brisas

TRSA

Argentina: $ 72.000 - Uruguay: N$ 40 - Paraguay: Gs. 230

Nº 576 del 15 al 21 de marzo de 1983

G.P. DEL BRASIL
EL CARNAVAL PIQUET
TODO EL RALLY DE BS. AS.
DI PALMA, TAMBIEN EN TC 2000...

EL GRAN RETORNO DE TRAVERSO

LAS REVISTAS DE MAURO

nueva línea CITIZEN

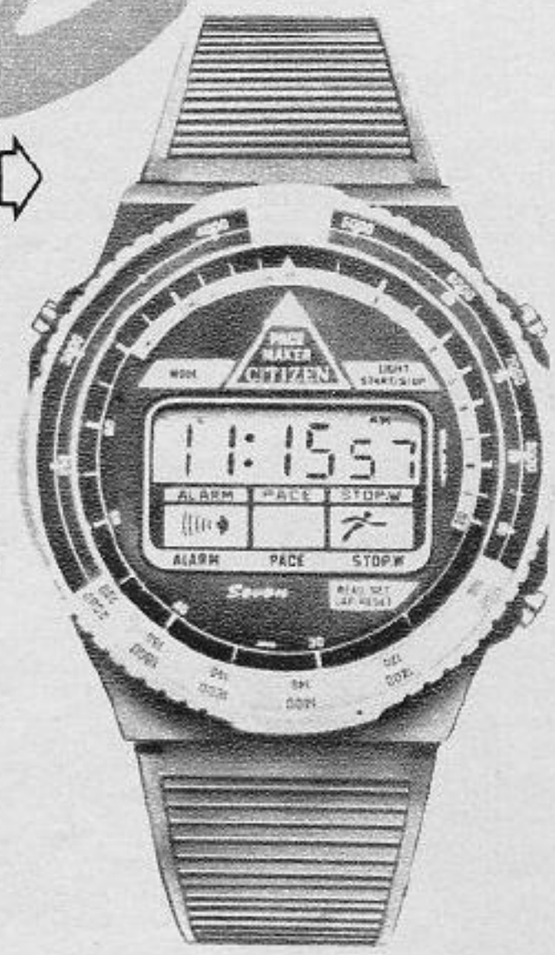
"La línea joven y accesible."

seven digital ®



Pacer:

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





Memo Melody:

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



Ana Digi LCD:

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



Modernísimo cronógrafo multi-alarma!

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

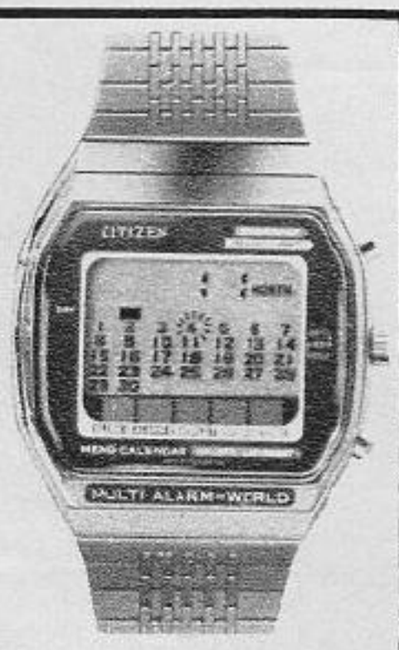




Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!



Hora Mundial:

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

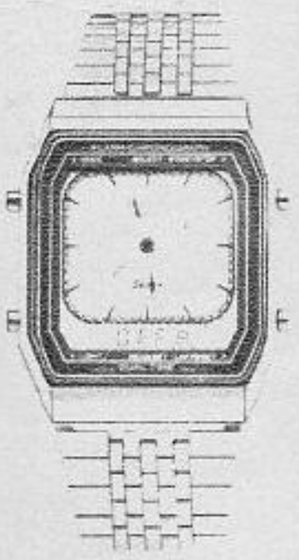
1° reloj: Reloj completo: (Hora, minutos, segundos, etc.).

2° reloj: Multialarma. (Con dos alarmas).

3° reloj: Cronógrafo completo. (1 100 con tiempos parciales).

4° reloj: Almanaque perpetuo. (Cada dia que corresponde, titila).

5° reloj: Hora mundial. (La de 22 paises).



Todo cuarzo líquido!

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



Cronógrafo para dama.

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

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

APERTURA DEL TC EN MENDOZA: Con la formación de un nuevo equipo y el retorno de Herceg, volvió...

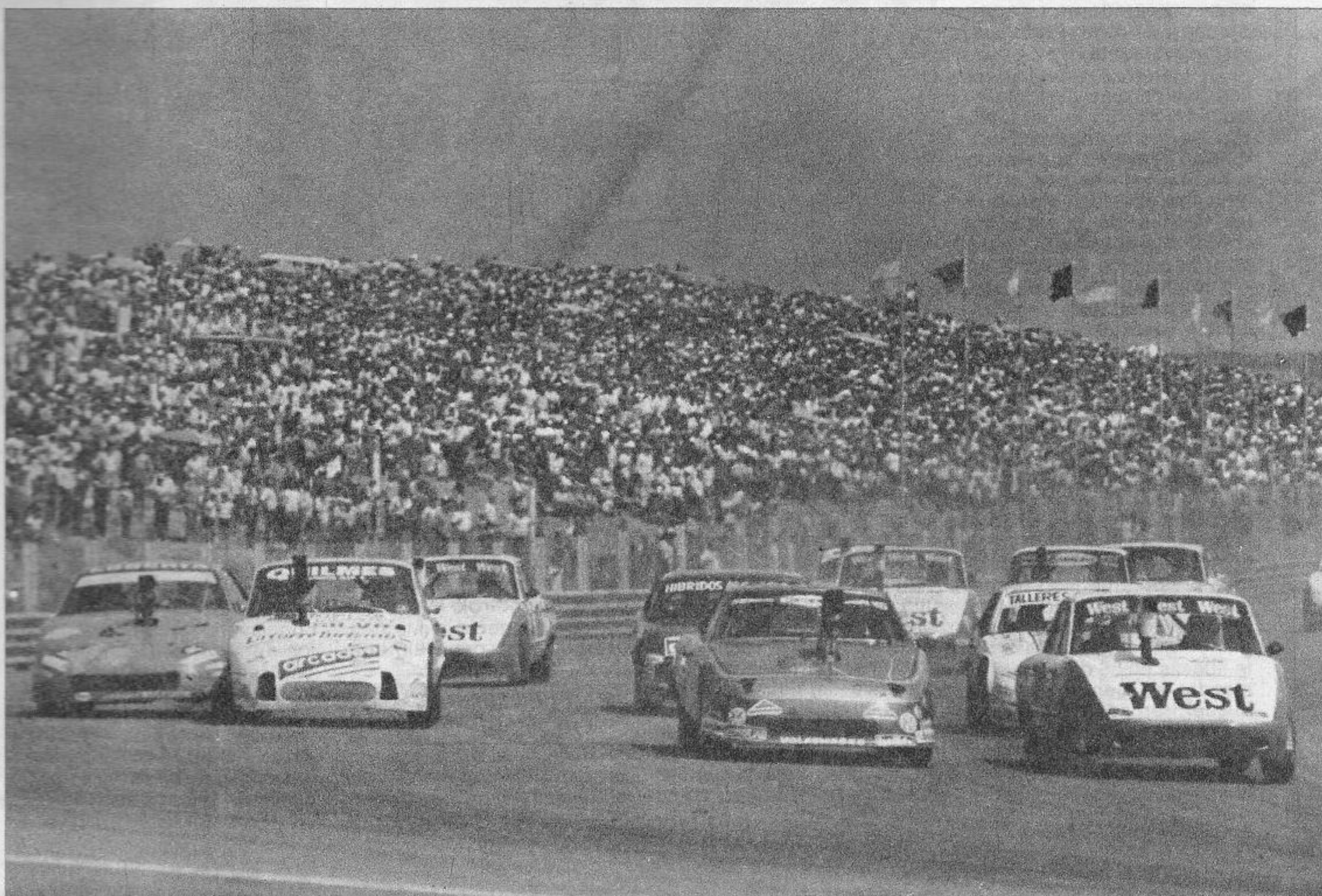
TRAVERSO, UN ALUVION DE MANEJO



Abriendo una nueva temporada, el TC produjo en Mendoza otro record de público, reapareciendo Traverso quien ganó en forma brillante. Mouras, Oscar Aventín y Martínez Boero fueron escoltas. En general el desarrollo de la prueba no fue muy interesante pero el nivel técnico resultó más que bueno. Al concluir se presentó una denuncia contra los autos de Traverso y Oscar Aventín, quedando la clasificación en suspenso

La imagen del ganador. Tranquilo y sereno, todo lo contrario de cuando se sube al auto. Un triunfo inobjetable en su retorno a la especialidad.

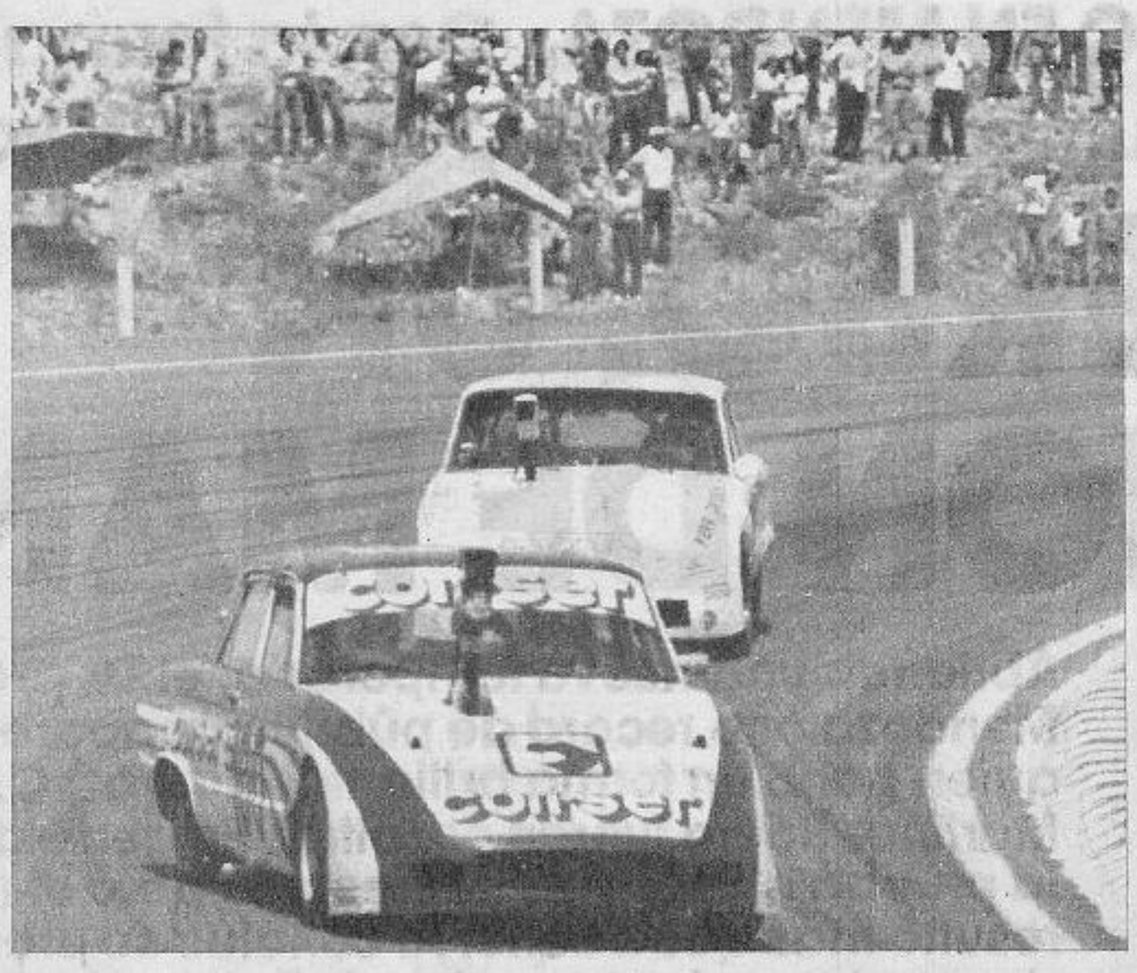
Largada de la final. Traverso ya pasó a la punta superando a Mouras. Detrás están Satriano, Banfi, Boero y Castellano. Fue el comienzo de la gran demostración de Traverso y de una carrera técnicamente buena.



TRAVERSO, UN ALUVION DE MANEJO

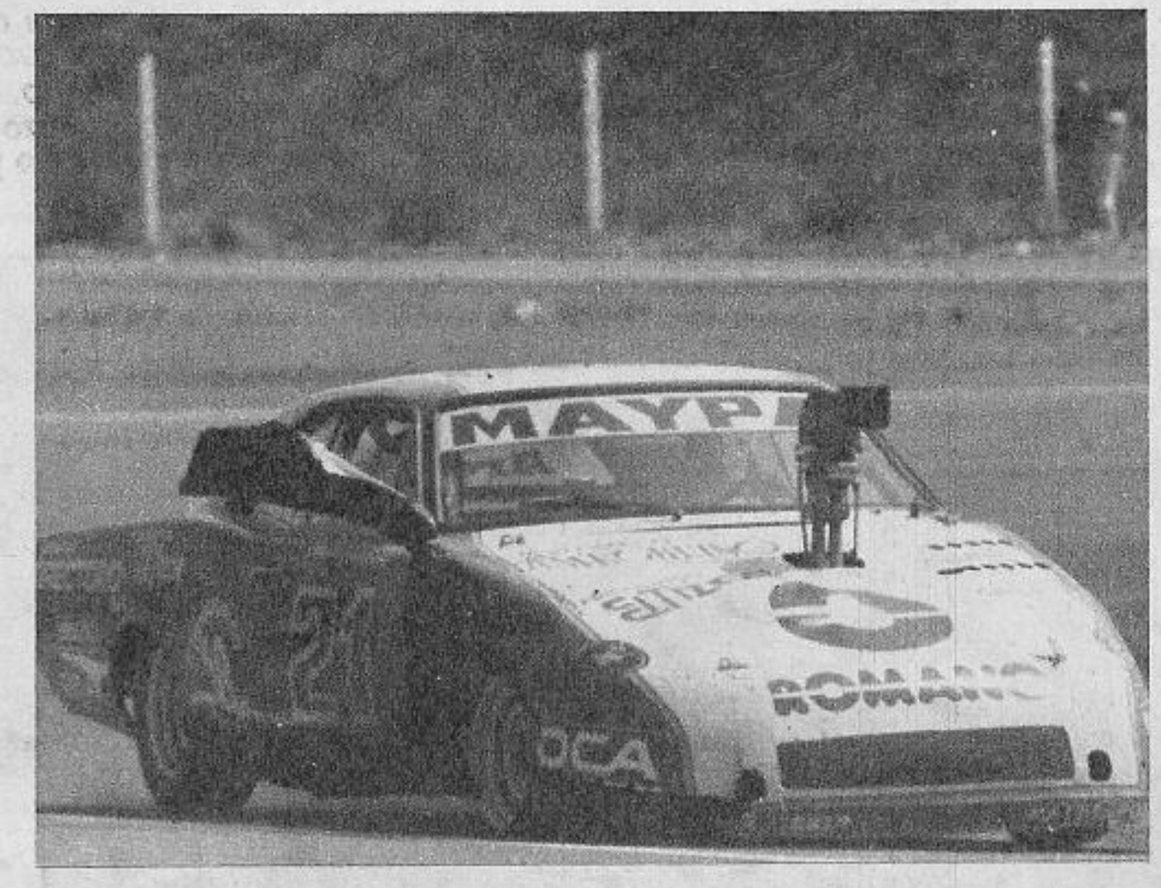
Fue necesario volver hacia atrás, refrescando la memoria para recordar aquella década del '70 en Turismo Carretera. Por aquel entonces Mouras era oficial de General Motors, mientras Traverso y Gradassi representaban a Ford en un equipo casi imposible de superar, también encabezado por José Miguel Herceg. En la segunda mitad de esa década Juan María Traverso ganó sus dos campeonatos de TC, teniendo a Mouras como el rival más importante. Ahora, en 1983, el destino y la casualidad, los pusieron a ambos otra vez frente a frente. Uno con el mismo auto de siempre (Falcon) y el otro con un Dodge. Ahora son pilotos particulares, sin ningún tipo de apoyo oficial. Pero tanto Traverso como Mouras estuvieron apoyados técnicamente por los mismos preparadores, o sea Herceg y Wilke-Pedersoli, respectivamente.

Sí, Mendoza revivió aquellos duelos más que interesantes y repitió la generalidad de dicho enfrentamiento, con Traverso superando a Mouras. No es que el TC haya retrocedido, sino que las vueltas de la vida los volvieron a enfrentar. Y para el gran público presente en el autódromo este duelo significó el punto de mayor atracción. A pesar de que Traverso asombrara —aun conociendo sus condiciones— desde el viernes marcando uno de los mejores tiempos junto a Mouras, el sábado puso claramente las cosas en su lugar, ya que en menos de 10 vueltas marcó la pole position (2m14s17) en la primera tanda clasificatoria. Allí comenzó a cimentar su gran triunfo, confirmando el acertado trabajo en tiempo record del equipo Aventín, armando tres Falcon totalmente nuevos en 56 días y reafirmando la vigencia de José Miguel Herceg como preparador de motores rápidos, pero también indestructibles. El domingo fue sólo la consecuencia de una labor lógica que Traverso se encargó de redimensionar más aún circulando en la pista con una superioridad tremenda sobre el resto. No pretendemos explicar que el ganador sea mejor piloto que el resto, pero en este circuito mendocino, por su experiencia en el Falcon, por las varias carreras disputadas que le llevaba a sus pares, el de Ramallo fue superior en todo sentido. Un ejemplo claro es su planilla de tiempos (ver recuadro) pudiéndose apreciar cómo giró entre 2m15s67/100 y 2m14s85/100 exceptuando la primera vuelta (2m16s66/100) y la penúltima (2m16s03/100) donde lo tapó un retrasado. Más allá de su ritmo infernal, siempre manejó y controló la diferencia con respecto a Mouras, estabilizada generalmente en los 4s.



Alberto Arana con Oyhanart detrás. El 100 anduvo los tres días cruzado. Se pegó levemente el sábado y el domingo terminó séptimo.

El "Cholo" Salgado entrando a boxes con una cubierta rota. Un problema que preocupó a muchos debido al alto costo de los neumáticos, obligando a recurrir a gomas sin dibujo.



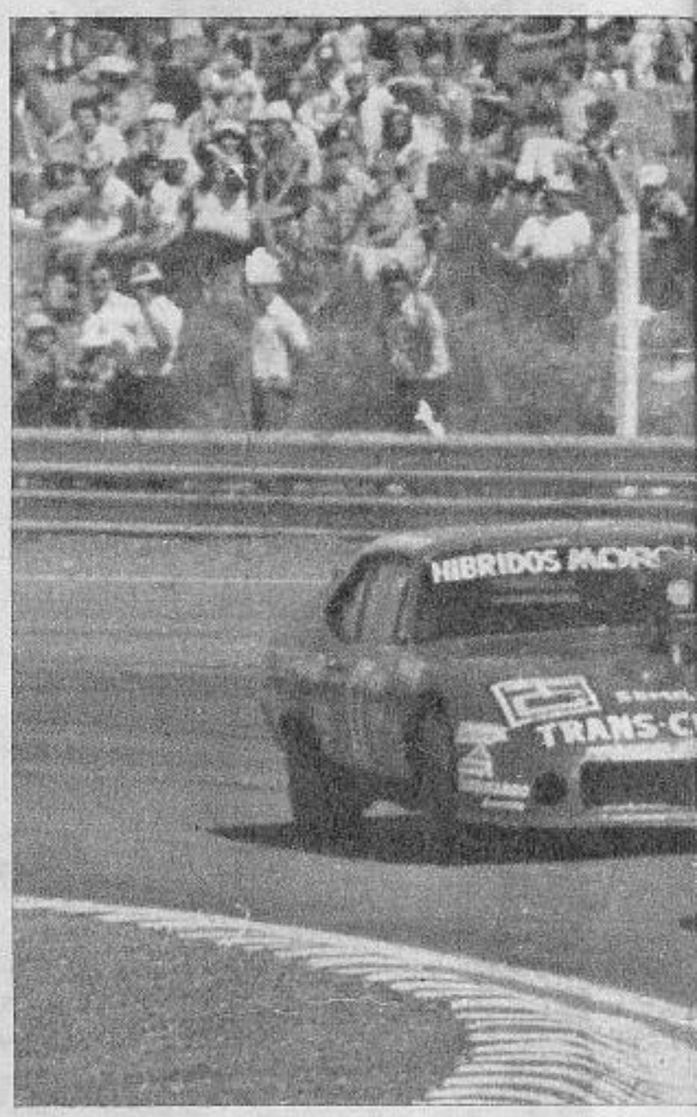
Castellano, Satriano y Banfi. El de Lobería fue figura. Satriano apenas logró dar una vuelta, mientras que Banfi se destacó al comienzo pero luego se retrasó.

PARA ENTENDER ESTA CARRERA

Hace falta detenerse, imprescindiblemente, en las actuaciones individuales. Si bien el desarrollo no tuvo grandes alternativas, el ritmo de los hombres más importantes fue realmente positivo. La superioridad de Traverso "engañó" visualmente, respecto de un balance final porque detrás del ganador concluyeron nombres como los de Mouras, Oscar Aventín, Martínez Boero, Castellano, Pernía, Arana, Salgado, Martínez y hasta los no clasificados Antonio Aventín, Alaux y Banfi. Técnicamente fue una gran carrera por distintas actuaciones indivi-

JUAN MARIA TRAVERSO: Definió por presencia y experiencia. Aprovechó mejor que nadie cada metro del circuito. Un triunfo contundente. Más allá de lo que pueda significarle la revisión técnica y la denuncia que le hicieron a su auto, su trabajo conductivo fue perfecto.

ROBERTO MOURAS: Tuvo grandes actuaciones e importantes triunfos en el autódromo de Buenos Aires. Pero quizá nunca lo vimos como en Mendoza. Piloto muy seguro, aquí arriesgó, y más de la cuenta, tratando de mantener el mismo ritmo del Ford. Clasificó y corrió con una relación incorrecta, circulando en segunda y ter-



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS MAS IMPORTANTES

cera, poniendo apenas la cuarta en algunos metros. Sin embargo sobresalió. Por sacrificio y profesionalidad para poner el auto lo mejor posible. Más allá del resultado o del segundo puesto —si no prospera la denuncia— lo vimos en una de sus mejores carreras.

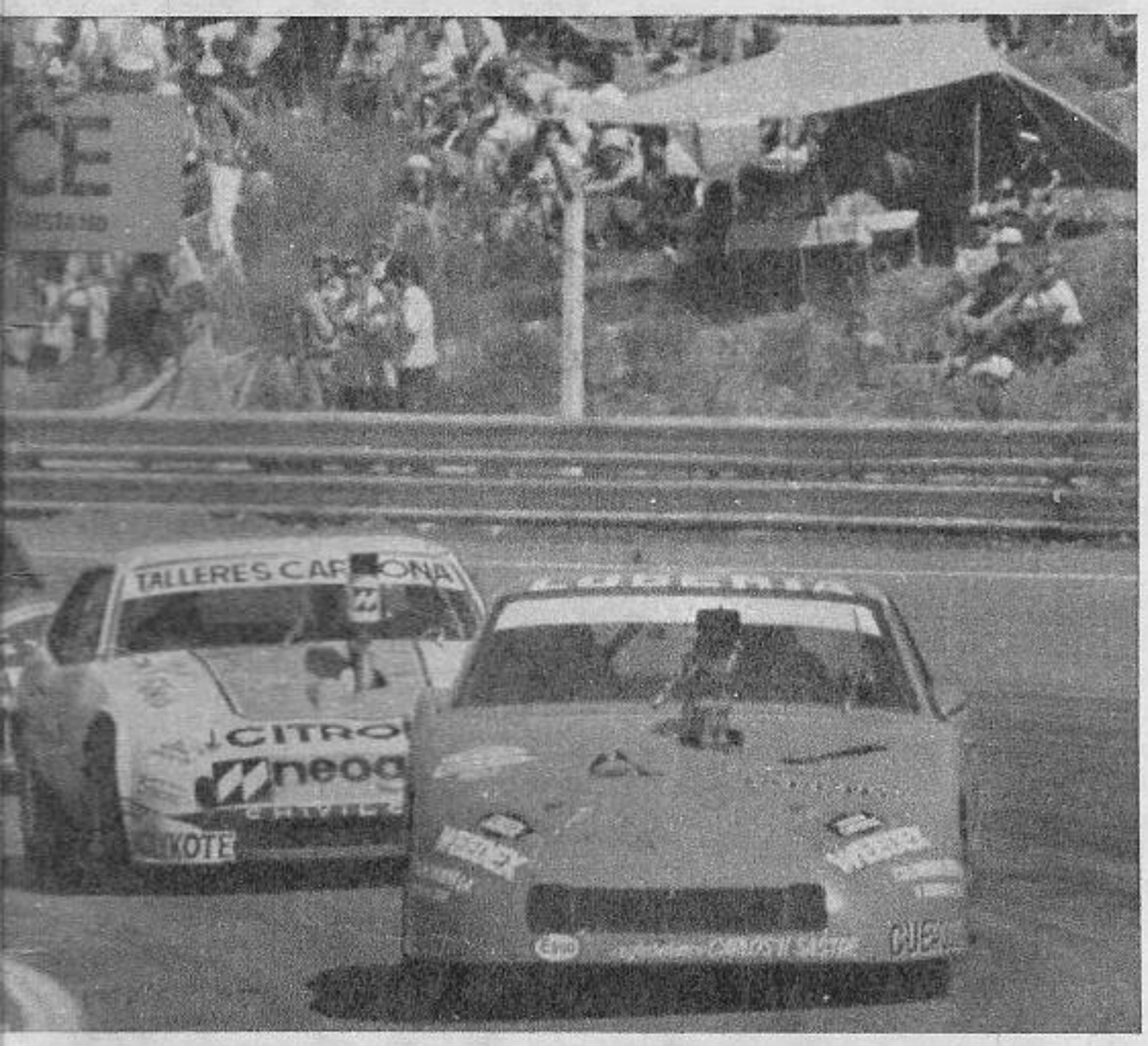
OSCAR AVENTIN: Aceleró al máximo su proceso de adaptación al auto. Si bien en Buenos Aires había hecho 2m02s, aquí se encontró con un trazado totalmente nuevo para él y con la alternativa de probar clasificando y corriendo. Paulatinamente fue creciendo en rendimiento, tomándole la mano y la confianza a su nuevo auto. En la final fue una de las figuras más importantes de la carrera bajando los tiempos vuelta por vuelta hasta lograr el récord de 2m13s98 superando la pole position de Traverso y el record de la categoría que era de 2m14s.

JORGE MARTINEZ BOERO: Inteligente como siempre, hizo "su carrera" desde el sábado mismo. Clasificando, cuando vio que no podía bajar el tiempo de Traverso, se dedicó a girar y probar para el domingo. En carrera largó bien pero no pudo con la nueva "troupe" de Ford ni con Mouras. Era quinto clavado, subiendo un puesto por el abandono de "Tony". Terminó muy conforme y confiado... *"porque el campeonato es largo"*. Merece respeto. De esto sabe mucho y es el campeón.

OSCAR CASTELLANO: También hizo su carrera. En la serie tuvo problemas de temperatura y durante todos los días se le hizo muy difícil equilibrar el auto. De todas formas cumplió. Es muy manejador y justamente por eso se mantuvo entre los primeros.

VICENTE PERNIA: Sexto puesto debutando es mucho. Aunque tenga la experiencia de Turismo, en TC la potencia es mucho mayor. Siempre anduvo bien. El sábado se pegó al trabarse el acelerador. El domingo sufrió con los frenos en la serie y en la final. De todas formas más de lo esperado.

ANTONIO AVENTIN: Fue el que más sufrió con el cambio. Al que le costó más tiempo adaptarse. Todavía debe girar bastante, igual que su hermano. Pero se cansó de probar de todas formas, con diferentes radios de giro. Recién vio la luz el domingo. Primero en su serie y luego en la final. En un fin de semana evolucionó muchísimo y lo más importante es que sabe que todavía debe seguir experimentando.



Traverso, la vigencia de una figura de primera línea

"UN HOMENAJE PARA NUESTROS MECANICOS"

"Esto de la denuncia me ahogó en parte el festejo. Pero estoy muy satisfecho por todo. Honestamente creo que completé un trabajo sin errores. Aunque fue la culminación o el broche de dos meses de trabajo muy intenso, donde el equipo llevó la tarea más dura. Todo lo que hice se los dedico a ellos. Desde el primer día conté con un auto para ganar, sin ninguna falla. El sábado, después de probar todas las reacciones del auto andando algo rápido, me tiré en una sola vuelta a bajar el 2m15s y el tiempo salió doblando a fondo en la primera curva y entrando planchado arriba del puente. Me decidí y no aflojé porque sabía que ahí estaba el secreto. Me asusté mucho, bastante, pero no levanté. Y así salió. Después practiqué una largada desde los boxes y nada más. En la serie y en la final fue todo normal. Regulé la diferencia que le llevaba a Mouras, tratando de que nunca se me acercara a menos de 3s. Ese fue el único plan, el auto hizo el resto."

duales. Cada uno haciendo lo que le convenía o podía, de acuerdo a las gomas y relaciones, pero con buen nivel técnico.

El desarrollo de las series fue premonitorio en este caso, la primera fue ganada por Traverso con 10s de diferencia sobre Castellano y Satriano. De punta a punta el Falcon con el 80 en la puerta sacó una diferencia abrumadora desde las primeras vueltas. Cuarto fue Banfi y luego Oscar Aventín (mala largada y posterior retraso al encontrarse con una mancha de aceite), Oyhanart, Arana Doumic y Francia. La segunda batería, que se suponía más peleada, fue para Roberto Mouras, también con casi 6s de luz sobre Martínez Boero, que no calzó las gomas adecuadas. Los siguieron "Tony" Aventín, Sasso, Herraiz, Alaux y Pernía.

En la final la única expectativa era descubrir si Mouras o Martínez Boero habían guardado algo de resto para hacerles frente a Traverso. Pero no dio oportunidad el de Ramallo. Mouras ganó en el pique, y apenas al promediar la primera vuelta Traverso ya estaba en la punta sacando décimas a su favor. El Dodge de Carlos Casares se afirmó en el segundo puesto seguido por Martínez Boero, Antonio y Oscar Aventín, Castellano, Banfi, Sasso, Arana, Oyhanart, Alaux, Doumic, Pernía y el resto. Al completar el primer giro Satriano entraba en boxes y "Tony" Aventín intentaba superar al campeón, maniobra que consumó promediando la segunda vuelta. En la punta todo siguió igual, con Traverso y Mouras ampliando la diferencia con respecto al resto. En esas primeras vueltas el Falcon punteaba por 1s80/100 aproximadamente. Más atrás Oscar Aventín también superaba a Martínez Boero y en la sexta vuelta pasaba al tercer puesto luego de aventajar a su hermano. Cumplidas las primeras diez, Traverso ya era dueño y señor de la prueba. 4s de diferencia con Mouras le permitían cierto

CORSA

Año XVI Nº 876
Del 16 al 22 de Marzo de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Télex: 9229/22148 - Abril - AR.
T.E: 312-6010/29

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

REDACCION: Ricardo Delgado ***(Prosecretario):*** Jorge Fernández Morano, Eduardo Enrique Neira, Marcelo García Lobelos ***(Redactores):*** Rubén Leitieri ***(Archivo).*** ***Diagramación:*** Eduardo César González ***(Jefe de Arte)***; Carlos Romano. ***(Jefe de Diagramación):*** Enrique Giovanetti. ***(Diagramadores)***

COLABORADORES: Héctor Cademartori. Ronald Hansen, Jorge Landini, Jorge Maggi, Héctor Olano

SECRETARIA:
María Delia Cedres de Mango

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini - Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini ***(Jefe)***
Laboratorio: Armando Piro ***(Jefe).***
Fotógrafos:
Casales A., Blanco E., Calascione A., Carra E., Corbalán I., Fernández J. M., Gemelli L., León D., Martí E., Núñez E., Paganetti M., Portillo L., Rueda D., Sala C. Varone O., Willinburgh A.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

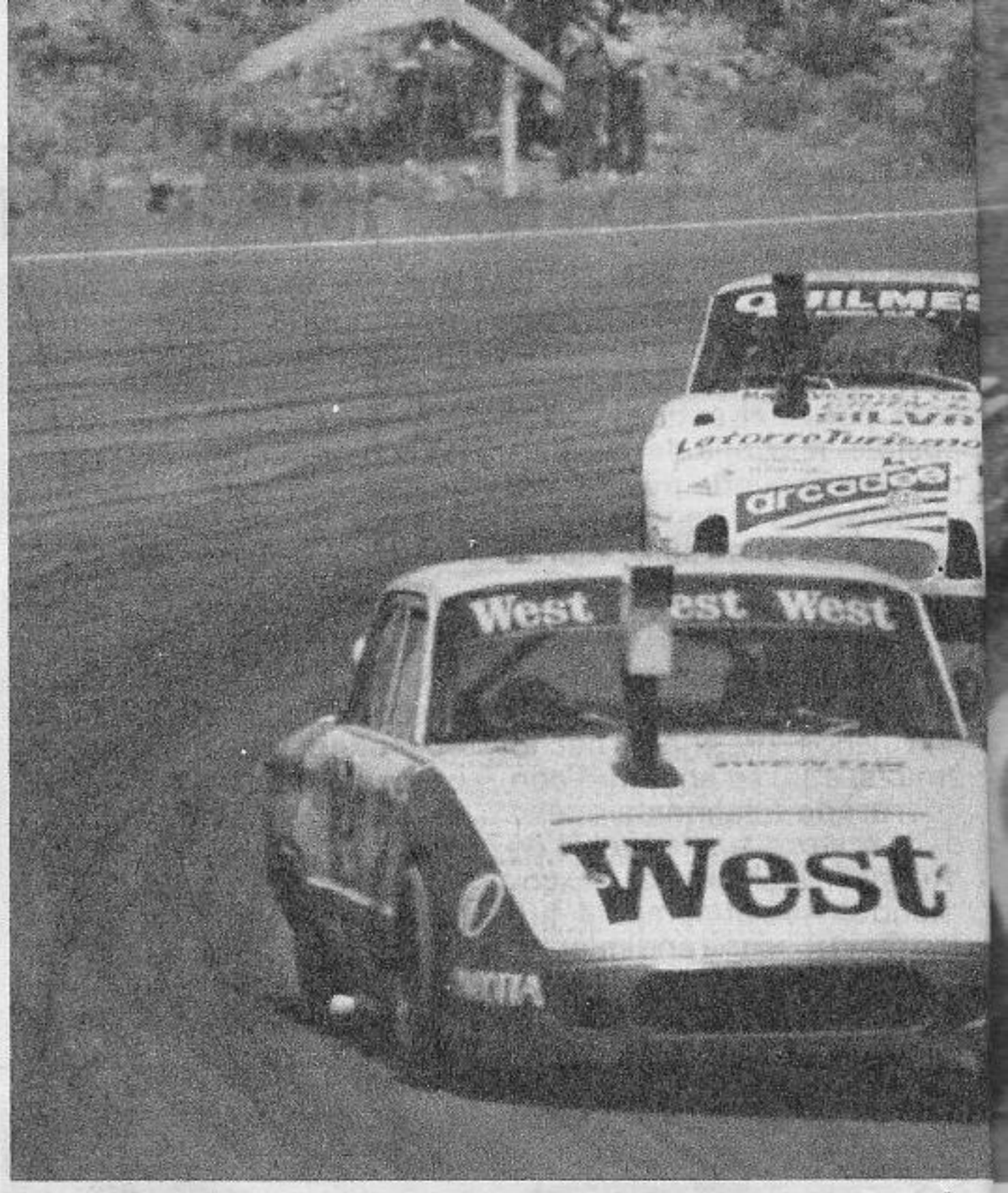
ARCHIVO: Francisco Forcinitti ***(Jefe)***

AREA EDITORIAL
Gerente de Coordinación Editorial: Jorge N. Milani
Director de Arte: Julio Peralta
AREA PUBLICIDAD
Gerente: Oscar Paino
Gerente Adjunto: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Publicidad: Héctor Bustos.
AREA CIRCULACION
Gerente: Osvaldo Andrés

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
TE: 30-7891/99

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

TRAVERSO, UN ALUVION DE MANEJO



respiro aunque siempre logró mantener un excelente ritmo de punta. La elogiable labor de Mouras, andando colgado en todos los sectores, apenas le alcanzaban para seguirlo. En las curvas lentas se le acercaba frenando mucho más adentro, pero doblando sin una relación correcta, y luego saliendo del viraje, perdía valiosas décimas con respecto al puntero. Tercero y cuarto seguían los Aventín, después Boero, Castellano, Pernía, Sasso, Arana y Doumic. Detrás de éste el "Flaco" Martínez que había largado último venía remontando, lo mismo que Salgado. Luego ambos se retrasaron.

Al cumplirse la mitad de carrera por los primeros puestos no existía ninguna discusión. Todos estaban demasiado separados como para intentar una aproximación. Mouras se jugó un par de vueltas pero no logró inquietar al Ford. Los Aventín también comenzaron a acercarse al Dodge pero sin mayores riesgos. Faltando unas diez vueltas, Antonio Aventín desbandaba un neumático justo arriba del puente, sin consecuencias. El resto de las posiciones de importancia se mantuvieron, aunque fueron notorias las deserciones de Herraiz, Salgado (otra cubierta rota), Alaux, Martínez y Banfi. En el final del trámite resaltó la aproximación de Oscar Aventín sobre Mouras, aunque no le alcanzó el esfuerzo: los desempeños de Boero y Castellano y muy especialmente del ex futbolista Pernía, considerando su condición de debutante.

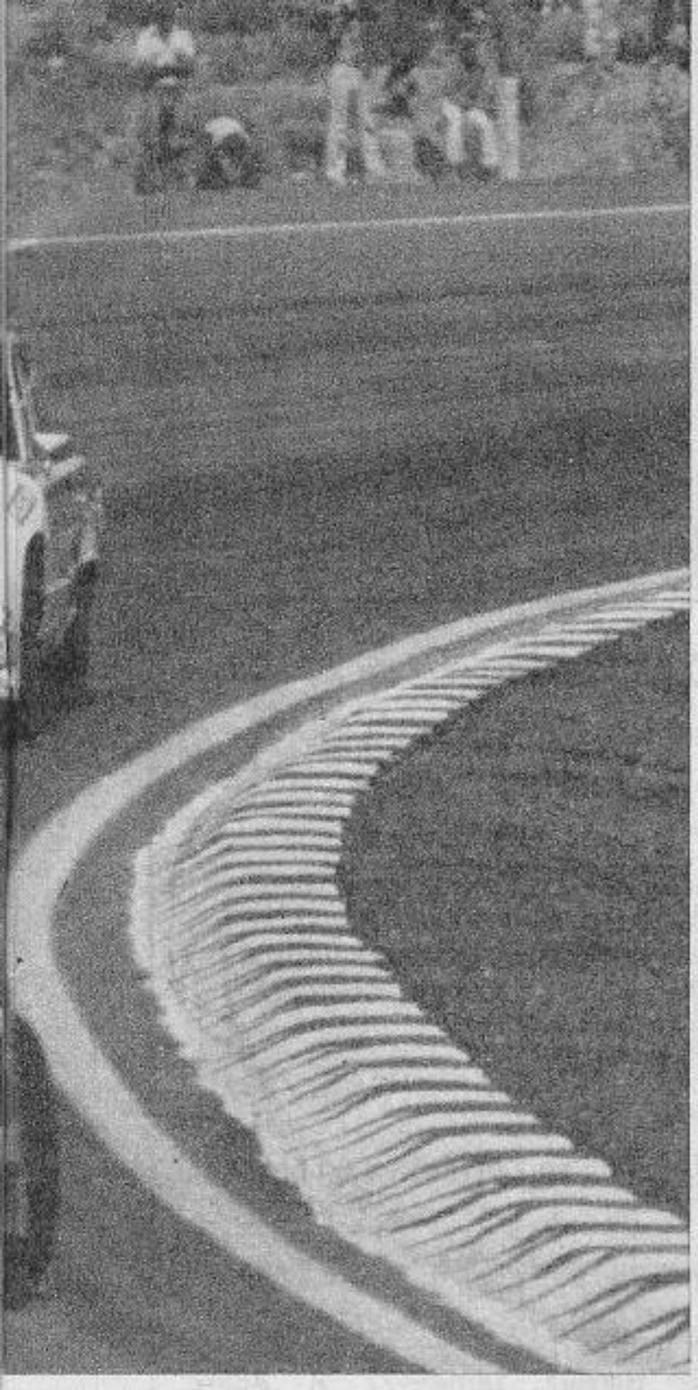
Más allá del trámite de la carrera, el público se fue eufórico por el triunfo de Ford y el primer puesto de Traverso (ganador en TC-2000 en 1981) y por el ruido que metieron 32 autos en su autódromo. Como comienzo de temporada, considerando la distancia con respecto a Buenos Aires, el gasto de por lo menos un juego de gomas para esta carrera —en el orden de los 26 millones cada una— el TC cumplió con las expectativas del caso. Y los dirigentes mendocinos, además de terminar su trabajo muy conformes, contabilizaron un nuevo record de público para este autódromo, bastante mayor al de la temporada internacional de Fórmula 2 en 1978.



PATIO DE BOXES

PENURIAS — El grupo que más sufrió en Mendoza fue el de Satriano. Llegando con un auto totalmente nuevo tuvieron una serie de inconvenientes menores que les complicaron todo el fin de semana. En las primeras pruebas la suspensión y posterior puesta a punto no se adaptó al circuito. Eso requirió un gran trabajo pero igualmente el tren trasero no funcionó correctamente en ningún momento. El sábado apareció un rateo en el mo-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MANSILLA Y LARRAURI: PREPARANDO SILVERSTONE

La semana pasada fue tranquila para "Quique" Mansilla. No hubo trabajo en pista, aunque sí en los talleres, adecuando los autos para las pruebas que, comenzadas el pasado lunes en Snetterton, seguirán durante martes, miércoles y viernes en el propio circuito de Silverstone, donde el domingo 20 se disputará la primera carrera del Campeonato Europeo de Fórmula Dos, ocasión en que Mansilla debutará sobre el March 832-BMW.

"Por ahora no espero ganar, y sólo creo que estaré entre los diez primeros; la competencia será difícil ya que no sólo hay muchas marcas sino también una cantidad de pilotos muy experimentados y capaces. Por ello, prefiero ir despacio pero seguro. Sin embargo, es una ventaja para nosotros que las dos primeras carreras sean en Inglaterra (Silverstone y Thruxton) ya que ello nos deja aprovechar mejor el tiempo entre ellas".

El equipo que regenteará James Greshan aún no tiene confirmado al otro piloto, lugar que en un principio era para Guido Capelli. En el otro team March, denominado "Onix" como se sabe, las funciones de "mandamás" las cumplirá Mike Earl y sus pilotos serán Tassin, Gabbiani y Danner.

Por su parte, Oscar Larrauri sí estuvo en actividad. E intensa. El martes pasado realizó una sesión de 50 vueltas en el circuito privado de Fiorano (propiedad de Ferrari como saben, y utilizado también por otros teams italianos de F-1 y F-2) con el nuevo Minardi —BMW, concretando su mejor vuelta en 1m13s60 y utilizando el auto en condiciones de carrera. El record del trazado para F-2 está en poder de Alessandro Nannini con 1m13s58/100. Este martes, Larrauri viajaba a Inglaterra para comenzar los ensayos en Silverstone.

F-3 INGLESA: DA SILVA EN THRUXTON

En Thruxton, Ayrton Da Silva ganó por segunda vez consecutiva una prueba del Campeonato Inglés de F-3, empleando 26m26s31/100 a un promedio de 171,020 km con un Ralt-Toyota. Lo escoltaron Martin Brundel y Mario Hytten, ambos con Ralt-Toyota.



Record de vuelta para Oscar Aventín (seguido de Martínez Boero) en la final, después de dominar casi totalmente su nuevo auto. El "sub" fue una de las figuras más importantes de la carrera.

El despiste de Antonio Aventín, por otra goma rota, circulando por arriba del puente. La sacó tan barata que apenas limó el lateral del Ford.

