Parabrisas

CARS A

EXCLUSIVO
LIGIER HABLA DE LARRAURI
CON LA FORMULA UNO EN BRASIL

Nº 870 del 1º al 7 de febrero de 1983 - Argentina: $ 65.000 - Uruguay: N$ 40 - Paraguay: Gs. 230

TODA LA F-R 1982

LN

EMBRAGUE

OGOYA

LE

2

LAS REVISTAS DE MAURO

Líder de su categoría y la segunda marca más vendída del país.



Esa personalidad de 43/70 que todos reconocen como única, es el resultado de una mezcla.

Una equilibrada combinación de tabacos rubios y negros, cuidadosamente seleccionados para asegurar el mismo sabor de siempre.

Ese sabor que ha hecho de 43/70 el líder de su categoría y la segunda marca más vendida del país.

La personalidad de un líder.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORME ESPECIAL

MIENTRAS ALFA Y MINARDI PROMETEN ALTERNATIVAS...

LIGIER: "LAMENTABLEMENTE, ESTO NO DEPENDE DE LARRAURI"

1983 *no pinta mejor que el frustrante 1982 para el equipo Ligier. Ni siquiera en el plano personal, ya que hace apenas una semana, el propio Guy Ligier fue condenado por un tribunal francés castigándolo por exceso de velocidad en la ruta. Se trataba de una infracción cometida meses atrás cuando Ligier fue sorprendido en un camino provincial, cercano al circuito de Magny-Cours, donde el límite de velocidad estaba fijado en 90 kilómetros por hora mientras que el apurado Guy circulaba a 173 km/h. Resultado: mil francos de multa (unos 140 dólares) y una suspensión de su carnet de conductor por tres meses. La malaria nunca viene sola...*

Es que las cosas no van mejor en su team de Fórmula Uno. A pocas horas de la fecha límite para anunciar la composición de su equipo para 1983 —el plazo acaba de vencer el 31 de enero a las 24 horas Guy Ligier no había definido ni siquiera quién podía ser su primer piloto. Si bien ese rol parece definido a manos de Jean-Pierre Jarier, que se ha ocupado hasta ahora de las pruebas invernales del nuevo Ligier '83, aún faltaba la confirmación oficial al cierre de esta edición.

A último momento, Guy Ligier pidió por escrito a la FISA una prolongación excepcional de la fecha límite para comunicar los nombres de sus pilotos, ya que no está en condiciones de hacerlo por el momento.

Ni hablar entonces aún del segundo piloto para cuyo puesto se mencionó insistentemente a Oscar Larrauri en algún momento, pero todo supeditado al aporte de un grueso apoyo financiero indispensable para poner en acción un equipo de dos autos durante toda la temporada. Según** Ligier **"El apoyo actual de Gitanes es considerable** (unos dos millones de dólares para la campaña '83, se estima) **pero no alcanza a cubrir toda la inversión que necesita un equipo de dos autos".

¿Y si Larrauri no puede aportar entonces la suma necesaria? Se citó al colombiano Roberto Guerrero, pero tampoco hubo acuerdo sobre el monto del patrocinio. La solución puede provenir entonces del brasileño Raúl Boesel, desvinculado de March, que parece acercarse a las pretensiones financieras del equipo francés.

El acuerdo eventual con Boesel parece en camino a través de una negociación financiera con Café do Brasil, patrocinante del piloto. Asimismo, hasta se dice que en caso de no concretarse dicho acuerdo, Ligier podría presentar en 1983 un equipo con un solo piloto...

Técnicamente, Ligier también enfrenta problemas de fondo ya que la ruptura con el grupo Talbot-Peugeot implicó no utilizar más el motor Matra y por lo tanto Ligier debió volver a comprar motores Cosworth a la espera de un nebuloso acuerdo con Renault, que le proveería un motor turbo en algún momento del año 83.

Gerard Larrousse ya habría comunicado a Guy Libier la respuesta afirmativa de Renault en cuanto a la venta del motor turbo para equipar sus autos, pero éste espera todavía saber exactamente cuál será su presupuesto financiero exacto para 1983 antes de ordenar la compra de los motores turbo.

Alrededor del motor Cosworth se rediseñó entonces el chasis JS-19 de 1982 obteniendo una versión sin polleritas y sin pontones laterales (con una trompa bastante parecida a la voluminosa nariz del Tyrrell) probada por Jean-P. Jarier en los últimos días de enero.

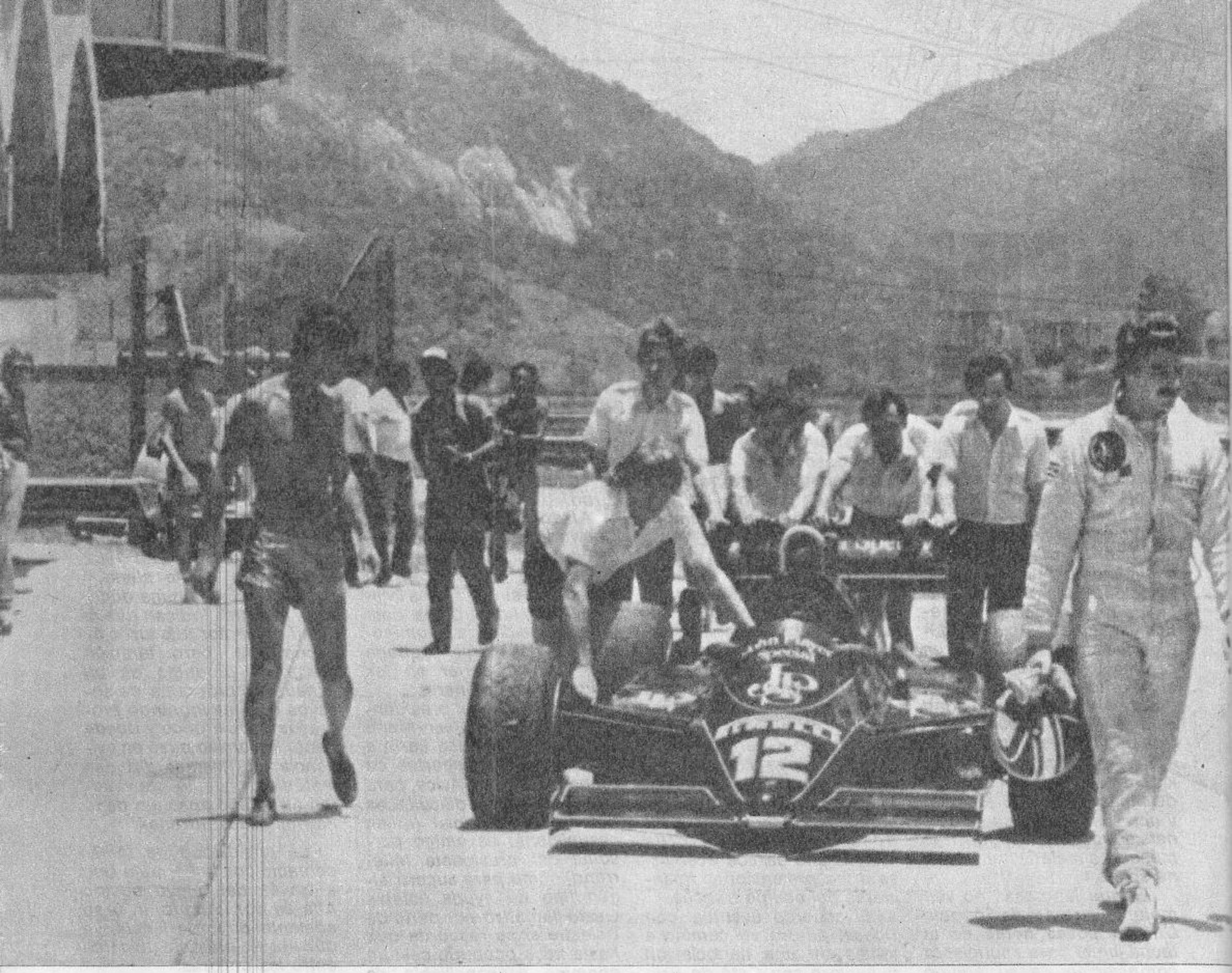
Por su parte, el presidente de la FISA, Jean-Marie Balestre, dirigió una carta a la ministro de Deportes de Francia, Edwidge Avice, para informarla de las dificultades financieras de Ligier (quien casualmente es amigo personal del presidente Miterrand) como para sugerir algún tipo de ayuda estatal. Gesto llamativo por parte de Balestre si se recuerda que hasta hace poco era casi un enemigo irreconciliable de Guy Ligier.

Tantos factores indefinidos no permiten imaginar un retorno de Ligier al grupo de los "top-teams" en el futuro inmediato y menos aún en un momento en el cual los cambios reglamentarios que modificaron las formas de los autos obligan a severos programas de puesta a punto para encontrar el mejor nivel de rendimiento.

En ese aspecto, Larrauri puede estar bien satisfecho de su acuerdo de "piloto probador" (y tercero en la lista) firmado con el equipo Alfa Romeo dirigido por Pavanello. La serie de pruebas llevadas a cabo por el flamante equipo Alfa-Pavanello en Paul Ricard ha dado resultados más que alentadores ya que Andrea de Cesaris obtuvo notables tiempos de vuelta en el circuito chico de Paul Ricard. Su ritmo de giro sostenido se estabilizó en el orden del 1m03s para la vuelta, lo cual es casi el mismo tiempo en que giraba con los autos del año 1982 dotados de efecto suelo y polleritas. Sin ninguna duda, esos registros indican que la salud del motor Alfa turbo es encomiable, pero también fueron el producto de un exhaustivo programa de ensayos que fue logrando progresos poco a poco y donde Paolo Pavanello puso en evidencia las mismas virtudes metódicas que lo convirtieron en dueño absoluto de la Fórmula Tres Europea.

La posibilidad de tomar contacto con la Fórmula Uno a través del nuevo equipo Alfa es por lo tanto un paso adelante de importancia, ya que el auto promete ubicarse entre los mejores.

De todos modos, y en términos de posibilidades más inmediatas, ya a principios de la semana pasada el propio Larrauri veía perfilarse con mayor fuerza la posibilidad de integrarse al equipo Minardi de F-2 ***"que en 1983 usará Michelín y motores BMW de Heidegger, creo, y donde, de cualquier forma, tienen reservada una plaza para mí, junto a Alessandro Nannini".*** *Esto, a cambio no sólo de la compleja chance de subirse al Ligier sino también de hacerlo al Lancia-Ferrari de Endurance en el equipo semioficial SI Bahama, donde* ***"parece que surgió un candidato con toda la plata..."*** *y ya no quedaría lugar libre. Pase lo que pase, las próximas horas, ahora sí, deberían ser decisivas.*



LAS EXHAUSTIVAS PRUEBAS DE RIO DE JANEIRO ALUMBRARON

LAS TRES CLAVES

- **Turbos imbatibles**
- **Gomas radiales superiores**
- **Menor peligro**

Estas son las conclusiones principales luego de los ensayos de neumáticos en Jacarepaguá, a los cuales asistieron los principales teams. Autos nuevos de Renault y Toleman y general adecuación a los nuevos reglamentos.

