéramos en manos de Jody Scheckter durante 1978 sin duda será fundamental. Igual que Zunino, se lo ve aplomado en el manejo y dominando en forma absoluta el medio mecánico.

Cuando ya todo había terminado, Zunino mostraba una serena alegría. Más que felicidad, lo que denotaba su rostro era satisfacción. Porque en definitiva él sabía que ya era ganador. Hace unos días, en Mallory Park tuvo la confirmación. El lunes aquí en Brands Hatch no dejó dudas.

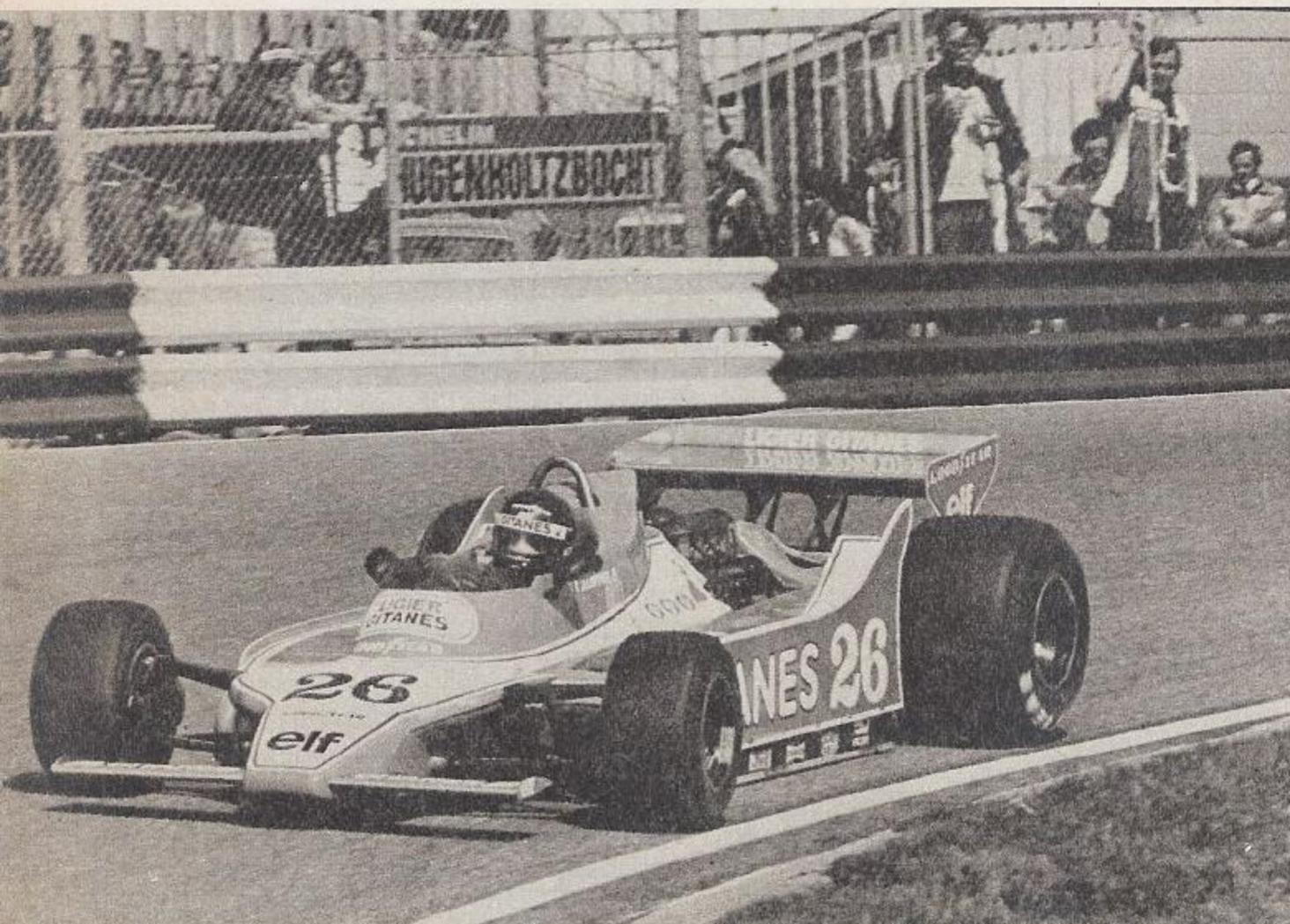
Ahora otras tres carreras de Fórmula Aurora lo esperan hasta fin de año para seguir acumulando experiencia mientras se defina su situación en Fórmula Uno. Sin duda, Ricardo Zunino sabrá aprovecharlas como aprovechó ésta. Después de todo esa era la parte fundamental de su inversión. Y el momento de la capitalización está cada vez más cerca y con mejores dividendos...

GRAN PREMIO DE HOLANDA

OTRO «INÚTIL» T

Tercera victoria consecutiva del australiano, que el nuevo sistema de puntuación convirtió en un esfuerzo inútil en lo referente al logro del Campeonato. De todas formas planteó el gran momento de la dupla, que en Zandvoort tuvo la seria oposición de Villeneuve y su Ferrari. Un error del canadiense, presionado por Jones, dejó el camino libre para otra cómoda victoria del Williams N° 27. Scheckter largó mal pero recuperó, terminando segundo, y ya acaricia el título. Los Lotus otra vez decepcionaron: Reutemann quedó afuera por un toque y Andretti abandonó.

Por: GERMAN SOPEÑA
Fotos: ANTONIO CAPRIA Y G.S.
(Enviados especiales a Zandvoort, Holanda)



—“¿Por qué no paraste en boxes ni bien te diste cuenta que algo andaba mal en la suspensión trasera?”

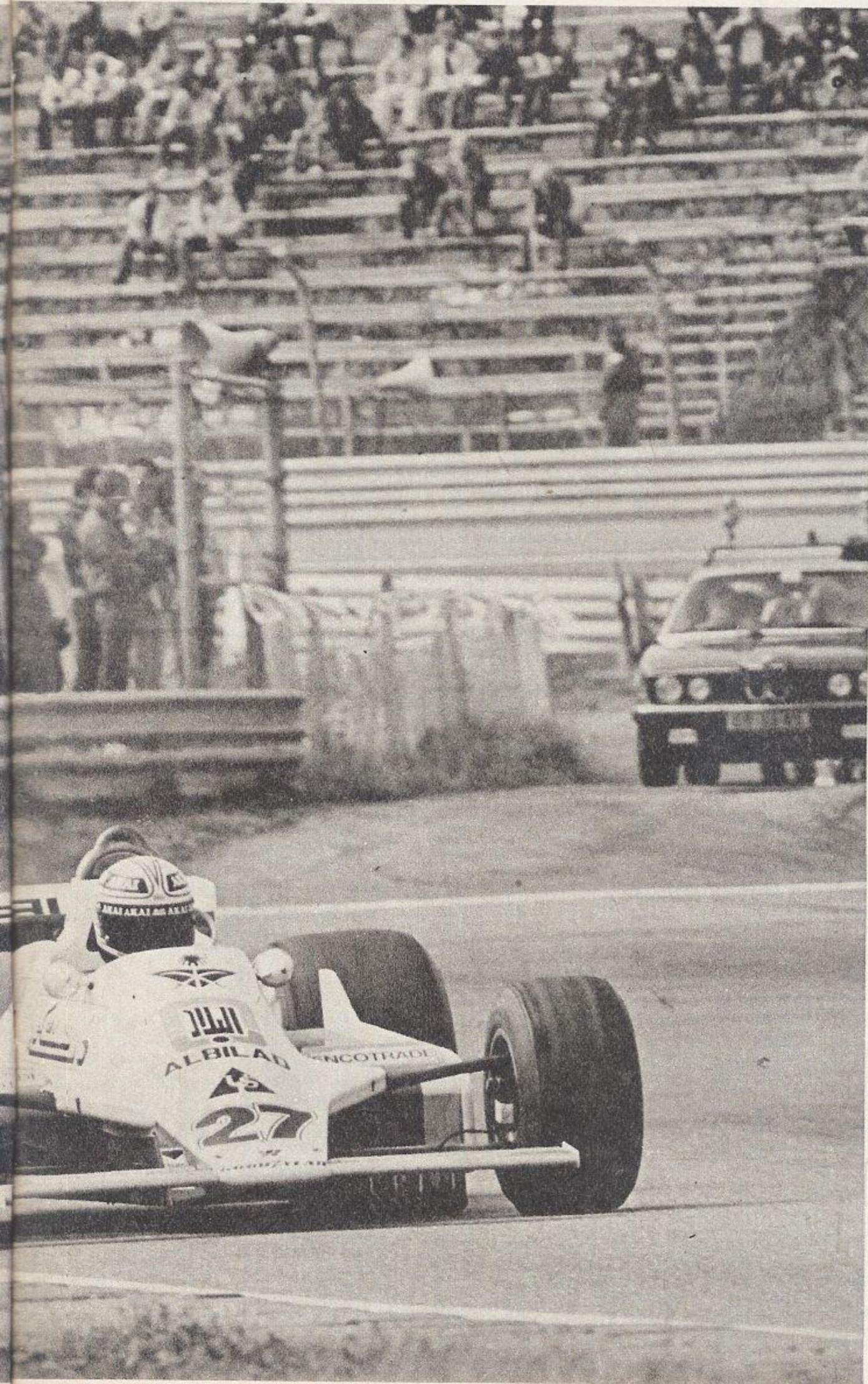
—“Sí, es verdad, me equivoqué. Pero no sabía que era una goma pinchada y como llevaba mucho resto sobre el tercero pensé que era ventaja suficiente para conservar el puesto.”

El que preguntaba no escondía su actitud de profesor retando al alumno y

acompañaba generosamente sus palabras con las manos. Obviamente se trataba de Mauro Forghieri.

El que respondía, mucho más apesadumbrado por su propio error que por el pasajero enojo de su director de equipo, era el propio Gilles Villeneuve, que en el lapso de pocos minutos había perdido la punta de la carrera y una batalla decisiva en la lucha por el campeonato que lo

TRIUNFO DE JONES



Haciendo gala una vez más de la firme integración lograda entre las virtudes de chasis y piloto, el binomio Jones-Williams se alzó con su tercera victoria consecutiva, "cruceando" y atacando oportunamente.

A la izquierda: en una carrera donde no abrigaba mayores aspiraciones, Laffite extrajo el mejor rendimiento del Ligier y, abandonos mediante, consiguió un importante tercer puesto.

Scheckter —afirmado en la punta del campeonato merced a su segundo lugar— y Laffite se encargan del champagne; Jones ya agitó una botella de agua mineral y prolonga el festejo con trofeo en mano y gorra presta al vuelo.



enfrenta al mismísimo Jody Scheckter, a su turno mucho más contento que el propio Alan Jones tras un GP de Holanda apasionante desde el principio al fin.

Dos semanas atrás, en Austria, Scheckter había sufrido una de esas "humillaciones" que se perdonan en cualquier equipo menos en Ferrari, y si en la cálida Italia se hablan maravillas del temperamento de Gilles Villeneuve



Erigido en único defensor de las alicaídas acciones de Brabham-Alfa, Nelson Piquet arribó en decorosa aunque lejana cuarta posición.

por su lucha con Arnoux en la última vuelta del GP de Francia, donde el canadiense recuperó el segundo puesto, de la misma manera, el tercer puesto perdido por Jody a manos de Laffite justamente en el último giro, es uno de esos pasos en falso que pueden ser funestos frente a la pesada crítica peninsular.

La revancha fue entonces doblemente sabrosa para el sudafricano, que llevó a cabo una carrera excepcional en las veinte primeras vueltas, cuando recuperó en forma impresionante desde atrás, y que al subir al segundo puesto por la salida de pista de Villeneuve por la rotura de un neumático, se aseguró quizá los puntos decisivos para apuntar a un campeonato que ahora vuelve a sonreírle cuando hace apenas dos semanas parecía haber girado en favor del canadiense.

WILLIAMS, RENAULT, FERRARI

El primer día de clasificación -viernes- Clay Regazzoni, por el momento con la pole position, sin disimular su satisfacción por su brillante performance como veterano a quien se da habitualmente como un hombre más lento que Alan Jones. Según parece, Clay Regazzoni había protestado por lo bajo después de Austria porque consideraba que sus motores no eran iguales a los que recibe Jones y su magnífico tiempo del viernes pareció confirmar la razón de sus quejas, cuando satisfecho por la potencia de su Cosworth clavaba el mejor tiempo hasta ese instante.

Pero al día siguiente era nuevamente el Renault turbo el que volvía a imponer la misma ley de las últimas carreras en cuanto a clasificación se refiere, y aunque la batalla del sábado a la tarde se acortó en parte por una de las esporádicas lluvias que caracterizaron al fin de

Prohibición del turbo: ¿un nuevo conflicto?

Una insólita e inesperada versión se conoció en el transcurso de la semana que pasó: que varios equipos de la FOCA (obviamente usuarios del motor Cosworth) estarían sumamente preocupados por el triunfo del motor Renault en Dijon y estarían dispuestos a sugerir una modificación reglamentaria para proponer una nueva equivalencia entre el motor aspirado y el motor turbocomprimido o bien simplemente prohibir en el futuro la presencia de un motor con turbocompresor en la Fórmula Uno. Por inaudito que parezca, la idea ganó estado público y de inmediato se produjo una reacción que es capaz de desencadenar un conflicto de gran envergadura en el seno de la Fórmula Uno ya que aquí no se opondría Ecclestone a la FISA sino directamente una parte de la FOCA contra un gran constructor como Renault, que, por su parte, jamás quiso pertenecer a la FOCA.

La fábrica francesa no se quedó quieta ante esas especulaciones y en pocas horas convocó a una reunión de fundamental importancia para el futuro de la Fórmula Uno. Se encontraron así Renault, Alfa Romeo y Ferrari (que si bien pertenece a la FOCA, parece ahora dar un paso hacia atrás) y entre las tres fábricas concertaron un frente común que se oponga a una tal pretensión de los miembros de la FOCA. Los tres representantes redactaron una comunicación común dirigida al presidente de la FISA en la cual las tres fábricas se manifiestan partidarias de la estabilidad del reglamento y piden a la FISA que manifieste su posición de apoyo a la estabilidad reglamentaria, fundamental para el serio desarrollo de la actividad de la Fórmula Uno.

En teoría, la FISA —que recibió esa comunicación el viernes previo al GP de Holanda— emitiría en la semana que viene algún comentario oficial tomando sin duda partido por los tres grandes, que se enfrentarían así a la FOCA, siempre capitaneada por Bernie Ecclestone.

Como al mismo tiempo se dice que Bernie Ecclestone habría comprado parte de Cosworth y que tiene más interés que nadie en seguir asegurando el dominio de la planta motriz inglesa, el eventual conflicto puede ser grave y de insospechadas derivaciones.

Pero intentar prohibir un motor porque acaba de ganar después de un largo periodo de desarrollo sería ciertamente una ofensa ética suficiente para desacreditar a todo el espíritu de la Fórmula Uno por una simple razón de interés de parte. Un pronóstico: es improbable que Ecclestone decida seguir adelante con la idea visto el eco provocado. En realidad, lo que debe haber procurado es lanzar un globo sonda para saber a qué atenerse.

semana, René Arnoux obtuvo desde temprano el impresionante tiempo con el cual arruinó todo lo que había podido bajar Alan Jones. Sandwich de dos Williams, entre los dos Renault, pero sin que nadie pudiera suponer que Alan Jones perdería esta vez la punta en la primera vuelta, sabiendo que los Renault no pueden todavía competir de la misma forma en el momento de largar.

El dato de mayor importancia provino esta vez del lado de Ferrari, cuyas renovadas ambiciones se hicieron bien evidentes en la prueba de tanques llenos del domingo a la mañana, cuando Gilles Villeneuve giraba más veloz que nadie con los mismos neumáticos con que largaría la carrera.

Superado el tradicional momento difícil de Ferrari, o sea los circuitos de Inglaterra, Alemania y Austria, se presumía que en Zandvoort el matrimonio T4-Michelin tenía que recuperar posiciones frente a los actuales dominadores de la fórmula uno, agregándose por lo tanto como alternativa de triunfo frente a los Williams y Renault.

Las Tres Primeras Líneas de Largada Estaban en efecto ocupadas por esos seis autos, y nadie podía imaginar razonablemente un vencedor que no fuera otro que alguno de esos seis pilotos. Por primera vez asimismo, de acuerdo con los resultados de las pruebas del domingo a la mañana, los Williams podrían

verse seriamente comprometidos por unas Ferrari que amenazaban con producir un rendimiento prácticamente similar al de los hasta hoy intocables Williams.

Hasta Zandvoort justamente. Porque desde que los autos de Frank Williams dominan olímpicamente la Fórmula Uno, —Holanda fue la cuarta victoria consecutiva, una cosa que no se producía desde las ya lejanas épocas de Jochen Rindt y el Lotus 72, donde una misma marca ganaba por última vez cuatro carreras en cadena— nadie había podido desafiarlos de igual a igual en la pista.

Un Villeneuve inspirado en la largada de Austria pudo ganar la punta por un rato, pero Alan Jones no tuvo mayor trabajo en recuperarla cuando lo consideró oportuno. Esta vez, en cambio, el canadiense no pudo repetir su maniobra magistral de Zeltweg (es cierto que largaba por afuera en Zandvoort), el australiano largó por su parte sin error y de todos modos al llegar a la carambolesca primera curva la batalla ya estaba planteada, con el Williams de Jones adelante y la Ferrari de Villeneuve casi pegada a su alerón. Durante esas primeras vueltas quedó definitivamente evidenciado que de nuevo las gomas radiales han reducido la ventaja del chasis Williams de las últimas carreras y Villeneuve no perdía el contacto con el Williams pese a los esfuerzos de Alan

Haga correr la Bosch...

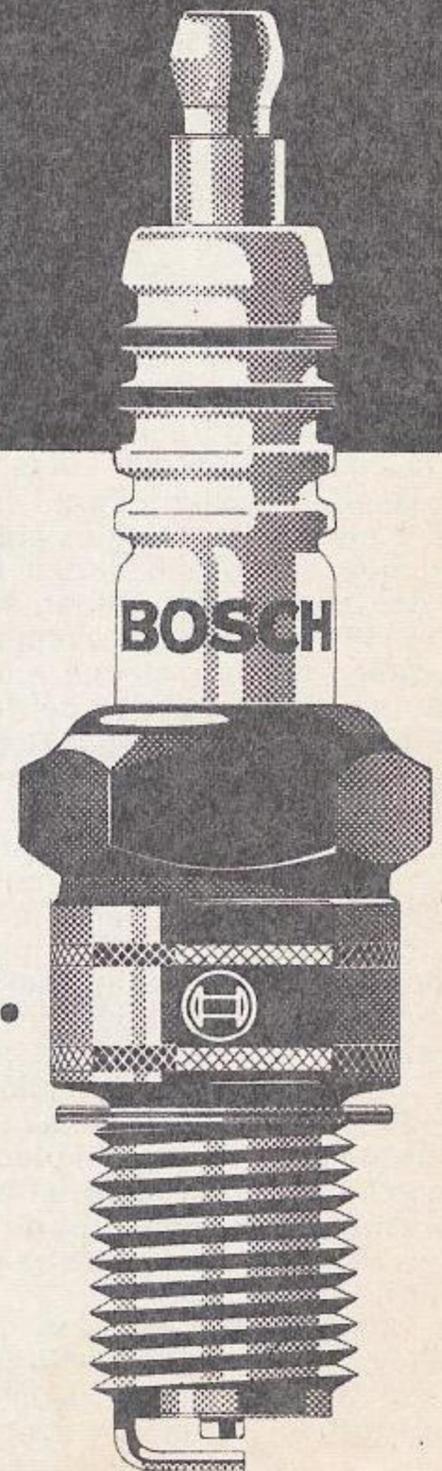
**Las bujías Bosch
tienen algo que las
demás no tienen.**

**Precisión
de Alemania.**

Precisión dada por las normas Bosch de Alemania.
Estrictas. Rígidas. 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



Jones. Colmo de las virtudes del neumático de las Ferrari: la espectacular frenada y desborde por afuera con el cual Villeneuve superó limpiamente la línea de Alan Jones, que seguramente no podría creer que Villeneuve pudiera pasarlo en una curva por afuera. Pero así fue y pese a ello el australiano no perdió la calma. Se mantuvo a una distancia que nunca fué más grande que cuatro segundos esperando acaso la oportunidad de volver al ataque sobre el final, ya que prácticamente los dos autos andaban lo mismo y era absurdo arriesgar innecesariamente por defender el primer puesto frente a uno de esos pilotos natos que no quieren ver más que el camino libre por delante.

El momento oportuno vendría más tarde en forma inexorable.

LA TEMIDA PRIMERA CURVA

De acuerdo a la estadística, cada cuatro o cinco carreras se produce invariablemente un incidente en la primera curva de la carrera como si los pilotos olvidaran los riesgos de los primeros metros una vez que han pasado varias carreras sin accidente alguno. Como no hubo piruetas ni toques extraños en Dijon, ni en Silverstone, ni en Hockenheim ni en Zeltweg, era más que probable que la aguda curva Tarzan se prestara a algún problema y así sucedió cuando la rueda delantera izquierda del Williams de Regazzoni se confundió violentamente con la trasera derecha de Arnoux provocando el abandono de los dos autos y un desparramo general del cual surgieron tres hombres de punta bien netos —Jones, Villeneuve y Jabouille, que no se habían visto involucrados en la carambola porque venían adelante o al costado de los dos autos causantes—, luego un solitario Pironi en cuarto lugar y más separados un abigarrado grupo que encabezaba Keke Rosberg seguido por Watson, Jarier, Laffite y Mass y más lejos todavía circulaba Jody Scheckter, que era el que más había sufrido las consecuencias del retardo y la obstrucción provocada por Regazzoni y Arnoux. Aparentemente más por culpa de Regazzoni que por Arnoux, pese a que cada piloto extrajo como siempre su versión. Según Regazzoni, Arnoux cerró su línea, a pesar que venía más lento, justo cuando Clay lo quería pasar por adentro, antes de la frenada para doblar en Tarzan. Según Arnoux, en cambio, Regazzoni frenó directamente contra su auto. Bien enojado, el habitualmente parco René Arnoux explicaba que **“sentí un violento golpe contra mi rueda trasera derecha, como si fuera un auto que venía a más de 20 kilómetros de diferencia con el mío justo cuando se empieza a frenar”**.

El impacto entre los dos autos fue indiscutiblemente fuerte porque Regazzoni perdió limpia toda la rueda delantera izquierda arrancada de cuajo, mientras que el Renault podía llegar hasta boxes con la suspensión trasera total-

DECLARACIONES DE ANDRETTI EN SNETTERTON

Como prueba elocuente de un arrepentimiento que, según parece, se manifestó luego de un serio lavado de cabeza, en Snetterton, **Mario Andretti** no escatimó palabras para retractarse una vez más respecto a las famosas declaraciones sobre Carlos Reutemann. Lo delicado del tema hizo que lo abordáramos con cierta cautela. Sin embargo, muy pronto nos dimos cuenta de que las previsiones estaban de más.

“Por supuesto que quiero hablar del tema —nos dijo de entrada— porque todo esto me ha perjudicado muchísimo y quiero dejarlo bien aclarado. No quiero entrar en polémica, porque es algo que no me gusta. Pero lo que han puesto en boca mía por ahí es realmente vergonzoso. Porque a nadie se le puede ocurrir que un piloto pueda decir semejantes cosas de su compañero de equipo. Lo que me han hecho es realmente lamentable. Especialmente ese periodista argentino que indudablemente buscó el sensacionalismo falseando la verdad. En Austria lo encontré y cuando lo recriminé, me mostró la libreta con los apuntes textuales de mis declaraciones. ‘Entonces, lo que has anotado allí son sólo mentiras’, le dije”.

—¿No hay problemas entre Carlos y vos?

“De ninguna manera. Lo que sucede es que tenemos dos personalidades muy diferentes. El es una persona cerrada y yo soy muy abierto. Pero eso no puede ser motivo de problemas entre nosotros”.

—¿Entonces podría darse que siguieran corriendo juntos el año que viene?

“No veo por qué no. Llegado el caso, como ahora, él hará su carrera y yo la mía”.

—Cambiando de tema, ¿pensás que si se hubieran dedicado más al 79, éste habría sido más competitivo que en la actualidad?

“Pienso que sí. Porque mientras todos avanzaron, nosotros nos quedamos detenidos esperando el 80 y cuando éste fracasó, nos descolocó”.

—¿Y cuál es la razón por la que pensás que el 79 sigue siendo más competitivo que el 80?

“Es muy difícil decirlo. Mi impresión es que el 79 sigue siendo un auto más fácil de guiar y ágil. Y eso lo sigo notando aún en las pruebas de hoy”.

Y sucedió tal cual en estas pruebas de Snetterton: el 80 —tanto en manos de Andretti como de Reutemann— estuvo dos segundos por encima del 79. Por su parte, Mario Andretti había hecho su descargo una vez más.

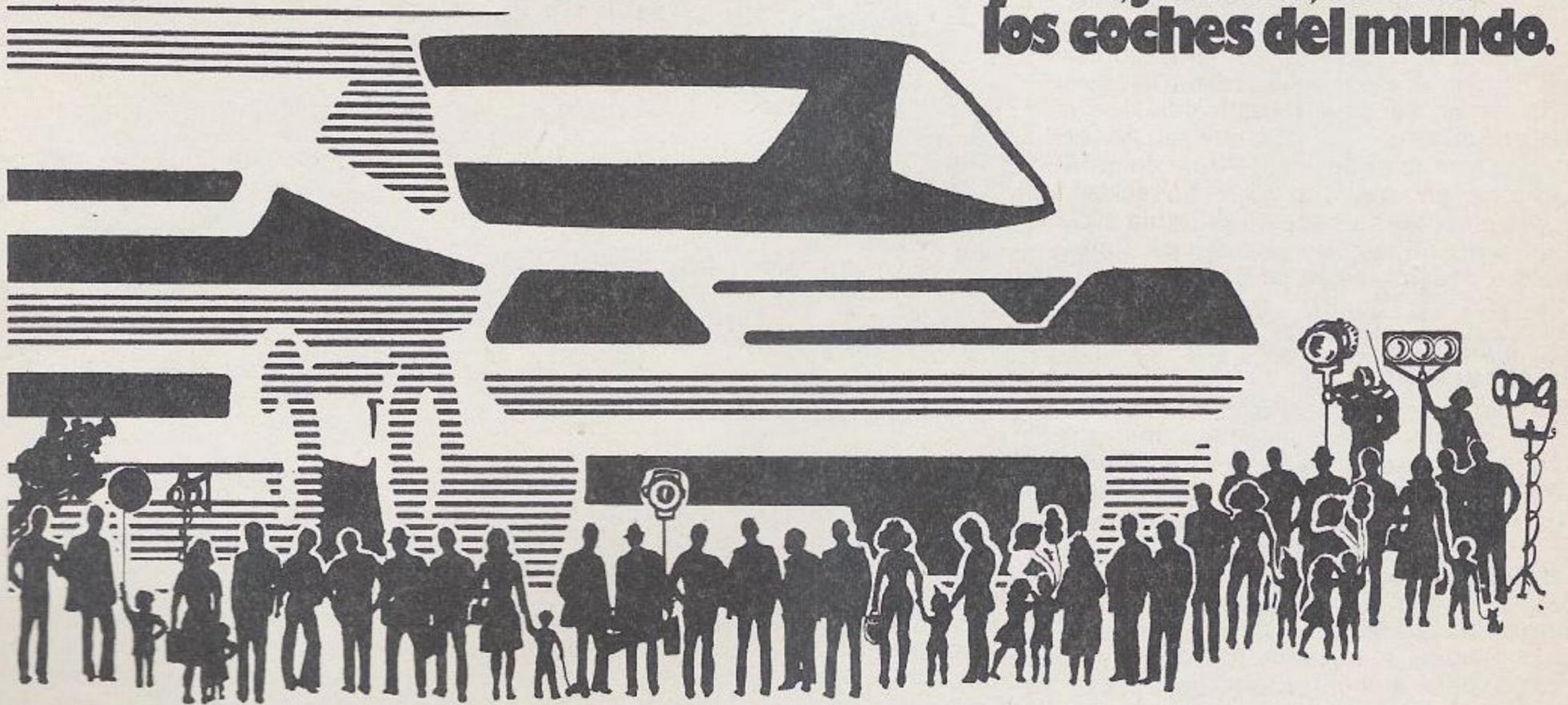
Alberto Del Priore
(Desde Snetterton, Inglaterra)

Elocuente toma que simboliza el dramático momento de Lotus. La implorante y desconsolada actitud que parece adoptar Andretti a la zaga de su 79 coincide con la ya habitual pobrísima actuación del equipo.



Faltan pocos días...

... para que 2.000.000 de personas puedan visitar *expomóvil* y ver, juntos, todos los coches del mundo.

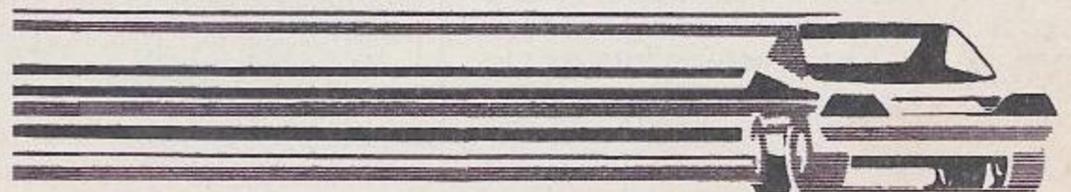


expomóvil

Sí! Porque el viernes quedará oficialmente inaugurada la mayor exposición de que se tenga noticia en la historia del país. Expomóvil será el Gran Show del mundo del automóvil. Con todas las estrellas. Con los mejores coches del mundo, los modelos más sofisticados, las máquinas de competición más asombrosas, los campeones mundiales de motocross, las máximas figuras del espectáculo y más, mucho más. Porque Expomóvil será un mundo de vértigo y emoción hasta ahora nunca visto y ni siquiera imaginado en la Argentina.

PREDIO FERIAL DE PALERMO
31 de agosto al 30 de setiembre

a **FERIA INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL**



Mayor información: Arenales 1686 - Tel. 44-9477/0975

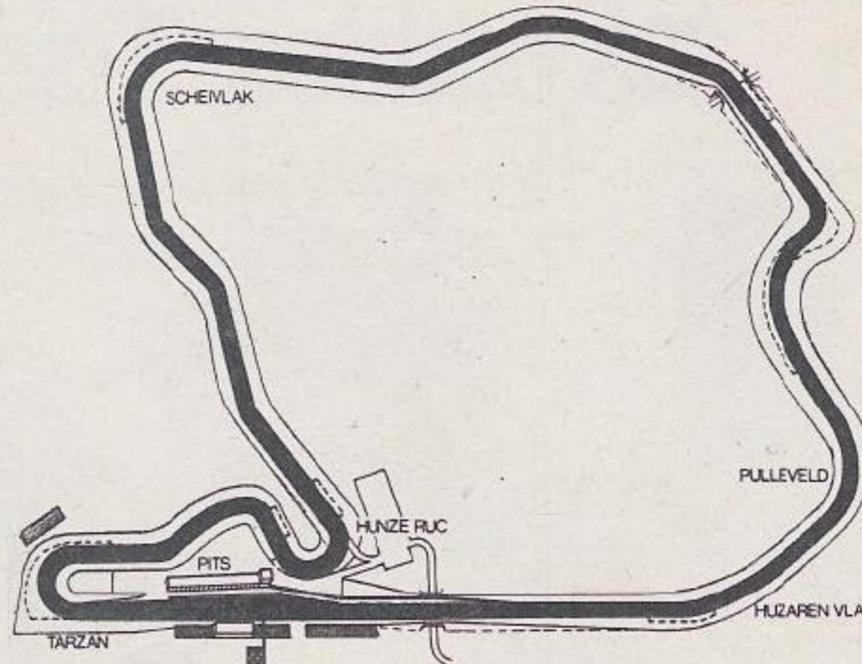


ORDEN DE LARGADA

Alan Jones Williams-Cosworth 1m15s646	René Arnoux Renault-Turbo 1m15s461 Promedio: 201,608 km/h
Jean P. Jabouille Renault Turbo 1m16s304	Gianclaudio Regazzoni Williams-Cosworth 1m16s228
Gilles Villeneuve Ferrari 1m16s939	Jody Scheckter Ferrari 1m16s392
Keijo Rosberg Wolf-Cosworth 1m17s280	Jacques Laffite Ligier-Cosworth 1m17s129
Didier Pironi Tyrrell-Cosworth 1m17s625	Niki Lauda Brabham-Alfa Romeo 1m17s495
John Watson McLaren-Cosworth 1m17s750	Nelson Piquet Brabham-Alfa Romeo 1m17s667
Patrick Tambay McLaren-Cosworth 1m18s147	Carlos Reutemann Lotus-Cosworth 1m18s001
Jean P. Jarier Tyrrell-Cosworth 1m18s430	Hans Stuck ATS-Cosworth 1m18s256
Jochen Mass Arrows-Cosworth 1m18s605	Mario Andretti Lotus-Cosworth 1m18s452
Jacky Ickx Ligier-Cosworth 1m18s706	Riccardo Patrese Arrows-Cosworth 1m18s629
Elio De Angelis Shadow-Cosworth 1m20s709	Emerson Fittipaldi Copersucar-Cosworth 1m19s433
Héctor Rebaque Lotus-Cosworth 1m21s344	Jan Lammers Shadow-Cosworth 1m21s084

SUPLENTES

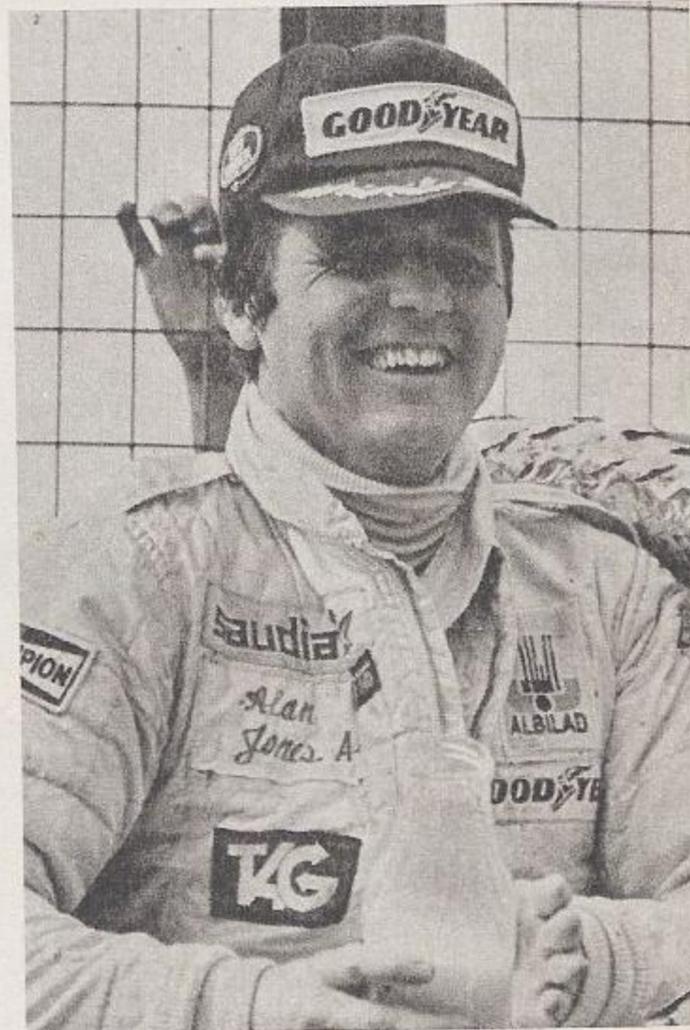
Arturo Merzario Merzario-Cosworth	Patrick Gaillard Ensign-Cosworth 1m22s922
--------------------------------------	---



GRAN PREMIO DE HOLANDA

**Autódromo de Zandvoort,
circuito de 4.226 m.
75 vueltas. 316,95 km.
26-8-79**

**GANADOR: 27, ALAN JONES,
WILLIAMS FW 07-
COSWORTH
1h41m19s775/1000
Promedio: 187,674 km/h**



COPA DE CONSTRUCTORES

POS	MARCA	PUNTOS
1º	Ferrari	80
2º	Ligier	61
3º	Williams	58
4º	Lotus	37
5º	Tyrrell	21
6º	Renault	20
7º	McLaren	13
8º	Arrows	5
9º	Brabham	4
10º	Copersucar	1

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
2º	11	Jody Scheckter	Ferrari 312 T4	1h41m41s558	75
3º	26	Jacques Laffite	Ligier JS11-Cosworth	1h42m23s028	75
4º	6	Nelson Piquet	Brabham BT48-Alfa Romeo	1h41m28s860	74
5º	25	Jacky Ickx	Ligier JS11-Cosworth	1h41m39s047	74
6º	30	Jochen Mass	Arrows FA3-Cosworth	1h41m37s596	73
7º	31	Héctor Rebaque	Lotus 79-Cosworth	1h42m34s442	73

Récord de vuelta: Gilles Villeneuve en la vuelta N° 39 en 1m19s438 a un promedio de 191,515 km/h

LAS DOS SERIES DE CLASIFICACION

PILOTO	VIERNES	SABADO	PILOTO	VIERNES	SABADO
René Arnoux.....	1m17s100.....	1m15s461	Patrick Tambay.....	1m21s892.....	1m18s147
Alan Jones.....	1m16s883.....	1m15s646	Hans Stuck.....	1m20s581.....	1m18s258
Clay Regazzoni.....	1m16s316.....	1m16s228	Jean P. Jarier.....	1m18s946.....	1m18s430
Jean P. Jabouille.....	1m16s338.....	1m16s304	Mario Andretti.....	1m18s896.....	1m18s452
Jody Scheckter.....	1m17s313.....	1m16s392	Jochen Mass.....	1m18s817.....	1m18s606
Gilles Villeneuve.....	1m16s939.....	1m16s946	Riccardo Patrese.....	1m20s051.....	1m18s629
Jacques Laffite.....	1m17s129.....	1m17s639	Jacky Ickx.....	1m18s706.....	1m19s143
Keijo Rosberg.....	1m18s180.....	1m17s280	Emerson Fittipaldi.....	1m21s005.....	1m19s433
Niki Lauda.....	1m17s661.....	1m17s495	Elio De Angelis.....	1m21s065.....	1m20s709
Didier Pironi.....	1m18s936.....	1m17s625	Jan Lammers.....	1m23s404.....	1m21s084
Nelson Piquet.....	1m17s821.....	1m17s667	Héctor Rebaque.....	1m21s502.....	1m21s344
John Watson.....	1m21s799.....	1m17s750
Carlos Reutemann.....	1m18s671.....	1m18s001	Patrick Gaillard.....	1m37s600.....	1m22s922



LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	28	Gianclaudio Regazzoni	Williams FW-07-Cosworth	Colis.c./Arnoux
1	16	René Arnoux	Renault RS11 Turbo	Colis.c./Regazz.
2	2	Carlos Reutemann	Lotus 79-Cosworth	Colis.c./Jarier
3	14	Emerson Fittipaldi	Copersucar F6-Cosworth	Encendido
5	5	Niki Lauda	Brabham BT48-Alfa Romeo	Abandono voluntario
7	8	Patrick Tambay	McLaren M29-Cosworth	Encendido
8	29	Riccardo Patrese	Arrows FA3-Cosworth	Frenos y choque
10	1	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth	Pérdida de aceite
13	17	Jan Lammers	Shadow DN9-Cosworth	Motor
20	9	Hans Stuck	ATS D3-Cosworth	Suspensión trasera
21	4	Jean Pierre Jarier	Tyrrell 009-Cosworth	Acelerador
23	7	John Watson	McLaren M29-Cosworth	Encendido
34	15	Jean Pierre Jabouille	Renault RS12 Turbo	Embrague
34	20	Keijo Rosberg	Wolf WR9-Cosworth	Encendido
41	18	Elio De Angelis	Shadow DN9B-Cosworth	Semieje
50	12	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T4	Goma y suspensión
53	3	Didier Pironi	Tyrrell 009-Cosworth	Motor

LA VUELTA MAS VELOZ DE CADA PILOTO

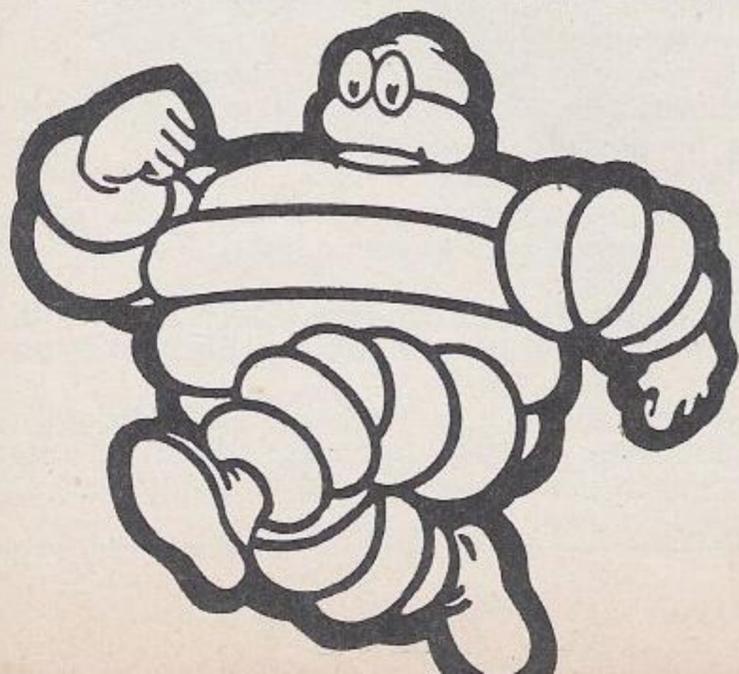
PILOTO	TIEMPO	VTA
Villeneuve	1m19s438	39
Jones	1m19s444	46
Scheckter	1m20s241	28
Pironi	1m20s703	47
Jabouille	1m20s703	6
Rosberg	1m20s794	29
Laffite	1m20s971	50
Piquet	1m20s972	50
Watson	1m21s	13
Ickx	1m21s165	72
Mass	1m21s385	48
Jarier	1m21s487	14
Andretti	1m21s628	6
Rebaque	1m22s156	5
Patrese	1m22s428	5
De Angelis	1m22s664	40
Lammers	1m22s014	5
Stuck	1m23s614	5
Lauda	1m23s293	3
Tambay	1m30s635	2
Fittipaldi	1m39s898	2
Reutemann	2m12s873	1
Arnoux	2m41s638	1

CAMPEONATO DE CONDUCTORES DE FORMULA UNO

(Disputadas doce competencias)

POS	PILOTO	NACIONALIDAD	PUNTOS REALES	PUNTOS COMPUTADOS
1º	Jody Scheckter	Sudáfrica	48	44
2º	Jacques Laffite	Francia	36	36
3º	Alan Jones	Australia	34	34
4º	Gilles Villeneuve	Canadá	32	32
5º	Gianclaudio Regazzoni	Suiza	24	24
6º	Patrick Depailler	Francia	22	20
	Carlos Reutemann	Argentina	25	20
8º	Jean Pierre Jarier	Francia	13	13
	John Watson	Irlanda	13	13
10º	Mario Andretti	EE.UU.	12	12
11º	René Arnoux	Francia	11	11
12º	Jean Pierre Jabouille	Francia	9	9
13º	Didier Pironi	Francia	8	8
14º	Jochen Mass	Alemania	3	3
	Nelson Piquet	Brasil	3	3
	Jacky Ickx	Bélgica	3	3
17º	Riccardo Patrese	Italia	2	2
18º	Emerson Fittipaldi	Brasil	1	1
	Niki Lauda	Austria	1	1

Próxima competencia: El GP de Italia el 9 de setiembre.