UN DOMINGO DE DENUNCIAS

Comenzó en las series, cuando *Oscar Aventín* denunció a *Angel Banfi* por cerrarlo y tocarlo cuando el Ford intentaba superarlo en la primera recta después del túnel. Denuncia que seguramente derivará en un apercibimiento. Pero lo más complicado se produjo al concluir la carrera cuando fueron denunciados los Falcon de *Traverso* y *Oscar Aventín*. La denuncia fue firmada y presentada por *Banfi, Castellano* y *Mouras*. En la misma se solicitó verificar el peso de los dos autos, el número de serie de cada tapa de cilindros y el trabajo realizado en ellas y la trocha delantera del auto de Aventín. Sobre este punto final los denunciantes aseguraban que las ruedas delanteras del auto de Oscar sobresalían de la línea de la carrocería. Por consiguiente la *clasificación quedó como provisoria* y será confirmada o rectificada esta semana. Para eso se llevaron los autos sellados a Buenos Aires para la verificación.

tor, descubriendo luego que era el nivel de nafta en el carburador. Berdejo, diseñador del mismo, colaboró con el equipo, pero finalmente descubrieron que el inconveniente lo ocasionaba una fuerte vibración en el motor que hacía variar el nivel del carburador. En la final Satriano apenas dio una vuelta, prefiriendo parar para no arriesgar el motor. Para 25 de Mayo esperan ir con una nueva tapa de cilindros que terminaron la semana pasada.

CONFIRMACION — Por parte de Jorge Polanco acerca de su reaparición en 25 de Mayo con el Dodge subcampeón del '82. El motor será preparado por el equipo Aventín, conjuntamente con Francisco Politano.

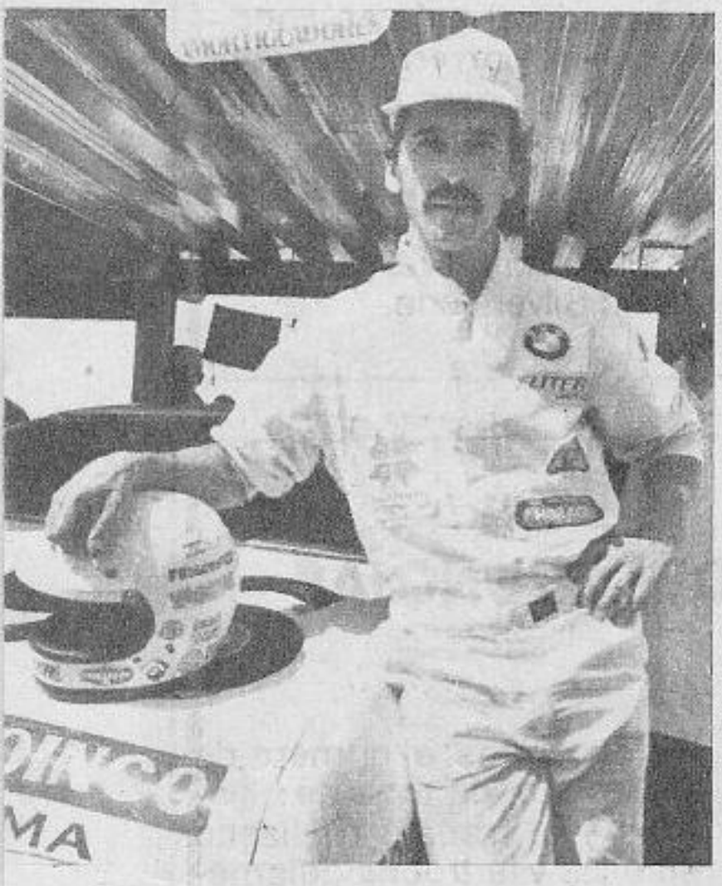
PROBLEMA GENERAL — Resultaron aquí los neumáticos. Debido al costo de éstos varios pilotos sufrieron inconvenientes de tenida, viéndose obligados además a cuidar el caucho para completar la carrera. Esto también explica la serie de reventones que hubo durante sábado y domingo.

VENTAJA — "Estamos regalando casi 1.000 vueltas con la relación equivocada que trajimos. Roberto anda en segunda y tercera prácticamente, a 7000 vueltas. Para colmo en la final pusimos el auto neutro y con la pista sucia se hizo muy sobrevirante al final". De Omar Wilke, uno de los responsables del equipo de Mouras.

REFLEXION — De un dirigente mendocino: "Yo no entiendo mucho de TC. Denunciaron al auto ganador y sin embargo Mouras pudo mantenerse por lo menos cerca en este circuito que favorece totalmente al Ford. ¿Qué pa-







Después del cuarto puesto en su serie, Angel Banfi largó la final con buenas posibilidades pero muy pronto quedó fuera de carrera.

Representaron a bodegas Giol, promocionando Vino Toro. No ofrecían vino para degustar, pero honestamente emborracharon a varios. Existen en Mendoza.

Vicente Pernía en su debut, culminó sexto en buena actuación. No desentonó en ningún momento y promete dar mucho más en el futuro.

EURO F-3; PIRRO EN VALLELUNGA

En el autódromo de Vallelunga (3.200 m), ahí nomas de Roma, *Emanuele Pirro* ganó la primera carrera del Campeonato Europeo de Fórmula Tres, utilizando un Ralt-Alfa Romeo del equipo Vittorio Racing (Sí, Brambilla...). Pirro (como recordarán fue compañero de Larrauri durante el '82 en el Euroracing) completó los treinta giros (96 km) en 36m55s26/100 a un promerio de 156,009 km/h con su *Ralt-Alfa Romeo* Lo siguieron *John Nielsen (Ralt Volkswagen)*, 36m55s71/100; Pierluigi Martini (Ralt-Alfa Romeo), 36m56s16 y Enzo Coloni (Ralt-Alfa Romeo), 37m06s89. El record de vuelta lo hizo Martini en 1m13s16/100 a 157,663 km/h.

TRAVERSO, UN ALUVION DE MANEJO

será entonces cuando vayan a esas largas rectas en ruta, donde los Dodge caminan muchísimo arriba?

GRACIAS OTRA VEZ — En esta oportunidad a Mario Goldstein S.A., una de las concesionarias *Volkswagen* de Mendoza por habernos facilitado un *VW 1500* gestionado desde Buenos, obviamente, por Ricardo García Navarro.

CLASIFICACION

Autódromo General San Martín - Circuito de 5.021 m - 13-3-83.

PRIMERA SERIE

Traverso, 18m15s75, 8 vueltas; Castellano, 18m25s36; Satriano, 18m25s91, 8; Banfi, 18m27s58, 8; O. Aventín, 18m28s46, 8; Oyhanart, 18m37s29, 8; Arana, 18m41s57, 8; Doumic, 18m43s51, 8; Francia, 18m48s80, 8; Salgado, 19m26s46, 8; Bianchi, 20m07s35, 8; Caparrós, 16m42s52, 7; Pourciel, 18m39s, 7.

Promedio general: 131,968 km/h.

Recrod de vuelta: Traverso en la segunda vuelta en 2,m15s13 a un promedio de 133,765 km/h.

SEGUNDA SERIE

Mouras, 18m18s48, 8 vueltas; Martínez Boero, 18m24s25, 8; A. Aventín, 18m31s50, 8; Sasso, 18m46s92, 8; Herraiz, 18m48s77, 8; Alaux, 18m50s56, 8; Pernía, 18m52s59, 8; J. Vázquez, 19m19s91, 8; Lynn, 20m23s59, 8; Blanco, 20m45s48, 8; Gil Bicella, 5m17s62, 2; E. Martínez, 2m54s88, 1.

Promedio general: 131,640 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la tercera vuelta en 2m15s a un promedio de 133,075 km/h.

FINAL (25 vueltas)

POS.	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	80	Juan María Traverso	Ford Falcon	56m27s28/100	25
2°	5	Roberto Mouras	Dodge	56m30s83	25
3°	2	Oscar Aventín	Ford Falcon	57m31s80	25
4°	1	Jorge Martínez Boero	Ford Falcon	57m31s80	25
5°	6	Oscar Castellano	Dodge	57m53s27	25
6°	96	Vicente Pernía	Chevrolet	57m59s96	25
7°	100	Alberto Arana	Ford Falcon	58m01s62	25
8°	10	Osvaldo Sasso	Ford Falcon	58m02s67	25
9°	72	Jorge Oyhanart	Ford Falcon	58m28s36	25
10°	29	Pedro Doumic	Dodge	57m07s20	24
11°	58	Carlos Lynn	Chevrolet	58m04s47	23
12°	83	Ruben Gil Bicella	Dodge	56m45s55	22
13°	93	Ulises Purciel	Chevrolet	56m46s16	21
14°	21	Julio Salgado	Dodge	58m24s29	21
15°	8	Eduardo Martínez	Dodge	46m48s45	20
16°	32	Héctor Francia	Chevrolet	48m04s51	19

No se clasificaron: Heraiz (Chevrolet); A. Aventin (Ford Falcon); Alaux (Chevrolet), Blanco (Torino), Banfi (Chevrolet), Gil Bicella (Dodge), Satriano (Chevrolet).

No largaron: Juan Carlos Vázquez (Dodge) y Edgardo Caparrós (Ford).
Promedio del ganador: 133,407 km/h

Record de vuelta: Oscar Aventín en la vuelta Nº 19 en 1m13s98/100 a 134,912 km/h.

Posiciones en el campeonato: Traverso, 23 puntos; Mouras, 18; O. Aventín, 13; Martínez Boero, 12,5; Castellano, 10,5; Pernía, 6; Sasso, 4,5; Arana, 4; Oyhanart, 2,5; Satriano, A. Aventín, 2; Banfi, 1,5; Doumic y Herraiz, 1; Alaux, 0,5.

Próxima competencia: el 27 de marzo en 25 de Mayo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

S-211

LA RADIAL DE ACERO.



UN NUEVO CONCEPTO EN NEUMATICOS.

Firestone

Calidad para confiar.

POSSE MOLINA & ASOCIADOS

TC 2000 EN MARCOS JUAREZ

DI PALMA EN CARR

El "Loco" Luis y Jorge O. Del Río no parecen haberse enterado de que éste es un nuevo TC 2000. Corren como si el resto no existiera y repiten el dominio del año anterior, a pesar de problemas en el motor del auto ganador y una rueda menos en el del segundo...

Luis tuvo un solo rival, Del Río. A pesar de eso la cosa no fue simple, ya que luchó con problemas en sus carburadores (que le complicaron todo) y en el sorpasso al auto del campeón se tocaron (notar puerta).

Va ser difícil que alguien que no sea Di Palma le gane al campeón si pronto no se produce un avance técnico en el parque restante. En esta toma, en los primeros tramos, dominando.





El estreno '83 del TC 2000 traía consigo una serie de dudas. Que se mantendrán luego de esta carrera, porque por lo demostrado en ella las cosas no han mejorado mucho con respecto al año pasado. Hay gran expectativa fundada en las posibilidades que ofrece el nuevo reglamento (Que permite 1900 cm³ y árbol arriba), sobre todo en la incorporación de los Fiat 128. Pero por el momento hay que esperar a la próxima, ya que como el ACA definió el reglamento escasos 20 días antes de la carrera, solamente un 128 "casi-TC 2000" se presentó, y duró tan poco en la pista qe no dejó ninguna posibilidad de comparación o juicio.

Los preparadores opinan que con la nueva cilindrada este año habrá muchas más paridad en el parque, lo que traerá aparejado buenos espectáculos. Esto quedó evidenciado tras la clasificación del sábado y con la lucha que se produjo a lo largo de 20 vueltas del domingo entre los autos de Pontoriero, Saenz, Buzurro, Del Campo y Serafini. Una pelea que era desconocida en el ámbito de esta categoría y que parece confirmar lo que los especialistas en ella afirman, aunque pesa la duda de la confiabilidad de los motores, que se rompen como antes.

Quienes están fuera de este tema de discusión son Jorge Omar del Río, campeón del año pasado, y su escolta, Luis Di Palma. Ellos parecen pertenecer a otro mundo. La superioridad es abrumadora y si el resto no se les pone a tiro rápidamente en cuanto a posibilidades (lo que parece utópico viéndolos trabajar a ellos dos), este año será una repetición de los dos anteriores: Di Palma y Del Rio adelante y el resto corriendo otra carrera. Claro que si ese "resto", que es ni más ni menos que todo el parque, produce buenos espectáculos el objetivo de la categoría estará igualmente logrado. Hay esperanzas de que mucha gente del Turismo elija este año pasarse al TC 2000; así lo afirma la gente de la APTC y lo ratifican las declaraciones de algunos pilotos de Turismo, pero en la mayoría de los casos esto está condicionado a la evolución económica. Y considerando los costos del TC 2000, éste no lleva precisamente las de ganar.

Desde que nació, esta categoría siempre fue potencialmente interesante, por lo que hace tres años que se está esperando su consolidación. El cambio de reglamento se citó siempre como un punto fundamental para lograrlo y ahora se ha producido. Pero llegó tan encima de la primera carrera del año que por el momento habrá que seguir esperándola.

LA CARRERA

Hablabamos de que será difícil que se les pueda ganar

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Marcelo García Lobelos

ERA PRIVADA



a Luis y Del Río si no pasa algo anormal. Ya en la segunda vuelta le habían sacado más de dos segundos a Pucho Saenz que marchaba tercero y a partir de allí la escapada fue constante. Hicieron una carrera particular, nadie pudo inquietarlos a pesar de que Luis corría con problemas de carburadores (que arrastraba del sábado) y Del Río llegó casi sin una rueda delantera. A pesar de eso seguían pasando rezagados y descontándole vueltas a más de uno. Y si Del Río no sufría ese problema, la cosa pintaba como para que ganara cómodamente, teniendo en cuenta que cuando todo le funcionaba bien Luis no podía inquietarlo.

La cosa linda estuvo atrás, donde Pucho Saenz, Del Campo, Crocco, Buzurro y Serafini se dieron como en la guerra a lo largo de veinte hermosas vueltas. Pero en el último tercio de la carrera empezaron los abandonos y los retrasos en este grupo y todo perdió interés. La carrera se convirtió entonces en un girar continuo y sin emoción, donde lo único que centraba la atención era la rueda delantera del auto del campeón a punto de salirse, y si aguantaría hasta el final. Cosa que ocurrió y transformó esta primera presentación del nuevo TC 2000 en un calco de su predecesor.

PATIO DE BOXES

DESCONTENTO — Hubo muchas protestas de pilotos porque Gustavo Del Campo utilizó gomas Paul. La categoría tiene un contrato de provisión con fliter y Hugo Videla nos comentó: **"Hay pilotos que vienen a decirnos a nosotros que Del Campo usa Paul, eso lo tienen que arreglar entre ellos, nosotros simplemente les hacemos el descuento que convinimos con la APTC, pero si aparecen más usuarios y la asociación no lo arregla, dejaremos de asistirlos..."**

TIEMPOS DE CLASIFICACION — Estos fueron los registros sabatinos: Del Río (1m13s03); Di Palma (1m13s51); Del Campo (1m14s32); Saenz (1m14s54); Crocco (1m14s54); Pontoriero (1m14s57); Serafini (1m14s85); Buzurro (1m14s98); Larroca (1m17s43); Rossone (1m17s89); Ramponi (1m20s63); Sacavuzzo (1m23s09); Nathan (1m26s57); Cariognano (1m29s39; Guiral (1m42s75).

PESAJE PERMAMENTE — La Asociación de TC 2000 ha dispuesto que durante todas las competencias del año se utilice el sistema de balanza permanente. Cualquier auto podrá ser pesado en cualquier momento, esté o no en la pista, y en caso de irregularidades será penado el responsable. **"No queremos que haya problemas ni malentendidos con el nuevo reglamento..."** —nos dijeron.

BUZURRO COQUETO — Lleva un peine en el auto. Cuando termina de correr y se saca e casco, se peina antes de bajar.

DODGE "LARGOS" — Sorprende la ubicación de la butaca del conductor en los Dodge de TC 2000, está tan retrasada que el piloto puede mirar por la ventanilla trasera si lo desea. **"Es porque yo soy largo** —explicó su caso el Campeón Del Río—, **pero fundamentalmente para distribuir el peso..."**

PENAS — Luis Di Palma sufrió, durante las dos tandas clasificatorias del sábado, con sus carburadores. **"No andan** —nos contó— **y no podemos encontrar la causa, el auto falla y se para..."** Debió clasificar en esas condiciones, a lo que se sumó una caja trabada en la segunda tanda. Mal sábado para el ídolo... Aunque hizo el segundo tiempo.

A PATA — Hubo varios que fueron a mirar y posiblemente estén en las próximas. Franco Gava **("en la que viene tampoco, el auto se está terminando, pero quiero estar con todo diez puntos")**, Pepe Cano **("Estoy esperando que Renault se defina**

LO QUE DIJERON LOS PROTAGONISTAS

JORGE OMAR DEL RIO: "Al principio de la carrera las cosas marcharon normalmente y pude controlar a Luis, pero ya en la mitad la goma delantera derecha empezó a bloquear en el frenaje y Luis me alcanzó. Traté de mantener el primer lugar pero me pasó, aunque para hacerlo me pegó en el mixto. Después se produjo el problema de la suspensión, pero ya todo estaba decidido y solamente pensé en terminar..."

PUCHO SAENZ: "Las primeras vueltas en el segundo grupo fueron bravas y nos divertimos mucho, después la cosa se despejó y anduve más tranquilo. Sobre el final el motor empezó a fallar un poco pero ya me había alejado lo suficiente de Del Campo y no tuve problemas..."

JORGE SERAFINI: "Largué con problemas de encendido y el auto no andaba nada. Después de la mitad se empezó a fundir y al final terminó por hacerlo totalmente..."

CARLOS CROCCO: "Se quemó la junta de tapa y empezó a perder rendimiento, hasta que finalmente se paró. Lástima, porque venía como para llegar adelante..."

ORLANDO BUZURRO: "El momento más difícil fue pasarlo a Serafini..."

LUIS DI PALMA: "Los carburadores me volvieron loco toda la carrera, pero me di cuenta que a Del Río lo podía agarrar, porque empezó a tener problemas de frenaje. Lo alcancé y antes de entrar al mixto él se cerró porque pensó que yo me tiraba por adentro, me di cuenta y lo empalmé por afuera, así que doblé medio auto adelante la primera curva a la derecha, y cuando encaramos la otra yo quedé de adentro y nos tocamos..."



Así lucharon Serafini (11), Del Campo (24) y Buzurro (29) durante veinte vueltas. En la toma falta Carlos Crocco, quien viajó con ellos y en la misma forma hasta que abandonó.

Tras girar en el tercer puesto en la primera parte de la carrera, "Pucho" Saenz se retrasó y luego capitalizó el abandono de Pontoriero para volver al tercer escalón del podio, a pesar de un problema de motor.



sobre el apoyo a los pilotos, el auto lo tengo pero no lo preparo hasta saber eso.") y dos que no estuvieron pero estarán, Paco Mayorga, atendido por Akel (con Taunus) y Pancho Alcuaz, que conversó con Bellavigna para su arreglo.

LARROCA — El piloto de Akel clasificó séptima a su cupé Taunus, pero todo el sábado lucharon con un pistón rebelde... que ganó, hubo que cambiar el motor para el domingo.

SOBRE LA POLE — Del Río hizo su tiempo en la primera tanda y en la siguiente se limitó a girar cuatro o cinco vueltas sin tirarse a andar, ni siquiera, alegremente. **"La causa** —explicó— **es que el viernes se nos dio todo bien en la puesta a punto y llegamos a esa primera tanda con el auto balanceado perfectamente. Me tiré decididamente a hacer el tiempo porque estaba el clima feo y no sabía que podía pasar en la segunda...".** Impresionante perfección.

CONEXION — El Renault de Serafini giró unas pocas vueltas en la primera tanda del sábado y se detuvo, perdiendo toda la segunda sesión del sábado. **"Tenemos dos cilindros conectados entre sí** —nos relató— y le cambiamos la junta, pero el problema siguió... Perdimos la clasífica pero trataremos de estar bien para mañana..."

CALENDARIO — Las cinco fechas que la Fórmula Dos Limitada Nacional compartirá con el TC 2000 serán: Paraná (17/4/83); Córdoba (15/5); Rafaela (5/6); Concordia (14/8) y Córdoba (16/10). Posiblemente se agregue una sexta en Concepción del Uruguay, donde los papeles se inviertan y el TC baje a la tierra para acompañar a las F2 en su última prueba "tierrera" antes de descartar definitivamente ésta modalidad.

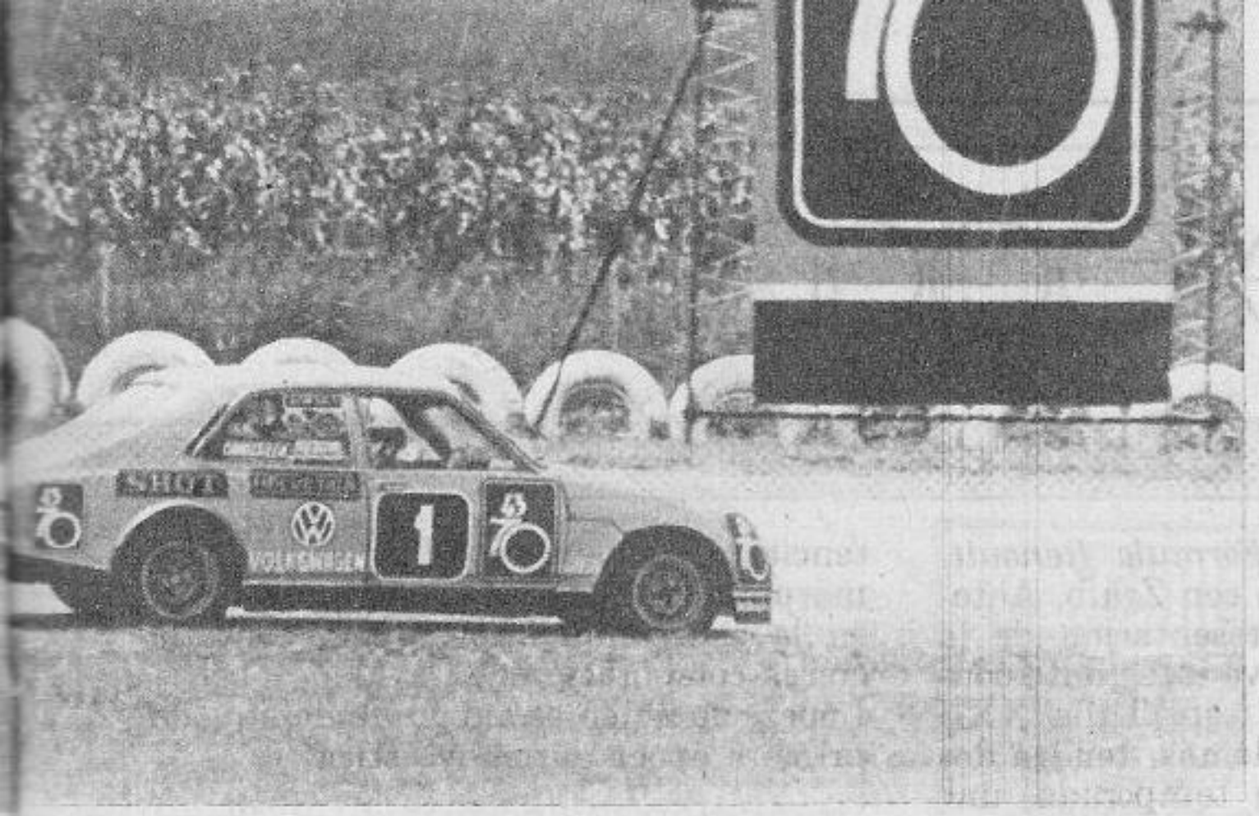
¿DI PALMA TAMBIEN EN F2 LIMITADA? — Según nos contaron los responsables de la categoría Luis Di Palma habría hecho consultas para correr en F-2 Limitada Nacional en las fechas en que esta se comparta con TC 2000. Luis no suelta prenda. ¿Será?

EL ESTRENO DE LA NUEVA FORMULA DOS

En realidad se trata de la Fórmula *Entrecor* (Entre Ríos y Córdoba) que a raíz de un intenso trabajo de sus dirigentes se prepara para llenar el vacío que deja la "vieja" F-2, ahora CODASUR. La categoría se denomina *Fórmula Dos Limitada Nacional* y su reglamento es el mismo de la F-2 Nacional antigua, con la diferencia que no se permiten pontones alares ni carburadores verticales. El peso mínimo es de 450 kg, la cilindrada de 1625 cm³ y los difusores son obligatorios de 33 mm, lo mismo que la compresión: 9,75 a 1.

Esta categoría cuenta con todo el apoyo del ACA y tendrá este año un calendario de diez fechas (con opción a más), de las cuales cinco serán compartidas con el TC 2000. Los circuitos de tierra han quedado en el paso (excepto una carrera en Concepción del Uruguay, a confirmar), y existe un contrato de provisión obligatoria con Fliter. También cuentan con el apoyo de Fórmula Dos Asociados, quienes les han brindado asesoramiento. El manejo de la categoría es

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS MOMENTOS CULMINANTES DE LA CARRERA

Vuelta 1: Largada normal. Orden de paso: Del Río, Di Palma, Saenz, Pontoriero, Del Campo, Crocco, Buzurro, Serafini, Larroca, Rossone, Guiral, Ramponi y Scavuzzo.

Vuelta 2: Pontoriero supera a Saenz. Del Campo acosa a Saenz.

Vuelta 3: Trompo de Del Campo.

Vuelta 6: Crocco intenta superar a Pucho Saenz y lo consigue. Serafini desplaza a Buzurro del sexto lugar.

Vuelta 7: Del Río y Di Palma llevan amplia luz sobre el resto, por la primacía del segundo pelotón luchan Crocco, Saenz, Serafini, Buzurro y Del Campo.

Vuelta 9: Del Río tiene problemas de frenado, Luis lo alcanza.

Vuelta 10: Di Palma pasa al primer lugar.

Vuelta 12: Abandona Crocco con la junta quemada.

Vuelta 13: Pontoriero, lejos de los dos primeros y del segundo pelotón marcha tercero cómodo. Del Campo y Buzurro acosan a Serafini.

Vuelta 15: Buzurro supera a Serafini luego de tocarlo en la curva del final de recta.

Vuelta 16: Orden de paso: Di Palma, Del Río, Pontoriero, Saenz, Buzurro, Del Campo, Serafini y el resto...

Vuelta 18: Se queda Pontoriero con un balancín roto y abandona.

Vuelta 21: Empiezan a estirarse las diferencias entre todos los autos, Del Río comienza a tener problemas con la suspensión delantera derecha. Abandona Serafini con el motor fundido.

Vuelta 25: Orden de paso: Di Palma, Del Río (con la rueda a punto de desprenderse), Saenz, Del Campo, Buzurro y el resto... Desde esta vuelta, y hasta el final, las posiciones no varían más.

HABLA EL PRESIDENTE DE LA APTC 2000

Conversamos con Carlos Akel, presidente de la Asociación de Propietarios de TC 2000, para conocer su opinión sobre el arranque de la nueva temporada de la especialidad, con el nuevo reglamento que permite la incorporación de los Fiat 128, el desarrollo de árboles arriba para los varilleros y una posibilidad técnica diferente para toda la categoría, a raíz de la adopción de los 1.900 cm³ como tope de cilindrada.

"En general —nos dijo Akel— *las posibilidades de una revitalización son grandes y yo, particularmente, estoy confiado en que la entrada de los 128 atraerá mayor interés sobre nuestra categoría. Con el cambio de cilindrada se equipara el parque (la mejor demostración es la clasificación del sábado), pero hay que tener en claro que este reglamento tiene una contra: dura solamente un año. Por eso le aclaramos a la gente que ingresa que hay que andar con cuidado en este punto porque, por ejemplo, si alguien se pudiera desarrollar un árbol arriba para los varilleros, cuando lo terminase se le acabaría el año. Para juzgar esta primera carrera hay que pensar que el ACA entregó el reglamento definitivo hace poco más de veinte días y en ese tiempo no se pueden hacer milagros, para las próximas todos andaremos un poco mejor.*

Con respecto al apoyo de las fábricas... bueno, Ford se ha comprometido a través del ingeniero Dubar a que el equipo de la fábrica, con Herceg, estará en el 80% de las carreras. En lo que hace a SEVEL, tuvimos una reunión y se mostraron entusiasmados con lo del 128 y prometieron ayudar a sus pilotos; por lo que sé le han dado un casco a Pardo, así que están cumpliendo. Renault hasta el momento no ha dado muestras de apoyo porque hay un solo auto (creo que Serafini es totalmente particular, pero yo estuve con Raies en la planta y nos dijeron que en cuanto se definan unas cuestiones de política interna sabremos a qué atenernos, lo que ocurrirá, sin duda, antes de la próxima.

En lo que hace al futuro, creo que muchos pilotos de Turismo se volcarán al TC 2000, porque a mediados de este año comenzaremos a trabajar en el reglamento '84, cuya premisa será bajar los costos, porque aunque todo esté caro en general, nuestra categoría es demasiado cara".

CLASIFICACION

Autodromo de Marcos Juárez - Circuito de 2.250 m.- 33 vueltas - Recorrido total: 74,250 km - 13-3-83

POS	Nº	PILOTOS	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	2	Luis R. Di Palma	Dodge	41m33m84	33
2º	1	Jorge O. Del Río	Dodge	41m39s18	33
3º	5	Eduardo Saenz	Dodge	42m18s69	33
4º	14	Gustavo Del Campo	Ford Taunus	42m40s75	33
5º	29	Orlando Buzurro	Ford Taunus	41m42s78	32
6º	22	Norberto Rossone	Ford Taunus	42m46s23	32
7º	26	Antonio Ramponi	Ford Taunus	42m20s81	31
8º	25	Rodolfo Scavuzzo	Fiat 125	42m23s71	30

No se clasificaron: Jorge Serafini (Renault 18), 19 vueltas; José Pontoriero (Dodge), 18; Carlos Crocco (Dodge), 13; Carlos Larroca (Ford Taunus), 11; Jorge Guiral (Fiat 128), 3.

Posiciones en el campeonato: Di Palma, 20 puntos; Del Río 15; Sáenz, 12; Gustavo del Campo. ; Buzurro, 8; Rossone, 6; Ramponi, 4; Scavuzzo, 3.

Próxima competencia: 3 17 de abril en Paraná, Entre Ríos.

NACIONAL

exactamente igual al que hacía F-2 Asociados, de quienes han copiado el modelo. La idea de los pilotos es disputar sus competencias, por este año, dentro de las provincias que habitualmente han sido sede del zonal, para iniciar el próximo la avanzada a todo el país, ocupando los escenarios que deja vacante la anterior F-2 Nacional. Recibieron, además del apoyo del ACA, el de una importante tabacalera que patrocina el Campeonato. No diremos que es 43/70, pero es.

Estos son, resumidos, los conceptos del entusiasta *Poldy Cumini*, presidente de la flamante Asociación de Pilotos de Fórmula Dos *Limitada Nacional* El parque es de más de treinta autos en actividad y se espera se incremente con máquinas provenientes de todo el país, porque que las hay, las hay. La Fórmula Dos Nacional ha muerto y resucitado, como CODASUR, bienvenida entonces la nueva Fórmula Dos Nacional, cuyo estreno en Marcos Juárez fue inmejorable.

toquecitos de bocina

LARGAN - El domingo próximo se realizará la primera competencia de la nueva categoría del Campeonato Zonal de la Federación Regional de Santa Fe, que reúne las ex-máquinas de la *Mecánica Argentina Fórmula Uno*. La categoría ahora se denominará *Fórmula 4000* y la prueba de presentación se realizará en el autódromo de *Las Parejas*. Doce pilotos han comprometido su asistencia, entre los que se destacan *Enzo Sala, Norberto Pauloni, Carlos Meyer, Orlando Sotro, Ramón Requejo* y *Rolando Sotro*. Esta primera presentación de la otrora máxima categoría nacional, tendrá el carácter de ensayo y los participantes han declinado las pretensiones de premios en efectivo. Si todo resulta como lo tienen previsto y logran reanimar el interés por la especialidad, concretarán cinco competencias más en los meses de abril, mayo, junio y julio.

DOTACION COMPLETA - Finalmente, *Jorge Pernigotte* se sumó a la dotación que integrará el equipo de *Ricardo Xamar* y *Juan Laskac* en las competencias de la *Fórmula Renault*. Pernigotte compartirá con Zgaib, Antolini y Porcile la representación de la escudería *LX*. El nuevo integrante contará con un chasis Crespi Tulia XXII totalmente nuevo. Además, tendrá dos motores para toda la temporada, uno desarrollado por *Pedro Vidal* y otro preparado por los hermanos *Rullo*. En adelante, la atención de las plantas motrices estará a cargo de Laskac, el "Polaco II" de nuestro automovilismo.

REPARICION - En la carrera del Club de Pilotos que se disputará en *Mar del Plata* el próximo domingo, se podría producir la reaparición de *Fernando Ferrari* en las competencias automovilísticas. Ferrari es oriundo de "la Feliz" y actuó en carreras de la categoría Turismo Grupo 2 de la década del 70 y en monoplazas de F-2 con un auto atendido por el recordado Alberto Gómez. Ferrari alquilará uno de los autos que el Club de Pilotos pone a disposición de los corredores del lugar donde concreta sus competencias. De acuerdo con los resultados, el marplatense decidirá si continúa luego en la especialidad, para esto contaría con la colaboración de Osvaldo "Cocho" López, de quien es amigo desde aquella primera época automovilística.

6 HORAS DEL PLATA - Dirigentes uruguayos y argentinos están trabajando en un interesante proyecto destinado a la realización de dos competencias de *Turismo* de seis horas de duración. Las carreras, que integrarían el Campeonato Argentino, se concretarían una en *Buenos Aires* y otra en el autódromo *El Pinar* de la República Oriental del Uruguay. Como la especialidad "Pista" del torneo de Turismo 1983 está necesitando escenarios y organizadores para sus carreras, se da por segura la realización de ambas en los próximos meses de mayo o junio.

CRESPI TRABAJA - *Tulio Crespi* está trabajando en la preparación de un *Datsun 280 ZX* para las carreras del *Club Argentino de Pilotos*. Los trabajos fueron encargados por el piloto de Daireaux, *Juan Carlos Paredes*, quien tiene antecedentes en carreras zonales del sur de la provincia de Buenos Aires, donde consiguió títulos de Campeón y Sub Campeón. Paredes tuvo, además, una fugaz intervención en Mecánica Argentina Fórmula Dos en el año 1978. Este volante adquirió la máquina en forma privada, sin la intervención directa del CAP (como sucedió en los autos que hoy integran la especialidad) y le encargó a Tulio los trabajos de preparación. No se sabe si el Club de Pilotos objetará o no

RUEDA RUDGE

Después de una lucha, diríamos, encarnizada, que llegó a manifestarse hasta con empujones, tirones, reglazos y palabrotas, conseguimos apropiarnos del Nº 23 de Rueda Rudge, que gentilmente nos enviara el Presi (nuevito) del Club de Automóviles Clásicos, Don Lorenzo Barra **(arq.). Es que últimamente, en la redacción de Corsa ha prendido el "revival" automovilístico, a un nivel que puede llegar a alarmar a más de uno de la vieja época, cuando despectivamente llamábamos a las nobles máquinas ancianas "batatas podridas", causando la ira del legendario Sánchez Ortega.**

Bien, decíamos que pudimos recuperar el sobre con el ejemplar de Rueda Rudge y comenzó nuestro paseo imaginario, nostálgico, recreándonos con sus notas y esa oportuna cuota de humor que hábilmente manejan sus redactores.

Como todo órgano (ellos lo titulan informal) de club, comienza con una chupada de medias al presi saliente, por las dudas, no vaya a ser cosa que vuelva y alguien quede descolocado, y el anuncio, muy sobrio él, de la nueva comisión directiva. Inmediatamente nos interiorizamos de la nueva filosofía o, mejor dicho, refrescada filosofía que se debe tener en cuenta en el Club sobre las categorías de los vehículos coleccionables. Al dar vuelta la hoja nos encontramos con un plato fuerte: el día que el Ing. Polledo, Director del GP de la República Argentina, descalificó a Fangio, contado por el mismo Polledo. Un hecho que pocos aficionados recuerdan o conocen y que pone de manifiesto, bien a las claras, cómo la ley adquiere su verdadera dimensión cuando la manejan hombres probos.

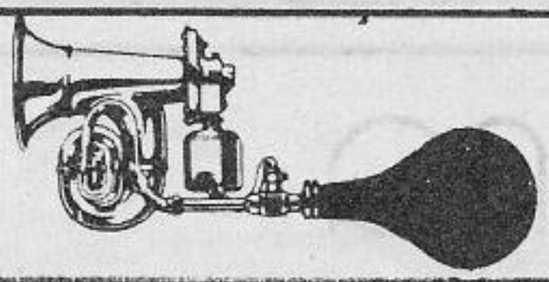
Los adelantos o novedades de algunos automóviles de hoy no son cosa de ahora... sino sofisticaciones de otras épocas que en nuestros días llaman la atención, y las encontramos bajo el título de Miscelánea.

Bucciali y sus monstruos sagrados, Robert Benoist, las pequeñas Bugatti (las del zoológico), el affaire Schlumpf y su gigantesco museo, la trágica muerte de Jean Bugatti, los modelos y características de los Ford A profusamente ilustrados... y hasta aquí llegamos, el resto se lo comentamos próximamente, porque nos queda también por leer el Antañoscopio del Editor, H. A. Podestá; es que esta publicación hay que saborearla de a poco y resulta ideal para leerla en el tren; eso sí, en coches de madera, y si aún conservan tapizado de cuero, mejor.

!!!IIIIIIII, CRRRASH, BUMPF

Doblando la curva de la Terminal en la primera vuelta, Fernando Croceri *aparece (arriba) en el preciso momento en que se toca con su coéquipier, Ricardo Chourrout. Se nota cómo el Berta de este último está "aterrizando" mientras pierde una de sus pollerítas y cómo el auto de aquél aparece totalmente cruzado. En la secuencia siguiente (abajo), Croceri, llevado por el impulso, cruzó la calle y ahora está sobre el cordón opuesto tratando de sacar a su Berta de esa maniobra poco ortodoxa. Mientras tanto, pasan Pasadore y Fangio; mientras.*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



esta incorporación, dado el carácter de "círculo cerrado" que habían impuesto sus creadores.

ALGO REBAJO - Para las carreras de *Rally* de la presente temporada, la Comisión Deportiva Automovilística autorizó que el recorrido mínimo sea de *600 kilómetros*. El año pasado, dichas competencias tenían una distancia superior a los 1.100 kms. La nueva reglamentación determina, además, que las pruebas de clasificación (o primes, como se llamaban anteriormente) no podrán ser inferiores a los *400 kilómetros* en total. En los rallies que tengan una extensión mayor de mil kilómetros, las pruebas especiales deberán superar el *40%* del recorrido previsto. Siempre referido a la reglamentación de los rallies, se resolvió además que todo piloto que se niegue a llevar la publicidad que imponga el club organizador tendrá que abonar una suma en pesos equivalente a diez veces el valor de la inscripción. Como es sabido, los clubes podrán cobrar, si lo desean, un monto en carácter de inscripción a cada piloto, hasta el 1% del total de premios establecido por la CDA.

PREMIOS - La Asociación Propietarios de *Turismo Competición 2000* anunció que los ganadores de sus competencias se harán acreedores a una retribución de *$ 2.500.000*. La APTC-2000 adelantó, además, que los mejores clasificados entre el núcleo de pilotos no-ganadores tendrán un premio extra. Además, se distribuirá una suma muy importante en concepto de viáticos, que guardará relación con la recaudación que se obtenga en boletería y publicidad. Para merecer estos premios extras, será indispensable participar de los entrenamientos, la clasificación y largar la carrera. Quienes falten a uno de estos tres requisitos perderán el derecho a los viáticos, si no existe una causa de fuerza mayor que justifique la inasistencia.

COMPRADOR - *Jorge Pagani* adquirió el *Fórmula Renault* que perteneció a Juan Bongiovani, quien hasta el mo-

QUIEN ES...

JOSE LUIS TALERMANN

A partir de la carrera que los Datsun realizaron en Concordia, en setiembre pasado, un nuevo nombre se sumó a aquéllos famosos (y no tanto) que componían la "troupe" del Club Argentino de Pilotos. Se trataba de un vecino de esa ciudad, que, aprovechando la ocasión, le alquiló la coupé Nº 43 a Di Palma. Sin embargo, esa carrera fue solamente el principio y hasta el momento su relación con Di Palma continúa.

Sus comienzos los realizó en 1978 poco antes de la competencia Coronación de la Fórmula Entrerriana con Avante-Renault cuyo motor fue preparado por Osvaldo Antelo. En la última carrera de ese año concretó un buen trabajo parcial.

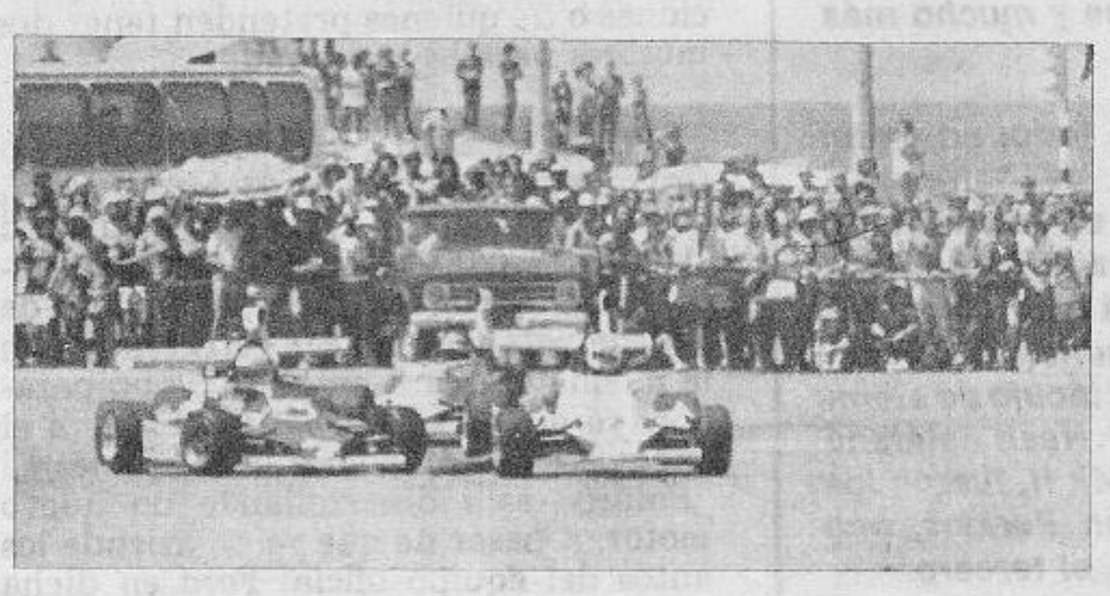
Durante el '79 siguió en esa misma especialidad, pero si bien no logró ganar ninguna final, sí lo hizo en parciales. Sufrió alguna "piña" importante que le provocó una fractura de cráneo. En el '80 no corrió, y durante el '81 estuvo en algunas pruebas de Fiat 600 zonales.



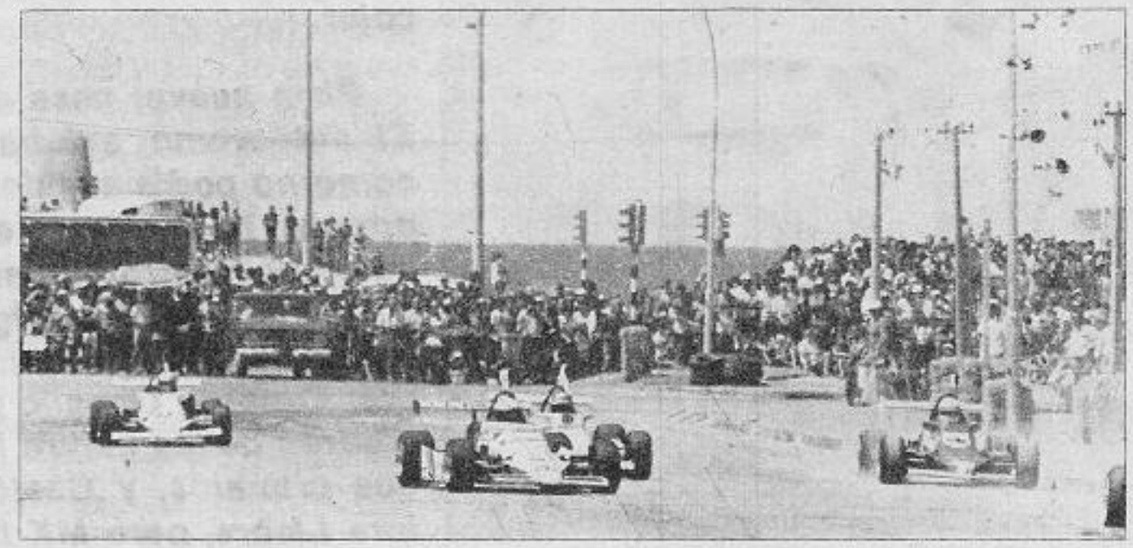
Se dedica a la venta de materiales de cotrucción, y sus deportes favoritos (aparte del automovilismo, claro) son el esquí (sobre agua) acrobático, el paracaidismo y el pilotaje de aviones.

SCREEECH, PRA, PRA, PRA, PA, PA, PA, VROOOMM...!!!

Chourrout desaparece luego del topetazo.