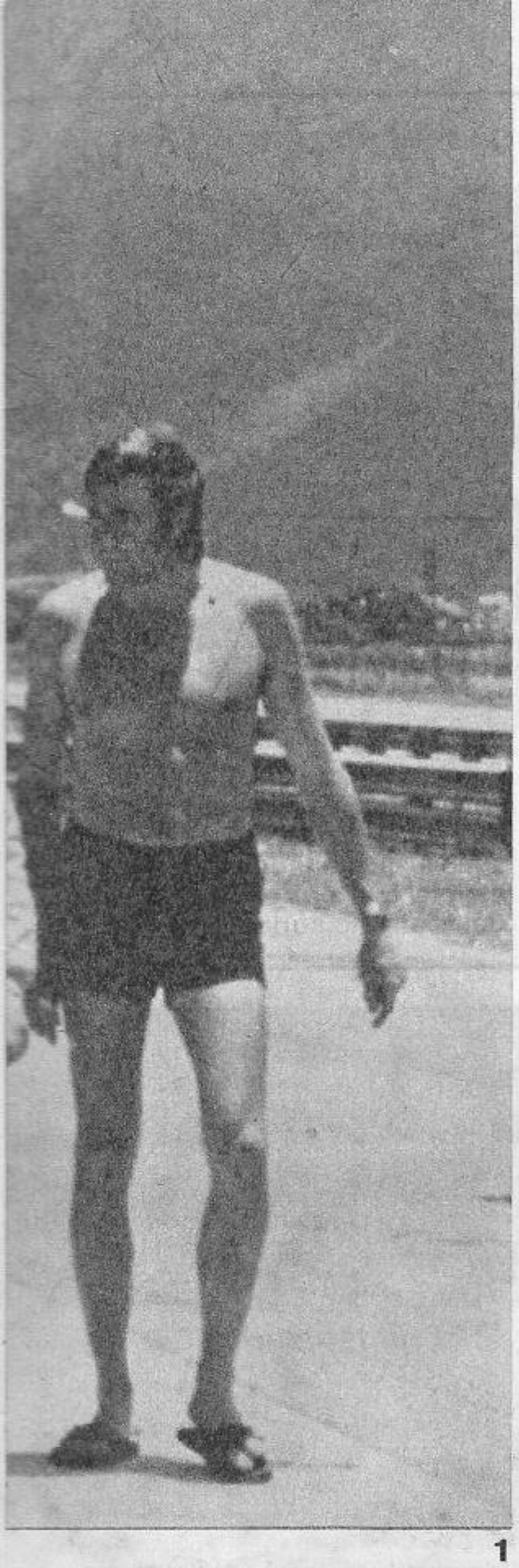
El Campeonato Mundial de Fórmula Uno ha comenzado prácticamente la semana pasada, sobre la pista de Río de Janeiro, con la serie de pruebas que los equipos más importantes y las tres fábricas de neumáticos realizaron para definir los detalles que usarán en las primeras carreras.

Pruebas en las cuales faltaron Brabham y Alfa Romeo, entre los equipos que pretenden estar en la punta, pero que, sin embargo, permitieron llegar a conclusiones bastante interesantes.

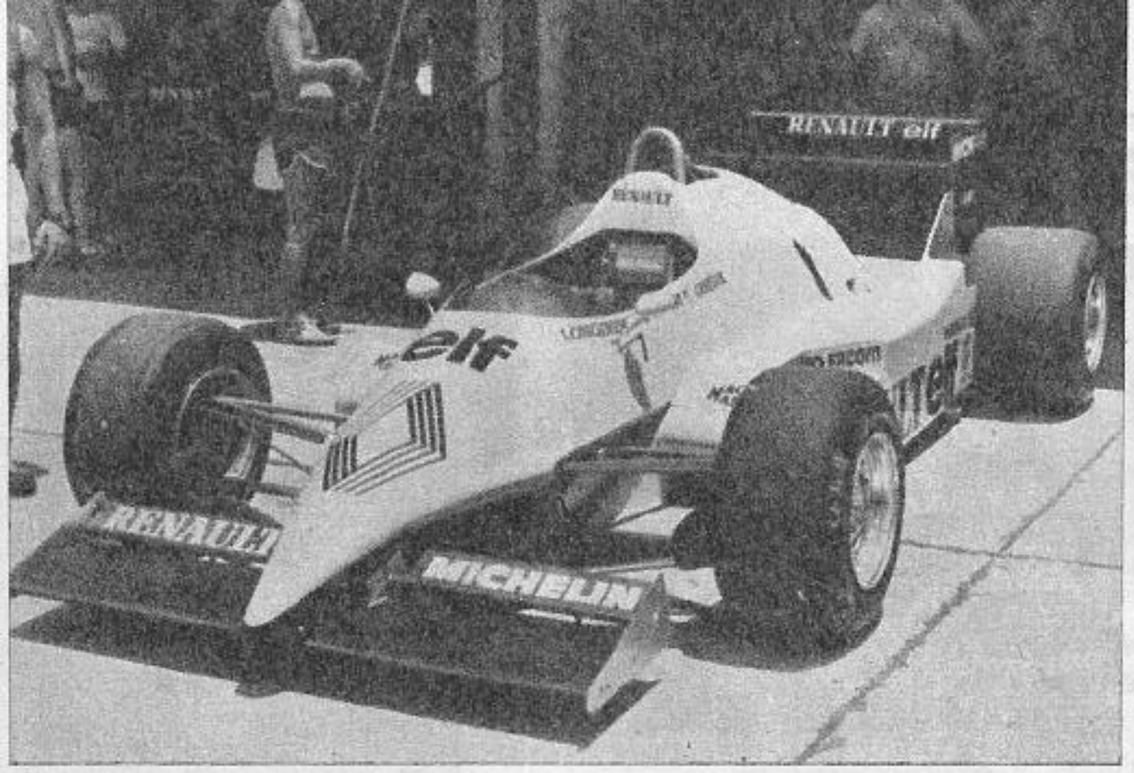
La primera de ellas, después de ver lo que sucedió en Río, es que los autos con motor aspirado no tendrán mayores posibilidades en 1983. El milagro de un campeón del mundo que utilice un motor "convencional" no debería poder repetirse.

Los autos sin adherencia artificial provista por el efecto suelo, han perdido mucha

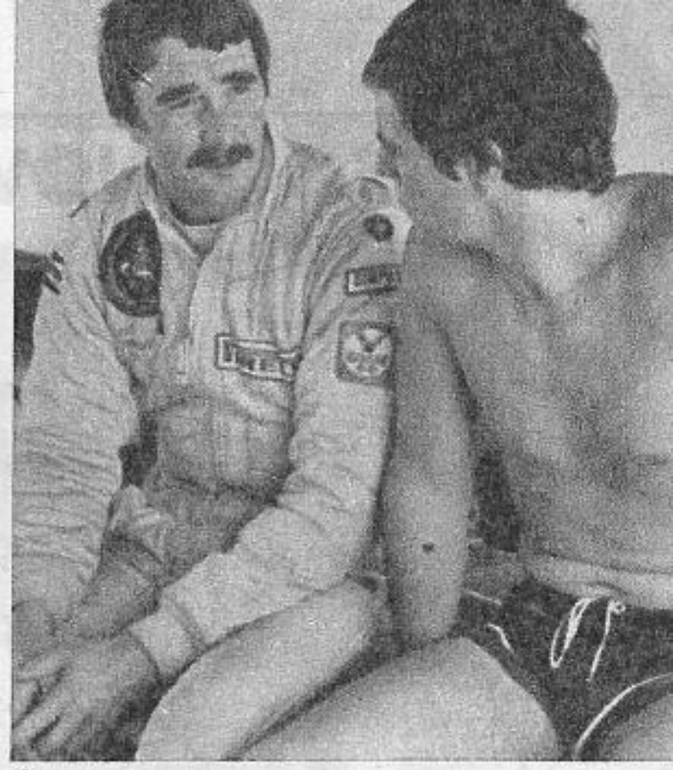
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



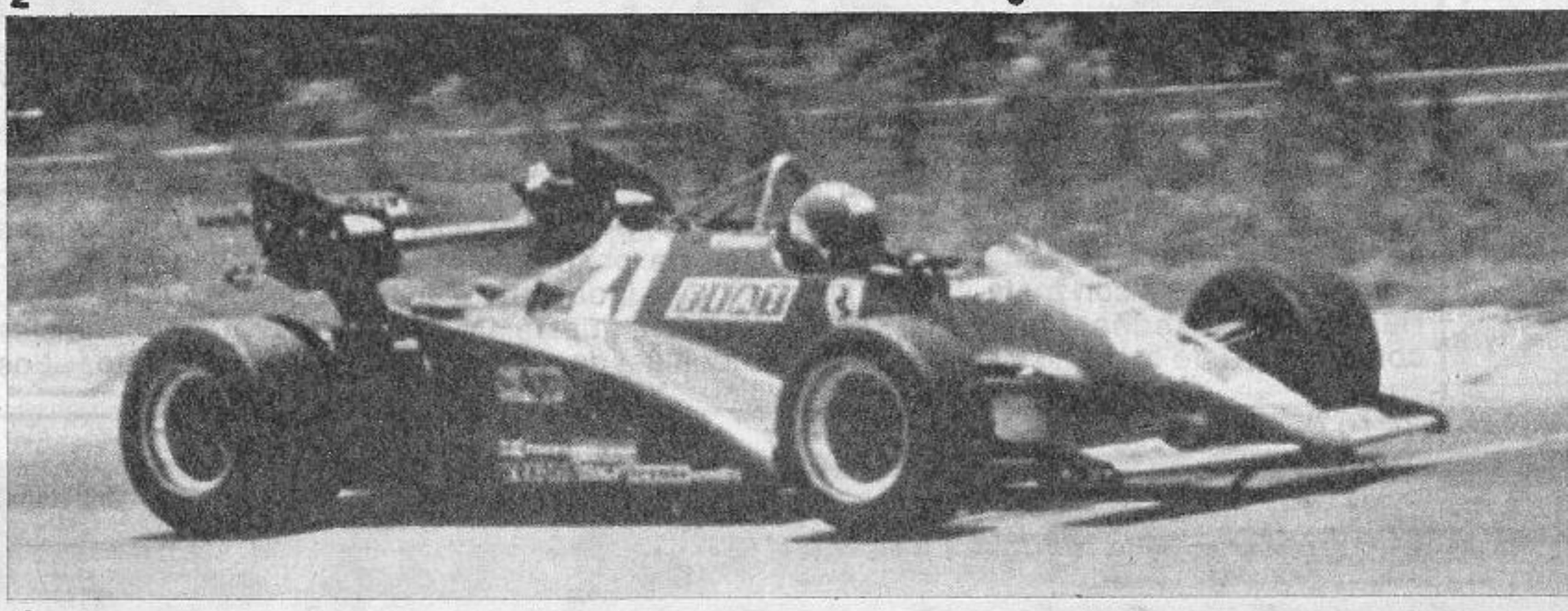
1



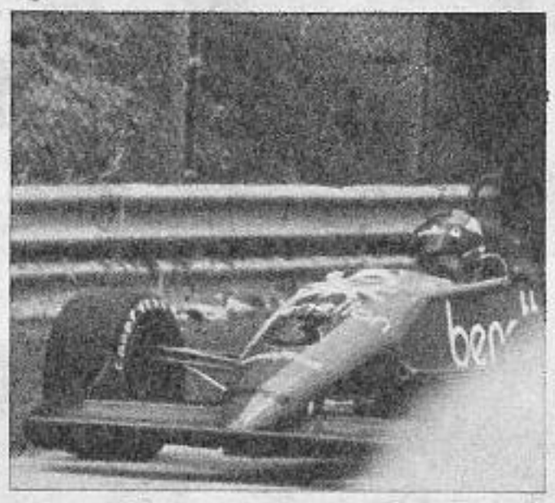
2



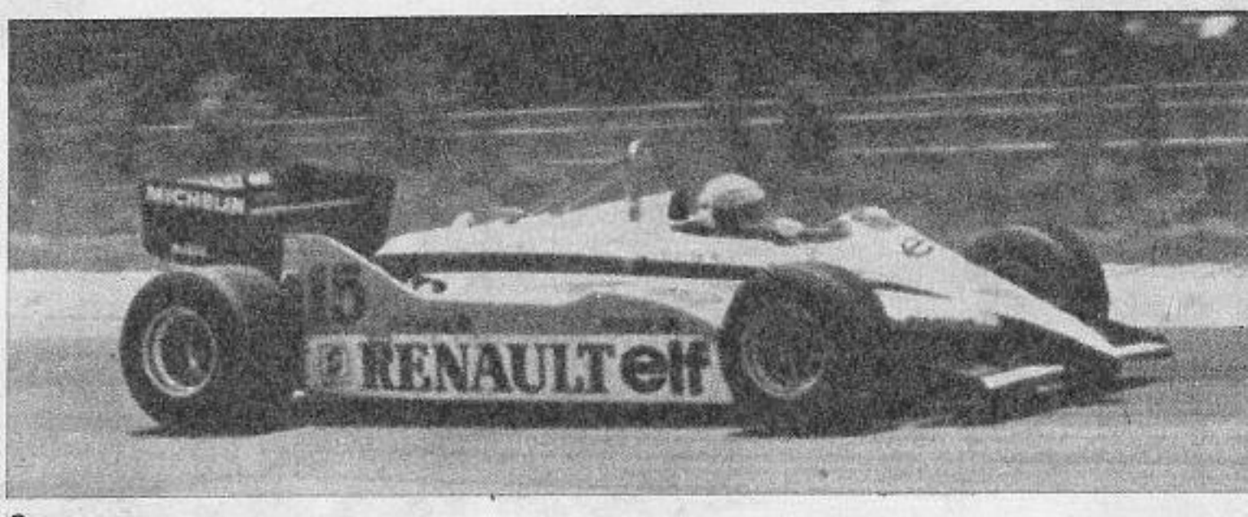
3



4



5



6

DEFINITIVAMENTE...