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

MICHELIN
XAS radial

**AUTOMOTORES
LIGURIA**

S.A.C.I.F.I.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

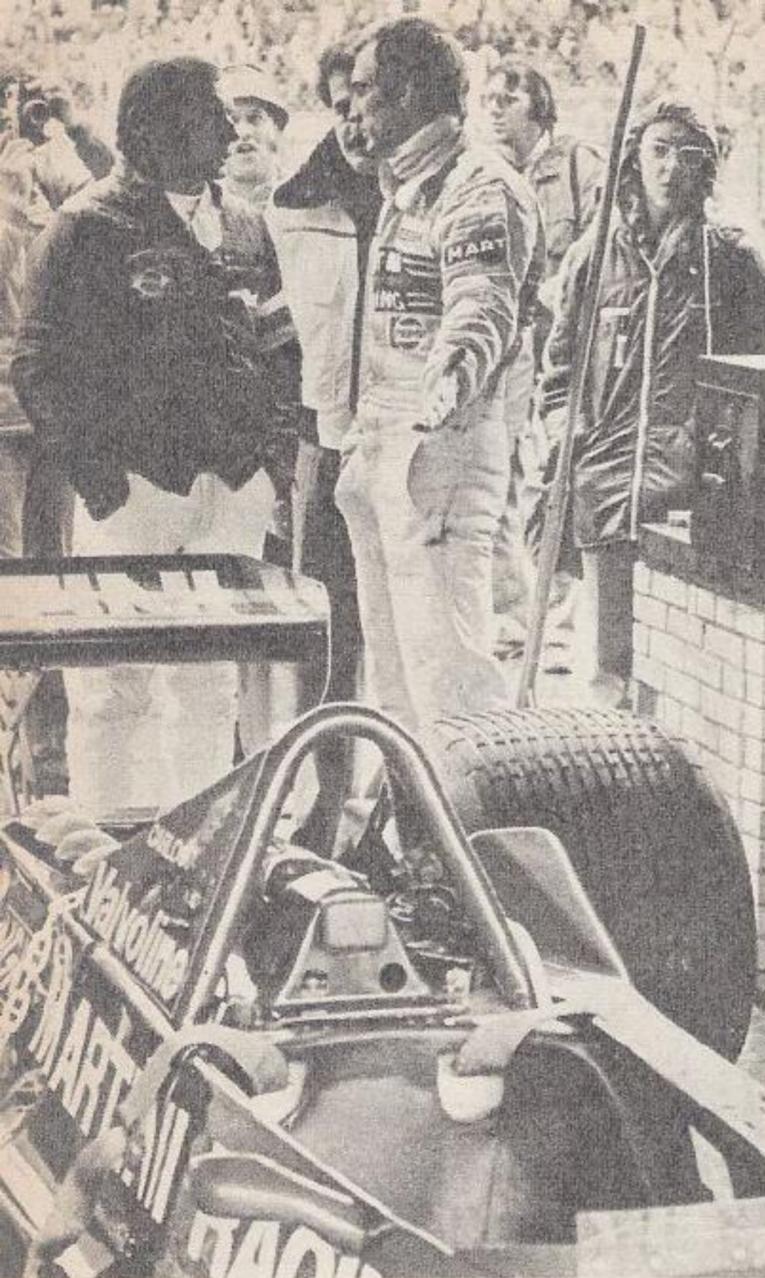
NAHUEL HUAPI 4929/33

1431 - BUENOS AIRES

51 - 0023

52 - 2052

DESDE \$110.000.-



Diálogo entre dos que supieron de mejores tiempos..., con el cockpit del Lotus de Reutemann en primer plano. El gesto de Carlos parece trasuntar alguna penosa referencia al coche, mientras Emerson se interesa.

y Alan Jones lo percibió mejor que nadie. Una vez que un neumático sufre una bloqueada fuerte repetirá seguramente una y otra vez el mismo efecto ya que la goma se bloquea siempre en el mismo lugar, desgastado por la frenada con la rueda inmóvil, y el deterioro del caucho puede obligar al piloto a una detención para cambiarla. Allí comenzó entonces la fase definitiva del GP de Holanda donde Alan Jones no desaprovechó la oportunidad que se presentaba. Se acercó lentamente a Villeneuve quien por otra parte comenzaba a lidiar con algún equis problema en la suspensión o las gomas traseras porque el auto se mostraba cada vez más sobreviviente, según lo contaba más tarde el decepcionado canadiense.

Para Alan Jones el momento de pasar llegó cuando Gilles Villeneuve sufrió un tremendo trompo en la nueva chicana del circuito, y así el australiano se despejó definitivamente en la punta. ¿Qué había sucedido con Gilles? ¿Desconcentración momentánea? ¿Agravamiento de su problema? Imposible saberlo porque Villeneuve continuó la marcha como si nada... Su gran error crucial de la jornada capaz de costarle unos puntos seguros y acaso ese campeonato que cada vez parece más una lucha interna entre los dos hombres de Ferrari. Lo que sucedía en la Ferrari era

Reutemann continúa en Lotus...por ahora

Hace justo un año, en una discreta comida que permaneció anónima para todo el mundo, Carlos Reutemann y Colin Chapman acordaban lo que fue el pase más resonante del '78, o sea el fin de la etapa Ferrari para el argentino y el comienzo de la etapa Lotus que aparecía tan promisorio entonces y se muestra tan crítica actualmente.

Tal como entonces ¿podía decidirse nuevamente en Holanda un cambio de equipo con vistas al año próximo? Pese a todo el secreto y la comprensible reserva que guarda Reutemann, se puede suponer con certeza que por el momento aún no ha llegado la hora de la definición y por lo tanto Reutemann continúa siendo piloto de Lotus, ligado por contrato a Colin Chapman hasta el fin de 1980, y centro entonces de especulaciones que continúan sin cesar.

Entre otras de esas versiones especulativas cabe citar algunas de las más llamativas que se conocieron en Zandvoort. Por ejemplo: 1) que como Reutemann se reunió a comer el viernes por la noche con Bernie Ecclestone, Max Mosley y Jackie Stewart, sería un hecho que Reutemann pudiera volver a ocupar una plaza en el equipo Brabham. 2) que acaso Lotus pueda utilizar en 1980 neumáticos Michelin con lo cual Andretti podría emigrar de Lotus dada su vieja relación con Goodyear y por lo tanto Reutemann quedaría como obligado hombre de Lotus. 3) que Reutemann debe obtener aún la difícil rescisión del contrato con Lotus para poder optar por una de seis ofertas que tiene en mano y que lo atraen quizá con más fuerza que permanecer en Lotus.

En realidad, lo de la comida con Ecclestone no tiene por qué implicar un posible acuerdo. En ese sentido, una versión más audaz aún, asegura que Bernie Ecclestone le habría ofrecido nada menos que a Jackie Stewart una plaza en el equipo Brabham si el escocés se decidiera a dar ese espectacular paso de un retorno, que parece sin embargo harto improbable por más que lo tienten con mucho dinero al ex campeón mundial. Por lo que se sabe, para Ecclestone, Nelson Piquet debe ser el año que viene el piloto número uno indiscutido y nadie podría imaginar a Reutemann ocupando una plaza de número dos al lado del brasileño.

Por otro lado, es cierto y probable que Lotus pueda correr el año que viene con Michelin. Eso provocaría un cambio de situación considerable y por eso nada puede quedar resuelto hasta que otras partes del gran rompecabezas actual de la Fórmula Uno se acoplen poco a poco entre sí.

Y si no hubiera cambio de neumáticos ¿permanecerá Reutemann de todos modos en Lotus? La respuesta del propio Reutemann fue corta y precisa en la misma línea de largada, minutos antes del GP de Holanda: **"¿Quedarme en Lotus? Diría que por el momento las probabilidades de que me quede son de un 20 por ciento. Lo que dijo Andretti me hizo doler demasiado la cabeza como para continuar en idénticas condiciones a las actuales."**

—¿Te atrae además la idea de cambiar, por el momento que atraviesa hoy Lotus?

—**"Creo que Lotus tiene que mejorar finalmente. Puede haber un poco de confusión técnica ahora, pero en algún momento se volverá al nivel antiguo. Además yo estoy muy bien defendido en mi relación interna con el equipo."**

—¿Y de qué depende ese 20 por ciento para que quedés en Lotus?

—**"...Mmm, ya me tengo que ir al auto. La semana que viene hablamos."**

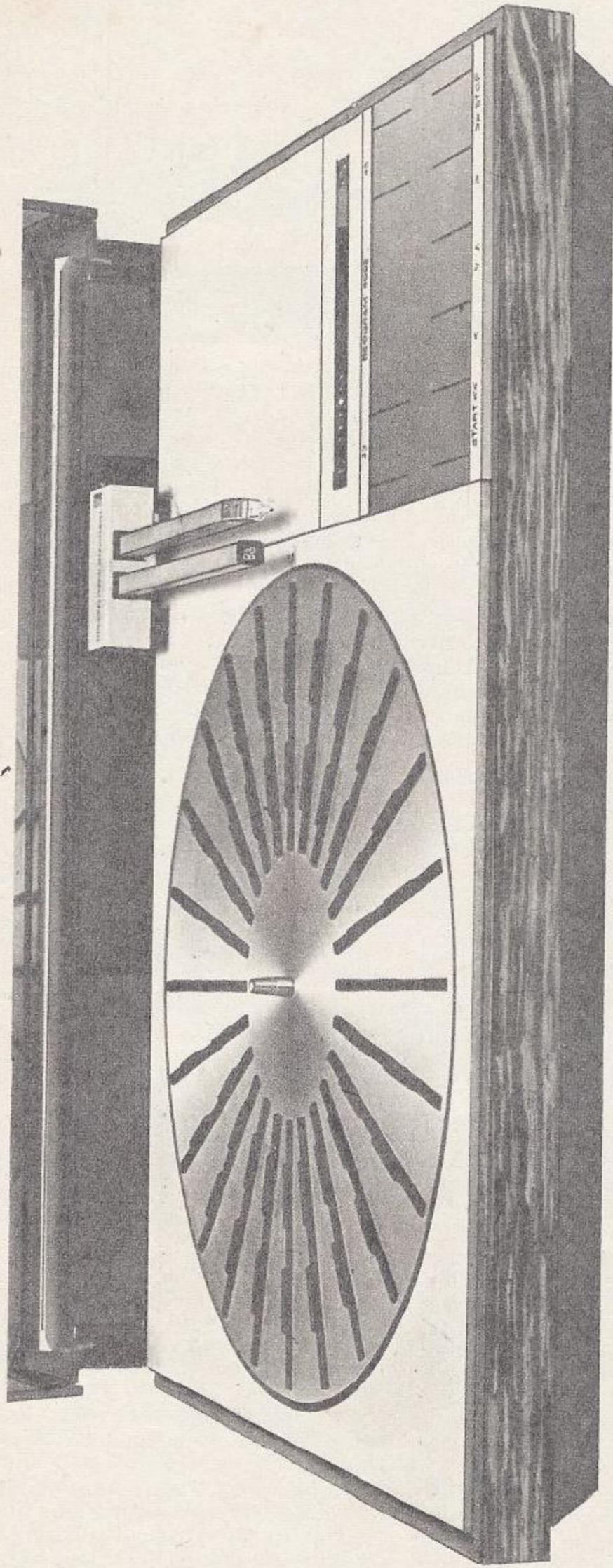
Desde el punto de vista estrictamente Lotus, las cosas no habían comenzado tan mal en la semana que pasó. Durante el lunes y martes Reutemann y Andretti giraron en Snetterton para tratar de encontrar qué es lo que iba mal en el Lotus 79, y las pruebas dieron un resultado tan satisfactorio que fue suficiente como para recuperar gran parte de las esperanzas de los pilotos. Con un buen funcionamiento de las polleras, con las antiguas suspensiones (pero los frenos traseros exteriores) y un nuevo alerón trasero de fijación convencional, el Lotus 79 se mostró singularmente veloz y con excelente grip en Snetterton, lo cual permitía suponer una performance más decorosa en Holanda.

Pero no fue así. Los autos volvieron a mostrar una misteriosa falta de adherencia y dificultad para la puesta a punto, y la falta de soluciones y la confusión técnica se hicieron más evidentes que nunca cuando desde el viernes al sábado no se pudo mejorar en nada, sino que más bien se empeoró pese a los ímprobos esfuerzos y cambios practicados por los dos pilotos en los dos días de clasificación. **"El auto está apenas un poquito mejor que en Austria."** —nos confiaba Reutemann el domingo a la mañana.

—¿Pero cómo puede ser que en Snetterton el auto no anduviera nada mal y ahora sin embargo vuelve a sufrir los mismos problemas de las cuatro o cinco últimas carreras?

—**"Probablemente se trate de un problema que depende sobre todo de la relación entre el compuesto del neumático y el tipo de circuito. En Snetterton estaba bien, acá de vuelta mal."**

Lo cual explica en gran parte que Lotus pueda estar interesada en diseñar un nuevo chasis pensado para las cubiertas radiales francesas. Se sabe que Chapman en persona habló con Michelin por teléfono y que la decisión de la fábrica francesa puede ser favorable a Lotus en pocos días más.



La bandeja que le permite concentrarse en la música.

Ponga el disco y presione "START" en el panel, luego disfrute de la música reproducida con la calidad que sólo unas pocas bandejas pueden igualar.

BEOGRAM 4002/4 atiende todo. Computa la medida y velocidad del disco, coloca la púa, precisa y cuidadosamente al comienzo del surco; cuando el disco terminó, vuelve a la posición de reposo y se apaga.

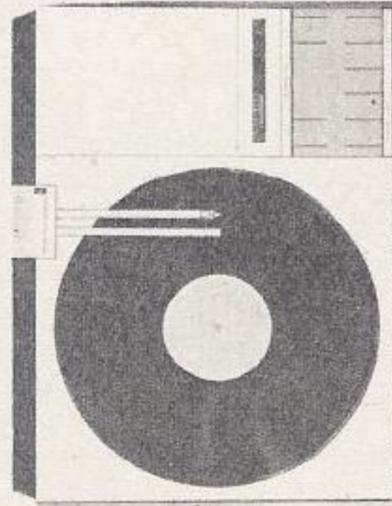
Si lo conecta a un sintonizador 2400, lo puede accionar por control remoto digital.

Una característica sobresaliente es el brazo tangencial.

El brazo se desplaza tangencialmente al disco, trazando una línea recta desde el borde al centro, exactamente en la forma en que fue grabado.

Así elimina la fuerza de desplazamiento lateral ("skating") y no existe el error del ángulo de lectura. El regulador electrónico con servomecanismo, asegura una velocidad constante, incluso con variaciones en la corriente.

La cápsula, especialmente dise-



ñada, lleva una púa elíptica de diamante puro que asegura un contacto óptimo con el surco, la fuerza de apoyo es de sólo 1 gramo. B & O integra la colección de productos de buen diseño del Museo de Arte Moderno de Nueva York.

Precio Sugerido: \$ 2.650.000

Pero los BEOGRAM 4002/4 no son los únicos productos especiales de Bang & Olufsen.

COMPIT S.A.

Edificio Aurora - Paraguay 1102 - Bs. As.



Bang & Olufsen

Piensa diferente

Se vende sólo donde saben lo que es alta fidelidad, Agentes Oficiales:

AUDIO 2001 Cuba 2119 Capital Federal	ST. ELOI Cabildo 2000 Capital Federal	SPEKTRA Viamonte 600 Capital Federal	CAMILO CELANI Aisina 61 Quilmes	HORACIO BIAGI Avda. Maipú 131 Vicente López	MENFU Soler 73 Bahía Blanca	AUDIFONDA S.R.L. Alvear 190 Córdoba
OSCAR A. PACE Patricias Argentinas 919 Mendoza	JUAN FERNANDEZ RUBIO San Martín 1128 Tunuyán	GRABACENTRO S.R.L. San Martín 302 Tucumán	A. CUCCIARO E. HIJOS San Martín 828 Jujuy	BOTTA Y STORNINI Rivadavia 958 Corrientes	ALBERTO R. SELVA Colón y Alvear Posadas	AUDIO ZOOM S.R.L. Belgrano 3088 Mar del Plata

Desde las primeras prácticas, regadas por una lluvia que atacó y amenazó alternativamente en los días previos, Ferrari se mostró capaz de volver por sus fueros, y resultó ser Scheckter el más beneficiado...

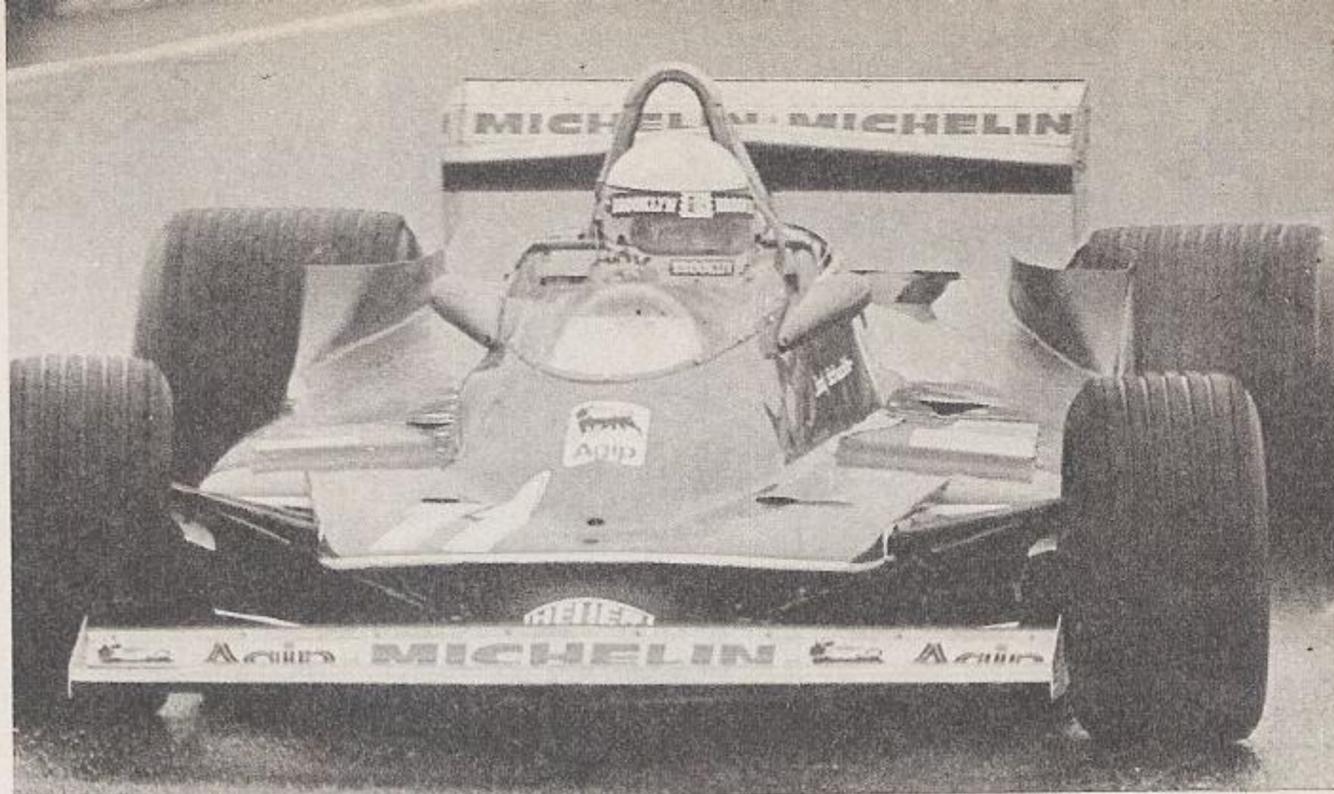
lisa y llanamente un neumático trasero izquierdo pinchado, que ya perdía demasiado aire y que ocasionaba el famoso sobreviraje excesivo. Tras el trompo, lo lógico era parar en boxes para revisar todo, aun cuando Villeneuve no estuviera seguro que era una goma pinchada, y eso era lo que más le recriminaba Forghieri. Pero el canadiense optó por seguir en carrera a un ritmo más tranquilo ya que nadie podía molestarlo —y el tercero era nada menos que Scheckter, a quien no era cuestión de regalarle el puesto— hasta que de pronto la curva Tarzan fue nuevamente el escenario fundamental de la carrera cuando una vez más la Ferrari llegó a la curva, envuelta en el humo azulado del caucho que se quema. Pero esta vez no era la misma rueda que se volvía a bloquear. El humo provenía de la trasera izquierda, ya que casi totalmente desinflada se desgarró completamente, haciéndole perder el control a Villeneuve, que terminó con el auto en semitrompo y en la arena.

Allí, para satisfacción de la tribuna y confirmación del temperamento y la sangre caliente del canadiense, Villeneuve conectó la marcha atrás y consiguió salir de la arena llenando de barro y tierra un pedazo de la pista. Ya en el asfalto volvió a poner la primera y arrancó como si nada sobre una rueda sana y la otra que eran restos de llanta y pedazos de caucho. Llegó así heroicamente a boxes pero la suspensión ya estaba dañada por el viaje y no le quedó más remedio que observar desde el guard-rail cómo Alan Jones se daba ahora el lujo de levantar considerablemente su ritmo y ganar nuevamente por años luz de diferencia. Pero más que los nueve puntos de Alan Jones, a Villeneuve le afectaban los seis de Jody Scheckter.

Cuando sólo faltan tres carreras para cerrar el campeonato, Ferrari puede sonreír con cierta tranquilidad ya que Monza, Montreal y Watkins Glen deben resultarle mucho más favorables todavía que los circuitos de los últimos GP pasados. Laffite, obligado prácticamente a ganar dos carreras como condición "sine qua non" para aspirar al título, jugará sin dudas sus últimas chances con todo el vigor que se le reconoce. Pero los grandes favoritos son los hombres de Ferrari y la lucha central está entre ellos.

El resultado final puede premiar no sólo al más virtuoso sino seguramente al de mayor sangre fría —menuda lucha entre Scheckter y Villeneuve— y la tensión conocerá su punto máximo nada menos que en el mismísimo Monza, donde Ferrari hace las veces de local, mito y leyenda, todo al mismo tiempo.

El campeonato, en gran medida, quedará jugado allí.



REUTEMANN: "MI CARRERA TERMINO EN LA LARGADA"

En su alocada carrera por el lado interno en la largada, buscando ese hueco necesario para ganar posiciones antes de llegar a la curva Tarzan, Regazzoni se convertía en el gran protagonista de un desparramo como hacia algunas carreras no se veía.

Desde la posición en la grilla de partida en que estaba ubicado Reutemann, la cosa no se vió clara. Una goma por el aire, polvo y esquives era todo lo que se percibía en ese momen-

to. Las posibles salidas se veían tapadas, la pista estaba como cerrada, solo se conducía por instinto. Scheckter en su levantada para evitar el choque obligó a Reutemann a desviarse y en ese momento fue tocado por Jarier. El Lotus N° 2 había quedado con la dirección dañada. El abandono fue inmediato. El regreso a pie de Reutemann a los boxes parecía agregar una cuota más de desazón en el desencontrado equipo Lotus.

PATIO DE BOXES

NUEVA CHICANA. Pese a que los tiempos de clasificación eran bastante parecidos a los del año pasado, este año había una nueva chicana en el circuito holandés lo cual realza aún más el tiempo obtenido por Arnoux el día sábado. La chicana, construida a gran velocidad hace pocos días, era una versión bien veloz pero suficiente para disminuir el ritmo en esa porción del circuito.

BRABHAM-COSWORTH EN ESTADOS UNIDOS Y CANADA. Oficialmente, el Dr. Marchetti, de relaciones públicas de Alfa Romeo, nos confirmó la posición de Alfa: "**Monza será la última carrera en la cual los Brabham correrán con nuestro motor. Supongo que por lo tanto lo harán con el Brabham Cosworth en las dos carreras de fin de campeonato**". Se explicaba entonces el apuro de Murray por probar el Brabham BT 49.

STUCK EN LA CARRERA DE PRO-CAR. Una carrera de Procar interrumpida pero plena de interés se vió el sábado en Zandvoort. La lluvia arruinó la carrera que ya se había lanzado sobre piso seco y con gomas slick, y cuando Regazzoni estaba en punta seguido de cerca por Alan Jones, la bandera roja obligó a todos a parar para cambiar gomas ante

la descarga de una lluvia que mojó totalmente la pista. Regazzoni protestaba un poco diciendo que no había por qué detener la carrera pero no hubo caso: se volvió a largar y esta vez fue Hans Stuck el que dominó la carrera relegando al ganador de Austria, Jacques Laffite, quien a su vez precedió a Winkelhock, Surer y el propio Rega.

RECUPERADO. Aunque con algunos kilos menos y bastante pálido, Jean P. Jarier se reintegró a la butaca del Tyrrel, superada la hepatitis que, si bien no fue demasiado fuerte, lo obligó a reposo absoluto casi por espacio de un mes.

"UN JUEGO DE CLASIFICACION POR FAVOR". René Arnoux no pedía mucho: apenas un juego de gomas para clasificar cuando ya habían pasado unos minutos de comenzada la tanda final de clasificación. "**El auto ya está a punto, con sólo cuatro gomas tengo que sacar un buen tiempo**". Tenía plena razón. En cuanto montaron el juego de neumáticos más blandos, Arnoux produjo en seguida una corta serie de tiempos por debajo del 1m17s y de inmediato clavó un registro de menos de 1m16s para lograr en la vuelta siguiente el tiempo de la pole position. Toda una demostración del poderío técnico del Renault Turbo y de la confianza y la seguridad adquiridas por René Arnoux en las últimas carreras.

Los Arrows continúan mejorando lentamente. En la foto, Mass precede a Riccardo Patrese. El destino del italiano para el año que viene aún es incierto.



Parece que las pruebas de la semana pasada en Snetterton sirvieron para que los Lotus mejoraran en alguna medida. En otro orden de cosas, Andretti desmintió rotundamente declaraciones suyas aparecidas en una revista suiza.



TIEMPOS BAJO LA LLUVIA. El primer contacto de los autos con la pista de Zandvoort se produjo bajo una persistente lluvia durante toda la hora de prácticas del viernes a la mañana, donde no se toman tiempos oficialmente, pero de todos modos los cronómetros de cada box estuvieron como siempre atentos, y al cabo de esas primeras vueltas del viernes los registros oficiales confirmaban lo que ya es habitual— Alan Jones al frente— pero con la sorprendente novedad de ver nuevamente a los Lotus en la discusión, tal como lo había pronunciado la sesión de pruebas en Snetterton, donde Colin Chapman volvió a darles nueva vida a los viejos 79. Con Reutemann segundo y Andretti tercero bajo la lluvia, los Lotus parecieron dispuestos a recuperar posiciones desde la primera jornada de ensayos. Según los relojes del box Ferrari, éstos fueron los diez primeros tiempos obtenidos con la pista totalmente mojada:

Jones: 1m29s59; **Reutemann:** 1m30s15;
Andretti: 1m30s21; **Jabouille:** 1m30s34;
Villeneuve: 1m30s47; **Arnoux:** 1m31s40;
Scheckter: 1m31s72; **Lauda:** 1m31s99;
Pironi: 1m32s54; **Piquet:** 1m32s56.

PRUEBAS POR TODOS LADOS. Los días previos al GP de Holanda fueron particularmente intensos para todos los equipos de Fórmula Uno. Mientras Lotus probaba en Snetterton, Tyrrell, Arrows, Shadow y Brabham elegían Silverstone. McLaren, por su parte, aprovechaba esos días para unas sesiones de túnel de viento con el M29 y en Italia hacía su primera aparición sobre el circuito de Monza el nuevo chasis Alfa Romeo wing-car, con el cual reaparecerían Brambilla y Giacomelli en el gran retorno de Alfa a la Fórmula Uno con un equipo y un auto totalmente propio. Pero como siempre, en cuanto a tiempos, una vez más el habitual Williams de Alan Jones, marcó el paso con un nuevo record extraoficial para Monza, donde el australiano registró un tiempo de 1m36s88, que es lo más veloz realizado hasta ahora en la pista italiana.

RENOVACION EN ATS. El clima general ha dado un giro de 180 grados en el equipo germano, desde la aparición del nuevo chasis diseñado por Nigel Stroud (un mecánico-ingeniero que hizo sus primeras armas como mecánico personal de Niki Lauda cuando éste corría en Fórmula Dos), Hans Stuck se mostró plenamente satisfecho del comportamiento aerodinámico del nuevo wing-car y la renovación mecánica se ve acompañada por un cambio humano en el equipo, donde Fred Opert abandonó el lugar de Director Deportivo que había ocupado durante todo el año, siendo reemplazado por una vieja figura ampliamente conocida: Vic Elford, el hombre de los Porsche 917 y de fugaz carrera en la F1, que efectuó así su retorno a la actividad.

DESVINCULACION. En cambio, en el equipo McLaren se produjo la partida del Director Deportivo Alistair Caldwell que desde hace muchos años era una de las figuras características del equipo de Teddy Mayer. Caldwell, de reconocida idoneidad para el cargo, podría ser hombre de Brabham para el año que viene.

¿ECCLESTONE-COSWORTH? Aunque sólo es una versión, el dato parece tener bastante asidero: Bernie Ecclestone no sólo habría decidido volver al motor Cosworth porque Alfa Romeo se dedicará a su propio equipo, sino también por una razón de mayor peso comercial. En efecto, el infatigable Ecclestone habría comprado una buena parte de las acciones de la fábrica de Keith Duckworth con lo cual, una vez más, su influencia en cada área de la Fórmula Uno tiende a acrecentarse como si no hubiera límites.

¿TODO IRA MEJOR PARA BRABHAM? A su vez otra versión comercial de peso indica que el equipo de Ecclestone podría disfrutar el año que viene de un patrocinio comercial envidiable, bien capaz de hacer olvidar los millones de Parmalat, que en apariencia podría retirarse. La alternativa de Bernie es nada menos que obtener el apoyo comercial de Coca-Cola, hasta ahora ilustre ausente como patrocinante de un equipo de Fórmula Uno.

EL PROBLEMA DE LA ARENA. Pocos equipos habían probado en Zandvoort días antes del GP de Holanda y sólo las Ferrari y los Renault habían girado hace más de un mes, obteniendo Jabouille un tiempo más que interesante con gomas

de carrera. Pero la ausencia de equipos que utilizan Goodyear se debió principalmente a la decisión de la fábrica norteamericana de seguir probando en otros trazados por la dificultades propias de Zandvoort. Según la gente de Goodyear: **"El inconveniente de la pista de Zandvoort es el viento y la arena de las dunas que se deposita sobre el circuito. En los días de práctica para la carrera no hay problemas porque la gran cantidad de autos girando limpia enseguida todo el asfalto, pero si sólo vienen dos o tres equipos al mismo tiempo, la pista estará siempre sucia o bien habría que enviar una gran cantidad de autos particulares a dar vueltas en el circuito antes que salieran los Fórmula Uno. Con las pruebas realizadas en Silverstone o en Zeltweg debemos tener datos valederos para Zandvoort"**.

T4 MODIFICADA. Una de las tres Ferrari del equipo presentaba en Zandvoort algunas modificaciones que serían probadas el viernes por Jody Scheckter. Diferente posición de los radiadores y distinta salida de los escapes, para mejorar aún más el paso del aire por la parte inferior del auto. Detalles que habían sido probados en Fiorano, pero cuya utilidad no estaba todavía demostrada fehacientemente, por lo cual los autos titulares de cada piloto se mantenían como en las carreras anteriores.

MENOS PROCAR EL AÑO QUE VIENE. Si bien el programa de carreras de la serie Procar con los BMW M1 se reveló finalmente exitoso para la casa alemana a pesar del enorme desembolso financiero, es probable que la idea general sufra cierta modificación para el año próximo. Habrá menos carreras de Procar como prolegómeno de los GP de Fórmula Uno— se correrían sólo en Inglaterra, Alemania, Mónaco e Italia— y, en cambio, se organizarán otras pruebas donde los M1 serán el plato fuerte de la jornada y no el complemento de los F1.

SIEMPRE LA COMPUTADORA. A dos horas de terminada la primera sesión de clasificación no se sabía todavía cuáles eran los tiempos registrados por los Fórmula Uno. Cuando ya la espera se hacía larga, el speaker del circuito pidió disculpas por la demora alegando que había un problema con la computadora... Exactamente la misma excusa que se había dado el año pasado en idéntica situación. Lo cual hace presumir que esa extraña computadora se descompone todo los viernes previos al GP de Holanda.

CONGET HNOS Y CIA.

Chiclana 901 - Tel. 34017-23332
BAHIA BLANCA - (Bs. As.)

AUFREN SERVICE S.C.A.

Calle 101 - Nº 2694 - Tel. 752-3465
SAN MARTIN - (Pcia. de Bs. As.)

EMBRAGUES R.I.D.E.

Pasco 1919 - Tel. 811929
ROSARIO - (Santa Fe)

CASA LIMAB

Catamarca 3464 - Tel. 651-8484
SAN JUSTO - (Bs. As.)

GINTRES S.R.L.

Av. Córdoba 4817 - Tel. 774-1206
CAPITAL FEDERAL

CASA CONTICELLO

M. Lainez 360 - Tel. 4378
NEUQUEN - (Neuquén)

CARLOS ALBERTO PRANDI

Av. Rivadavia 12526 - Tel. 653-6568
CIUDELA - (Bs. As.)

MACARIO MEDINA

H. Irigoyen 631 - Tel. 22912/25155
SAN RAFAEL - (Mendoza)

SUPER-SPARE

Humberto 1º 533 - Tel. 81608
PUNTA ALTA - (Bs. As.)

MAR DEL PLATA EMBRAGUES

Av. Jara 770 (Central) - Colón y Guido (Suc.)
MAR DEL PLATA - (Bs. As.)