Demasiado temprano, fierros y pilotos fríos, gomas sin temperatura...; muy apresurado el intento...



toquecitos de bocina



¡QUE PESADOS!

No, señor; el campeonísimo "Willy" Kissling no está a punto de integrarse a un grupo de rock pese a que por su aspecto no desentone demasiado con sus compañeros de escena. Simplemente, ocurre que hace poco facilitó su laureado Datsun 280 ZX para el rodaje de algunas tomas de una película en la que intervienen nada menos que **Pappo** y su conjunto **Riff.**

Por su parte, el iracundo Pappo, quien ya compitiera con buen suceso en TC del Oeste, hace rato que le ha echado el ojo al C.A.P., de cuyos "popes" es amigo y en cuyas carreras amenaza participar de un momento a otro.

mento no tiene decidido si intervendrá en el Campeonato 1983 de la especialidad. La nueva figura proviene del kart y realizará sus primeras armas en el chasis *Depac*, que dejara vacante el piloto pampeano. El motor será el mismo que preparó Osvaldo Antelo.

RALLY CODASUR - Si bien en el Automóvil Club Argentino no se pudo confirmar la noticia, versiones provenientes del *sur* del país, aseguran que el Rally por el Campeonato Mundial de la especialidad que organizará el ACA en el mes de agosto, tendrá por escenario la zona turística de los lagos neuquinos y rionegrinos de la precordillera. Según dichas noticias no será Tucumán la sede de la carrera internacional, ya que se largará desde Buenos Aires la primera etapa, para arribar a la capital de Neuquén. A esa primera etapa, que tendrá pruebas de clasificación en la zona del valle de Río Negro, se agregará un segundo parcial entre Neuquén y San Carlos de Bariloche. Por último, esta ciudad será epicentro de las dos etapas finales que largarán y arribarán a Bariloche. La capacidad organizativa demostrada por la gente del sur en el Gran Premio de Turismo 1982, habría convencido a la gente del ACA para cambiar la sede de su máximo evento internacional.

REDUCCION - Para lograr un mayor brillo en sus competencias, la Asociación Propietarios *Turismo Competición 2000* solicitó a la Comisión Deportiva Automovilística que redujera el kilometraje que la categoría debe realizar en cada carrera. Desde ahora en adelante las pruebas de TC-2000 tendrá un máximo de 80 kilómetros y un mínimo de 70. Anteriormente, la distancia mínima era de 100 kilómetros. No obstante, esta reducción se continuará otorgando la misma escala de puntos, aquella que premiaba con 20 al ganador y en escala descendente, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 y 1, hasta el 10º clasificado.

SOLUCION - El período de vacaciones complicó de alguna manera el suministro de las nuevas plantas motrices para la *Fórmula Renault.* Por ese motivo, no serán muchas las unidades que estarán en condiciones de presentarse a disputar la primera carrera de la temporada que se realizará en *Rosario.* El problema ya tiene una solución parcial, pues Renault Argentina se comprometió a entregar en el curso de la corriente semana, *veinte motores* a pilotos que aún no recibieron los repuestos. Vale decir que, primeramente, se atenderá las necesidades de quienes desean renovar su auto y, luego, los pedidos de reposiciones o de quienes pretenden tener dos motores para la temporada.

POWERED BY HERCEG - *Mario Gayraud* se desvinculó de *Carlos Akel*, quien le preparaba el motor de su Ford Taunus TC-2000. Sin embargo, el volante de Pigüé continuará participando de las competencias de esa categoría y con la misma marca. Cambiará de preparador, ya que *José Miguel Herceg* será el encargado de atenderle la máquina. El "Polaco" está desarrollando un nuevo motor, a pesar de que ya no atiende los autos del equipo oficial Ford en dicha especialidad, que le cederá a Mario. El

CORSA *hace 15 años*

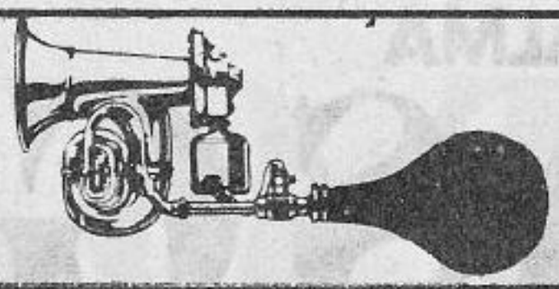


Nº 99 - del 12 al 18 de marzo de 1968-

A siete años de la aparición de PARABRISAS y a dos de nuestra primera renovación —la conjunción PARABRISAS CORSA—, las exigencias de la época nos obligaban a "intervenir" por segunda vez. Desde este número, nuestra legendaria revista salía con el doble de páginas y mucho más color.

Pista nueva: pese a todo, un éxito: *El autódromo estaba de estreno y, como no podía ser de otra manera, el popular TC tenía que estar presente; a pesar de los problemas institucionales y de la ausencia de algunos importantes pilotos, dio el espectáculo de siempre. Eduardo Copello y Nasif Estéfano a bordo de las Liebre Mk II, fueron los dos primeros, y Gastón Perkins, con otra Liebre, pero MK I, el tercero.*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UN IDILIO DE ESTACION



... Sí. Duele reconocerlo porque no solo se trata de una persona que había sabido formar su hogar y mantenerlo unido y fuerte durante años, sino que además, su condición de figura pública hace que cualquier actitud súya alcance una repercusión poco común.

Pero en fin... hasta los ídolos tienen su corazoncito y bien sabemos que el amor suele ser ciego... Aunque, de todos modos, y por más que creamos estar solo ante un encandilamiento pasajero, típico romance farandulesco de verano—, ante imágenetes como la que vemos, francamente cuesta contener un estentóreo y apenado: ¿Qué le viste, Margarita?, porque ¿justo con el maduro Charlie Pairetti, habiendo tantos chicos mucho más monos..? ¡¿Eh?!

motor estará listo para la segunda competencia de la temporada.

RENOVACIÓN — Francisco Mayorga está reformando el Datsun 280 ZX que utilizaba en las competencias de la categoría Turismo, para adecuardo a la reglamentación del Club Argentino de Pilotos. La intención de "Paco" es renovar la unidad que está usando actualmente en las carreras del CAP, con dicho auto. Uno de los dos será puesto en venta, luego de realizar los primeros ensayos de la segunda unidad. El eventual comprador podrá seleccionar el vehículo de preferencias y eventualmente integrarse a la categoría monomarca, como coequipier de Mayorga. De esta manera se sumará un nuevo auto a la categoría, ya que sus directivos quieren contar con un parque de veinticinco máquinas.

APOYO — Las gestiones que viene realizando la Asociación de Pilotos Automóviles de Turismo, ante la empresa Sevel (productora de los autos Fiat y Peugeot) parece que culminarán exitosamente. De acuerdo a una promesa de los directivos d la fábrica ítalo-francesa, realizarían importantes descuentos a los pilotos que deseen adquirir autos de la marca, para intervenir en las carreras de Turismo, tanto en la especialidad Rally como Pista. Aparentemente se venderían con un 25% de descuentos los modelos Peugeot 504, 505 y los Fiat 147 y 125.

ALGO ES ALGO — En el autódromo de Aldea Romana (Bahía Blanca) se realizará el 10 de abril una carrera de Turismo. Esta competencia integrará el Campeonato Argentino y será la primera que se correrá en autódromos en 1983. La primera prueba de Turismo "Pista" se concretará en el smipermanente de Tandil. Esta nueva fecha, la segunda confirmada para el calendario del corriente año, se consiguió merced al trabajo de los directivos de APAT, que están trabajando empeñosamente para pder realizar diez carreras en la temporada y proclamar de esa manera a sus respectivos campeones. El resto del programa anual, acaso se dé a conocer en los primeros días de abril.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 20 de marzo de 1983.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL
Fórmula Dos: En el autódromo inglés de Silverstone se realizará la primera competencia por el Campeonato Europeo de F-2. Intervendrán los argentinos Enrique Mansilla y Oscar Larrauri.

ACTIVIDAD NACIONAL:
Club Argentino de Pilotos: En un circuito urbano diagramado en la ciudad de Mar del Plata, se concretará la tercera prueba de la temporada por el Campeonato Argentino de Pilotos.
Ver págs. 58/59.

El centro de belleza
más importante
en el corazón
de Buenos Aires

d'antuan

650 metros
de comodidades
con el servicio más rápido
y competente
para ambos sexos
donde Ud.
se encontrará con un nivel
internacional
en manos de profesionales
altamente capacitados
a precios razonables y
una cálida atención.

San Martín 510
(esquina Lavalle)
Bs.As. - Tel: 393-6715

EL CONCIERTO
CRUCIGRAMA
DEL
ENTRETENIMIENTO

Una diversión a toda orquesta
con los más apasionantes
juegos de ingenio.
Cruzadex, Crucimax, Jeroglíficos,
Bustrofedones y **Mosaicos**
brindan una atrapante sinfonía
de pasatiempos con el sutil aporte
de un afinadísimo **humor.**
Disfrute del concierto **CRUCIGRAMA.**
Una velada de gala para la alegría.

REVISTA
CRUCI
GRAMA
¡RESERVELA!

La revista de entretenimientos
para la gente que piensa.

JUAN MANUEL FANGIO Y RUBEN LUIS DI PALMA

NADIE MAS GA



Sin ánimo de comparar, respetando las diferencias de épocas, destacamos las campañas de estos dos grandes del automovilismo argentino (y mundial en el caso de Fangio), que, estadísticas a la vista, constituyen los máximos exponentes nacionales en cuanto a carreras ganadas

La comparación no cabe de manera alguna, tampoco intentamos asemejar nada de las dos campañas. Pero sí destacar ambas trayectorias, las más importantes entre los automovilistas argentinos de todos los tiempos. Fangio, porque fue cinco veces campeón mundial, ganando el reconocimiento unánime de todo el mundo como el más grande de todas las épocas, y a la vez, porque hasta fines de 1982 era el piloto argentino que más carreras había ganado (desde el nivel nacional hacia arriba, al menos). Luis Di Palma porque superó ese record, manteniendo una vigencia de gran peso en nuestro medio.

Claro, las épocas eran distintas y justamente porque fueron así y porque uno se destacó aquí, pero alcanzó su

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

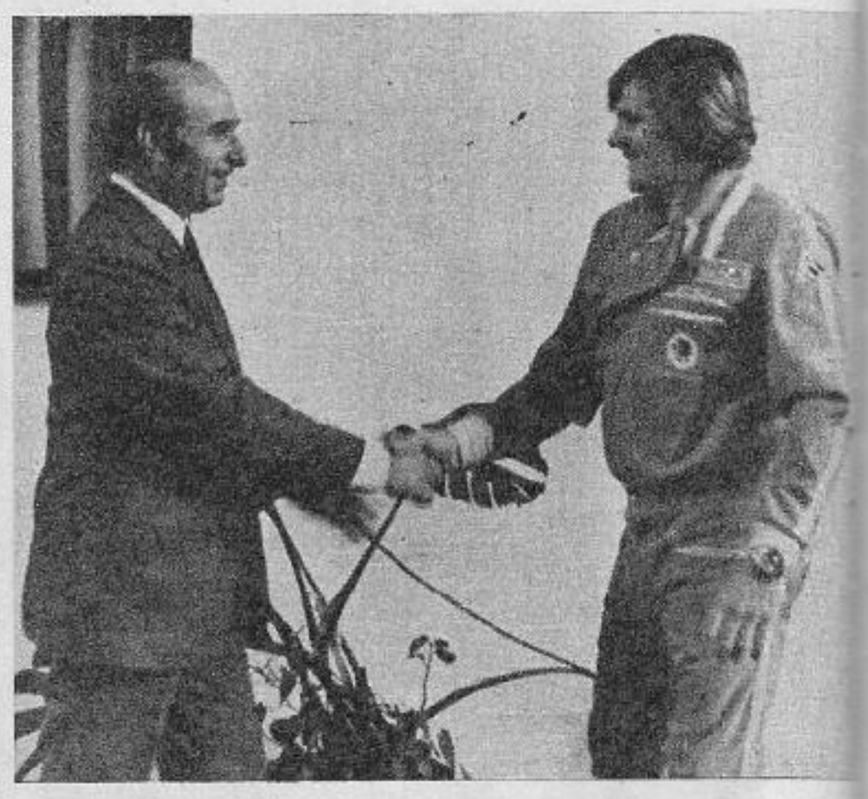
NO TANTO »



LOS TRIUNFOS DE FANGIO

1	12-10-1940	Gran Premio del Norte	T.C.	Chevrolet
2	22- 6-1941	Gran Premio Getulio Vargas	T.C.	Chevrolet
3	14-12-1941	Mil Millas Argentinas	T.C.	Chevrolet
4	2- 4-1942	Mar y Sierras	T.C	Chevrolet
5	1- 3-1947	Rosario	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
6	21- 9-1947	Mar del Plata	M.N.Fza Libre	Chevrolet
7	26-10-1947	Vta. de la Ventana	T.C.	Chevrolet
8	29- 2-1948	Coronel Pringles	T.C.	Chevrolet
9	20- 3-1948	Premio Otoño	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
10	25- 4-1948	Vuelta de Entre Rios	T.C.	Chevrolet
11	8- 5-1948	Necochea	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
12	14- 6-1948	Montevideo	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
13	6- 2-1949	Buenos Aires (Palermo)	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
14	27- 2-1949	Mar del Plata	Coches Especiales	Maserati 1500
15	20- 3-1949	Bel Ville	M.N. Fza. Libre	Chevrolet
16	3- 4-1949	San Remo (Italia)	Coches Especiales	Maserati 1500
17	18- 4-1949	Pau (Francia)	Coches Especiales	Maserati 1500
18	8- 5-1949	Perpignan (Francia)	Coches Especiales	Maserati 1500
19	21- 5-1949	Marsella (Francia)	Coches Especiales	Simca
20	26- 6-1949	Monza (Italia)	Coches Especiales	Ferrari
21	10- 7-1949	Albi (Francia)	Coches Especiales	Maserati 1500
22	10- 4-1950	Pau (Francia	F-1	Maserati 1500
23	16- 4-1950	San Remo (Italia)	F-1	Alfa Romeo
24	21- 5-1950	Mónaco (Montecarlo)	F-1	Alfa Romeo
25	11- 6-1950	Angulema (Francia)	F-1	Maserati
26	18- 6-1950	Spa Francorchamps (Bélgica)	F-1	Alfa Romeo
27	2- 7-1950	Reims (Francia)	F-1	Alfa Romeo
28	30- 7-1950	Ginebra (Suiza)	F-1	Alfa Romeo
29	15- 8-1950	Pescara (Italia)	F-1	Alfa Romeo
30	12-11-1950	Paraná (Entre Rios)	F-1	Ferrari
31	19-12-1950	Santiago de Chile	F-1	Ferrari
32	24-12-1950	Rafaela (Santa Fe)	F-1	Talbot
33	27- 5-1951	Berna (Suiza)	F-1	Alfa Romeo
34	1- 7-1951	Reims (Francia)	F-1	Alfa Romeo
35	2- 9-1951	Bari (Italia)	F-1	Alfa Romeo
36	28-10-1951	Barcelona (España)	F-1	Alfa Romeo
37	13- 1-1952	Interlagos (Brasil)	F-2	Ferrari
38	3- 2-1952	Boa Vista (Brasil)	F-2	Ferrari
39	9- 3-1952	Buenos Aires (Argentina)	F-2	Ferrari
40	16- 3-1952	Buenos Aires (Argentina)	F-2	Ferrari
41	23- 3-1952	Piriápolis (Uruguay)	F-2	Ferrari
42	30- 3-1952	Piriápolis (Uruguay)	F-2	Ferrari
43	12- 7-1953	Vue des Alpes (Suiza)	Sport	Maserati
44	6- 9-1953	Supercortemaggiore (Italia)	Sport	Alfa Romeo
45	13- 9-1953	Monza (Italia)	F-2	Maserati
46	20- 9-1953	Módena (Italia)	F-2	Maserati
47	23-11-1953	Panamericana (México)	Sport	Lancia
48	17- 1-1954	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Maserati
49	20- 6-1954	Spa Francorchamps (Bélgica)	F-1	Maserati
50	4- 7-1954	Reims (Francia)	F-1	Mercedes Benz
51	1- 8-1954	Nürburgring (Alemania)	F-1	Mercedes Benz
52	22- 8-1954	Berna (Suiza)	F-1	Mercedes Benz
53	5- 9-1954	Monza (Italia)	F-1	Mercedes Benz
54	16- 1-1955	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Mercedes Benz
55	30- 1-1955	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Mercedes Benz
56	29- 5-1955	Nürburgring (Alemania) Eiffel	F-1	Mercedes Benz
57	5- 6-1955	Spa Francorchamps (Bélgica)	F-1	Mercedes Benz
58	19- 6-1955	Zandvoort (Holanda)	F-1	Mercedes Benz
59	7- 8-1955	Suecia	F-1	Mercedes Benz
60	11- 9-1955	Monza (Italia)	F-1	Mercedes Benz
61	6-11-1955	Caracas (Venezuela)	Sport	Maserati
62	22- 1-1956	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Lancia Ferrari
63	5- 2-1956	Mendoza (Argentina)	F-1	Lancia Ferrari
64	25- 3-1953	12 Horas de Sebring (EE.UU)	Sport	Ferrari
65	15- 4-1956	Siracusa (Italia)	F-1	Lancia Ferrari
66	14- 7-1956	Silverstone (Gran Bretaña)	F-1	Ferrari
67	5- 8-1956	Nürburgring (Alemania)	F-1	Ferrari
68	13- 1-1957	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Maserati
69	27- 1-1957	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Maserati
70	25- 2-1957	Habana (Cuba)	Sport	Maserati
71	24- 3-1957	12 Horas de Sebring (EE.UU)	Sport	Maserati
72	19- 5-1957	Montecarlo (Mónaco)	F-1	Maserati
73	9- 6-1957	Portugal	F-1	Maserati
74	7- 7-1957	Reims (Francia)	F-1	Maserati
75	4- 8-1957	Nürburgring (Alemania)	F-1	Maserati
76	2- 2-1958	Buenos Aires (Argentina)	F-1	Maserati

FANGIO
DI PALMA



esplendor en Europa, la comparación no vale. Si bien los momentos históricos y deportivos son completamente diferentes, cada uno transitó por un automovilismo diverso. Es indudable que el mérito de Juan Manuel Fangio resulta incomparable, aunque la fría estadística lo ubique detrás de Di Palma en el número de victorias. Lo del quíntuple arrancó también en Turismo Carretera pero en 1949 obtenía el primer triunfo en Europa (San Remo) con una Maserati 1500. Posteriormente llegaron los cinco campeonatos mundiales y una campaña sin igual. De manera que, abandonando la actividad en 1958, Juan Manuel Fangio fue hasta hace unos meses el piloto argentino que más competencias había ganado, pero además con una envergadura sin parangón.

El caso de Luis Di Palma es totalmente distinto, aunque lo supere a Fangio en la estadística. El reconocimiento al arrecifeño llega casi exclusivamente por su desempeño a nivel nacional, donde ganó a los 19 años en Turismo Carretera, en una de las tantas épocas de esplendor de la tradicional categoría, en un momento donde había más de veinte figuras de relieve (Alzaga, Emiliozzi, Bordeu, Menditeguy, Löeffel, Pairetti, Salgós, etc.). Di Palma ganó su primera carrera de TC —para colmo, La Vuelta de Arrecifes— a menos de un año de su debut. Con un país sin grandes dificultades y un automovilismo floreciente, el arrecifeño fue cimentando una gran campaña que lo llevó a transitar por

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nueve categorías nacionales ganando varios campeonatos argentinos. Los 19 años de actividad de Di Palma significan un mérito muy grande, al margen de encabezar la estadística superando a Fangio, porque representa la vigencia de un ganador nato, que se mostró así desde la primera hora y que actualmente lo ubica en un lugar de privilegio dentro del ambiente nacional.

OTRAS DIFERENCIAS

Nada se puede comparar entre estos dos grandes. Los cinco campeonatos mundiales de Fangio lo colocan en un *nivel superior,* sin discusión, pero conviene también marcar las diferencias más significativas para dar un ejemplo claro de las distintas épocas. Cuando Fangio ganaba su primera carrera en 1940, Luis Di Palma todavía no había nacido. Este debutó a los 19 años, mientras "El Quíntuple" aparecía en la escena nacional a los 29 años. La campaña de Fangio comprendió 18 años de intensa actividad pasando del TC nuestro a la Mecánica Nacional Fuerza Libre, luego a los autos especiales que ya eran verdaderos F-1, posteriormente a la F-2 y la F-1 y también a la categoría Sport. Siempre peleando contra los más grandes del mundo, tanto pilotos como equipos, y con la habilidad de elegir las mejores butacas. A lo largo de su trayectoria, Fangio consiguió después de los 40 años el primer campeonato mundial y más del 50 por ciento de la totalidad de sus triunfos. Opuestamente a eso, Di Palma ganó a los 19 años y fue cosechando triunfos en todas las temporadas a lo largo de sus 19 años de actividad. Actualmente Di Palma cuenta con 39 años, uno menos de cuando Fangio consiguiera su primera victoria.

O sea, épocas totalmente distintas. Automovilismos diferentes. Escenarios que nada tienen que ver entre uno y otro. Campeonatos internacionales por un lado, nacionales por el otro. Lo de Fangio aparece como inalcanzable y nada iguala su hazaña. ...Y Di Palma está puntero en la estadística.

Estas líneas son sólo un homenaje a los dos pilotos argentinos que más han ganado en todo, cada uno en su momento.

LOS TRIUNFOS DE DI PALMA

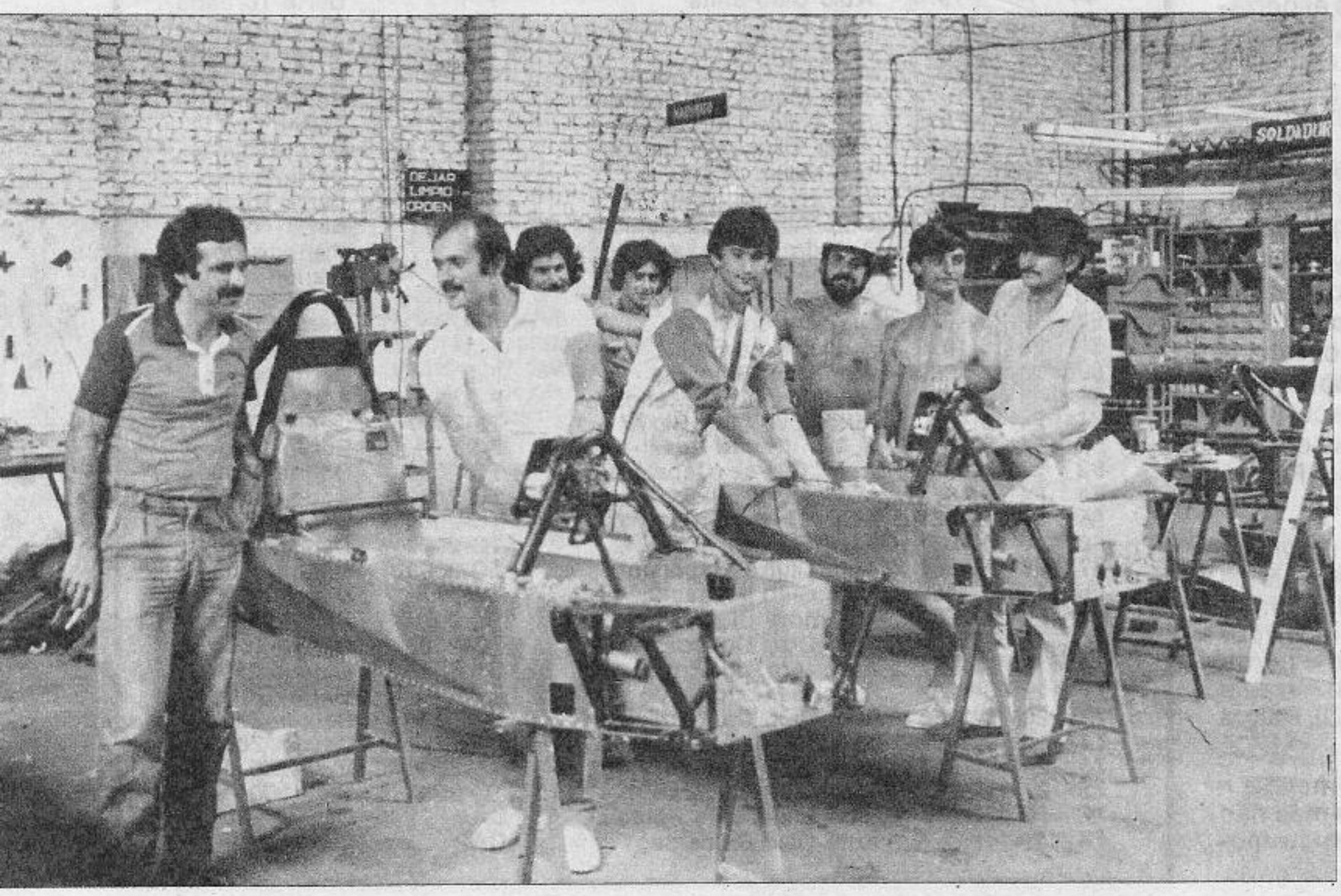
1	31- 5-1964	6a. Vuelta de Arrecifes	T.C	Chevrolet
2	30- 8-1964	3a. Vuelta de Salto	T.C.	Chevrolet
3	11- 4-1965	Premio ACTC (AMCBA)	T.C.	Chevrolet
4	5-11-1967	6a. Vuelta de Jinin	T.C.	Torino
5	21- 9-1969	A.C. Pergamino (Maggiolo)	S.P.	Liebre II
6	19-10-1969	2 horas Shell (AMCBA)	S.P.	Liebre II
7	14-12-1969	Comodoro Rivadavia	T.C.B	Liebre II
8	3 - 5-1970	Allen Auto Moto Club	T.C.B.	Liebre II
9	21- 6-1970	Vta. de Córdoba (L. Cond.)	T.C.A.	Torino
10	5- 7-1970	A.M. C. Paz (O. Cabalén)	T.C.B	Liebre II
11	19- 7-1970	1a. Vuelta de Bragado	T.C.A	Torino
12	30- 8-1970	A.C.T.C. (Chivilcoy	T.C.A	Torino
13	8-11-1970	Las Flores A.C.	S.P.	Berta-Tornado
14	15-11-1970	Auto Club Salta	T.C.A	Torino
15	18-12-1970	G.P. de Carretera	T.C.a	Torino
16	13- 3-1971	Vuelta del Norte	T.C.	Torino
17	25- 3-1971	La Cumbre, V de Punilla	T.C.	Torino
18	9- 5-1971	Club Atlético Maggiolo	S.P.	Berta-Tornado
19	21- 6-1971	Vte. López A.C. (AMCBA	S.P.	Berta-Tornado
20	11- 7-1971	Córdoba A.C. (Cabalén)	S.P.	Berta-Tornado
21	25- 7-1971	Automóvil Club Río IV	S.P	Berta-Tornado
22	8- 8-1971	Las Flores A.C	S.P.	Berta-Tornado
23	15- 8-1971	Auto Club 25 de Mayo	T.C.	Torino
24	12- 9-1971	9 de Julio Automóvil C	S.P.	Berta-Tornado
25	8-12-1971	1º Pmio. de la Montaña	T.C.	Torino
26	5- 3-1972	Premio Apertura (AMCBA)	S.P.	Berta-Tornado
27	1- 4-1971	Auto Club Concordia	F-1	Berta-Tornado
28	10- 4-1972	Allen Auto Moto Club	S.P.	Berta-Tornado
29	25- 5-1972	Club Atlético Maggiolo	S.P.	Berta-Tornado
30	18- 6-1972	Vte. López A.C. (AMCBA)	S.P.	Berta-Tornado
31	16- 7-1972	Córdoba A.C. (Cabalén	S.P.	Berta-Tornado
32	20- 8-1972	Club Atlético de Rafaela	S.P.	Berta-Tornado
33	5-11-1972	9 de Julio Aut. Club	F-1	Berta-Tornado
34	4- 2-1973	Auto Club Balcarce	F-1	Berta-Tornado
35	8- 4-1973	Allen Auto Moto Club	F-1	Berta-Tornado
36	20- 5-1973	Córdoba A.C. (Cabalén)	S.P.	Berta-Tornado
37	3- 6-1973	Automóvil Club Río IV	F-1	Berta-Tornado
38	15- 7-1973	Vte. López A. C. (AMCBA)	S.P	Berta-Tornado
39	16- 9-1973	Córdoba A.C. (Cabalén)	F-1	Berta-Tornado
40	24- 2-1974	Auto Club Balcarce	F-1	Berta-Tornado
41	10- 3-1974	Vte. López A.C. (AMCBA)	F-1	Berta-Tornado
42	17- 3-1974	Allen Auto Moto Club	F-1	Berta-Tornado
43	31- 3-1974	Automóvil Club Mendoza	F-1	Berta-Tornado
44	14- 4-1974	Auto Club Salta	F-1	Berta-Tornado
45	16- 6-1974	Club Armstrong (Maggiolo)	F-1	Berta-Tornado
46	18- 8-1974	A.A.F-1 (Río IV)	F-1	Berta-Tornado
47	1-12-1974	Automóvil Club Mendoza	F-1	Berta-Tornado
48	13-12-1974	Auto Moto Club Rivadav.	F-1	Berta-Tornado
49	20- 4-1975	500 Millas Mercedinas	T.C	Torino
50	7- 9-1975	Asoc. Uruguaya de Vtes.	F-1-	Berta- Torino
51	16-11-1975	500 Millas Argentinas	F-1	Berta-Torino
52	30- 5-1976	A.P. Karting (AMCBA)	F-1	Berta-Torino
53	10-10-1976	Club Atlético de Rafaela	F-1	Berta-Torini
54	12- 3-1978	Autódromo de Las Parejas	F-1	Planetto-Dodge
55	6- 8-1978	Club Atlético de Rafaela	F-1-	Planetto-Dodge
56	14- 4-1979	Automóvil Club Mendoza	F-2	Berta-Dodge
57	12- 5-1979	C.V. Entrerrianos	F-2	Berta-Dodge
58	25- 5-1979	Autoclub La Rioja	F-1	Pianetto-
59	10- 2-1980	Auto Club Balcarce	F-2	Berta-Dodge
60	9- 3-1980	Automóvil Club Mendoza	F-2	Berta-Dodge
61	24- 8-1980	Automóvil Club Río IV	Tc-2000	Dodge-1500
62	14- 9-1980	C.A.M. (Santa Rosa)	F-2	Berta-Dodge
63	12-10-1980	A. M. C. Paz (Cabalén)	TC-2000	Dodge-1500
64	24- 5-1981	Autoclub La Rioja	TC-2000	Dodge-1500
65	27- 9-1981	Asoc. Uruguaya de Vtes.	TC-2000	Dodge-1500
66	10-10-1981	Bahía Blanca A. C.	TC-2000	Dodge-1500
67	28-11-1981	Aero Club Pampeano	TC-2000	Dodge-1500
68	11- 4-1982	Auto Club Pergamino	CAP	Datsun-280 ZX
69	30- 4-1982	Automóvil Club Mendoza	TC-2000	Dodge-1500
70	8- 8-1982	Auto Club Concordia-	TC-2000	Dodge-1500
71	5- 9-1982	Asoc. Arg. de Vtes.	CAP	Datsun 280 ZX
72	12- 9-1982	Asoc. Sanjuanina de Vtes.	F-2-	Berta- Dodge
73	20- 9-1982	Auto Club Concordia	CAP	Datsun ZX 280
74	10-10-1982	Bahía Blanca A.C.	CAP	Datsun 280 ZX
75	24-10-1982	Asoc. Uruguata de Vtes.	TC-2000	VW-1500
76	27-11-1982	Auto Club Balcarce	TC-2000	VW-1500
77	12-12-1982	Club Atlético de Rafaela	CAP	Datsun-280ZX
78	20-2-83	Auto Club Balcarce	CAP	Datsun 280 ZX

EN LA F-R, GUSTAVO DONADIO Y RAUL BERECIBAR QUIEREN ENCABEZAR ESTE AÑO...

LA OFENSIVA REBELDE

Una foto simbólica y humorística; sin embargo, la temporada 1983 de la Fórmula Renault será difícil y habrá mucho trabajo y poco tiempo para bromear, por eso Donadío y Berecíbar aprovechan esta oportunidad

...O del avance del chasis DEPAC frente a los largamente encumbrados Tulia de Crespi. En efecto, constructor y piloto se alían esta temporada (coronando una vinculación de años) para centrar en el equipo del cordobés la vanguardia de la "resistencia" de los chasis que desde hace tres ejercicios "atacan" desde Chacabuco al amplio denominador de la Fórmula Renault. Aunque, por supuesto, habrá también otros defensores de la ya casi clásica opción



Donadío y Barecíbar posan en DEPAC junto a los monocascos del equipo del cordobés, con el fondo de quienes serán los integrantes del mismo, todos de origen mediterráneo.



Mucho se ha hablado de la lucha de marcas en Fórmula Renault, pero lo cierto es que ésta se dio "a pleno" —después del Avante Campeón '78 con Salazar y del Berta de Sommi en 1981— recién el año pasado, entre los siempre victoriosos Crespi y los "jóvenes" productos de Gustavo Donadío.

Los DEPAC vuelven renovados este año, y tras el pase del equipo de Del Río a las huestes de Crespi (por cuestiones "funcionales", según

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el atareado "profesor"), el team cordobés liderado por Raúl Berecíbar se convertirá en el principal defensor de los chasis de Chacabuco.

Con ellos conversamos aprovechando una de las visitas de rigor a la fábrica donde Donadío daba los últimos toques a los chasis del equipo cordobés. Hablamos del futuro y también del pasado reciente, la temporada 82, que vio lo más importante que ambos, piloto y constructor, hayan realizado hasta el momento en la categoría.

Dos valores jóvenes de la F-R hablan entonces de sus experiencias y planes.

BERECIBAR: "ESTO NO ES UN NEGOCIO"

—¿1982 fue tu mejor temporada en Fórmula Renault?

—Sí, indudablemente, desde el momento en que fue la primera temporada que pude hacer completa. Además con buenos elementos y la experiencia que se recoge andando en el grupo de punta.

—A pesar de contar con esos medios que mencionás, probablemente no haya sido el año que esperabas, teniendo en cuenta precisamente que el potencial del equipo era grande...

—Cuando arreglamos con Del Río antes de la temporada, hablábamos de cómo nos íbamos a repartir las carreras con Gurini: eso te da una idea de lo que se esperaba del equipo... tomándolo desde ese ángulo, también se podría decir que fue un fracaso... Pero en forma personal, para mí, no lo fue ya que mi campaña siempre resultó ascendente, y haber conseguido que me invitaran a participar en un equipo oficial y completar una temporada en él es un gran paso adelante. No fue el año que esperaba, pero sí el mejor de mi carrera.

—¿Qué fue lo mejor y lo peor del año pasado?

—Sin duda, lo mejor, el segundo puesto de Pico, aunque lo peor también fue el segundo puesto de Pico. Lo mejor porque fue el resultado más logrado del año, y lo peor porque tuve que resignar mi primera victoria para que Gurini peleara el subcampeonato. Estaba para ganar...

—¿Cómo fue tu relación con el equipo durante el año qué pasó? ¿Hubo alguna decepción?

—No sé si decepción, pero sí fue una de las cosas que no se dio como esperaba. En el mismo momento del arreglo le dije a Jorge que estaba dispuesto a viajar y permanecer en Buenos Aires lo que hiciera falta para estar con el equipo y probar lo necesario, cosa que después no ocurrió en todo el año; viajé una sola vez, ya que el desarrollo del coche lo hizo el propio Del Río. Y eso jugó un poco en contra porque estar tan lejos de donde está la gente y aparecer solamente para las carreras... hace que te sientan como una especie de invitado... Por otro lado, Néstor Gurini está permanentemente en Buenos Aires, trabaja todos los días con ellos y es lógico que las cosas fueran mejor con él que conmigo.

—¿Esto lo comprobaste o son suposiciones tuyas?

—No, lo palpé, porque de entrada las cosas iban bien. La primera carrera tuve una buena relación con los muchachos, porque yo siempre trato de llevarme bien con los mecánicos y hacerles sentir que realmente lo que hacen es tan importante como lo mío, que no son empleados sino una parte del éxito o el fracaso del auto.

La incomodidad apareció a raíz de unos toques que yo tuve en la pista, que pusieron mal a Jorge y a ellos mismos, ya que tuvieron que trabajar bastante. De ahí que, un poco impensadamente, el apoyo se haya empezado a volcar hacia el lado de Gurini, lo que después se afirmó cada vez más porque él consiguió resultados y yo no.

Al principio las cosas iban bien... se complicó después de la carrera en el circuito nº 7, donde Del Río no estuvo y yo peleé una serie con Gurini. La peleé porque realmente notaba que tenía más máquina que Néstor, pero ellos no lo entendieron así y la cosa se complicó porque Jorge interpretó que yo no colaboraba.

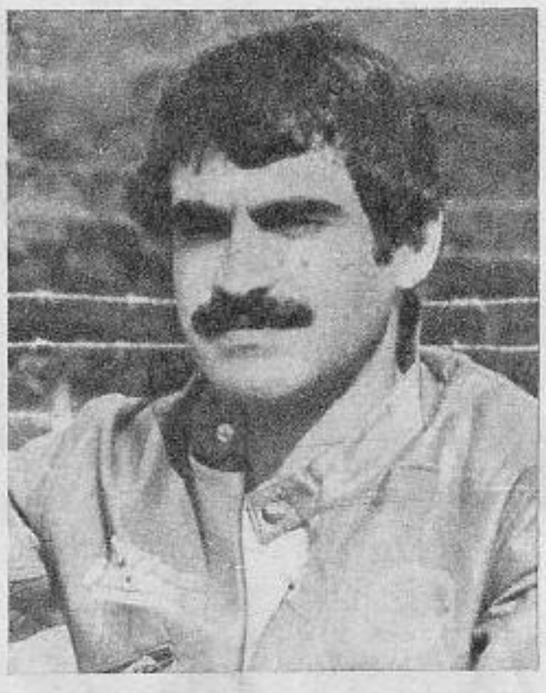
—¿Pero se puede decir que te fuiste del equipo y la cosa quedó en armonía?

—Sí, porque después de lo de Pico todo el mundo entendió que siempre tuve intención de colaborar, ya que ésa era la mejor demostración que podía dar: resignar mi primera victoria para que ganara Néstor. Realmente, Pico es un circuito muy trabado y con frenar en el medio de la pista ya es casi imposible que te pasen, o sea que yo podía haber ganado si me lo proponía, pero jugué para el equipo.

—¿Entonces, la principal crítica que le hacés al equipo es quizá una especie de excesivo "profesionalismo", con los pros y contras que implica eso? Por ejemplo, estar a bordo del auto lo indispensable pero en contrapartida no tener que poner dinero...



Donadío, Berecíbar (dentro del horno de pintura...) y Roberto Urretavizcaya, dos defensores de Chacabuco y un cordobés infiltrado



Juan Carlos Gianni será el segundo piloto del equipo de Berecíbar. Piloto de karts (de los buenos) en Córdoba, ahora en F-R.

—Indudablemente que me costó menos dinero que correr como particular, pero yo, dinero, aporté, de todas maneras... Una cifra menor comparada con otros, aunque aporte al fin. Pero reconozco que quizá la falencia fue mía, porque yo no estoy acostumbrado al trato frío de un jefe de equipo como Del Río hacia los pilotos. Yo pretendo que si trabajo para una persona esta me deposite su confianza, pero con Jorge pasó todo lo contrario; cuando necesité una inyección de confianza se me dio al revés. Probablemente yo no sepa asumir esto como un profesional, yo veo las cosas de otra manera y por eso es que este año formé mi propio equipo. Si me hubieran ofrecido seguir un año más, no lo habrían aceptado por esa misma causa.

Lo que ocurre es que para mí el automovilismo no es un negocio, yo lo hago porque me gusta, porque me divierto, y ahora, porque tengo un gran amor propio y quiero demostrar que valgo más de lo que me hicieron creer que valía.

Pero poder desarrollar un auto es importante para cualquier piloto, más aún en la configuración de un equipo profesional como el que vos integraste. ¿Estás de acuerdo?

—Es indispensable "mandar" el desarrollo para poder, después, opinar con certeza de las puestas a punto previas a las carreras. Pero hay algo más. Yo entiendo que el automovilismo debe ser practicado con alegría y satisfacción. No sirve pasar un fin de semana amargado y presionado, así no quiero correr. Si vos te fijás bien, los dos últimos campeonatos de la F-R los ganaron equipos de amigos o de gente del pueblo que fueron a pasarla bien, sin por eso hacer las cosas mal.

—¿Cuál sería entonces tu definición de Del Río?

—Un profesional 100%, un hombre inteligente, un gran piloto y tester; y un jefe sumamente duro en el trato. Esta es mi definición de Del Río como jefe de equipo, no como persona, ya que solamente lo traté en ese rol y nunca fuimos más allá de eso. Su franqueza en todo momento le impide callarse algunas cosas que, una vez dichas, pueden ser contraproducentes en el ánimo de un piloto, pero no por eso deja de decir lo que piensa.

—¿Le dispensaba el mismo trato a Gurini que a vos en ese sentido?

—Supongo que sí, aunque la cosa entre ellos es diferente, se conocen de años y trabajan juntos, hay una amistad de por medio, que conmigo no existe. En general, nadie escapaba a ese trato duro, ni Gurini, ni yo ni los mecánicos. Y su gran capacidad de tester hace que no acepte opiniones fácilmente de otra persona.

—¿Y Gurini?

—Néstor es muy veloz, trabaja bien en la puesta a punto y es un buen compañero de equipo.

—Mirando ya hacia la temporada que comienza, recapitulemos cómo empezó tu vinculación con DEPAC y explicarnos por qué formás el equipo con esos autos para el '83.

—Mi primer contacto con un DEPAC fue en 1980, cuando Donadío me llamó por teléfono a Córdoba y me dijo que si ponía motor y caja podía disponer de un auto para Olavarría. Corrí me fui afuera y no hubo suerte; después insistimos de nuevo en el Coronación y llegué quinto. En ese mo-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mento hablamos de hacer un equipo y no pudimos ponernos de acuerdo en los costos. La cosa quedo ahí, hasta que a fines del 81 me volvió a llamar para correr en Buenos Aires. Acepté y salimos segundos. Después vino lo de Del Río...

Para este año vamos a tener dos autos, uno para mí y otro para Juan Carlos Gianni, un piloto de kart que debutará en F-R, y la infraestructura necesaria: un micro, un taller exclusivo para los autos, etc. Vamos a tener motores de Miguel Cosma y la atención directa de los chasis por Gustavo Donadío en las carreras, donde aprovecharemos para continuar el desarrollo del auto.

LOS DEMAS PILOTOS D.E.P.A.C PARA EL 83

GUSTAVO DANIEL MANCUSO

Comenzó en 1979 en Karting zonal en Chacabuco, el año siguiente fue Campeón de los dos torneos de esa ciudad. En 1980 fue invitado por D.E.P.A.C a una sesión de ensayos en Marcos Juárez. Ese año corrió tres carreras con un D.E.P.A.C particular hasta que tuvo un despiste y decidió no seguir hasta reunir las condiciones económicas que le prmitieran encarar una temporada con buenos elementos. En 1981 realizó 3 carreras por invitación. En el D.E.P.A.C. oficial. En 1983 participará con un chasis de la marca y aún no tiene decidido quién se encargará de los motores.

ROBERTO MINERVINO

Campeón zonal Chacabuco de Karting 1964 y participante esporádico de las carreras actuales de la especialidad en el trazado de esa ciudad, este contemporáneo del "Polaco" Herceg en Kart debutará sobre monoplazas de fórmula. Lo hará con D.E.P.A.C. particular.

LUIS MINERVINO

Comenzó en Karting en 1977 en el zonal de Chacabuco. En 1978 fue campeón zonal de esa ciudad, repitió en 1979 y tras un paréntesis de casi dos años —servicio militar incluído— retornó al kart en 1982. Resultó campeón zonal de 125 cm³ y participó en Turismo con un Fiat IAVA en pareja con Mancuso. La misma gente que compró el Turismo y se lo dio a correr, decidió este año volcarse a los monoplazas, y será el piloto del D.E.P.A.C. que han adquirido.

JUAN CARLOS GIANNI

Habitual animador del Karting cordobés en los últimos seis años, "La Pancha" comenzó en la categoría Juniors de esa especialidad en 1976, ganando 3 carreras. En 1980 realizó su primera temporada en Fórmula Internacional, ganando entre ese año y el siguiente cinco pruebas por el campeonato cordobés. En 1982 alternó entre ese zonal y el Nacional, como paso previo a la integración a la Fórmula Renault. Competirá este año en equipo con Raúl Berecíbar.

DONADIO: "LIBERTAD PARA TRABAJAR..."

—¿1982 fue el mejor año en la historia de DEPAC?

—Indudablemente, sí, en todo sentido. Técnicamente, de resultados, en todo...