DE LA F-1 '83

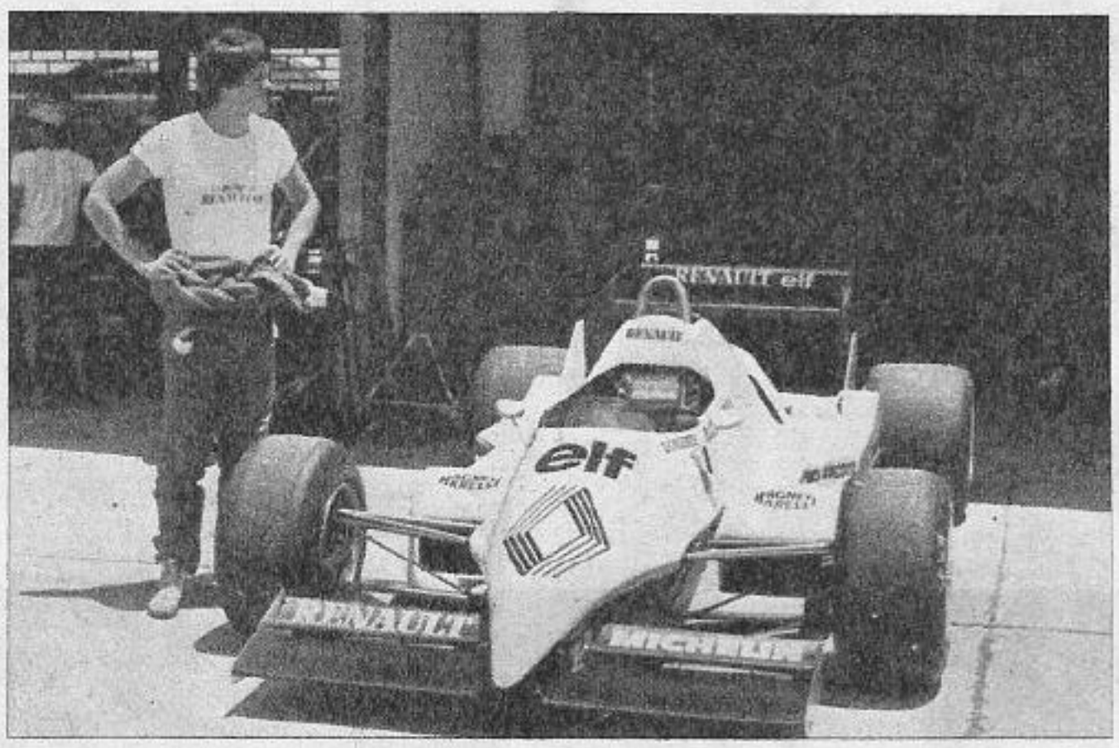
de la velocidad en curva, característica de los últimos años, pero este fenómeno —previsible y deseable— será otro elemento a favor de los motores turbo.

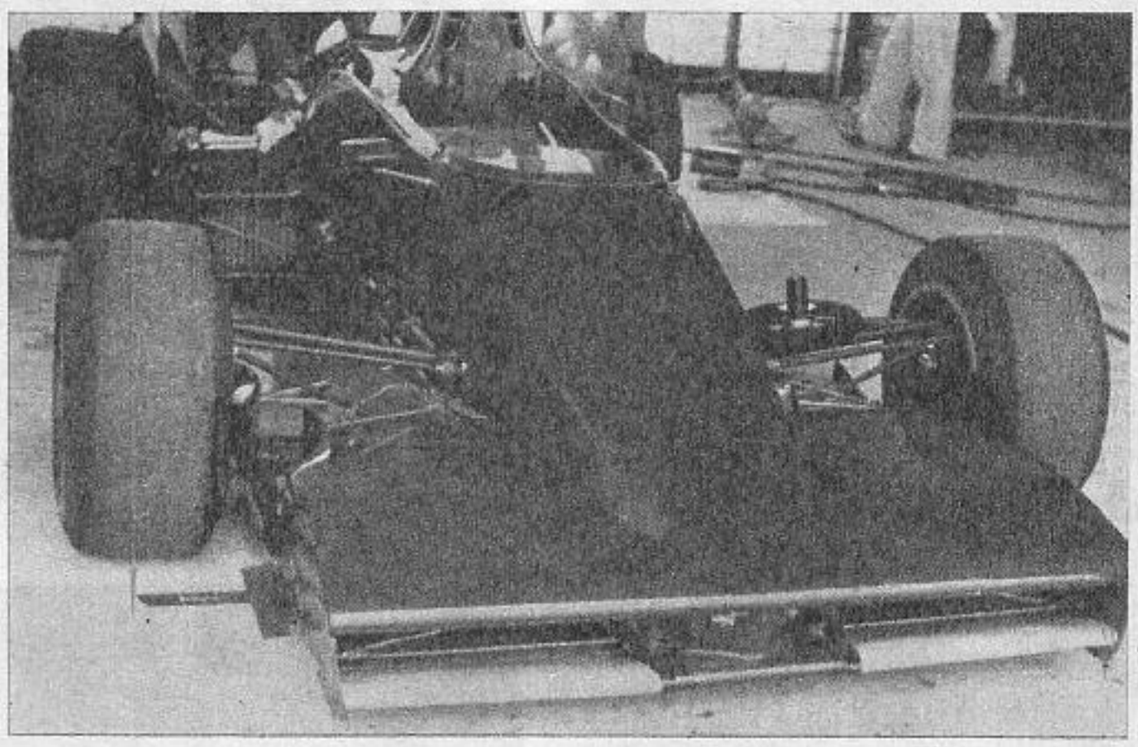
El desarrollo de la potencia que los motores turbo pueden proveer a altos regímenes, será una posterior ventaja en la aceleración a la salida de las curvas. Sumando a esto la velocidad máxima —hija directa de la potencia disponible— llegamos a la conclusión inevitable: 1983 será el año del turbo.

Además, veremos que no se tratará simplemente de una confrontación entre Ferrari y Renault, sino que también intervendrán BMW y Alfa Romeo, además del motor Hart Turbo, que en 1982 realizó buenas performances parciales aunque sin brillar. Ahora, en cambio, puesto sobre un chasis poseedor de una aerodinamia que se demostró en Río de Janeiro

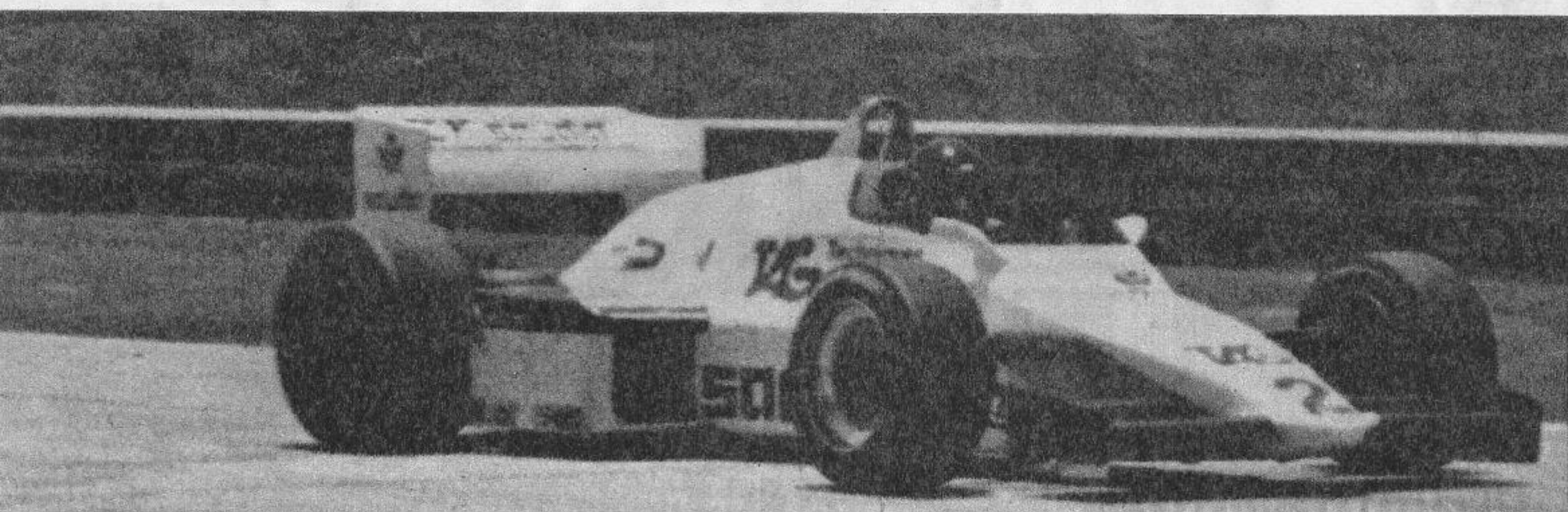
1) Los boxes de Jacarepaguá —y sus clásicas temperaturas altísimas— volvieron a ser testigos, este año, de los primeros pasos de la F-1. 2) El novísimo Renault RE 40, flamante producto de la "Regie", construido de acuerdo con el reglamento actual, en fibra de carbono, y poseedor de varias novedades de peso, entre ellas inyección de agua en los cilindros. 3) Nigel Mansell y Derek Warwick durante un alto en los ensayos. Este último utilizó el nuevo y eficaz Toleman con los flamantes neumáticos Pirelli de perfil bajo. 4) La única Ferrari presente, con Patrick Tambay, paso previo a un chasis absolutamente nuevo, mostró no sólo laterales rediseñados absolutamente, sino también unos "aleroncitos" laterales al principal que excedían el ancho máximo reglamentario. 5) Michele Alboreto trabajó con el parcialmente rediseñado Tyrrell. 6) El chasis RE 30C también fue usado por Renault.