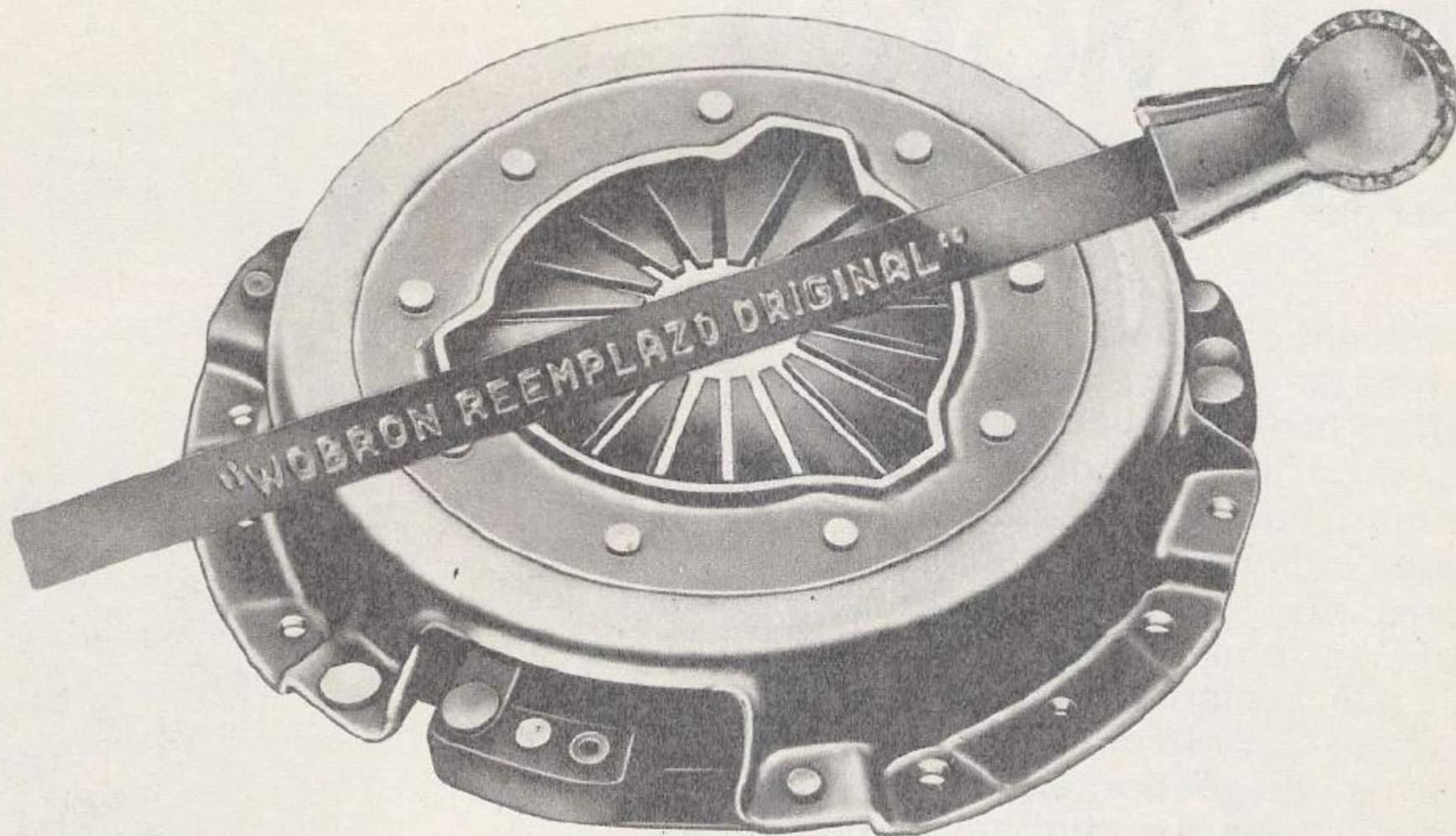
FURLAN HNOS. S.A.

Av. Crovara 174 - Tel. 652-3200/2500
VILLA MADERO (Bs. As.)

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.

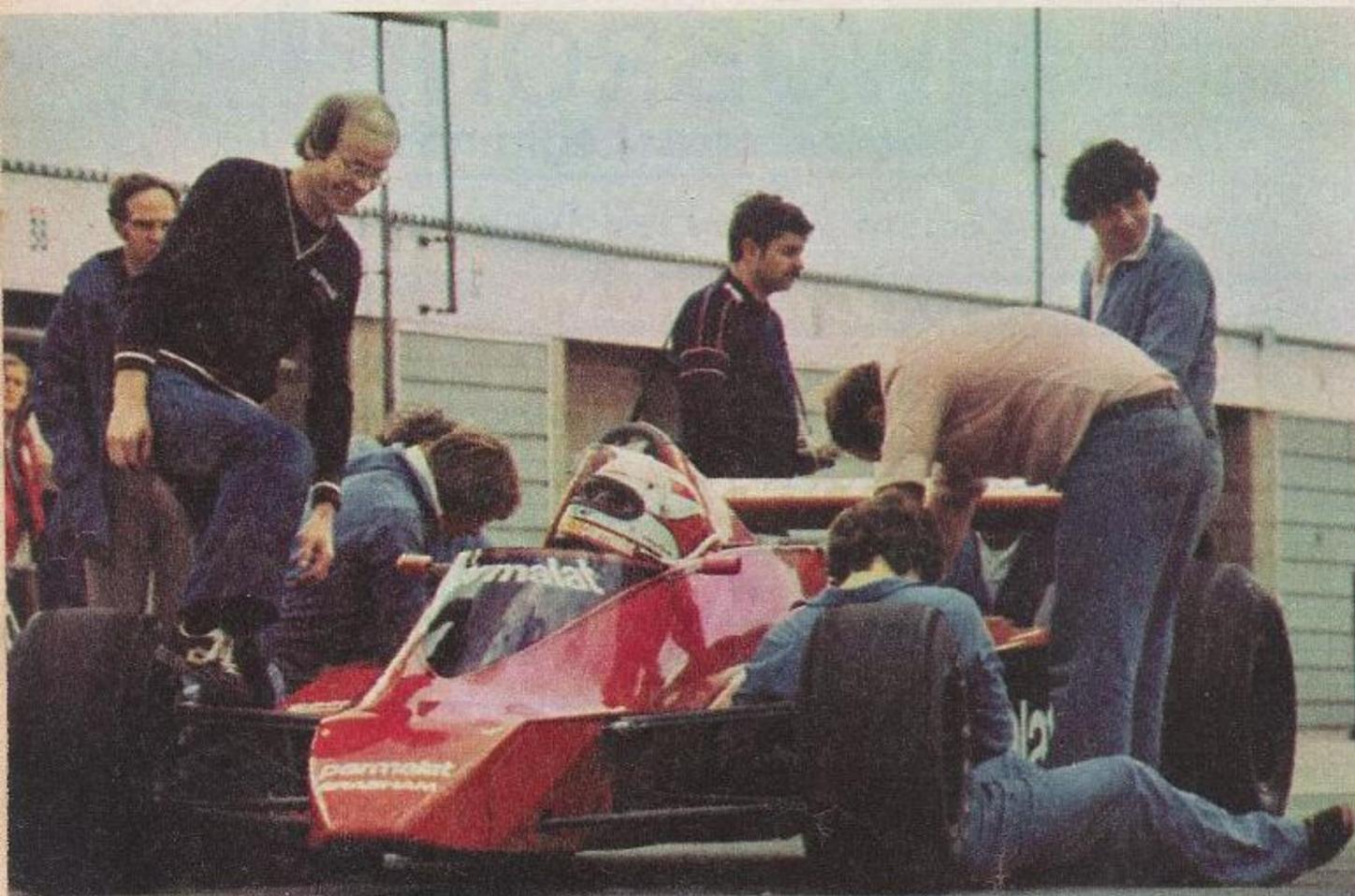
<p>EMBRAGUES NOGOYA S.A.C.I.F.I.A. Nogoyá 6187 - Tel. 642-0773 CAPITAL FEDERAL</p>	<p>RECTIFICACION DENE M. de Hoz 2202 - Tel. 667-1530 SAN MIGUEL - (Bs. As.)</p>	<p>LA CENTRAL DEL FRENO-EMBRAGUE Bmé. Mitre 2570 - Tel. 26527 SAN PEDRO - (Bs. As.)</p>
<p>HIDROFREN S.R.L. San Martín 2240 - Tel. 81-2425 ROSARIO - (Santa Fe)</p>	<p>EMBRAGUES SAN FRANCISCO Iturraspe 1769 SAN FRANCISCO - (Córdoba)</p>	<p>CASA MARAÑÓN Av. Rivadavia 15610 - Tel. 659-8282 HAEDO - (Bs. As.)</p>
<p>PLATAR S.R.L. Australia 2484 - Tel. 21-7044 CAPITAL FEDERAL</p>	<p>LU-BER Av. V. Sarsfield 5194 - Tel. 762-2886 MUNRO - (Pcia. de Bs. As.)</p>	<p>EMBRAGUES DORREGO Dorrego 2080 SAN LORENZO - (Pcia. de Santa Fe)</p>

RENOVACION TOTAL PARA 1980

BRABHAM BT-49 CON MOTOR COSWORTH

Con una anticipación poco común, todavía faltan 4 GP y más de cuatro meses para que termine el año, Brabham presentó su modelo para 1980. Y decimos que será para la temporada venidera porque recién allí tomará cuerpo la rescisión del contrato que liga a la marca inglesa con su habitual proveedora de motores: Alfa Romeo. El BT-49 presenta algunas semejanzas con el actual, aunque el cambio de motor obligó a un replanteo general de la técnica del nuevo auto. Aquí le mostramos el flamante F1 y Gordon Murray, su diseñador, explica algunas de las modificaciones introducidas en el BT-49.

Piquet se apresta a salir a pista con el BT-49. La ganancia en kilos es importante y a pesar de que todavía faltan algunos detalles, el diseño aparece muy logrado.



Mientras algunos mecánicos trabajaban en la caja del BT-48 que debía montar Zunino, la gran novedad de Brabham permanecía todavía cubierta por una lona y en un box que se abría y se cerraba cuidadosamente para evitar cámaras indiscretas. Hasta que al fin el auto salió a la luz y se confirmó la inesperada aparición del nuevo chasis BT-49 con motor Cosworth, que nadie hubiera imaginado rodando tan temprano.

Más nuevo no podía ser. **“Lo hemos terminado de armar hoy a las 4 de la mañana”** —nos explicaba Gordon Murray con lógico cansancio pero a la vez con la inefable satisfacción de asistir al debut de su nuevo producto. Ocho horas más tarde, o sea sobre el mediodía del pasado martes 21, Nelson Piquet se sentaba por primera vez en el auto que promete ser uno de los serios aspirantes a ganar en 1980, mientras desde afuera lo observábamos con los ojos ávidos ante la novedad. En una primera impresión, visto desde adelante, no hay grandes diferencias con el BT-48 actual, ya que la suspensión delantera es exacta-

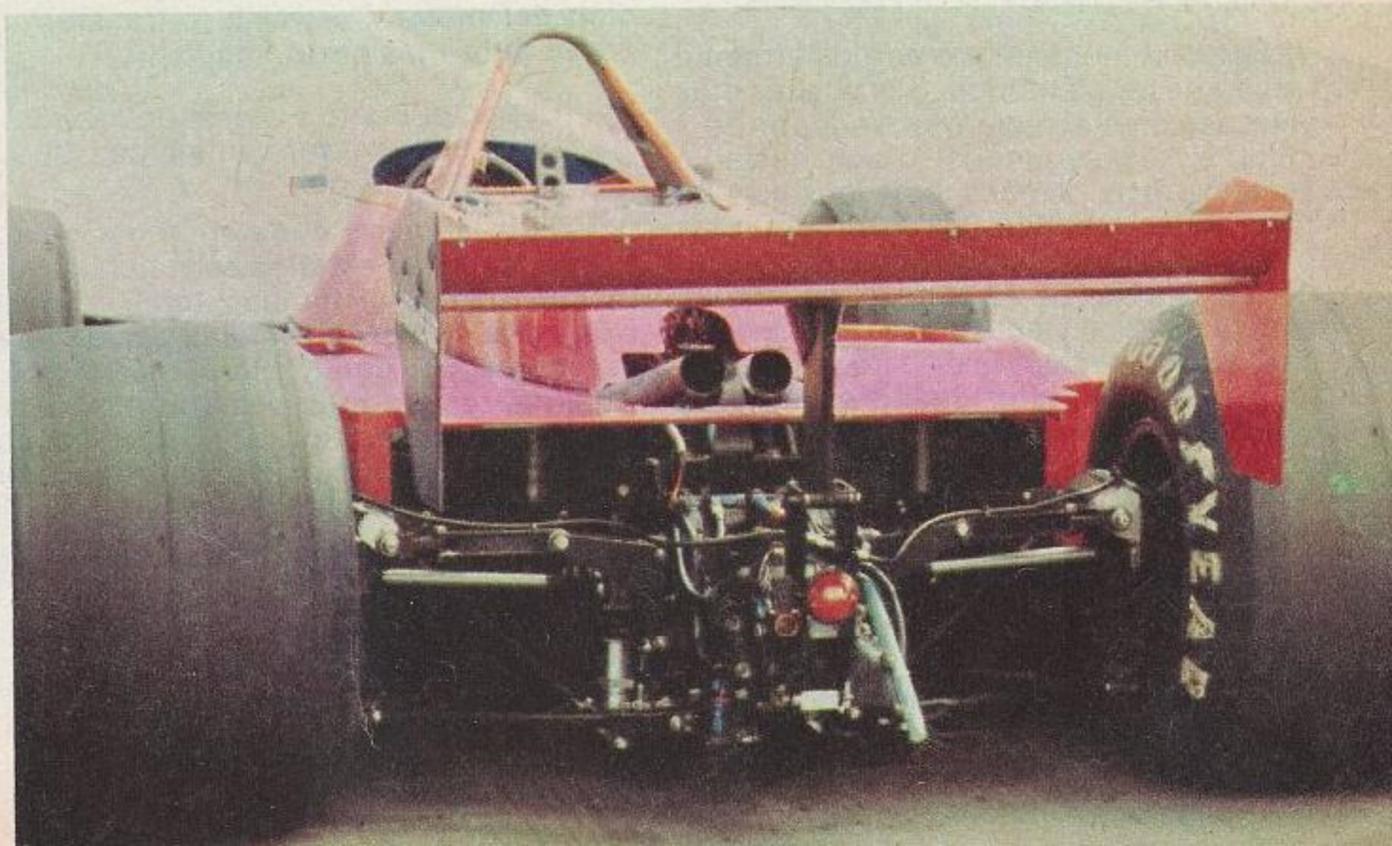


mente la misma y tampoco existen los bigotes delanteros definitivamente eliminados como consecuencia de lo que resulta sin duda la mejor suspensión delantera actual en un auto de Fórmula Uno. Pero la trompa sí es ligeramente distinta, más corta, un poco más redonda y más parecida, en parte, a la punta de torpedo que presentan los Arrows, señal que una vez más los diseñadores buscan todos por los mismos caminos.

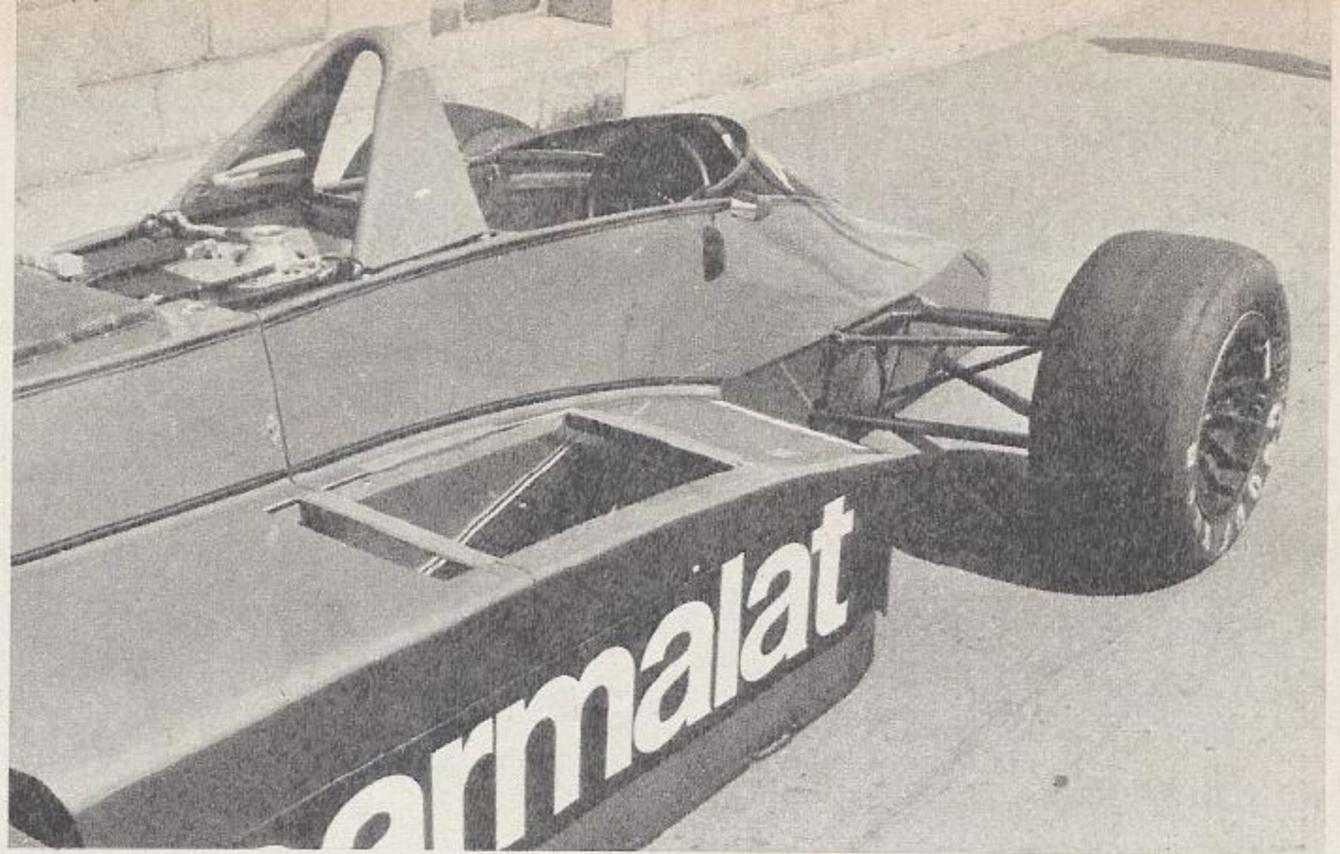
La gran diferencia está desde luego atrás. El cambio del motor Alfa Romeo por el motor Cosworth significa automáticamente un auto más corto, ya que el V8 es considerablemente más pequeño que el V12. Por otro lado, las suspensiones traseras, si bien extraídas de las actuales del Brabham BT-48-Alfa, muestran obviamente distintos puntos de ataque, ya que van fijadas a otro grupo motor-transmisión, con lo cual las geometrías no son las mismas del modelo anterior. Y a su vez, los pontones laterales que cumplen el vital efecto suelo son también enteramente nuevos, más desplazados hacia la porción trasera del

Nelson Piquet posa al lado del nuevo Brabham BT-49 a poco de sacar el auto a pista. Líneas generales muy similares al modelo actual, pero la diferencia está adentro...

La adopción del motor Cosworth permitió un reordenamiento más efectivo de la suspensión trasera y una mayor limpieza general de la parte trasera. El pie único del alerón también tiene perfil alar.



Las suspensiones delanteras son idénticas a las del Brabham-Alfa. Los radiadores de agua van casi acostados sobre los pontones laterales.



Poco más de doce horas después de ser terminado, el BT-49 ya giraba en Silverstone. Los tiempos no fueron muy buenos, pero era lógico...

Nótese la avanzada posición del piloto y la sección del chasis donde éste va sentado. Entre motor y butaca se encuentra el tanque de aceite de motor.

auto en relación al BT-48 pero aún no del todo definitivos, ya que todavía falta trabajar en los detalles aerodinámicos.

GORDON MURRAY: "ES SOLO LA PRIMERA PRUEBA"

Nelson Piquet no giró particularmente rápido de todos modos. Sus vueltas más veloces se establecieron alrededor de 1 minuto y 17 segundos, o sea bastante alejado de la famosa pole position de Alan Jones (1m 11s 88/100). Según las primeras charlas entre piloto y diseñador, el efecto aerodinámico no parece todavía el ideal y acaso haya que rediseñar aún los pontones laterales para lograr el efecto alar ideal. Pero Murray se mostró de todos modos satisfecho del primer contacto con la pista, según surge de sus respuestas.

—¿Se trata de un auto enteramente nuevo o es en realidad un desarrollo del BT-48 por más que el motor sea distinto?

—“En cierta forma usamos gran par-

te de la experiencia del BT48 porque la suspensión delantera es la misma y la suspensión trasera es ligeramente diferente; pero por otro lado el monocoque es enteramente nuevo, los pontones laterales también y desde luego la adopción del motor Cosworth lo transforma en un auto más corto, más chico”.

—Desde el punto de vista del diseñador, ¿cuál es la mayor ventaja de trabajar con el motor Cosworth?

—“Sin ninguna duda el menor peso. Luego, su masa estática es considerablemente menor, el tamaño total es más chico y la otra gran ventaja es que debe ser como 25 centímetros más corto. Además resulta más cómodo para fijar las suspensiones, de modo que es un motor mucho más conveniente para el diseño general de un chasis”.

—¿El nuevo auto está en el límite de peso de 575 kilos?

—“Sinceramente, no lo hemos pesado aún porque lo terminamos a escape esta madrugada para poder probarlo

hoy. Pero calculo que debe ser un auto liviano.

—¿Fue probado en el túnel de viento?

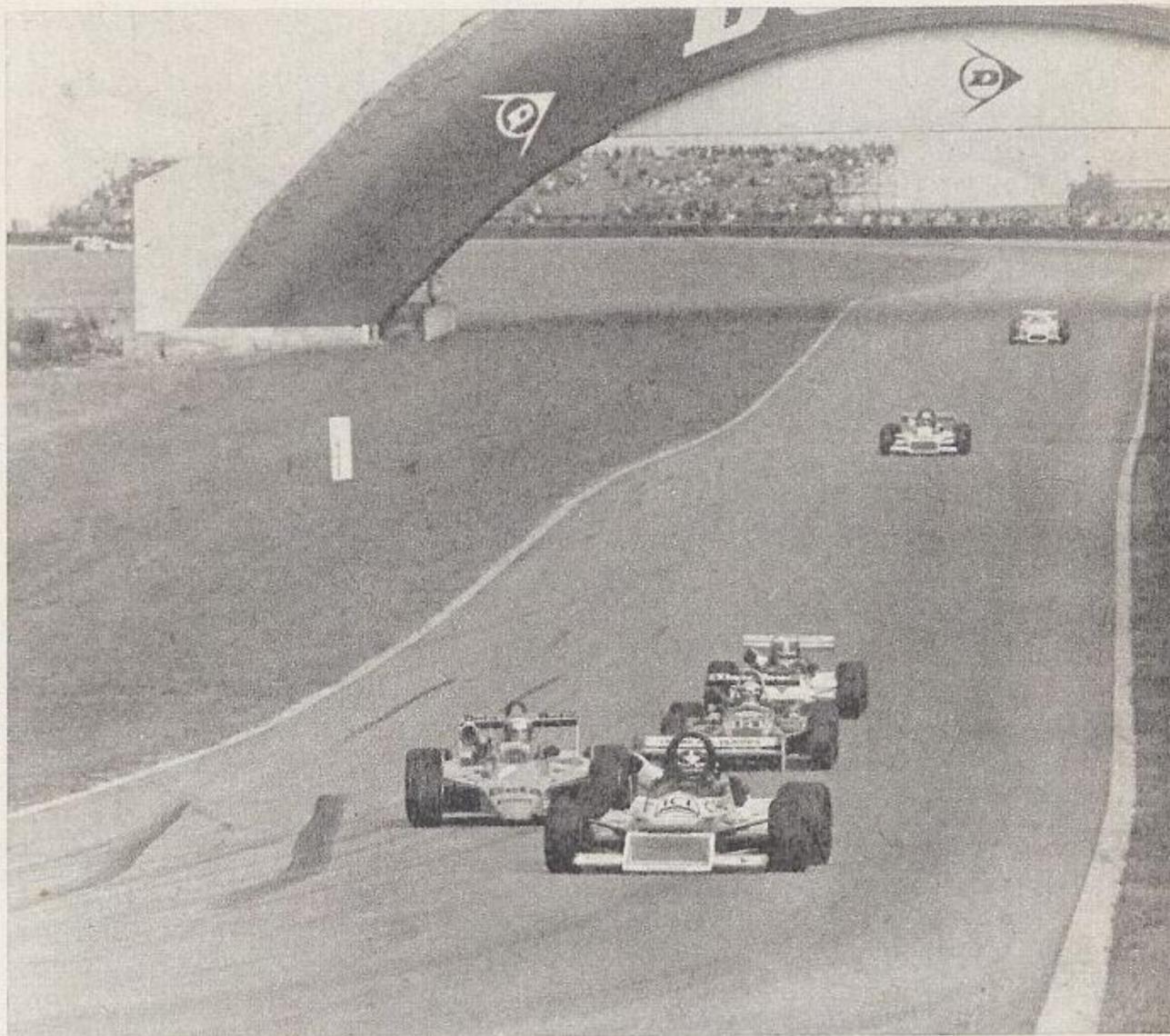
—“No, todavía no, así que es posible que aún haya que efectuar unas cuantas modificaciones de orden aerodinámico. Hay que considerar que la de hoy no es más que la primera prueba.

Y en efecto, las primeras conclusiones de la prueba de Silverstone indican que todavía falta trabajar un poco para lograr el funcionamiento aerodinámico adecuado. Pero el hecho de poseer ya listo el chasis que deberá correr en 1980 es una ventaja indudable para Brabham. Entretanto, más que nunca, Zunino espera la culminación de sus tratativas con Bernie Ecclestone para saber si en efecto ese nuevo Brabham-Cosworth que vio en Silverstone será su auto para el año próximo.

Texto y fotos:
Germán Sopena
(Enviado a Silverstone,
Inglaterra)

DESPUES DE LA CARRERA DE DONINGTON, CON EL GRAN PERDEDOR BRIAN HENTON: "TODAVIA NO PUEDO ENTENDERLO".

Su rostro y sus palabras no podían ocultar la gran desazón. No hizo exteriorizaciones de bronca cuando llegó a boxes, pero su actitud lo decía todo. "No sé. Realmente no sé qué pudo haber pasado. Es como si se hubieran bloqueado los frenos. ¡Pero justo faltando tan poco!, no sé, es inexplicable... no puedo entenderlo". Con sus mecánicos buscó un justificativo en los depósitos de freno del Ralt, pero éste no apareció. ¿Un error conductivo?, pero, ¿quién se animaba a preguntarlo? Todavía le queda la alternativa de Pergusa donde Brian apeló su descalificación y cuyo dictamen se tendrá en octubre, pero... "Las carreras se ganan en la pista, y los campeonatos también. Aunque la decisión sea favorable, no será lo mismo. Yo quería ganar el título aquí, frente a mi público y esa posibilidad no se repetirá nunca más. Seguro". No quedó nada más por decir. También descartó de plano que Cheever hubiese tenido algo que ver con su despiste. Como bien lo había dicho Henton, las carreras se definen en la pista. Y allí, él había perdido.



Momentos antes de la dramática alternativa. Adelante está Daly y luego Cheever que se cierra sobre la línea del Ralt de Henton. El accionar del italoamericano no tuvo que ver en el "fuoripista" de Henton, pero hizo lo imposible para que el inglés no lo pasara.

Henton buscando alguna razón de la presunta falla de frenos del Ralt. No encontró nada...



LA MAQUINA DE LOS CAMPEONES

Unica al alcance de los preparadores y técnicos en motores de competición. La VERDAD sobre las tapas de cilindros, diagramas de levas, con ductos de admisión y escape válvulas, etc. Una verdadera fábrica de H.P. (alta performance)

H.B.

SuperFlow 110
IMPORTADORES
PARA ARGENTINA



OFER S.A.

Venezuela 4364/66 Villa Martelli



A 10 AÑOS DE LA ACTUACION DE LOS TORINO EN NÜRBURGRING

RECUERDOS DE UNA MISIÓN INOLVIDABLE

La semana pasada se cumplieron diez años de la participación de los Torino en las 84 Horas de Nürburgring. La labor de la famosa "Misión Argentina" en el difícil circuito alemán marcó uno de los hitos más importantes en la historia del automovilismo nacional. El cuarto lugar en la clasificación general logrado por Eduardo Copello, Oscar Mauricio Franco y "Larry" fue un resultado que sólo reflejó en parte la actuación de los coches argentinos, quienes puntearon durante gran parte de la carrera. Para revivir aquellas jornadas reunimos a Eduardo Copello, Carmelo Galbato y Eduardo Rodríguez Canedo. Las anécdotas y los recuerdos sirvieron para volver hacia los lejanos días de agosto de 1969



Eduardo Copello, Eduardo Rodríguez Canedo y Carmelo Galbato unidos en la recordación de uno de los momentos más importantes de sus carreras deportivas. Para los tres las 84 Horas representaron algo inolvidable.

Agosto de 1969. Todos los integrantes de la Misión Argentina posan junto a uno de los Torino en los boxes del circuito de Nürburgring. La actuación de los autos nacionales provocó gran expectativa en todos los aficionados.

23 de agosto de 1969. Una de la tarde hora alemana en el circuito de Nürburgring. El Torino número 3 conducido por **Oscar Mauricio Franco** recibe la bandera a cuadros tras la extenuante marcha de 84 horas. Al mismo tiempo un grupo de argentinos deja atrás muchos momentos de gran tensión y expectativa para dar paso a la gran alegría. La misión quedaba cumplida. Y los abrazos, risas y muchas lágrimas que se dibujaban en los rostros de los eufóricos compatriotas eran la mejor manera de expresarlo. Porque ese grupo había llegado hasta el Nürburgring con una gran responsabilidad. La de mostrar ante el mundo el desarrollo y progreso de la industria automotriz nacional.

Ya pasaron diez años de aquellos inolvidables días. Una década nada más

ni nada menos. Muchas cosas cambiaron desde entonces. Sin embargo la labor de la "Misión Argentina" se mantuvo como uno de los hitos más destacados del automovilismo argentino. Los nombres de sus integrantes se incorporaron a su gran historia. Un grupo encabezado por **Carlos Lobosco** y **Tiber Teleki**. Con la presencia de Oreste Berta al frente de un reconocido equipo de mecánicos y motores elaborados por el Ing. Leeper.

Los tres Torino estaban confiados a la calidad conductiva de pilotos de la talla de **Eduardo Copello, Oscar Mauricio Franco, Gastón Perkins, Oscar Fangio, Carmelo Galbato, Luis Rubén Di Palma, Jorge Cupeiro, Eduardo Rodríguez Canedo, Néstor García Veiga** y el recordado "Larry", todo esto con el aval inestimable que significó el permanente asesoramiento de **Juan Manuel Fangio**.

No podíamos permanecer ajenos al aniversario de un hecho de esa envergadura. Por eso se nos ocurrió juntar a algunos de los integrantes de la Misión para que imaginariamente retrocedieran diez años y revivieran esa inolvidable aventura que los tuvo como protagonistas. Fue imposible reunirlos a todos. "Larry" desapareció hace un par de años. Diferentes compromisos reclamaban a otros en distintos puntos del país. Sin embargo conseguimos juntar a tres: **Eduardo Copello, Eduardo Rodríguez Canedo y Carmelo Galbato**. Con ellos y café por medio, volvimos a correr las 84 Horas de Nürburgring.

COPELLO: "Parece increíble que hayan pasado diez años. Para mí esta

carrera representa uno de los hechos más destacados de mi trayectoria. Por eso quizás todavía tengo frescos muchos de sus detalles. Fueron días inolvidables con un grupo humano extraordinario. En aquella época la intervención de un equipo argentino en Europa resultó un hecho de gran magnitud. Además no era solamente la parte deportiva, sino que representaba la presentación de un producto nacional ante los ojos de todo el mundo; la carrera era muy difícil. Además llovió durante 70 de las 84 horas y eso la tornó aún más complicada. Y por si esto fuera poco se corría en Nürburgring, uno de los circuitos más lindos, pero también de los más difíciles del mundo. Por eso y como nadie conocía el circuito viajamos con mucha anticipación para poder conocerlo. Recuerdo que pasamos varias horas por día girando, tratando de memorizarlo. De día, de noche, con sol y con lluvia. Fue tanto lo que anduvimos que hoy a diez años, me acuerdo perfectamente de como es Nürbrungring".

GALBATO: "Tenés razón. A mi me pasa lo mismo. Si querés te puedo dibujar ahora mismo el trazado de Nürburgring. Mirá si me acordaré; y eso que no es nada fácil, pero fue tanto lo que anduvimos que llegamos a conocerlo más que nuestro autódromo. íbamos a toda hora. En los primeros días nos ocurrió una cosa que pinta la importancia que tiene Fangio en Europa. Cuando nos disponíamos a entrar al circuito y como no eran entrenamientos oficiales nos quisieron cobrar. Nosotros sólo le atinamos a decir que veníamos de parte de Fangio. Al oír el nombre de Juan Manuel cambiaron la postura y nos dejaron pasar sin cobrarnos nada. Después, en los días siguientes, no tuvimos más problemas".

RODRIGUEZ CANEDO: "Es verdad, el tener en nuestro equipo a una persona de la trascendencia de Fangio resultó muy importante. Se abrieron muchas puertas. Además Juan Manuel también colaboró a la par de cualquier en las demás tareas. Te acordás cuando Gastón tuvo que cambiar las pastillas de freno. Nadie lo podía ayudar porque estaba en una zona que sólo permitía la reparación a l piloto. En tonces Fangio se acercó despacito y tarareando un tango le fue indicando a Gastón cómo tenía que hacer."

COPELLO: "Los reglamentos de la carrera eran muy complicados y exigentes. Tenía que dar la vuelta en tanto tiempo sino te penalizaban. Pero afortunadamente creo que nos adaptamos bastante bien al sistema, y si bien los resultados fueron buenos, pienso que podrían haber sido mejores. De no sufrir aquel famoso problema del caño de escape pudimos haber ganado. A propósito, me acuerdo de un momento bastante difícil y que casi nos cuesta la desclasificación. El tiempo estimado para la vuelta era de 24 minutos. El coche nuestro venía ya con ese problema, y me había bajado una vez para atarlo. Des-

pues volvía a hacerlo en un par de oportunidades. Llevamos 21 minutos y andábamos relativamente cómodos con el tiempo. De pronto tuve que bajarme una vez más para atar el caño de escape. Al descender y sin darme cuenta con el casco toqué el corte de corriente. Después de atar el escape quise poner en marcha el coche pero no arrancaba. Insisti pero no había caso, entonces fui a revisar la batería. Estaba perfecta. No sabía qué hacer, y los segundos pasaban. Entonces instintivamente, me avivé del problema del cable de corriente. Reparé lo más rápido que pude y me subí al coche. Arrancó inmediatamente y pasé el control cuando sólo faltaban veinticuatro segundos para terminar el plazo acordado."

RODRIGUEZ CANEDO: "Sí, fue un momento de gran tensión para todos nosotros que estábamos en los boxes. Los europeos hacían fuerza para que pasaran los minutos. Ellos se llevaron una gran sorpresa con los Torino. Al comienzo y cuando nos vieron les causó gracia, porque eran coches grandes, y que no respondían al concepto ideal que ellos tenían para este tipo de carreras. Ellos querían autos chicos con motores potentes. Esta actitud de los demás equipos se prolongó durante los días previos a la carrera. Pero cuando empezó y a medida que pasaban las horas y los tres autos nuestros se mantenían en punta empezaron a asombrarse y a mirarnos con más respeto. Después ya se resignaron y venían al box a tocar y fotografiar a los autos, además de preguntarnos cualquier cantidad de cosas."

GALBATO: "Sí, realmente fue cómico ver la cara de los alemanes cuando el primer día llegaron los coches a boxes. Ponían una cara de horror bárbara y nos hacían señas de que estábamos locos. Después al observar como funcionaban los coches sobre la pista se sorprendieron nuevamente. Al ver a los tres Torino en punta se miraban entre ellos y ponían cara de no entender nada. Me acuerdo que hicieron parar a unos de los Porsche que iba detrás nuestro y mandaron subir a uno de los mejores pilotos de la categoría para que tratara de alcanzarnos. El tipo salió como los bomberos intentando descontar ventajas, pero le duró poco, porque antes de completar primer circuito se fue de pista, golpeando bastante fuerte al coche..."

Después no les quedó más remedio que dedicarse a elogiarnos. Y hasta terminaron siendo amigos y acercándose a los asados que preparábamos. Me acuerdo que cuando terminó la carrera hicimos un asado popular e invitamos a todos los equipos. Los europeos se quedaron locos de contentos y terminaron con toda la carne que nos habían mandado desde la Argentina. Los alemanes se comían los chorizos y las morcillas ¡crudas!".

RODRIGUEZ CANEDO: "Esa vez sí nos pudimos desquitar con la comida. Porque los días anteriores y durante la

carrera el profesor Lino de Las Heras nos tenía al trote, con un menú especialmente preparado. Esa también resultó para nosotros una experiencia nueva porque nunca antes nos habíamos preparado de una manera tan cuidadosa para correr".

GALBATO: "La comida también resultó en los primeros días un problema para todos los periodistas. Pero el motivo era otro y muy distinto. Una noche llegaron un grupo de 27 desde Buenos Aires. Me acuerdo que venían de un largo viaje y nos fueron a pedir a nosotros que les indicáramos un lugar para

Copello y Galbato coincidieron en su concepto sobre el Nürburgring "Es un trazado muy lindo, pero también muy difícil. Lo memorizamos tanto que aún hoy a diez años nos acordamos perfectamente de como era".

El "Chino" Rodriguez Canedo pone fin a una de sus graciosas anécdotas, buscando la complicidad de Copello.





comer. A esa hora era prácticamente imposible encontrar un lugar abierto, pero por suerte encontramos un pequeño bar. Los muchachos creían que nosotros sabíamos hablar algo en alemán. Pero lo único que habíamos aprendido a decir era "bier" o sea cerveza. Como sólo cerveza no podíamos tomar empezamos a hacer señas y luego de bastante esfuerzos el mozo nos entendió que le pedíamos unos sandwiches. Este problema con el transcurrir de los días se fue solucionando y al final todos terminaron comiendo de lo mejor."

COPELLO: "El periodismo se portó muy bien con nosotros. Siempre nos ayudó y alentó. Me acuerdo que eran unos cuantos y las transmisiones por radio prácticamente abarcaron toda la carrera. Gracias a ellos la gente en Argentina pudo seguir el desarrollo de la prueba. Según lo que me contaron a medida que los Torino seguían en punta la expectativa aumentaba y prácticamente en Buenos Aires no se hablaba de otra cosa."

GALBATO: "Sí, realmente por lo que me dijeron aquí se vivió la carrera tanto o más que en Nürburgring. Eso que nosotros sufrimos bastante cuando quedó únicamente el coche de ustedes. Las últimas horas fueron tremendas. No se imaginan lo que "empujamos desde afuera" a ese Torino número 3 para que recuperara terreno y volviese a la punta, pero era muy difícil descontar las siete vueltas. Y nos tuvimos que conformar con el cuarto puesto. Pero la clasificación quedó como un detalle anecdótico. Con la actuación realizada los Torino habían demostrado que estaban en condiciones de competir con posibilidades frente a los mejores autos de la categoría."

COPELLO: "¡Se acuerdan del recibimiento! Fue realmente una cosa de locos. Nosotros nos mirábamos y no lo podíamos creer. Era increíble la cantidad de gente que nos acompañó desde Ezeiza hasta las oficinas de Renault en el centro. Desde las oficinas nos tiraban papelitos, mucha gente se acercaba para aplaudirnos y arrojarnos flores. Algo sensacional y que no olvidaré por el resto de mis días."

RODRIGUEZ CANEDO: "Totalmente de acuerdo con vos Eduardo. Aquello fue la locura. Nunca esperaba un recibimiento así. Yo le pregunté a "Larry" si merecíamos tanto recibimiento. Pobre "Larry". Es el único que falta en este aniversario. Es una verdadera lástima porque él fue parte muy importante de esta conquista. Además era un gran piloto y una excelente persona".

Una década ha pasado pero la trascendencia del hecho permaneció intacta a través del tiempo. Y convirtió a la Misión Argentina en Nürburgring en uno de los mejores capítulos de la historia del automovilismo nacional.