—Si bien fue el más importante, ¿estuvo cargado de cierta decepción? ¿Se esperaba más que lo conseguido?

—No, no mucho más... Posiblemente, que Berecíbar hubiera andado un poco mejor..., o Bongiovanni, que tenía las condiciones como para hacerlo. Lamentablemente, en uno u otro caso no se dio pero potencialmente sigo pensando que estaban para más.

En el aspecto técnico, lo principal fue lograr el balance del auto; no digo que fuera indócil, no, simplemente, que no estaba bien balanceado, y a lo largo del año lo fuimos consiguiendo. A principio de año nos patinaba en los curvas lentas y tenía un problema de trompa, que no "mandaba" en este tipo de virajes. Así que el trabajo se concentró en eso y pienso que mejoramos alrededor de un 70% el problema, y terminaremos con él este año.

A mitad del 82 llegamos a un punto en que estábamos al tope de la puesta a punto, a un nivel de equilibrio que no permitía avanzar más. Llegábamos a un punto de equilibrio, pero el tiempo no salía. A partir de entonces modificamos la trocha delantera, le dimos otra distribución de pesos y a partir de ahí se abrió un camino nuevo para empezar a trabajar. A mitad de año nuestro auto ya iba bien en lo lento, lo que pasa es que no pudimos demstrarlo por diversas causas... En Pico, el circuito más trabado de todo el año, hicimos el 1-2 y quedó de-demostrarlo por diversas cauporque en ese trazado es donde más evidentes se hacen los problemas en el lento.

—¿Se puede decir entonces que el objetivo del 82 fue alcanzado?

—Sí, creo que plenamente. Aunque yo esperaba un triunfo antes, quizá por la mitad del año y pienso que se debieron probar soluciones que por ciertas diferencias de criterio.

Volviendo al problema de la trompa tuvimos la solución delante de nuestros ojos en el año 80, cuando probamos con Macagno en el Cabalén e hicimos un tiempo muy bueno una semana antes de la carrera, y por no tener continuidad en el trabajo de desarrollo, no llegamos a darnos cuenta de que ésa era la solución; pero en realidad ese era el camino, el que vamos a tomar ahora.

—¿Cómo fue tu trabajo con el equipo de Del Río?

—En verdad, yo hice un trabajo en paralelo entre ese equipo y el de Bongionvanni. Ellos probaban los autos, me transmitían lo que sentían y yo lo analizaba y decidía qué cosas nuevas se podían hacer para mejorar, con ambos equipos en forma similar. Creo que Bongiovanni hizo un buen trabajo, hay que tener en cuenta que ellos no iban a probar nunca, solamente ensayaban antes de la carrera, pero evidentemente no iba mal encarada su labor.

Para 1983 nuestros autos son algo más livianos ya que el reglamento nos favorece un poco; trochas nuevas, probaremos algunas cositas de aerodinámica... Voy a trabajar principalmente con Berecíbar y Bongiovanni, que todavía no definió del todo su futuro... pienso probar dos desarrollos paralelos, uno con Raúl y otro con los Bongiovanni, aunque no sé todavía si serán distintos. Depende de cómo se vayan dando las cosas. Y nuestro objetivo sigue siendo el mismo: trabajar. Sin proponérselo, DEPAC generó un cambio en la categoría y un avance técnico, ya que tanto nuestros autos como los de Tulio y Berta se han mejorado mucho por la competitividad. Por eso seguiremos en la brecha, sabiendo que estamos bien encaminados.



Los pilotos DEPAC 83 y el tenis... De izquierda a derecha: Luis y Roberto Minervino, Gustavo Mancuso, Gustavo Donadío (El constructor) y Raúl Berecíbar

CONTESTAMOS UNA PREGUNTA QUE TODO POTENCIAL

¿CUANTO CUESTA



Aunque parezca mentira, quienes participan en rally no son archimillonarios, ni superpotentados, ni petroleros tejanos. No. Por lo general son unos señores como Ud. que deben realizar algunos sacrificios para poder colocar un auto en línea de largada. Quisimos averiguar cuánto nos costaría hacer algo semejante. Para empezar, dividimos los gastos en dos: 1) comprar y adecuar un R-12 TS para rally, y 2) correr con él. Estas son nuestras conclusiones

Todo comienza con la compra de un auto, claro.. En nuestro país no hay muchas opciones y la elección recae, en el 95% de los casos, sobre las marcas y modelos tradicionales: Peugeot (504), Fiat (los diversos 128 ó 147), y Renault (12 TS ó 18 TX/GTX). Los costos de preparación no varían en forma sideral entre ellos, pero, por supuesto, no son idénticos; no es lo mismo revisar la caja de un 18 GTX que hacer lo propio con un 147 CL... Por lo tanto, y para partir de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARTICIPANTE DEBE HACERSE:

CORRER UN RALLY?





una base sólida, tomaremos todos los costos en base a un "clásico" Renault 12 TS modelo 1981/82. Usado anteriormente como auto particular, pero en buen estado. Sin embargo, quizá convenga prevenir antes de comenzar, que el automovilismo es un deporte caro, así que no esperen conseguir a través de esta nota la fórmula mágica para correr "gratis". Poner un coche en condiciones de "partenza" es algo que, como verán, cuesta, y más en estas épocas.

Decíamos que tomaríamos un "Doce Teese" para nuestras elucubraciones. Así que, de movida no más, ya tenemos que desembolsar unos $ 450.000.000, salvo que utilicemos para nuestros oscuros propósitos el auto de, por ejemplo, nuestra tía, con la clásica excusa: *"¿Sabés? Lo llevé a pintar a lo de un amigo, va a quedar de primera. El único problema es que tardará unas tres semanas..."* O algo semejante. Si la tía cree nuestra trapisonda, y le parece lógico que un coche casi 0 Km sea pintado íntegramente, adelante... Si no, atenerse a las consecuencias... o comprarse un auto propio.

Una vez con el auto en nuestro poder (sea cual fuere el medio utilizado para lograrlo), debemos hacer varias cosas casi simultáneamente. En primer lugar, despojarlo de todos los elementos que puedan ser prescindibles (muy importante: trabajar siempre con el reglamento en la mano). De esta forma se sacan los asientos, el equipo de aire acondicionado, el tanque de nafta, el parabrisas, los cinturones de seguridad, los amortiguadores y resortes y la parte final del escape (a partir del múltiple). Por supuesto, también pueden eliminarse todos los aislantes de puertas, techo y piso, perdiendo así algunos kilos.

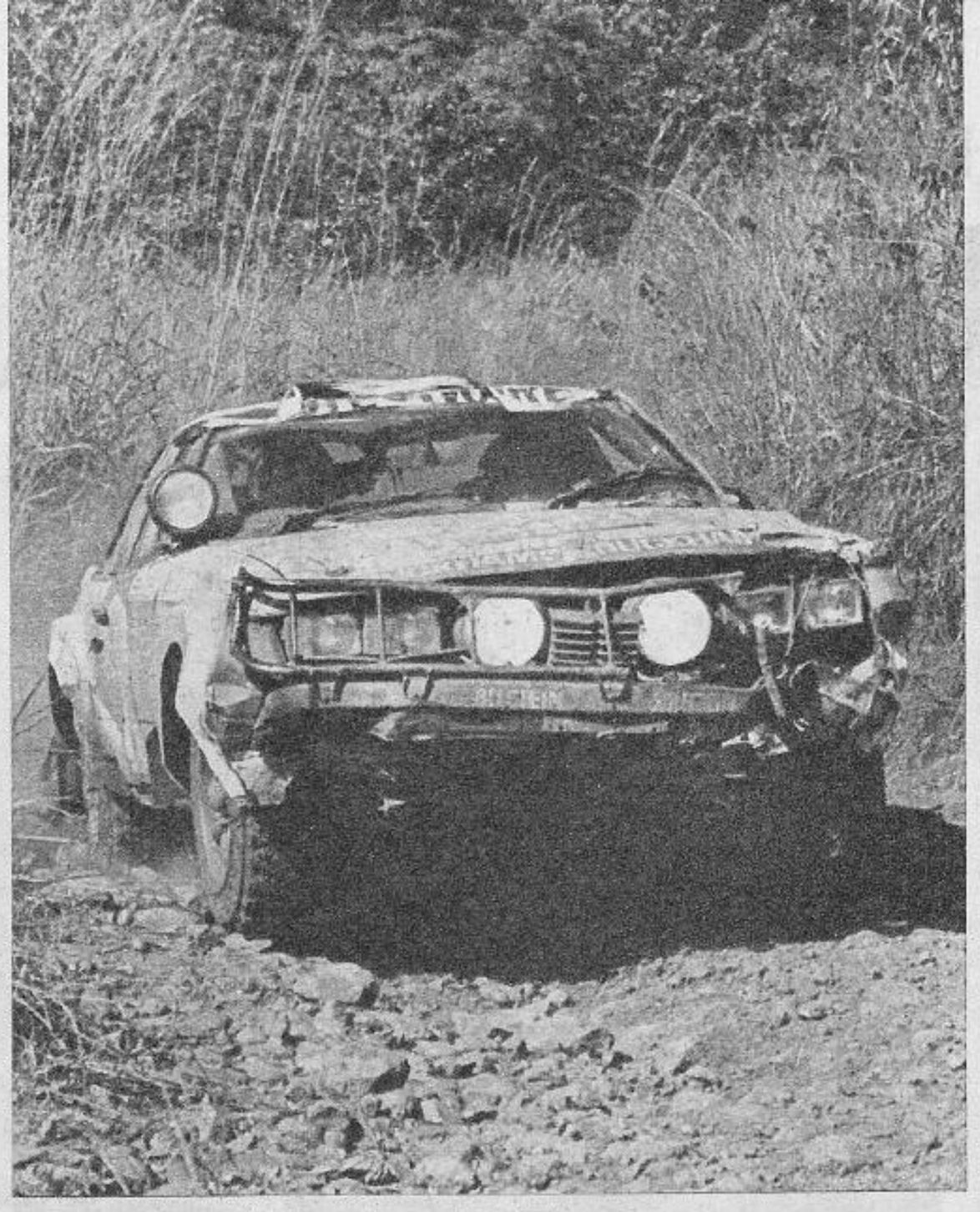
Además, debemos encomendar la preparación a alguien que cuente con los elementos apropiados, y darle la tapa de cilindros y el árbol de levas para que se

ocupe de sacarles algunos caballitos más. Este trabajo, realizado por un preparador de primer nivel cuesta unos $ 20.000.000. Si, en cambio, preferimos que nos "haga" todo el motor, dividiendo y llevando al límite todos los elementos, el costo subiría en un 200%, es decir a $ 60.000.000. Claro que eso haría que tuviésemos a nuestra disposición un motor tipo "jet" con el cual podríamos aspirar legítimamente a muy buenas performances. Pero habría que determinar si vale la pena hacer un desembolso de esa naturaleza para la primera carrera, considerando nuestros medios y poca experiencia, la cual seguramente no nos permitiría "exprimir" la potencia disponible.

Luego, la lista de "compras" se amplía. Tenemos que hacernos de una jaula antivuelco. El costo de la misma está en unos $ 12.000.000. Dos butacas, cómodas ellas y bien distintas de las de pista, cuestan $ 11.000.000 cada una, así que en ese rubro habrá que gastar $ 22.000.000. Por supuesto que varios pilotos corren con los asientos originales con fijaciones reforzadas, por lo que, eventualmente, este ítem puede ahorrarse, si bien son más seguras las butacas especiales. De todas formas, butacas o asientos, hay que usar cinturones de seguridad tipo arnés, a razón de $ 1.800.000 cada uno. Sumar entonces $ 3.600.000.

A cada rally habrá que llevar no menos de diez ruedas armadas, lo que implica la compra de por lo menos cinco llantas (las otras cinco vienen con el auto). Estas cuestan a razón de $ 1.750.000 si son originales ó $ 1.100.000 si no lo son. O sea que tendremos que agregar entre $ 5.500.000 y $ 8.750.000. El parabrisas triple que reemplazará al original estará en unos $ 7.000.000. Un tanque de combustible de 100 litros colocado en el baúl con tapa hermética a presión cuesta $ 3.000.000. Un juego completo de cuatro amortiguadores con sus respectivos resortes están en el orden de $ 16.000.000, siempre y cuando sean nacionales, ya que los importados (amortiguadores DeCarbon o Bilstein) superan esa cifra en no menos del 350 %.

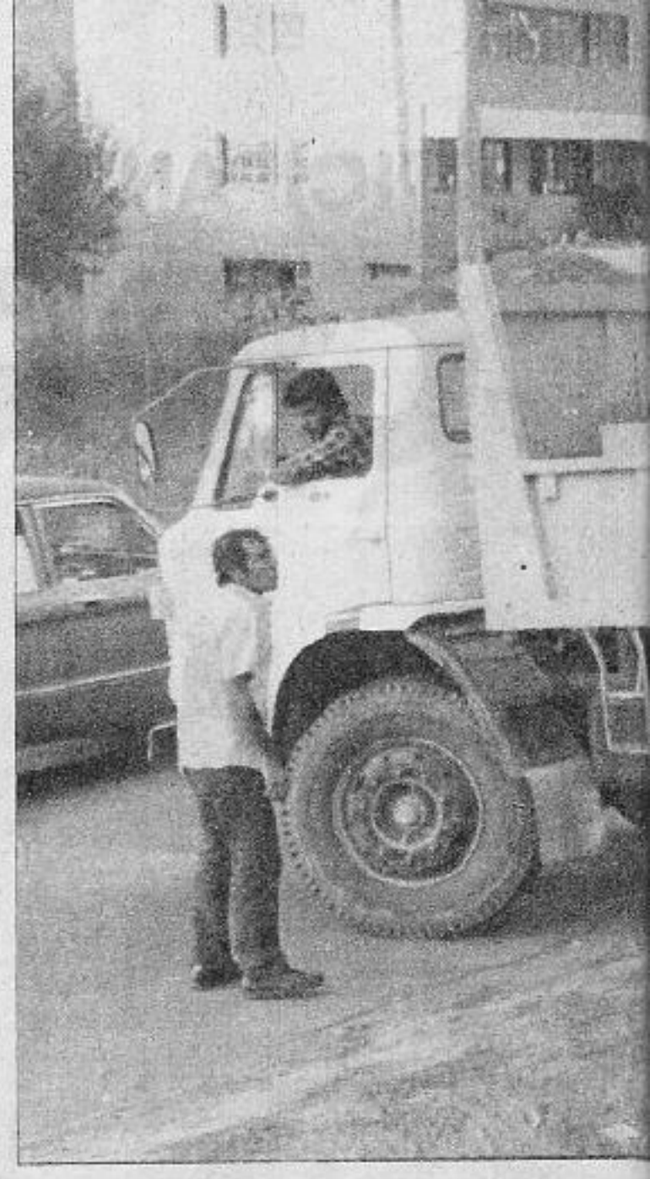
Sigamos. Una relación de piñón y corona más "corta" (puede usarse la utilizada por el Ford Corcel brasileño, de igual mecánica) cuesta unos $ 15.000.000. Cuatro faros suplementarios importados valen, a razón de $ 3.500.000 cada uno, $ 14.000.000, aunque no son imprescindibles ya que resultan raras las ocasiones en que en nuestro país se corre de noche. El escape (a partir del múltiple exclusive) nos costará $ 7.000.000. El intercomunicador (para poder hablar a bordo, algo imprescindible puesto que, como saben, la lectura de la hoja de ruta debe ser oída muy claramente por el piloto) cuesta $ 5.000.000 y puede usarse el de moto. El twinmaster es, por ahora, indefectiblemente, importado. Un Halda mecánico, la marca y modelo más tradicional, cuesta unos $ 25.000.000. Este instrumento es básico. Prácticamente no se puede correr sin su ayuda, que nos ubica perfectamente sobre el terreno. Luego, sólo faltarían entre las cosas "gruesas" las cañerías varias de combustible y frenos, que en su conjunto nos insumirán unos $ 5.000.000, y el chapón protector del cárter, que, por lo

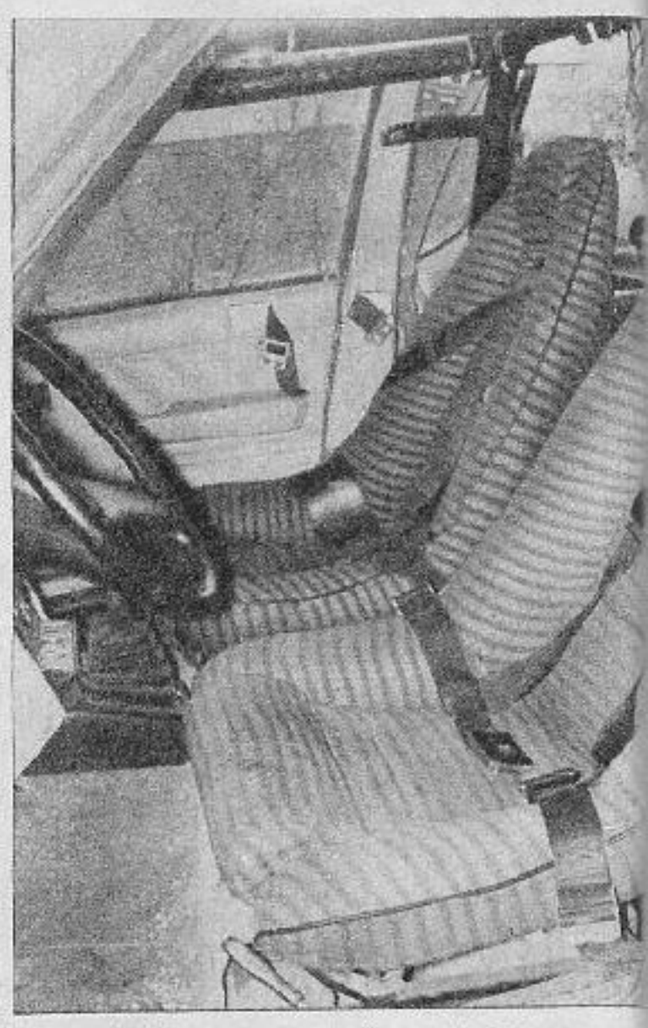


A veces los cálculos de costos fallan...

Los neumáticos constituyen uno de los ítems más onerosos en cada carrera. Hay que calcular entre seis y diez por prueba cada uno, $ 4.000.000.







Las butacas pueden reemplazar a los asientos originales, dependiendo del gusto (y posibilidades) de cada uno. Cada una, $ 11.000.000.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A veces hay imprevistos y se debe traer el auto hasta la base de alguna forma... Y todo cuesta...

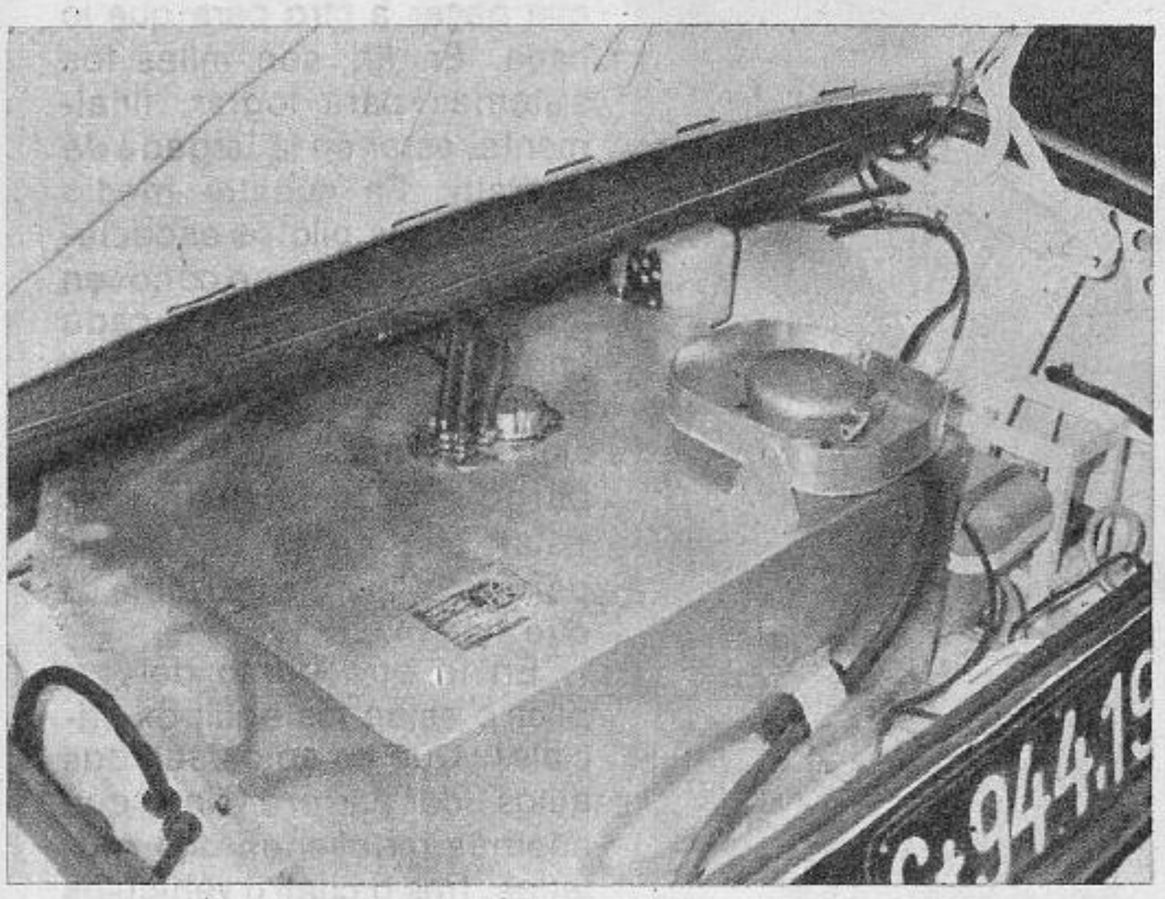
El tanque de combustible. Hay que cambiar el original por otro de gran capacidad. Digamos 80 a 100 litros. $ 3.000.000.

COSTOS DE PREPARACION

Auto (R-12 TS 1981/82)	$ 450.000.000
Preparación motor completo	$ 60.000.000
Preparación tapa cilindros y leva	$ 18.000.000
Jaula antivuelco	$ 12.000.000
Butacas anatómicas (Dos)	$ 22.000.000
Tanque de combustible	$ 3.000.000
Parabrisas laminado	$ 7.000.000
Faros suplementarios (Cuatro)	$ 14.000.000
Ruedas originales (Cinco)	$ 8.750.000
Resortes y amortiguadores (Cuatro)	$ 16.000.000
Cinturones seguridad tipo arnés (Dos)	$ 3.600.000
Escape (Desde el múltiple)	$ 7.000.000
Chapon (Duraluminio)	$ 8.000.000
Twinmaster	$ 25.000.000
Intercomunicadores	$ 5.000.000
Relación piñón y corona "corta"	$ 15.000.000

COSTOS POR CARRERA

Gomas (Diez)	$ 40.000.000
Comida (Veinte días-hombre)	$ 8.000.000
Hotel (Veinte días-hombre)	$ 8.000.000
Repuestos varios	$ 10.000.000
Inscripción	$ 2.000.000
Revisión auto post-carrera	$ 16.000.000





Los faros suplementarios no son baratos tampoco. Cuatro pueden costar alrededor de $ 14.000.000. Sin embargo, como son pocas las oportunidades en que se corren primes nocturnos, probablemente no sea un gasto urgente.

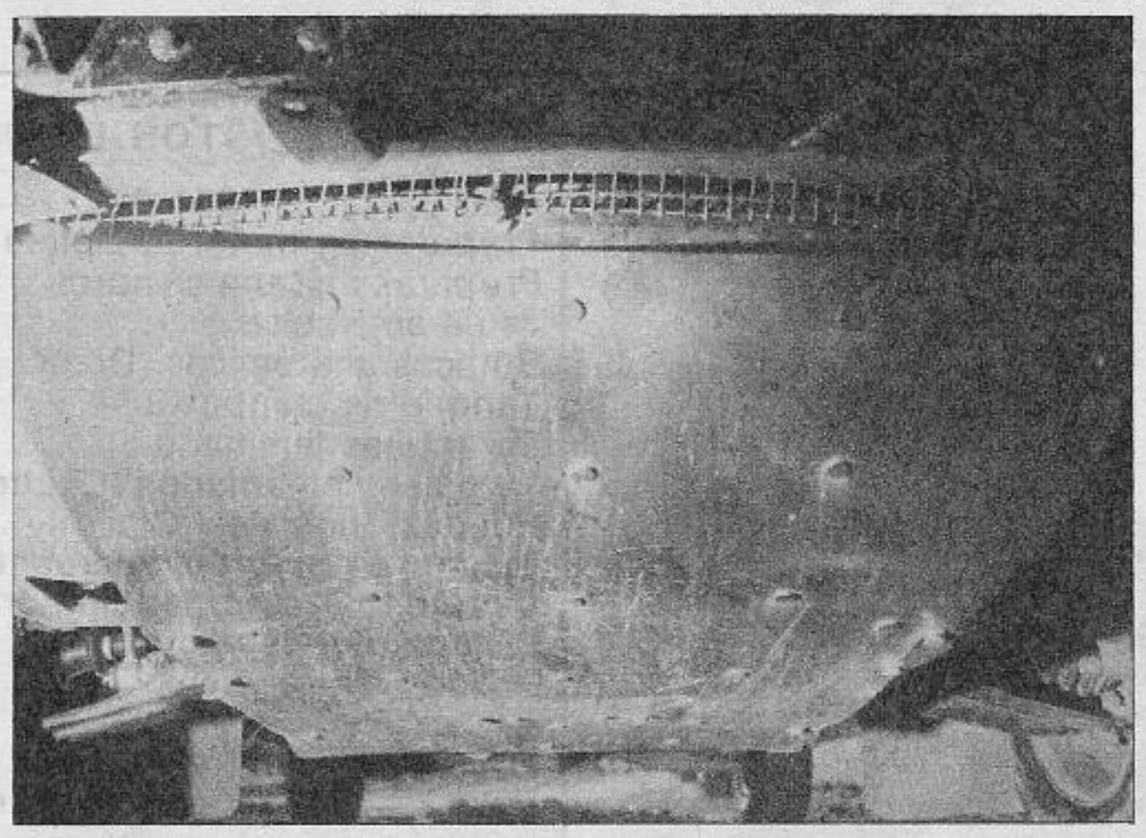
general, es de aluminio o duraluminio, variando su costo de acuerdo con el material y la cantidad utilizada. Calculemos entre $ 5.000.000 y $ 8.000.000.

Por supuesto que aquí nos limitamos a enumerar costos de los elementos principales, sin contar las horas-hombre que requiere su instalación y revisión. Eso, deberá estar en buena medida a cargo del propio interesado y/o sus amigos (mejor dicho, cómplices...). Además, es oportuno aclarar que muchos de estos precios pueden bajar drásticamente si se comienza a echar mano del famoso "rebusque" tan útil en estos tiempos... Que fulanito vende su auto y tiene una cantidad de fierros bárbaros... Que Menganito permuta tapa y leva por cinco gomas en buen estado... y cosas por el estilo... Digamos entonces que nuestro auto nos costó, sólo para ponerlo —más o menos— en condiciones, unos $ 90.100.000. Y si queremos hacerlo "con toda la furia", gastaremos más del doble...

Una cosa es hacer un auto y otra es correr con él. Cada carrera no sólo implica un traslado para la tripulación sino también que se recorra la ruta, se compren gomas, se viva en un hotel (hostería, pensión...), se coma en restaurantes y cosas por el estilo que, por supuesto, encarecen el costo total.

A priori, entonces, calculemos diez gomas por cada rally. Lo cual no significa, ni mucho menos, cambiarlas en cada prime, sino más bien, en cada etapa (y sólo las tractoras). Si son Fiter, afilemos el lápiz y anotemos $ 40.000.000 para este rubro, si, en cambio, usamos Fate Maxiradiales, será algo más caro: $ 53.000.000 (en ambos casos no es imposible una rebajita...). Quizá no usemos diez neumáticos, pero ése es el número promedio para un particular... Si consideramos que a la carre-





El chapón delantero. Por lo general está fabricado en aluminio o duraluminio (este último no es ni barato ni fácil de conseguir). Imprescindible si queremos proteger nuestro auto de piedras y saltos. Calcular entre $ 5.000.000 y 8.000.000.

Correr en rally es...

Andar de costado puede ser bastante espectacular; sin embargo, si no se lo hace bien, todo lo que se logra es que la factura del gomero suba y suba...



ra vamos nosotros (dos) con un par de ayudantes, habrá que sumar unos 20 días de hotel (cada uno a $ 400.000) pensando que el equipo en sí estará unos 6 días para viajar, recorrer la ruta y correr, mientras que los restantes sólo serán necesarios durante tres o cuatro jornadas únicamente. Como sea, redondeamos en el gasto de estadía $ 8.000.000. En cuanto a la comida, convengamos que no podemos vivir a sandwiches, pongamos otros $ 8.000.000. Para la nafta, si pensamos, por ejemplo, que debemos trasladarnos de la Capital Federal a San Luis o Córdoba, además de recorrer una vez el trazado íntegro de la carrera (por lo general unos 1.000-1.500 kilómetros) y finalmente correrla, habrá que desembolsar $ 15.000.000. Llevaremos, claro, una cantidad de repuestos de los cuales usaremos..., a ver..., unos $ 10.000.000 por carrera.

Finalmente debemos inscribirnos. Actualmente, para este trámite hay que oblar unos $ 2.000.000. Todo está en orden, podemos correr.... Pero no nos olvidemos que cuando todo termine y volvamos a casita, habrá que revisar concienzudamente buena parte del auto. Digamos... suspensiones, frenos, caja, dirección y motor, lo que nos costará (excluyendo los respuestos, claro) unos $ 16.000.000. Salvo que hayamos tenido alguna discusión contra la montaña y debamos recurrir al chapista... Pero no, excluyamos esa posibilidad... Así que, en total, cada carrera nos saldrá, pesos más o menos, unos $ 100.000.000.

Por supuesto, aquí no incluimos los imprevistos: un remolque del auto de carrera desde algún remoto punto del mapa, donde quedó tirado, hasta la localidad-base, ni el gasto de las fotografías que usamos para tener una hoja de ruta "p'osta", ni el regalo que le compramos a la familia, ni nada por el estilo.

Además, no hay que asustarse, ya que estas cifras son dadas "en frío", y por lo general todavía hay algunas almas caritativas que se apiadan de esos pilotos y les dan —a cambio de una minúscula leyenda sobre el coche— algunos elementos que significarán un ahorro importante. También puede bajar el costo total, el hecho de que seamos nosotros quienes nos ocupamos del auto. Siempre es más barato que pagar a otro para que lo haga. En fin, son miles los sistemas para lograr, finalmente, estar en la largada de un rally. En nuestro medio hay algunos pilotos especialistas en ellos y que conocen absolutamente todos y cada uno de los "trucos" a utilizar para ahorrar... Son las conocidas "Urracas" que, sin embargo, se las ingenian para estar ahí, en la rampa de partida. Y lo más increíble es que llegan...

En la otra punta del espectro están los equipos oficiales. Que no sólo usan dos autos de carrera sino que además mantienen dos mulettos, tres o cuatro vehículos de auxilio, cuatro o cinco mecánicos, uno o dos ingenieros o técnicos, dos pilotos y dos navegantes contratados e infinidad de elementos más que multiplican nuestro cálculo en no menos de cinco oportunidades. Pero sus exigencias no son las nuestras; ellos deben ganar. Nosotros, en cambio, por ahora nos conformamos con... "dar la vuelta". Para acelerar, siempre habrá tiempo...

Producción: Eduardo Enrique Neira

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FABRICAMOS EN ARGENTINA...PARA UD.

ATENEO Producciones

RECUERDE ESTA MARCA

Marrapodi Juntos S.A.I.C.

LINEAS: CHEVROLET-FORD-IKA-FIAT
RENAULT-PEUGEOT-PERKINS
DODGE-MERCEDES BENZ.

TRONADOR 571 - (1427) - BUENOS AIRES
TEL. 551-4459/2495

CAMISAS DE CILINDROS Y CONJUNTOS ARMADOS

CENTRIFUGAL



INDUSTRIA ARGENTINA

"DEFINITIVAMENTE LO MEJOR"

HACE 30 AÑOS QUE **F.A.D.E.C.Y.A. s.a.i.c.**
FABRICA CALIDAD

ACEVEDO 172-(1414)-Bs. As.-Tel. 855-8845/4370



TOTAUTOS ¿SABIA USTED QUE? :
*SU R-12–R-18–R-5–DODGE 1500; 1,8 DESDE MODELO 78/82 Y VOLKSWAGEN 1500–1;8– ESCARABAJO–FIAT 147(BRASILEÑO)Y TODA LA LINEA DE AUTOS IMPORTADOS VIENEN PREPARADOS PARA INSERTARLE NUESTRO EXCLUSIVO APOYA-CABEZAS AUTOMATICO (SUBE, BAJA Y SE RECLINA).

*Apoya-Cabezas especiales
*Venta linea integral de accesorios por mayor y menor.

Escribanos a Estados Unidos 40(1603)V. Lopez-Tel.760-6477
TAMBIEN TODA LA LINEA DE FUNDAS

FAMAT

SU AUTOMOVIL MERECE LA MEJOR BATERIA

BATERIAS ESPECIALES PARA:
AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

BATERIAS DE PLOMO–CALCIO SIN MANTENIMIENTO
G-Tudor (España)

Fgta. Pte. SARMIENTO 1569/71 - Tel. 59-9042/8095/58-1648
(1416) - Bs. As. - ARGENTINA DINERS

---

*FABRICA INTEGRAL
VOLANTES DEPORTIVOS
CUERO Y MADERA

PARA AUTOMOTORES Y NAUTICA

ENVIOS AL INTERIOR

EXPOSICION Y VENTAS:

CAP. GRAL. R. FREIRE 3215/17
(1429) CAPITAL FEDERAL - TEL. 701-3629

PRODUCTOS **Aconcagua** M.R.

CUBRE ALFOMBRAS TERMOVINILICAS
CON GARANTIA ESCRITA POR 5 AÑOS
ALFOMBRAS ORIGINALES
CAÑOS Y MANGUERAS PARA RADIADOR, SOPORTES PARA MOTOR Y CAJA

PEUMAN IND. Y COM. S.A.
RAWSON 359/63 - Tel 982-4525/8771-(1182) Bs.As.



EXPLORER

CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO

para chasis de:

JEEP LARGO
ESTANCIERA
JEEP

AV. CHAMPAGNAT 3768 MAR DEL PLATA (7.600)

AUTO CLIPS ARGENTINA

AUTO CLIPS ARGENTINA

LA FABRICA MAS COMPLETA EN GRAMPAS
PARA MOLDURAS Y TOPES DE GOMAS



Importador y Exportador
Envios al interior sin cargo

DEPOSITO Y VENTAS:ABRAHAM J. LUPPI 1622/24/26-(1437)-CAP.
ADM. MOLINEDO 2937 - T.E. 208-3714 - (1822) - LANUS OESTE

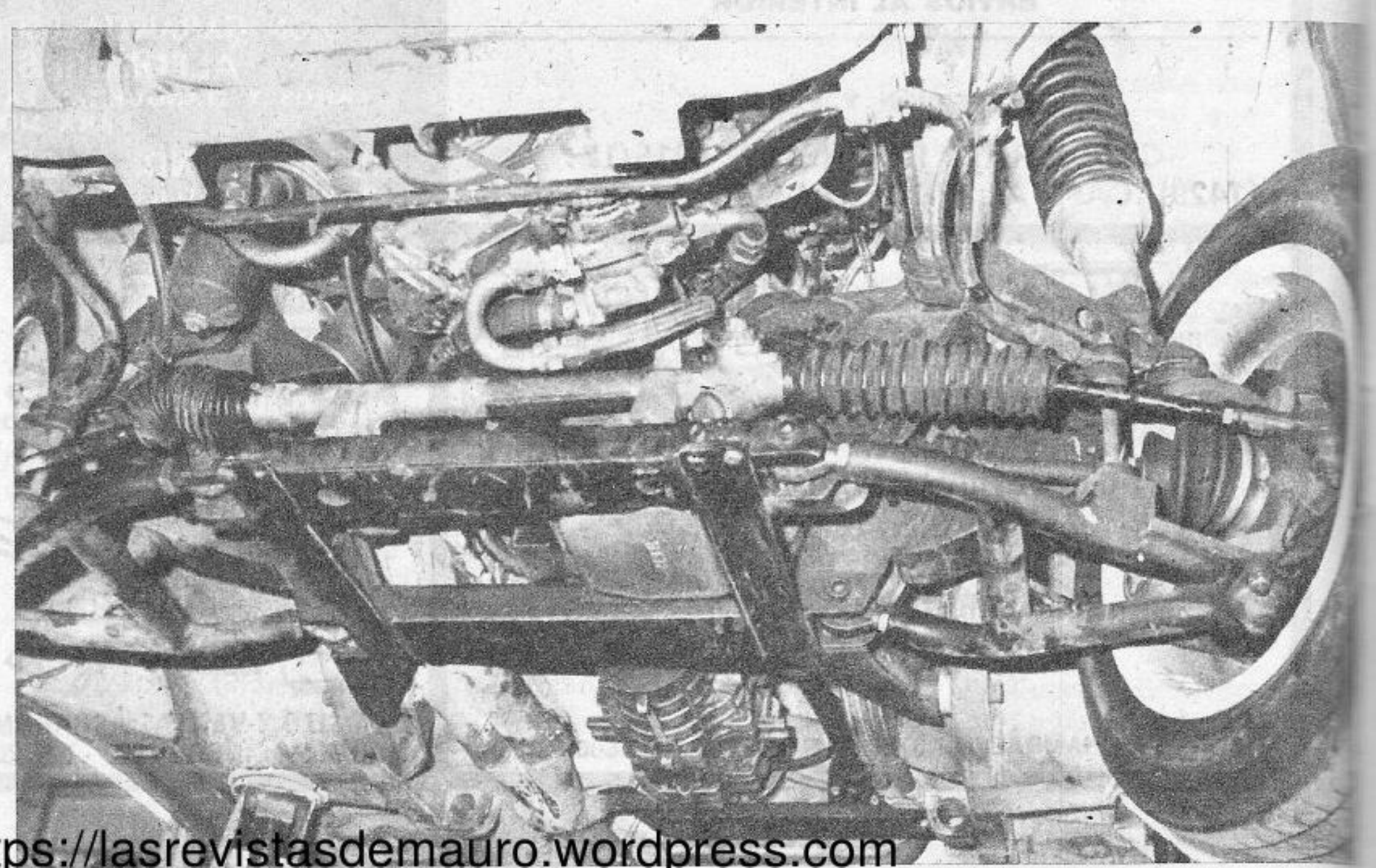
El prototipo Manta FWD (Four Wheel Drive) en el departamento competición de Opel en Russelsheim. Es idéntico a los de propulsión normal.



OTRO PROYECTO "ANTI QUATTRO" PARA RALLY

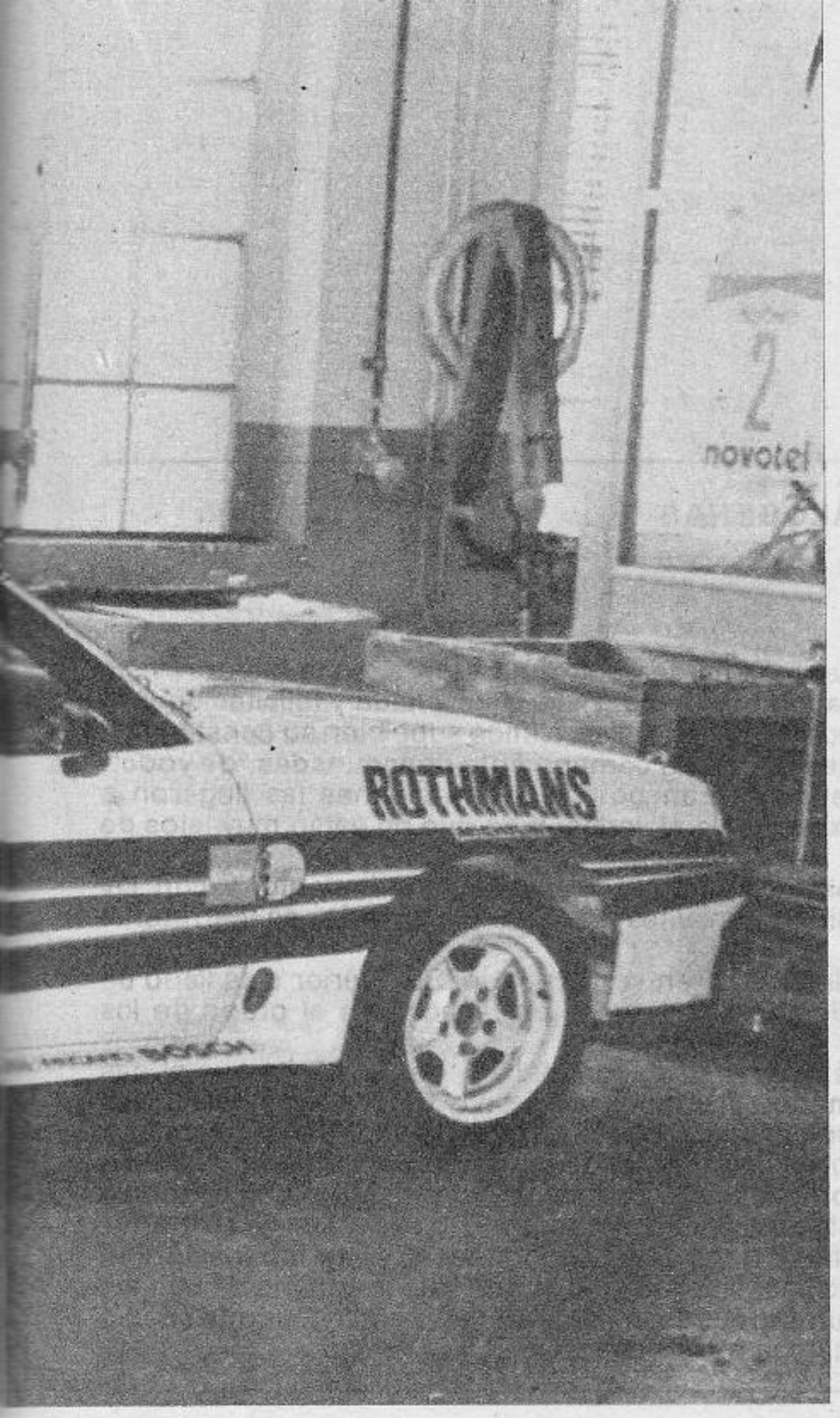
OPEL MANTA 400 "IN

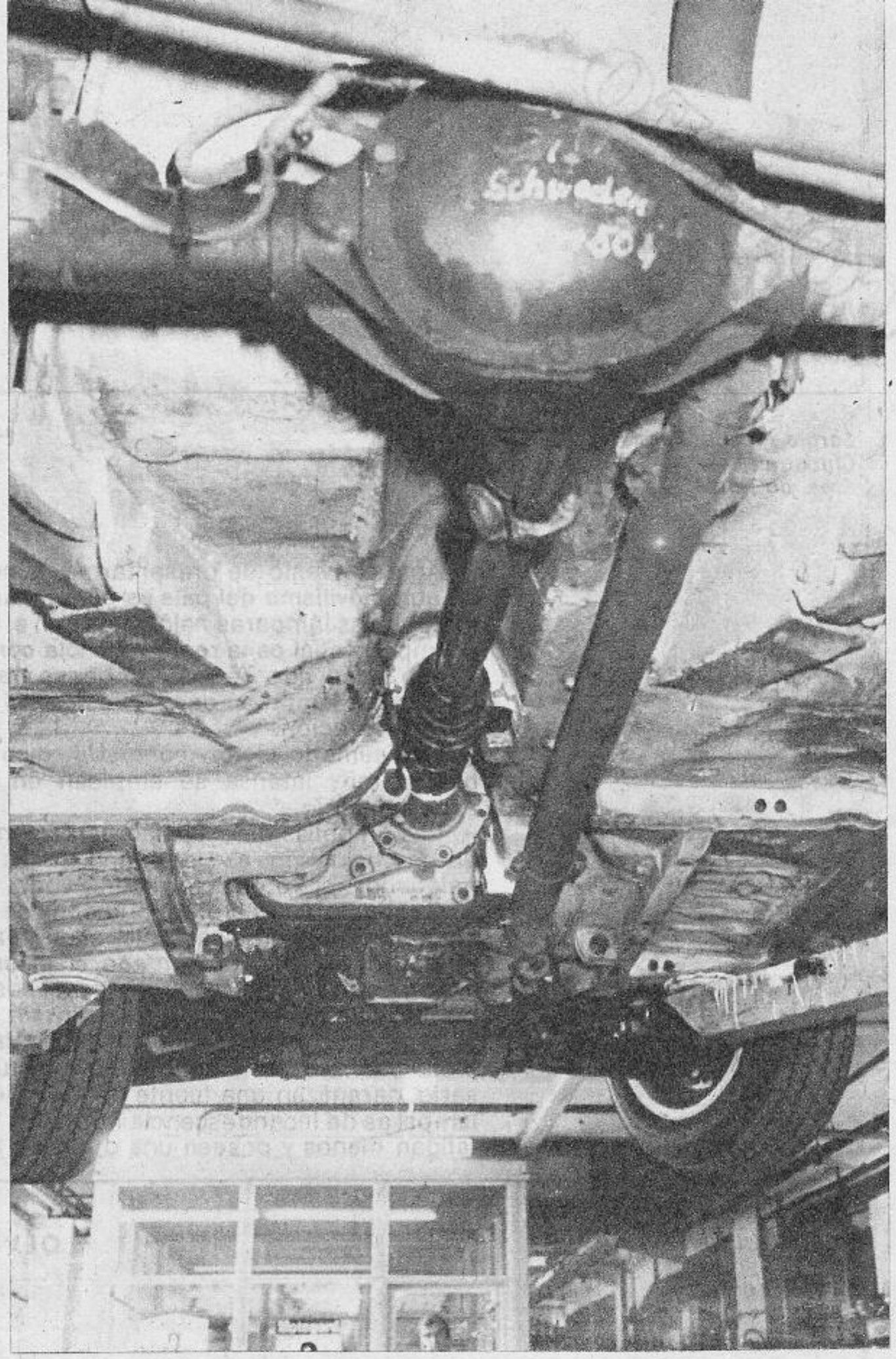
Arriba derecha:
En primer plano el diferencial trasero, y algo más atrás la "segunda caja" desarrollada por Ferguson y que funciona como reenvío de un segundo cardán hacia adelante.