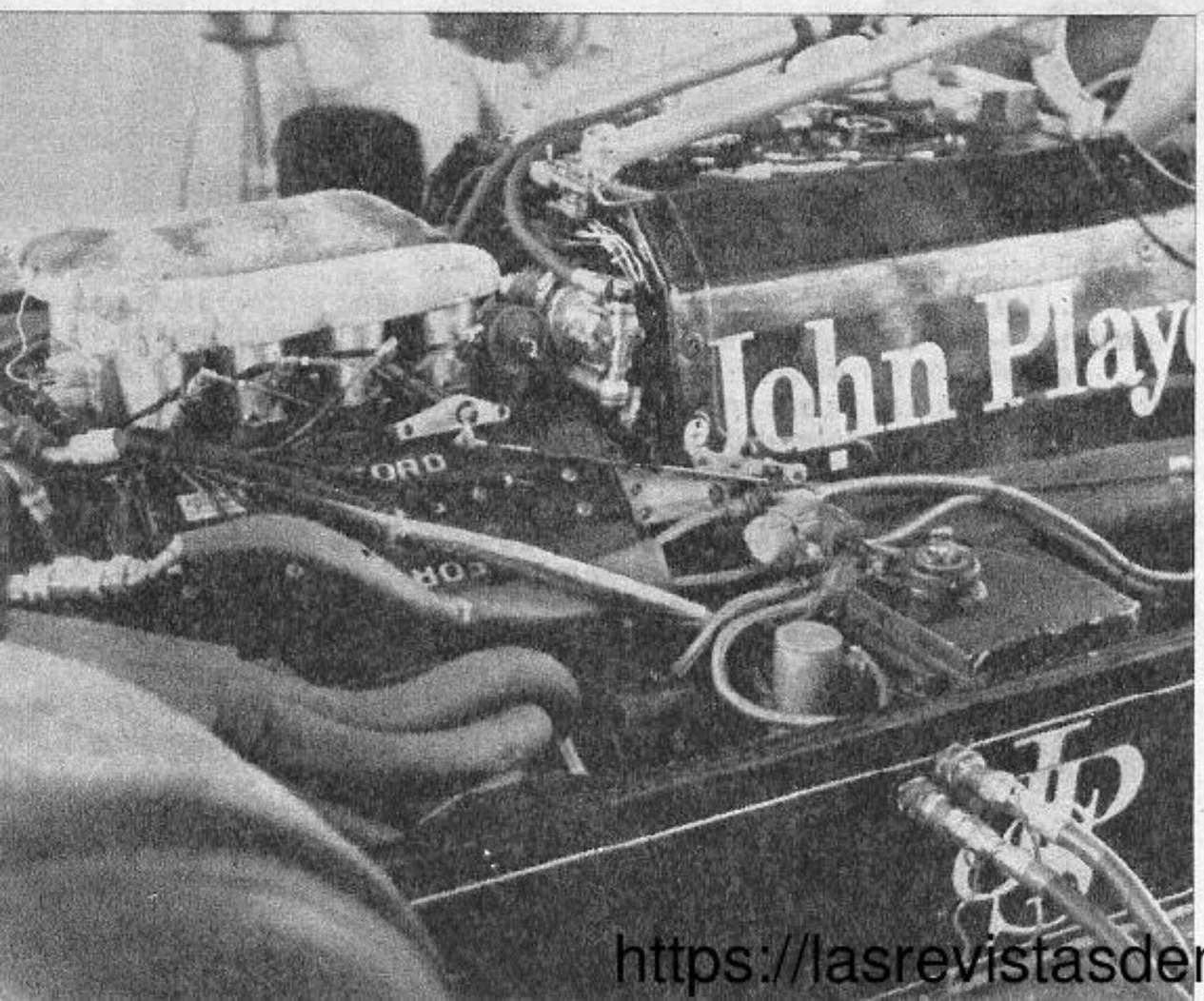
LAS DOS NOVEDADES

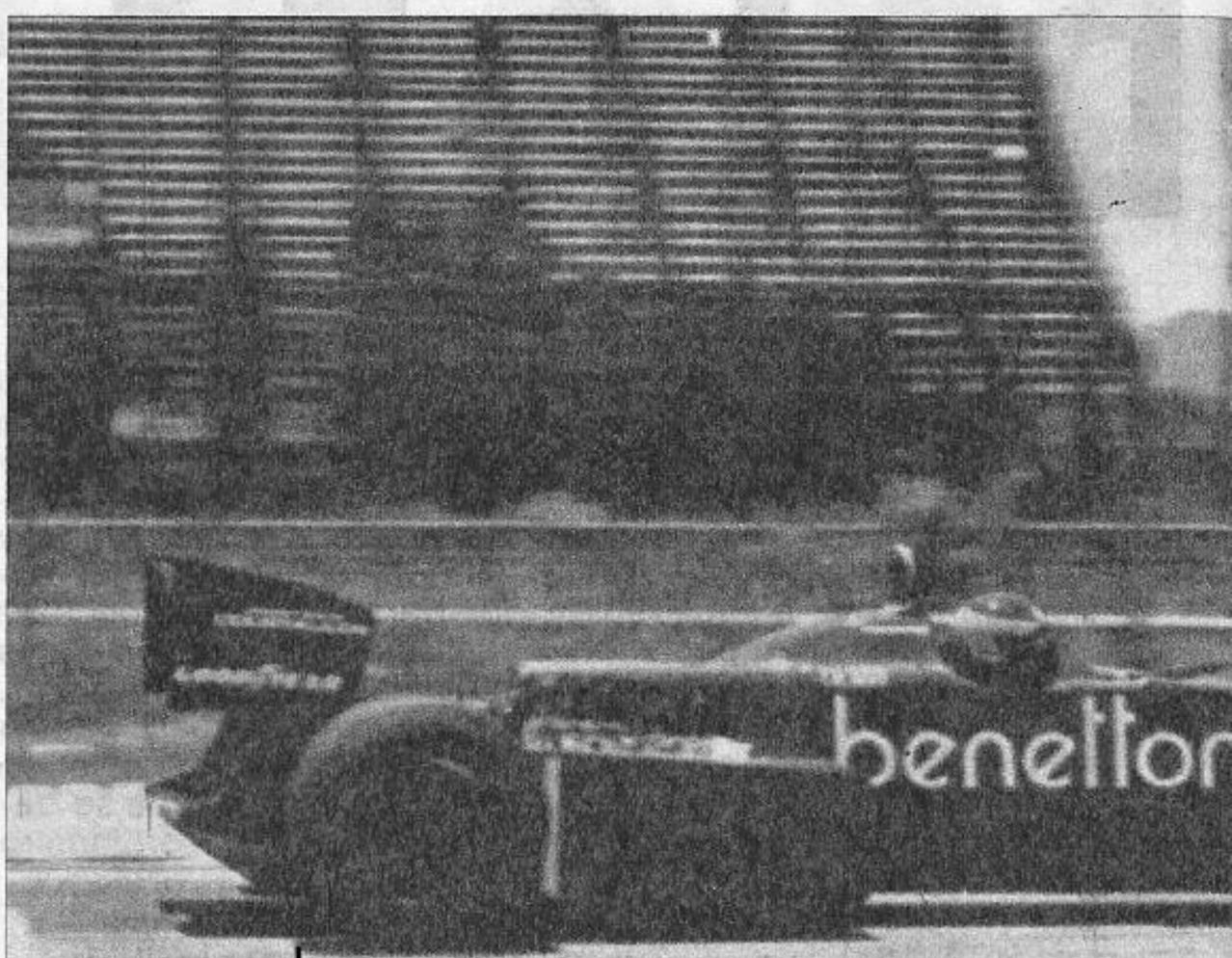




Con este **RE 40**, junto al cual posa Cheever, Renault se volcó de lleno a la construcción de chasis con materiales sofisticados, tales como la fibra de carbono y el revlon (material similar al kevlar). La preocupación por la disminución de peso que esto implica, fue fundamental en esta elección, que deja de lado materiales de fácil trabajo y reparación como son los metales hasta ahora usados. La suspensión delantera conservó el triángulo inferior, pero el inferior es sumamente abierto. Los amortiguadores delanteros son verticales internos, fijados en la parte superior del chasis, accionados por una bieleta que parte del vértice del triángulo superior. Como







https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se ve, la línea es sumamente pulida.

El Toleman, muestra dos secciones "venturi" para aumentar la deportancia, una delantera, que aloja a los radiadores de agua, y otra trasera, formada por un carenado envolvente que soporta el alerón, y que en su parte más avanzada contiene intercambiadores de calor y radiadores de aceite. Toda la estructura es de fibra de carbono. Este auto fue la gran sorpresa de las pruebas de Río, ya que su performance resultó brillante. El motor Hart Turbo parece haber llegado a una confiabilidad notable.

Ultimo momento

DAYTONA: MALDONADO CON ASTON MARTIN

Negociaciones realizadas sobre el pasado fin de semana entre representantes de la Organización de Estados Americanos (OEA) y el dueño del circuito de Daytona Beach, **Bill France**, arrojaron un cambio de planes en la participación del Campeón Argentino de Fórmula Dos, **Guillermo Maldonado**, en las célebres 24 Horas de Daytona, por el Campeonato IMSA.

En principio, Yoyo iba a correr un Porsche 935 Turbo, pero tras lo conversado, y aunque resta confirmación, compartiría un **Aston Martin Nimrod** nada menos que con **A. J. Foyt** y **Darrell Waltrip**, dos de los más famosos pilotos norteamericanos, en lo que sería el equipo de mayor atracción de la carrera. El team tendría un segundo auto (el de Yoyo es un cero kilómetro que arribó al circuito durante el fin de semana) conducido por **John Graham** (piloto canadiense habitué de la copa Can Am), Len St.James (la mujer-pilotó más experimentada de los EE.UU. en la especialidad, que habitualmente corre con Mustang) y Drake Olson (piloto americano de Fórmula Ford y uno de los primeros testers del Nimrod, denominado NARC2-002). Habría un séptimo piloto, nuestro conocido **Tiff Needell**, quien oficiaría de primer probador y eventual suplente del equipo.

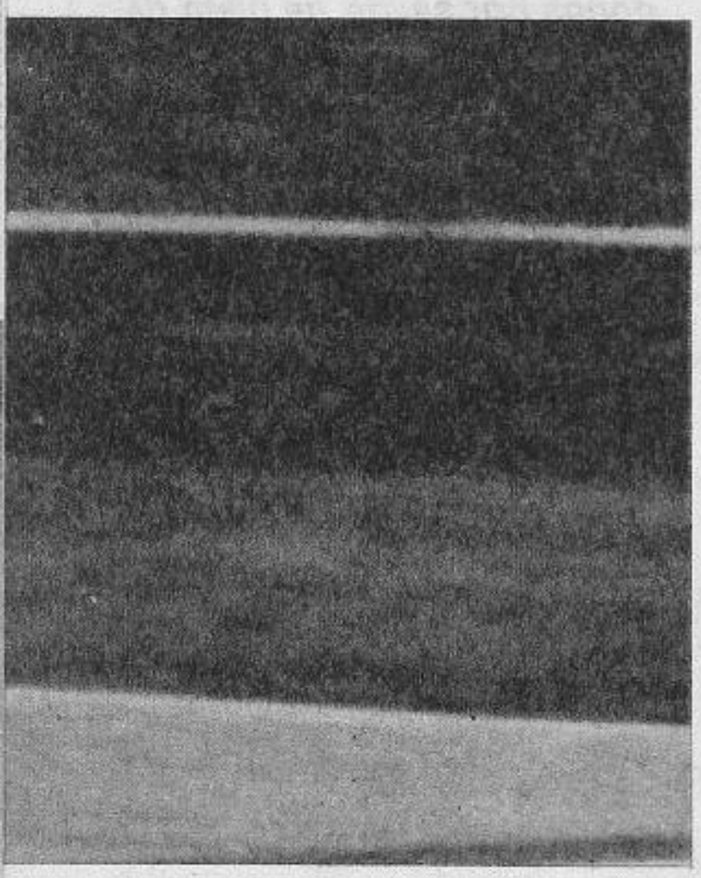
Con respecto a las posibilidades de esta escuadra, bueno... el Nimrod es tenido en cuenta como principal candidato a hacerles fuerza a los Porsche, habituales dominadores de las pruebas del IMSA Camel GT Championship.

En los últimos seis años, la carrera fue ganada por un Porsche; en 1982, comandado por John Paul Jr, su padre y Tim Schenken. El primero resultó, asimismo, campeón IMSA 1982.

Este año, además de la fiesta que resulta esta carrera de por sí, habrá que festejar las bodas de plata del circuito y, para esta carrera, hay 88 autos inscriptos. Se espera la asistencia de unos 50.000 espectadores.