Miguel Angel Sebastián

RALLY DE NUEVA ZELANDIA

MIKKOLA, EL MEJOR

Hannu Mikkola ganó sin discusiones el "Rally de Nueva Zelandia", empatando así el primer puesto del campeonato con su compañero Waldegaard. Los autos ingleses dominaron la prueba.

¡QUE LEJOS QUÉDA!

Si hay algo que impide en alguna medida la integración de muchos países al automovilismo internacional en todos sus ordenes son más que nada las decenas de miles de kilómetros que los separan. Esto lo pudimos apreciar muy bien el año pasado cuando se corrió la Vuelta a la América del Sur y ahora, hace pocas semanas, en el CODASUR. Y es lógico. Los costos no son los mismos para correr el Rally de Acrópolis, por ejemplo, que tener que trasladar un equipo entero a cualquier país de América del Sur, África u Oceanía.

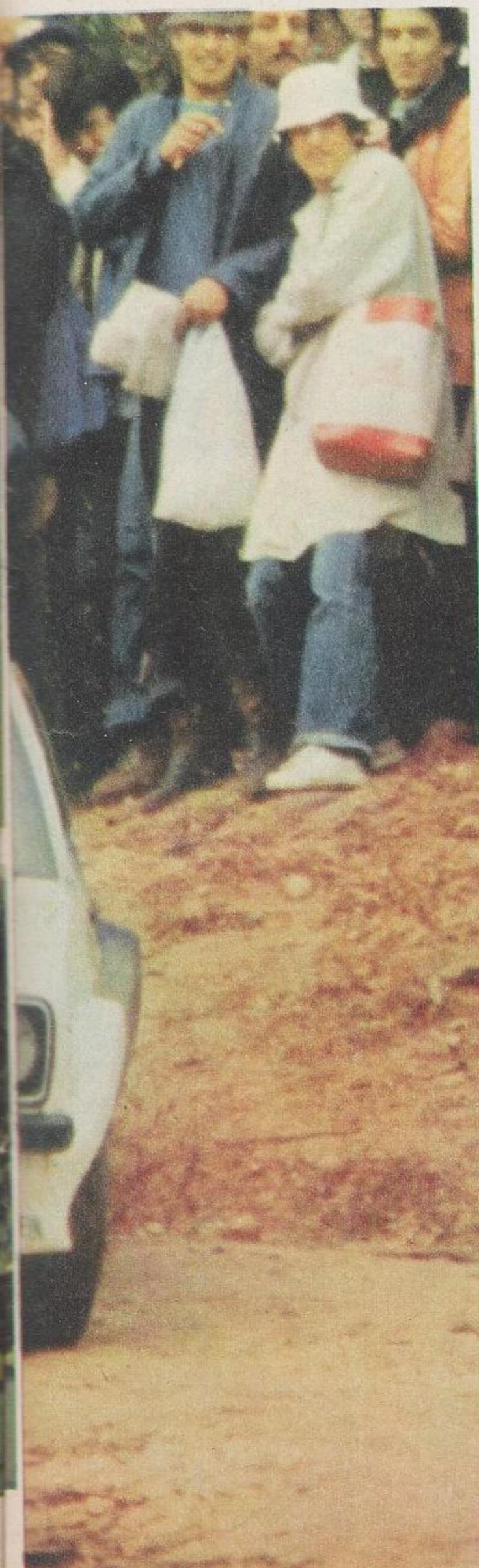
Justamente eso pasó en el Rally de Nueva Zelandia. Sólo se contó con la presencia de las escuadras Ford, Vauxhall y Datsun. Los dos primeros motivados por el gran interés de los importadores respectivos, que ven en los eventuales resultados deportivos un aliciente notable para sus ventas. En cambio, la marca japonesa no llevó el material desde su base de operaciones en Europa, sino que lo hizo transportar directamente desde la casa matriz, mucho más cercana que el Viejo Mundo, reduciendo así los costos de operación.

LOS CAMPEONATOS

A esta altura del torneo, con cerca del cincuenta por ciento de las pruebas disputadas, sólo **Ford y Datsun** mantienen intactas sus aspiraciones al título, puesto que están separados por sólo 23 puntos. Fiat, tercera, ya anunció que sólo piensa correr los rallies del Campeonato del Mundo que aún no haya ganado. Por todo esto, no se puede esperar mucho más este año en lo que a marcas se refiere.



R DE LOS ESCORT



CLASIFICACION

POS.	PILOTO-ACOMPAÑANTE	MARCA
1º	Mikkola-Hertz 1º G.4	Ford Escort
2º	Robson-Porter	Ford Escort
3º	Vatanen-Bryant	Ford Escort
4º	Adams-Franchi	Ford Escort
5º	Murland-Parnell	Vauxhall
6º	Parkes-Green 1º G.2	Ford Escort

Llegaron 23 equipos.

Con los triunfos de Nueva Zelandia y Portugal, Hannu Mikkola alcanzó a su co-equipar Bjorn Waldegaard en el campeonato. Salvo imprevistos, Ford ya se aseguró el torneo de este año.

En cambio, en el de pilotos, las cosas están mucho más interesantes. Con el primer puesto empatado a partir de Nueva Zelandia, entre los dos pilotos estrella del equipo oficial Ford y Markku Alen (Fiat) bastante más atrás, en el seno del equipo Ford pueden tener más de un dolor de cabeza. Sobre todo para el director deportivo.

PRIMERA ETAPA

El primer tramo de velocidad se desarrolló sobre un óvalo, en el que generalmente se ven carreras de stock-cars, especialidad ampliamente difundida en Australia y Nueva Zelandia. Airikkala con su Vauxhall Chevette y Mikkola fueron los primeros en salir al ruedo, dando un espectáculo grandioso, aunque no fue el único ya que los posteriores participantes (se hacen tandas de a dos autos) también dejaron sumamente conformes al público y a los organizadores, que vieron que con sólo ese "prime" en Auckland, se había asegurado el éxito publicitario del rally.

El mejor tiempo lo hizo Airikkala, justamente, igual que el prime siguiente. Ya en el tercero, Mikkola, sobre un piso en el que se siente muy cómodo, pasó a encabezar el clasificador general; durante la noche, continuó en la misma posición y aumentando su diferencia con Airikkala y Vatanen de prime en prime. Este último corrió con un estilo nuevo, mucho más ortodoxo que su espectacular manejo anterior pero también más eficaz. La diferencia entre Mikkola y Airikkala: 33 segundos, luego de cinco primes. En el grupo dos, Andy Dawson (conocido nuestro de algunos Transchaco) con un Datsun 160J, luego de estar en punta por largo rato perdió cerca de 10 minutos al salirse de la ruta.

Un prime debió ser anulado por la intensa lluvia que se desencadenó durante la noche, y hubo otros que tendrían que haberse suspendido, ya que al finalizar la etapa, y habiéndose mantenido los horarios de llegada, todos los autos fueron penalizados con recargos muy elevados y, a veces, sobre-penalizados, con más tiempo del que les correspondía. Se pensó inclusive en hacer abandono masivo de la competencia. Al llegar a Tauranga (fin de la etapa) el orden era el siguiente: Mikkola - Vatanen - Airikkala - Salonen - Robson - Adams - Marshall - Collier - Woolf - Fergus.

SEGUNDA Y TERCERA ETAPAS

Si la anterior fue difícil, la segunda empezó como para volver a casa. A los pocos kilómetros de la largada un túnel que debía atravesarse estaba totalmente anegado provocando muchísimos problemas de encendido y eléctricos de los autos. Airikkala fue el más perjudicado ya que al paso por ese lugar su motor quedó en dos cilindros hasta su posterior abandono. Y no fue el único. Los retrasos y deserciones continuaron en buena medida durante el segundo tramo. Dawson, muy retrasado al principio, trepó del 21º al 9º lugar, en parte por los abandonos, en parte por la feroz remontada que inició. Al final llegó en 6º posición, pero sería descalificado junto con Salonen (segundo) por la decisión del equipo de no presentar los autos a la revisión técnica luego de la llegada.

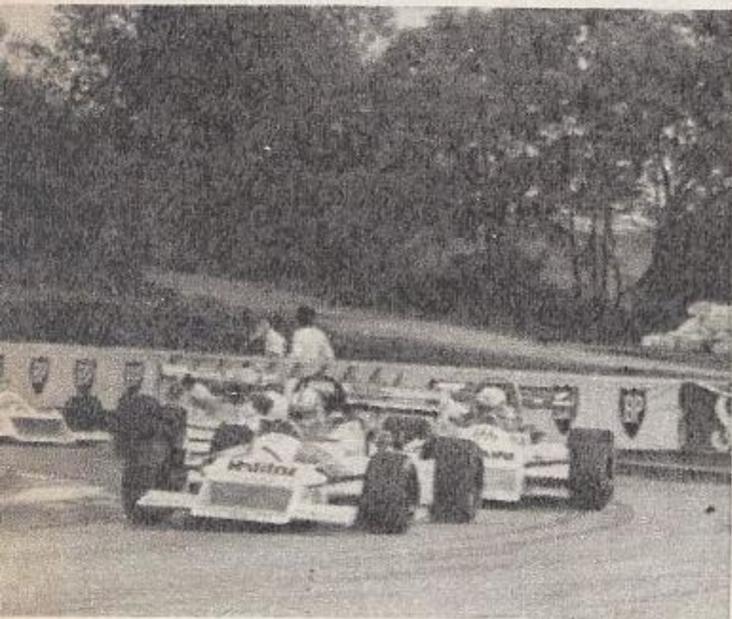
Siguiendo con el desarrollo de la etapa, Mikkola encabezaba el lote, con algunos pequeños problemas en el circuito de refrigeración de su Escort, al igual que Vatanen, segundo hasta ese momento. Tercero Adams, cuarto Salonen y quinto Robson.

Por fin la tercera etapa. Con Mikkola adelante y fuera de toda discusión, sus perseguidores debieron vérselas con Vatanen, que al mando de otro de los Escort oficiales ganó algunos primes sin demasiada consideración para con su auto, lo que le costaría el tercer puesto al final, a manos de Robson, piloto local que tuvo una muy destacada actuación a lo largo de todo el rally.

De aquí en adelante, Ford tendrá que ingeniárselas para que la lucha por el Campeonato de Pilotos no tenga ninguna repercusión en el de marcas, porque sino Datsun, con sus muy llegadoras berlinas, puede complicarle el panorama.

CON EL FLAMANTE CAMPEON EUROPEO DE F2
POCO DESPUES DE SU CONSAGRACION.

MARC SURER: "ESTOY MÁS SATISFECHO QUE CONTENTO"



"El plan de carrera se cumplió a la perfección, y cuando vi que Henton se había ido afuera, me sentí campeón".

A principios de año era el hombre indicado para ganar el Campeonato. Y lo ganó. Claro que con sobresaltos. Es que en March, no todo anduvo muy bien durante 1979. Problemas de distinto tipo que ya comentamos en su oportunidad, fueron relegando las aspiraciones del equipo oficial, hasta situarlas en un mismo plano que otros, aparentemente no tan poderosos. De todos modos, **March y BMW** se las ingeniaron para sacar a **Marc Surer** campeón y hacer realidad así los pronósticos de pretemporada.

Como comentamos la semana pasada, si bien el final fue el más caliente que se recuerda para un Campeonato de tanta importancia, cuando todo terminó, una ola de frialdad se apoderó curiosamente de los boxes.

Surer, por supuesto, compartía esa seriedad. Quizá porque él también sabía que todo debería haber resultado más fácil. Además, es suizo alemán y su innegable raíz germana lo privó de mayores exteriorizaciones.

"Estoy realmente feliz. El plan trazado de antemano se cumplió a la perfección, aunque recién cuando vi que Hen-

Después de la carrera y de la fría celebración por la conquista del título, entrevistamos a Marc Surer. Allí nos habló de su confianza para obtener el Campeonato, su importancia, y el próximo paso a la F1. Un diálogo tranquilo que también nos permitió conocer otros aspectos del piloto suizo

ton se fue afuera me sentí campeón. Pero igual estaba muy cerca y tenía la seguridad de que lo iba a pasar en la última vuelta. Por lo menos, pensaba jugarme con todo para lograrlo".

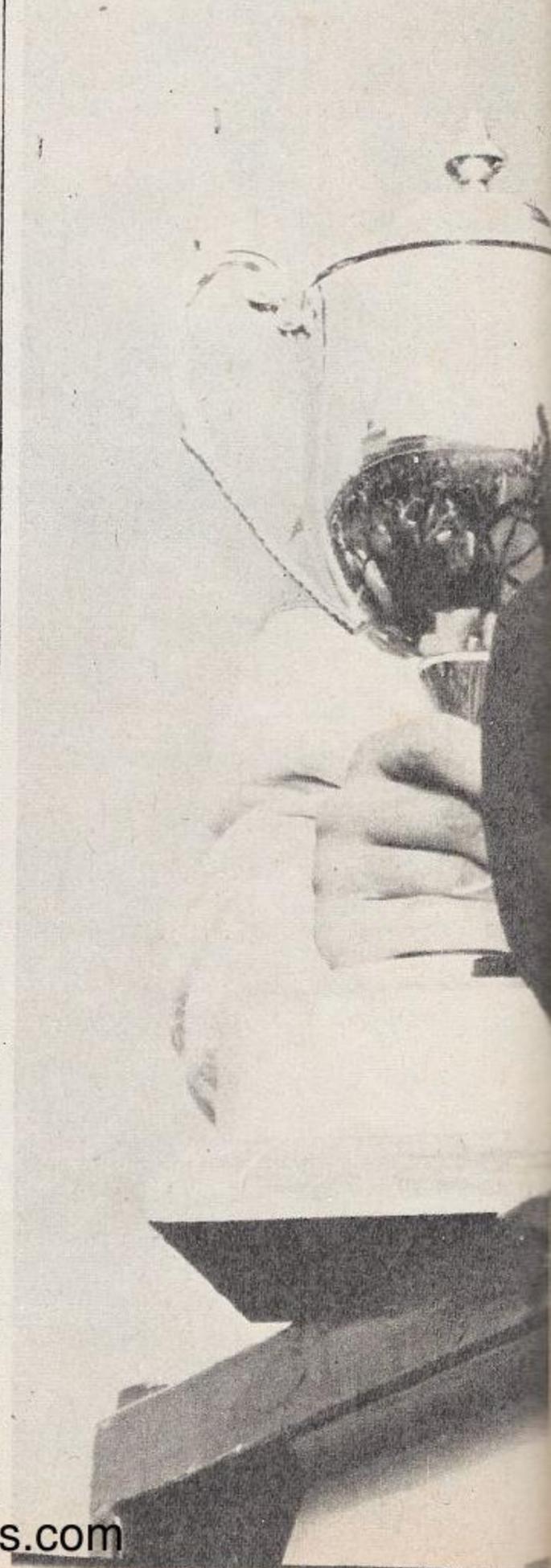
—A principios de año eras el más indicado para obtener el título. Sin embargo, los resultados tardaron en llegar y la cosa se fue complicando cada vez más. ¿En algún momento pensaste que las posibilidades de lograr el Campeonato se esfumaban?

—**"No. Nunca. siempre tuve confianza. Nunca dejé de pensar que iba a ganar. Cuando vino el receso de un mes estaba primero ya no tuve dudas; sólo que al final las cosas se complicaron un poco y todo se hizo más difícil".**

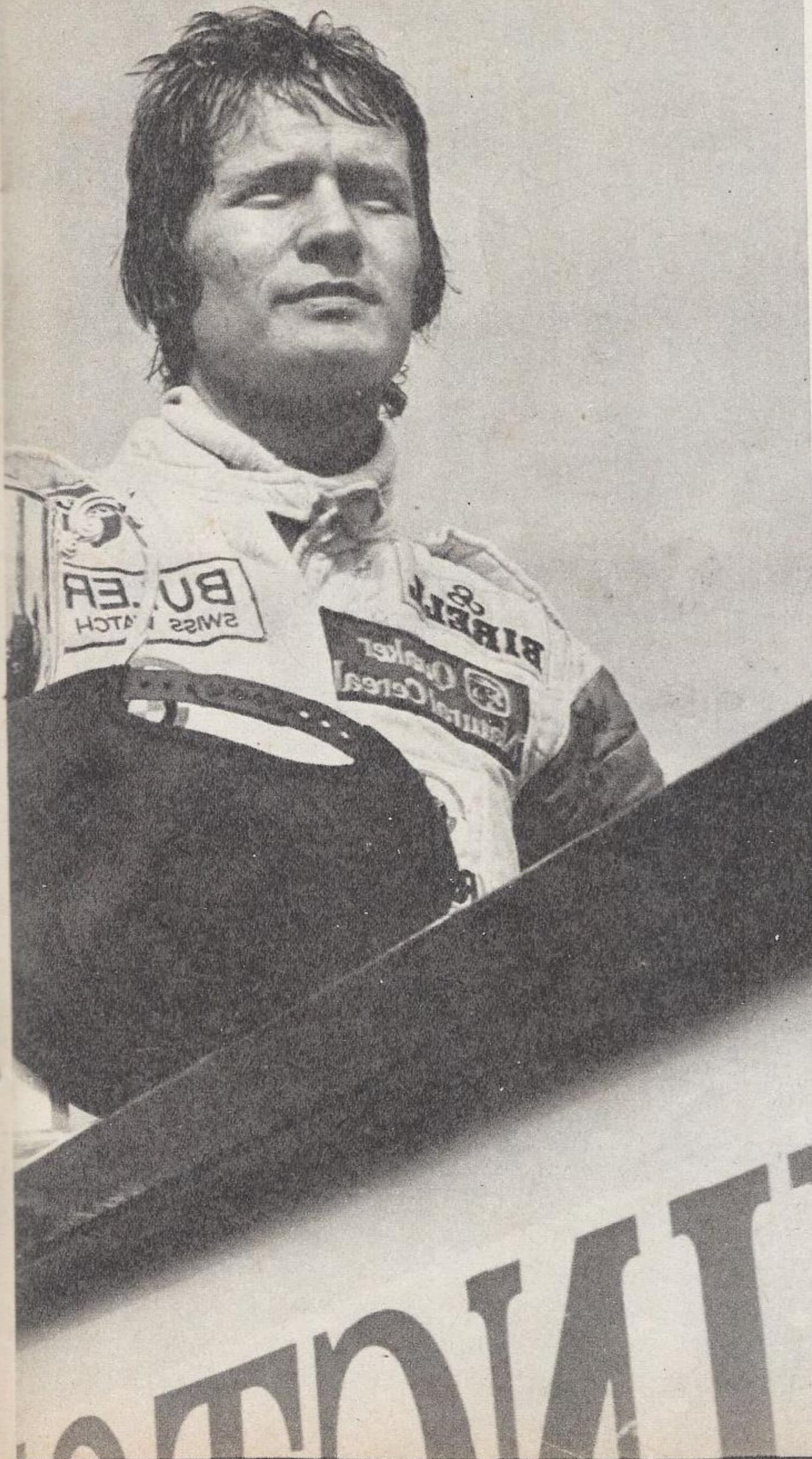
—¿Qué significado tiene para vos haber logrado este título?

—**"Es muy importante, porque al señalarme todo el mundo como favorito, no haberlo ganado hubiera sido un tremendo paso atrás para mí. Realmente, pienso que gané el campeonato en la última oportunidad que tenía para lograrlo".**

—¿Habías ganado algún Campeonato antes?



Así, con su habitual circunspección, se lo vio a Marc Surer en el podio de Donington, pocos minutos después de haber ganado el Campeonato de Fórmula Dos. Ya piensa en el '80: "La Fórmula Uno es una cosa concreta para mí el año que viene, pero todavía no sé en qué equipo".



—“Sí. Cuando era muy joven fui campeón suizo de Go-Karts”.

—¿Pensás que el karting es una buena escuela para los que pretenden iniciarse en los monoplazas?

—“Sin duda. Creo que es excelente. Yo comencé allí y varios de los que hoy están corriendo en F 3, F 2 e inclusive en F 1, surgieron de los karts”.

—¿En qué otras categorías corriste además?

—“En autos de turismo, en sport y en Fórmula 3, para finalmente llegar a la F 2 y escalar posiciones poco a poco hasta poder concretar todo esto”.

—¿Tenés alguna posibilidad concreta de pasar a Fórmula 1 para el año que viene?

—“Sí. La F 1 es una cosa concreta ya para mí en 1980. Sólo que todavía no estoy en condiciones de poder decir en qué equipo sería”.

—No obstante ello, ¿seguirás corriendo en Fórmula 2?

—“No sé. No creo. Si se hace lo de Fórmula 1 seguro que no. De lo contrario, podría ser. Pero no es eso lo que quiero en este momento. Pienso que ya estoy preparado para dar el salto y no hacerlo ahora sería perder el tiempo. Además, la F 2 ya me dio lo máximo que me podía dar y estimo que ahora lo mejor es buscar nuevas metas y cristalizarlas de la misma manera que ésta”.

—¿Qué expectativas tenés respecto a la F 1?

—“Ninguna en especial. Creo que las de cualquier piloto de nivel internacional”.

—¿Qué importancia tienen March y BMW en esta conquista?

—“Bueno... toda. Yo simplemente era el hombre elegido para traducir en resultados todo el esfuerzo de ambas empresas. Por eso es que, al haber cumplido, tengo más satisfacción que alegría”.

—Entonces, ganar el título era una obligación para vos...

—“No sé si es para tanto. Lo que sí tenía era la obligación de no defraudar a todos los que habían depositado su confianza en mí...”

Y por no defraudar, Marc Surer tendrá ahora otra oportunidad más importante. Y si sigue cumpliendo, quizá algún día alguien lo ponga en las puertas de un título mundial. Así es hoy la carrera de un piloto internacional. Y Marc Surer sabe que puede alcanzar todas las metas. Porque más allá de todo el respaldo que recibió este año de March y BMW, él también hizo lo suyo.

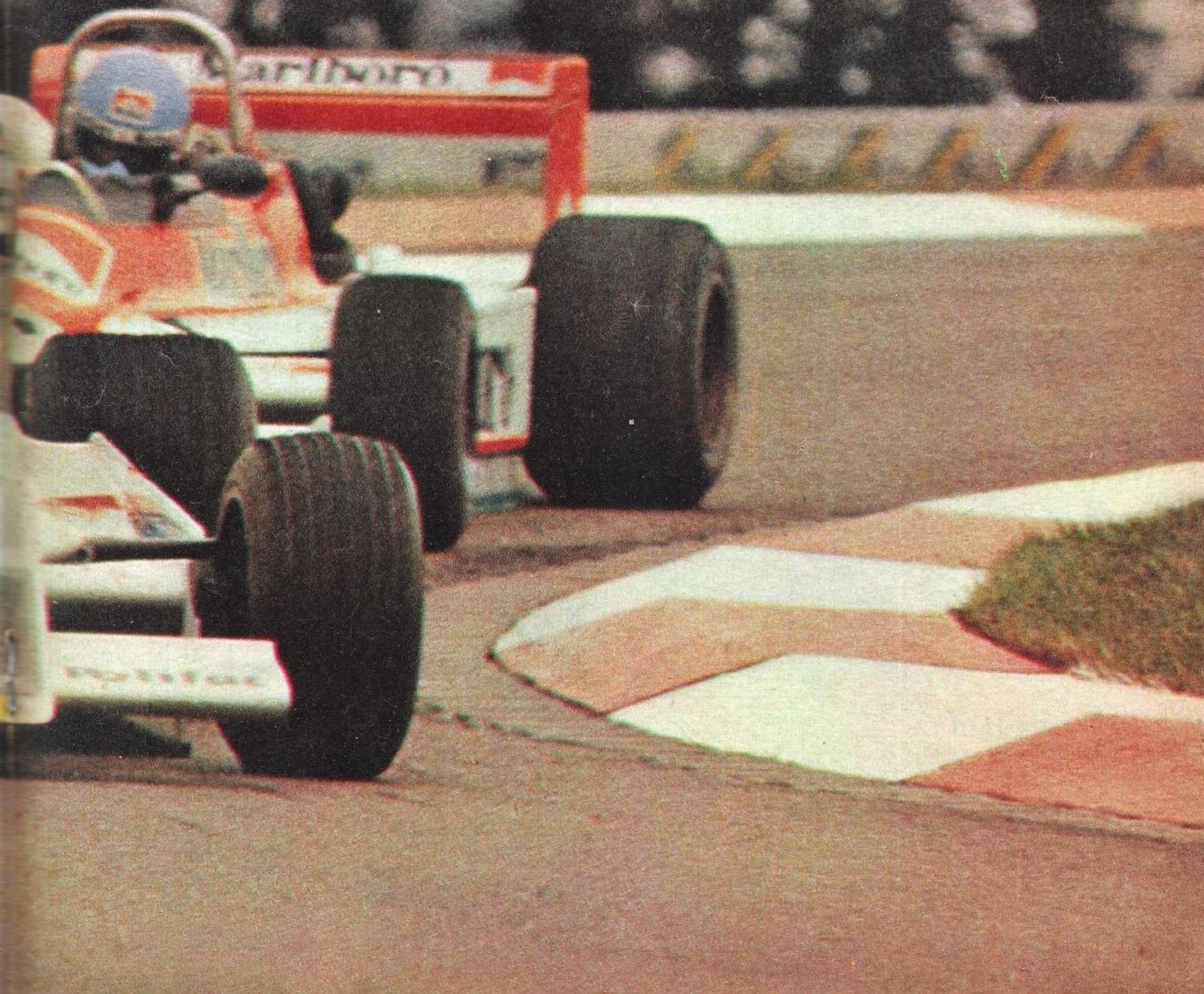
Tiene oficio, una gran frialdad y mucha voluntad. Además, es un hombre que no maltrata el auto y cuando las circunstancias lo requieren sabe trabajar para conseguir resultados. Toda su labor de este año es un ejemplo claro al respecto. Ahora sólo falta saber si la Fórmula 1 le brindará la posibilidad de volver a demostrarlo.

ALBERTO DEL PRIORE
FOTOS: ANTONIO CAPRIA
(Desde Londres, Inglaterra)

CORSA



**MARC SURER Y SU MARCH 792-BMW
CAMPEON EUROPEO DE F2 1979**



LAS TENDENCIAS DEL MERCADO

PRECIOS DE AUTOMOVILES USADOS 0 KM

NOTA: Se incluyen todos los modelos representativos de cada marca con más de 8 meses y hasta 9 años de antigüedad en el mercado. Los precios (en miles de pesos) corresponden a nivel público y se estiman tomando como reflejo las operaciones realizadas en Capital Federal y Gran Buenos Aires.

CHRYSLER

DODGE. Precios vigentes al 15 de agosto de 1979. Includo IVA y ley 21.930, sin opcionales

1500.....	\$ 17.912.929
1,8.....	\$ 20.549.418
1,8 Automático.....	\$ 22.348.128
1500 Rural.....	\$ 23.313.178
1500 Rural Automático.....	\$ 25.306.591
Coronado (Dirección hidr.).....	\$ 29.709.212
Coronado (Sin direc. hid.).....	\$ 28.740.875
Coronado Automático.....	\$ 33.508.298

CITROËN

Precios vigentes al 15 de agosto de 1979 incluido IVA y ley 21.930

3 CV M. 28.....	\$ 12.580.388
Ami 8 Elysee.....	\$ 15.238.119
Mehari Ranger.....	\$ 14.551.458

FIAT

Precios vigentes al 15 de agosto de 1979 incluido IVA, ley 21.930, con opcionales

600 S.....	\$ 11.546.900
133 B.....	\$ 13.114.900
133 L.....	\$ 14.236.200
133 T.....	\$ 14.700.900
128 C.....	\$ 16.930.300
128 CF.....	\$ 18.153.200
128 CL.....	\$ 18.552.800
128 CLI.....	\$ 19.801.600
128 CLF.....	\$ 19.658.000
125 S.....	\$ 19.774.200
125 CL.....	\$ 24.265.400
125 FS.....	\$ 22.787.600
125 BT.....	\$ 18.479.800
125 BN.....	\$ 16.665.600
125 BM.....	\$ 18.146.800
125 MC.....	\$ 16.677.300

FORD

Precios vigentes al 15 de agosto de 1979 incluido IVA, sin impuestos, sin opcionales

Falcon Taxi.....	\$ 20.959.800
Falcon Standard.....	\$ 20.889.900
Falcon De Luxe.....	\$ 24.347.500
Falcon Futura.....	\$ 28.512.900
Falcon Sprint.....	\$ 29.204.700
Falcon Rural Standard.....	\$ 23.833.200
Falcon Rural De Luxe.....	\$ 30.151.900
Fairlane LTD V-8.....	\$ 34.724.300
Fairlane Elite.....	\$ 37.604.900
Taurus L.....	\$ 17.911.800
Taurus GXL 2000.....	\$ 22.110.600
Taurus GXL 2300.....	\$ 22.796.500
Taurus GT.....	\$ 26.387.900

PEUGEOT

Precios vigentes al 15 de agosto de 1979 incluido IVA, impuestos internos y el 70% de los opcionales, sin ley 21.930

404 Standard.....	\$ 18.903.959
404 Diesel.....	\$ 21.957.170
404 GT.....	\$ 20.856.263
504 GL.....	\$ 22.460.646
504 E 2000.....	\$ 24.089.814
504 TN.....	\$ 28.605.703
504 SE.....	\$ 28.558.516
504 SES.....	\$ 32.432.779
504 SED.....	\$ 34.458.260
Pick-up.....	\$ 18.086.437

RENAULT

Precios vigentes al 15 de agosto de 1979 incluido IVA, opcionales y ley 21.930

4S.....	\$ 12.472.845
4F.....	\$ 14.332.973
6.....	\$ 14.972.220
12 TL.....	\$ 17.645.280
12 Taxi.....	\$ 18.544.021
12 TS.....	\$ 22.586.416
12 TSB.....	\$ 24.358.573
12 Alpine.....	\$ 26.709.958
Torino GR.....	\$ 34.787.782
Torino ZX.....	\$ 46.331.226

MARCA Y MODELO	1976	1977	1978	1975	1974	1973	1972	1971	1970
CHRYSLER (Dodge)									
1500 Standard	12.300	11.000	9.500	8.600	7.300	6.600	6.000	5.500	4.700
1500 SPL	13.200	12.400	9.600	8.700	7.400	6.600	6.200	5.600	5.000
1500 GT 90	—	—	—	8.900	7.600	6.900	6.300	—	—
1500 Automático	15.600	14.800	12.600	11.200	—	—	—	—	—
1500 GT 100	19.000	16.500	—	—	—	—	—	—	—
1500 M 1,8	16.200	14.800	12.900	9.500	—	—	—	—	—
Polara raftero	20.000	16.800	13.900	10.000	7.700	7.000	6.200	5.600	5.000
Polara RT	22.000	18.700	16.500	12.500	9.000	8.000	7.100	—	—
Coronado	—	—	—	—	9.000	7.900	7.000	6.500	6.000
Coronado Automático	22.300	20.000	17.000	13.200	11.000	10.200	7.800	7.000	6.200
CITROËN									
2 CV Azam	7.000	6.400	5.000	4.400	4.000	3.200	2.900	2.700	2.500
3 CV	7.200	6.600	5.200	4.600	4.200	3.400	3.000	2.800	2.600
Mehari	8.000	6.900	5.700	4.700	4.300	3.600	3.200	—	—
Ami 8	8.200	7.100	5.900	4.900	4.500	3.900	3.500	3.300	3.000
FIAT									
600 R	8.000	7.000	6.300	5.300	5.000	4.500	4.000	3.500	3.300
600 S	8.200	7.400	—	—	—	—	—	—	—
133	8.700	8.000	7.300	—	—	—	—	—	—
128	11.000	10.000	8.400	7.300	6.100	5.500	5.000	4.600	—
128 L	11.300	10.200	8.500	7.400	6.100	5.600	—	—	—
128 IAVA	13.200	11.600	9.000	8.000	—	—	—	—	—
128 Familiar	12.300	11.000	8.800	7.500	6.900	6.100	—	—	—
125 Berlina/S	13.500	12.300	10.000	9.000	8.000	7.100	6.500	—	—
125 Berlina Pet.	15.550	13.500	11.500	—	—	—	—	—	—
125 Cupé	18.100	15.200	13.500	11.000	9.900	8.500	7.700	—	—
125 Familiar	17.500	14.600	12.300	10.000	8.500	7.900	7.300	—	—
1600 Sport	—	—	—	—	—	7.300	6.500	—	—
1600 Berlina	—	—	—	—	—	7.000	6.300	—	—
1500 Sport	—	—	—	—	—	6.200	5.700	—	—
1500 Familiar	—	—	—	—	—	6.300	5.800	—	—
FORD MOTOR									
Taurus L	16.500	15.400	13.600	10.000	9.000	—	—	—	—
Taurus GXL 2000	20.000	18.500	14.000	12.300	10.500	—	—	—	—
Taurus GXL 2300	21.800	20.000	18.100	16.300	13.000	—	—	—	—
Taurus Cupé GT	23.000	21.000	18.500	17.000	14.000	—	—	—	—
Falcon Standard	19.000	16.000	14.500	13.700	12.300	9.900	8.200	7.200	6.600
Falcon De Luxe 221	22.000	19.000	17.000	15.000	14.000	12.000	10.900	9.600	8.700
Falcon Futura 221 SP	23.000	20.000	18.000	16.000	15.000	13.000	12.000	11.000	10.000
Falcon Sprint	25.000	22.000	20.000	17.900	17.500	14.700	14.000	12.800	11.700
Falcon Rural 221 Stad.	20.000	18.000	16.000	14.200	13.000	12.000	11.000	9.000	8.000
Falcon Rural 221 DL	22.000	20.000	19.600	18.500	17.000	16.000	14.200	13.000	12.000
Fairlane 500 6 cil.	—	—	14.500	12.000	11.000	9.500	8.000	7.000	6.200
Fairlane LTD 6 cil.	—	—	17.000	14.500	13.000	11.300	10.500	8.400	7.700
Fairlane LTD 8 cil.	25.500	20.000	17.600	15.000	13.500	11.500	11.000	10.000	9.100
GENERAL MOTORS									
Opel K-180	12.000	11.100	9.000	7.500	6.700	—	—	—	—
Opel K-180 Rally	14.000	13.000	11.500	—	—	—	—	—	—
Chevrolet 400 SS	—	—	—	—	9.700	8.000	—	—	—
Chevrolet Rally Sport	—	—	—	—	9.500	8.500	7.700	7.100	6.800
Chevy Standard	15.000	13.000	11.500	11.000	10.000	8.500	9.000	8.000	7.200
Chevy Súper	16.500	14.500	13.000	12.000	11.000	10.500	10.000	9.400	8.800
Chevy Malibú	20.000	18.000	15.000	13.500	12.700	—	—	—	—
Chevy SS 4 puertas	—	—	—	—	11.500	10.000	9.000	8.500	8.000
Chevy DL Aut/Mal.	24.000	—	—	—	—	—	—	—	—
PEUGEOT									
404 Standard	13.200	12.300	11.100	10.000	9.200	8.500	7.700	7.000	6.200
404 Diesel	15.000	14.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000
404 SL GP	13.500	12.600	11.500	10.500	9.500	9.000	8.400	7.800	7.500
504 SL	—	—	—	—	—	11.000	10.000	9.000	8.200
504 GL	16.000	15.000	14.000	13.000	12.000	—	—	—	—
504 XSE/SE	22.000	20.000	18.000	16.000	14.000	—	—	—	—
504 TN	20.500	19.000	—	—	—	—	—	—	—
RENAULT									
4 S	9.000	8.100	7.600	6.900	6.000	5.300	—	—	—
6	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000	6.000	—	—	—
12	13.200	11.600	10.800	10.000	9.000	8.000	7.000	—	—
12 Break	15.700	14.600	13.300	12.600	11.000	9.900	—	—	—
12 TL	12.100	11.000	—	—	—	—	—	—	—
12 TS	16.500	15.000	—	—	—	—	—	—	—
12 Break TS	19.000	17.700	—	—	—	—	—	—	—
Torino L	—	—	—	—	—	8.700	7.700	6.700	—
Torino S	—	—	—	—	—	9.500	8.500	7.500	—
Torino TS 4p.	—	—	—	—	—	10.000	9.000	8.000	—
Torino 380 W GS	—	—	19.500	18.000	16.500	15.000	13.500	11.000	9.500
Torino TSX	36.000	30.000	27.000	—	—	—	—	—	—
Torino SE G. Routier	27.500	24.500	22.500	20.000	18.100	—	—	—	—
Torino TS 2p.	30.000	26.000	24.000	—	—	—	—	—	—

PARABRISAS NOTICIAS

VENTAS DE LOS CITROEN IMPORTADOS

Anunció la firma Citroen Argentina S.A., los resultados de la comercialización de los autos que importó recientemente: GS Palas, Gs Break, Gs X3 y CX Palas 2400.

En el transcurso del trimestre mayo/julio, que acaba de finalizar, se introdujeron en el mercado un total de 962 unidades, las que han sido vendidas en su totalidad.

La cifra resulta por demás elocuente y es demostrativa de la rápida aceptación de estos autos franceses por parte del público argentino.

A la reconocida calidad de los productos de la marca se une en estas versiones (tanto GS como CX), el exclusivo sistema de suspensión hidroneumática que los hace particularmente aptos para todas las clases de caminos existentes en el país.

Los 25 años de experiencia Citroen en este tipo de suspensión, constituyen, por otra parte, la mejor garantía de confiabilidad hacia este revolucionario y exclusivo sistema, que otorga a los vehículos singulares condiciones de confort y seguridad.

NUEVO UNIFORME EN LAS ESTACIONES YPF

Para la próxima primavera, las estaciones de servicio YPF de todo el país presentarán a su personal con un nuevo uniforme diseñado con moderno concepto, agregando a la calidad y eficiencia de los servicios que brindan, un toque de pulcritud y elegancia.

La cooperativa que nuclea a todos los agentes consignatarios de YPF ha encarado la confección de los nuevos uniformes, cumpliendo estrictamente las especificaciones exigidas por la Dirección de Comercialización de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ofreciendo a sus asociados el mejor precio de plaza.

CONSEJO DE GOODYEAR: CUIDADO CON LAS RADIALES

Una gacetilla recientemente distribuida por Goodyear evalúa los pro y las contras del uso de los neumáticos radiales: "No adquiera malos hábitos de control de cubiertas por culpa de las muy duraderas cubiertas radiales."

"La mejor cubierta del mundo se gastará prematuramente si no recibe los cuidados adecuados. Balanceo, presión correcta, alineación de la dirección y

rotación adecuados son tan importantes para las radiales como para las otras cubiertas, si usted quiere que las radiales rindan el kilometraje esperado."

"Para obtener el mejor resultado se recomienda el balanceo dinámico de cubiertas y llantas. También se recomienda rotar las cubiertas cada 10.000 kilómetros o antes, si aparece un desgaste irregular."

"Debido a su construcción diferente, las cubiertas radiales a menudo parecen estar desinfladas cuando en realidad no lo están. Por el contrario también eso mismo hace que muchos automovilistas piensen que están correctamente infladas cuando no lo están. Para evitar estos errores se sugiere controlar la presión de las cubiertas una vez cada quince días, como mínimo."