Sacado el chapón de duraluminio, se aprecian los palieres delanteros así como los diversos elementos de transmisión.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





TEGRAL"

Un año después del anuncio del proyecto Manta 4 × 4 realizado por Tony Fall, se anunciaron las pruebas sobre el terreno con una coupé Opel Manta con tracción en las cuatro ruedas prototipo, si bien problemas con las homologación en FIA de la coupé Manta 400 "normal" retrasaron en parte la marcha del estudio en el nuevo auto.

Ya en agosto de 1981, la compañía británica Ferguson, especializada en transmisión, fue encargada por Opel para trabajar en el Manta 4 x 4, luego de haber sido elegida para la conversión a tracción integral de algunos modelos (Senator) de la marca de Russelsheim.

En realidad, desde julio o agosto pasado, se está utilizando una coupé Manta 4 × 4 en los reconocimientos de ruta de los rallies donde participa el equipo Opel, pero era indistinguible de las usadas habitualmente por el equipo para su entrenamiento y/ó asistencia ultrarrápida.

El sistema 4/4 funciona así: una segunda caja de velocidades está fijada en la parte trasera de la principal, y transmite la potencia hacia adelante y atrás. Un cardán normal sale del centro hacia atrás, mientras otro pasa del lado izquierdo del motor y llega al diferencial delantero. el cual recibe entre el 35 y 50% de la potencia.

Un líquido de viscosidad variable es parte esencial del sistema Ferguson.

La performance del auto es buena, con un motor clásico "Phase 2" de 240 HP (igual al utilizado por el Ascona 400) y un peso de 1.200 kg; acelera de 0-100 km/h en 6,3 segundos.

Sin embargo, es intención de la marca no utilizar el sistema 4 × 4 antes de haber logrado un motor (turbo) que por lo menos aumente la potencia en unos 100 HP, para de esa forma poder enfrentar con posibilidades al "cuco" que anunció Audi, al hablarse de un Quattro con 400 HP plus.

De esta forma, la "fiebre Quattro" definida luego de la aparición de ese modelo en el Mundial de Rallies y favorecida por la baja cantidad de vehículos necesarios para homologar en Grupo B (sólo 200), va teniendo cada vez más adeptos. También Peugeot-Talbot ha presentado un nuevo modelo, el 205 Turbo 16 con motor central (1800 cm³ y turbo) y tracción en las cuatro ruedas. Audi demostró con Blomqvist en Suecia que, con un motor como el del '80 Quattro (140 HP menos que el del Quattro clásico) también puede estarse en la conversación. Porsche probó en el '82 con Walter Röhrl una variante 4 × 4 del 911, mientras Citroën, Ford y Lancia trabajan (en mayor o menor secreto) sobre versiones de tracción integral de nuevos o futuros modelos.

Por lo visto, serán más de "Quattro" las novedades en ete tema.

Informe y fotos: Martin Holmes

CORREO LOS

Sergio Pettinotti
Ciudadela
Sres. de Corsa:

HALOGENAS

Ante el evento de presentarme, aunque más no sea en forma escrita, en la mejor revista de automovilismo del país es para mí un acontecimiento. Retórica excluida y felicitaciones al margen, las lámparas halógenas son el motivo de esta carta. Nunca supe bien su constitución y tampoco cuál es la real diferencia con las lámparas comúnmente denominadas "de yodo". Por lo poco que sé las halógenas tienen una gran potencia, hay quienes las llegaron a denominar lámparas de luz-día. Por mi experiencia al verlas, creo que no están muy lejos de esa aseveración.

R) Estimado lector, como Ud. dice estas lámparas de elevado rendimiento, y con luz blanca muy intensa se emplean en los automóviles para el alumbrado de carreteras especialmente.

Las ampollas de estas lámparas son de cuarzo, en vez de vidrio. Su interior está lleno de un gas halógeno, es decir, uno de los elementos químicos pertenecientes al grupo de los halógenos: cloro, bromo, flúor y yodo.

Cuando aparecieron en 1964, estas lámparas se denominaban "de yodo", ya que el gas empleado era precisamente el así llamado; el menos corrosivo de los halógenos. Sin embargo, el yodo presentaba el inconveniente de colorear de violeta el haz luminoso y absorber parte de éste. Además, el costo de producción de las lámparas de yodo resultaba elevado. Posteriormente se adoptó un compuesto de bromo, el *dibrometano,* que conserva al bromo el estado atómico en contacto con el filamento y no corroe las otras partes metálicas. Dichas lámparas, en la actualidad adoptadas comúnmente en la fabricación en serie, garantizan una fuente de luz mucho más intensa que la que puede obtenerse con las lámparas de incandescencia normales y un espectro similar al de la luz solar. Durante su uso fatigan menos y poseen una duración análoga a las normales.

De Daniel López
Tucumán
Amigos de Corsa:

OLVIDO Y PERDON

Les escribo para hacerles recordar, aunque tarde porque suponía que algo iban a publicar, sobre un coprovinciano mío, el "Turquito" Nasif Moisés Estéfano, pero como eso no ocurrió, lo hago ahora.

Resulta que el 21 de octubre del año pasado se cumplieron 9 años de la muerte de este piloto en un trágico accidente, a solo 4 kilómetros de la localidad riojana de Aimogasta. Deseo que esta carta sirva de homenaje a uno de los pilotos más grandes del automovilismo argentino, que supo competir con otro grande, Andrea Vianini, en el viejo mundo, ganando las 6 horas de Reims con un Porsche 904. Quiero recordar que aquí en Tucumán se lo recuerda también en cada anivesario de su nacimiento, el 18 de noviembre de 1932. Su primer título de campeón lo obtuvo con un Chevorlet, ganando fama y compitiendo luego con Ford. Ustedes más que nadie saben sobre su campaña, que espero que publiquen pronto. A pesar de la lógica avanzada de nuevas figuras Nasif estará siempre vigente en los corazones tuercas, por eso espero que publiquen esta carta.

R) Coincidimos en todo con sus conceptos sobre Nasif Estéfano y le hacemos una aclaración respecto al pedido de publicación de un recordatorio de la muerte del tucumano. Por lo general en periodismo no se recuerda en la forma que usted cita, cada nuevo aniversario que se cumple, sino que se lo hace cada cinco, diez, quince años, etc. Este año, entonces, correspondería evocar a Nasif en la revista, sin embargo no lo haremos. Pero no se asuste, no lo haremos en la revista normal, porque estamos preparando un número especial con *toda* la historia del Turismo Carretera, donde la campaña de Nasif tendrá, por supuesto, un lugar destacado junto a los grandes de la categoría mas popular del país. Creemos que ése será un doble homenaje, ya que no solamente lo recordaría sino que lo pondrá en el lugar que él supo ganarse, junto a los grandes de la historia del TC.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



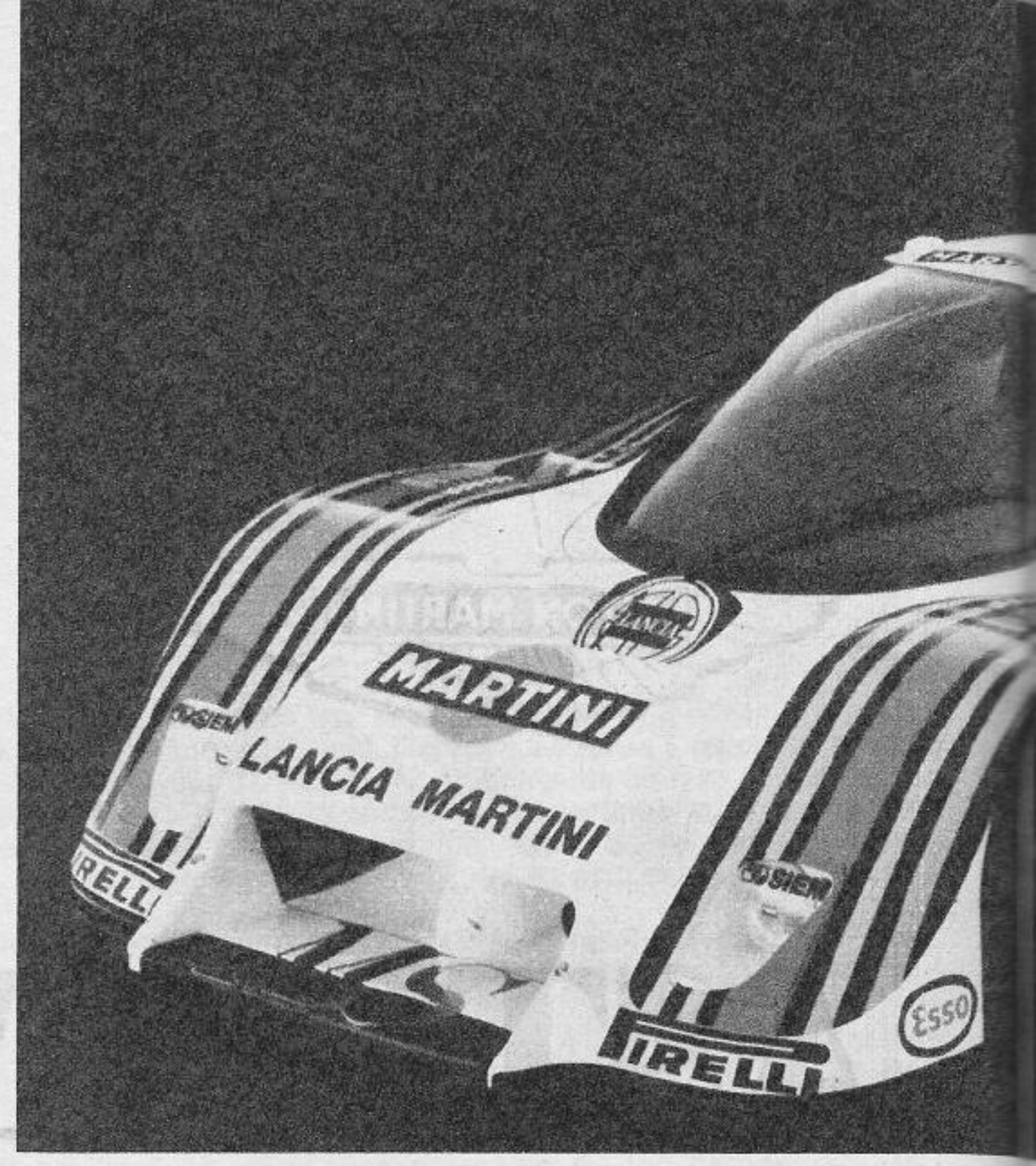
ASTON MARTIN ULSTER

Quizás el dicho que mejor les caiga sea "nunca tan pocos lograron tanto". Porque en realidad, debe haber escasos antecedentes (o ninguno) de un modelo que, producido solamente en la mínima escala de 17 unidades, haya tenido la repercusión que logró el modelo Ulster de Aston Martin.

El 11 de noviembre de 1934, el primer Ulster salía de planta para sus tests iniciales. El diseño de Bertelli (inglés, aunque no lo parezca) proponía una variante mejorada del modelo Le Mans, a pesar de que copiaba a modo de réplica su línea agraciada (y por ende su jerarquía). El chasis era idéntico con una carrocería más liviana que el Le Mans que además tenía la particularidad de estar carenada en su parte inferior. Lo que sí era diferente (al menos en cuanto a preparación) era el motor. Clásica unidad de cuatro cilindros con cigüeñal construido por Laystall, árbol de levas con mayor cruce, pistones de alta y diferente carrera de cilindros en relación a la variante de la cual derivaba. Además, con una compresión notablemente elevada para la época —9,5 al 1—, alcanzaba 85 HP a 5.250 rpm, cifra más que respetable teniendo en cuenta que era una "carrera larga" (69,3 mm × 99mm) de la década del '30. Sus 1.495 cm³ eran alimentados por los clásicos S.U. (en este caso de 35 mm) y según su creador, fue "el mejor auto que construí". Esta frase, sumada a que su vigencia duró tres años (1934-37) y que en ese lapso sólo se construyeron 17 ejemplares, nos da una idea del proceso artesanal y cualitativo de su construcción. Sin embargo, además de esa cantidad se hicieron otros cuatro (los chasis LM 18-19-20-21) reservados para el equipo oficial de la marca. Precisamente, en una de las mejores actuaciones del team, Martin-Brackenbury lograron su clase y el tercer puesto en la general en las 24 Horas de 1935.

Todo ese caudal de performance, jerarquía y prestigio, se podía lograr en esa época por unas 750 libras, un precio poco acorde con la trascendencia que acopió luego la variante Ulster de Aston Martin.

Dos ilustres marcas integrantes del Grupo Fiat proyectan así su colaboración al Campeonato Mundial de Resistencia, con la intención de combatir el predominio ejercido por los Porsche 956 en 1982, que (vía Ickx) hasta le arrebataron a Lancia el título de pilotos, únicos al que, por correr con un Grupo 6, podían aspirar los peninsulares. El arma del "contraataque" será la primera máquina de Grupo C construida por Lancia, equipada por un poderoso motor Ferrari V8 biturbo. A grandes rasgos, hela aquí



LANCIA - FERRARI GRUPO C: El "challenger" italiano del Mundi

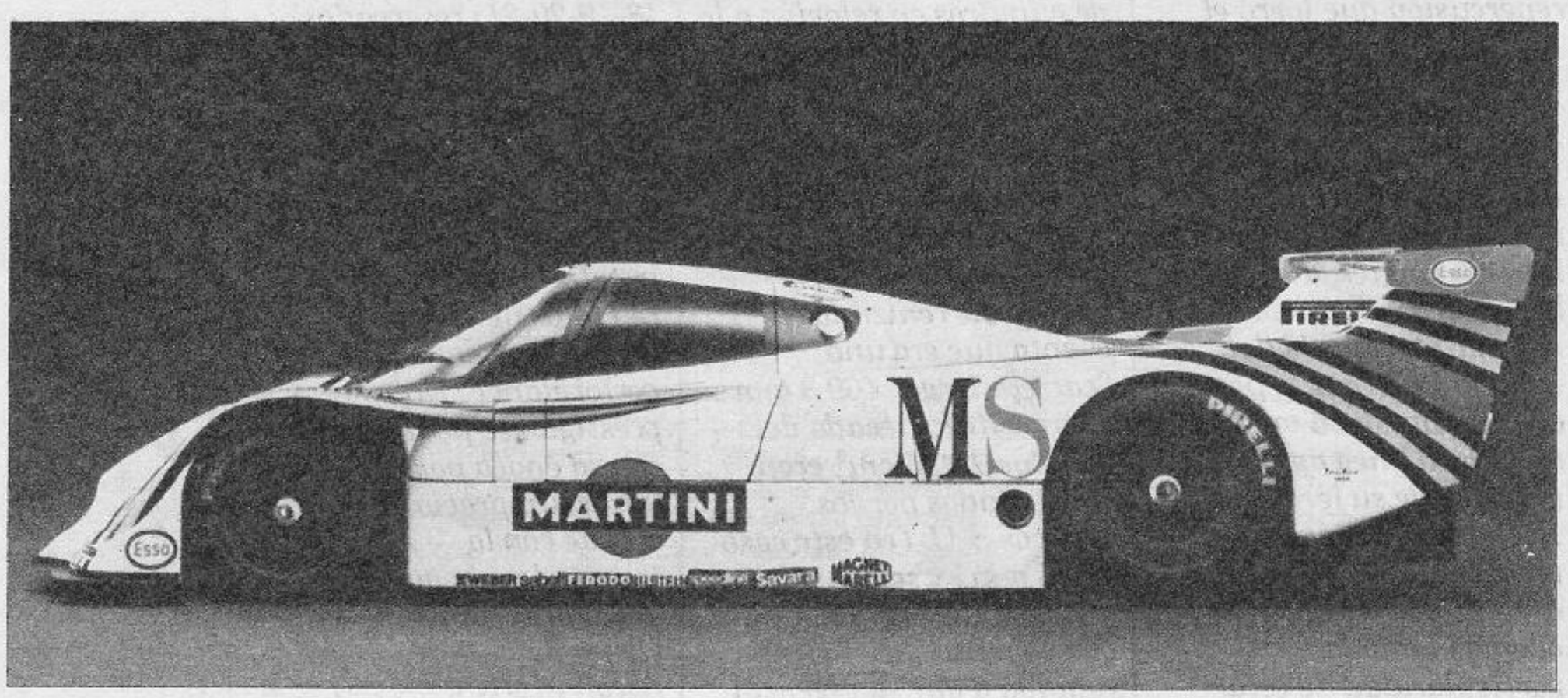
LA ALIANZA "ANTIP

Con esta herramienta, Lancia toma la representación de todo el Grupo Fiat para conseguir el título Mundial de Marcas 1983 en Grupo C. En efecto, si bien entre los tantos blasones que Lancia posee, están los logrados en la división hasta 2 litros del torneo de Marcas, así como una masiva participación en 1982 con autos Grupo 6, es la primera vez que construyen un G-"C" que será enfrentado a partir de los 1.000 kilómetros de Monza (en abril próximo) con los temidos Porsche 956.

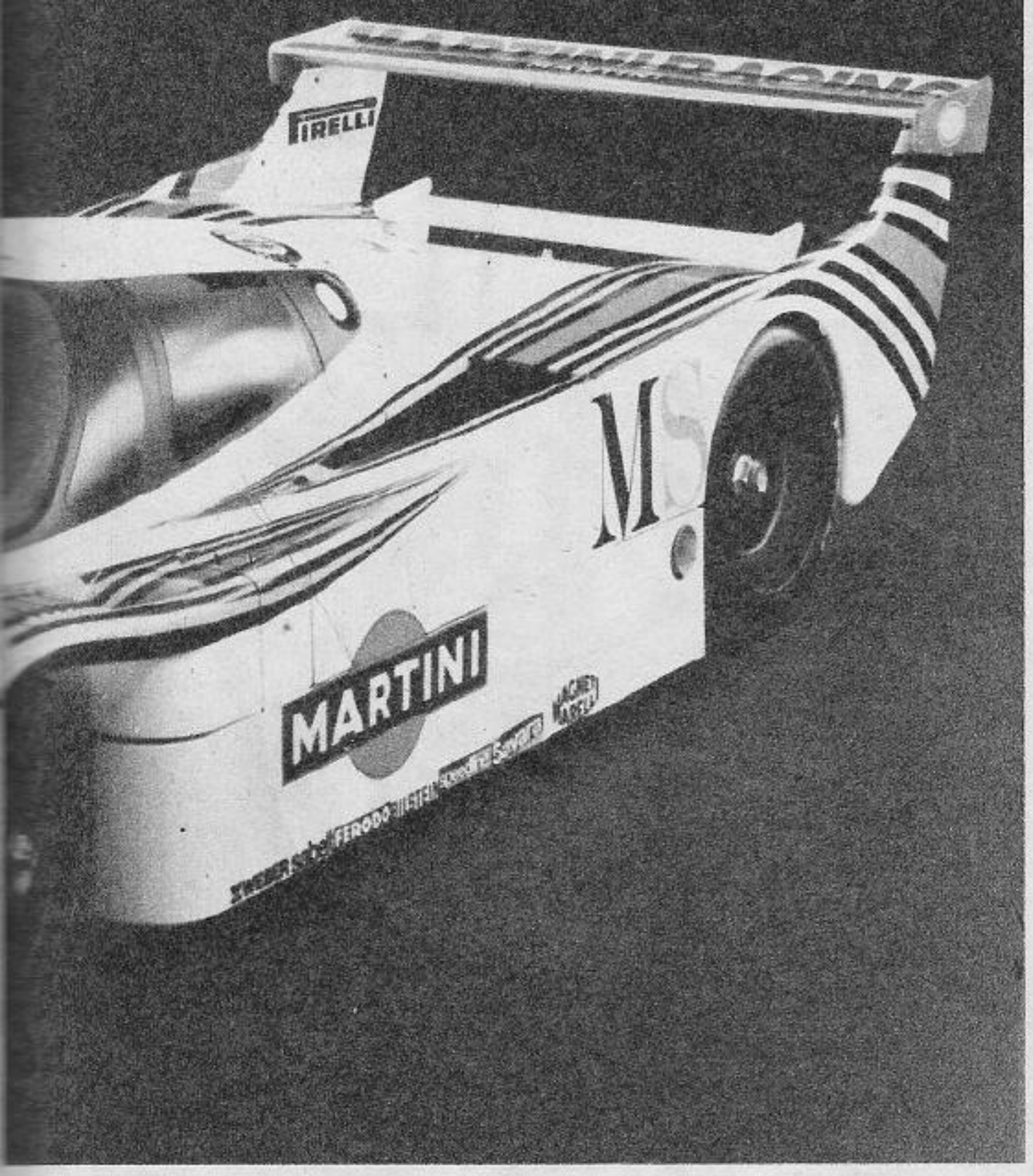
El motor, un Ferrari V8 de 2,6 litros, será turbocomprimido por dos clásicos turbos KKK, con los cuales llega a unos 650 HP, cifras de cilindrada y potencia idénticas a las del 956. Es obvio que su utilización estará garantizada por la vasta experiencia "turbo" de Ferrari en Fórmula Uno.

La carrocería fue estudiada en el Centro de Investigaciones Fiat, en Orbassano, el cual cuenta con uno de los más completos túneles de viento de Europa.

La creación del auto comenzó en julio de 1982, y siete meses después fue terminado el primer ejemplar que inmediatamente llevado a Paul Ricard donde dio sus prime-



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



al de Endurance

ORSCHE"

ros pasos, sumamente prometedores en relación con el modelo anterior.

Los pilotos serán Riccardo Patrese, Michele Alboreto, Teo Fabi y Piercarlo Ghinzani, quienes se complementarán en las 24 Horas de Le Mans con los alemanes Rolf Stommelen y Hans Heyer; aunque eventualmente también podrán correr Alessandro Nannini y Corrado Fabi.

La dirección del equipo estará a cargo de Cesare Fiorio, quién tendrá 10 mecánicos secundándolo. Además, habrá un cronometrista, un chef (pavada de equipo, ¿no?) y un médico.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	Ferrari V8 a 90º Tipo 265 C
Cilindrada	2.598,7 cc
Diámetro	80 mm
Carrera	64,5 mm
Sobrealimentación	Dos Turbocompresores KKK
Alimentación	Inyección electrónica indirecta Weber
Lubricación	Cárter seco
Caja de velocidades	Longitudinal Hewland de 5 marchas
Diferencial	Autoblocante
Suspensiones	Independientes
Amortiguadores	Hidroneumáticos
Ruedas	10,5 x 15" AD-16" x 19" Speedline
Peso	800 kg
Largo	4.747 mm
Capacidad combustible	100 litros
Chasis	Monocasco de avional con refuerzos de magnesio
Intercambiadores de calor	Laterales

el bungalow
RESTAURANT



Una exquisita ceremonia

Cada servicio,
cada plato, cada comensal,
es partícipe en El Bungalow, de una muy especial "ceremonia gastronómica".
La cocina internacional al mejor estilo Suizo, unida a un ambiente sereno y cordial hacen del piso 19º del Bauen el lugar ideal para disfrutar con las amistades o sellar buenos negocios.
Todo, enmarcado en los cinco tenedores de un **señor restaurant**

Almuerzos ejecutivos.
Salón reservado para eventos.



AVI-012

BAUEN
BUENOS AIRES BAUEN HOTEL
La Ciudad de la Ciudad
Callao 360
Tel. 393-2010 al 2910
Reservas: internos 1907 ó 0312

asesores

Porque pondrá en pista dos equipos. Porque uno de ellos es de primerísimo nivel. Porque ya está trabajando en la segunda generación de sus motores (600 HP). Pero además, porque ensaya en planta nuevas medidas de seguridad para la F.1 y por las soluciones que se siguen buscando para optimizar la confiblidad y rendimiento de sus 4 cilindros turbo. Por todo eso, el intento '83 de BMW que se inició oficialmente el domingo pasado, será mucho más serio y ambicioso, y aquí lo detallamos.

TRABAJANDO EN LA F-1...

B.M.W PIENSA

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

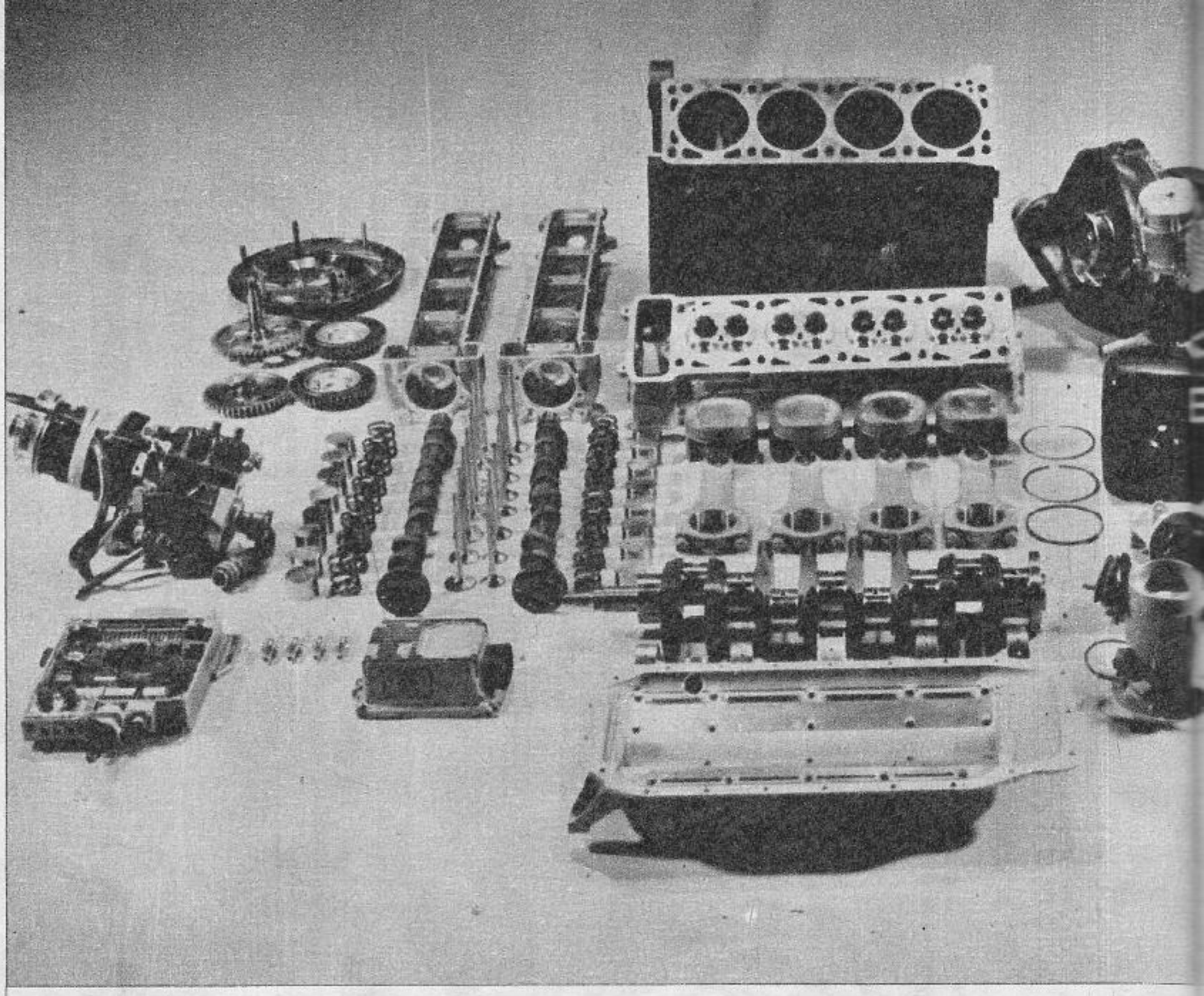
malat

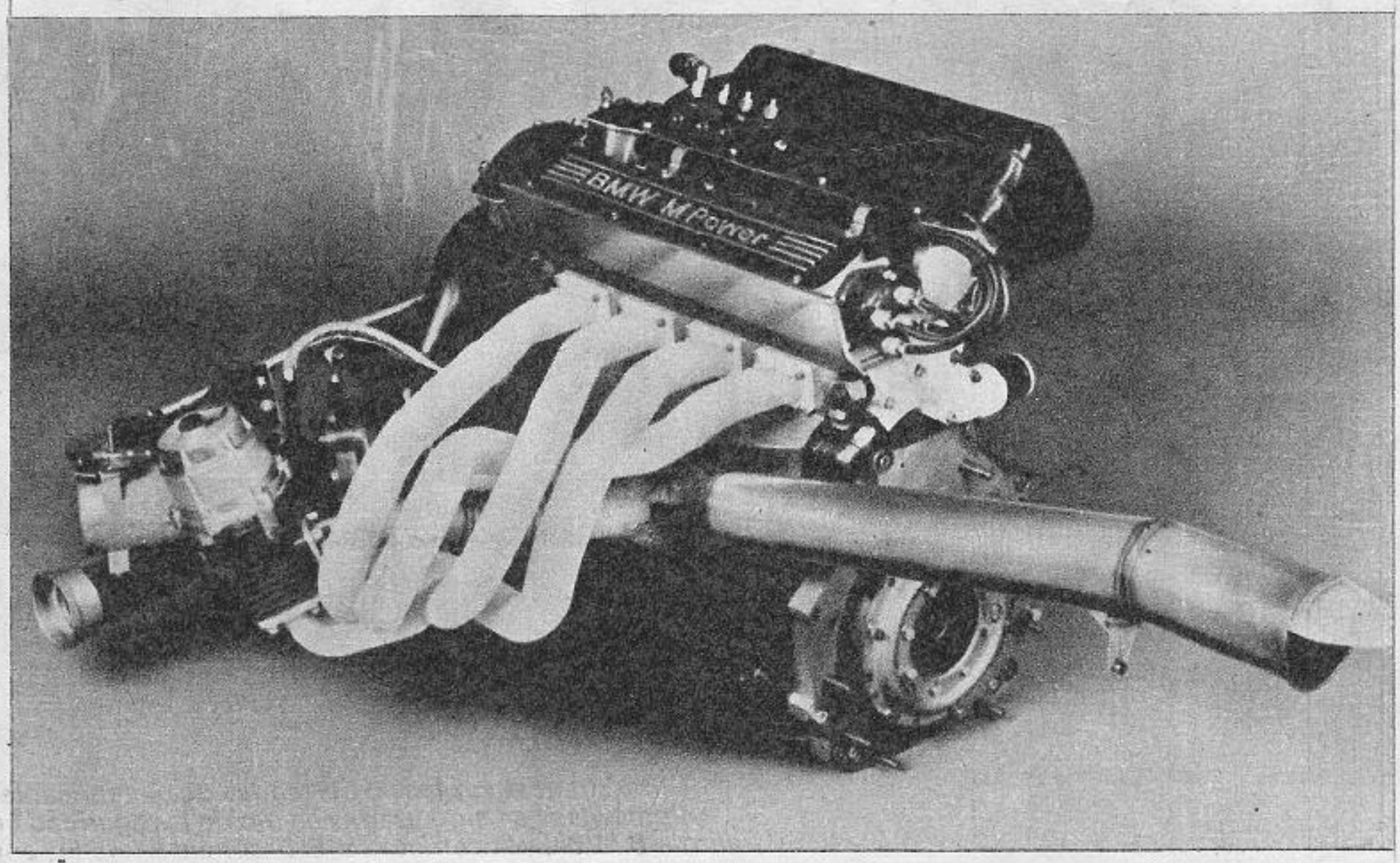
"Por primera vez las posibilidades de un fabricante de automóviles han sido usadas en pro de la seguridad en F-1", afirma B.M.W., y lo demuestra. El Brabham BT 49 fue sometido a un test de choque en las instalaciones de la casa bávara, con las mismas exigencias que para un auto de producción. La experiencia adquirida fue incorporada al diseño del Brabham BT 52 presentado en la conferencia de prensa realizada en Munich el 3 de marzo y que debutara el domingo pasado en el G.P. de Brasil.

EN EL PROGRESO

48 años, 25 de ellos al servicio de B.M.W. Motorsport GmbH. Paul Rosche, ingeniero motorista, Director Técnico de la división deportiva de la marca y fiel intérprete de su filosofía.







El bautismo de fuego de BMW en F.1 tuvo un saldo aceptable según la consideración de los directivos de la casa bávara. "Asimilados" por Brabham como parte de una coalición ambiciosa que reunía a la carta de triunfo de un propulsor turbocomprimido con uno de los mejores chasis, el resultado fue: una victoria, un segundo puesto, un cuarto y dos quintos. Sumando así un total de 22 puntos en el Campeonato del Mundo y con una buena cantidad de kilómetros en punta en varios GP. Además, Corrado Fabi (March-BMW) consumó la sexta victoria de la marca en el Euro de F.2; y el suceso en el Campeonato de Europa para autos de Turismo (Kelleners-Grano sobre el modelo 528i/Grupo A) cerró el "flash" de sucesos de la marca.

El proyecto F.1 es de los denominados "de largo alcance" y el más importante de este año, donde BMW M Power trabajará con los Brabham de Piquet y Patrese y con el ATS "totalmente alemán" del ex-junior BMW Manfred Wiklehock; continuando también con la F.2 y con el grupo A, pero con el modelo 635 CSI en las carreras de autos de producción.

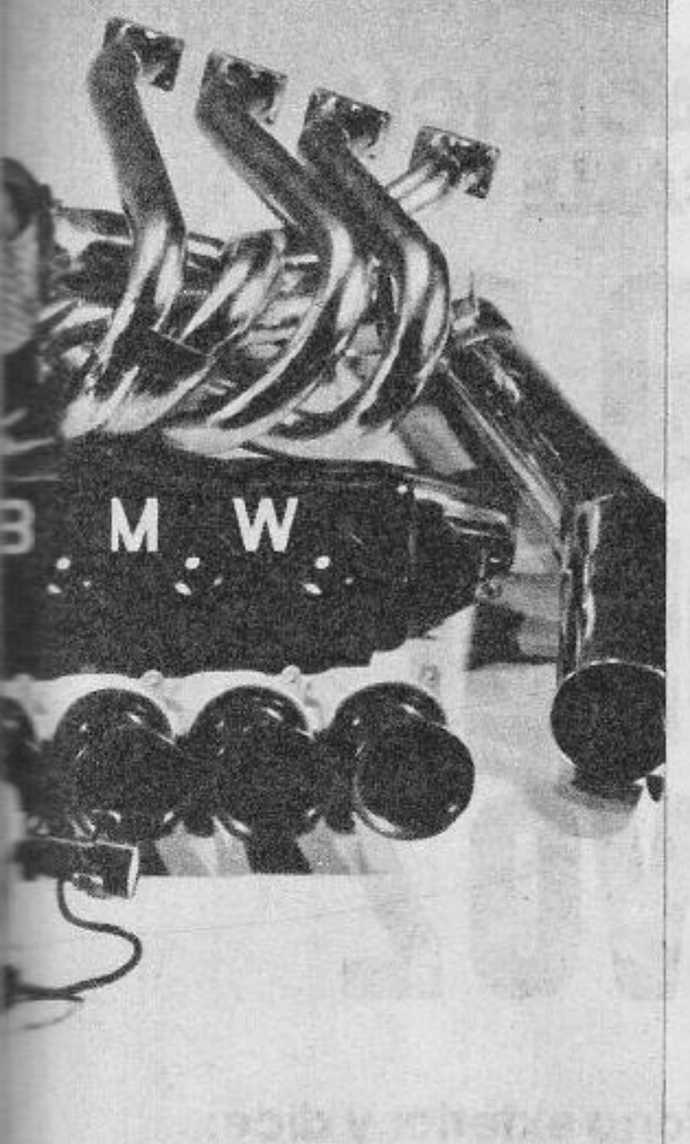
"Mientras el deporte motor sea deseado en el mundo —es la convicción de M. Hans Erdmann Schönbek, responsable junto a su colega del directorio, Dr. Karl-heinz Radermacher, de la actividad deportiva de BMW—, *BMW se esforzará siempre en participar de este deporte fascinante".* No hace falta agregar nada más.

LA FORMULA UNO

"El año de aprendizaje terminó", resume Paul Rosche sobre las posibilidades futuras de su "amado hijo", el cuatro cilindros turboalimentado de Baviera.

"Sin embargo —agrega—, *no tenemos en consideración ni nuestra primera victoria ni los 22 puntos amasadod al cabo del año; porque tampoco es cuestión de ir demasiado aprisa..."* Pero

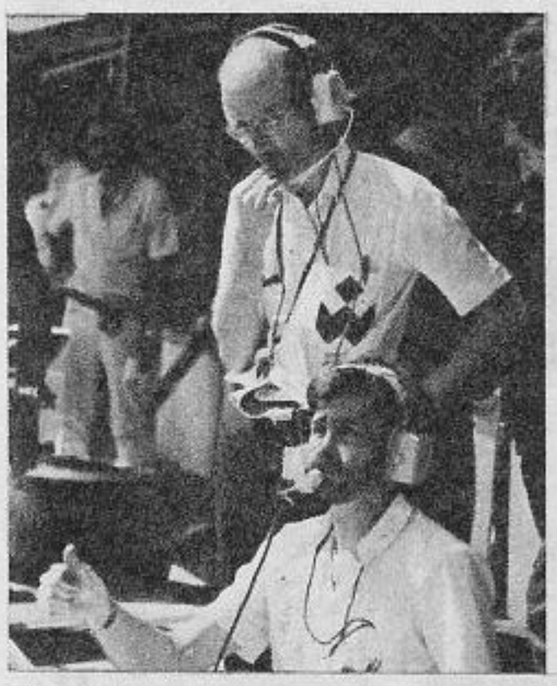
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una selección de aproximadamente 700 piezas que integran el motor de F-1. "La participación en el deporte motor se considera como una evaluación de performances técnicas para toda empresa automotriz, lanza desafíos renovados y es una motivación total".

sistema electrónico digital del motor. Un sistema que se aplicará a la segunda generación de motores turbo de la marca, y gracias al cual la cantidad de combustible a ser inyectada y el momento de ignición son comandados en función de una serie de parámetros mucho más amplios que los de la actualidad. En el futuro inmediato, los hombres de BMW podrán "poner las manos al fuego" por sus motores, asegurando su control de calidad, lo que derivará en la real autonomía de un motor turbo de 600 HP. Junto con estos ensayos de motores —claves para el programa Brabham-BMW—, se realizan en fábrica intensos tests con un modelo BT-50 con las mismas especificaciones que los que compitieron el año pasado, a los efectos de aumentar los márgenes de seguridad en caso de impacto. Producto de estos espectaculares ensayos, varias soluciones de envergadura fueron ya aplicadas en el nuevo BT-52, lo que de ninguna manera significa que los tets hayan culminado; por lo contrario, se presume que durante la mayor parte del año, el banco de ensayos para impactos de BMW seguirá funcionando en la búsqueda de optimizar condiciones de seguridad para "sus protegidos".

Así, con un auto absolutamente nuevo confiado a Nelson Piquet y Riccardo Patrese, la presencia de un motor notoriamente modificado (prácticamente es una vesión inédita), el programa de BMW para el '83 resulta por demás ambicioso. Y la mejor pauta la dan esos ensayos de seguridad, que hablan de una presencia mucho más activa de la marca de Baviera en el mundo de la F-1.



David North junto a Gordon Murray, D.T: de Brabham dos de los encargados de regir (y facilitar....) el aprovechamiento en pista del impulsor alemán.

El motor de F-1 al desnudo, pero ya armado. Algunos datos: 1.499 cm³, 600 HP a 11.000 rpm y 1,9 bars de sobrepresión.

una cosa es segura: paralelamente con estas declaraciones, Rosche se abstuvo de las vacaciones y junto con su grupo de colaboradores, realizó interminables tests en banco de pruebas, lo que habla de un ensayo general tendiente a acelerar el proceso. El motivo fundamental fue el perfeccionamiento del

EXIJA EL UNICO PROTECTOR LEGITIMO. EXIJA GUARDAPLAST LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs.

RESORTES DE SUSPENSION
Fabrica y distribuye:
ANICETO GOMEZ
Infórmese sobre Agente Autorizado más cercano
Tel. 641-2907 / 641-8429

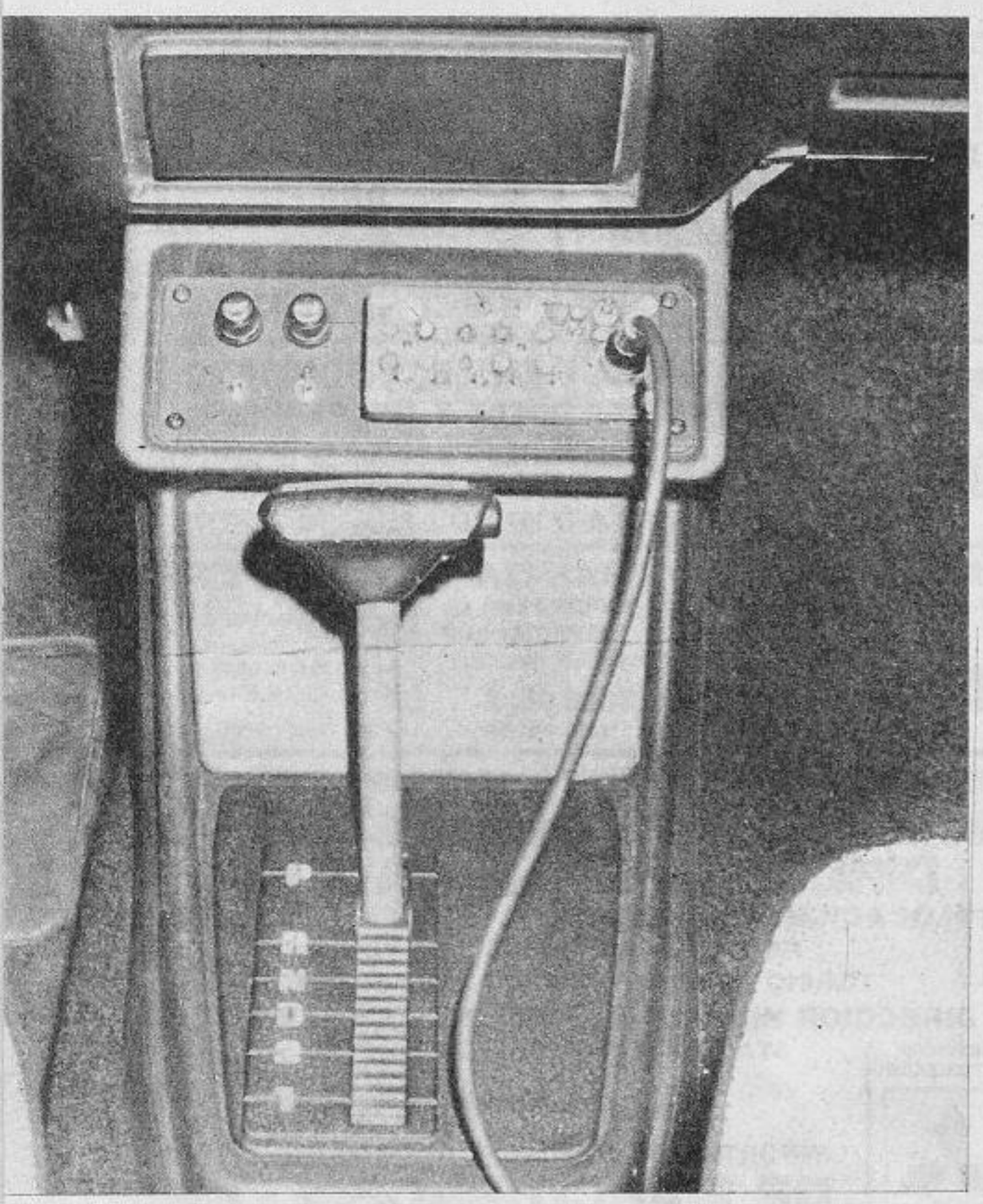
anri
SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE CIGÜEÑALES ROTOS Y FISURADOS
CAMBIAMOS VOLTEO A CIGÜEÑALES DE COMPETICION
SOLDADURA EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA - Tel. 757-2179/4204

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFOMANCE Que Eliminan el "RATEO"
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
EYQUEM CONCORDE
y CADENAS de DISTRIBUCION Silenciosas.
CABELLO 3363/65 - (1425) PALERMO - Tel. 801-3952/3957/6634/8959

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS
TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
TAUNUS L GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

Por avisos en esta sección llamar a: EDDIE PUBLICITARIA SRL. Córdoba 443. 1º P. "A". Tel. 311-2184





DE LA FANTACIENCIA A LA CALLE

EL AUTO QUE OBEDECE A LA VOZ

Usted se acerca al micrófono exterior y dice: "abrir". Las puertas se abren. Usted se sienta y dice: "reclinar". El respaldo del asiento se acomoda automáticamente... Este auto no tiene volante, ¿cómo se maneja?...