DIA POR DIA

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
Rosberg	1m42s06	1m40s47	**1m39s61**	--	---	--
Alboreto	1m42s09	1m41s43	1m41s55	1m40s34	--	**1m40s14**
Tambay	--	1m42s58	1m38s59	1m40s65	**1m36s82**	-
Prost	--	1m40s70	1m38s21	1m38s82	1m37s20	**1m35s22**
Cheever	--	1m42s37	1m39s93	1m38s95	**1m37s65**	1m37s73
Lauda	--	1m41s88	**1m38s43**	1m38s78	1m39s40	-
Watson	--	---	---	1m42s79	--	--
Mansell	--	1m46s39	1m44s40	1m42s55	**1m39s25**	-
Warwick	--	1m44s46	1m38s62	1m40s28	1m35s29	**1m35s29**
Laffite	--	---	---	1m42s95	1m40s84	**1m38s47**
Sullivan	--	---	---	---	1m44s97	-





Arriba: Cuando Rosberg, encargado de la primera parte de las pruebas, viajó hacia Europa, fue Jacques Laffite quien se hizo cargo de proseguir los ensayos con el nuevo Williams. Extrema Izquierda: Parte del sistema hidráulico de suspensión del Lotus. Este no probó ninguna solución para ser aplicada este año, sino que se dedicó al estudio de este método. Derecha: como se ve, los laterales del Tyrrell también han sido acortados dándole, como a los autos de F-1, un aspecto poco usual, eliminando así también gran parte del efecto suelo. Notar la ausencia de polleritas.

como muy válida, el Hart anduvo muy bien, aun con grandes calores. Por lo tanto, los Cosworth de ocho cilindros en V tienen, verdaderamente, pocas posibilidades.

La segunda conclusión es que las gomas radiales han retomado la superioridad que tenían hace unos años, ahora que los neumáticos volvieron a ser neumáticos, sin estar encargados de ninguna otra función. Hasta el '82, las gomas debían hacer parte del trabajo de los amortiguadores y las suspensiones, elementos que en el frenesí despertado por la búsqueda del efecto suelo, habían perdido su función habitual. Ahora, entonces, las gomas están encargadas de transmitir la potencia al piso y de asegurar la adherencia lateral. Y las radiales, no obstante el aviso contrario de algún técnico americano, serán excelentes en cualquier circunstancia. Lee Gaug, de Goodyear, afirma que: **"Las radiales tienen ventaja en las curvas lentas, por su mayor motricidad"** Estamos convencidos de que tienen ventajas en muchos otros aspectos, y las pruebas de Río así lo han demostrado. El nuevo producto de Pirelli, neumático de perfil "ultrabajo", y las gomas preparadas por Michelin (todas tienen una amplia gama de carcazas y

IMPRESIONANTE DEMOSTRACION DE AUTO Y PILOTO

RÖHRL, PRINCIPE DE MONTECARLO



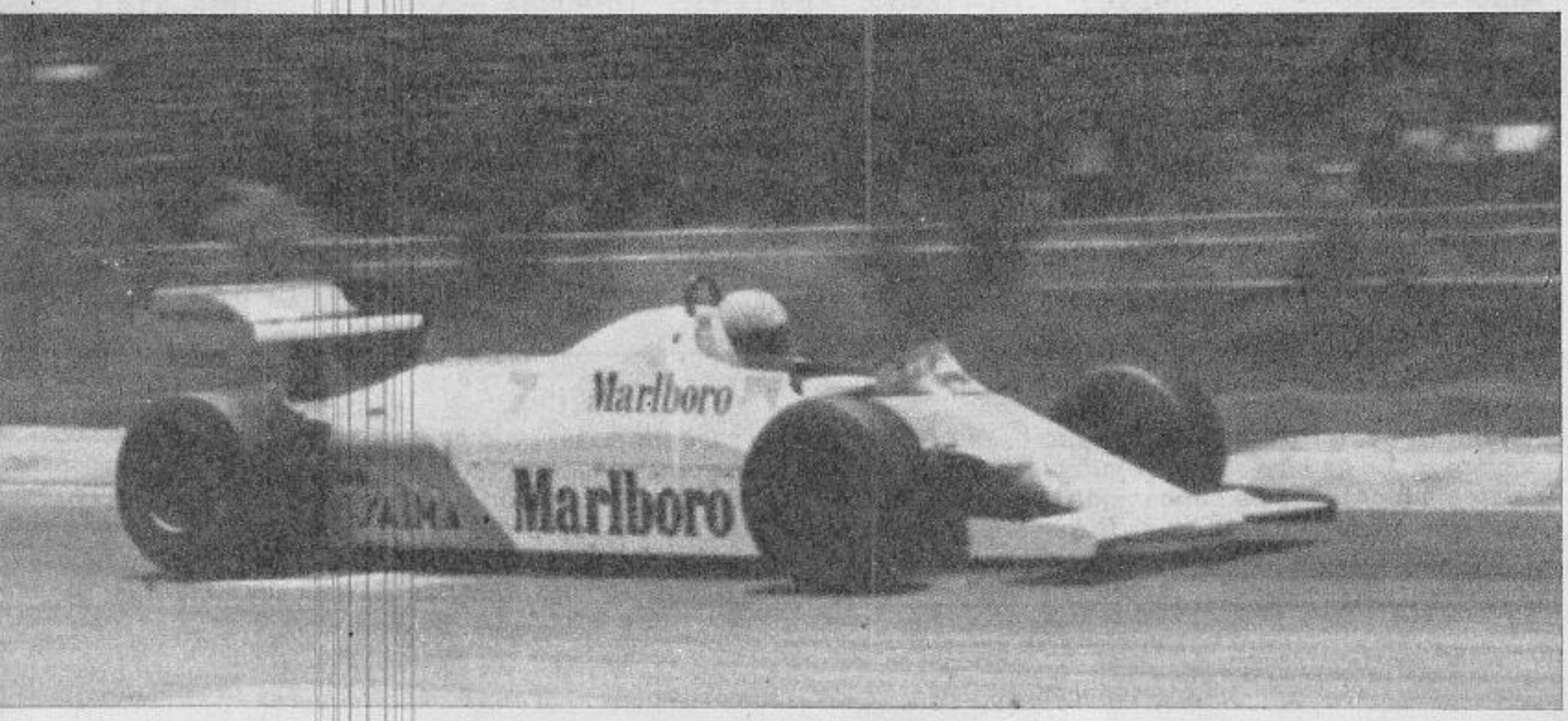
El flamante Campeón Mundial 1982 estaba emocionado casi hasta las lágrimas al concluir el Rally de Montecarlo. Como si recién hubiera ganado su primera carrera importante. Sin embargo, se trataba de su tercer triunfo en el famoso Rally. Lo cual hace de Walter Röhrl un especialista de los caminos cercanos a Mónaco, similar a la dimensión que tenía Graham Hill en cuanto al circuito pistero, en el cual ganó cinco veces. Y el propio Röhrl no oculta sus preferencias por Montecarlo: ***"Es el Rally que más me gusta de todos. Es algo especial, por su tradición, sus dificultades. Y por otro lado lo gané tres veces y sobre tres marcas distintas."***

Habría que agregar además que, con o sin nieve, como para valorizar definitivamente las cualidades que hacen de Walter Röhrl el mejor piloto del mundo de Rally, sin ningún lugar a dudas. Completo en todos los terrenos, con dedicación de ultraprofesional que no deja ningún detalle al azar y con una notable capacidad de improvisación y adaptación a las sorpresas de la ruta o a la novedad de un auto que ni siquiera conocía veinte días antes.

Hasta 1982 —año en que obtuvo su segundo Campeonato Mundial— Röhrl era piloto Opel, pero una ruptura más bien inamistosa lo hizo volver a las filas del equipo Lancia (finalmente, del grupo Fiat, con el cual había sido campeón en 1980), que presentaba en 1983 un nuevo auto. Un nuevo pura sangre, habría que decir, especie de auto de Fórmula para Rally, construido en chasis tubular, muy liviano y maniobrable, y con el cual el Director Deportivo de Lancia, Cesare Fiorio, confiaba en haber encontrado la respuesta posible en tracción convencional frente al otro monstruo del Rally, que es el Audi Quattro, con tracción de cuatro ruedas.

El resultado de Montecarlo parece haber confirmado no sólo las virtudes extraordinarias de Röhrl, sino también la apuesta realizada por la gente de Lancia. No hubo mucha nieve, en verdad, lo cual jugó a favor de un auto de tracción trasera. Pero las ventajas obtenidas por el equipo Lancia fueron tan absolutas que cabe imaginar que, de todos modos, hubiera sido difícil ganarles, aún en las peores condiciones climáticas.

La batalla de los grandes del Rally estaba dividida en 1982 entre cuatro equipos principales: Lancia, con Röhrl, Alen y Andruet; Audi Quattro, con Mikkola, Blomqvist y la Mouton; Opel Ascona, con Vatanen, Toivonen y Frequelin; y la Renault 5 Turbo, con Ragnotti (ganador en 1981) y Saby. Las jerarquías se impusieron, sin embargo, en forma bien definitoria. Aparte de los abandonos por salida de pista de Michele Mouton o Guy Frequelin, y de los problemas de los Renault Turbo en la adaptación de unas nuevas gomas a sus suspensiones, las



El McLaren fue uno de los pocos teams que no introdujo grandes cambios en sus autos. Los laterales continúan intactos —exteriormente, al menos. Sin embargo, Niki Lauda tiene grandes esperanzas en el próximo auto, que alojará un motor Porsche Turbo.

mezclas), han funcionado muy bien. Y con las Goodyear, Ferrari no ha visto grandes cambios y bien se puede decir que la diferencia la han hecho el auto y el piloto.

La tercera conclusión más importante es que las sumamente pesimistas previsiones de algunos, en lo que a la peligrosidad de los autos se refiere, debido a que los coches no estarán más "pegados" a tierra, también pudieron ser desestimadas. No se vio en manera alguna un festival de trompos, como alguien había predicho, sino que sólo pudimos apreciar cómo algunos buenos pilotos, en búsqueda de mejores tiempos y manejando con fineza y coraje (siempre necesarios en estos menesteres), "pastoreraron" aunque no en mayor medida que en años anteriores.

En estos ensayos sólo vimos dos autos enteramente nuevos —el Renault RE 40 y el Toleman—, otro casi nuevo —la Ferrari—, y una serie de experimentos sobre los demás. Lauda afirma que... **"Cuando llegue nuestro nuevo auto, que fue proyectado para llevar al motor Porsche Turbo, éste —el MP4— parecerá una pieza de museo. Y entonces sí que nos divertiremos manejando..."** Brabham parece tener una sorpresa fabulosa, pero no sabemos aún en qué aspecto.

En pocos días más se presentará en Londres el Lotus 93, del cual también se esperan grandes novedades, ya que poseerá el motor turbo más probado (Renault), gomas radiales (Pirelli) y uno de los mejores chasis. Una suma que se espera excelente.

En Río se ha visto que, de todas formas, se puede prever un Campeonato Mundial excitante y, por lo menos en las primeras carreras, lleno de incógnitas.

Texto y Fotos:
Franco Lini

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

distintas etapas del Rally de Montecarlo marcaron un neto dominio de Röhrl, bien cubierto por Markku Alen, mientras que los Audi Quattro —que gozaron de una sola noche de ilusión con Blomqvist a la cabeza en forma fugaz— superaban, a su vez, a los Opel Ascona, espectaculares en acción pero menos efectivos en los relojes. El resultado final no tuvo, por lo tanto, ninguna sorpresa, y así se encolumnaron dos Lancias, dos Audi y dos Opel, en perfecto orden.

El triunfo de Röhrl plantea un nuevo interés para el Campeonato 1983, ya que el flamante Lancia Abarth probó ser la respuesta ideal para los "tanques de guerra" Audi. Mucho más livianos, se conducen casi como un auto de fórmula en plena montaña y eran más que evidentes las menores distancias de frenado y las maniobras arriesgadas que podían permitirse Röhrl o Alen frente a los más pesados Audi. La escuadra alemana ya planea, de todos modos, una respuesta que será un futuro tracción en las cuatro ruedas sobre la base del casco Audi 80, de cuatro puertas, considerablemente más liviano que el modelo cupé. Esa versión Audi 80 podría debutar en manos de Blomqvist (tercer piloto del equipo) en el próximo Rally de Suecia, terreno ideal por la nieve, para los cuatro ruedas motrices.

Pero el nuevo Lancia Abarth tiene, durante el año, numerosas ocasiones de brillar sobre terrenos más favorables para la tracción convencional. Y, además, lo tiene a Walter Röhrl, ya lanzado hacia la proeza de un tercer Campeonato Mundial.