EL SONIDO QUE UD. MERECE

AKF & ASOCIADOS

RADIOGRABADOR A CASSETTE I 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)



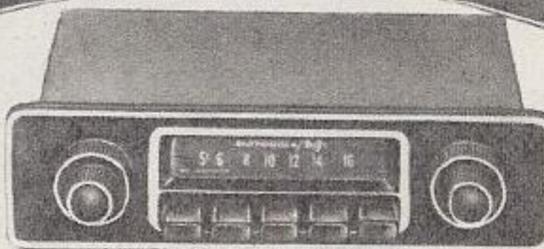
AUTO-RADIO CON PASA-CASSETTE MOTOROLA

Radio AM/FM y FM estéreo múltiplex. 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 Precio sug. (1) \$ 399.000 (2) \$ 399.000 (3) desde \$ 164.000 (4) \$ 259.000
Brasil 731 - (1154) Buenos Aires

8.000 KILOMETROS EN EUROPA SIRVIERON DE EXHAUSTIVA PRUEBA DE MANEJO

OPEL MANTA GT/E: PERFORMANCE CON INYECCION

Como ya es tradición, una vez por año, utilizamos los servicios de nuestros amigos de Opel-Russelsheim de Alemania. En esta ocasión recibimos una flamante unidad Manta GT/E a inyección de 110 HP y con una velocidad máxima de 190 km/h.

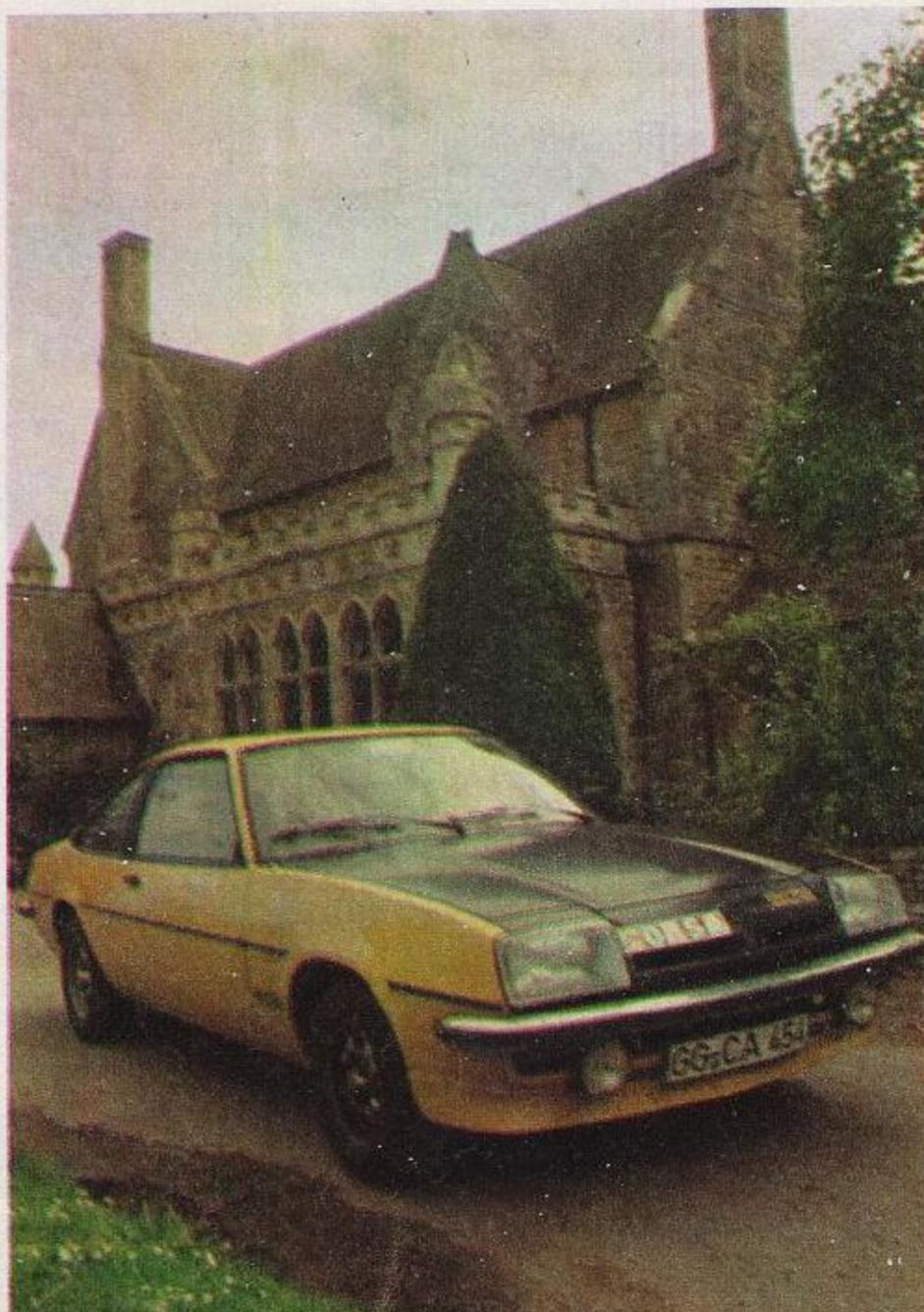
Durante más de un mes circulamos por toda Europa y éstas fueron nuestras conclusiones de un modelo que, próximamente, puede ser exportado en pequeña escala a nuestro país

Arriba: El Opel Manta GT/E con fondo de caballerizas británicas en la zona de Oxfordshire. Una línea fluida con un dejo de agresividad.

A la izquierda: Al fondo típica casa de la campiña inglesa. Nótese el importante "babero" delantero del Manta GT/E diseñado para mejorar la tenida.

Centro: Vano motor del GT/E. Buena accesibilidad a las distintas partes del motor. En segundo plano, a la izquierda, la bomba inyectora Bosch-Jetronic.

A la derecha: El Opel Manta en acción sobre el mojado asfalto del circuito de Nürburgring. Buena tenida en esas condiciones y luces excelentes que permiten viajar con seguridad.





Con el odómetro marcando 15.000 kilómetros partí del portón principal de la Adam Opel en Russelsheim con destino a Schwetzingen distante apenas diez kilómetros del autódromo de Hockenheim. Los amigos Claus e Ihrig, que siempre han sido mis "benefactores" en los viajes a Europa, me habían otorgado una cupé **Manta GT/E** color amarillo rabioso que esperaba mi arribo con documentación en orden.

Un motor de dos litros de cilindrada con árbol único a la cabeza, inyección indirecta Bosch, caja de cuatro marchas (en general los autos alemanes no tienen quinta), 110 HP (DIN) y una velocidad final del orden de los 185 km/h, plus. 188 km/h, para ser exactos según nuestro cronómetro.

LAS VENTAJAS DE LA INYECCION

Circunstancialmente, el primer auto que manejé en mi vida con sistema de inyección —a excepción de algunas "vueltas a la manzana" en Mercedes-Benz de un amigo fue esta cupé Manta. Al cabo de más de 8.000 kilómetros recorridos en cuarenta días pude tomar conciencia de las virtudes del sistema. 1) **A igual velocidad menor consumo y mejor llenado que en un motor con carburadores.** 2) **Gran elasticidad a cualquier velocidad y en cualquier marcha.**



3) Aceleración mucho más briosa y serena.

Sin duda, un conjunto de ventajas que hacen más placentera la función de manejar. A 40 km/h en directa y considerando que el Manta tiene un diferencial largo, la aceleración es suave, sin brusquedades, y a partir de las 2.500 rpm ya empuja utilizando correctamente todos los HP.

Deportivamente hablando —es una cupé poco apta para la familia— no muestra puntos flacos. Tiene una suspensión adecuada tanto para transitar por la ciudad (en Europa también hay calles empedradas) como para viajar en las autopistas a velocidades del orden de los 170-180 km/h. Dobla bien, con una grata tendencia a sacar la trompa, que se neutraliza quitándole acelerador y volviendo a pisar, y frena maravillosamente. Los discos delanteros, de gran tamaño, secundados por campanas traseras generosas y un importante servo hacen que la acción de frenar la cumpla de manera excelente. Da la sensación que el auto se agacha y se aplasta sobre las cuatro ruedas como si no hubiera transferencias de peso.

La caja es de accionamiento correcto, está bien relacionada y el comando es suave y preciso. Las luces son excelentes —tiene dos faros banquineros suplementarios— y los neumáticos con que estaba equipado (Goodyear G800 Grand Prix) se comportan eficazmente en lo seco y en lo mojado.

PUERTAS ADENTRO

Las grandes diferencias de los autos importados en la inevitable comparación que los argentinos hacemos con nuestros productos se manifiestan, fundamentalmente, de puertas para adentro. Al abrir la inmensa puerta uno encuentra un discreto tapizado de simil-pana negro. Paneles de puerta y tablero también negros y gran consola que divide los asientos delanteros, mullidos y sumamente anatómicos con apoyacabezas incluido.

El volante es de tipo deportivo, con rayos de aluminio y está en posición vertical lo que junto a los butacones



ubicados muy abajo y la pedalera al fondo, logran que la posición de manejo sea inmejorable. El tablero es muy completo. Velocímetro y cuentavueeltas de fácil lectura, odómetro parcial y total, reloj a cuarzo presión de aceite, nivel de combustible, temperatura de agua y voltímetro completan el amplio panel. Radio AM-FM, cinturones de seguridad con traba al impacto (o sea que uno puede moverse libremente) y amplio baúl.

A RITMO VELOZ

De la marcha confortable en ciudad, pasamos a la ruta con curveríos en la zona cercana a Silverstone o el asfalto serpenteante de la campiña alemana. Allí se transforma en un auto de corte netamente deportivo. 60 km/h en primera, 100 km/h en segunda y más de 145 km/h en tercera sirven para seleccionar el cambio adecuado en el momento oportuno. Para ello hace falta llevar el régi-

La unidad en cuestión por las calles de Castle Donington (pueblo donde supo nacer Brian Henton).

Pese a la buena performance (10,8 segundos de 0-100 km/h) y su velocidad final (casi 190 km/h) el consumo fue muy criterioso. 13 litros cada 100 km. a 160 km/h.

El Manta visto de atrás. Una línea muy armónica y sólida. Llantas anchas, altura reducida y estilo deportivo.

men del motor a 6.000 rpm y al poner la cuarta la aguja trepa con soltura desde las 4.500 hasta el régimen máximo en directa que son 5.700 rpm. Allí uno se encuentra viajando con toda comodidad a más de 185 km/h, sin vibraciones, sin ruidos externos y con absoluta seguridad.

En los retomes de caminos sinuosos dobla con franqueza, sin zapateos del tren trasero y aplica muy bien la potencia al piso. En síntesis,

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Nº de cilindros	4 en línea
Diámetro y carrera	95mm x 69,8mm
Cilindrada	1979 cm ³
Potencia máxima	81 KW (110 HP) (DIN)
Arbol de levas	Unico a la cabeza
Torque máximo	162 Nm.
Relación de compresión	9,4:1
Inyección de combustible	Electrónica, Bosch K-Jetronic

TRANSMISION

4 velocidades de avance y retroceso.

Relaciones de caja:	1ra	3,64:1
	2da	2,12:1
	3ra	1,336:1
	4ta	1:1
	M.A.	3,522:1

SUSPENSION

Delantera

Triángulo inferior y brazo superior simple con amortiguadores telescópicos y resortes helicoidales.

Trasera

Rígida, con barra Panhard, recortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

FRENOS

De doble circuito con servo, discos adelante y tambor atrás. Freno de mano acciona sobre las ruedas traseras.



un auto muy agradable de manejar con tendencia deportiva muy domesticada.

Al cabo de nuestro largo recorrido por Alemania, Francia, Inglaterra, Holanda y Bélgica no se manifestó ningún inconveniente mecánico. Un litro de aceite sobre el final del viaje y otro de agua, fueron todas las anomalías que tuve que soportar. Como dato, este modelo, que probablemente veamos en poco tiempo más circulando por nuestras ca-

lles, puede llegar a tener un valor del orden de los u\$s 35.000 en Argentina.

Sirva esto como introducción a esa posibilidad. Haberlo manejado por más de 8.000 kilómetros es casi como un road-test del Manta GT/E y también una manera de agradecer las deferencias de nuestros amigos de Opel-Russelsheim.

CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: **ARMANDO RIVAS**

De Milo es la mejor experiencia al servicio de su motor

Quando 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 88-2404/5618/6299/6399/7054/9246/9937 - 1440 BUENOS AIRES

VIAJA?

traiga lo mejor en audio
Bang & Olufsen



Se lo entregamos en cualquier aeropuerto del mundo al precio del país de origen, más el costo del flete hasta donde usted se embarca de regreso.

Garantía y Service en la Argentina asegurados por Aurora S.A. y Delm S.A.

Consulte a su Agente de viajes o a los Agentes Oficiales.

Distribuidor exclusivo en la Argentina:

COMPIT S.A. Edificio Aurora - Paraguay 1102 - Bs. As.

Se vende sólo donde saben lo que es alta fidelidad,

Agentes Oficiales:

AUDIO 2001 Cuba 2119 Capital Federal	SONIDO Junín 1232 Capital Federal	AUDIO ALEX San Juan 4100 Capital Federal
EL PALACIO DEL GRABADOR Calle 7 Nº 1170 La Plata	NALDO LOMBARDI Saenz Peña 151 Junín	MENFU Solér 73 Bahía Blanca
OSCAR A. PACE Patricias Argentinas 919 Mendoza	NEME Y TORREGROSA Mitre 177 San Rafael	RODOLFO OCARANZA Tucumán 36 Santiago del Estero
MARCELO MAURICIO Alberdi 269 Salta	LEONI, GARCIA Y PEDERNERA 9 de Julio 275 Resistencia	STUDIO 1 11 de Septiembre 3052 Mar del Plata

LA HISTORIA DEL CAMPEONATO MUNDIAL

LOS AUTOS

AÑO 1971 (cuarta parte)

POR: HECTOR OLANO



TYRRELL 001, UNA MÁQUINA

Patrocinado por la petrolera Elf, Derek Gardner construyó para Tyrrell Racing el 001. Un diseño novedoso que le permitió a Jackie Stewart lograr su segundo título. Chapman en una etapa de transición ensayaba una turbina en el modelo 56-B. Período opaco para Ferrari. El curioso March 711.

En su segunda temporada en F1, March presentaba el curioso 711. Un monopla de curiosa aerodinámica rematada por un insólito alerón delantero.

El Tyrrell 001, el arma de Stewart. El binomio fue contundente a lo largo del año permitiéndole al escocés la obtención de un nuevo título.

TYRRELL 001/003 FORD COSWORTH

Justo es reseñar sintéticamente los detalles más salientes de la vida de Ken Tyrrell. Su nombre real es R. Kenneth Tyrrell y nació el 5 de marzo de 1924 en Inglaterra. A pesar que su renombre se lo debe al automovilismo, su actividad principal es la explotación de un aserradero industrial. Se inició como volante en 1952 en la Fórmula 3 de 500 cc., siendo sus compañeros de entonces, Parnell y Allard, quienes estaban en el ocaso de sus campañas, y las jóvenes promesas como Moss y Collins. No fue precisamente un gran volante, ya que solamente ganó una competencia en su campaña, la cual se prolongó hasta 1957, triunfando en 1955 en Karlskoga con un Fórmula Junior.

En 1957 Alan Brown necesita un director para su equipo de F-2 y le ofrece el cargo a Ken Tyrrell, quien así se inició en su papel de manager. Por sus equipos pasaron volantes de la talla de Bruce McLaren, Masten Gregory, Jack Brabham, Innes Ireland, Ron Flockhart, Jean Lucay y Carrol Shelby. En 1960 fue consejero de John Surtees, que realizaba sus primeras armas, para luego dirigir a Henry Taylor, Tony Maggs, Jacky Ickx y Jackie Stewart. Su piloto preferido era Tim Mayer (hermano menor de Teddy), pero la mala fortuna quiso que éste se matara en Tasmania conduciendo un auto de Tyrrell. Esto lo llevó a seleccionar otro corredor, así nació su vinculación con Stewart.

Desde 1964 permanecieron unidos por las carreras de autos. Durante una visita circunstancial a París, Tyrrell se



vinculó con Jean Luc-Legardère, quien le propuso que probara un chasis de Fórmula Dos que estaba construyendo Matra. Ken aceptó y regresó a Gran Bretaña con el chasis francés. En un principio Stewart se resistía a correr esa máquina, estimando que sería de la misma calidad que los chasis galos de entonces, es decir, malo. Con ese auto corrió Stewart las temporadas de 1966 y 1967, sin buenos resultados, ante el dominio que por entonces ejercía Jochen Rindt en la F-2. En 1968 Matra fabricó su F-1 y Tyrrell aconsejó instalar el motor Cosworth, con tal combinación

ganarían el título en 1969. Los proyectos de Ken Tyrrell iban mucho más allá, fabricar su propio chasis de F-1. Cuando Matra dispuso incorporar el motor Simca, Tyrrell vio la oportunidad de concretar su idea y se desvinculó de Matra. En 1970 usó un chasis March en las primeras carreras y al finalizar la temporada presenta su auto. Con el modelo 003 lograría en 1971 ganar el campeonato. Tomando como base los antecedentes del chasis Matra, Tyrrell le encargó a Derek Gardner el diseño de su primer F-1, el que debía obedecer a las siguientes premisas: 1º) Reducir al máximo las

masas no suspendidas; 2º) Reducir al mínimo la sección frontal; 3º) Concentrar los pesos en el centro de ambos ejes y 4º) Gran seguridad para el piloto.

Tales fueron las características salientes del Tyrrell que debutó en Oulton Park el 22 de agosto de 1970, y que al año siguiente ganaría la copa de constructores. El auto disponía, lógicamente, de un motor Cosworth V-8 con sus cilindros ubicados en ángulo de 90° y una capacidad de 2.995 cc., debido a un diámetro de cilindro de 85,7 mm. y una carrera de pistón de 64,8 mm., con tales características otorgaba una potencia de 440 HP a un régimen máximo de 10.500 rpm. La alimentación era a inyección y el encendido electrónico. El mayor acierto lo constituyó el chasis monocasco de sólida construcción y firme resistencia a la torsión. Las medidas de su distancia entre ejes era de 2380 mm., correspondiendo a la trocha delantera un paso de 1590 mm. y la trasera de 1640 mm. El peso total del auto llegaba a los 550 kilos. Empleando soluciones sencillas y siendo simple en los conceptos técnicos el chasis resultó dominador absoluto del campeonato 1971, consiguiendo adjudicarse 7 de las 11 carreras. El celo puesto en el mantenimiento y la prolijidad en la presentación habían dado sus frutos.

INA DE GANAR



FERRARI 312/B-2

Los primeros años de la década del '70 no fueron verdaderamente propicios para la marca italiana. Si bien disponía de un excelente motor de 12 cilindros opuestos, acaso el más potente de esos años, los chasis eran sumamente pesados y no se habían asimilado a las nuevas corrientes de fabricación. Los sistemas tradicionales con estructuras multitubulares llegaban a su fin y Ferrari no contaba con un buen monocasco.

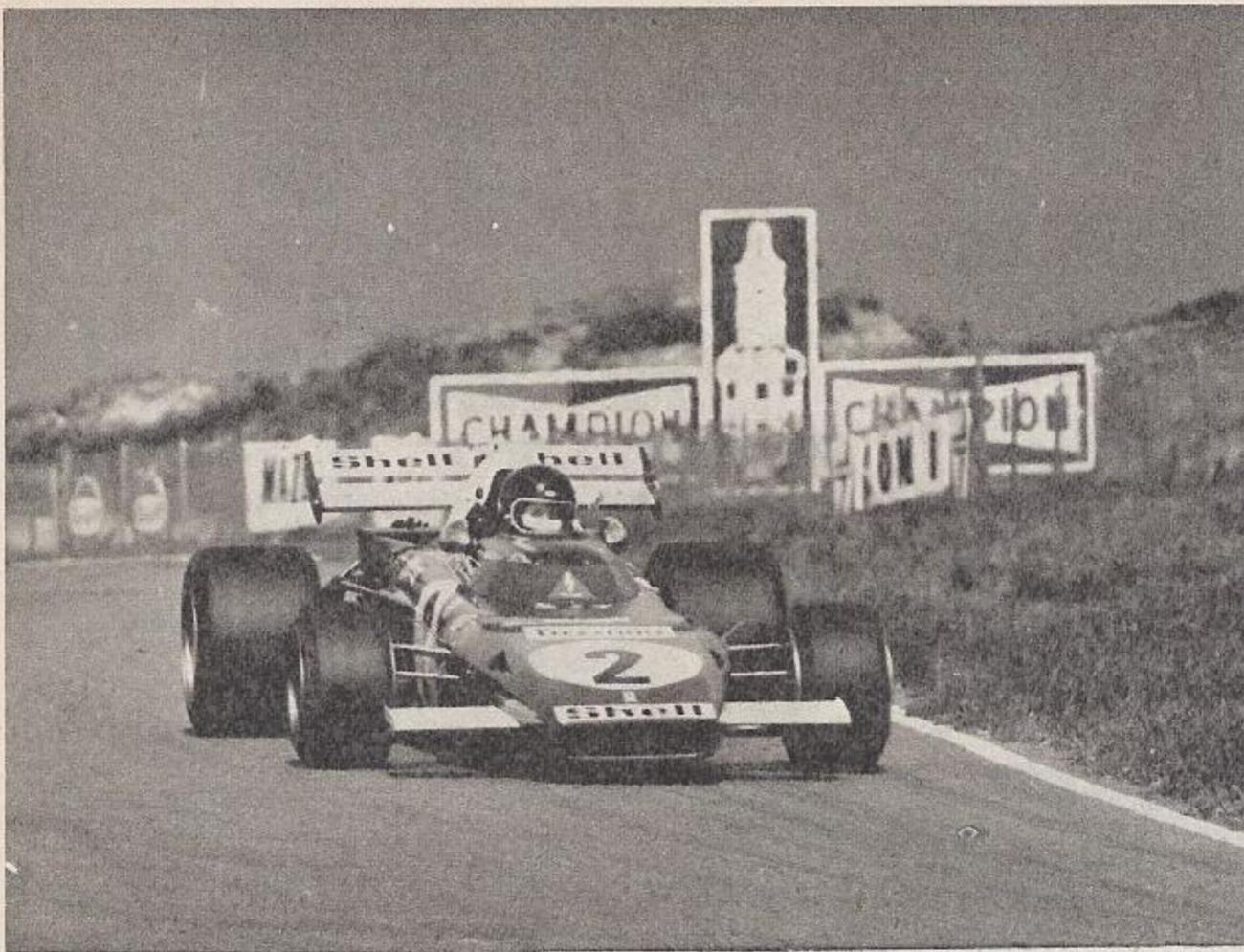
El modelo 312 B-2 fue una evolución del 312 B, y que mantenía las características de su antecesor en la parte mecánica, pero con algunas innovaciones en las suspensiones.

En este modelo por primera vez Ferrari (o si lo prefieren Forghieri) instaló los frenos traseros junto a la caja de velocidades, sacándolos de las mazas. El principal objetivo consistía en reducir la masa suspendida, para ello se ubicó los amortiguadores traseros en forma horizontal sobre la caja puente, siendo activados por un juego de palancas que partían desde las suspensiones.

Otro detalle saliente era la línea de su carrocería, la que tendía hacia la forma de una cuña, para disminuir la resistencia del aire al avance. Los radiadores de agua se instalaron en los laterales elevados del motor y el de aceite en la parte delantera.

MARCH 711-FORD COSWORTH

Con los dólares que aportaba Andy Granatelli, promocionando a los aditivos STP, los responsables de la casa March construyeron un auto revolucionario para la temporada 1971. El March 711 respondía a un diseño de avanzada en la



Jacky Ickx con la Ferrari 312 B2 ganando el Gran Premio de Holanda de 1971, luego de una gran lucha con Pedro Rodríguez. Aunque mejorada con respecto al modelo anterior, la 312 B2 no pudo hacer casi nada contra el dominio de Stewart y su Tyrrell.

parte aerodinámica, debido a los estudios realizados por Costin (hermano del socio de la fábrica Cosworth), relevante ingeniero aeronáutico. Las suspensiones y el chasis eran fruto de los diseños de Robin Herd. La máquina tenía mecánicamente algunas similitudes con el Lotus 72, sobre todo en la instalación lateral de los radiadores y la instalación interna de los cuatro discos de freno.

Lo verdaderamente original radicaba en las líneas de la carrocería, que le valieron sobrenombres como "El Torpedo" o "El Plato Volador". Ambos apodosos respondían a particularidades de la máquina. Torpedo, lo llamaron por su forma integral, donde sobresalía el carenado total del motor, las curvadas líneas de su puesto de conducción y la trompa en forma de bala. Plato Volador se lo llamó por la curiosa forma de deflector delantero. Este elemento tenía una ubicación sobre la nariz de la máquina, mediante un soporte elevado con forma ovalada y de grandes dimensiones.

Las principales características técnicas de los distintos componentes del March 711, eran las siguientes:

MOTOR:

Cosworth V-8 DOHC de 2993 cc., instalado en popa, inyección indirecta Lucas, encendido transistorizado Lucas, cuatro válvulas por cilindro y refrigerado por agua.

TRANSMISION:

Caja de velocidades Hewland FG-400 de cinco marchas hacia adelante y retroceso. Embrague multidisco Borg & Beck.

CHASIS:

Monocasco de aleación liviana motor autoportante.

CARROCERIA:

De resina polyester y carbono.

SUSPENSION:

Independiente en las cuatro ruedas, adelante, paralelogramo deformable de base ancha, sin tensores, con amortiguadores internos y espirales coaxiales. Actuando en forma indirecta mediante balancines. Atrás, brazo superior único, reactores longitudinales y triángulo inferior con su base hacia el chasis, conjunto espiral amortiguador externo instalado en ángulo de 45° sobre la base.

DIRECCION:

A cremallera

TANQUES:

Instalados en los laterales con capacidad para 220 litros de combustible. Recuperador de aceite sobre la caja de velocidades.

FRENOS:

A discos en las cuatro ruedas montados internamente, marca Girling de 10" autoventilados.

RODADO:

Cubiertas Firestone de bajo perfil, montadas sobre llantas de aleación de magnesio. Las delanteras de 10,0 x 13 y las traseras de 15 x 15.

MEDIDAS:

Distancia entre ejes: 2420mm.; Trochas delantera y trasera: 1500 mm. Largo total 3950 mm.; ancho 910 mm.; despeje 90 mm.

LOTUS 56 B-TURBINA

Partiendo del modelo 56, Colin Chapman construyó en la temporada 1971 un Lotus que dejaba de lado el clásico motor a pistón para incorporar una turbina como elemento impulsor. El auto despertó grandes expectativas y se ase-

guraba, previamente, que había llegado la hora final de los motores convencionales. En aquellos primeros ensayos la máquina presentó algunas virtudes, pero además grandes problemas, que en la época no pudieron ser solucionados. La pregunta surge entonces por sí sola. El avance de la técnica y los medios actuales, ¿no desembocarán nuevamente en el motor a reacción?

Si bien se utilizaba una turbina Pratt & Whitney PT-6, el principio de transmisión de la potencia no se basaba en la reacción, el auto marchaba por la transferencia de la potencia a través de las cuatro ruedas. El Lotus 56B no poseía caja de velocidades, pero sí un complicado sistema de transmisión integral tipo Ferguson. El régimen de rotación de la turbina determinaba la velocidad final de la máquina. A diferencia de los motores a pistón, la fuerza de trabajo se lograba en una amplia gama de las 35.000 rpm que tenía la turbina. En las plantas motrices tradicionales el par motor óptimo abarca una escala de apenas 1.500 rpm.

Las ventajas del sistema se reducían a la gran aceleración que se lograba, el auto alcanzaba velocidades en el orden de los 300 Km/h en mucho menor tiempo que en las máquinas tradicionales. Esa ventaja era fruto de la ausencia de elemento seleccionador de relaciones en marcha. Pero aquello que representó una gran conquista acelerando, constituyó un problema sin solución en el momento de frenar. La turbina tendía, por fracciones de segundo, a continuar a regímenes elevados, a pesar de haberse cortado la aceleración. La inercia de la máquina, invertía el orden de trabajo y las ruedas accionaban al motor. En el sistema tradicional, la explosión en la cámara, que acelerando sirve para aumentar el régimen de rotación actúa como freno si se deja de accionar el acelerador. En la turbina no sucedía eso, por lo tanto el gran trabajo era encargado a los frenos, que en aquella época no tenían la eficiencia de los actuales. Las modernas técnicas de conducción ya no emplean tanto el "rebaje" para frenar, los frenos son de tal calidad, que por sí solos pueden detener una máquina, simplificando así la forma de conducir.

Esto respondería uno de los interrogantes. Con los frenos actuales y los sistemas automáticos de selección de marchas, acaso la turbina tenga vigencia a muy corto plazo. Otras de las ventajas, la mayor en estos momentos, reside en que puede de funcionar con kerosene en lugar de nafta. La crisis mundial del petróleo, puede también imponer el renacimiento de esa planta impulsora.

Otros detalles de la máquina residían en la línea cuneiforme de la carrocería, su monocasco de aluminio, las suspensiones del Lotus 72, y frenos Girling en las cuatro ruedas. Las dimensiones eran 2580 mm. de distancia entre ejes, 1580 mm. en ambas trochas y el peso llegaba a los 680 kg. La cilindrada relativa de la turbina era de 3.000 cc y su potencia de 550 HP.

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR

CASA ISIDRO

VENTAS
POR
MAYOR

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

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.

REPUESTOS
LEGITIMOS
PEUGEOT

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.

Ventas por mayor y menor.
Av. LA PLATA 1947 - Capital
T.E. 922-6377 - 921-5565 - 92-6673/8405

Baires
REPUESTOS

Línea Completa

PEUGEOT

Venta por mayor y menor
Importación - Exportación

WARNES 1201
Tel. 55-8931/32

1414 - Cap. Fed.

**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

¡Ahora! Cubre alfombra DE ALFOMBRA

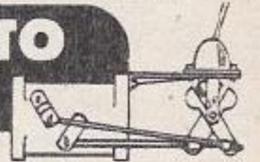
TIPO M. BENZ PARA AUTOS NACIONALES E IMPORTADOS
TODAS LAS MARCAS • COLORES A ELECCION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR Desde \$ 100.000.-

DISTR. EXCL. CAP. FED. **EXPO RUEDA** WARNES 1601
(1416) Bs. As.

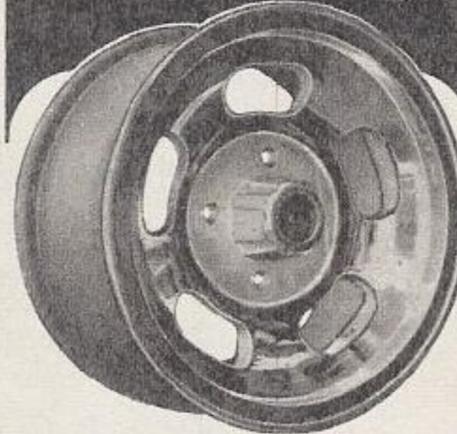
COLOCAMOS EN EL ACTO

PALANCA AL PISO *Di Rosa*

IKA • FORD • GM • CHRYSLER (de 3 y 4 vel.)
Av. Constituyentes 5624 • Tel. 572-9117 • PATENTE 163.635 • desde \$ 140.000.-



**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



Precio de Lista.
Bujías \$ 3.815.-

PARA SU
PEUGEOT
Recién llegada de
FRANCIA
Bujías Especiales
DE GRAN PERFORMANCE

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3365 (PALERMO)
Tel. 71-3952/8959 • 72-3957/6634

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

volantes
Enatra

EXIJA
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.-

**el mejor seguro de
vida para su coche:**

y tiene cobertura por
muchos años!...

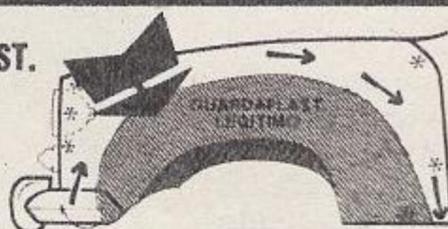
Protege eficazmente la
parte más vulnerable a la
corrosión, que luego se
extiende a toda la carro-
cería.



EL QUE FUNCIONA COMO
GUARDABARROS ES GUARDAPLAST.

* Zonas donde generalmente se
acumula el barro y que perma-
nece 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.

MORON: Av. ZEBALLOS 2298 - 628-6643

SAN JUSTO: LA MATANZA: CATAMARCA 3294

QUILMES: 12 de OCTUBRE 423 - 253-4575

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

**PROTEJA SU
AUTOMOTOR
CON INSTRUMENTAL**



ORLAN ROBER

PARA TODAS LAS MARCAS
Y EQUIPOS AGRICOLAS



ADQUIERALOS EN LAS CASAS DEL RAMO

CON CALIRI Y MARMIROLI EN

ESTE ES EL FLY-STUDIO

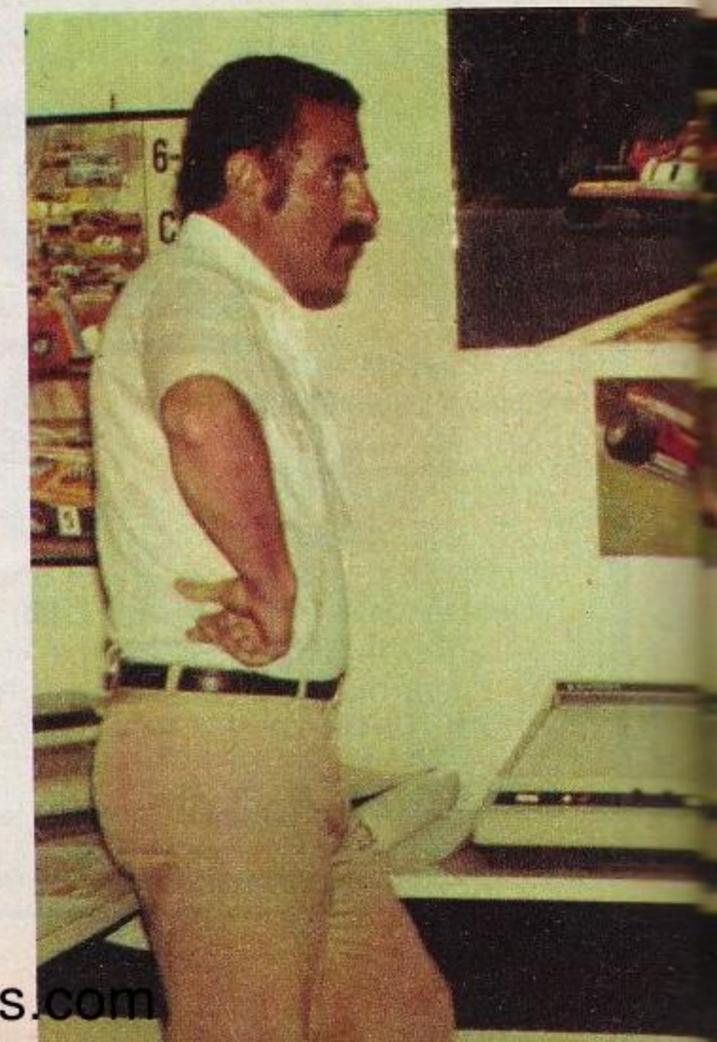
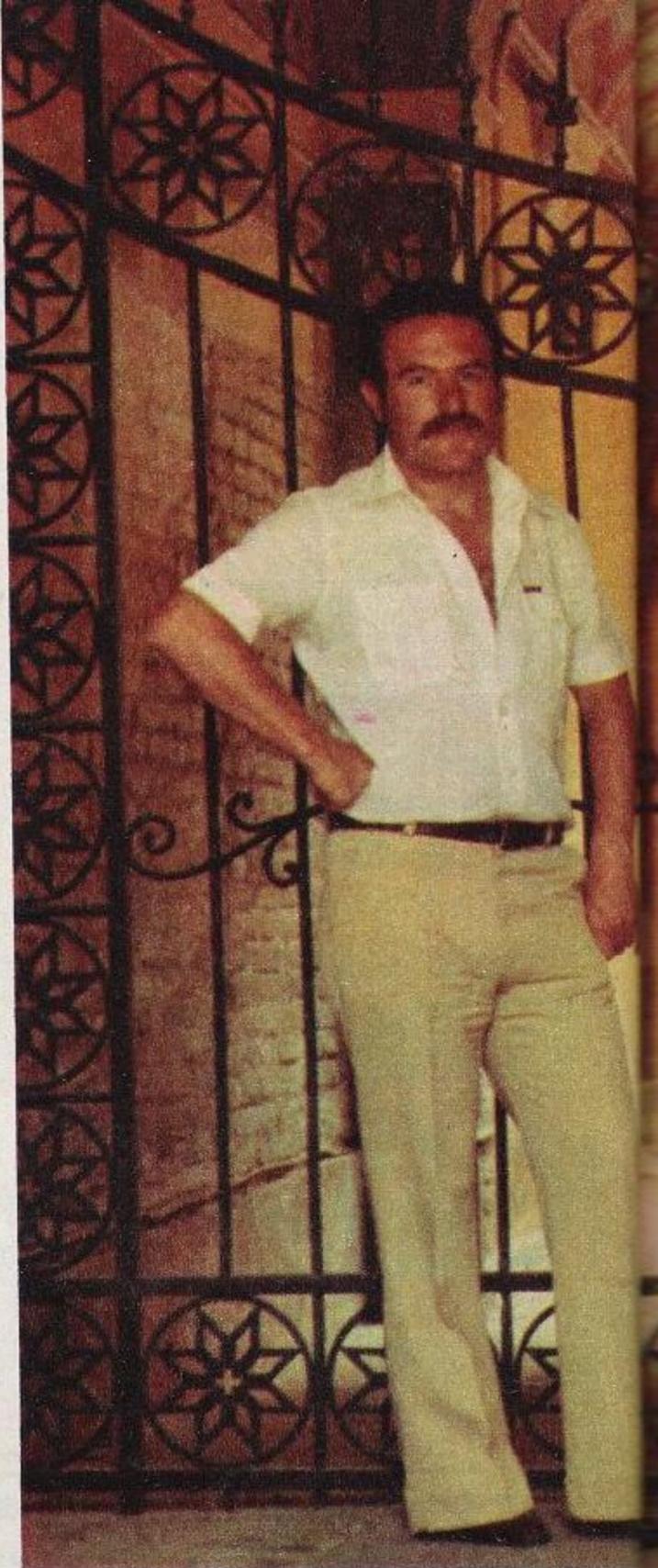
En Módena, en una antigua construcción, tiene sede uno de los estudios de diseño más modernos entre los dedicados al automovilismo deportivo. El FLY-Studio, propiedad de los ingenieros Caliri y Marmiroli, ha desplegado en los últimos dos años una intensa actividad tanto en F-1 como en otras categorías utilizando en sus desarrollos la más avanzada tecnología. Allí estuvimos hace unos días. Esta fue la charla.