Primer plano de la central que registra las órdenes del conductor. Apretando las perillas y repitiendo la palabra deseada, se programa la computadora que luego responderá exactamente a esa orden. Se gestiona permiso de circulación en Europa (en Alemania y Francia ya le fue otorgado).



Este micrófono exterior es el que se utiliza para abrir las puertas desde afuera. Había sido colocado especialmente para la exhibición, ya que el que equipa el auto va incorporado a un parante del techo.

Hace un tiempo, no mucho, en las carteleras porteñas había en exhibición una película que se llamaba *"Firefox"*. El argumento giraba alrededor de un avión ruso que se comandaba mediante la voz humana. El piloto decía "atacar" y el aparato lo hacía automáticamente. Los que vimos esa película, en algún momento pensamos "¡que fantasía!". Sin embargo...

EL AUTO "HABLADO"

Hay un auto que se comanda con la voz.

Esta definición es la primera que nos llegó, como a todo el mundo. Y por supuesto, con ese único dato la fantasía empieza a correr sin trabas, en forma de dudas.

¿Cómo se hace para doblar?

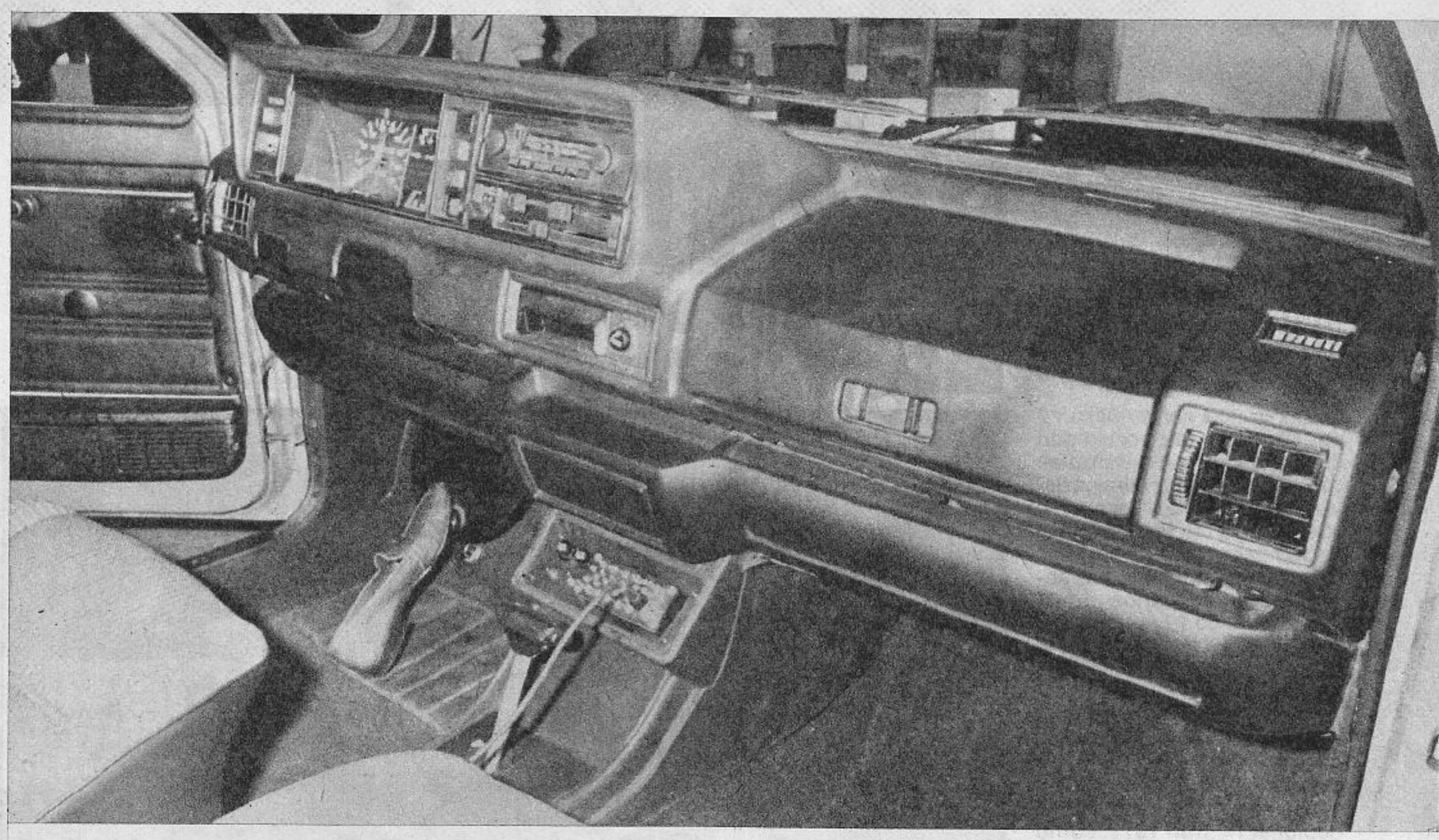
¿Uno le dice que frene y frena? ¿Y cómo sabe si doblar más o menos...?

Le contamos.

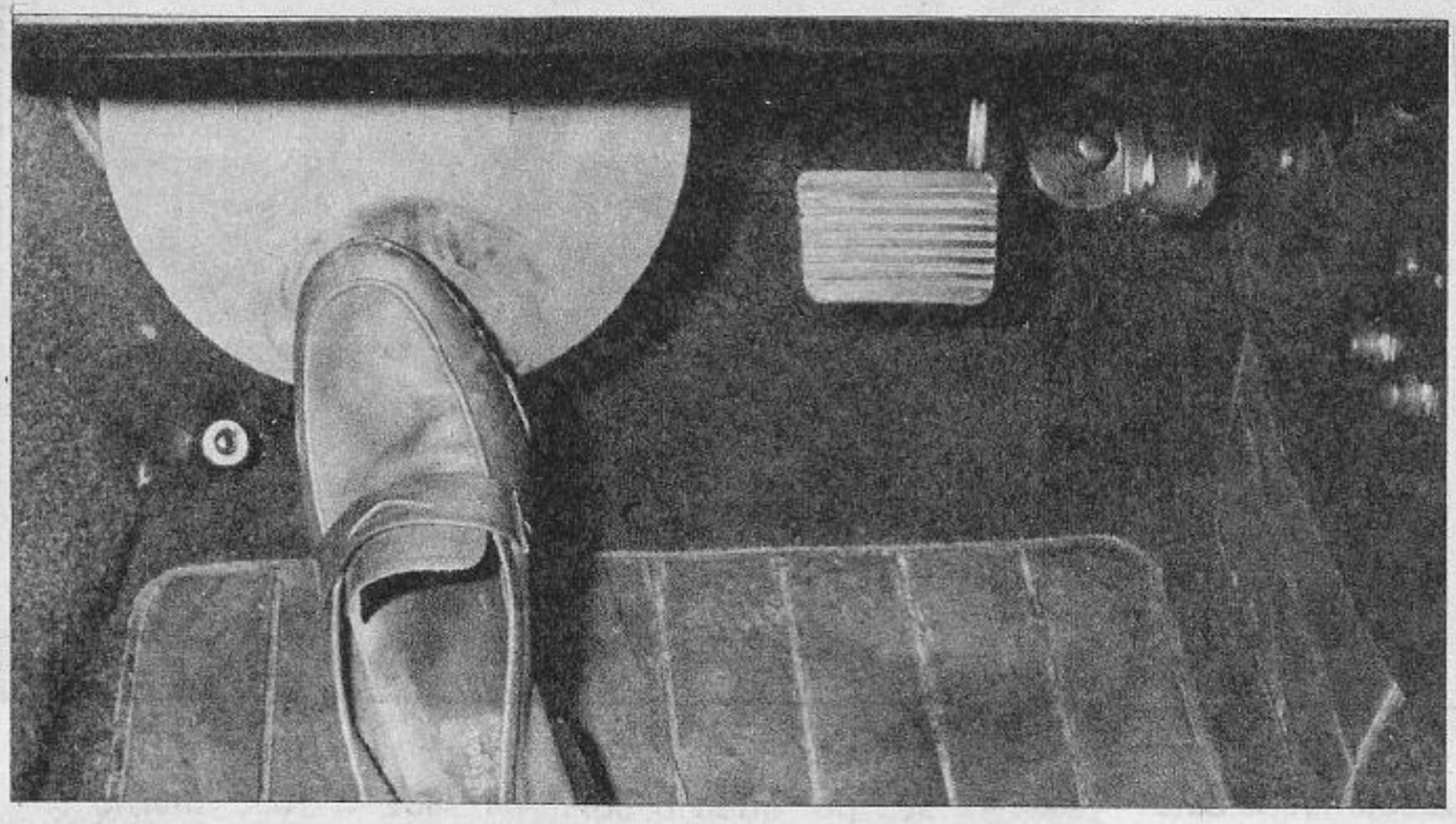
El auto que les presentamos en esta nota fue exhibido en la exposición que se realizó en el Centro Municipal, en la feria técnica alemana, y presentado por la firma Siemens. Se trata de un vehículo para lisiados realizado por Hans Kempf, un especialista alemán que desde los tres años está impedido físicamente a causa de la poliomielitis. Este señor se dedica desde hace 25 años a la adaptación de coches para lisiados en Alemania y Francia y éste es su último producto.

Este automóvil está equipado para ser comandado únicamente con los pies prescindiendo totalmente de las manos. Esto se realiza mediante un disco ubicado en la pedalera que hace las veces de volante, acompañado por el acelerador y el freno normales; la caja, por supuesto, es automática. Todas las demás funciones del auto (luces, bocina, limpiaparabrisas, radio, guiños, apertura y cierre de puertas, reclinación de asientos, etc...) es comandada mediante una computadora a la cual se le habla, respondiendo ésta cumpliendo con el pedido.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Vista del interior del Volkswagen "Jetta" donde se aprecia el panel de control... ¡sin volante! El zapato colocado en la pedalera señala el disco que hace las veces de aquél, pasando la función de dirección al pie izquierdo. En el centro de la consola, la computadora que "escucha" y hace cumplir las órdenes del conductor.



Pedalera del auto. El disco colocado a la izquierda cumple la función del volante de un auto normal. El conductor debe llevar un zapato equipado con una rótula, que encastra en un orificio del disco, para su control. A la derecha el freno y el acelerador normales. La adaptación general (factible para cualquier auto) estaría en los u$s. 3.500.

COMO FUNCIONA

Para obtener el resultado deseado, esta computadora es capaz de reconocer la voz humana "entendiendo" lo que se le dice. En realidad lo que ocurre es que la computadora reconoce la señal acústica y la transforma en una clave preestablecida que ejecuta la función. Para lograr esto se la programa oprimiendo una tecla correspondiente a una función (por ejemplo la que dice "guiñada") al tiempo que se le da la orden hablada que se desea que reconozca, por ejemplo: "guiño". Las vibraciones recibidas se registran en la memoria para la función de guiñar, y cuando escucha la palabra, automáticamente enciende la luz de giro; para apagarla se repite la orden y se corta automáticamente.

La computadora registra las vibraciones de la voz que la programa y responde únicamente a ellas, por eso solamente funciona cuando la orden es dada por la persona que la programó. En caso de que el conductor cambie, debe ser reprogamada, pero esto es sólo cuestión de minutos, oprimiendo las teclas y registrando las órdenes.

ENTRE FANTASIA Y REALIDAD

Para resumir, entonces, digamos que en realidad las funciones de conducción del auto se hacen mecánicamente y la computadora "que escucha" solamente comanda los elementos que componen el vehículo, pero no son los que básicamente sirven a su desplazamiento.

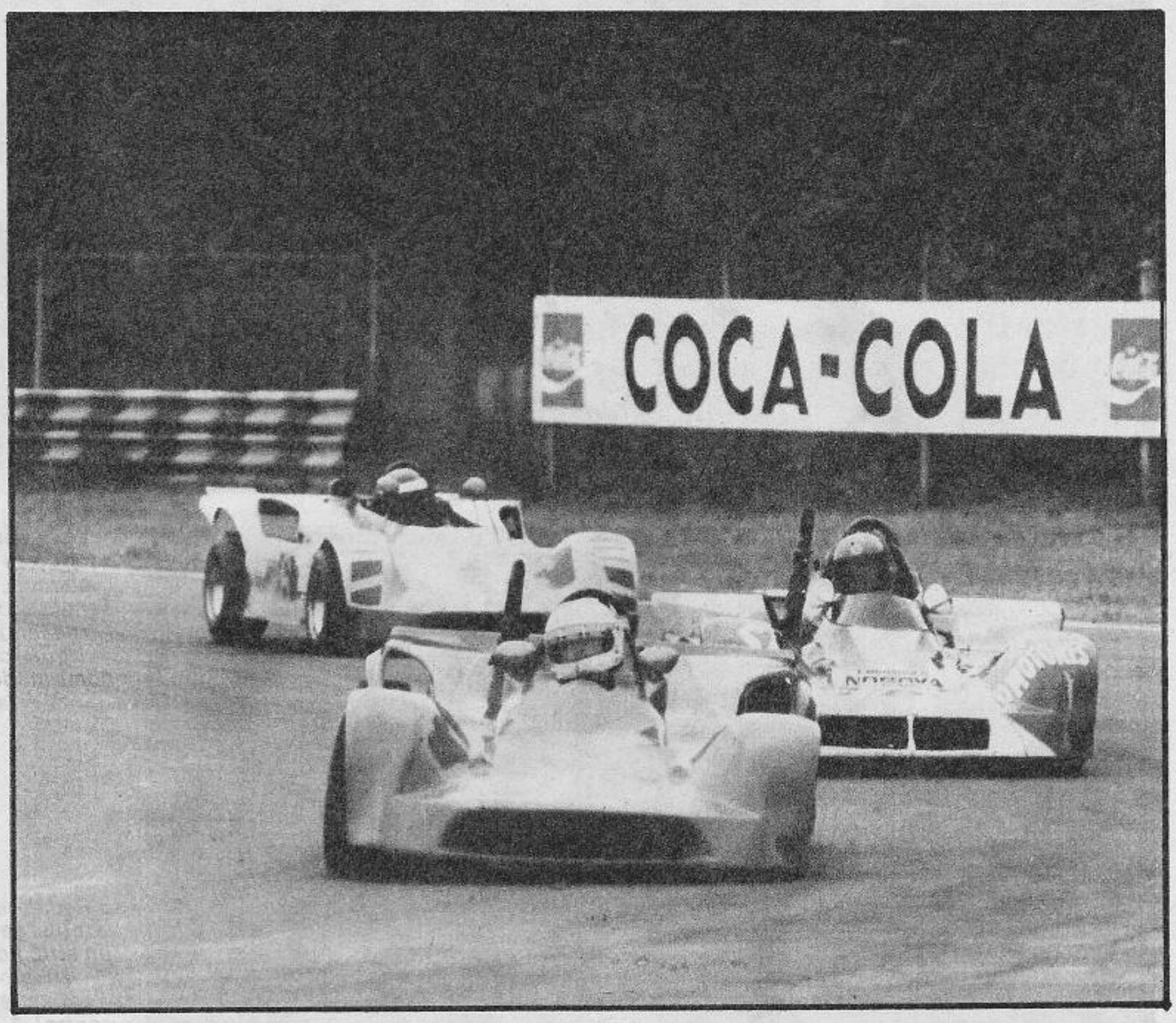
¿Usted pensaba que este auto se comandaba íntegramente hablando? ¿Se imagina cómodamente sentado y diciéndole *"andá más despacio, che, que recién te saqué del chapista y no quiero que te rayes de nuevo. Doblá... doblá acá en esta esquina y pará atrás del Falcon. Aguantame un cachito que compro el diario y vuelvo... y apagate el motor que la nafta esta cara...."*?

No, eso sí que no existe... por ahora.

SPORT 1050

PARA DESPUNTAR EL VICIO

Informe y fotos:
Laura Neira



El público del autódromo porteño tiene la oportunidad de verlos cuando cumplen con su papel de preliminaristas de Fórmula Renault u otra categoría. Recuerdan a los famosos Sport Prototipos nacionales, aquellos que entre los últimos años de la década del 60 y los primeros de la del 70 desplazaron al TC de la preferencia del gran público.

Por supuesto, son más chicos y tienen un motor que es apenas la tercera parte de aquellos de antaño. Nacieron como categoría zonal de la Regional Nº 1 en 1977, como una evolución técnica de la categoría buggie. Hoy se la conoce como Sport 1050 y pensamos que por más de una razón es interesante que se sepa algo más de ella.

Un "1050", más que un Sport es un Sport Prototipo. Es decir una especie de monoplaza especialmente concebido para pista que tiene conducción central y una carrocería que carena completamente sus cuatro ruedas. A esta configuración se llega por una razón determinante: Casi todos los chasis que participan en Sport 1050 son ex-Fórmula 4 o Fórmula Renault a los que se les ha pueusto un "vestido".

Esto hace que la categoría sea realmente promocional por lo económica, ya que por pocos pesos quien quiera despuntar el vicio puede munirse de algún antiguo Tulia 12, 14 o 17 (por ejemplo) que ya no están más para la competitiva Fórmula Renault nacional, y encargando al mismo Crespi o a Ladi o a algún otro una carrocería, largarse a hacer deporte.

Con los motores sucede lo mismo, ya que por natural selección todas las plantas motrices son Renault 1020, las mismas que equiparon a la F-R hasta la última carrera de 1982.

El parque total de la categoría fue el año pasado de unos treinta vehículos, con largadas que alinearon de 15 a 19 máquinas. Sin embargo, estas cifras seguramente se superarán este año ya que hay una docena de autos nuevos en construcción, de los cuales siete han sido encargados a Ladislao Halda ("Ladi"), uno de los entusiastas propulsores de la categoría.

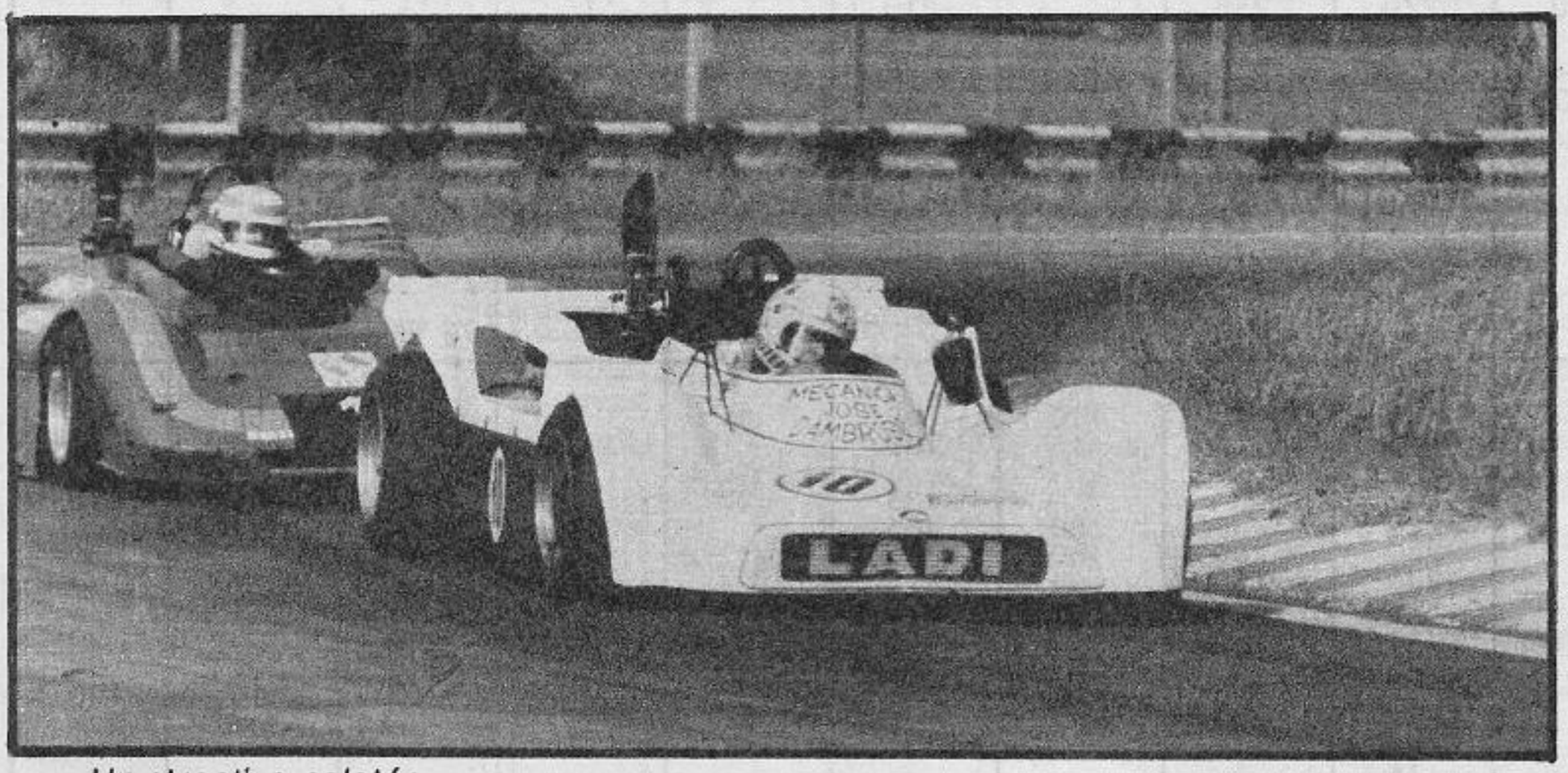
En cuanto a pilotos, hay de dos tipos: los que por costos prefieren hacer sus primeras armas en 1050, generalmente jóvenes, y los que habiendo corrido o no en otra categoría lo hacen en ésta ya sea por edad o por otras razones. Este es el caso de Eduardo Tuero, ex kartista y piloto de F-R (preside actualmente la Asociación de Pilotos de F-4), brillante campeón de 1982 luego de ganar 5 de las diez carreras del torneo. Lo siguieron en victorias el subcampeín Jorge Frate (3) y en una oportunidad cada uno ganaron José Raúl Díaz y Hugo Lara, este último con un moderno Tulia 21 construido expresamente en lo de Crespi.

Otra razón que hace económica a la categoría es la elección de los escenarios: en 1982 la 1050 alternó exclusivamente entre el autódromo municipal (circuitos 5 y 9) y el autódromo de Estancia Chica, ubicado en las cercanías de La Plata.

Con respecto a los FR los Sport 1050 resultan más lentos y ello tiene su explicación: son más pesados, los viejos chasis doblan menos, hay menos exquisitez en la puesta a punto, los motores no son tan exprimidos pues deben "durar" unas diez carreras, etc. Sin embargo, el carenado les da un plus de velocidad, lo que hace que igualen la velocidad de los monopostos en las rectas del autódromo.

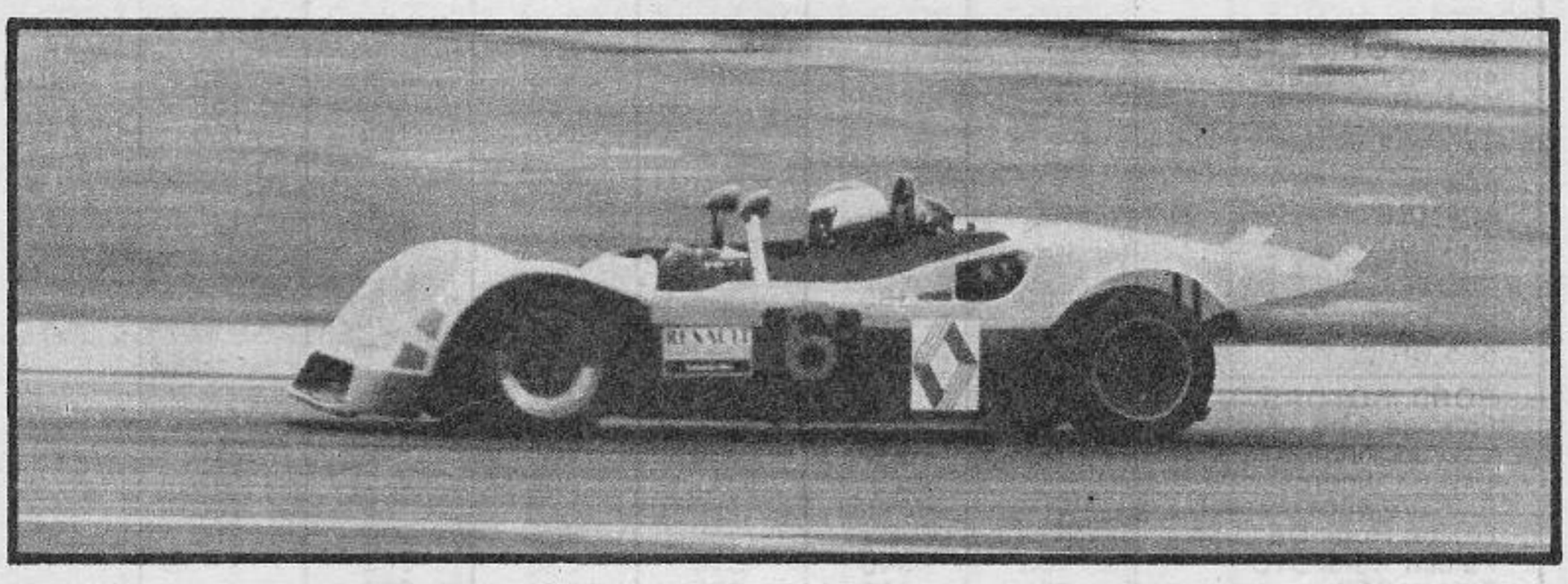
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Con seis campeonatos consecutivos, la categoría Sport 1050, encuadrada como zonal en el marco de la Federación metropolitana, espera que 1983 sea su gran año. Para ello cuenta con un aceptable parque mecánico que en los meses del receso se incrementó notoriamente. Una categoría de bajos costos que resulta atractiva para el público

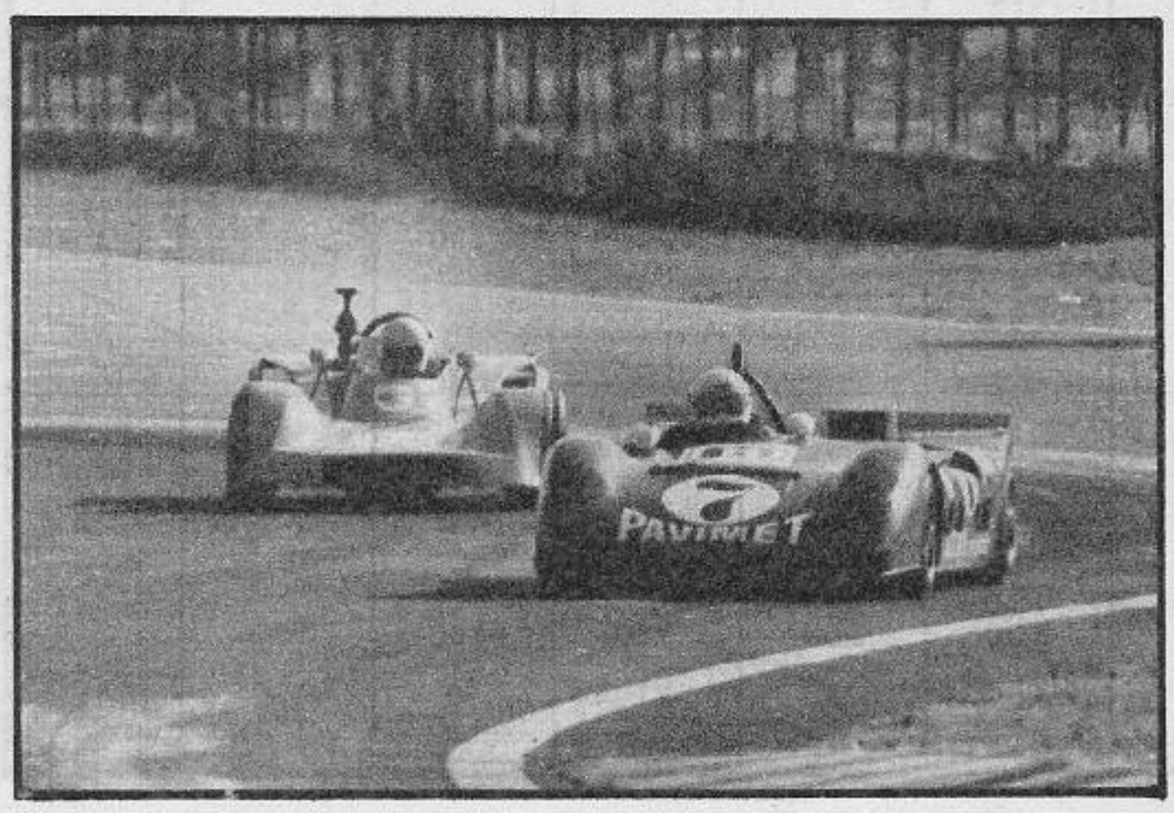


Duelo de campeones: Eduardo Tuero (titular del torneo de 1982) precede a Jorge Lazzaro (h), el mejor de 1981. Fue ésta la única aparición de este último el año pasado.

Un atractivo pelotón negociando la horquilla del autódromo porteño. Ese y el de Estancia Chica son los únicos escenarios que se utilizaron últimamente, con el fin de no encarecer la participación de los pilotos con largos viajes.



Hugo Julio Lara con su asimétrica Tulietta que luego reemplazó por un flamante Tulia 21. El adroguense salió cuarto en el campeonato merced a su levantada en las últimas fechas.



Compensando, sus vistosas carrocerías —que las hay muy logradas— y la paridad mecánica suelen promover interesantes espectáculos La gente de Sport 1050, liderada por el infatigable Lara, su presidente, confía en que éste será el año del despegue. En la sede de APAT (Gurruchaga 2069, Capital Federal) se reúnen todos los miércoles a la noche y allí esperan a todos los que quieran sumarse a esta categoría, que cuenta con un hermoso ingrediente cada vez más difícil de encontrar en el automovilismo: amor al deporte.

Jorge Frate comenzó el campeonato de 1982 impecablemente pero luego se fue desdibujando con el correr de las fechas. Sin embargo, le alcanzaron los puntos conseguidos al principio para escoltar al veterano Tuero en el cómputo final.

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 1° de Marzo de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROËN										
3 CV Azam.			115		95	85	75	65	50	45
Ami 8			115		95	85	75	65	50	45
Elyssée			115		95	85	75	65	50	45
Mehari			110		90	85	75	55	45	42
Furgoneta AK-R			100		85	75				
VOLKSWAGEN-DODGE										
1500 GT			190		155	145	130	105	100	90
1500 M 1,8	260	230	210		175	160	150	130		
1500 M 1,8 Automático	260	230	210		175	160	150	130		
Rural 1,8	300	270	255		210					
Rural 1,8 Automático	300	270	255		210					
Coronado		230	210		175	160	145	130	120	110
Polara					155	145	130	120	110	100
G. MOTORS										
Opel K 180					155	135	125	115	105	
Opel K 180 LX					165	145				
Chevy Coupé Serie Dos					220	200	175	165	155	135
SS 4 Puertas								145	130	120
Malibú					200	185	170	160		
Rally Sport									120	110
400 SS									120	110
400 Special								95	85	75
FIAT (SEVEL)										
600		135	120	110	95	85	75	65	55	50
133		145	130	115	105					
128					135	120	110	100	85	75
128 C Europa		220	200	180	165					
128 CL Europa		220	200	180	165					
128 IAVA		230	210	190	175					
128 Europa Familiar					130	120	110	95	85	75
125 Sport Coupé				165	150	135	120	110	100	90
125 Berlina				165	150	135	120	110	100	90
125 Berlina Potenciada		210	190	175	160	145	130	120	110	100
125 Familiar		220	200							
125 CL Mirafiori		160								
147 C		175								
PEUGEOT (SEVEL)										
404/404 Diesel			205	190	175	160	140	130	120	105
404 GP				185	170	155	135	125	105	95
404 GP				205	185	165	150	135	120	105
504							160	145	130	115
504 XL, XE							180	165	150	140
504 XSE						190	180			
504 2000 L		305	285							
504 GLS		335	305							
504 SL	420	380	355							
504 Familiar	500	470								
505 GR	550	500								
FORD MOTORS										
Fairlane Elite	400	350	320	290						
LTD 8 Cilindros	380	330	300	265	230	210	190	165	150	140
LTD 6 Cilindros				230	210	190	175	165	150	140
Fairlane 500					175	160	150	135	120	105
Falcon Rural De Luxe					230	210	195	180	165	155
Falcon Rural STD	400	340	310	280	265					
Falcon STD	320	280	265	240	220					
Falcon De Luxe	380	340	310	280	260					
Falcon Futura	410	360	330	310	290					
Falcon Sprint	380	340	310	280	265					
Taunus L			240	215	195	175	165	155	140	
GX L 2000						195	180	165	155	
GX L 2300			290	265	240	210	190	175	165	
Coupé GT			300	275	250	220	205	190		
Coupé GT SP			300	275	250	220	205	190		
Ghia L	380	330								
Ghia	490	440								
Ghia GT	500	450								
Ghia GT SP	500	450								
RENAULT										
Renault 4-S	170	155	135	125	105	95	90			
Renault 6	230	210	190	170	155	140	125	115	105	95
R-12							145	130	115	100
R-12 TL	280	250	225	195	175	160				
R-12 TS		280	250	210	190	180	170			
R-12 Break TS	340	300	270	240	210	190				
Torino GR		335	305	260	220	200	180	160	150	
Torino Coupé ZX		450	400	370						
Torino Coupé TS X				320	280	245	210			
Torino 7 B							190	170	145	

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes. Incluidos los Impuestos. Vigentes al 1° de Marzo de 1983

	CILIND CM³	R.P.M	H P	CILIND.	MOTOR	TRACC	MARCH	PUERTA	ASIENT	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	540.903.000
VW 1.500 1.8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	629.760.000
VW 1.500 1.8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	687.934.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	508.460.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	588.760.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	670.959.000
Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	374.213.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	451.486.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	571.941.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.481	1.635	155	1	738.954.000
R 18 TX	1.995	5.500	74	4	D	D	4	4	5	1.045	4.488	1.682	170	1	1.012.361.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	829.349.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	1.073.278.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.151.710.000
Coupé Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.224.238.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	730.003.000
Taunus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	1.053.019.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	1.044.768.000
Falcon STD				4	D	T	4	4	6					1	683.718.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1 245	4.730	1.790		1	703.662.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	728.121.000
Taunus Ghia Aut.														1	1.125.672.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	8	1.381	4.730	1.790		1	778.356.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	1.068.664.000
Taunus Coupé Aut.				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	1.090.864.000
Taunus Coupé				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	1.039.877.000
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.117.581.000
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	953.895.000
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.128.869.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1545	165	1	514.184.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	441.606.000
128 CL	1.290	6.800	90		D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	521.678.000
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	742.271.000
504 GR 5	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.600	1.690	170	1	855.306.000
504 Familiar	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	919.777.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	953.458.000
505 SR															1.119.102.000
505 GR 5															994.353.000
505 SR 5															1.196.017.000

CORSA

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-3001/3005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.**

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

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

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal

Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. **CUPON**

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de Competición

—VENTA—

KARTING CATEGORIA Junior ex Becerra motor a ablandar con repuestos se escuchan ofertas razonables días hábiles 748-5090 - 5190 - 5290 interno 22 luego 17 hs. Fines de semana. Dr. Luis Belaustegui 3418 Capital.

KART JUNIOR MOTOR parrilla a nuevo. Varias relaciones, ocho ruedas, gomas, repuestos. Dr. Luis Belaustegui 3554/66 TE. 67-6687 Cap. sábado y domingo todo el día. Días de semana 431-1858 luego 21.30 hs.

FORMULA 2 NACIONAL Lotus actualizado con pontones, mecánica De Guidi, Caja Hewland, listo para largar, repuestos varios, ruedas, relaciones, vendo, permuto, automóvil nacional, importado. Diferencia convenir, acepto oferta personalmente. Grigioni Angel 13 esquina 36, La Plata

TC DEL 40 Sub campeón año 1980, impecable, gomas nuevas 2, motores accesorios, cambio por auto o moto valor 70.000.000 Rodríguez 1301. Tandil TE 25609 de 6 a 12, 16 a 20 preguntar por Alejandro.

TC DODGE POLARA vendo permuto, acepto fórmula Renault en parte de pago. Avellaneda 2969. Lomas del Mirador.

TURISMO CARRETERA Dodge impecable auto, todo nuevo, lista para largar con dos carreras Tandil y Autódromo Municipal N° 60 en el Ranking. Av. Gaona 4502, Ciudadela C.P. 1702. TE.653-3717, 654-3956. Soneira.

VENDO FORMULA RENAULT Tulia 19, excelente estado con motor, gomas trailer, caja TCM. Tratar 69-8290 de 8 a 13 horas.

TC BONAERENSE clase "A" Valentín Gómez 4579 Caseros.

VENDO CAFETERA BIPLAZA bonaerense, motor Peugeot, dos juegos gomas, fliter, llantas estilo y repuestos, tratar Alberti 360 Florencio Varela, días sábado y domingo. Listo para largar.

2.0 AUTOMOVILES

—VENTA—

COUPE TAUNUS 79 S.P llantas magnesio, cubiertas Cavallino, antena eléctrica, excelente estado, guardaplast original 100% color rojo, una máquina como pocas. Preguntar por Alberto, Pellegrini 759, Morón, 629-2870.

RURAL FALCON Standard 1979, impecable, permuto por Break menor valor, igual estado, diferencia cobro contado, llamar TE: 83-3023, desde 10 hs. Es particular.

IAVA 80 1300 TV Europa, estado nuevo gomas nuevas, 29.000 km reales, auto particular, Miguel Landi Montiel 3788, Cap. Lugano. Aceptaría 128 menor valor.

VENDO O PERMUTO taxi Dodge 1500, Modelo 1979, Sr. Osvaldo. TEL. 766-1476. Ipiranga 1377. Boulogne.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

—PERMUTA—

FIAT 125, modelo 1973, motor 0 km, tren delantero, frenos, caja muy buenos, detalles de chapa, doy guardabarros trasero, por Chevy 55 o Coupe GTX TE: 0220-25824, Roberto, después de 16 hs.

FIAT 600/69 muy bueno, motor 10 puntos, c/radio pasacasete y moto Zanella 180, totalmente equipada, carenada, los dos con papeles al día, por Renault 6, muy bueno o Fiat 125, Lavalle 2550, Capital, Sr. Horacio.

2.1 Automóv. de colección

—VENTA—

CHEVROLET 1939 4 puertas, pintura, tapizado, instalación eléctrica de fábrica, 177.000 km. nuevo, excepcional 1º de Mayo 1626, Rosario 2000, Sta. Fe. TE: 66-233.

PLYMOTUH MODELO 29 Sedan, dos puertas, único por estado. Hecho a nuevo, para coleccionista únicamente, ruedas de madera, termo sifón con esteguar y marcador de temperatura. Quircga 1300 Dock Sud. Particular a particular.

2.2 Autos Importados

—VENTA—

CADILLAC FLEETWOOD 62, único todo original, falta terminar armar motor, tapizado pana tipo capitoné, estuvo 15 años parado, ideal colección o fanáticos Cadillac, liquido 1º oferta razonable, Luis María Campos 4740, Caseros.

2.3 Autos fuera de serie

—COMPRA—

GUAIRA LIEBRE II Liebre III Alcon Falcon angostado con cualquier mecánica o sin motor. Mariano Moreno 630, Río Gallegos, 9400, Santa Cruz.

—VENTA—

AUTO SPORT fabricación artesanal carrocería plástico, mecánica Renault, para terminar con documentacion pesos 20.000.000. Después 14 hs. Tres Sargentos 1772. Avellaneda Te. 203-4928.

3.0 CAMIONES

—COMPRA—

CAMION FORD 6000/7000, modelo 177 en adelante, en buen estado, llamar al 551-4243, 552-4219, preguntar Ingeniero Pisani.

4.0 Pick-up

—VENTA—

VENDO PICK UP Chevrolet C/77 Detalles de pintura, avda. San Martín 4192. Capital.

5.0 Motocicletas

—VENTA—

CACHA DE Honda CB400T Hawk en buen estado, $1.000.000, 242-5501, Capello 649, Banfield.

KAWASAKI 650 SR modelo 79 4000 km reales, impecable, cubiertas nuevas o permuto por auto. Diferencia a convenir, tratar Añasco 345. TE: 431-5009, Capital.

KAWASAKI KX 125 cross, modelo 181, sin carreras, sin golpes, excelente estado, motor nuevo o permuto Kawasaki KZ 550, diferencia a tratar. Llamar al 802-9128, Jimmy.

SUZUKI RM 125, cross, modelo 80, sin golpes, sin carreras, excelente estado o permuto por Honda CB400/N o CB400/T. Diferencia a convenir, llamar al 801-2510, de 14 hs. a 23 hs. Roberto.

HONDA CB750FSS Modelo 1981, rodada 1982, frenos CBR 1100, manubrio, espejos Napoleón, gomas nuevas, jamás caída ni golpes, permuto por moto menor cilindrada, urgente. Repuestos. Alsina 66 Quilmes TE 254-5345.

VENDO O PERMUTO Honda 750F SS, modelo 81, rodada 82, impecable, permuto menor cilindrada ó auto buen estado. Total 20.000.000 repuestos. Alsina 66 Quilmes TE 254-5345.

6.0 Repuestos y Accesorios

—COMPRA—

URGENTE COMPRO casco/carrocería Fiat 600 1968, en adelante. LLamar Antonio Carlos 792-6661 9 a 12 hs. 15 a 18.30 hs. Pago contado, preferencia buen estado.

COMPRO CRISTAL puerta derecha, Mustang GHIA 1980, consola, radio, cassett. Tablero inferior derecho. Pago contado Contrarrembolso. Previo arreglo de precio. Carlos A. Dominguez, EE.UU. 4164, Córdoba 5000 TE 59610. Dejar TE. p/concretar.

—VENTA—

CARBURADOR WEBER 40/40 múltiple admisión, múltiple escape. Manuel Estevez 1180, Dock Sur, Avellaneda 3 cuadras bajada Puente La Boca lado Provincia.

VENDO 2 CUBIERTAS Fliter competición TC 2000 para llanta 15, excelente oportunidad 2.000.000 $ c/u, Triunvirato 4142 "Urquiza" TE. 51-4668.

MOTOR FORD "A 1931 buen estado con leva de Sotro (limitada 31) garantizo 4500 rpm entre cambios y caja original con cardan y Diferencial TE. 652-7937 de 8 a 12 13 a 20 hs. Pregunta por Chicho.

VENDO PARAGOLPES originales furgón Subarú. Sin uso, tratar en Cachimayo 1312, Taller Cap. Fed.

VENDO ESCUDO BMW capot original, alemán, excelente estado, escucho ofertas. Av. del Trabajo 1170 Dto. 1 Cap Fed.

7.0 Herramientas y Máquinas

—VENTA—

VENDO MICROMETRO DE interiores, nuevo, Mitutoyo IMS -200 4.500.000, escucho oferta, 55 Nº 1177 La Plata. Miguel Angel.

O PERMUTO POR moto importada o auto nacional del mismo o menor valor. Total equipo de herramientas de carnicería valor aproximado $ 95.000.000. Tratar y ver Héctor Rossi, localidad French, partido 9 de Julio, Prov. de Bs. As. CP 6516

CURSO
MOTORES DE COMPETICION
Pida informes a:
IMA C.C.40
Suc. Caseros (B)
1678 - Buenos Aires

LIQUIDO POR desalojo torno portátil colgante 1,5 HP, 15.000 RPM, $ 15 millones, banco armado y control motores alemán $ 25 millones, engrasadora manual y neumática $ 7 millones, burro para Peugeot $ 2 millones, Luis Campos 4740, Caseros Bs. As.