Germán Sopeña
(París)

ICKX, TAMBIEN EN EL DESIERTO

RALLY PARIS-DAKAR

Es una carrera aislada, no pertenece a ningún campeonato, es más que nada el "berretín" personal de un dinámico organizador francés llamado Thierry Sabine. Pero lo real es que el Rally París-Dakar se ha convertido en un acontecimiento automovilístico cada año y la edición 1983 fue la más exitosa de todas, ayudada sin ninguna duda, por el triunfo de una figura mundial del automovilismo, como lo es, siempre, Jackty Ickx.

El belga, acompañado por el actor francés Claude Brasseur, ya había corrido el año pasado, pero esta vez se preparó concienzudamente con un Mercedes todo terreno, atendido oficialmente y con el cual su dominio fue casi incontestable durante la mayor parte de la carrera. Hubo, sin embargo, una difícil discusión reglamentaria al terminar, ya que, aparentemente, el Mercedes de Ickx había sufrido el reemplazo del tren delantero completo, lo cual parecía antirreglamentario.

Sin embargo, la protesta fue desestimada por la Comisión Técnica, ya que los sellos colocados al comienzo correspondían con lo que se vio al desarmar al final y todo quedó como se había resuelto en la pista, o mejor dicho, en el desierto.

Exito total para la París-Dakar entonces, lo cual alimenta desde ya nuevos proyectos para el organizador del raid, quien ahora procura poner en marcha, próximamente, una monumental París-Río de Janeiro-Lima. De Africa se quiere saltar a Sudamérica, y las posibilidades son evidentemente enormes para ese tipo de competencias.

AHORA SI...

Ahora sí... en la Capital Federal, ofrecemos una nueva opción
para alejarlo de la rutina y el cansancio;
mientras Ud. disfruta de: 50 hectáreas de parque arbolado.
Canchas de fútbol, tenis, tenis criollo, voley. Parrillas.
Locales de servicios gastronómicos.

Sus niños
juegan a nuestro cuidado.

Todo ésto para su familia en
Parque Sur.

Av. Gral. Roca y Gral. Paz

PARQUE SUR

CORSA

Año XVI Nº 870
Fecha: Del 1º al 7 de Febrero de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001 Capital Federal
Telex: 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 Lettieri *(Archivo)*

DIAGRAMACION: 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 Cedrés 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 Mario *(Coordinador),* Albornoz A., Blanco E., Calascione A., Carra E., Corbalán I., Fernández J.M., Gemelli L., León D., Martí E, Nuñes 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 Elenberg (Roma), Germán Sopeña (París).

ARCHIVO: Francisco Forcinitti *(Jefe)*

editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Gerente: Antonio Rodríguez Villar
Gerente de Coordinación Editorial: Jorge N. Milani
Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD
Gerente: Oscar Paino
Gerente Adjunto: Fernando 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. T.E.: 30-7891/99

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

CALORCITOS DE RIO

EMERSON FITTIPALDI — El ex campeón mundial vuelve a correr, pero por ahora solo en Brasil, en la categoría **Stock-Car** nacional. Conducirá un **Chevrolet Opala**, el coche más difundido en esa especialidad, luego de haber definido el retiro de su equipo de la Fórmula Uno. Emerson habría debido correr este pasado fin de semana en Interlagos, pero prefirió quedarse en Río de Janeiro, asistiendo a estas pruebas de F-1, a la cual no ha renunciado totalmente, manteniendo intactos sus deseos de volver a correr en ella.

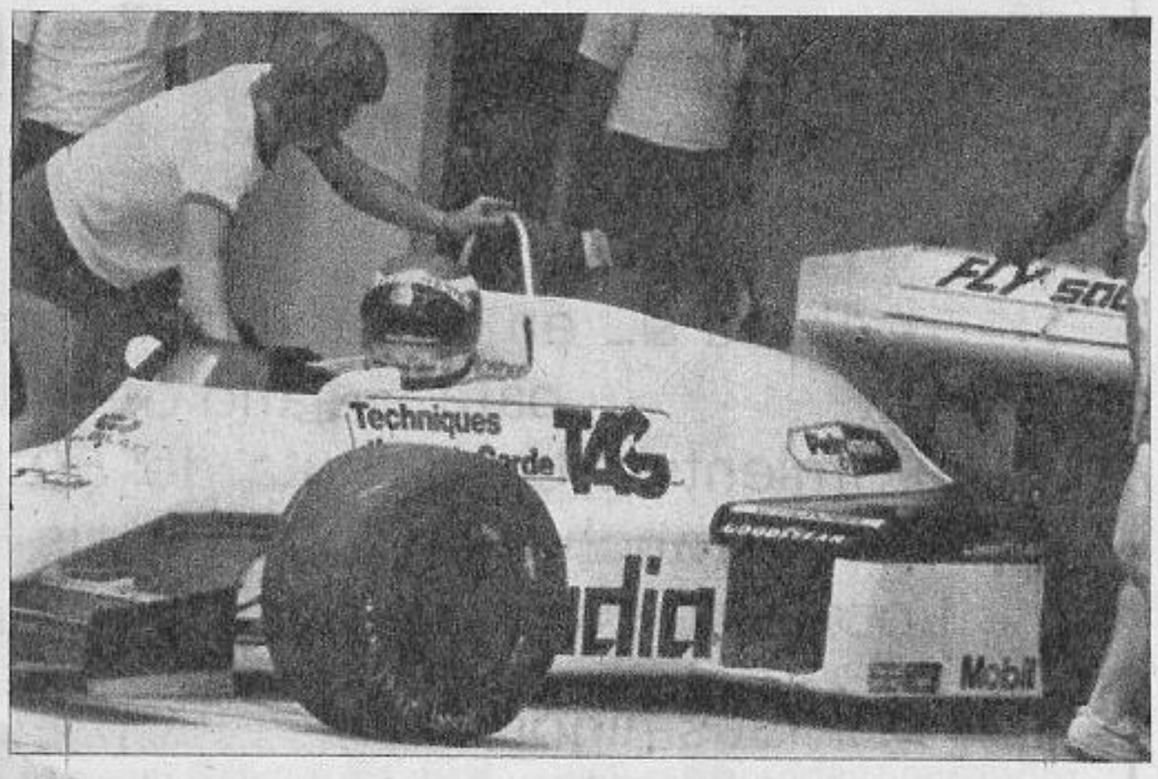
VISITA ILUSTRE — A los ensayos de F-1 asistió el príncipe **Bertil de Suecia**, quien se mostró sumamente interesado en todo lo que en ellos sucedía. En particular, se hizo presente para saludar a **Niki Lauda**, con quien había compartido algunos días de vacaciones. El príncipe Bertil pertenece a la Asociación de Pilotos Retirados de Grandes Premios, puesto que ha corrido una Bugatti en los años 1936 y 1937.

G.P. DE NEW YORK, PROBABLE — Los interesados en organizar un **GP** de **F-1** en la ciudad de Nueva York, prosiguen sus gestiones para realizar la carrera en la fecha provisional que la FISA tiene en reserva para el **25 de setiembre** El trazado elegido sería finalmente un circuito alrededor de un lago ubicado en el barrio suburbano de **Flushing Meadows** (donde se llevan a cabo los torneos de tenis, muy cerca del aeropuerto Fiorello La Guardia), y el problema presupuestario parece resuelto a través de diez millones de dólares que los organizadores estiman obtenibles. Falta, sin embargo, una aprobación de la Municipalidad de Nueva York, que estudiará el proyecto en una reunión el próximo 11 de febrero.

Keijo Rosberg, a punto de salir a pista con el nuevo Williams. Notar las reformas introducidas en los laterales y el alerón, así como la falta de "skirts". Abajo: extraño aspecto de la parte trasera del Toleman. Doble alerón posterior y flancos sumamente atrasados que contienen los intercambiadores de calor y radiadores de aceite.

EXTRACTO DE RIO, DE LUNES A SABADO

● ***Renault** es la única escudería que llevó tres autos: dos RE30, con el fondo modificado (plano) y el nuevo RE40.* ● ***Toleman** presentó auto nuevo, todos los demás equipos sus viejos chasis con modificaciones para el nuevo reglamento.* ● *El lunes, solamente giraron el Williams de **Rosberg** y el Tyrrell de **Alboreto*** ● *Las tres fábricas de neumáticos estuvieron presentes (**Goodyear**, **Michelin y Pirelli**), con "millones" de tipos de gomas nuevas.* ● *La "papa" de las gomas parece ser el **perfil bajo**, para capitalizar la menor carga vertical de los autos.* ● *Se largó a **llover** el lunes y hubo que suspender las pruebas.* ● *El martes se atrasaron las partidas de gomas **Michelin** en la aduana y se perjudicaron Renault y McLaren, que giraron sólo un poco al final del día.* ● ***Ferrari** usó gomas de 13" que la hacían sobrevirante, y retornó a las de 15".* ● *El **Renault RE40** sorprendió porque en sólo cuatro giros estuvo en los tiempos.* ● *El miércoles **Rosberg** fue el primero en bajar el minuto-cuarenta. Lo siguieron Warwick y Tambay.* ● *El jueves la **temperatura** en pista era más alta que los días anteriores. Hubo que esperar que bajara el calor para probar.* ● *Se despistó **Laffite** el jueves y hubo que reparar parte del piso del auto.* ● ***Toleman** sorprendió a todo el mundo el viernes, cuando marcó su impresionante **1m53s29**.* ● ***Lauda** se fue de pista al final de recta, sin consecuencias.* ● ***Tambay** obtuvo un buen registro, pero con gomas de clasifica y toda la presión del turbo.* ● *El **Tyrrell** probó una nueva trompa con alerón-radiador, pero no anduvo.* ● *El sábado el **Toleman** no giró porque se le preparó para el embarque en avión, lo mismo que el **McLaren**.* ● ***Prost** probó el RE30 a la mañana, alternando con el RE40. A la tarde sólo salió en este último y dejó a todos preocupados y sorprendidos con su registro de **1m35s22**, superando en siete centésimas al eficaz Toleman de Warwick.*

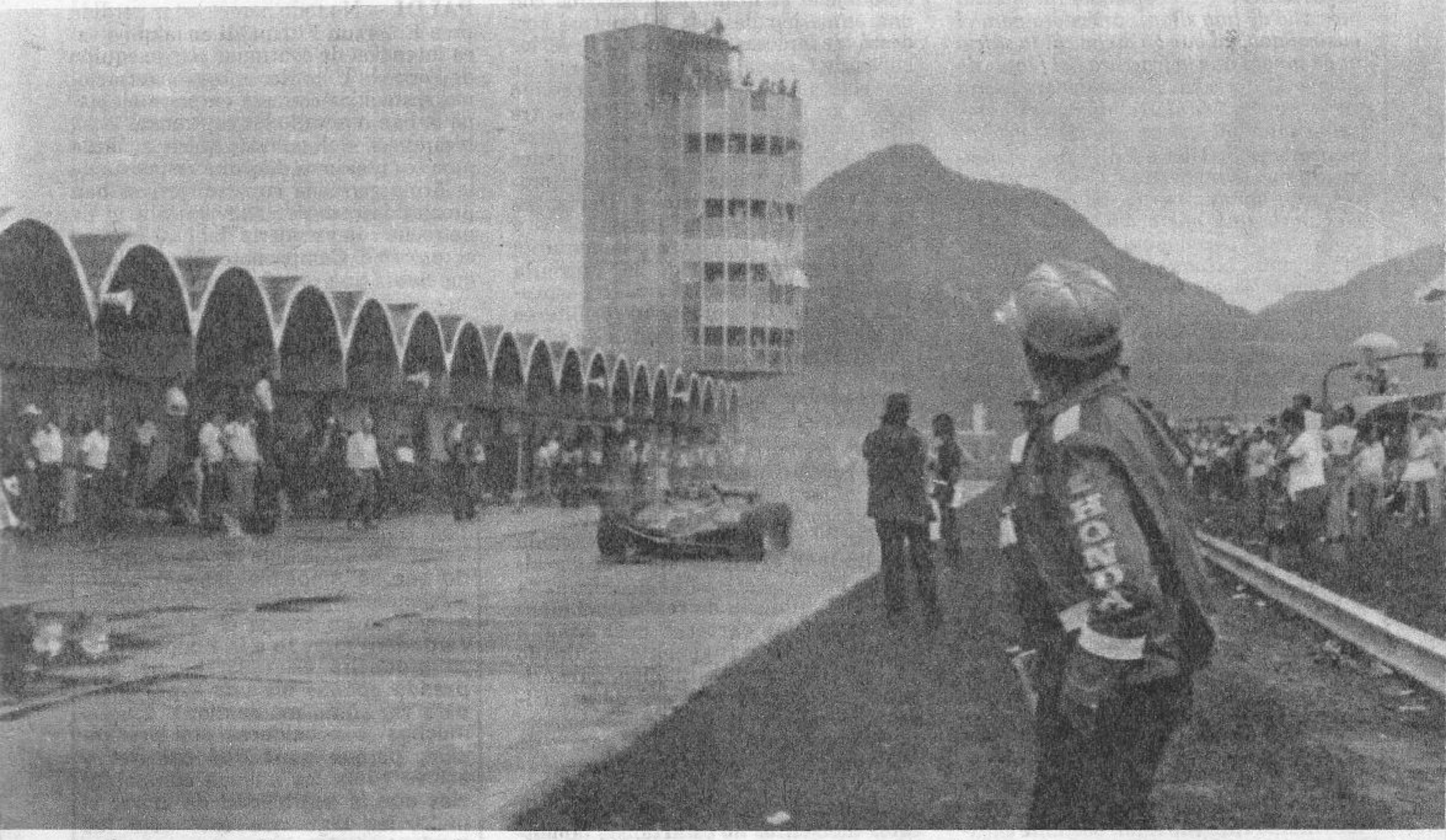




https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RIO DE JANEIRO:
9 AL 14 DE MARZO

Lo invitamos al 12° GRAN PREMIO DE BRASIL DE F-1.