Piazza Matteotti 50, Modena. Allí, en una antigua y valiosa casona medieval, construida precisamente por uno de los arquitectos más famosos de la zona entre los años 1400 y 1500, y considerada actualmente como lugar de interés público, funciona hoy otro centro de diseño, aunque más acorde con los años que corren. Los rudimentarios tableros de dibujo han dejado paso a otros más estilizados y a las modernas computadoras que accionan diariamente los ingenieros Caliri y Marmiroli, porque precisamente allí ha sentado sus reales desde hace más de dos años el **Fly Studio**,

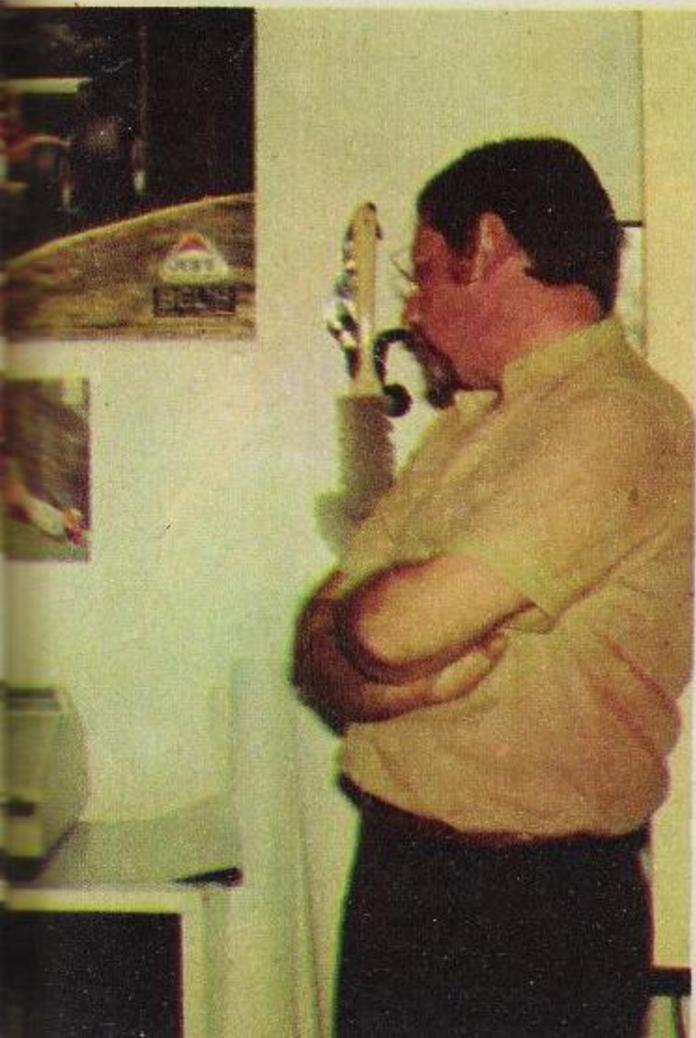
quizá el más importante (si no el único) centro de diseño independiente, dedicado al automovilismo deportivo.

Y hasta allí nos llegamos días pasados, atraídos un poco por los excelentes resultados obtenidos por la empresa en todas sus incursiones en el campo de los monoplazas. Es que nadie puede dejar de ignorar que el modernísimo ATS, que habitualmente quedaba afuera de los habilitados para largar, después de las pruebas de clasificación, comenzó a integrar los starting grid precisamente después de pasar por el Fly Studio, (llegando al extremo de Austria, donde





Arriba: Marmioli y Caliri en la entrada a la casona. Extrema izquierda: "Para el año que viene haremos un F-2 por encargo de Minardi. Me gustaría que lo corriera Guerra". Izquierda: "Con este computador bien manejado es como si tuviéramos diez personas"



largó casi en la mitad de la grilla a pesar de que hacía ya casi dos meses que no existía ninguna relación entre la dupla Caliri-Marmioli y el equipo que tiene a Hans Stuck como piloto). Tampoco se puede ignorar que el Copersucar F-5, comenzó a cosechar sus primeros puntos y resultados importantes después que a fines de 1977 el ingeniero Caliri metiera mano en él. Y por último, también hay que recordar que cuando los polémicos March 792 de F-2 no caminaban ni para atrás, fue la mano de Caliri y su empresa la que hizo andar a los del equipo Everest prácticamente

antes que los propios March oficiales.

Actualmente, el Fly Studio está trabajando sobre el Copersucar F-6, y aunque los resultados todavía no han aparecido, casi nadie duda de que mejorará sustancialmente. Quizá porque se está haciendo la creencia general de que el Fly Studio tiene algo así como la varita mágica.

Pero es el propio ingeniero Caliri quien se apresura a desvirtuar la idea tan pronto como se lo sugerimos...

—**"No. Acá no hay varita mágica que valga. El año pasado parecía que la tenía Lotus y vean lo que pasó esta temporada"**.

—¿Y cuál es entonces el secreto del Fly Studio?

—**"Experiencia. Mucha experiencia"**. —intercede el ingeniero Marmioli— **"Lo realmente importante para nosotros es haber trabajado tanto tiempo en Ferrari, donde se actúa directamente sobre todos los elementos que hacen a un auto de carrera: chasis, motor, caja, carrocería. En cambio los ingleses compran casi todo ya hecho, inclusive el diseño. Esa es la gran ventaja que tenemos nosotros, porque el desarrollo técnico que estamos habituados a hacer es mucho más integral"**.

—¿Cuándo y por qué surge la idea de formar esta empresa?

—**"Fue en 1976"**. —responde ahora Caliri— **"La experiencia que habíamos adquirido después de tantos años en Ferrari y la afinidad de ideas que nos identificaba hizo que naciera la idea de crear el estudio"**.

—**"Una de las cosas que más nos impulsó a independizarnos —intercede Marmioli— fue el hecho de que no existía, y no existe aún, una empresa de este tipo"**.

—¿Y qué es realmente lo que la distingue como para decir que no hay otra igual?

—**"Es que la idea siempre fue tener solamente una oficina técnica, que funcionara especialmente como una empresa consultora, brindando asesoramiento especializado"**.

—¿Cuál fue el primer trabajo que realizaron?

—**"Lo primero que hicimos —recuerda Caliri— fue modificar una Ferrari 365 GT4 dos+dos que pertenecía a un sponsor de Regazzoni"**.

—¿Y a nivel deportivo?

—**"El primer trabajo importante y que adquirió trascendencia fue el que hicimos sobre el Copersucar F-5 de Fittipaldi a fines de 1977"**.

—¿Tienen algún plan de trabajo en especial? Porque la manera independiente en que ustedes trabajan podría propiciar que de pronto estén actuando sobre varios autos de una misma categoría...

—**"Por supuesto. Pero hay ciertas razones de ética profesional que nos obligan a regular la cosa de manera que ello no suceda"**.

Así es como hemos decidido no tomar más de un trabajo por año para

cada categoría. Por ejemplo, en 1979 hemos trabajado con el equipo Trivellato en fórmula 3, con el Everest en fórmula 2 y con ATS en fórmula 1. Aunque en esta última categoría finalmente terminamos uniéndonos nuevamente a Copersucar debido a lo efímera que fue nuestra relación con ATS”.

—De todos modos, para el año que viene las cosas van a cambiar de alguna manera, ya que comenzarán a hacer diseños integrales y no sólo modificaciones como hasta ahora ...

—“Exacto. Ya hemos arreglado con Emerson Fittipaldi para hacernos cargo del diseño completo de su nuevo fórmula 1, que comenzó a tomar forma inmediatamente después del GP de Austria. Al mismo tiempo, es muy probable que realicemos un diseño integral para fórmula 2, para el equipo Everest de Minardi.”

—¿Los autos se llamarán Caliri, Fly o algo que los identifique en forma más directa como una realización de ustedes?

—“De ninguna manera. El F 1 seguirá siendo Copersucar o Fittipaldi, si Emerson así lo decide. Y el F 2 se llamará Minardi, ya que él será quien lo hará construir.”

—¿El Fly Studio se encargará sólo del diseño o tomará parte también en la construcción?

—“No. Sólo haremos el diseño. El F 1 lo construirá Fittipaldi en Inglaterra, para lo cual deberá ampliar su equipo, que actualmente consta de 20 personas, a unas 50 aproximadamente. En cuanto el F 2, se realizará en Italia en los talleres de Minardi”.

—¿Al ingeniero Caliri le interesa especialmente la F1?

—“No. Personalmente me atraen las dos categorías por igual. Ustedes me habrán visto a lo largo de este año con la misma asiduidad en F1 que en F2. La F1 me interesa, por lógica, porque es lo máximo. Pero la F2 me pone en contacto directo con los pilotos más jóvenes lo cual me permite ir conociéndolos en función de futuro”.

—¿Y de esa nueva generación que se está haciendo, cuál es el piloto que más le impresiona?

—“Ustedes van a pensar que lo digo para quedar bien porque ustedes son argentinos. Pero la verdad es que el que más me gusta es Miguel Angel Guerra. Realmente, le veo un gran futuro. Ojalá que continúe el año que viene junto a Minardi en el equipo Everest para que sea él quien corra el auto que haremos para F2”.

—¿Y no se podría dar la posibilidad de un equipo Copersucar de F1 con dos autos conducidos por Emerson Fittipaldi y Miguel Angel Guerra?

—“Obviamente, no soy yo quien puede decidir una cosa por el estilo. Ustedes saben muy bien que en este tipo de cosas hay muchos intereses en juego. Pero que personalmente sería una gran satisfacción para mí, no tengan la menor duda ...

—¿Serían estos autos que harán para el año que viene los primeros diseños integrales del Fly Studio para F1 y F2?

—“Bueno... realmente no. Actualmente hay en F1 un auto diseñado íntegramente por nosotros, pero por contrato no podemos decir de cuál se trata. Ello se debe, precisamente, a que, como les decíamos antes, nosotros somos sólo consultores. Es decir que trabajamos contratados por una empresa que, si así lo prefiere, puede mantener en total secreto nuestra relación. Además, no sólo hacemos este tipo de trabajo con equipos de competición, sino que también nos dedicamos a otras

áreas. Por ejemplo, mi primer trabajo individual a nivel personal —rememora Caliri— fue el diseño del casco de competición que estrenó Regazzoni en 1974 y que hasta este año han estado utilizando la mayoría de los pilotos de F1 y 2. Ahora justamente Guerra lo estrenó en la carrera de Misano y además hemos arreglado para que él sea el importador exclusivo de dicho modelo en la Argentina.”

—¿Cuánta gente trabaja actualmente en el Fly Studio?

—“No mucha. Somos solamente seis personas, además de nosotros dos”.

—Aunque en realidad son siete, ya que

ESTOS HOMBRES SON EL FLY STUDIO

Giacomo Caliri, ingeniero, ingresó en Ferrari en 1967 para trabajar en el área de carrocerías. En 1969 amplió su radio de acción dedicándose también a los chasis, ya que justamente en ese entonces comenzó la época en que ambos elementos empezaron a funcionar hermanados. La primera Ferrari que realizó íntegramente fue el modelo Can-Am derivado de la P4, directamente interesado en la Fórmula Uno Internacional y los SP. En 1971 quedó como director técnico de esta última categoría con Peter Schetty como director deportivo.

En 1974, ante el retiro de Ferrari del campeonato mundial de marcas, Caliri

continuó siempre como DD en la pista hasta que en 1976 fue derivado a los autos de serie, para finalmente desvincularse y formar el Fly Studio.

Marmioli, por su parte, ingresó también en Ferrari, pero en 1970. Trabajó en la oficina de estudios, participando en todos los proyectos de Fórmula Uno y SP entre 1970 y 1976. Su especialidad eran los cálculos técnicos y científicos, actuando en una primera instancia en las oficinas de Modena, para luego ser transferido al centro de pruebas de Fiorano, donde se desempeñó hasta su alejamiento de la marca, para integrarse con Caliri en el Fly Studio.



“No todo lo que hacemos tiene que ver sólo con los autos de carrera. Por ejemplo, una de las primeras cosas que hice fue el diseño del casco de Regazzoni. Además uno de sus sponsors me trajo una Ferrari 365 2 + 2 para que hiciera algunas modificaciones en la suspensión. El trabajar con la computadora nos ahorra mucho tiempo”.



tenemos entendido que disponen de un computador que vale como una persona más ...

—“Bueno ... si nos atenemos al computador, en realidad somos como diez, porque creo que no vale por una persona, sino por tres.”

—Cuéntenos algunos detalles del famoso aparato ...

—“Se trata de una computadora Hewlett Packard, estadounidense, de un costo aproximado a los 40.000 dólares, que funciona a base de unos cassettes especiales y que es capaz de realizar, en cinco minutos, un trabajo que antes, en el tablero de dibujo, llevaba dos meses.”

—¿Cómo funciona realmente?

—“En realidad, sus posibilidades son ilimitadas — intercede nuevamente Marmioli, principal encargado de manejarla—. Pero les voy a dar sólo un ejemplo. Si usted le da a la computadora una serie de datos determinados, como pueden ser los cuatro o cinco puntos de ataque de una suspensión, el aparato le entrega como respuesta el cámbier, la convergencia, etc., que serían ideales para ese auto. Pero es tan perfecto que le puede dar esos datos de puesta a punto con el auto teóricamente derecho, y luego los da también con el auto teóricamente en curva.”

—Entonces quiere decir que con la computadora y el teléfono ustedes pueden llegar a corregir la puesta a punto del auto en función de las nuevas gomas que día a día van apareciendo en la F1 ...

—“Sí, pero muchas veces es al revés. O sea, en función de los cambios que debemos hacer sobre la marcha con el piloto y con los tiempos que se van mejorando, terminamos por discernir finalmente en la computadora qué hizo realmente Goodyear, si una goma es más o menos dura, etc., ya que cuando a uno le entregan el neumático no le dicen cómo está hecho...”

—¿Son muchos los equipos de F1 que actualmente disponen de este sistema de computación?

—“Sabemos que hay cuatro o cinco que lo tienen, pero el problema es que la mayoría no tiene gente apta para utilizarlo bien, aprovechando a full sus posibilidades...”

Y tras las explicaciones teóricas, comenzaron las demostraciones prácticas.

Allí no quedó lugar más que para el asombro.

El aparato se compone de tres partes:

—La computadora, propiamente dicha, que se asemeja a una gran máquina de escribir, pero con alrededor de 80 teclas con letras, números, signos y demás, que en el centro presenta un orificio en donde se insertan los cassettes; una espe-

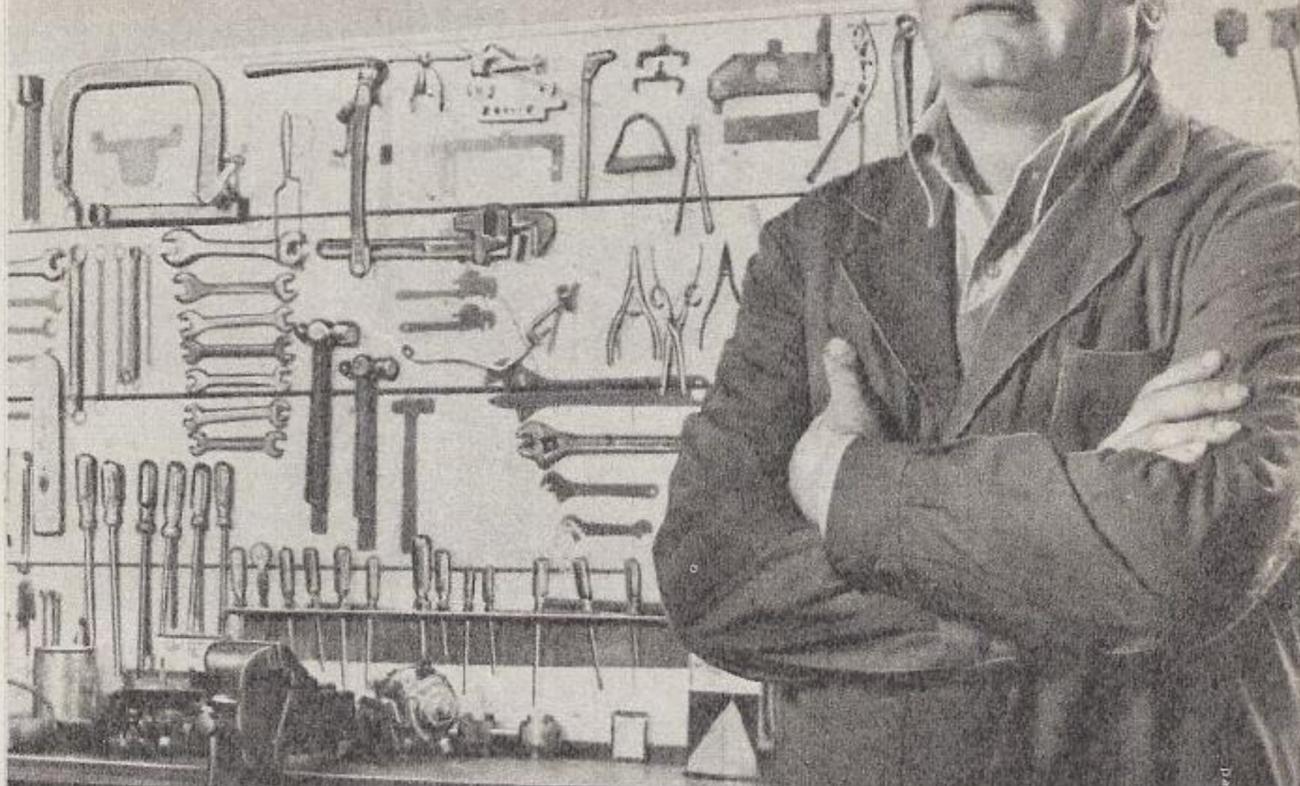
cie de pequeño tablero de dibujo que presenta sobre su superficie un brazo que empuña un lápiz y es capaz de dibujar en menos de cinco minutos desde un perfil alar de una carrocería hasta un engranaje de veinte dientes que encastra milimétricamente con otro y por último, una tercera parte que, también alimentada por el computador central, es capaz de escribir en menos de cinco minutos una hoja doble oficio, de punta a punta, con cientos de números y datos que —y esto es lo más asombroso— va determinando en el mismo momento en que los va escribiendo.

Sin duda, viendo trabajar a semejante monstruo de la cibernética, uno se expli-

ca por qué la F1 ha alcanzado el nivel de perfeccionamiento que ostenta actualmente. Y también se da cuenta de que la varita mágica realmente no existe. Esta visita al Fly Studio de los ingenieros Caliri y Marmioli no pudo, entonces, ser más oportuna. No sólo nos permitió tomar contacto con una importante y moderna empresa que está dando mucho que hablar a nivel internacional, sino que también nos permitió ubicarnos mucho más en la auténtica realidad del automovilismo actual.

Por Alberto del Priore. Fotos Antonio Capria (Enviados especiales a Modena, Italia)

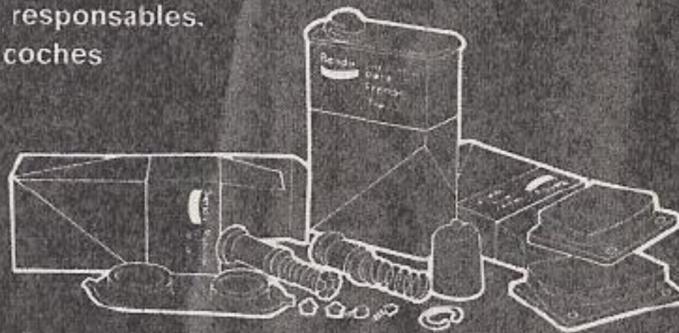
Si su mecánico eligió Bendix, felicitaciones.



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.

Bendix

SIEMPRE FRENA



Líquido para frenos. Pastillas para frenos. Repuestos para frenos.

Los ingenieros Caliri y Marmioli en su estudio con nuestro enviado especial: “Los años que trabajamos en Ferrari nos sirvieron de mucho, porque se encaraban las cosas de manera integral”

Precaución: Indicaciones: Líquido de freno S 2 140
Pastillas Bendix S 2 028. Repuestos Bendix S 2 170

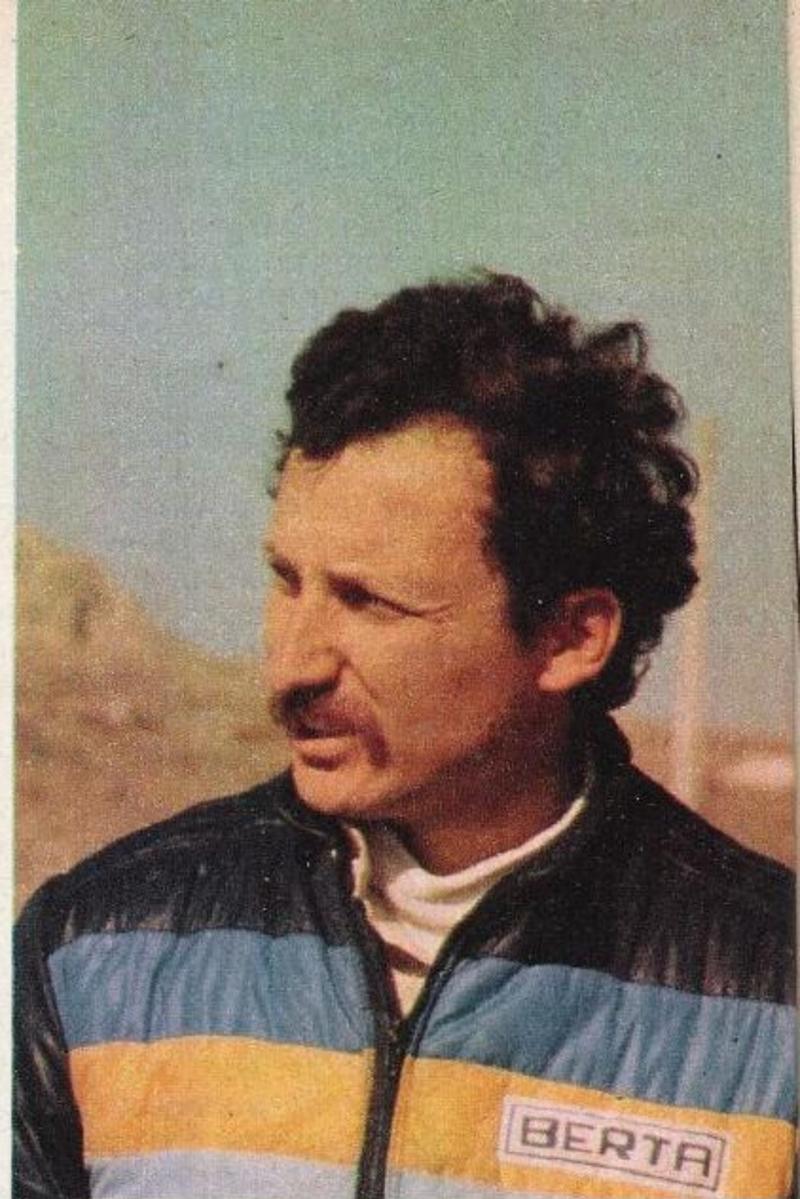
COMES

**GUILLERMO MALDONADO,
UNA DE LAS REVELACIONES
DE LA F-2 NACIONAL**

«TODAVÍA ESTOY QUEMANDO ETAPAS...»

Una categoría que está pasando por un momento favorable, siempre proyecta nombres nuevos. Tal es el caso de la F-2 Nacional y de Guillermo Maldonado. Una corta trayectoria, la posibilidad de ganar y su definitiva integración al lote puntero fueron argumentos más que convincentes para entrevistarlo. Aquí se lo presentamos

Por Ricardo Delgado
Fotos: Alfredo Albornoz



“Desde chico me gustó la idea de ser ingeniero, pero a medida que pasó el tiempo, me di cuenta de que eran las motos y los autos lo que en realidad me atraía. Claro, podría haber sido ingeniero igual, pero de la forma en que yo me tomo las cosas, eso era imposible. Me dedico a full a lo que me gusta y esto me absorbe...”

“Como lo que estaba más cerca de mis posibilidades eran las motos, comencé a correr en dos ruedas. Lo hice durante nueve años (1968-77) y ahora que la recuerdo, creo que fue una época muy linda. Todo terminó cuando me faltaron motivaciones. Las motos me enloquecían — todavía lo siguen haciendo— pero tenía necesidad de evolucionar. Entonces empecé con la F2 Bonaerense. Mi ciclo allí terminó muy pronto, pero me sirvió de experiencia. En el mismo momento en que salí campeón, comencé a pensar en otra cosa. Así llegué a la F2 Nacional, pero no fue porque sí. Las alternativas eran varias, pero esto me pareció lo más lógico y a la



vez con las exigencias que no cualquier categoría me podía brindar”.

La nota quedó planteada a partir de esa confesión. Toda la seriedad y timidez de **Guillermo Maldonado** se esfumaron. Fue como si de pronto se hubiese soltado. Tal cual le pasó en la categoría. La época del Donadio lo había mostrado como un principiante quizás un poco achicado por el medio y algunos de sus nombres, pero las carreras fueron pasando... Llegó el Berta y todo comenzó a cambiar. A tal punto, que en su mejor producción (Paraná) llegó segundo a pocas décimas de Luis Di Palma. Quizás allí pudo haber ganado, pero la

empresa no era fácil y menos para un piloto que recién se iniciaba frente a un viejo zorro. De todas formas, para Maldonado fue muy importante...

“Pude haber ganado, no lo niego. Luis tenía problemas pero me tapaba bien todos los agujeros; en determinado momento lo pasé exigido, pero él volvió a pasarme muy colgado y entonces me quedé tranquilo. Su reacción me hizo pensar en que de todas formas era muy importante lo que estaba haciendo y el solo recordar el tema económico —fundamental para mí— me convenció: tenía que quedarme a sus espaldas y salir segundo; a menos que pasara algo... Ganar en ese momento hubiese sido importantísimo, pero también estaba el riesgo de hacer una macana, y salir segundo de Di Palma no era nada despreciable. Además reconozco que todavía no estoy para ganar y menos lo estaba en ese momento”.

—¿Cómo te mantenés en la categoría?

“Cuando salí campeón de la F2 Bonaerense vendí todo y me vine a la F2 sin saber lo que iba a encontrar. Al poco tiempo descubrí cómo había que hacer las cosas para no desentonar. Ahora estoy todo el día encima del auto. Hay mucha gente que me ayuda, pero yo no me quedo con los brazos cruzados. Estoy trabajando en una empresa de mi ciudad —9 de Julio— como un empleado cualquiera y todo mi sueldo va a parar al auto. Si sólo contara con eso, sería imposible correr, pero te repito: hay mucha gente que me ayuda y que trabaja para que las cosas vayan para adelante”.

—¿La categoría resultó como vos esperabas?

“Más o menos. En cierta forma era como yo esperaba. Más competitiva, con mejores medios y buen nivel conductivo general. Pero donde me llevé una sorpresa fue en cuanto a los resultados. Hoy se hace muy complicado lograrlos y todo debido a que hay seis o siete pilotos que están para ganar y no se paran así no más. Creí que los iba a conseguir muy pronto, pero me equivoqué, hay que tener todo en orden y muy afilado para tener aspiraciones y eso lleva mucho esfuerzo, dinero y tiempo. Esa fue la sorpresa mayor...”

—Según vos ¿cuál es el nivel actual de la categoría en materia de autos y pilotos?

“Yo diría que óptimo. Las dos últimas carreras lo demostraron. En

Marcos Juárez había diez pilotos en un segundo y en Bahía seis después de la prueba de clasificación. Eso da una pauta irrefutable del momento actual. De todas formas, pienso que esto puede incrementarse en la medida en que todos los medios —inclusive ustedes— le brinden a la categoría la posibilidad de afianzarse. Creo que este momento se debe aprovechar y no apabullarla. La F2 ha demostrado que está firme y las cosas andan bien, no hay problemas graves y va para arriba...”

—¿Aparte de tus amigos, hay alguna persona en particular que te apoye?

“Lo que hace mi mujer para que yo corra es fundamental, si no fuera por su empuje... Ella es la que me ayuda a salir de situaciones complicadas y en todo momento está a mi lado. Me hace sentir muy seguro de lo que hago y siempre me alienta”.

—¿Cómo te ubicarías con respecto al nivel de pilotos de la categoría?

“Todavía me falta quemar varias etapas para llegar a lo que pretendo. Me cuesta llegar rápido a los buenos tiempos, especialmente en clasificación y, según creo, eso se debe a que tendría que girar mucho más de lo que lo hago. En carrera reconozco que hago las cosas mejor y con mayor consistencia, pero debo mejorar en el otro aspecto que en algunos circuitos es vital porque te acomoda mejor, o no, para la largada del día siguiente”.

—¿Creés que estás para ganar?

“Creo que la victoria es un accidente al que hay que ayudar mucho. Sin embargo, no creo estar preparado para ganar, aunque quizás lo logre igual. El día que gane, me gustaría saber todos los porqués. Dónde estuve bien y dónde hice la diferencia, no sólo hablo de mi trabajo en pista sino de todo lo que le competa a un triunfo”.

—Definite como piloto.

“Soy pensante y con memoria. Me cuesta adaptarme a un ritmo veloz, pero tengo mucha confianza y sé que tengo que mejorar, voy a mejorar. No quiero apurarme, quiero superar etapas después de haberlas masticado bien...”

Guillermo Maldonado no tenía más que decirnos. Estuvo en la antesala de la victoria, pero no la logró. Esto quizás le hubiese dado otra perspectiva para que la pudiese reflejar aquí. Pero a él no le preocupa, sabe lo que quiere y según él mismo lo definiera: “Por ahora, sólo está quemando etapas...”

**¡ SUPER TEST
SIN
PRECEDENTES !**

CORSA EMPRENDE UNA EXPERIENCIA UNICA

¡ LA BUSQUEDA DEL COMBUSTIBLE DEL FUTURO !

¿Cuál será? ¿Cómo será? ¿Rendirá más? ¿Contaminará el ambiente? ¿Perjudicará el motor? ¿Reducirá costos? ¡Infórmese! El auto-prueba de Corsa está por salir a la calle. ¡Identifíquelo! ¡Obsérvelo! ¡Deténgalo! ¡Pregunte!

**LOS RESULTADOS A USTED
TAMBIEN LE INTERESAN**

**Pruebas
CORSA**

CALOI

LA MEJOR MANERA DE ANDAR EN BICICLETA



CALOI

La bicicleta elegida por los pilotos de la Fórmula 1

CALOI

y sus 30 modelos distintos

CALOI

y su bicicleta estática para gimnasia.

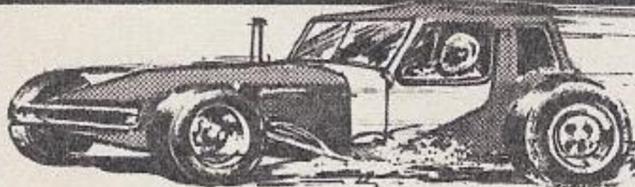
Adquiérala en los mejores negocios del país.

IMPORTADOR Y DISTRIBUIDOR
EXCLUSIVO PARA
LA REPUBLICA ARGENTINA



ARENALES 550 VICENTE LOPEZ Pcia. Bs. As.

LOS FIERROS GANADORES!!



NUESTRA ESPECIALIDAD
Categorías del Interior

CONSULTENOS

Encamisamos block 4 lts. con camisas exclusivas - Aros Perfect Circle - Filtros para aceite de competición - Bielas para todas las marcas - Levas -

Envíos al Interior

Ingeniero

AÑOS DE EXPERIENCIA AVALAN NUESTRO TRABAJO

Joseph

Schapapietra 1467 - TIGRE - Bs. As. (1648)
Tel.: 749-4467

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"

H.B. Producciones S.R.L. CORRIENTES 1922
Piso 11 Ofic. 112 CAPITAL (1045) Tel. 49-3536



Warnes Peugeot

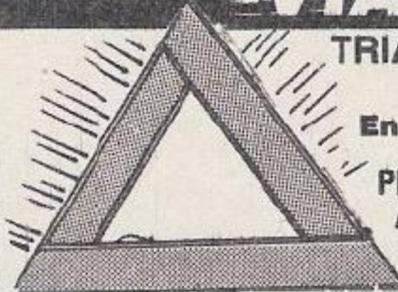


EXPORTACION S.R.L.
repuestos y accesorios

LINEA COMPLETA

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

VIAJE SEGURO!!



TRIANGULOS DE SEGURIDAD
REGLAMENTARIOS

En lujoso estuche de 2 unidades

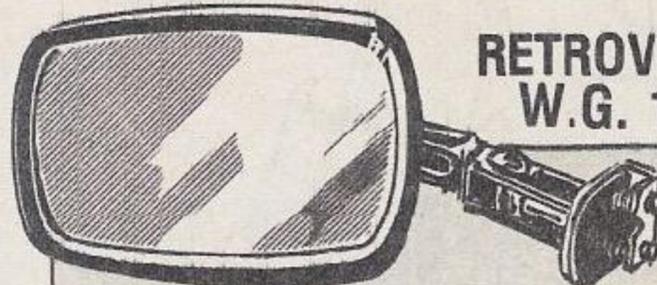
PRECIOS Y DESCUENTOS ESPECIALES
A MAYORISTAS Y REVENDADORES

Precio estimado \$ 13.490 el juego de 2

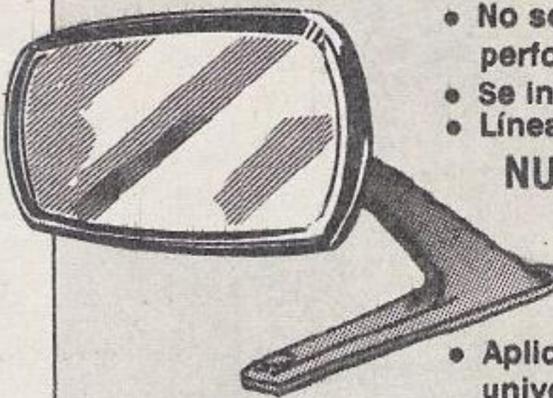
DAE

Zonas Disponibles para distribución
Warnes 777 Tel.: 55-1965 y 54-2671 Bs. As.

una misma calidad



RETROVISOR
W.G. 103



NUEVO MODELO
W.G. 104

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

- Aplicación universal

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

Fabricante W.G. Walter Giner



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



Escapes Silenciadores

A NIVEL
INTERNACIONAL

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

Trabajos con certificado de garantía escrita por 1 ó 2 años

Consumo promedio: 19 km por litro (380 km/20 lts).
Rendimiento máximo: 27 km por litro (540 km/20 lts).
Indice de contaminación ambiental: mínimo absoluto.
Duración estimada del motor sin rectificaciones: 300.000 km.
Tracción delantera.
Precio: (Mod. GKD) U\$S 16.845 **

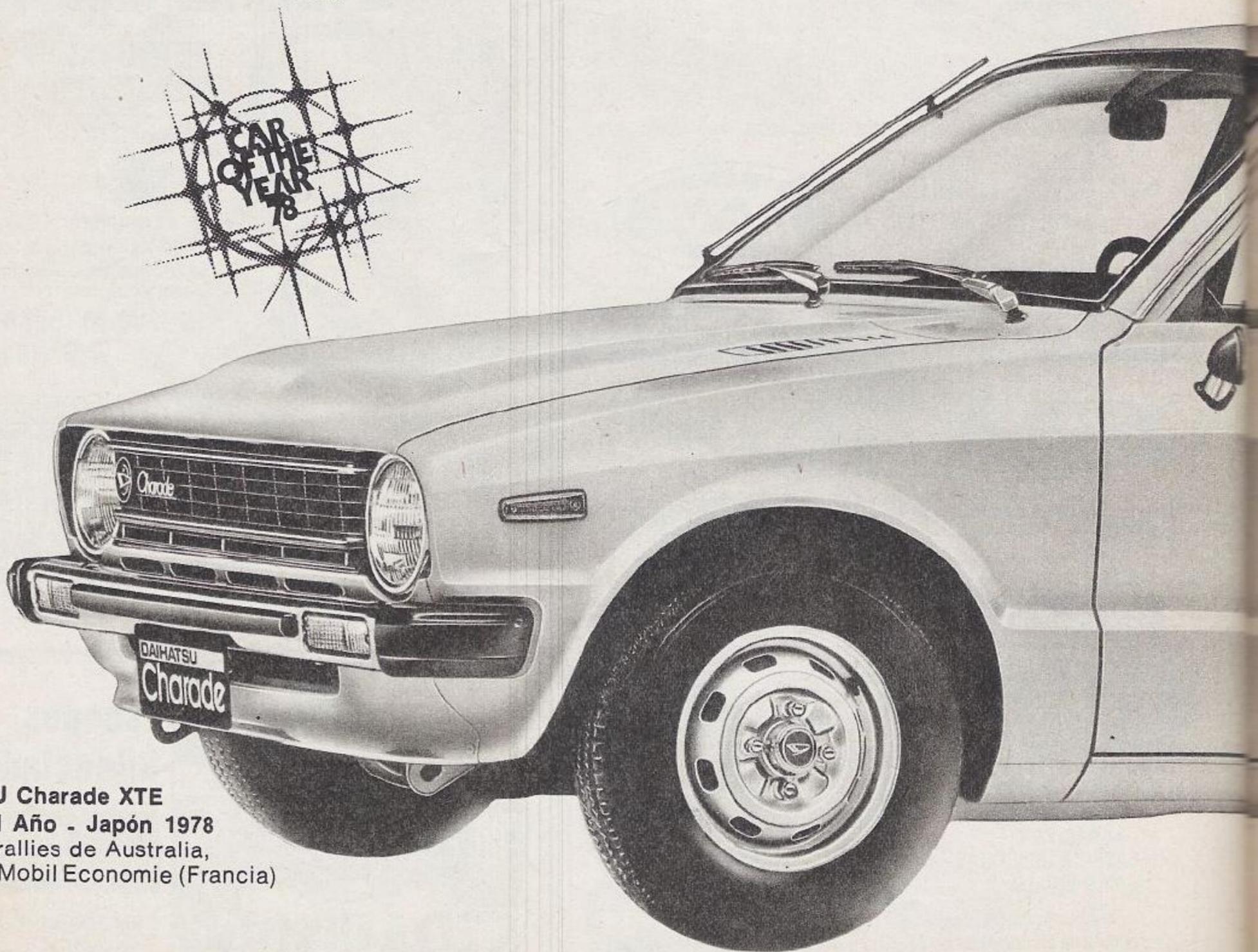
10 años atrás, DAIHATSU MOTOR Co. de Japón encomendó a sus ingenieros la creación de un automóvil excepcional.
Un vehículo que, adelantándose a su época, pudiera salvar el grave problema de combustible que ya se preveía.
Y reuniera, a la vez, todos los atractivos y el confort logrados hasta hoy.

Potencia, alta performance, amplio espacio interior. Gran belleza de líneas, facilidad de manejo, confiabilidad.
Con muy bajo consumo. Y a un precio más que razonable.

Luego de una década de exitosas investigaciones, constante desarrollo y pruebas exhaustivas, DAIHATSU MOTOR Co. y DUMPEX S.A. presentan en la Argentina ese automóvil excepcional.

Iniciando una nueva era en la industria automotriz. Respondiendo a necesidades insoslayables del mundo actual. Necesidades determinantes, de ahora en más.
DAIHATSU Charade. Soberbio integrante de la línea de vehículos Japoneses DAIHATSU. Importados del futuro, para usted.

Importados



DAIHATSU Charade XTE
Coche del Año - Japón 1978
1º en los rallies de Australia, Singapur, Mobil Economie (Francia) y Austria.

POTENTE Y SILENCIOSO MOTOR DE 993 cc / 5 VELOCIDADES Y M.A. / ASIENTOS DELANTEROS RECLINABLES / AIRE ACONDICIONADO CLIMATIZADO / RADIO AM-FM Y PASACASSETTES STEREO / RELOJ / ALARMAS POR EVENTUALES FALLAS DE FRENOS / LIMPIAPARABRISAS TRASERO Y DELANTEROS CON 2 VELOCIDADES / LUNETAS TERMICAS / FRENOS A DISCO CON SERVOFRENO / PUERTA TRASERA HATCH-BACK SEGURO PARA NIÑOS / CINTURONES DE SEGURIDAD

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



DAIHATSU 550 Max Cuore
 Consumo promedio: 22 km/litro
 (440 km/20 lts).
 Contaminación ambiental:
 mínima.
 Duración estimada del motor, sin
 rectificaciones: 300.000 km.
 Tracción: delantera.
 Precio: Mod. DKD U\$S 11.326**,
 incluyendo radio, calefactor
 y luneta térmica.
 Máxima síntesis de economía
 y confort.
 Potente motor de 547 cc.
 2 y 4 puertas y baúl trasero.
 Asientos totalmente reclinables
 con apoyacabezas integrado.