10.0 Varios

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

TRENES eléctricos Trix Express en buen estado y accesorios compro. Enviar detalle y precios a Ricardo Lloveras, Tucumán 321, Sur 5400, San Juan.

STYLAUTO compro colección completa. Comunicarse con Roberto TE: 765-2744.

CORSA, Parabrisas, Automundo, Mecánica popular, de cualquier año, escribir Daniel Guillermo Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5 piso, 1405, Capital Federal, llamar 90-7998, también manual usuario Chevrolet Special, prometo contestar.

DESEO INTERCAMBIAR datos, fotos, estadísticas sobre la F-1 y el automovilismo mundial con personas de Argentina y exterior. Contestaré, Eduardo San Román, Gral.Güemes 331 Barrio Gral Paz Córdoba 5000

COLECCION GOLES desde Nº 1250 hasta último Nº en venta, escucho oferta, Oscar Yossen, 1º de Mayo 452, CP 3011, San Jerónimo Norte, Santa Fe.

LOCAL ZONA centro, apto varios destinos fuerza motriz, 800 metros 450 para oficinas. Acepto vehículos, saldo hasta 18 meses, Carlos Frola, Estanislao López

Escapes Sics

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

- Silenciadores
- y escapes deportivos
- Jaula de seguridad



NACIONALES E IMPORTADOS

EQUIPO RENAULT 18

Bartolomé Mitre 2033 - Ruta 7 - Km. 36,600 MORENO 0228-20356



JORGE OMAR DEL RIO SRL

Escuela de pilotos

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

TECNICA 84

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

PREPARACION DE MOTORES

POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

(Consulte para banquear su propio motor).

Pida listado de repuestos y precios

Colocamos Turbo-Compresores

ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO•

• OSVALDO MACEIRA •

COMPETICION

Italia 355 - Tigre - 749-1502

BUZOS ANTIFLAMA

EDANOR

Avda. La Plata 1301 - Cap.

Tel. 922-3226 / 5893

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

BUZOS ANTIFLAMA Juan B. Justo 4300

CYCLE WORLD

• PROTECTORES DE CARTER •

• PARRILLAS PORTAEQUIPAJES •

• EQUIPOS DE ESCAPES

2 a 1, 4 a 1 y 6 a 1

• HONDA • KAWASAKI •

• YAMAHA • SUZUKI •

Somos fabricantes

Precios especiales para revendedores

- Envios al interior

Av. del Libertador 8404 - Cap.

Tel. 701-5419

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60

(1684) EL PALOMAR



26 MTS recorrido

Belgrano 4056 1º piso

Cap. Fed.

Tel.: 981-2254.

berto TE 765-2744 "Urgente".

COMPRO TRACTORES Fiat usados modelos V25 211R 400 en el estado en que se encuentren, incluso desarmados pago contado, Carlos Frola. Estanislao López 476, 1629 Pilar, Buenos Aires. TE. 0322. 28687

476, 1629, Pilar, Baires. TE: 0322-28687.

REGIO CHALET en Pilar, zona centro con todos los servicios instalados, acepto vehiculos como parte pago, saldo hasta 18 meses, Carlos Frola, Estanislao López 476, Pilar. TE: telediscado 0322-28687.

COLECCION CORSA desde 1976 en adelante, baratas, precio a convenir, llamar al 801-2510, preguntar por Roberto de 14 hs. a 23 hs. Revistas en excelente estado.

—COMPRA—

COMPRO CASSETTE con la banda de sonido original de la pelicula Grand Prix, pago hasta 260.000 $. Llamar al 567-4417 a partir de las 10 hs. Preguntar por Rubén.

STYLAUTO COMPRO colección completa, comunicarse con Ro-

—VENTA—

PORTON GUARDA coche, usado, madera de pino y vidrios con todos los herrajes, ancho 2,20 mts. alto 2,20 mts $ 1.500.000. Andres Lamas 1331-33 Capital. TE. 59-9826.

VENDO BUZO antiflama, altura 1,70 m 1 par de guantes, 1 litro de liquido antiflama. Todo nuevo. Fórmula One. Todos los días de 12 a 17 hs. Preguntar por Oscar o Jorge 393-1573 3.800.000.-

VENDO: COCINA (funcionando), lavarropas (motor quemado), calefón Universal (campana agujereada), elástico de cama de dos plazas. Junto o separado. TE: 567-4417. Señor Gastón de 10 a 21 hs.

VENDO CASILLA TERMICA (madera, lana de vidrio- madera) compuesta de pared lateral, frente con ventana y corte para aire acondicionado, techo y doble puerta. Sr. Gastón. TE. 567-4417.

COLECCION CORSA completa desde el año 1968 en adelante. Perfecto estado, lote completo pesos 10.000.000. Llamar

773-1761. Sr. Jorge.

EL AÑO AUTOMOVIL; Doce números entre 1957 y 1979. Varios libros más, Revista Sportauto de 1970 a 1981 y varios Autosprint, L'Automóbile, Grand Prix, Corsa Roas & Track, Poster, Fotos, etc. Felipe. TE. 772-4644.

18 MINIATURAS se destacan B.M.W., Reanult, Mercedes, Fórmulas 1, McLaren, Shadow, Lotus, Ferrari, Matra, Williams y hasta una lancha, por más detalles, enviar carta a José Cabrera 4124, Montevideo Uruguay.

—PERMUTA—

BICICLETA rodado 20 en buen estado por bicicleta rodado 24 familiar cuadro normal igual estado, dirigirse a 26 de abril 3279, Villa León, Ituzaingó. Toda la semana Ricardo.

PERMUTO POR MOTO IMPORTADA Zapatería dama funcionando sobre avenida Cabildo esquina Monroe. TE. 752-0236 - 27-0340.

11.0 Automodelismo

CLUB A. PALERMO



35 mts.
6 carriles.

Fitz Roy 2238
Tel.: 771-0328
(1425) Buenos Aires

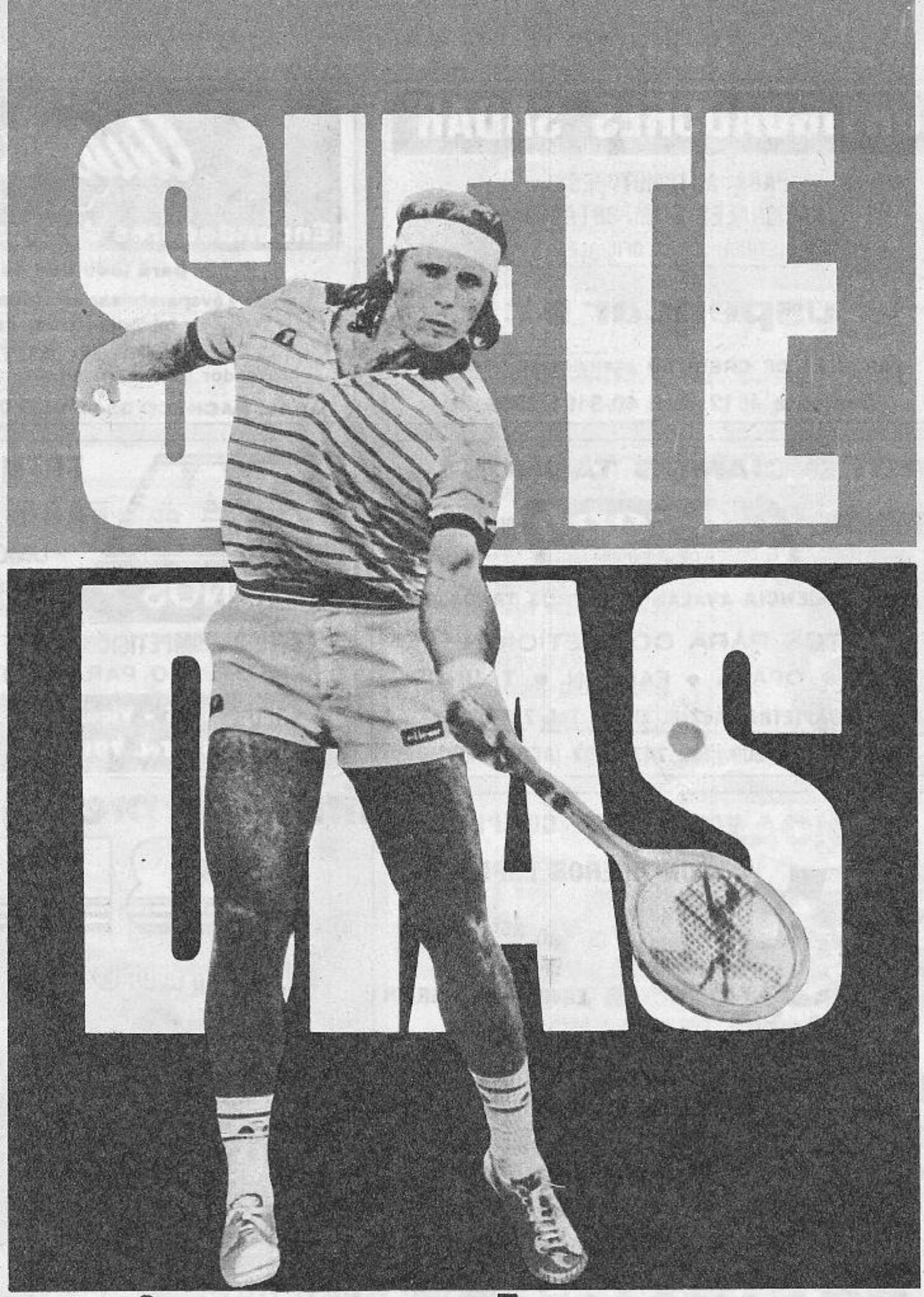
Es un publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel. 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel. 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodisticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 143.947. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel. 30-7891/99. Télex 17216/22830. URUGUAY: Displa S.A., Juan M. Blanes 1076, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o caracteristicas consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S.A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, marzo de 1983.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso Nº 4981

Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión Nº 7970

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Usted tiene mucho que ganar.

En la revista que está leyendo, usted analiza como nadie la semana deportiva. Conoce sus entretelones. Revive sus emociones. Encuentra todo aquello que, sobre el tema, le permite opinar con criterio.

SIETE DIAS no escapa a su mundo. Lo completa. Acercándole los temas que enriquecen su información. Política. Cultura. Espectáculos. Ciencia. Economía. Vida moderna.

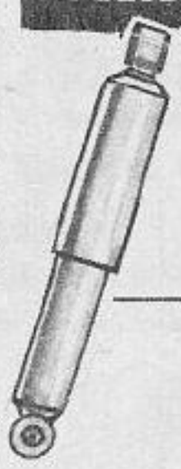
Todo a su nivel. El que prefiere y exige. Audaz. Profundo. Agresivo. Valiente. Sin concesiones.

Incorpore SIETE DIAS a su mundo importante. Pronto comprenderá por qué tiene mucho que ganar.

La revista más completa para la mayoría con personalidad.

SIETE DIAS

AMORTIGUADORES SADAR



PARA AUTOMOTORES
NACIONALES E IMPORTADOS
DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

TARJETAS DE CREDITO9 ENVIOS AL INTERIOR

Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255.

Auto-kliner
S.A.I.C. y F.

Encendedores de cigarrillos de 6 y 12 v

para todo tipo de automóviles

Lavaparabrisas eléctricos, universales de pie y tableros - faros, llaves eléctricas

Fabrica: AUTO-KLINER
Proveedor de las principales fábricas de automotores.

GRAL. PACHECO 3544 - OLIVOS - Prov. Bs. As. 791-0663

POTENCIAMOS TAUNUS

INGENIERO Joseph AFILIADO AL S.R.E.
"EL PODER DE LA EXPERIENCIA"

AÑOS DE EXPERIENCIA AVALAN NUESTROS TRABAJOS

REPUESTOS PARA COMPETICION

CHEVROLET • OPALA • FALCON • TAUNUS

TALLER: SCHAPAPIETRA 1467/9. TIGRE. Tel. 749-4467

AVDA. LIBERTADOR 15209. Tel. 747-2557 (ACASSUSO)

EVA FRENOS

FRENOS A DISCO PARA MOTOCICLETAS

UNICOS FABRICANTES
KITS COMPLETOS
PARA TODAS LAS MARCAS

KITS DE COMPETICION SIMPLE Y DOBLE DISCO VENTILADO
REEMPLAZO PARA MOTOS IMPORTADAS

Av. Maipu 1115 - Vicente López
(1638) Tel. 791-6952

VALVULAS DE COMPETICION
CON ACEROS ESPECIALES



NO ACEPTE IMITACIONES.

ENVIOS AL INTERIOR

JORGE BIANCOSPINO

AIZPURUA 2691. Tel: 572-6569.
Alt. Av. de los Constituyentes 5100

NO TIRE SUS AMORTIGUADORES
SE LO REPARAMOS CON GARANTIA



AMORTIGUACION
HORACIO

* ALINEACION * TREN DELANTERO * FRENOS

FABRICA: MILLER 3464. Tel. 542-1533
TALLER: Av. DEL TEJAR 2939/41 (1430). Tel. 701-1681

---

firmas de prestigio

BOSCH

CENTRIFUGAL
INDUSTRIA ARGENTINA

8K EMBRAGUES NOGOYA

ANIBAL
ALTA PERFORMANCE

AMORTIGUACION
HORACIO

competición 5



José
EL PODER DE LA EX

EMBRAGUES
NOGOYA

Vulcanizado de Pastillas y Patines de Freno para todo tipo de vehiculos Imp y Nac.

WOBRON Legitimo
EQUIPOS DE COMPETICION

NOGOYA 6187 - Cap. 642-0773

TAUNUS

BOTADORES REGULABLES
RESORTES DE VALVULAS ESPECIALES
ARBOLES DE LEVAS

José Raponi

ENVIOS AL INTERIOR
AV. MITRE 198 o VILLA MARTELLI o PROV. BS. AS. o TEL. 761-1586

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"50 CAMPEONATOS GANADOS
EN 15 AÑOS DE FABRICACION"

CON SUS MODELOS:
"MARK 1 - 2 - 3 y 4" y "PUCARA 76 y 78

ANUNCIA LA APARICION
DEL NUEVO MODELO "PUCARA LDP/83"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS PRODUCTOS DAP
POR LOS AÑOS 1981 - 1982 - 1983

SERVICE DE CHASIS Y MOTORES DAP Y PANTHER.

PANTHER KARTS CNEL. MOLINEDO 1848 AVELLANEDA TEL 208 3859
Y ENTRE RIOS 2056 AVELLANEDA

CAMISAS Y CONJUNTOS
PARA MOTORES

CENTRIFUGAL



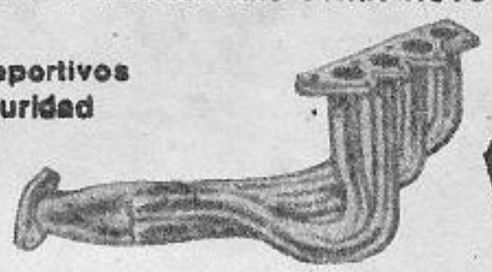
INDUSTRIA ARGENTINA

F.A.D.E.C.Y.A. S.A.I.C.
ACEVEDO 172 (1414), Cap. 854 - 4934/6059

escapes
ESCAPES TICOS

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

silenciadores
y escapes deportivos
jaula de seguridad



NACIONALES
e IMPORTADOS

EQUIPO
RENAULT 16

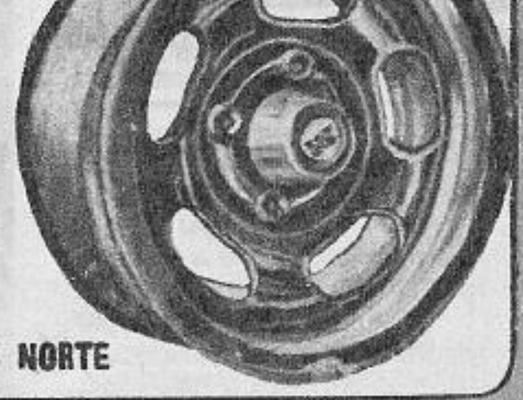
Bartolomé Mitre 2033 - Ruta 7 - Km. 36,600 - MORENO - Bs. As. 0228-20356

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

RUEDAS spina

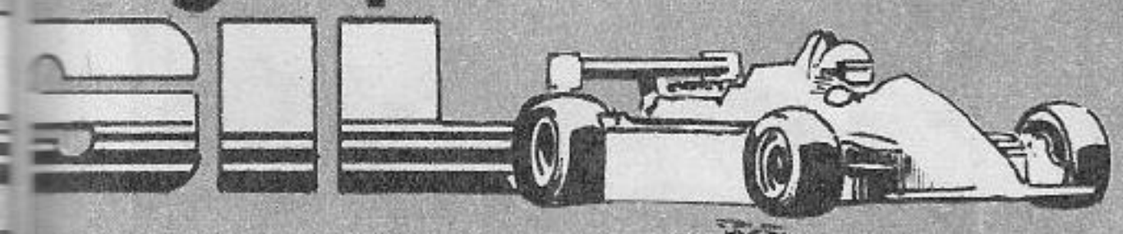
- SEGURIDAD TOTAL
- LLANTAS DEPORTIVAS
  EN TODA LINEA
- ESTAMPADAS
  EN CHAPA DE ACERO

SPINA HNOS.



SOCRATES 796 TEL: 653-6247 CIUDADELA NORTE

n el gran premio de F.1



MACA

Auto-kliner S.A.I.C. y F.

ruedas spina

TECNICA 84

Suspencar s.r.l.

José Raponi

escapes TICOS





CARBURACION
Y
ENCENDIDO



40 AÑOS

ALTA PERFORMANCE ANIBAL

PARA AUTOS NACIONALES E IMPORTADOS
AVDA. JUAN B. JUSTO 8028, CAPITAL.

ATENDIDO POR SUS DUEÑOS

TURNOS AL 67-4569 EN EL HORARIO de 8 a 12 y de 14 a 18,30 hs.

TECNICA 84

Contamos con el más moderno Banco de prueba de motores, (Consulte para banquear su propio motor). PIDA LISTADO DE REPUESTOS y PRECIOS.

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES

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

OSVALDO MACEIRA
COMPETICION Italia 355 - Tigre . Tel. 749-1502

autopartes
para carrocerías

EMACA

FABRICANTES ENVIOS AL INTERIOR
Gral. Roca 3520 (1702) Ciudadela Norte - Tel. 653 - 1175/8647

505 - 504 - 404 - 505 - 504 - 404 - 505 PARA SU NUEVO O "VIEJO" PEUGEOT ¡NO DAMOS SOLUCIONES MAGICAS. . .! LE OFRECEMOS MANTENER SU POTENCIA Y PIQUE ORIGINAL SIN RATEO, POR LA AISLACION ABSOLUTA DE CORRIENTE DE SUS BUJIAS, QUE LE BRINDA LA PORCELANA.

EL SISTEMA DEL PEUGEOT 505 EN PORCELANA 8 K. QUE TAMBIEN VA EN EL 504-404 ACTUALIZANDOLOS Y MODERNIZANDOLOS.



Y PARA ECONOMIZAR . . . PIPA DOBLE ESMALTADA O.J.B. DISEÑO ORIGINAL VA SOLAMENTE EN 504-404 (PARA USAR RESORTE).

Y . . . PARA EXQUISITOS . . . PIPETA DE PORCELANA 8 K. 505-504-404 Y . . . PARA PIPAS ORIGINALES RESORTES ELECTRONICOS BAÑADOS EN ORO 8 K.

EN CASAS DE REPUESTOS PEUGEOT Y ENCENDIDO DE TODO EL PAIS

EL PROXIMO DOMINGO EN MAR DEL PLATA, ALLA POR PUNTA

DATSUN, ARENA, M

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS



La tercera competencia del torneo '83 del Campeonato Argentino de Pilotos se llevará a cabo en Mar del Plata, utilizando, por primera vez en la breve historia de la categoría, un circuito callejero. El mismo, que mostramos aquí, es también el primero utilizado allí desde que, en esa misma ciudad, hubo un terrible accidente en ocasión de una temporada internacional de Fórmula Tres. Sin embargo, la seguridad en esta prueba está totalmente garantizada por medio de más de 4.000 metros de guard rails y una pista lo suficientemente ancha como para ventilar cualquier duda al respecto.

Como se ve, se utilizará principalmente el boulevard Martínez de Hoz y la calle colectora que une los diversos balnearios de Punta Mogotes, y en el dibujo sólo hay dos frenadas (al final de cada "recta"), que serán cruciales. Largarán los dieciocho mejores tiempos (computando ambas series preliminares).



En este imponente "doble piso" de El Cóndor viajarán los 23 favorecidos por el concurso-sorteo efectuado en ocasión de la carrera anterior. Lo harán cómodos, como imaginaréis, y no faltará algún colado...

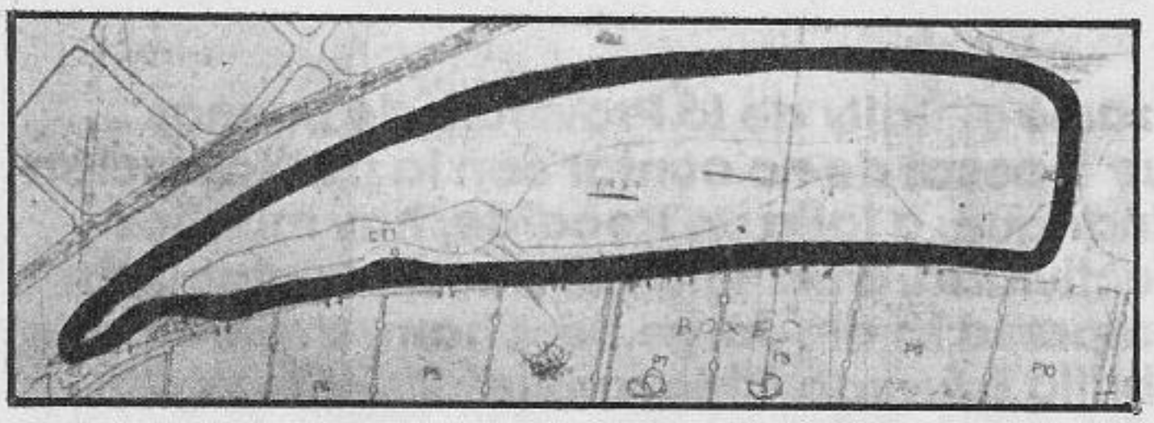
¡¡QUE BIEN SE TE VE!!

...O por lo menos eso es lo que esperamos, puesto que todo lo que sucederá en esta carrera de Datsun en Mar del Plata será televisado "en vivo y en directo" por Argentina Televisora Color, Canal 7, y sus repetidoras de todo el país. Habrá seis cámaras, más una "Cámara loca". Si no puede correrse hasta Mar del Plata, sintonice *ATC*.
Y también, como siempre, *Carburando* transmitirá por Radio Rivadavia todas las alternativas de la carrera con la conducción de "Cacho" González Rouco.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOGOTES...

AR Y SOMBRILLAS



Circuito N° 1: Circuito de Punta Mogotes. 1.937 metros que serán recorridos en 32 oportunidades durante la final del domingo.

ASI VAN...

Estos son los resultados logrados por los integrantes del C.A.P. en las últimas seis carreras. (Santa Rosa, Tandil, Gral. Roca, Rafaela, Balcarce y Buenos Aires).

Kissling	1	1	NP	7	3	Ab
Di Palma	3	4	NP	1	1	6
López	Ab	3	2	2	4	1
Fernandino	Ab	Ab	1	Ab	2	Ab
García Veiga	2	NP	4	3	Ab	Ab
Pachelo	5	2	3	11	6	8
Monguzzi	NP	NP	5	Ab	5	5
Vallasciani	Ab	NP	6	8	7	4
Mayorga	6	AB	NP	NP	Ab	Ab
García	NP	Ab	15	12	9	7
Sancho	11	5	Ab	4	10	9
Ricardo Iglesias	7	NP	14	9	12	NP
Juan Carlos Iglesias	7	NP	14	9	12	NP
Faraoni	Ab	NL	NP	Ab	NP	13
Talermann	8	NC	NP	6	NP	10
Bessone	NP	NL	NP	NP	Ab	Ab
Fernandez	NP	8	NP	NP	14	Ab
Der Ohanessian	NP	NP	NP	NP	13	3
Bessone (h)	NP	NP	NP	NP	15	2
Mustafa	NP	NP	NP	NP	NP	11

NP: No participó. NL: No largó. NC: No clasificó. El número corresponde al puesto logrado.

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

Sábado 19 de marzo	15 a 17	Verificación técnica y adminstrativa en el balneario N° 8 (del Automóvil Club Argentino) de Punta Mogotes.
	18	Ingreso a un parque cerrado donde los autos pasarán la noche en exhibición.
	21	Recepción y lunch para pilotos, periodismo y acompañantes en el Hotel "17 de Noviembre" del S.M.A.T.A., sito en el Boulevard Marítimo 3185, frente al Torreón.
Domingo 20 de marzo	10 h.	Primera tanda clasificatoria (10 minutos).
	10,30 h.	Segunda tanda clasificatoria (10 minutos)
	11,10 h.	Primera serie a 15 vueltas (29,55 km). Autos clasificados impares.
	11,40 h.	Segunda serie a 15 vueltas (29,55 km). autos clasificados pares.
	12 h.	Desfile coreográfico a cargo de la Guardia del Mar.
	12,15 h.	FINAL a 32 vueltas, (61,98 km) Premio SMATA. En ella participarán los 18 mejores tiempos de ambas series.
	12,55 h.	Podio de los ganadores.

QUIENES VIAJAN...

Como anticipáramos en números pasados, el Club Argentino de Pilotos formalizó en ocasión de la carrera realizada en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, el concurso "Viaje con sus ídolos a Mar del Plata" por el cual fueron elegidos 23 espectadores entre los presentes. Para éstos será especialmente fletado un micro de doble piso (con bar, televisión, azafata y todas esas cosas...) que partirá este próximo sábado a las 6 de la mañana desde la terminal de *La Estrella-El Cóndor*, sita en Garay 1302 - CAPITAL. Una vez llegados a Mar del Plata, se alojarán en el hotel *Nuevo Ostende*, cedido por *SMATA*, integrándose cada uno de ellos a un equipo distinto, para así vivir las incidencias de la carrera "desde adentro". La cosa promete y esperamos que todos ellos se diviertan como corresponde.

Estos son los agraciados por la diosa Fortuna: *Jorge Falcone, Sergio Venti, Roberto Castosa, Santiago Parodi (¡Flaco! ¿Qué hacés!, Fernando Tovillas, Nelson Rodríguez, Jorge Larrauri (¿Nada que ver con Poppy?), Gustavo Serventich, Ernesto Repetto, Raúl Meloni, Fernando Serra, Roberto Nandi, Juan Behl, Juan P. Vinan, Osvaldo A. Agosti, Lilia Saravia, Ronait Martino, Sergio Valencia, Carlos Bergero, Carlos Molina, Jorge Travaglini y Mariano Gunstans Borras.*

Nos vemos en Mardel....

LOS PARTICIPANTES

N°	PILOTO	PROCEDENCIA	COLOR
1	Guillermo "Willy" Kissling	Olivos	
2	Luis Rubén Di Palma	Arrecifes	Dorado
3	Osvaldo "Cocho" López	Capital Federal	Colorado
4	Esteban "Chango" Fernandino	Coronel Pringles	Blanco y rojo
5	Néstor J. "Nene" García Veiga	Arrecifes	Azul y rojo
8	Roberto Pachelo	Pilar	Plateado
10	Angel Rubén "Negro" Monguzzi	Córdoba	Blanco y rojo
11	Juan "Beto" Vallasciani	Bahía Blanca	Blanco
12	Francisco "Paco" Mayorga	Capital Federal	Blanco
14	Mauricio "Mario" "Papucho" García	Ramallo	Azul y rojo
18	Daniel Sancho	Rosario	Plateado
20	Ricardo Iglesias	Pergamino,	Amarillo
21	José Miguel Faraoni	San Nicolás	Negro
22	José Luis Talermann	Concordia	Rojo y amarillo
23	José "Cucho" Gervasoni	Santa Fe	Blanco
26	Oscar "Cachito" Rodríguez Marsili	Capital Federal	Plateado
27	Carlos "Cascote" Juárez	San Juan	
33	Ernesto C. Bessone	Capital Federal	Blanco
35	Néstor "Tingo" Fernández	Tandil	Negro y rojo
41	Gustavo Der Ohanessian	Capital Federal	Dorado y negro
44	Ernesto C. "Tito" Bessone	Capital Federal	Azul
50	Daniel Eduardo Mustafá	Córdoba	Blanco
51	Carlos Alberto "Ruso" Paredes	Daireaux	

RALLY DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LOS CORDOBESES COP

Finalmente, contra viento y marea, pudo realizarse el Rally de la Provincia de Buenos Aires. Una carrera sumamente interesante, que a pesar de no contar con la participación del equipo oficial Renault, sirvió para determinar que, a falta de Recalde, hay muchos que están capacitados para funcionar con efectividad. Entre ellos se puede contabilizar a Maggi, "Mataco", Batolla y Díaz Mayer. La sorpresa la dio Jorge Bescham, aventajando a máquinas de mayor cilindrada, y junto a él brilló Eduardo Chiavarolle

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Oscar Izzo. Fotos: Juano Fernández

ARON EL LLANO

Luego de muchas idas y venidas, marchas y contramarchas, falta de interés en ciertos corredores, suspensiones y opiniones encontradas entre diversas entidades, el Club de Autos y Motos pudo darse el gran gusto de realizar su rally en la provincia de Buenos Aires. Más allá de que aparezca como un contrasentido que en apenas un mes se disputen tres competencias —Villa Dolores, Buenos Aires y la Vuelta de la Manzana— aparece en claro, con el lógico beneficio para la categoría, que este tipo de competencias significa un aporte que abre un campo interesante.

Honestamente, existían muy pocos argumentos —en teoría y antes de la largada— como para confiar en que todo tuviera un desenlace final. Pero afortunadamente nos equivocamos. La idea de que los rallies sólo deben ser disputados en escenarios de

Jorge Bescham, el vencedor, tratando de encontrar la salida de la curva. Una nube de tierra le sirve de escolta. Jorge Maggi (abajo) ensayando un paso de baile con su "Tota III". Muy bueno su trabajo hasta que la junta quemada le impidió saborear la victoria.



montaña o muy trabados, quedó totalmente desmentida ante el éxito final del rally de la Provincia de Buenos Aires. Claro, el llano no seduce a la gran mayoría, pero el domingo, luego de las tres etapas, la opinión había cambiado radicalmente. Fue en el llano... sí, es verdad, pero convengamos en que el fin perseguido se logró. Ahora la categoría tiene una posibilidad más.

Además, hay que tomar en cuenta que en este difícil momento económico se debe buscar la vuelta para que la crisis no sepulte a la actividad. Por eso, se apeló al recurso de utilizar circuitos donde los competidores pasan cuatro o cinco veces por el mismo lugar. Con ello se reducen los costos y además, el público tiene garantizada una cierta continuidad.

¿VAMOS A MAR DE AJO?

Por si todo esto que dijimos fuera poco, también existió en este rally el encanto de la noche. Pero entiéndase bien, no es lo que quizá usted está pensando, sino que nos referimos a la buena política de mezclar, aunque sea uno, primes nocturnos. Una larga recta sirvió para el cometido, que además nos fue dando pautas de lo que sería la carrera en las dos etapas posteriores.

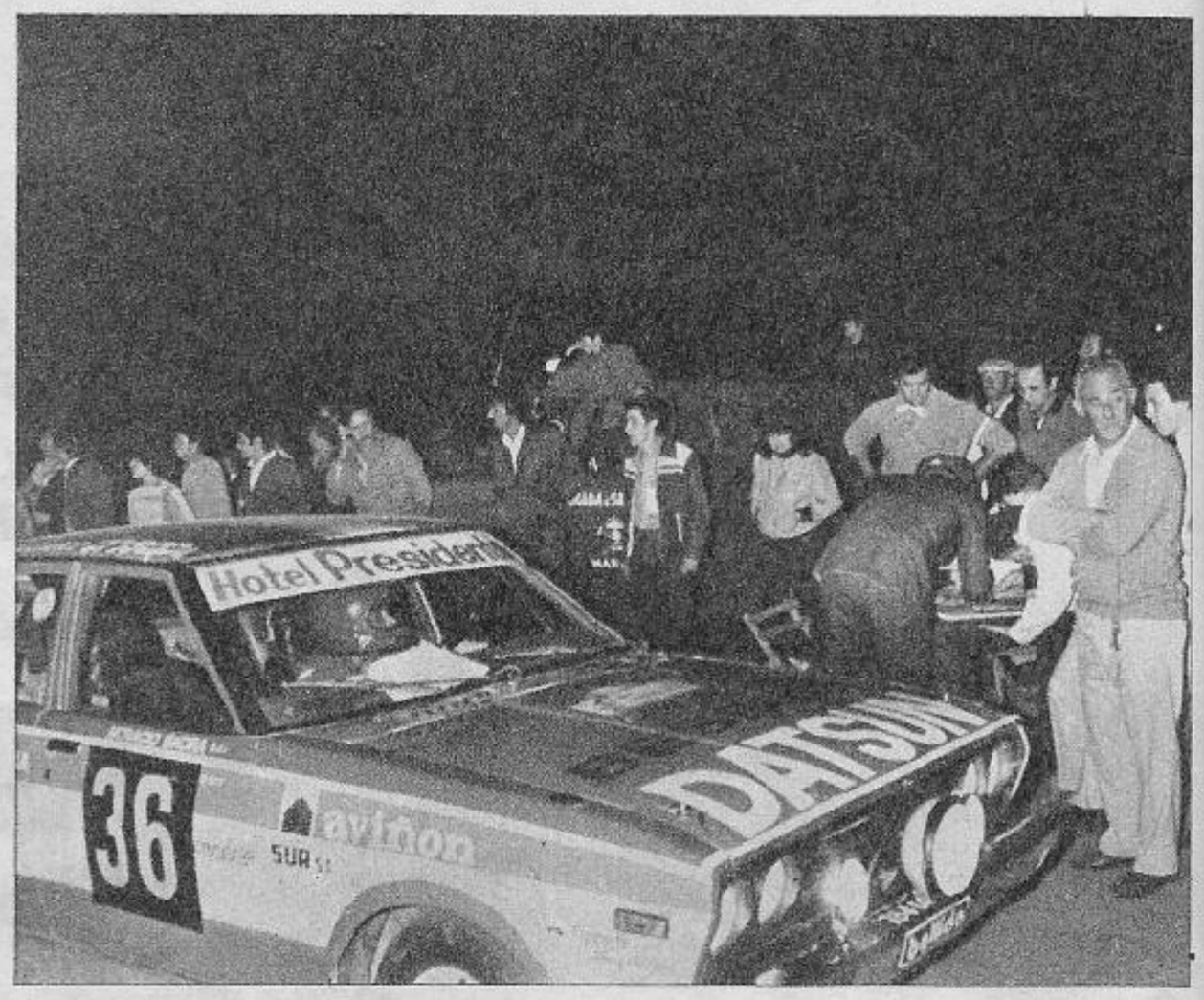
Comenzó a tomar consistencia el trabajo de Jorge Bescham y Jorge Maggi, mientras algunos nombres se mezclaban, también con contundencia: "Mataco", González Andicoechea, Torrás, Romero, Luna, el infaltable Chazarreta y Maisonave, que se atrevió con un Dodge y lo hizo muy bien y Colossi, un baluarte de Villa Dolores, que llegó al rally de la provincia de Buenos Aires con el pergamino de vencedor en los dos últimos rallies, siendo desclasificado en San Luis —donde debutó— del primer puesto. Interesante espectáculo el de la noche del viernes, donde lo penoso estuvo en el vuelco de Juan Carlos Madero —afortunadamente sin consecuencias físicas— y en la precariedad que rodeó al trabajo de los encargados del control, iluminados en pleno campo por algo que se asemejó mucho a la llama de una vela.

VENGA, LO INVITAMOS

El binomio Horacio Badra-Miguel Tubal fue un animador constante y amenazó con hacerle pasar un papelón al resto. Tuvieron en ese Datsun 160 J, la herramienta suficiente para matar. Pero por la preparación Codasur de dicho auto, que no entra en el actual reglamento, fue invitado a correr, pero sin derecho a puntos y premios. Mientras estuvo en carrera funcionó excelentemente, ratificando las condiciones de Badra, a quien un Peugeot 504 le anda rondando. Pero lamentablemente, su trabajo no tuvo base casi sobre el final, cuando la máquina comenzó a sentir el esfuerzo de un recorrido que ofreció todo tipo de dificultades. Largas rectas que obligaban a viajar "planchado" dejaron el tendal en los motores.

El sábado y domingo la caravana se trasladó a Villa Gesell y fueron varios los que miraron al cielo con ganas de que lloviera. Así la cosa iba a estar mucho más entretenida... No se dio, pero igualmente hubo motivo como para no salir defraudado. La carrera salió a pelearse decididamente, sin darse respiro. Para Maggi-Valles todo fue bien hasta que aparecieron problemas de temperatura. El saldo de una junta quemada lo privó del triunfo casi sobre el final, luego de haber hecho una carrera sin errores. Pisándole los talones estaba Jorge Bescham, quien con un vehículo de menor cilindrada y en un medio que difiere de lo habitual no le perdió pisada a Maggi. Por eso se justifica la alegría de este cordobés que venía de padecer una serie de frustraciones. El Parque Cerrado fue testigo de su estado de ánimo: *"Hace siete carreras que ando con el paso cambiado. Y eso es para desanimar a cualquiera. No miento si digo que largué con miedo. No a la carrera, sino pensando qué le iba a pasar al auto. Por eso me pasé más tiempo mirando los relojes que el camino. Y hablando de camino, cuidado que esto no es fácil... Hay rectas, sí, pero también hay saltos, lomos, cruces de vías y un montón de cosas que tornan interesante a la carrera. El auto funcionó bien, pero le falta algo de velocidad..."*





EL RESTO NO SE DIO TREGUA

A lo largo de los diferentes primes se pudo apreciar el trabajo de un lote compacto que funcionó sin descanso, peleando sin cuartel y exponiendo una serie de virtudes ante cada curva de noventa grados, cruce de vías o lomos de burro. Mientras los de adelante iban removiendo la tierra, quienes los seguían tenían un elemento más en su contra, ya que el estado del camino se iba empeorando al paso de los autos, agregando así un matiz más.

Por eso adquiere relevancia, en primer lugar lo de Eduardo Chiavarolle, con su

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Eduardo Chiavarolle, el "Gringo" de Córdoba que tras una buena carrera finalizó segundo.

Sentado tras el volante, Badrá espera que Tubal concluya el trámite en el control. La noche de Mar de Ajó vivida con ruido.

El que no salta es un... y Chazarreta, para evitar oír el cantito, se despegó del piso. Un recorrido que tiene todo.

fuerza de siempre, "Mataco", que hizo rendir a su Fiat 125 coupé, José Chazarreta y su R12, Alberto Batolla que se mezcló con los de punta y Luna-Silva, un binomio que debutó en el rally anterior y que estuvo a punto de volcar en una de las tantas curvas durante la segunda etapa. Un espectáculo aparte fue lo de Mastromarino y su Citroën Visa Súper con Colossi y su Fiat 128. El último no le perdió pisada, aflojando recién hacia el final. De todas maneras, aunque ajustadamente, el de Villa Dolores, juntó los puntos necesarios como para seguir siendo líder en la clase 1.

Un párrafo aparte merece Augusto González Andicoechea. El beneficio de ser local le permitió sacar ventajas en cuanto al conocimiento del camino. Así, se entreveró en la punta sin reparar en la jerarquía de nadie y, al igual que Badra, injustamente un pistón lo dejó al margen cuando faltaban quinientos metros para la llegada de la segunda etapa. El lógico desconsuelo luego de una carrera en la que mostró que está habilitado para cosas mayores.

En síntesis, una carrera que salió adelante por mérito propio. Más allá de la incongruencia de conformar un lote de tres competencias en un mes, de todo el entorno producto de diferentes enfrentamientos y ciertos pedidos para adherirse a un boicot. Pese a todo, el rally de la Provincia de Buenos Aires salió a flote poniendo un nuevo tipo de escenarios en el tapete: *el llano, que también sieve para el lucimiento de los cordobeses.*

CLASIFICACION

Club de Autos y Motos. Tres etapas. Mar de Ajó-Mar de Ajó. Mar de Ajó-Villa Gesell. Villa Gesell-Villa Gesell 14 primes - 11 al 13 de marzo 1983.

POS.	Nº		PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	**1**	**2**	**Jorge Bescham-Carlos García**	**F.128 IAVA**	**5h34m20s**
2º	**6**	**3**	**Jorge Maggi-Héctor Valles**	**P. 504**	**5h35m36s**
3º	3	2	Eduardo Chiavarolle-Daniel Pérez	F. 128 IAVA	5h38m28s
4º	12	3	"Mataco"-Arturo Ruiz	F. 125 SP	5h44m12s
5º	5	2	José Chazarreta-Hugo Medina	R. 12 TS	5h54m29s
6º	30	3	Alberto L. Batolla-José Díaz	P. 504	5h57m09s
7º	37	2	Carlos Luna-Carlos Silva	R-12	5h57m18s
8º	26	2	Carlos Díaz Mayer-Raúl Escudero	R-12	6h02m10s
9º	31	2	Guillermo Espil-Omar Rienzi	F. 128 IAVA	6h04m04s
10º	23	2	José C. Bilbao-Ricardo Bilbao	R-12 TS	6h08m27s
11º	24	2	Héctor Romero-Edgardo Soria	F. 128 IAVA	6h08m43s
12º	**2**	**1**	**Carlos Mastromarino-Justo Carrera**	**C.Visa S.**	**6h26m03s**
13º	17	2	Guillermo Smith-Rodney Smith	R-12 TS	6h27m47s
14º	18	1	Sergio Colossi-Julio Rizzardi	F. 128	6h28m42s
15º	15	1	Milan Janovich-N.N.	D. Charade	6h44m04s
16º	16	1	"Cacho" Frigo-Carlos Griffo	F. 128	6h49m30s
17º	14	2	Sergio Atencio-Carlos Decechechi	Subaru H.1.3	6h51m06s
18º	11	1	Juan Salgado Nash-J.Panagopulo	F. 128	7h29m44s

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY: (Disputadas dos competencias)

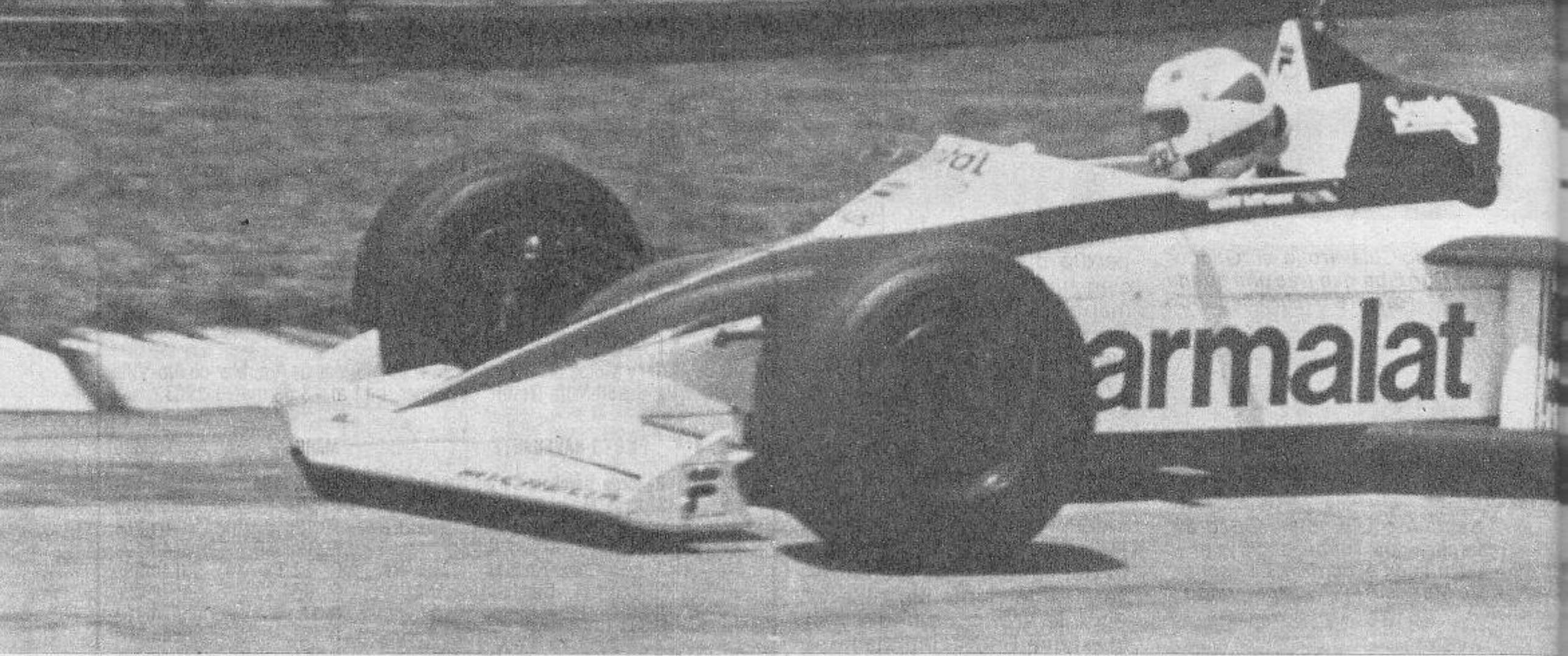
CLASE 1: Colosi 35 puntos. Mastromarino 32, Frigo 20, García Jurjo 15, Janovich 12m Piñeiro y Salgado Nash 8, Benitez 6.