● ENTRADAS A PLATEAS CUBIERTAS.
● TRASLADOS DIARIOS A JACAREPAGUA INCLUYENDO ENTRENAMIENTOS CLASIFICACION Y CARRERAS.
● 5 NOCHES EN HOTEL DE LUJO CON DESAYUNO.

Hotel Othon Palace, hab. doble..... u$s 295.-
Hotel Nacional, hab. doble..... u$s 260.-
Tarifa Aérea (exc. ind: 05/21 días.. u$s 440.-

AMERICAN EXPRESS

SUN TOURS, S.A.

Cangallo 853 (bis) 1º - Tel.: 45-2865/7470 - (1038) Cap. Fed. Argentina

Nuestro programa incluye el Pasaporte de Seguridad.

universal assistance

PLUNA
Líneas Aéreas Uruguayas

Consulte a su agente de viajes.

TELEX...TELEX...TELEX.

ALAN JONES SE CAYO DE UN CABALLO — *Y el episodio fue mucho más allá de una simple anécdota para el australiano, ya que en dicha caída sufrió nada menos que la fractura del fémur de su pierna derecha. El accidente ocurrió en el rancho Miraleste, que el ex campeón mundial posee en la localidad australiana de* **Glenburn,** *y tras el mismo, Jones fue llevado a un hospital cercano donde los médicos debieron efectuarle una operación con el fin de colocarle un perno metálico para reducir la fractura ubicada en la zona del cuello del fémur. Según las estimaciones médicas, Jones deberá permanecer inmóvil aproximadamente seis semanas, para luego comenzar los ejercicios de reeducación, estimándose que su total recuperación podrá producirse a fines del mes de mayo. De esta manera, quedan momentáneamente alejadas las intenciones del australiano de retornar al automovilismo (tenía previsto para fin de febrero participar en una carrera del torneo IMSA) y totalmente descartadas las posibilidades inmediatas de un retorno a la Fórmula Uno.*

¿FORMULA UNO EN LAS CALLES DE ROMA? — Suena bastante absurdo si recordamos que muy cerca de la capital italiana está el autódromo de **Vallelunga** y, además, que Italia posee otros tres circuitos homologados para la categoría mayor, como lo son **Monza, Imola** y **Mugello.** Sin embargo, algunos dirigentes de la **Federación del Automovilismo Italiano** están bastante entusiasmados con la posibilidad de que la Fórmula Uno corra por las calles de la Ciudad Eterna, al punto de que ya han bosquejado el futuro circuito, que con una extensión de diez kilómetros bordeará las famosas ruinas del Coliseo, los baños de Caracalla y el río Tíber. Este proyecto ha sido bastante bien recibido por la gente de la Fórmula Uno, entre ellos Ecclestone, Pironi y Lauda; pero no ocurrió lo mismo con las autoridades municipales romanas, al punto de provocar de **Bernardo Rossi Doria**, su encargado de Turismo, Espectáculos y Deportes, el siguiente comentario: **"Roma no necesita de la Fórmula Uno. Tiene demasiados atractivos propios para seguir concitando el interés de los turistas, sin necesidad de recurrir al automovilismo..."**

LAFFITE ESTA UN POCO DISGUSTADO — *Y el motivo de sus quejas son las recientes modificaciones reglamentarias instrumentadas por la FISA a la Fórmula Uno. Modificaciones que el francés considera incompletas, al comentar:* **"Creo que para que la medida de eliminar el efecto suelo sea realmente eficaz, debe estar acompañada por la prohibición de reabastecimiento durante las carreras pues ningún circuito está actualmente equipado para posibilitar tal situación, garantizando un mínimo margen de seguridad. Pienso que es igualmente importante aumentar la seguridad pasiva de los autos que reforzarlos adecuadamente. Si algunas de estas medidas hubiera sido tomada a tiempo, en estos momentos no estaríamos lamentando los trágicos accidentes sucedidos en la temporada anterior".**

UNA ESPERANZA PARA FITTIPALDI — No todo parece estar perdido para **Emerson Fittipaldi** en la quijotesca intención de continuar con su equipo de Fórmula Uno. Recientes conversaciones sostenidas con una empresa alemana le han renovado las esperanzas al ex bicampeón del mundo, quien aguarda para los próximos días una respuesta de la firma germana cuyos directivos han prometido considerar la posibilidad de patrocinar la escudería del brasileño en el próximo Campeonato Mundial. Lo que habrá que ver, si ello se produce, es

ECCLESTONE, ¿NUEVO DUEÑO DE LOTUS?

Acallados en parte los ecos despertados por la sorpresiva muerte de **Colin Chapman**, *un interrogante comenzó a rondar el ambiente de la Fórmula Uno: ¿qué pasará con el equipo Lotus? Buena pregunta, si se tiene en cuenta que Chapman era el amo y señor de la escudería. Y tan buena como difícil ya que hasta el momento no ha encontrado respuesta. Sí, en cambio, varios han sido los rumores circulantes sobre el futuro de la famosa escudería. Uno de los más trascendentes indica que* **Bernie Ecclestone** *(cuando no) habría mantenido conversaciones con* **Hazel Chapman**, *viuda de Colin, a fin de gestionar la adquisición total o parcial del paquete accionario de Lotus. También otra versión circulante implica a Ecclestone en un plan conjunto con otros miembros de la Asociación de Constructores (presumiblemente* **Ken Tyrrell** *y* **Frank Williams**), *con el fin de adquirir el equipo que hasta su muerte regenteara el genial Colin.*

Ambos rumores no han sido hasta el momento confirmados, pero tampoco desmentidos. Conociéndolo a Ecclestone, todo es posible. Claro que habrá que ver, en caso de ser cierto su interés por Lotus, si el mismo se limita al ámbito de la Fórmula Uno, o también alcanza a la **Lotus Cars**, *empresa dedicada a la producción de autos deportivos de lujo, y a los astilleros que Chapman poseía en Norfolk.*

LAUDA: "MI VERDADERO REGRESO SERA EN 1983"

Lo que dice **Niki Lauda** casi siempre es noticia. Se encuentre en Austria, Estados Unidos, Inglaterra, Japón o la China, sus declaraciones tienen habitualmente un rico contenido que es imposible pasar por alto. Recientemente, en Brasil, sorprendió a más de un colega al señalar: **"Mi verdadero regreso a la Fórmula Uno se producirá en 1983. Lo del año pasado apenas fue una experiencia para ver cómo me sentía. Y aunque muchos lo consideren una presunción, porque gané dos carreras y estuve hasta las últimas competencias con la posibilidad de lograr el título, les digo que esto sólo fue producto de la suerte y no el resultado de encontrarme en la plenitud de mis medios. Esto sí ocurrirá esta temporada, donde no tengo dudas de que seré uno de los mayores candidatos para conquistar el título de campeón".**

Tras estas nada modestas apreciaciones, el austríaco habló sobre el nuevo reglamento de la Fórmula Uno, puntualizando que **"es un gran paso en beneficio de la seguridad y también de la calidad de conducción. Hasta fin de 1982 los autos estaban pegados al piso por gigantescos apoyos aerodinámicos y el único papel del piloto consistía en la elección del lugar donde debía dar vuelta el volante para doblar. Ahora todo será distinto, porque con los coches de fondo plano, el piloto está forzado a mantener el control sobre las trayectorias durante todo el tiempo, lo que en otras palabras equivale a devolverle el papel de protagonista que la introducción del efecto suelo le había quitado".**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RES 9229. . . REVISTA CORSA + BAIRE

TELEX...TELEX...TEL

NISSAN PRAIRIE: EL AUTO-CAMIONETA

Este singular vehículo que muestra la foto es el Nissan Prairie 1800 Un producto lanzado recientemente a la venta en Japón, con intenciones de captar una buena parte del mercado automotriz nipón. Posee un diseño revolucionario en el cual se combina la comodidad y la capacidad del espacio de una camioneta, con la funcionalidad de manejo de un auto común. Su amplia cabina permite recibir sin problemas a ocho personas, incluido el conductor. Además, para mayor comodidad, posee una variedad de asientos que pueden ser dispuestos en distintas posiciones.

La idea de diseñar un vehículo de estas características, no es nueva. Data de diez años atrás, cuando fueron pergeñados los planos iniciales del mismo. A partir de entonces, fueron incorporándose una serie de variantes hasta alcanzar las formas que los entendidos consideraron apropiadas



para lanzarlas al mercado. El concepto principal que llevó a la creación de este Nissan fue el de diseñar un auto no muy grande, que tuviese la capacidad de una camioneta y al mismo tiempo conservase la eficiencia, rendimiento y maniobrabilidad de un auto común. El objetivo en el mercado automotriz es captar el interés de los usuarios que quieren disfrutar de un vehículo con la citada comodidad de una camioneta y, a la vez, no perder las características de sencillez de manejo de un coche común. Las cifras iniciales hablan de una aceptación por parte del público de este vehículo, ya que las ventas en el primer mes de su lanzamiento alcanzaron a 3.000 unidades, cantidad considerada muy buena por los entendidos.

cómo soluciona Emerson su problema ante la FISA, ya que su equipo no figura entre los inscriptos para disputar el certamen 1983, lo que equivale a decir que si bien podría participar en el mismo, no tendría en cambio derecho a acumular puntos en caso de figurar en las posiciones que los otorgan. ¿Lo aceptarán Emerson y sus posibles patrocinantes?

UN CAMPEON HOSPITALIZADO — *Se trata de* **Anton Mang**, *el último titular de la recientemente desaparecida clase* **350 cm³** *de motociclismo. El piloto alemán se cayó, pero no de una moto, sino mientras esquiaba en un cerro nevado de Austria. El percance le produjo la rotura de los tendones de la rodilla derecha, lesión ésta que, dada su seriedad, obligó a su internación en un hospital de Münich, donde, tras examinarlo, los médicos decidieron operarlo con el fin de lograr una mejor recuperación. La intervención fue realizada exitosamente, pero ahora Mang tendría que permanecer internado una semana más, antes de retornar a su domicilio, donde luego deberá proceder a completar el período de reeducación con el fin de devolverle a la pierna lesionada su normal funcionamiento. Esta situación abre algunas incógnitas sobre la participación del alemán en la primera fecha del Campeonato, prevista para el* **19 de marzo** *en* **Sudáfrica**, *y donde Mang tiene pensado intervenir en la categoría* **500 cm³** *al comando de una* **Suzuki.**

EMBARGARON A LA CONFEDERACION BRASILEÑA — Los embargos en la parte deportiva han dejado ya de ser "privilegio" absoluto de los clubes de fútbol. Ahora ya tocan al automovilismo, y si no, que lo digan los dirigentes de la **Confederación Brasileña de Automovilismo** quienes días pasados recibieron la siempre molesta visita de un Oficial de Justicia quien, actuando bajo mandato de la Dirección Fiscal Brasileña, decidió embargar el edificio donde funciona la CBA. ¿El motivo? Una vieja deuda, que data de 1980, que la entidad mantenía con el fisco carioca a raíz del pago de impuestos de importación por el ingreso de máquinas de Fórmula Uno. Una deuda que alcanzaba en la actualidad la tentadora cifra de **70.000 dólares**, y que al parecer los dirigentes brasileños habían pensado pasar a la cuenta del olvido. Lamentablemente para ellos, el fisco brasileño se lo recordó. Hay que pagar, muchachos...