DAIHATSU 550 Cab Van.
 Consumo promedio: 17 km/litro
 (340 km/20 lts), según carga.
 Capacidad de carga neta: 500 kg
 Medidas del sector de carga:
 1750 x 1215 x 1130/5 mm.
 Contaminación ambiental: mínima.
 Magnífica estabilidad.
 Duración estimada del motor,
 sin rectificaciones: 300.000 km.
 Precio: U\$S 10.112**
 5 puertas (2 delanteras, 2 laterales
 corredizas y trasera elevable).
 Doble asiento trasero rebatible.
 Radio. Calefactor.

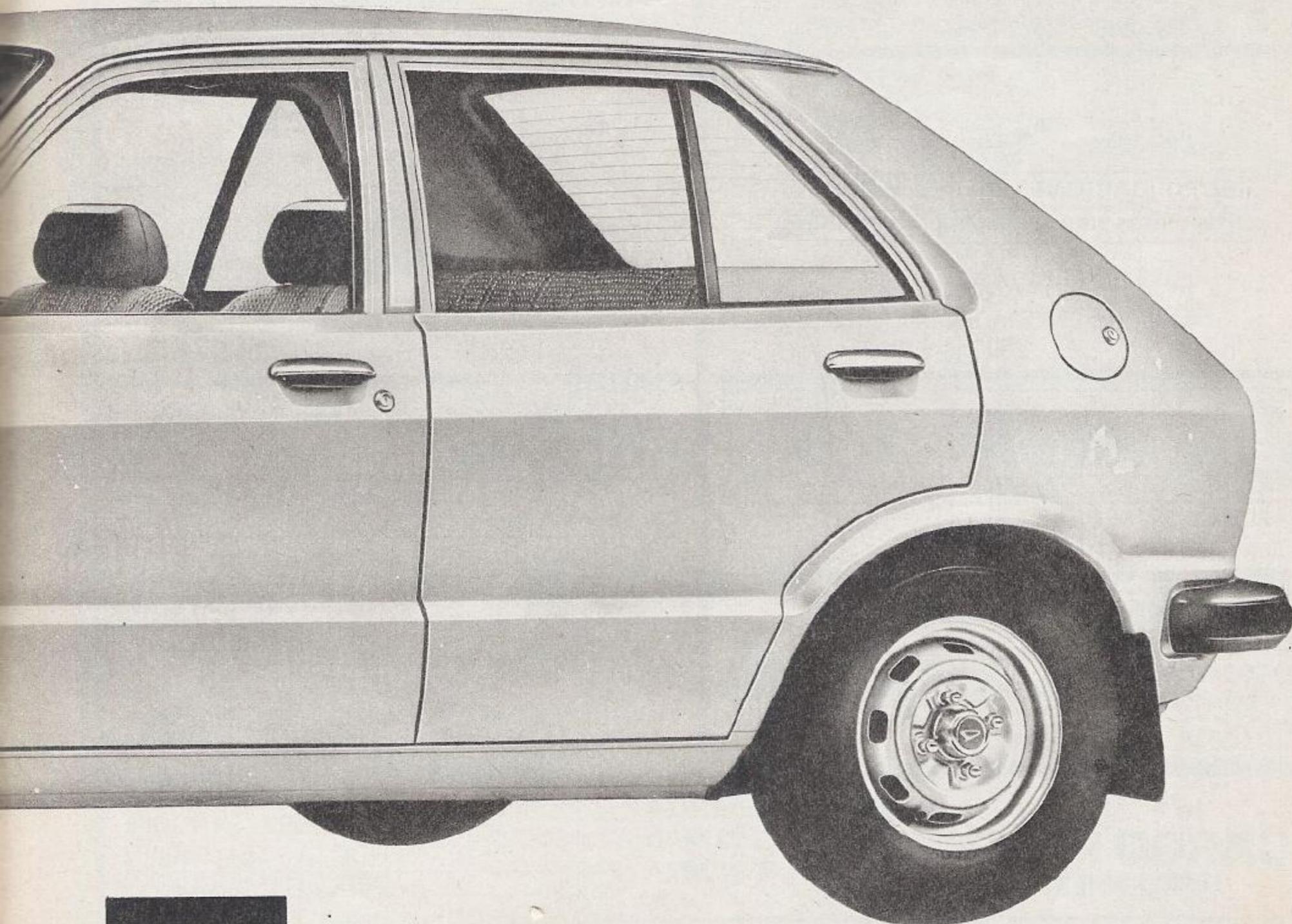


DAIHATSU 55 Wide Cab
 Consumo promedio: 17 km/litro
 (340 km/20 lts), según carga.
 Medidas de la caja: 1940 x 1310
 x 275 milímetros.
 Capacidad de carga neta: 550 kg.
 Excelente potencia.
 Duración estimada del motor, sin
 rectificaciones: 300.000 km.
 Contaminación ambiental:
 mínima.
 Precio: U\$S 9356**, incluyendo
 radio y calefactor.

DAIHATSU F20 y F50 Taft
TRACCION 4 RUEDAS
 Poderoso motor de 2.530 cc.
 (diésel) o 1.587 cc. (naftero).
 Notable aceleración.
 Perfecta estabilidad.
 Carrocería rígida o capota de lona
 desmontable con o sin puertas
 de acero.
 2 a 6 asientos.
 Precio: desde U\$S 23.600**



del futuro.



MACDONALD HENDERSON ANTELME



DAIHATSU

DUMPEX SA
 Importadores y distribuidores
 exclusivos

AV. RIVADAVIA 9470 (1407) CAP. FED. TEL. 67-1521 y 69-6538

MENDOZA PRESENTE

RC PRODUCCIONES
TEL. 497970 BS. AS. - 245514 - MZA



CARROS

AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS IMPORTADOS

ADMINISTRACION Y VENTA
AV. ARISTIDES VILLANUEVA 444
MENDOZA - TEL. 245265 - 249892

REPUESTOS Y SERVICIO
CNEL. RODRIGUEZ 1059

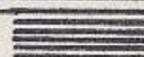
Una agencia con estilo



OCABU S.R.L.
automotores

Automotores Nacionales
e Importados
0.KM y usados

* Le importamos el automotor de su agrado
AVDA. COSTANERA NORTE 1747 - TEL. 217496
SAN JOSE - 5519 - MENDOZA

CARROCERIAS INTEGRALES ARGENTINAS  **AUTOPARTES**
Peugeot - Ford - Renault
Fiat - Citroen - M. Benz
* Eficiencia en seguros

AV. EJERCITO DE LOS ANDES 650
TEL. 291318 DORREGO 5519 - MENDOZA



Clemente Ramirez **RCR**

MECANICA

REPUESTOS LINEA PEUGEOT

SAN MARTIN 2885 - T. 214850 - 5500 - MENDOZA



ESPECIALIDAD CITROEN

SEBASTIAN LUIS

DIBLASI

Chequeo de su unidad s/cargo

SAN MARTIN 883 - LAS HERAS - MENDOZA

jorge angel pena

RECTIFICACIONES DIESEL Y NAFTERO

* Repuestos para el movimiento del motor

C. MOYANO 354
S. JOSE - 5519 - GLEN. MENDOZA
TEL. 232274

Una nueva agencia para autos.

AUTOMOTORES
"ARGENCY"

COMPRA
VENTA



NUEVOS
Y USADOS

SALTA 898 - TEL. 242298
5500 - MENDOZA

Carwash
AUTO-LAVADO

LUIS A. BLAS Y
MIGUEL A. TUTERA

SAN MARTIN Y CHACABUCO - TEL. 221288
5501 GODOY CRUZ - MENDOZA

NEUMATICOS
'RAMOS'

Isaac Bernal Quintanilla
Sara Quintanilla
Salomon Bernal Quintanilla

* Venta de cubiertas nuevas, usadas y recauchutadas
* Atencion de 8hs a 24 hs.

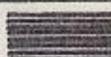
J. B. JUSTO 163 - 5500 - MENDOZA

VASELLI COMPETICION

REPARACIONES
MOTOS NACIONALES
E IMPORTADAS



PERU 2928 - 5500 - MENDOZA

 **CARLOS J. CECCO** 

* CARBURACION Y ENCENDIDO DEL
AUTOMOTOR

FIGUEROA ALCORTA 585 - TEL. 224056
5501 - GODOY CRUZ - MENDOZA

CARGO FLET
TRANSPORTES



* MENDOZA
* TUCUMAN
* MENDOZA

ENCOMIENDAS Y CARGAS GENERALES

DEPOSITO MENDOZA

URUGUAY 583 - SAN JOSE
5519 - MENDOZA - TEL. 259487

DEPOSITO TUCUMAN

COLOMBIA 911 - ESQ. SALTA
4000 S.M. DE TUCUMAN - TEL. 32361

MENDOZA PRESENTE

RC PRODUCCIONES
TEL. 497970 BS. AS. - 245514 - MZA

HONDA®

EN MENDOZA ES:

Motos - Monocultivadoras - Bombas de agua - Generadores

Taller especializado



ingenieria Pace

CONCESIONARIO OFICIAL HONDA

PATRICIAS MENDOCINAS 923 - TEL. 248448
5500 MENDOZA

Carmusic

autoestereo

EL SONIDO PERFECTO DE SU AUTO

CONSESIONARIO: PIONER - MITSUBISHI

VENTA - COLOCACION - SERVICE

AV. COSTANERA 596-T. 241857 5500-MENDOZA

EXPRESO COMERCIAL MENDOCINO

luis a. gimeno

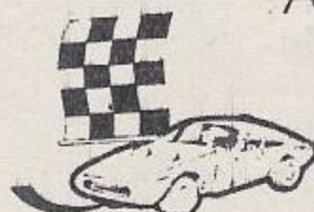
RADIO ENLACE CON Bs. AIRES

BUENOS AIRES

Pedro Echaque 2936 - Tel. 91-0386

MENDOZA

Bernardo Ortiz 649 - G. C. Tel. 226310



ALEJANDRO E. POSCA
Y CIA. S.R.L.

Rectificaciones

• DIESEL

• NAFTERO

MORON 407 _____ GUTIERREZ 220

TEL. 245242 - 243140 _____ TEL. 22009

5500 - MENDOZA _____ 5570-SAN MARTIN - MZA.

LA CASA DEL  1500
• REPUESTOS ORIGINALES • DODGE
NACIONALES E IMPORTADOS

BRASIL 165 - GODOY CRUZ - TEL. 246814
5501 - MENDOZA

julio a. **COSATTINI** e hijo
DISTRIBUIDORA AUTOPIEZAS
ELI - FEL
EMBRAGUES H.D.
FRALUGA 3 M JAEGER

MORON 499 ESO COSTANERA TEL. 290570
5500 - MENDOZA

Miguel frustaglia

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

CASA CENTRAL San Juan 560/564 Mendoza
Tel. 248202/248234/246840

- * TAPICERIA EN GENERAL
- * AMPLIO STOCK EN CHAPERIA
- * ATENCION DE PEDIDOS AL INTERIOR

SUCURSAL J. V. Zapata 369 - San José - Gñén.
Tel. 246570/291022

repuestera del
automotor s.r.l.

REPUESTOS PARA AUTOMOTORES
EN GENERAL ORIGINALES E IMPORTADOS
ENCENDIDO

M VERDAGUER 190 TEL 246132
5500 MENDOZA

DIÁZ COSTANTINI Hnos.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
ZONA CUYO

BARDAHL

M. VERDAGUER 170 - TEL. 24 5400 2492300
5500 - MENDOZA

FRENOS - EMBRAGUES
INDUSTRIALES Y AUTOMOTRICES
SUC. JOSE FESTINO G.



RECAMBIO DE:
PLACAS Y DISCOS DE EMBRAGUES

MORON 148 - TEL. 248096 5500 MENDOZA



DISTRIBUIDORES MAYORISTAS REPUESTOS AUTOMOTORES

ANDINA SUSPENSION Y DIRECCION

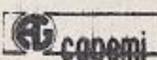
SUSPENSION



RODULAS EXTREMOS



BUJES SUSPENSION



AMORTIGUADORES



Salta 497 - Tel. 245686 - 291096 - Mendoza

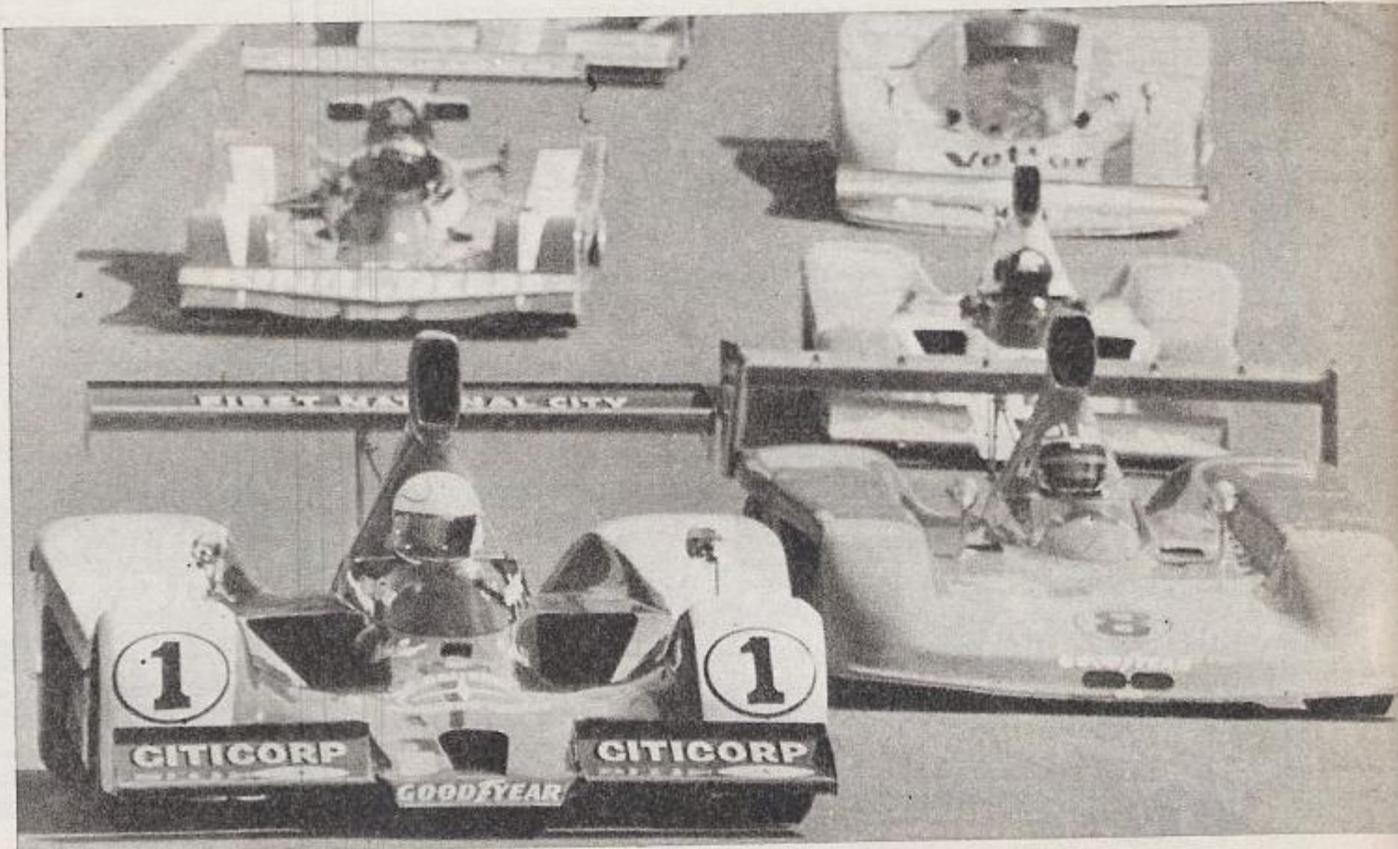
CORSA

En una revitalizada Copa Can-Am, la participación de pilotos europeos está llegando al nivel que tuvo en la década pasada. Entre ellos, Rosberg e Ickx ocupan el primero y segundo lugar en el Campeonato

Copa Can-Am 79: ¿Para Keke o Jacky?

El resurgimiento de la Copa Can-Am es una de las realidades en el automovilismo estadounidense que a esta altura de la temporada, cuando se han concretado ya cinco pruebas puntuables, no se puede ignorar. La lucha realmente espectacular que por la primera posición están librando Keke Rosberg y Jacky Ickx, la presencia de otros calificados competidores, los muy buenos premios que se están distribuyendo y la paridad que se observa también en la división hasta dos litros de cilindrada, son algunos de los factores que mantienen la expectativa por un torneo que conoció de mejores épocas y de mayor promoción.

La última de las competencias disputada hasta el momento, en el veloz y conocido circuito de Watkins Glen sirvió para ratificar muchas de las cualidades que en distintos momentos supimos destacar de ese gran piloto que es el finlandés **Keke Rosberg**, quien con el Spyder NF 11 de Bill Freeman y Paul Newman obtuvo su segundo triunfo de



Alan Jones, campeón del año pasado, fue uno de los pilotos que resultó atraído por la importante cantidad de dólares de la Copa Can-Am. En la foto con su Lola T333 CS seguido por George Follmer.

Jacky Ickx es una de las estrellas de esta temporada. Con Jim Hall a su lado y el efectivo Lola T333CS Citicorp está teniendo actuaciones destacables.

El actual puntero de la Copa, Keijo Rosberg. El finlandés alterna sus participaciones en la Fórmula Uno con el manejo del Budweiser Spider NF11. En Watkins Glen obtuvo la pole-position, ganó la carrera e hizo el record de vuelta. No es cuestión de que haya dudas ...



este año en la serie y pasó a encabezar las posiciones en el puntaje, ante un **Jacky Ickx** que con problemas mecánicos se vio esta vez relegado a la octava posición.

Keke se llevó todo

Ya en las pruebas clasificatorias Keke Rosberg mostró las uñas, logrando la pole-position en 1m.40s.203 a un promedio de 195,793 K.p.h. La sorpresa entre los 28 participantes la dio **Bobby**

Rahal, el piloto de Glen Ellyn, Illinois, que corre en la Fórmula 2 europea. Rahal con un Prophet estableció el segundo mejor tiempo, relegando a Elliot Forbes Robinson, con el otro Spyder NF 11 y Jacky Ickx con el Chaparral Lola. Rosberg tomó inmediatamente la delantera y comenzó un trabajo acumulativo realmente brillante, sacando segundo tras segundo en un sector fundamental del circuito la chicana, donde frenaba más cerca y doblaba más rápido que todos los demás. Bobby Rahal se quedó por problemas mecánicos cuando promediaba la prueba, lo mismo que Elliot Forbes Robinson, el hombre que como se recordará supo competir en la Fórmula 5.000 para el argentino Francisco Mir.

Por el segundo puesto, pues contra Keke no había nada que hacer, bregaron intensamente Jacky Ickx y Geoff Lees, este último corriendo con un Lola del equipo VDS (Van Deer Straaden) en el que supieron militar hasta no hace mucho Teddy Pilette y Peter Gethin. Faltaba muy poco para el final cuando Jacky debió parar en los boxes con poca presión de aceite y perdió varias vueltas como así también el liderazgo en el torneo. Keke Rosberg venció de punta a punta sin dejar nada para sus rivales.

Los números cantan

La clasificación oficial en Watkins Glen fue la siguiente: **1º Keke Rosberg (Spyder NF 11) 1h.37m.15s. a un promedio de 184,345 K.p.h.; 2º Geoff Lees (Lola Chevy) a 26s.365, 3º Vern Schuppan (Elfin) a una vuelta y 4º Bill Tempero (Lola) a cuatro vueltas. En la división hasta 2.000 c.c. se impuso el norteamericano Gary Cove, con un Chevron B.26, escoltado por el canadiense Roman Pechman con un Lola. Para Keke Rosberg fue también el record de vuelta en 1m.42s.789/1.000 a 190,302 K.p.h.** El finlandés, radicado en Heidelberg, Alemania, se llevó de su excursión neoyorquina la bonita suma de 22.500 dólares.

En el Campeonato quedaron así: **Rosberg 28 puntos, Jacky Ickx 24, Elliot Forbes Robinson 20, Geoff Lees 15 y Alan Jones 9.** Como puede apreciarse, los pilotos europeos, como en la década anterior, empiezan a volcar su interés nuevamente en la Copa Can-Am. Lo interesante es que las posiciones están muy lejos de haber quedado definidas. Tanto en 1977 como en 1978 con Patrick Tambay y Alan Jones respectivamente, las cosas fueron muy fáciles para el poderoso equipo de Carl Haas y Jim Hall, que este año con Jacky Ickx está viendo el panorama bastante más complicado, fundamentalmente por las genialidades conductivas de un temperamental Keke Rosberg, quien tan cómodo se encuentra en un Fórmula 1 como en un Fórmula 2, un Sport de gran potencia o un auto de Turismo haciendo Rally en la nieve.

IMSA: Gran Turismo "For Export"



A comienzos de esta década se produjo en los Estados Unidos un fenómeno importante en lo referido a las distintas especialidades automovilísticas. La gran cantidad de autos tipo Gran Turismo que empezaron a invadir el mercado de norteamericano, sobre todo en manos de clientes con inclinaciones deportivas, impuso la necesidad de crear un nuevo tipo de series profesionales, como si ya hubiera pocas en el vasto territorio de la Unión. En esas circunstancias y ante tal requerimiento se creó a fines de 1970 la International Motor Sports Association, que rápidamente pasó a ser mucho más conocida por su sigla I.M.S.A. De esta manera, la trilogía de monstruos organizativos (USAC, NASCAR y SCCA) se encontró de repente con un hermano menor, pero que tenía ganas de crecer muy rápido. El primer torneo de la IMSA se realizó en el año 1971 y estuvo reservado a coches encuadrados en los grupos 2 al 4 del Código Deportivo Internacional. Se hicieron subdivisiones tanto de grupos como de cilindradas, en clases hasta 2.500 c.c. y más de 2.500 c.c. Ese primer campeonato fue ganado por un piloto de Chicago que luego adquiriría relevancia internacional: Hurley Haywood, con un Porsche "914". La serie denominada GT Challenge tuvo en su primer año solamente seis competencias puntuables, pero a la siguiente temporada, en 1972, el número de fechas puntuables se amplió a diez y nuevamente el campeón fue Hurley Haywood, ahora con un Porsche del modelo 911 S. del equipo de Peter Gregg.

Las carreras de la IMSA alcanzaron gran suceso y repercusión no solamente en los Estados Unidos sino también en Canadá y México. Es más, durante 1973 y 74 fue un asiduo competidor el equipo oficial BMW de Alemania con sus pilotos Hans Stuck, Brian Redman y Dieter Quester. De esa primera época salió todo un grupo nuevo de pilotos estadounidenses de gran capacidad para carreras de largo aliento con este tipo de máquinas, como Peter Gregg, sin duda el más exitoso de todos, Hurley

Haywood, Al Holbert, Elliot Forbes Robinson, Michael Keyser y Bo Beasley. Pruebas tradicionales como las 12 Horas de Sebring dejaron de tener validez dentro del calendario por el Campeonato Mundial de Marcas para incorporarse dentro de la lista de confrontaciones puntuables para la IMSA. Pero la ya afianzada entidad que, como vimos, empezó a desarrollar sus actividades un tanto tímidamente, tropezó con un problema al mantenerse siguiendo en forma estricta los lineamientos de los grupos técnicos de la FIA. Era la imposibilidad de adaptar a sus competiciones una buena cantidad de coches deportivos americanos, como los Camaro, Mustang, Corvette y Chevy Monza. Entonces, la IMSA creó sus propias reglas con el objeto de permitir la lucha entre los GT americanos y sus similares del Viejo Mundo. Lo que se perseguía con la medida era por un lado quebrar la hegemonía absoluta que ejercían los Porsche y por otro crear un nuevo "gancho" publicitario no solamente para el público sino también para los "sponsors". De esta manera se incrementó y se diversificó el parque mecánico de la IMSA e incluso fueron saliendo muchos nuevos pilotos, aunque el número uno indiscutido siguió siendo el representante de Porsche en Florida, Peter Holden Gregg. Tanto éxito tuvo la IMSA con su idea, que el alicaído Grupo 5 Europeo quedó a la altura de un poroto al lado de la serie norteamericana. Y también el Automóvil Club del Oeste, organizador de las 24 Horas de Le Mans, incluyó la categoría IMSA dentro de su tradicional y clásica competencia de La Sarthe.

Actualmente, la GT Challenge se nutre de numerosos Porsche 935 turbo en sus distintas versiones, algunos carrereados Porsche 934, varios BMW 320 turbo, algún Ford Capri también turbocomprimido, las coupes Chevy Monza y otros tantos Corvette y productos norteamericanos. Los equipos son mucho más profesionales que aquellos que salieron por primera vez en 1971 y se han incrementado año tras año las escalas de premios. El mundo de la IMSA no era muy conocido por nosotros y posiblemente más de cuatro aficionados de nuestro país se deben haber sorprendido de lo lindo cuando vieron ganar en Le Mans a los Whittington, a quienes seguramente nunca habían oído nombrar. Frente a la opacidad y la decadencia del Mundial de Marcas en Europa, rescatamos como muy positivo este cruce del océano que hicieron los muchachos de la IMSA para demostrar que Estados Unidos tiene una categoría Gran Turismo realmente "for export".

UN TEMA ESPINOSO

La competencia de **Fórmula Cuatro** que organizaron los mismos pilotos el pasado 19 de agosto, puede acarrear una serie de acontecimientos imprevistos debido a la objeción realizada a la máquina ganadora que condujo **Alfredo Pugliese** y a la del sexto clasificado **Fernando Boggio**, por intermedio de quienes actuaron como Comisarios Técnicos.

El caso Boggio parece ser el de más simple solución, ya que al haber alterado las válvulas del motor Renault deberá ser desclasificado sin otras consideraciones.

En cuanto a Pugliese, se le objetó el cigüeñal, que fue remitido a la sede de la CDA para una posterior investigación. Sostiene el piloto, apoyado por su preparador, que dicho elemento es parte integrante de los motores 1.020 y que no existirán dudas sobre su legítima utilización. Donde parecen surgir los problemas es en las personas designadas para llevar a cabo la fiscalización técnica. Según parece, la CDA del ACA, que tiene la responsabilidad de llevar a cabo esa tarea, habría cedido parte de esos derechos a un preparador de motores de la categoría. Esto desató una ola de protesta, pues no se considera apropiado que un preparador tenga acceso ilimitado a los detalles que aplican sus colegas de profesión. No es verdaderamente grato para un mecánico, que otra persona de su misma profesión venga a enterarse de sus sistemas de trabajo.

¿ASAMBLEA ORDINARIA?

El jueves 16 de agosto se realizó en la sede de la **Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo**, la Asamblea Anual Ordinaria que marcan los estatutos de la entidad. A la hora prevista para la reunión, un reducido número de delegados estaban presentes, acompañados por otro porcentaje mínimo de colaboradores y asesores. Entre los más conocidos, en ambas funciones, se

encontraban: **Pedro Lapadú, Edgardo Fuentes, Luis Arbotto, Hugo Avellaneda, José Spada, José Domínguez y Héctor Basile**. El total superaba apenas la decena de assembleístas.

Entre los puntos a tratar estaban los relativos al análisis de la situación de CADAD, su Memoria y Balance y la elección de nuevas autoridades. El estudio del primer tema llevó todo el tiempo disponible, por lo tanto se decidió pasar a cuarto intermedio hasta el **31 de agosto**. Es intención de los assembleístas realizar contactos personales con dirigentes y pilotos, para así balancear la conveniencia de que la Conferencia continúe en ejercicio.

El criterio predominante aconsejaba una tarea esclarecedora tendiente a recuperar parte de la actividad para CADAD.

"La única garantía que tienen los pilotos —manifestó un delegado— para asegurar la vigencia de sus derechos en el futuro, se deberá a la subsistencia de la Confederación. Si ésta desaparece, caerán en manos de quienes usan el automovilismo para sus fines de promoción personal, sin importarles en absoluto el porvenir de la actividad. Muerta CADAD se esfumarán por arte de magia los regalos y generosos aportes para financiar los campeonatos, ya que los encargados de presionar con el poder económico están sufriendo pérdidas que no serán mantenidas por mucho más tiempo. En cambio quienes son dirigentes por vocación automovilística siempre tratarán de hallar una salida para defender la actividad. El 31 se determinará el porvenir de este deporte, que los pilotos no se engañen con cantos de sirena, otro tanto deben entender los clubes organizadores. Si encontramos eco en nuestra prédica, que iniciaremos entre las respectivas asociaciones, encaremos una reforma total a los estatutos de la Confederación que permitirán una infraestructura de co-gobierno entre corredores

res y clubes organizadores. **Ojalá capten la importancia de este momento, para no lamentarlo en el futuro. Hoy no está en juego la vigencia de una sigla, está comprometido el derecho de los corredores a participar mañana en el manejo de algo que los tiene como principales protagonistas."**

POSTERGACION

Debió ser suspendida la iniciación del campeonato, que para la flamante categoría **Turismo Competición**, auspicia la CDA del Automóvil Club Argentino.

En un principio se había fijado como fecha para realizar la primera reunión del Campeonato Presentación, el primer domingo de **setiembre**; pero ante algunos retrasos en la construcción de los autos se resolvió postergarlo para el **sábado 29** del mismo mes.

En el interin se terminarán de fabricar la mayoría de los quince autos que tienen censados y de los cuales solamente seis ya están en condiciones de correr. Los TC de dos litros de cilindrada representan la gran esperanza de la Comisión Deportiva Automovilística, para neutralizar el predicamento que está tomando el TC (Turismo Carretera) de tres mil centímetros cúbicos, que ahora retornó a las rutas.

COMPRES NACIONAL

Un importante acuerdo han realizado los encargados de concretar la **Temporada Internacional de Fórmula Tres** (con pilotos italianos y argentinos) y la empresa Fliter que se dedica a la fabricación de neumáticos especiales de competición.

Elementos del auto de Pugliese a revisión.



Mediante un contrato debidamente documentado, Fliter se comprometerá entregar para el próximo 1 de octubre la totalidad de las cubiertas que emplearán los monoplazas en las cinco carreras que componen el programa. De esta manera los chasis internacionales serán equipados por primera vez con gomas fabricadas en la República Argentina, un mérito innegable de la industria nacional.

La seriedad de la tarea y el compromiso que representa para los organizadores tal determinación, ha sido perfectamente encuadrado en los alcances de un acuerdo por escribano público.

¿Y SI LAS TAPAS ESTAN BIEN?

Desde que la **Asociación Corredores Turismo Carretera** decidió encarar su propia fiscalización, se pudo detectar entre algunos pilotos una tendencia a solicitar una revisión de los autos de José Miguel Herceg.

Esta idea, que no nació en la Comisión Directiva, tendía a impugnar las tapas de cilindro de los Ford Falcon oficiales, que ya en una oportunidad fueran denunciadas por Juan Carlos Benavidez. Entonces se dijo que el criterio empleado no había sido el más claro cuando se desestimó la protesta.

Luego de la victoria de Esteban Ferdinando en Coronel Pringles, **Oscar Aventín, Héctor Fiorda, Francisco Espinosa (por intermedio de su concurrente Carlos Alegre), Osvaldo Villaverde y Roberto Fernández**, procedieron a elevar una denuncia contra el ganador, por supuestas anomalías en la tapa de cilindros y el block.

TEMPORADA DE F-3

La semana pasada se realizó la primera conferencia de prensa de la comisión que realizará la **Temporada Internacional '79 de Fórmula 3** durante octubre y noviembre del corriente año. Al comienzo hablaron el presidente de dicha comisión, señor **Victor Bonanno** y luego lo hizo el coordinador general **Néstor Biglieri**. Ambos se encargaron de confirmar las fechas de realización de cada competencia, los circuitos designados y las tratativas que llevaron a cabo en Europa con los pilotos italianos, con la colaboración de **Alberto Colombo**. En el transcurso de esa conferencia estuvieron a disposición de la prensa los contratos respectivos firmados con cada club organizador y con cada piloto que participará en la temporada. Finalmente, en nombre de los pilotos, habló **Ricardo Chourrout**, destacando la importancia que tendrán nuestros pilotos al tomar contacto con los equipos europeos. Los gastos por cada carrera serán de 100.000 dólares para cada entidad y el alquiler de un auto para las cinco carreras

estará en 15.000 dólares para cada piloto. En esa conferencia también se confirmaron los equipos y pilotos, que serán los siguientes: **Equipo Euro - Racing**, Michele Alboroto y Ricardo Chourrout, March 793; **Equipo Ferdinando - Racing**, Mauro Baldi y Alberto Scarazzini (a confirmar), March 793; **Equipo Trivelato - Racing**, Beppe Gabbiani y Guillermo Kissling, March 793; **Equipo Valdelina - Racing**, Teo Fabi y Mauricio García, March 793; **Equipo Astra - Racing**, Piero Necchi y Enrique Benamo, Martini '79; **Equipo San Remo Racing**, Alberto Colombo, Piercarlo Ghinzani y Oscar Larrauri; **Equipo Emiliano - Racing**, Guido Pardini y Angel Banfi, Dallara '79; **Equipo Fama**, Osvaldo López, Avante '79; **Equipo Crespi**, Miguel A. Guerra, Crespi '79 y **Equipo R. O. del Uruguay**, Pedro Passadore y Daniel Luzardo, Ralt '79. En el futuro, en otra conferencia de prensa, se darán a conocer los organigramas de cada competencia y los últimos detalles de organización de la temporada.

Eduardo Labartete, Comisario Deportivo actuante, decidió que dichos elementos fueran remitidos bajo custodia a la ACTC para ser revisados por los técnicos de la institución.

La tarea se llevó a cabo con la participación de Remo Ríos, Carlos Fernández y Ernesto Padovani, quienes hasta el fin de semana anterior no habían dictaminado al respecto.

Las sospechas de anomalías técnicas nacieron ante el aplastante dominio ejercido por la máquina de Ferdinando, la que mostró un rendimiento superior a la de su compañero Héctor Luis Gradassi.

LAS FLORES PARA LA CDA

Como una de las competencias de la temporada de F-3 se piensa realizarla en el

Autódromo de la Ciudad de Las Flores, con la organización del Automóvil Club de esa ciudad, se deben completar con anterioridad algunos trámites legales.

La entidad de Las Flores siempre fue una ferviente defensora de la CADAD y no está afiliada a la Federación N° 3 del Automóvil Club Argentino, por lo tanto no puede pretender la fiscalización de esta última entidad.

Justamente **Daniel Bacile** era el presidente del Club hasta hace muy poco tiempo, en la actualidad ese cargo lo ejerce **César Dantas**, que no parece dispuesto a enrolarse en las filas de la CDA. Por otra parte es la única alternativa que le permitirá concretar la carrera internacional.

La afiliación del Las Flores Automóvil Club constituiría un éxito importante para los dirigentes del ACA, pero

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

AUTOS IMPORTADOS!!



Desde \$ 50.000.-

LINEA COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS

EXPO RUEDA

WARNES 1601 (1416)
Bs. As. • Tel. 55-1770
ENVIOS AL INTERIOR

dze

EQUIPO ORIGINAL PLATINOS - BOBINAS

SOLENOIDES - AUTOMATICOS

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

Aconcagua

M.R.

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR 

LA LINEA DE GARANTIA  ALFOMBRAS

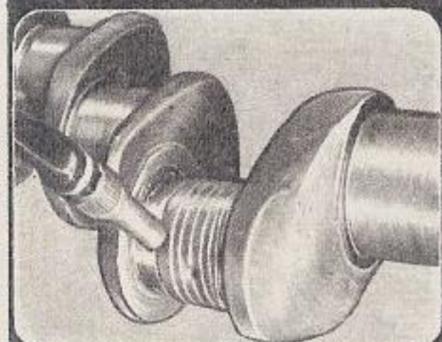
ORIGINALES  *CUBRE ALFOMBRAS 

ALFOMBRITAS INDIVIDUALES  CAMINOS 

CAÑOS  MANGUERAS  SOPORTES 

PEUMAN S. A. - Rawson 359 - T. 812-4525/8771
Se vende en las buenas casas del ramo.

RELLENO ELECTRONICO DE CIGÜEÑALES



NO DESECHE SU CIGÜEÑAL ROTO, FISURADO O BAJO MEDIDA.

NUESTRO TALLER CON TECNICOS Y MAQUINAS ESPECIALIZADAS GARANTIZARA SU REPARACION

SOLDADURA EN FRIO

anfi

CULACIATI Y CUCCO S.R.L.

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

aun no está dicha la última palabra y la carrera puede llegar a cambiar de escenario, que por otra parte tiene muchos interesados en realizarla.

INVESTIGACION DE MERCADO

Eduardo Souza Campinha está evaluando la posibilidad de pasar a competir en la categoría Turismo Carretera. El volante, que hasta el presente se desempeñaba en la clase "C" del Turismo Nacional, con máquina Peugeot, estableció contactos en la ACTC con el propósito de adquirir una máquina o bien proceder a alquilar un buen auto.

Campinha manifestó que su intención es correr con autos grandes, no tienen intención, por el momento, de preparar una máquina de dos litros.

MONOPLAZA TUCUMANO

Muy pronto la provincia de Tucumán puede volver a tener un representante en las carreras de monoplaça. Desde que desapareciera Nasif Estéfano la provincia norteña no tuvo un corredor que permanentemente la representara en las carreras nacionales. La oportunidad se le presenta al volante **Eduardo Namur**, que tiene pensando incursionar en las pruebas pisteras. Para tal efecto ya adquirió un chasis Berta y en estos momentos realiza gestiones para decidir la marca del motor que lo impulsará.

Concluir aquellas tratativas y realizar algunas sesiones de adaptación, prácticamente le insumirán lo que resta de la temporada, quedando entonces para el año venidero su debut oficial.

CALENDARIO

Carreras previstas para el domingo 2 de setiembre de 1979

ACTIVIDAD NACIONAL

Mecánica Argentina Fórmula Cuatro: Inaugurando el Autódromo Ciudad de Pigüé, se realizará una competencia de la categoría en la localidad homónima, ubicada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires.

Mecánica Argentina Fórmula Uno: Anunciada para el domingo en el Autódromo de Concordia.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

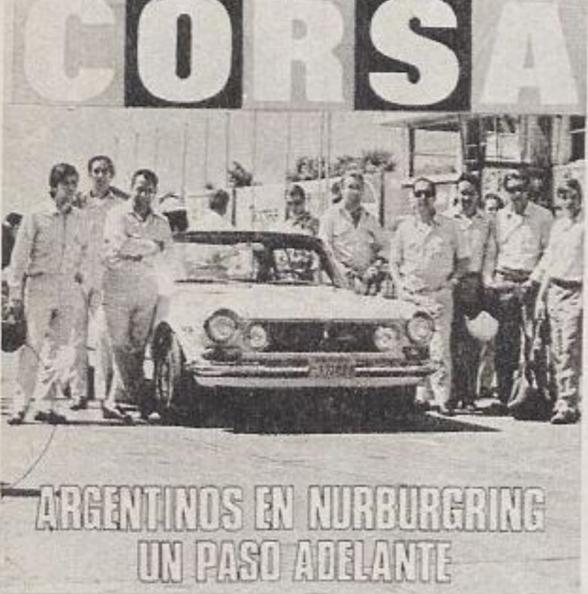
Fórmula Uno Aurora: En el circuito inglés de Thruxton donde participará el argentino Ricardo Zunino.