CLASE 2: Chazarreta 32 puntos. Chiavarolle 30, Bescham 20, Torrás 12, Luna y Damilano 10, Díaz Mayer y De Giovanni 8, Nizzo y Espil 6, Sala y Bilbao 4, Ahumada y Romero 3, Clement y Smith 2, Carballo y Atencio 1.

CLASE 3: Recalde y Maggi 20 puntos. Moroni y "Mataco" 15, Verronessi y Batolla 12, Bassi 10, Germani 8, Crabero 6, Iglesias 4, Sarasate 3 y Barabaglio 2.

Próxima competencia: Rally Vuelta de la Manzana. Del 29 de marzo al 2 de abril. General Roca-Bariloche-General Roca.





GP DE BRASIL: Con mucho calor, desclasificado Rosberg y con

PIQUET FUE UN LEJANO

Arriba: Nelson Piquet estrenando con éxito el Brabham BT-52 BMW. Al fin el planteo del equipo para reabastecerse de gomas y nafta dio resultado. Aún parando, Piquet no perdió el primer puesto... Recuadro: Los tres del podio (Rosberg, Piquet, Lauda, en ese orden) aunque al final sólo dos escalones serían "válidos"...

Informe y fotos: Franco Lini y Felipe Mc Gough

Victoria de Nelson Piquet, merecida y realmente bella. El brasileño, motivadísimo por el hecho de correr en su tierra, puso al tope además al F.1 más lógico y hermoso del parque actual; que tuvo a su disposición un motor de rendimiento casi perfecto y que en esta carrera superó magníficamente una de las pruebas más difíciles.

Para los motores turbo, la de Río era de temer debido a la gran temperatura reinante, cosa que pudo ser comprobada por Ferrari, Renault y Toleman que sufrieron los efectos del calor. En menor grado, también Alfa Romeo que, sin embargo, no duró lo suficiente en esta verdadera prueba de "fatiga prolongada". Como contrapartida el de Piquet anduvo perfecto, no así el de su coéquipier Patrese.

Por estas razones, la victoria de Brabham en Jacarepaguá puede considerarse como un halago importántisimo para el team inglés. Y naturalmente, para Nelson Piquet, que mantuvo la promesa hecha a sus seguidores el viernes: *"Gano yo y basta..."*.

Segundo en pista fue Keke Rosberg con el Williams, otro de los F.1 bien concebidos de la nueva ge-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



el segundo puesto desierto...

ESPEJISMO

Abrumador dominio de Nelson Piquet, acentuado en el final por la insólita decisión de los comisarios al "abolir" el segundo lugar de Rosberg. Así, de esta irregular forma, se abrió el Campeonato '83; que además presentó a los autos de la "nueva generación", cuyo mejor exponente fue precisamente el Brabham BT52-BMW ganador. Detenciones para recargar nafta y cambiar gomas le dieron vibración a una prueba monótona, con neta superioridad del ganador. Tercero (sí, no segundo...) quedó Lauda quien además fue el mejor "aspirado" y luego Laffite que apareció del fondo. Grata sorpresa la de Surer (sexto)

neración. Aun a pesar de una parada a mitad de carrera, adoptando una táctica que en esta competencia anómala, en circunstancias anormales, resultó bastante lógica.

Tercero Niki Lauda, que ahora debe estar atesorando bien aquello que mereció; siendo además el que mejor condujo, con una regularidad y estilo dignos de un "manual". Realmente excelente, lo que prenuncia en el futuro a un Lauda al tope cuando cuente con el motor turbo TAG-Porsche. Luego Laffite, también con un motor Cosworth. De lo que se deduce que esta carrera repropuso al motor Cosworth como protagonista; sin embargo...

Habíamos dicho que ésta fue una carrera anómala. Las condiciones climáticas de Río, de gran calor para esta época del año (marzo), complicaron todo. Provocando inconvenientes en algunos motores y además un gasto excepcional en el caucho, agravado debido a que las gomas debieron soportar esfuerzos enormes en sentido lateral motivados por la aceleración en curva.

Con los autos de motor turbo, que consumen mucho combustible, las cubiertas acentuaron sus problemas en relación con los aspirados normalmente. Por esa razón Ferrari y Renault estuvieron en desventaja, cosa que se apreció perfectamente en carrera y además en clasificación.

La razón por la que hubo cuatro motores aspirados entre los cinco primeros parece así fácilmente explicable. Pero debemos repetir que fue una carrera complicada, lo que seguramente cambiará en el futuro.

Carrera anómala también porque era la primera en que se presentaban los nuevos autos, y ninguno podía predecir las soluciones ideales. Porque si bien es cierto que los Brabham lucieron impecables y bien construidos, no lo es menos que Ferrari y Renault corrieron con los autos del '82 modificados. También se destacaron los Williams, pero recién en la temporada europea, los cuadros estarán completos.

Volviendo a la carrera y a las paradas de Rosberg y Piquet (cosa que también debía hacer Patrese si no hubiera roto el motor), el procedimiento podría considerarse peligrosísimo y esto no es novedad. Se criticó mucho el año pasado y en este caso, las críticas arreciaron. Lo sucedido en Río refuerza nuestras convicciones y sólo esperamos que los responsables oficiales del tema deportivo de los GG.PP. reflexionen.

Rosberg se detuvo, y durante la recarga el auto se prendió fuego. Las llamas fueron apagadas y el piloto, que saltó del auto no bien se encendió, volvió a su puesto. Perdió mucho tiempo, aunque con gomas nuevas luego superaría a muchos... Estuvo detenido por un minuto veinte aproximadamente, contra veinte segundos de Piquet. En suma, ahí estuvo la diferencia entre uno y otro, aunque el parecer general auguraba diferencias a favor del brasileño. De todas formas, en ambos casos, las tácticas eran excelentes. Largar con los tanques semivacíos podía dar doble ventaja: inmediatamente girar muy fuerte y más que los demás, y sobre todo no castigar el caucho con la ventaja de tener a disposición gomas con mayor adherencia. La táctica fue positiva. Pero sería bueno tomar alguna medida

para evitar males mayores. Esto le compete directamente al señor Jean-Marie Balestre y a los restantes miembros de la FISA. La prohibición de la recarga de combustible en carrera debe ser inmediata y no esperarse 1984 para consumarla. Así como debieron ser prohibidas las polleritas en su momento y no esperar que Villeneuve haya pagado con su vida o que Pironi casi la haya perdido o que Mass apareciera en medio de una tribuna en Paul Ricard.

Dadas las condiciones de los Brabham-BMW y los Williams (más livianos en relación al resto), éstos partieron muy bien adelante de todos. Hubo una tentativa de resistencia por parte de Prost, pero duró poco. Las Ferrari quedaron inmediatamente atrás y la carrera se circunscribió a sólo tres autos reducidos finalmente a dos cuando el motor de Patrese comenzó a mermar. Las distancias entre Piquet y Rosberg en relación con el resto se agrandaron progresivamente, y como aún entre ellos había una significativa luz, la atención se centró atrás de ellos.

Así pudimos apreciar a un John Watson excepcional, realmente extraordinario, que luego de superar a un cerrado lote de autos se colocó a espaldas de los punteros, precisamente cuando Patrese debió abandonar, y poco después —ante la parada de Rosberg— accedió al segundo lugar. En esos momentos su coéquipier Lauda parecía menos brillante, pero todo se debía a una táctica conservadora referida a los neumáticos, que como se vería luego le daría la razón. Pero de todas formas, Watson manejó formidablemente y al término de la carrera estaba satisfecho aunque desilusionado: *"El motor se detuvo con un ruido extraño que presume rotura. Lástima porque hoy era una carrera para mí, estaba en forma y todo andaba muy bien"*. Agregando con una sonrisa: *"Vieron que no estoy tan viejo..."*.

Lauda y Watson hicieron pensar sobre el peso de los McLaren, que a la hora de cotejar se hallaban justo en el límite reglamentario. En cambio, hubo otros que con autos más pesados merecieron mejor suerte.

Tal el caso de Alboreto que fue embestido por Baldi provocando la rotura de un radiador de aceite del Tyrrell. También quedó desilusionado Warwick, cuyo Toleman demostró ser una máquina de temer, a causa de un nuevo encontronazo de Baldy, y debió continuar con un auto totalmente desbalanceado. De Angelis no pudo participar en las mejores condiciones cuando con la grilla armada debió cambiar de auto a causa de un turbo que fallaba, y largó con el de motor Cosworth. En cambio, anduvo bien Mansell a pesar de una parada para cambiar gomas. De todas formas resultó importante la presencia de los Lotus con las suspensiones hidráulicas controladas electrónicamente, sistema que funcionó bien del principio al fin. Mucho mejor que los Ligier que sufrieron problemas de otra naturaleza (Jarier transmisión, Boesel batería).

En carrera hubo tres debutantes: Cecotto, Fabi y Sullivan. Fabi rompió motor, mientras Cecotto y Sullivan finalizaron bien, considerando las circunstancias. Hubo una cierta sorpresa por la performance de los Arrows de Surer y Serra, que estuvieron a la altura de máquinas superiores. Especialmente, la performance del suizo, que hace rato merece un auto más acorde con sus condiciones, quien sobre el final atacó constantemente la posición de Tambay.

Respecto de Ferrari, vamos a lo que dijeron los pilotos. Según Tambay: *"Sufrí vibraciones terribles. La goma trasera derecha había perdido un pedazo de banda, y sobre el final quedó con las telas. Mejor que en esta ubicación no se podía terminar"*. Arnoux comentó: *"La goma delantera izquierda perdió totalmente la adherencia a las pocas vueltas. Me fatigué enormemente para llevar el auto hasta el final. Pero no será siempre así..."*

Con la primera victoria del nuevo Brabham-BMW en la primera carrera, este Gran Premio de Brasil dejó algunas cosas... Hubo de las buenas (algunos trabajos conductivos y las suspensiones del Lotus) y de las otras (¡para qué nombrarlas!). Venció Piquet, viva Piquet. También porque tiene la esperanza de que en el futuro, aún sin ganar estará entre los primeros, lo que no acontecerá con Rosberg cuando aparezcan los nuevos autos. Será dura para Williams y para el finlandés, quien ve con dudas una defensa decorosa de su título.

PATIO DE BOXES

LA DESCLASIFICACION DE DE CESARIS — Sobre el final de la prueba oficial de clasificación del día sábado, cuando faltaban diez minutos, **Andrea De Cesaris** entraba en la zona de desaceleración muy velozmente e inmediatamente se prendía la luz roja para dar inicio a la verificación del peso de los autos. De Cesaris venía en efecto muy rápido por estar buscando los últimos ajustes para "el tiempo", y no paró para el pesaje siguiendo de largo.

El Comisario Deportivo decidió aplicar el reglamento y descalificó el Alfa Romeo del Euroracing quedando eliminado de la competencia.

Una drástica decisión que por otra parte es lógica; no era posible hacer excepciones, sobre todo pensando en las consecuencias futuras, de no haber procedido de esa manera.

LOS INGLESES DICEN NO AL AGUA — Se escucharon voces de reclamo dentro del grupo de los ingleses de la FOCA, tendientes a presentar una protesta contra la **Ferrari** y el **Renault** por el uso de agua y nafta emulsionada como combustible en aquélla y la inyección de agua en los conductos de admisión de éste. Los británicos consideran que esta solución es ilegal y el agua como un aditivo que se incorpora a la nafta, por ello insisten en que debe ser prohibido. La respuesta de Ferrari y Renault es que el sistema es legal y no puede ser prohibido. Al respecto el artículo 14 del reglamento dice: **..solamente el aire puede ser mezclado al carburante."**

Ferrari y Renault argumentan que el agregado de agua se hace al solo efecto de disminuir la temperatura interna de la cámara de combustión, que tal agregado no aumenta la calidad del carburante, el que se mantiene inalterado. Y que si se llega a una acción legal, deberá darse intervención a un científico para demostrarlo.

El comentario general era que los ingleses estarían presionando con ese reclamo para conseguir luego, en las tratativas, un límite de peso inferior en los motores con aspiración normal, respecto de los turbo, a cambio de permitirles a éstos el empleo de agua en el combustible.

VELOCIDADES MAXIMAS — El sistema de medición de tiempos y velocidad máxima fue realizado por Longines y Olivetti; esta última solamente pudo suministrar los datos del primer día de pruebas ante la negativa de que se suministren las velocidades máximas por parte de los constructores, por cuanto tal información la consideran secreta:





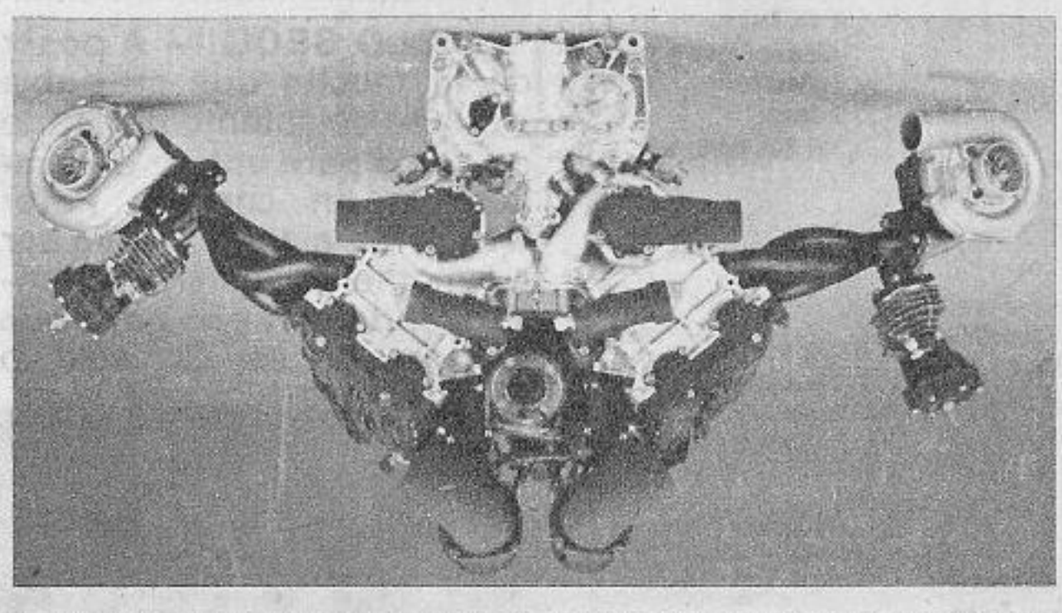
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rosberg, 200 km/h; Laffite, 200, 600 km/h; Alboreto, 196,391 km/h; Sullivan, 197,552 km/h; Piquet, 209,630 km/h; Patrese, 206,213 km/h; Watson, 201,681 km/h; Lauda, 203,567 km/h; Winkelhock, 198,811 km/h; De Angelis (Cosworth), 192,395 km/h; Mansell, 195,244; Prost, 207,861 km/h; Cheever, 205,218 km/h; Salazar, 195,652 km/h; De Cesaris, 204,411 km/h; Baldi, 209,069 km/h; Jarier, 199,107 km/h; Boesel, 198,221 km/h; Tambay, 212,582 km/h; Arnoux, 217,826 km/h; Surer, 200,600 km/h; Serra, 195,163 km/h; Fabi, 195,366 km/h; Ghinzani, 192,474 km/h; Guerrero, 198,137 km/h; Cecotto, 197,177 km/h; Warwick, 205,714 km/h; Giacomelli, 203,523 km/h.

PRESENCIA — Estuvo de visita por los boxes de Jacarepaguá Ricardo Zunino; estaría viendo la posibilidad de retornar a las pistas, ya sea en los Estados Unidos, donde ya ha mantenido conversaciones, o en la F-1. Habrá que esperar hasta mitad de

CON LA TECNOLOGIA ALEMANA Y EL DINERO ARABE...

Concluyó la construcción del primer prototipo del motor Porsche-TAG PO-1. *El mismo se presentó hace pocos días en el reciente Salón de Ginebra, lo que hace presumir que no faltará mucho para que comiencen los ensayos sobre los McLaren de Lauda y Watson. En carácter de primicia les ofrecemos una vista de la unidad, con la promesa de ampliar detalles en próxima entrega.*



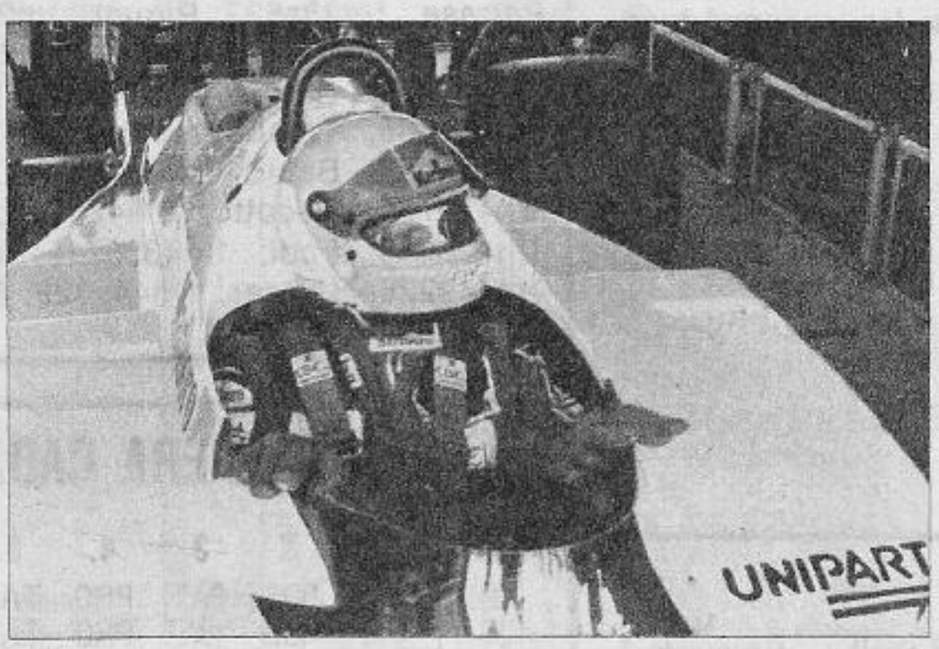
¡ULTIMO MOMENTO!

Desclasificados Rosberg y De Angelis, y vacante el segundo puesto

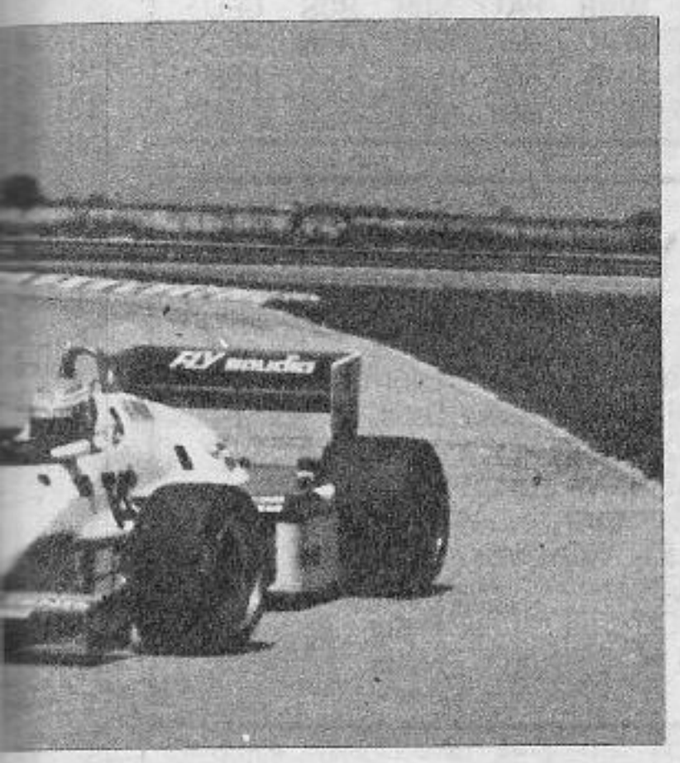
La decisión de los comisarios deportivos del GP de Brasil resultó insólita. Keke Rosberg y Elio De Angelis fueron desclasificados, este último porque para largar apeló a su máquina de reserva —no con la que había clasificado— cambiando Lotus-Renault por el Lotus-Cosworth. Hasta aquí, junto con la apelación de Williams (la medida contra Rosberg se debió a que fue empujado para volver a pista luego de su accidentada parada en boxes), todo estaba bien. Sin embargo, una barbaridad jurídica y deportiva se consumó cuando luego de la desclasificación del finlandés, se declaró el *segundo puesto desierto.* O sea que este GP de Brasil tuvo un primero, un tercero, un cuarto, etc; pero no un segundo.

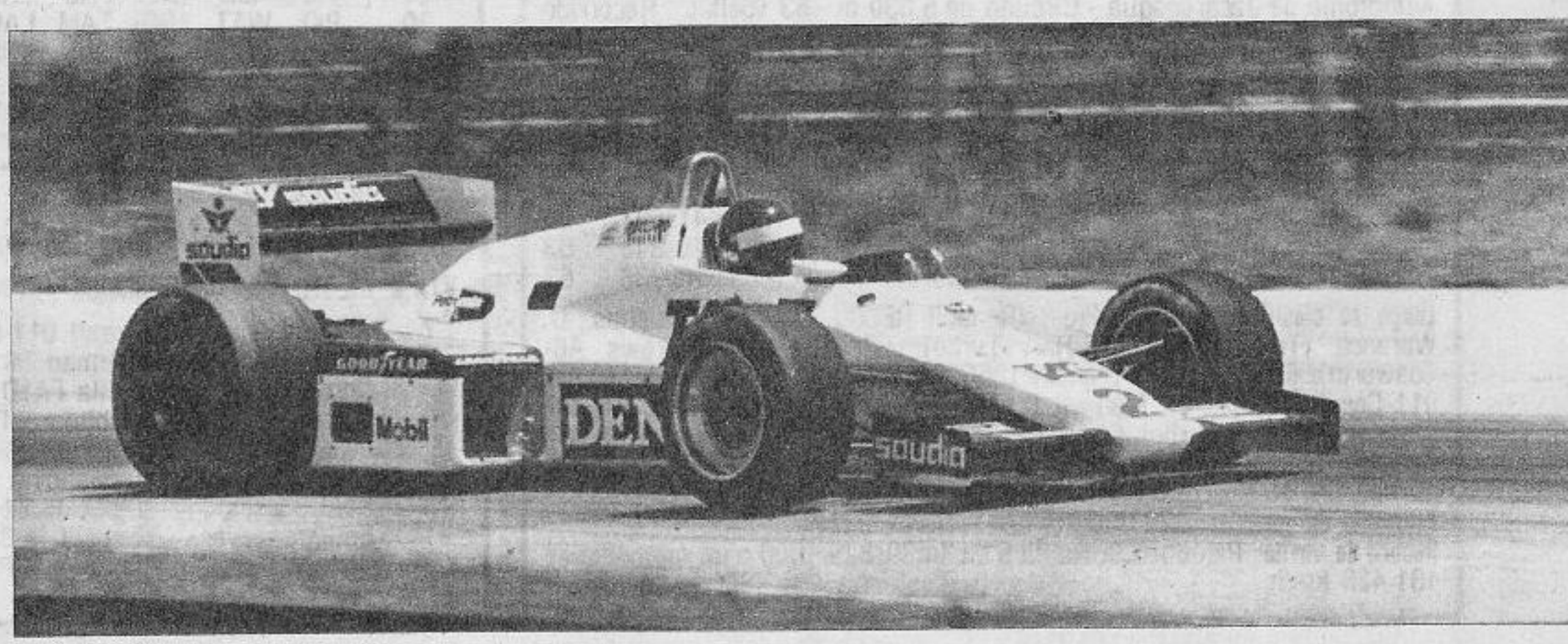
Un hecho totalmente inédito en los anales de las carreras de autos, censurable desde todo punto de vista y que hace pensar que en esta ocasión las cosas fueron demasiado lejos.





Extrema izquierda: No sabemos muy bien de qué se ríen, salvo por el hecho de estar juntos... Lo cierto es que tanto Arnoux como Tambay y Prost tuvieron pocas razones para estar alegres; sólo Tambay lo logró a medias con su quinto puesto. Izquierda: Trabajo de jerarquía para un merecido tercer puesto. La síntesis se llamó Niki Lauda, tan vigente como siempre. Abajo, izquierda: Keke Rosberg largó con los tanques a medio llenar, paró a mitad de carrera, repuso nafta y gomas y lo ayudaron a volver a pista. Al final, y con el segundo puesto asegurado, lo desclasificaron por la última maniobra. Abajo: Recién apareció sobre el final, pero no por eso dejó de ser merecido el cuarto puesto de Laffite.





ORDEN DE LARGADA

Alain Prost
Renault-Turbo
1m34s672

Keijo Rosberg
Williams-Cosworth
1m34s526
Promedio:
191.604 km/h.

Nelson Piquet
Brabham-BMW Turbo
1m35s11

Patrick Tambay
Ferrari-Turbo
1m34s758

René Arnoux
Ferrari-Turbo
1m35s547

Derek Warwick
Toleman-Hart
1m35s206

Eddie Cheever
Renault-Turbo
1m36s051

Riccardo Patrese
Brabham-BMW Turbo
1m35s827

Mauro Baldi
Euroracing-Alfa Romeo
1m36s126

Niki Lauda
McLaren-Cosworth
1m36s054

Jean P. Jarier
Ligier-Cosworth
1m36s393

Michele Alboreto
Tyrrell-Cosworth
1m36s291

Roberto Guerrero
Theodore-Cosworth
1m36s694

Elio De Angelis
Lotus-Renault Turbo
1m36s454

John Watson
McLaren-Cosworth
1m36s977

Bruno Giacomelli
Toleman-Hart Turbo
1m36s747

Jacques Laffite
Williams-Cosworth
1m38s234

Raul Boesel
Ligier
1m37s729

Marc Surer
Arrows-Cosworth
1m38s468

Alberto Cecotto
Theodore-Cosworth
1m38s378

Nigel Mansell
Lotus-Cosworth
1m39s154

Dany Sullivan
Tyrrell-Cosworth
1m38s686

Corrado Fabi
Osella-Cosworth
1m40s309

Chico Serra
Arrows-Cosworth
1m39s965

Eliseo Salazar
March-Cosworth
1m41s478

Manfred Winkelhock
ATS-BMW Turbo
1m41s153

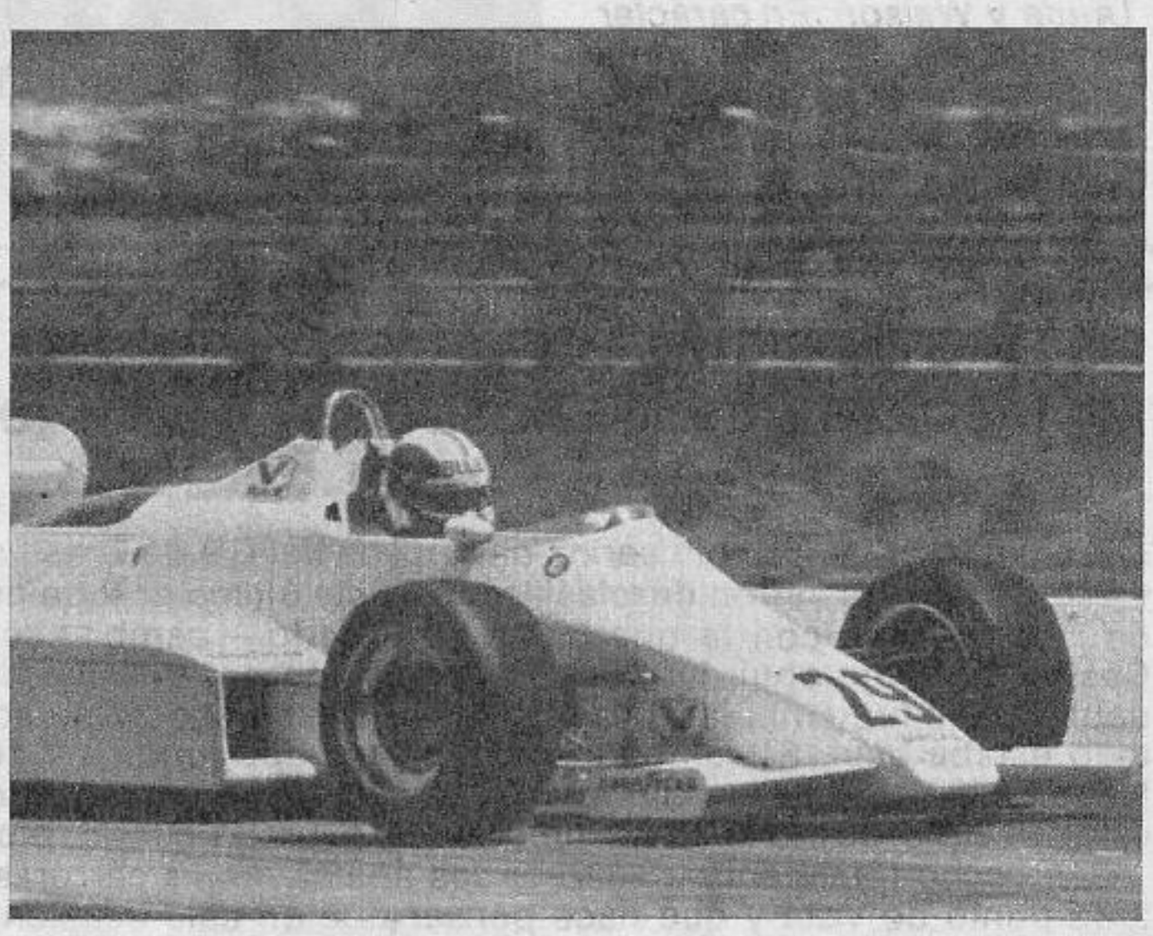
temporada para ver qué sucede según lo dicho por el argentino.

.....

HIELO SECO — A pesar de lo mucho que se había hablado del intento por parte de **Lotus** para enfriar el combustible en carrera, **Peter Wright** dio a conocer que por el momento están experimentando con ello pero que en caso de ser útil sólo lo será en clasificación, ya que en la grilla de nada serviría cuando uno se para más de veinte minutos al sol. Por otra parte hay que tener mucho cuidado porque si se enfría demasiado puede llegar a perjudicar el motor.

.....

JONES — Aún se sigue esperando la confirmación de su participación en este torneo de F-1. Según **Jackie Oliver** de **Arrows, Alan Jones** probará la máquina en el circuito de Willow Springs el martes anterior a Long Beach (muchos lo dudan ya que aún tiene el yeso puesto luego de la fractura de fémur al caerse del caballo) y que de no mediar ningún inconveniente correrá a partir de la segunda competencia del año en los Estados Unidos.



Sorprendieron los Arrows, pero no Marc Surer. El suizo parece estar para cosas mucho más importantes y Jacarepaguá tuvo la pauta...

COPA DE CONSTRUCTORES

POS.	MARCA	PTS
1º	**Brabham**	**9**
2º	McLaren	4
3º	Williams	3
4º	Ferrari	2
5º	Arrows	1

CAMPEONATO

POS.	PILOTO	NAC.	PTS.
1º	**Piquet**	**BRA**	**9**
2º	Lauda	AUS	4
3º	Laffite	FRA	3
4º	Tambay	FRA	2
5º	Surer	SUI	1

TANQUES LLENOS

Patrese, 1m38s527; Piquet, 1m38s789; Lauda, 1m38s948; Rosberg, 1m39s117; Watson, 1m39s330, Jarier, 1m39s894; Prost, 1m40s488; Surer, 1m40s567; Warwick, 1m40s864; Cheever, 1m41s355; Tambay, 1m41s383; Guerrero, 1m41s876; Serra; 1m42s155; Baldi, 1m42s232; Laffite, 1m42s340; De Angelis, 1m42s766; Cecotto, 1m42s846; Arnoux, 1m42s950; Mansell, 1m43s039; Fabi, 1m43s071; Sullivan, 1m44s217; Giacomelli, 1m44s226; Salazar, 1m44s329; Boesel, 1m45s523; Winkelhock, 1m45s537.

CLASIFICACION

Autódromo de Jacarepaguá - Circuito de 5.030 m.- 63 vueltas - Recorrido total: 316,890 km.- 13-3-83.-

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	**5**	**Nelson Piquet**	**Brabham BT52-BMW Turbo**	**1h48m27s731**	**63**
2º					
3º	8	Niki Lauda	McLaren MP4 1C-Cosworth	1h49m19s614	63
4º	2	Jacques Laffite	Williams FW08C-Cosworth	1h49m41s682	63
5º	27	Patrick Tambay	Ferrari 126 C2B-Turbo	1h49m45s848	63
6º	29	Marc Surer	Arrows A6-Cosworth	1h49m45s938	63

Luego se clasificaron: Alain Prost (Renault RE30C-Turbo), 62 vueltas; D. Warwick (Toleman TG183B-Hart Turbo), 62; C. Serra (Arrows A6-Cosworth), 62; R. Arnoux (Ferrari 126C2B-Turbo), 62; D. Sullivan (Tyrrell 011-Cosworth), 62; N. Mansell (Lotus 93-Cosworth), 61; E. De Angelis (Lotus 93-Renault Turbo), 60; A. Cecotto (Theodore N183-Cosworth), 60; E. Salazar (March RAM 01-Cosworth), 59; M. Winkelhock (ATS 06-BMW Turbo), 59; R. Guerrero (Theodore N183-Cosworth), 53.
Promedio del ganador: 175,300 km/h.
Record de vuelta: Piquet en la vuelta 5 en 1m39s829/1000 a un promedio de 181,426 km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	PIQ	ROS	PAT	PRO	TAM	WAT	ARN	BAL	WAR	CHE
20	PIQ	ROS	WAT	PRO	TAM	BAL	WAR	LAU	ARN	SUR
30	PIQ	WAT	PRO	TAM	LAU	WAR	PAT	SUR	ROS	CEC
40	PIQ	PRO	LAU	TAM	ROS	WAR	SUR	PAT	ARN	CEC
50	PIQ	LAU	ROS	PRO	TAM	SUR	PAT	WAR	SER	ARN
60	PIQ	ROS	LAU	PAT	TAM	SUR	PRO	WAR	SER	ARN

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
7	3	Michele Alboreto	Tyrrell 011-Cosworth	Lubricación
16	36	Bruno Giacomelli	Toleman TG183B-Hart Turbo	Despiste
17	31	Corrado Fabi	Osella FA1D-Cosworth	Motor
19	2	Ricardo Patrese	Brabham BT52-BMW Turbo	Motor
22	25	Jean Pierre Jarier	Ligier JS 21-Cosworth	Transmisión
23	23	Mauro Baldi	Eurorracing 183T-A.Romeo	Suspensión trasera
25	26	Raúl Boesel	Ligier JS 21-Cosworth	Bateria
41	15	Eddie Cheever	Renault RE30C-Turbo	Motor
34	7	John Watson	McLaren MP4 1C-Cosworth	Motor

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

La Esquina del Instrumental

AVELLANEDA Y OTAMENDI

- Velocimetros
- Calefactores
- Limpiaparabrisas
- Indicadores opcionales
- Tableros Deportivos
- Radio - Estereo - Parlantes

Instrumental AVELLANEDA

Avellaneda 199 - Tel. 812-1555 - Cap.

---

limpiaparabrisas

ALFREDO

*REPARACION-VENTAS-AUTO RADIO-
ELECTROVENTILADORES-MOTORES
DE ALTA Y BAJA-CALEFACCION-

ACHALA 3681 - TEL. 91-6119 (1437) Bs. As.
(ALT. Av. SAENZ 230)

---

del **LIBERTADOR**

AUTORADIOS — PARLANTES
AUTOESTEREOS — ANTENAS
ACCESORIOS — BAFLES

CONCESIONARIO OFICIAL

PIONEER · BELTEK · CRAIG
MOTOROLA/bgh · TAKARA

VENTA - INSTALACION - SERVICE
Avda. SAN MARTIN 3058
(1416)-Capital Federal

FITITO

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

CARTAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL
TEL. 982-1824

---

casa DOMINE

AUTO-RADIO
AIRE ACONDICIONADO
*TODAS LAS MARCAS
*VENTAS - REPARACIONES
INSTALACIONES
*ENVIOS AL INTERIOR

Av. ESPORA 35/41-(1846)
ADROGUE

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

INDUSTRIAL - COMERCIAL
S. R. L.

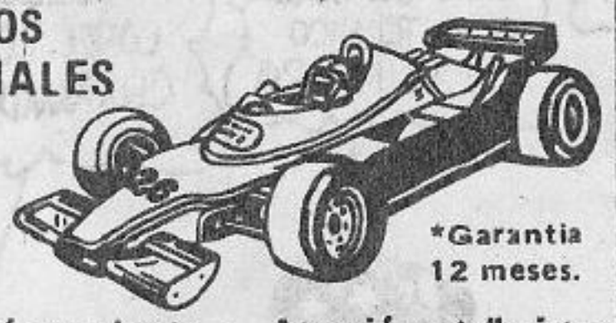


*Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
*Venta reparacion y service
*Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

ESCAPES VERTIGO

EQUIPOS
ESPECIALES



*Garantia
12 meses.

Colocación en el acto · Atención a talleristas

Av. DE LOS CONSTITUYENTES 3614
(1431) - CAPITAL FEDERAL - Tel. 571-6499
Av. NAZCA 3524 - (1419)
CAPITAL FEDERAL - Tel. 50-0380
ALVAREZ JONTE 3685 - (1407) - CAP. FED.

DANLO

GEOMETRIA DE SUSPENSION
Y DIRECCION
ALINEACION - BALANCEO
NEUMATICOS VENTA Y REPARACION
ASESORAMIENTO TECNICO
SIN CARGO
DINERS CLUB - AMERICAN EXPRESS
ARGENCARD

Superi 2702/06 Tel. 542-4517
Esq. Pedro I. Rivera (1430) Capital

---

dodge-mitre

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS DODGE 1500 y RURAL

Abierto los Sabados hasta las 18 horas.

AVENIDA MITRE 2200 - Tel. 204-4316
(1872) AVELLANEDA

TALLER **HISPANO**

Atendido por su Dueño
*MECANICA INTEGRAL
*SUSPENSION – ELECTRICIDAD
MEJICO 2938 - Tel. 97-4248 -
(1223) - CAPITAL FEDERAL

TALLER **PEUGEOT-CAR**

● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA
● ELECTRICIDAD ● COLISAS.

DEAN FUNES 429 - Tel. 97-3515
(1214) - BUENOS AIRES

---

mar RUEDAS

LLANTAS Y ACCESORIOS
DEPORTIVOS

A. DEL VALLE 1569 - (1878) QUILMES
(A media cuadra del puente)

ELECTRONICA L.E.G.

Autorradio–Estereos–Grabadores–T.V.
Nacionales e Importados
REPARACION E INSTALACION

Estacionamiento gratuito en la gomería.
(Cangallo 3803)

Cangallo 3801 esq. Salguero (1198)Cap.

TALLERES INTEGRALES
"RULO"

*CARBURACION—ENCENDIDO—
ELECTRICIDAD.
*MECANICA TODAS LAS MARCAS
NACIONALES E IMPORTADOS.

Central: LINNEO 1925 (1416) Bs. As.
Sucursal:
DONATO ALVAREZ 1923 (1416)Bs. As.

---

taller Paracas

*Especialistas palancas al piso
(todas las lineas y marcas.)
*Cajas de velocidades—Embragues
*Competicion

GARAY 1849-Tel. 26-3276-(1256)
BUENOS AIRES

Efecto Humor

BOXES

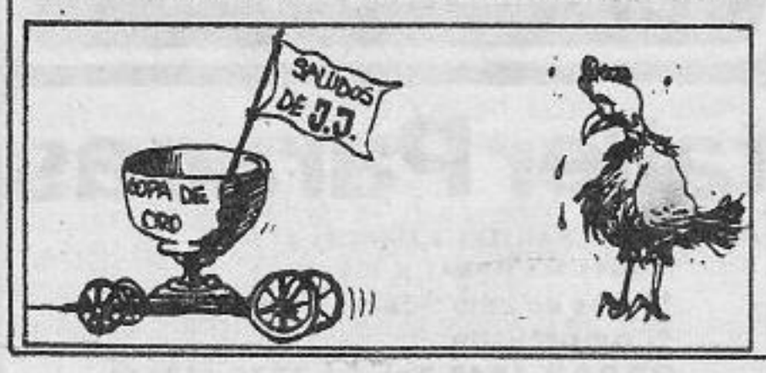




¿POR QUÉ ANTIGUO? PORQUE CUANDO CORREN LOS DATSUN, LAS TRADICIONALES CREDENCIALES DE PRENSA YA NO SON DE LAS QUE MÁS SE USAN...



UNA HORA DE CARRERA DEMANDÓ UN GRAN ESFUERZO FÍSICO A LOS PILOTOS. AL FINAL SE VIO QUE MOTORES, GOMAS Y OTROS ELEMENTOS MECÁNICOS NO ACUSAN PROBLEMAS EN ESTE TIPO DE COMPETENCIAS. LAS DUDAS SE DISIPARON...

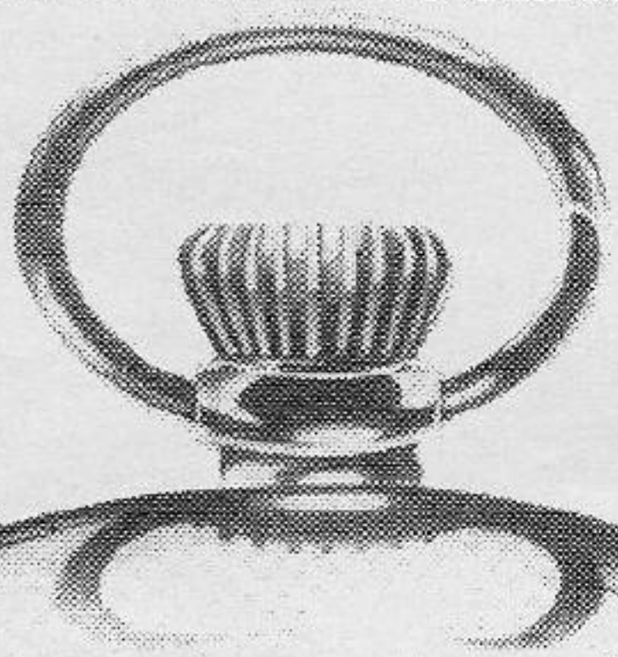




https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARA RECORTAR Y PEGAR

AHORA EN MARZO, RIVADAVIA TIENE UNA NUEVA PROGRAMACION



LUNES A VIERNES/21.30

CARBURANDO

Eduardo González Rouco.

LUNES A VIERNES/22.00

MUSICA & CIA.

Conduce Rubén Aldao.

MARTES A SABADO/0.30

TARDE O TEMPRANO.

Conduce Miguel Angel Merellano. Con Horacio Ferrer y Horacio García Blanco.

LUNES A VIERNES/19.00 - SABADOS/19.30 - DOMINGOS/20.00

ORAL DEPORTIVA.

Dirige José María Muñoz.

LUNES A DOMINGO/3.00

LA PEÑA DEL CAMIONERO.

Con Jorge Aliaga.

LUNES A VIERNES/16.00

SEXTA EDICION.

E. Llamas de Madariaga y Aníbal Binasco.

LUNES A VIERNES/15.30

LA ESQUINA DE SOLDAN.

Nuevo programa con Silvio Soldán.

LUNES A SABADO 6.00

PERIODISMO CON TODOS.

E. Llamas de Madariaga y Aníbal Binasco.

LUNES A SABADO/11.30

LA VIDA Y EL CANTO.

Conduce Antonio Carrizo. Con Horacio Ferrer, García Blanco, el Gardelazo, el show de Rinaldi y ciclos especiales.

LUNES A SABADO/7.00

RAPIDISIMO.

Conduce Héctor Larrea. Con Luis Landriscina, Mario Sánchez, Carlos Russo, Mario Clavel y Enrique Llamas de Madariaga.

PANORAMAS INFORMATIVOS: lunes a sábado a las 8.00 y lunes a viernes a las 13.00, 21.45 y 0.00.
EL TREN FANTASMA: Domingo y lunes a las 0.30.
RIVADAVIA REVISTA: Domingo de 6.00 a 14.30. Conduce Adolfo Cassini.

Una amistad que cumple 25 años.

LS5 RADIO RIVADAVIA
25° ANIVERSARIO
1958 1983

CAMEL

Una aventura en sabor.



Ahora también en atados de diez cigarrillos.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com