Motor de Ferdinando, objetado por pilotos.

Corsa hace diez años

80 **Parabrisas** N° 175



**ARGENTINOS EN NURBURGRING
UN PASO ADELANTE**

- "Trueno Sprint" se titulaba la nota de presentación de un SP que casualmente era el Trueno Sprint.
- Una nota sobre las Mil Millas que contaba la historia de esa carrera. "Con la muerte del Marqués de Portago murió una de las más importantes carreras en ruta abierta de todo el mundo" contaba tristemente el autor.
- "El Toro Salvaje de las Pampas" se titulaba la nota sobre las 84 horas de Nürburgring. Diez páginas dedicadas a contar las penurias y alegrías de la "Misión".

- Una paginita dedicada a la presentación del "nuevo Peugeot 504". "Un acierto Peugeotista" decíamos por entonces (no nos equivocamos), el auto costaba 1.682.000 pesos.
- Página 30. ¡"El país lo pedía a gritos"! rezaba el copete de la nota que anunciaba el "Segundo Campeonato Corsa en busca de Mister Pinta 1969".
- **Carlos Ragno** dejaba la Fórmula Cuatro y se le hizo una nota llamada "Paso al frente". Allí Ragno confesaba que su sueño era ganar las 500 Millas. A partir de aquí se desarrolla la nota de presentación y Test (todo junto) de la Gilera B 300 Extra. "Los 15,5 HP se ocupan de todo" decía el tester.
- En la página número 52 encontramos la presentación del Mercedes C-111. Una pequeña reflexión del autor sobre si era lindo o feo dejó con la espina de la duda a millones (¡jeehh!!) de lectores de Corsa de aquella época.
- En la página 57 estaban los Corsificados. Costaban 90 pesos viejos cada palabra con un mínimo aceptable de diez, el excedente era incluido gratis. Los vivos de entonces escribían sus avisos empezando de la palabra once.

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 Buenos Aires. Agosto de 1979.

IMPRESO EN ARGENTINA

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

AVISOS CORSIFICADOS



H.B. Producciones S.R.L.
Tarifa el centímetro
de columna \$ 24.000
CORRIENTES 1922
Piso 11 Ofic. 112 CAPITAL
(1045) Tel. 49-3536

KARTING VENDO: Chasis campeón,
motor FACHF. Tratar de 18,30 a 20 hs. en
Juan B. Justo 1823. FLORIDA

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

VENDO o PERMUTO: TC. del
Oeste copia Saseli - Ferrari,
motor Chevrolet, palier flotante,
caja Sáenz. Aut. Rodríguez - Ma-
teo. Avda. Márquez 3266, J. L.
Suárez.

VENDO o PERMUTO: TC Bo-
naerense. República esq. Avda.
Márquez. J. L. Suárez.

JUAN R. MACHADO

Vende: **FORD FALCON TC.** Listo
para largar. Nuevo Coupé Torino TC.
Alvianada s/motor. Alsina 128. Tel.
2665 - SAN ANTONIO DE ARECO.



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

Cursos prácticos sobre monoplazas
TULIA 16. Además, lo invitamos a
participar en nuestro **SENSACIONAL CONCURSO DE PILOTOS 79.**
El ganador obtendrá el **PREMIO CI-
GARRILLOS 43/70** consistente en
viajar a Inglaterra a participar en
competencia de Fórmula Ford. In-
formes: 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.

"**TUERCAS PEUGEOT**" ahora
coloquen Juego de Platino y
condensador "8K" (baño Oro 24 K)



DAPORTA "COMPETICION"

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

CARCAR

Julio Besada 6928
(1682)

MARTIN
CORONADO



**BUZO ANTIFLAMA NESTOR
SALERNO.** 15 años de expe-
riencia, seguridad y comodidad
en carrera. **AUTOPISTA S.C.A.**
Cochabamba 2296. Tel. 941-
8096. Lun. a Vier. 8.30 a 18.30

SCALEXTRIC Pista Gigante de **OLI-
VOS.** Av. Maipú 3342 (18,45 hs). Te es-
pero **HORACIO BERNIE MILOU.**

KARTING

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

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

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 mar-
cas. Av. del Libertador 8404. Tel.
701-5419

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

EMBRAGUES

NOGOYA

Standard y competición todas las ca-
tegorías. Bombas de agua reacondi-
cionadas. Nogoyá 6187/89. Tel.:
642-0773. Envíos al interior.

Por tu dedo pulgar pueden pasar los fabulo-
sos Ligier, las Rojas Ferraris de don Enzo, el
carrereado Lotus de Lole. Toda la magia del
automodelismo, pulsadores, motores, rue-
das Leone Carrocerías 1/24 eh: **MINIRA-
CER.** Obligado 3823. Tel. 70-6050. Aten-
demos interior y exterior

VENDO FORMULA 5: Mono
casco Preparación Carmelo.
Teodoro García 1750, L. del Mi-
rador - Tel.: 653-4107.

**BUZO ANTIFLAMA NESTOR SAL-
SERNO.** 15 años de experiencia, se-
guridad y comodidad en carrera. **AU-
TOPISTA S.C.A.** Cochabamba 2296.
Tel. 941-8096

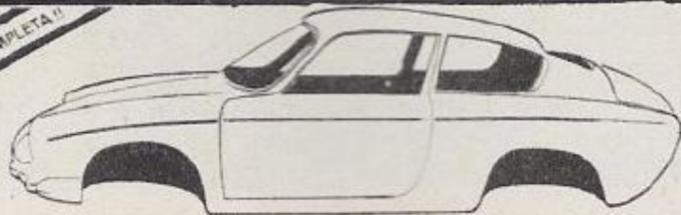
VOLVO BMW PORSCHE

service
FUEL INJECTION

atendido por ex jefe
de Taller en USA
Reparaciones en Gral.
MONTORE hnos.

Dr. L. Belaustegui 3422 Cap.
Tel.: 67-9251

ENVÍOS AL INTERIOR
OFERTA DESDE \$ 800.000 - COMPLETA !!



Compre HOY su carrocería BERLINETA!!

Construidas de una sola pieza en plástico reforzado, ideales para montar sobre Fiat 800, Coupé 800 y otras mecánicas similares

SOLICITE INFORMES HOY
Folletos y fotos color \$ 4000

NOMBRE Y APELLIDO.....

DOMICILIO.....

LOC.....

PROV.....

Diseño Varela, 16n 236 LA PLATA (TALLER 72 N° 866)

F2 CRESPI FIAT: liquido ur-
gente. Todo 0 km. Gran cantidad
de repuestos \$ 12.000.000.
Después de las 20 hs. al Tel.:
99-2831

VENDO carburadores 48/48.
VENDO cajas Hewland.
VENDO chasis F2 Chivivan
nuevo. motor Dodge F2 0 Km.
Chorroarin 580 Cap.

JUAN R. MACHADO

Vende: **3 TC. del OESTE,** Chasis So-
prana. Caja de 5a., motores Falcon, 4
lts. con toda la musica. Alsina 128.
Tel. 2665. S.A. DE ARECO.

HUGO GONCALVES vende
FIAT 600 SM. N° 29. Auto gana-
dor. Padre Agustín Elizalde 312.
CIUDADELA NORTE.



Durante el mes de Septiembre
atenderemos en **EXPO MOVIL**
- La Rural - Palermo.

HORACIO

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

ANDRES SPORT CARS S.A.



UNICA CASA ESPECIALIZADA
EN ELEMENTOS IMPORTADOS
DE COMPETICION
PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Representante Exclusivo en la Arg. de:

Carb. Weber y todas sus par-
tes.

Iskenderian: Levas - Varillas
levanta válvulas - Botadores -
Resortes - Retenes.

Mallory: Bobinas - Distribui-
dores - Platinos - Condensa-
dores - Cables y Terminales.

Tacómetros Jones:
Instrumental Stewart Wagner:

Sist. mecánico
Holley y Autopulse: Bombas

de nafta regulables.

Pinturas V.H.T.: Para caños de
escape - Todos colores

A.R.O.: Radiadores de aceite,
varias medidas.

Simpson: Buzos, cascos,
guantes, medias, capuchas,
botitas, etc.

Spearco: Turbos especiales
para Taunus

Castrol: Líquido de frenos es-
pecial.

AV. DEL LIBERTADOR 7770 Cap.

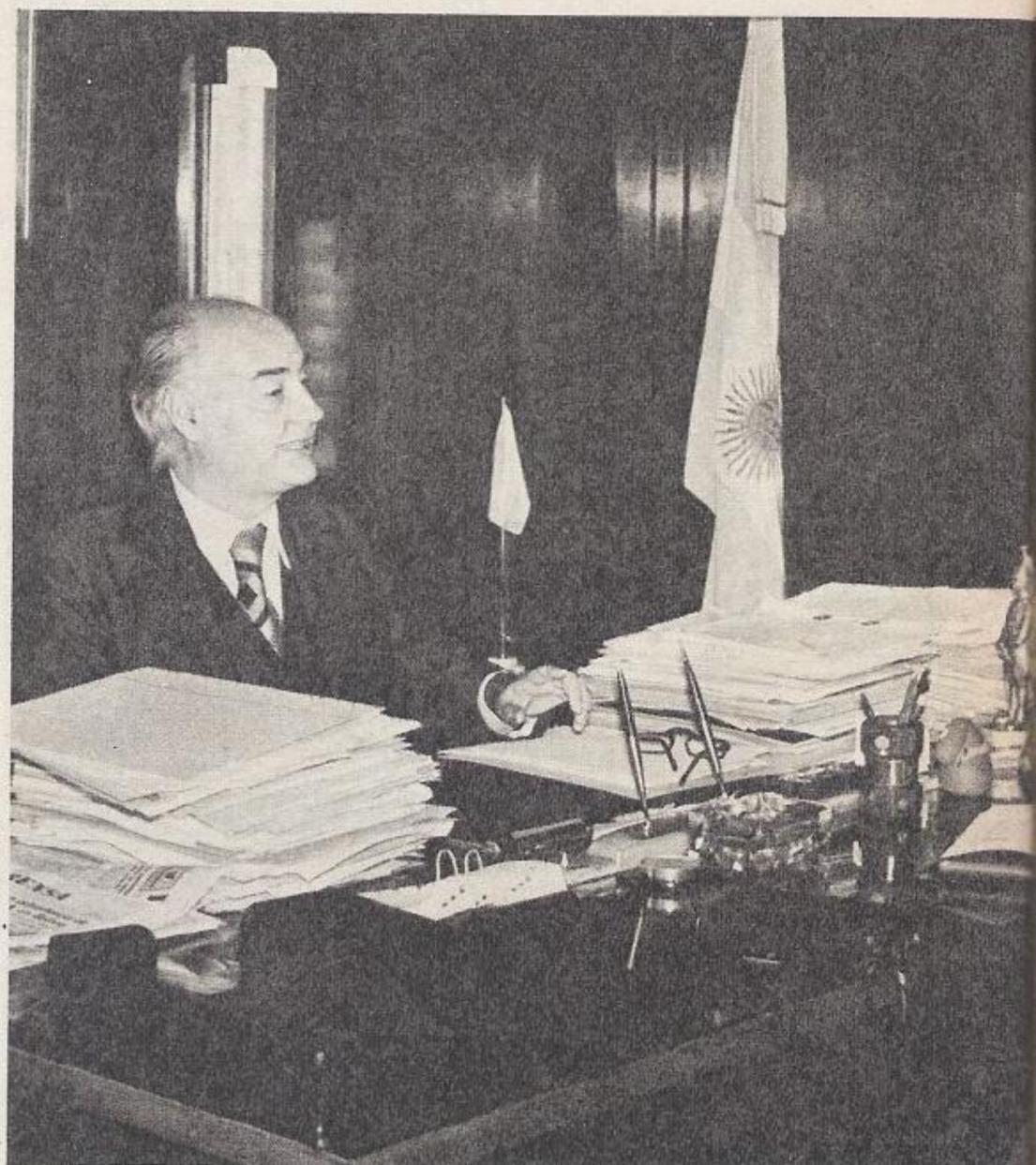
APRENDA FABRICACION DE BATERIAS

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

NUEVO IMPUESTO AL CONSUMO

“SOLO NOS INTERESA EL RESULTADO”

En una entrevista exclusiva para Corsa, el secretario de Estado de Hacienda, Dr. Juan E. Alemann, explicó las razones que llevaron a la aplicación de la nueva tasa de impuesto interno, referido al consumo de cada automotor en vez de ser fijo como hasta ahora



“No nos interesa si el auto tiene gran cilindrada o poca. Tampoco el peso, ya que hay muchas maneras de reducir el consumo. Por eso apuntamos ahí, donde sólo se ve el resultado”.
El Dr. Alemann con Corsa en su despacho del Ministerio de Economía.

Desde el primero de agosto pasado, un nuevo impuesto rige para los automóviles y motocicletas nacionales, pero esta vez no como simple porcentaje del costo del mismo, sino de una manera mucho más inteligente y singular: incide directamente sobre el consumo del vehículo, aumentando en una escala que va del uno al trece por ciento para los fabricados en el país de acuerdo a la cifra de nafta especial que requiere para recorrer cien kilómetros.

Esta iniciativa del Ministerio de Economía de la Nación (específicamente de la Secretaría de Hacienda) se dio a público conocimiento el 19 de enero ppdo, mediante la publicación en el Boletín Oficial de las modificaciones a la Ley de Impuestos Internos que, decía en sus considerandos:

“Con este régimen se quiere alentar la fabricación y el uso de automóviles de menor consumo en previsión de una creciente escasez de hidrocarburos en el mundo y en nuestro país, que se traducirá en mayores precios reales de los mismos.” Como se ve, el objetivo es nitido y está dispuesto de manera que el

impuesto está en proporción directa al consumo y no a la cilindrada ni al peso ya que **“la tecnología moderna permite lograr este objetivo por muchos medios”**, referencia directa a la inyección de combustible, turbocompresores y otros sistemas que las fábricas nacionales no han puesto en sus autos, aunque desde hace más de diez años las empresas-madre lo han hecho en sus países de origen (caso de la inyección). Claro, no es nada barato, y los costos, ya altos, de los autos en nuestro país quizás no lo hubieran podido soportar sin un aumento importante en el precio final. Pero la tecnología básica está, no hay que inventar nada nuevo, no es necesario perder años ni meses para poder descubrir cómo se puede bajar el consumo. Ya se sabe.

En realidad, no se suma una nueva tasa, sino que viene a reemplazar al Fondo Nacional de Autopistas, que gravaba en una misma proporción a todos los autos. Ese cinco por ciento desaparece. Eso en el caso de los autos y motos nacionales. En los importados, dado lo difícil que resultaría establecer el consu-

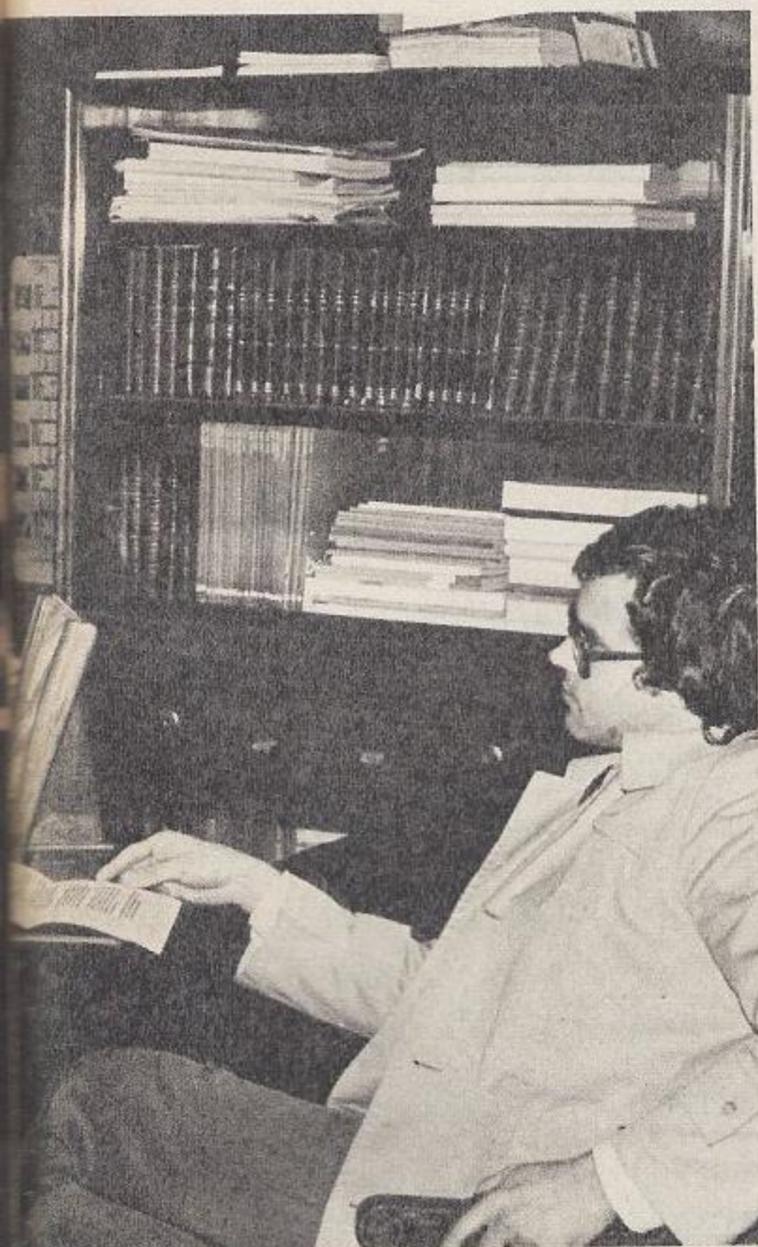
mo de cada modelo, por la pequeña cantidad que llegará a la República Argentina, si la comparamos con la fabricada localmente, no justificaría un estudio por parte de INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) para determinarlo. En este caso el impuesto interno se fijó en el 13%, cifra máxima de la escala prevista, aumentando así el precio de los productos foráneos, independientemente de su consumo, por lo que un Morris Mini paga exactamente el mismo porcentaje que una hambrienta Ferrari 512 BB.

Para aumentar la información publicada sobre este tema nos dirigimos al Ministerio de Economía de la Nación, más exactamente a la Secretaría de Estado de Hacienda, cuyo titular, el Dr. Juan E. Alemann, en una entrevista exclusiva nos ilustró sobre este nuevo gravamen y los efectos que tiene en las partes directamente interesadas.

—Dr. Alemann, ¿podría ampliarnos los conceptos que se vierten en los considerandos de la modificación a la Ley de Impuestos Internos?

—“En realidad el mensaje es muy

TADO FINAL



claro. Se prevé que en el mundo, y por ende en nuestro país, los hidrocarburos van a ser cada vez más escasos y caros y de algún modo hay que adecuar la tecnología a un consumo más racional de los mismos. Todo eso requiere un progreso tecnológico. Aunque lento, debemos incentivarlo para que se lo vaya haciendo. De todas maneras existe una tecnología disponible para ahorrar combustible en los automotores, que en general no se usa porque es cara. Esto lo saben ustedes mejor que yo; mejores sistemas de carburación, inyección de combustible, directa o indirecta y electrónica, turbocompresores, una cantidad de cosas que ahorran combustible. El fabricante prefiere no agregarlas porque aumentan el costo y el precio final. El comprador en sí no se fija demasiado en el consumo de nafta, pero esto no es un problema del comprador tomado individualmente sino del país. Entonces, nosotros como gobierno tenemos que actuar sobre el tema. Ahora se ha hecho un sistema por el cual el impuesto interno va del uno al trece por ciento según el consumo de combustible. Fije-

¿CUANTO PAGA CADA AUTO Y CADA MOTO?

Según la circular N° 107 que distribuyó el Director General de la DGI, se establece en los siguientes porcentajes el impuesto interno:

RENAULT

Modelo	TASA
4 S	4%
6 GTL	3%
12 TL	4%
12 TS	4%
12 TS Break	4%
12 Alpine	4%
Torino Grand Routier	10%
Torino TSX	10%

CITROEN

Modelo	TASA
Azam M28	3%
Ami-8	3%
Azam M28 Sport	5%

PEUGEOT

Modelo	TASA
404 Standard	6%
404 Grand Prix	6%
404 D	4%
504 GL	6%
504 E	7%
504 SE	7%
504 TN	7%
504 SES	7%
504 SED	4%

ZANELLA

Modelo	TASA
50 T (ciclomotor)	1%
RZF 200 cc	1%
Andina (Mikuni vm26)	1%
Andina (Mikuni vm28)	1%
Surumpio	1%
Chacarera 18/5 elec.	1%
Chacarera 18/5	1%
Sapucal (Mikuni vm26)	1%
Sapucal (Mikuni vm28)	1%

TASA

FIAT

Modelo	TASA
600 S	4%
133	4%
133 L	4%
133 IAVA	3%
128 C	4%
128 CL	4%
128 CF	5%
128 CLF	5%
125 S	7%
125 SL	6%
125 BN	7%
125 SF	7%

CHRYSLER

Modelo	TASA
1500	6%
1500 M 1,8	7%
1500 (transmisión autom.)	7%
1500 Rural	7%
1500 Rural (Autom.)	8%
Coronado	11%
Coronado (Autom.)	11%

FORD

Modelo	TASA
Taurus L	6%
Taurus GXL 2000	6%
Taurus GXL 2300	6%
Taurus GXL (Autom.)	6%
Taurus GT SP	7%
Taurus GT (Autom.)	6%
Taurus GT	6%
Falcon Standard	9%
Falcon Standard Rural	10%
Falcon De Luxe (3.076cc)	9%
Falcon De Luxe 221	9%
Falcon De Luxe Rural 188	10%
Falcon De Luxe Rural 221	10%
Falcon Futura (3.620cc)	9%
Falcon Futura (3.618cc)	9%
Fairlane LTD 221	11%
Fairlane LTD 292	12%

se bien que hemos dicho consumo y no cilindrada ni peso. Porque ¿cuál es el concepto?: no nos interesa si el auto tiene mucha o poca cilindrada, mucho o poco peso, interesa que consuma poco. ¿Cómo lo consigue?, es un problema del fabricante.

Me interesa el resultado final. Si se consigue con un motor de 2.000 cm³, bajar el consumo al equivalente de uno de 1.000 cm³, en buena hora. Lo que no se quiere es achicar los motores, en principio, sino alentar el progreso tecnológico. Si uno se fija en las diferencias que hay, a más de una fábrica le puede resultar interesante incorporar tecnología, porque en definitiva lo que encarece el automotor lo ahorra en impuestos y al público le sale lo mismo".

—¿Ud. piensa que eso realmente puede suceder en nuestro país, donde la competencia entre fábricas automotrices no es tan grande como en Europa, por ejemplo?

—“El mercado es competitivo ya, a esta altura, y se está tornando dramáticamente competitivo; con una importación creciente, y los aranceles de la misma que van bajando cada año. Pero además, la Renault va a invertir 100 millones de dólares, Ford acaba de presentar un plan de inversiones de más de 70 millones, Fiat también ha anunciado un plan grande de inversiones, se

habla de que se estaría por concretar la compra de Chrysler por la Volkswagen, que viene también con fuertes inversiones; o sea que acá está pasando algo en el mercado, algo importante, entonces realmente la competencia va a actuar.”

—¿Hubo alguna reacción de las fábricas terminales con respecto a ello?

—“La reacción de las fábricas ha sido por una deficiencia en la aplicación. El INTI ha actuado en base a una fórmula. La instrucción nuestra fue clara en ese sentido, e incluso le mandamos a la Secretaría de Estado de Desarrollo Industrial un recorte de la revista Parabras Corsa que trataba sobre cómo se hacía la medición del consumo de nafta. No queremos que lo hagan en base a fórmulas sino al uso experimental del automotor; tal como lo sacamos de Corsa: se traza una ruta, se carga al automóvil de determinada manera, se le pone nafta y se recorre ese espacio en un determinado tiempo, en distintas horas del día y distintos días y luego se saca un promedio, haciendo conducir los autos por conductores medios. No hay nada más sencillo que eso. Pues al haber varias fórmulas, según la que se aplique se favorece más a uno o a otro. Son inexactas. Hay que ir al manejo, donde realmente uno le deja todo el problema a la fábrica, porque sólo se ve el resultado. Es lo único que nos intere-

LA OPINION DEL INTI

Luego que ADEFA objetó los resultados obtenidos por el INTI, la fórmula utilizada exactamente, consultamos a un vocero autorizado de la Institución para conocer su posición: **"De ninguna manera queremos polemizar sobre este particular. Las diferencias que ADEFA tiene con nosotros son de procedimiento, inclusive hemos trabajado con ellos para la determinación del consumo hasta que surgió este inconveniente.**

Obviamente, estamos en un todo de acuerdo con el espíritu de la ley e hicimos la determinación a que ella nos obliga en el plazo previsto. En nuestro informe tratamos de conservar las diferencias relativas, es decir, que autos de consumo similar no estuvieran gravados con diferente tasa. Por otra parte, esta fórmula es perfectible, y si el INTI lo considera necesario puede modificarse, pero todavía no tenemos nada previsto a ese respecto."



"Cuando se tomó la decisión de alentar el ahorro de hidrocarburos y se estaba modificando la Ley de Impuestos Internos esta medida me pareció la única que en este momento podía tomar mi Secretaría"

EL PENSAMIENTO DE ADEFA

La Asociación de Fábricas de Automotores, ente que nuclea a todas las terminales de automóviles, ómnibus y camiones del país, es parte directamente interesada en el tema. Y un vocero nos informó de lo siguiente:

"Puede decir que no estamos en total acuerdo con la fórmula propuesta por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, ya que presenta diferencias respecto a la realidad. Por ejemplo, de alguna manera equipara al tránsito de las ciudades con el del interior del país, aumentando el consumo medio en una proporción importante. Nosotros propusimos una nueva fórmula que es más real y justa y esperamos que se apruebe pronto ya que este impuesto está siendo aplicado desde el 1º de agosto.

En lo que se refiere al espíritu de la ley en sí misma, estamos en un todo de acuerdo, hay que bajar el consumo y se puede hacer, sólo que llevará algún tiempo planificar la producción. Las inversiones que el sector hará son importantes, de centenas de millones de dólares, algo que indica el interés que hay en nuestro mercado.

Tampoco hay que olvidarse de la importación, que cumple un notable papel, o mejor dicho cumplirá, trayendo autos de muy bajo consumo, cosa que aún no sucedió en gran medida."

sa y además queremos que el sistema sea dinámico, que cada vez que una fábrica presente una innovación pueda volver a ir al INTI, pedir un nuevo examen, y si consigue probar que el modelo consume menos, se le bajará el impuesto de acuerdo a la tabla ya elaborada. Esto no tiene un sentido fiscalista, tiene un sentido de promoción tecnológica."

—Entonces. ¿La ley tiende a que la recaudación fiscal baje en alguna proporción?

—"Sí. Si en base a esto baja un treinta por ciento el consumo de nafta, bajan los ingresos fiscales, pero para el país habremos logrado algo muy bueno. Ahora, ésta es una idea totalmente novedosa en el mundo, aunque en otros países hay sistemas de impuestos por cilindrada, el caso de Suiza, Italia, donde un automóvil de mayor capacidad cúbica es castigado impositivamente. Pero lo nuestro es mucho más perfecto por lo que dije antes, no nos interesa la cilindrada, nos interesa el consumo de nafta, el resultado final. Porque el impuesto a la cilindrada tiene efectos altamente distorsionantes en los países que lo aplican, como por ejemplo hacer automóviles con un motor demasiado chico, sin respuesta inmediata, que

atentan contra la fluidez del tránsito, entre otros inconvenientes.

En los EE.UU. han recurrido a un método mucho más drástico. Han establecido simplemente que a partir de determinado momento el consumo promedio deberá reducirse en una proporción año tras año hasta determinada cifra. Ya que el desarrollo de un auto lleva cuatro años en ese país, se toman las previsiones correspondientes con el tiempo necesario. Eso es un método de intervención muy directo, nosotros preferimos en cambio una manera indirecta, donde cada uno sepa lo que tiene que hacer. Además alentamos de esa manera el uso del automóvil más chico. El espectáculo que se ve todos los días al entrar a la Capital Federal, cuando automóviles de gran consumo marchan con una persona sola dentro, es el absurdo llevado al máximo. Lo lógico es que toda esta gente entre a la ciudad, sí, pero con un auto chico. Yo, cuando no estaba en la función pública, utilizaba el transporte público, porque era mucho más cómodo."

—¿Esta medida, entonces, forma parte de la política del gobierno nacional?

—"Hay una idea que nació en el gobierno, que es alentar el uso más racional del combustible. Y cuando hay una idea básica cada uno la aplica en lo que le compete. Cuando revisamos la Ley de Impuestos Internos, yo entendí que era la única forma de interpretar esa idea.

El INTI ha hecho una escala, que es objetada. Nosotros pretendemos que esta escala actual tenga carácter provisorio y una vez que esté perfectamente determinado, con una experimentación práctica, como corresponde que sea, se pueda imponer una modificación. Se ha calculado en base a fórmulas y hay resultados que obviamente están mal. Ud. mira la tabla y ve que para ciertos automóviles que tienen un consumo disímil rige igual impuesto. Y otros que consumiendo lo mismo tienen distinto impuesto."

—Dr., ésta es una sola medida sobre el tema. ¿Tiene su Secretaría en estudio alguna otra sobre lo mismo?

—"No, por ahora no, pero pienso que cuando empiece a funcionar y dé resultado, habría que incorporar el Impuesto para Autopistas, y aplicarle también el mismo método, con lo cual la escala sería más fuerte. O sea, acentuarlo más todavía. Pero eso será otra etapa, por ahora habrá que acostumbrarse a esto."

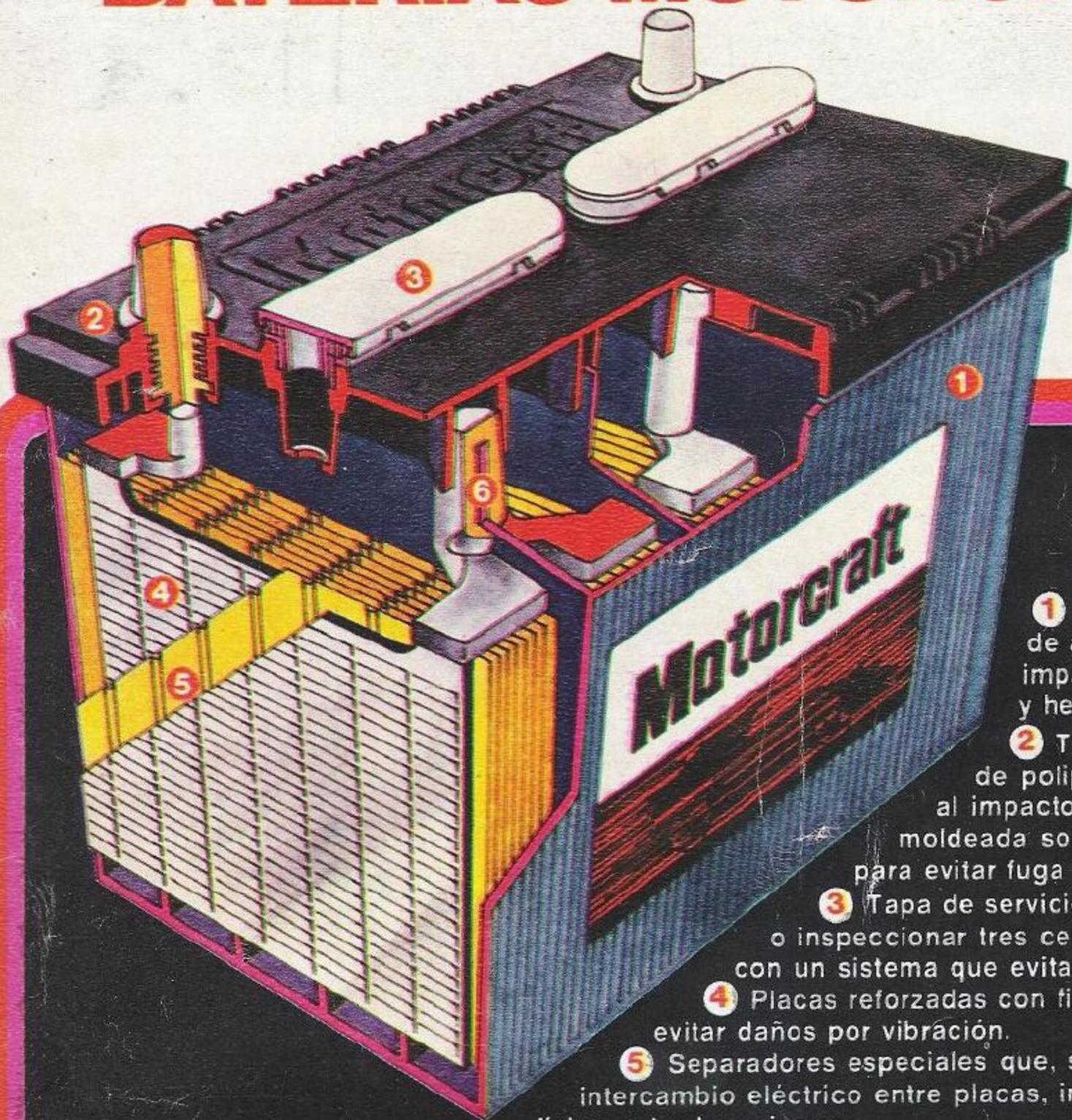
—¿Se facilitará de alguna manera la incorporación de la tecnología necesaria para reducir el consumo de nafta?

—"Aquí hay un interés económico de cada uno para hacerlo (reducir el consumo), el que no lo haga tendrá un auto relativamente más caro. Y además el efecto de esto es que también se alerta al consumidor sobre este tema. Si paga un mayor precio ahora sabrá por qué lo hace."

EDUARDO E. NEIRA

FOTOS: RICARDO BRUN CRUZ

SEPA POR QUE USTED DEBE ELEGIR BATERIAS MOTORCRAFT.



1 Caja de polipropileno de alta resistencia al impacto, liviana y hermética.

2 Tapa de una sola pieza, de polipropileno, resistente al impacto y a altas temperaturas, moldeada sobre los terminales para evitar fuga de ácido.

3 Tapa de servicio, que permite llenar o inspeccionar tres celdas al mismo tiempo, con un sistema que evita la pérdida de la tapa.

4 Placas reforzadas con fibras acrílicas para evitar daños por vibración.

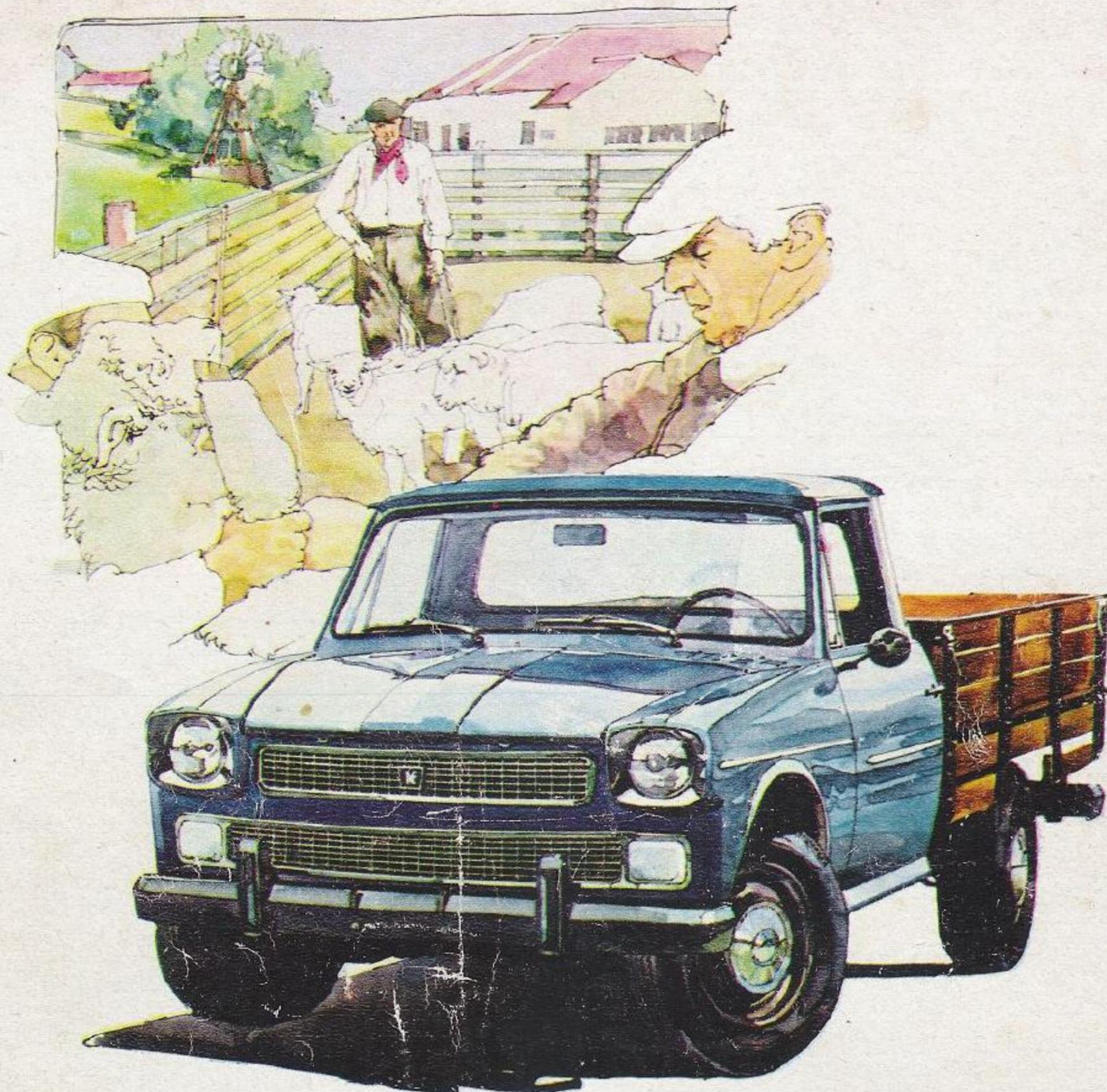
5 Separadores especiales que, sin obstruir el intercambio eléctrico entre placas, impiden el contacto físico entre las mismas.

6 Conector de vasos que posibilita el paso de la corriente a través del camino más corto y eficiente, facilitando un buen arranque en las condiciones climáticas más severas.

Por eso cuando necesite reemplazar su batería elija Motorcraft.

Motorcraft

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



TRABAJO

Un tema en el que Rastrojero Diesel tiene probada experiencia. Porque es el vehículo que cubre con eficiencia todas las tareas. Desde las pesadas labores en el campo hasta las dinámicas maniobras en los grandes centros urbanos. Todas con la máxima seguridad. La Red de Concesionarios IME pone todos los modelos a su alcance, en cualquier

punto del País, con planes propios o financiación bancaria y siempre a la medida de sus posibilidades. Rastrojero Diesel. Justo para cada necesidad de trabajo.

RASTROJERO DIESEL
Ni más, ni menos. Lo justo

Mod. P-68/P-70 al 26/6/79 incl. IVA, Ilete, FNA y equipo opcional mandatorio \$15.636.017



INDUSTRIAS MECANICAS DEL ESTADO S.A.
ASOCIACION DE CONCESIONARIOS IME

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>