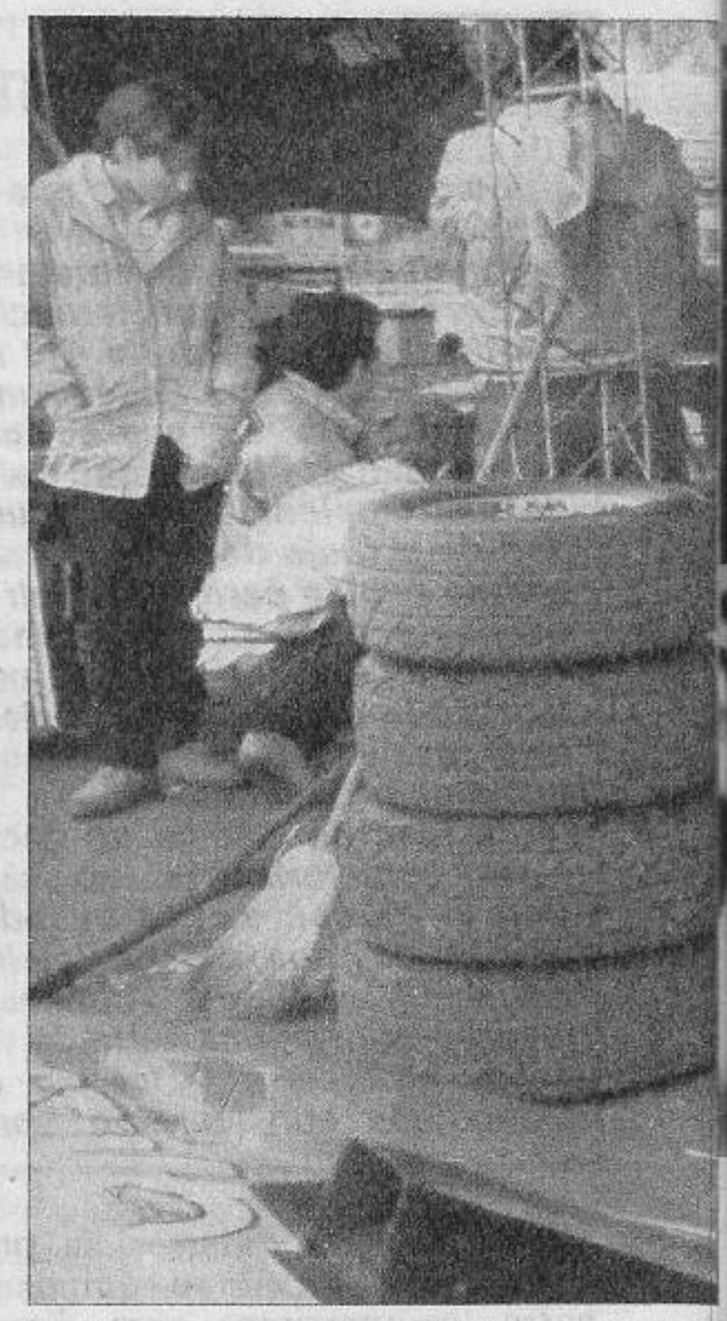
OMNIBUS Y CAMIONES JAPONESES EN EGIPTO — *Un reciente convenio suscripto por la empresa japonesa* **Isuzu Motors** *permitirá a la misma, en colaboración con la* **General Motors** *norteamericana, producir ómnibus y camiones en Egipto. La noticia fue dada a conocer por el periódico nipón* **Asahi Shindum**, *que además señaló que la fase inicial del acuerdo prevé la producción de* **1.600** *vehículos por año, cifra ésta que dentro de los cinco años deberá aumentar a* **18.000** *productos anuales. Como dato ilustrativo, se consigna que el* **60%** *de las partes de los vehículos, incluido el motor, serán enviados desde Japón, mientras que el resto será fabricado directamente en Egipto.*

LA UNION LOTUS-TOYOTA YA DIO SUS FRUTOS — Es el **Excel**, el primer automóvil de calle realizado tras la unión de Lotus y Toyota para producir vehículos de serie. Este, una versión corregida del Lotus Eclat 2+2, fue presentado recientemente al público en el Salón de Londres, y presenta como diferencia sustancial de su antecesor, la forma del techo, que otorga una mayor comodidad para los pasajeros. También la parte mecánica ofrece novedades interesantes, como la caja de cambios de 5 marchas y transmisión Toyota, más liviana que la anterior, y los frenos de disco derivados también de los Toyota. El Excel puede alcanzar una velocidad máxima de **215 Km/h** y su poder de aceleración es tal que llega a los 100 km/h medio segundo antes que el modelo anterior.

A propósito de la acostumbrada tardanza en definir normas té

REGLAMENTOS

Una vez más, el incumplimiento de los plazos previstos para la definición sobre distintos aspectos reglamentarios en diversas categorías nacionales, lleva a toda la actividad automovilística a un estado de incertidumbre que atenta contra su normal desenvolvimiento



Los males que aquejan al automovilismo deportivo son tan viejos y conocidos que parece absurdo tener que volver sobre ellos. Desde hace varios años la improvisación sigue reinando en una actividad que debería ser eminentemente organizada, dadas las bases económicas y técnicas que la sostienen. Tanto se ha dicho respecto a los calendarios nacionales, que resulta incomprensible que a menos de treinta días de la iniciación de la temporada, recién ahora se conozca parcialmente el programa con escenarios, fechas y categorías. Nadie ha comprendido hasta ahora que los calendarios deben estar confirmados, como corresponde, el 30 de octubre del año anterior. Claro que en la práctica esto último también sería inútil, si luego las carreras son realizadas en días y lugares que no figuraban en el programa inicial, como sucede habitualmente.

Un caso similar acontece con la programación de los campeonatos por categoría. Baste recordar lo que sucedió con el Club Argentino de Pilotos el año pasado, que supo cómo iba a proclamar su Campeón cuando solamente restaban disputar tres carreras de las veinte que había programado. Su torneo había comenzado en febrero y recién en octubre se tomó la resolución, cuando ya estaba todo prácticamente resuelto.

Se ha repetido hasta el cansancio que el sustento económico del automovilismo, está en la publicidad que las empresas efectúan a través de los autos de carrera y que las campañas publicitarias se planifican generalmente en los últimos meses del año anterior. En ese momento deben ofrecer los corredores su plan de carreras y los lugares donde se presentarán, para obtener dicha cuota publicitaria. En nuestro automovilismo eso es impracticable desde hace muchos años. Algunos pilotos, con el peso de su fama, ofrecen promesas que algunas agencias aceptan; pero los menos conocidos deben presentar documentación concreta sobre su actividad, para que se les tenga en cuenta cuando se diagraman campañas promocionales.

Esta falta de planificación y seriedad en los calendarios deportivos, es un problema que aparentemente nadie estudia profundamente.

Como todos los males, el de la improvisación también se multiplica y ahora se extiende hacia el terreno de las reglamentaciones técnicas. A sesenta días de la iniciación de los Campeonatos, ninguna categoría tenía redactado su Reglamento Técnico que debía aplicar en la temporada que se avecina. En este caso particular, la lentitud en adoptar resoluciones conspira contra la esencia de este deporte: el desarrollo de motores y técnicas de competición. Nadie puede esperar que en dos meses, alguien pueda analizar y preparar un auto de carreras eficazmente.

La temporada automovilística de 1983 está a punto de comenzar con una característica inusual: casi todas las categorías que componen los campeonatos argentinos han cambiado sustancialmente sus reglamentos técnicos.

Fórmula Dos, Turismo Competición 2000, Fórmula Renault Argentina, Turismo Pista y Rally, presentarán variaciones importantes en sus respectivas preparaciones.

La **F-2**, aunque aparentemente esto pasó inadvertido hasta ahora, introducirá una reforma revolucionaria al asimilarse con el reglamento brasileño para encarar el Campeonato Sudamericano de F-2 CODASUR. Hasta el momento parece habérsele dado aquí poca importancia a la incorporación del alcohol como elemento carburante... Debe recordarse que en nuestro país existe hipotéticamente absoluta libertad para desarrollar cualquiera de las dos opciones que contempla el nuevo reglamento puesto en vigencia hace menos de treinta días, así que también se podrá desarrollar un Passat naftero.

Son igualmente importantes las reformas que se introdujeron en el **TC-2000**, ya que todas las plantas motrices cambiarán su cilindrada al igualarse la capacidad de los motores en 1.900 cm3, sin tener en cuenta la ubicación de la leva. Teóricamente todos quedaron en desuso, pues los varilleros deberán reducir en cien centímetros cúbicos su volumen específico y aumentarlo en la misma proporción aquellos que poseen árbol de levas a la cabeza. Este cambio, en la teoría, puede alterar todas las performances conocidas; sin embargo, oficialmente no se conoce todavía el texto del nuevo reglamento técnico.

La **F.R** afrontará una reforma casi total en su parte técnica al tener que emplear el motor de 1.400 cm³ que equipa de fábrica al R-18 GTL, con limitaciones casi absolutas en cuanto a la reforma o desarrollo de sus piezas mecánicas. Además variará el peso mínimo, el que se elevará hasta 330 kilos.

No hace falta ser un gran técnico para suponer que una reforma de este tipo llevará varios meses de investigación para encontrar un rendimiento óptimo. Recién hace un par de semanas se tomó conocimiento de que el reglamento había sido aprobado y que se daría a conocer "en las próximas horas".

El **Turismo** volverá a sus tradicionales tres divisiones, agrupándose por la cilindrada de sus motores, contando con la preparación que fija el Grupo A. El hecho de abolir dos grupos y condensar en 3, las 12 clases habilitadas en 1982 (tendiendo hacia el uso de automóviles nacionales nuevamente) obligará a un estudio profundo de la performance de las distintas marcas y un cuidadoso análisis de las diferentes homo-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cnicas, hablemos sobre...

DEMORADOS



logaciones. Es ésta una tarea que también demandará un tiempo considerable; mucho mayor, seguramente, que los escasos treinta días que tiene de vigencia el nuevo reglamento.

Frente a este panorama, habría sido conveniente que se respetara estrictamente el **Calendario de Homologaciones** y mucho más aun los Artículos 132 y 133 del **Reglamento Deportivo Automovilístico** (que entendemos vigente) donde se expresa lo siguiente:

Art. 132— CREACION DE CATEGORIAS Y CLASES: La creación de toda nueva Categoría o Clase deberá hacerse por parte del Ente Fiscalizador (...). La fecha en que comenzará la vigencia de la nueva categoría será por lo menos de seis meses contados a partir del acto de su creación y aprobación de su Reglamento Técnico y no podrá ser incluida en un Campeonato sino a partir del comienzo del año calendario. Las modificaciones de una Categoría o Clase ya existentes tendrán vigencia para el próximo Campeonato que se realice, debiendo ser publicadas por lo menos tres meses antes de la iniciación del año calendario correspondiente a dicho Campeonato".

Art. 133— HOMOLOGACIONES DE VEHICULOS Y DE PARTES: La homologación de vehículos y partes (...) se efectuará dos veces al año (...) en los meses de junio y diciembre de cada año, las que tendrán vigencia a partir de los seis meses de producida la homologación".

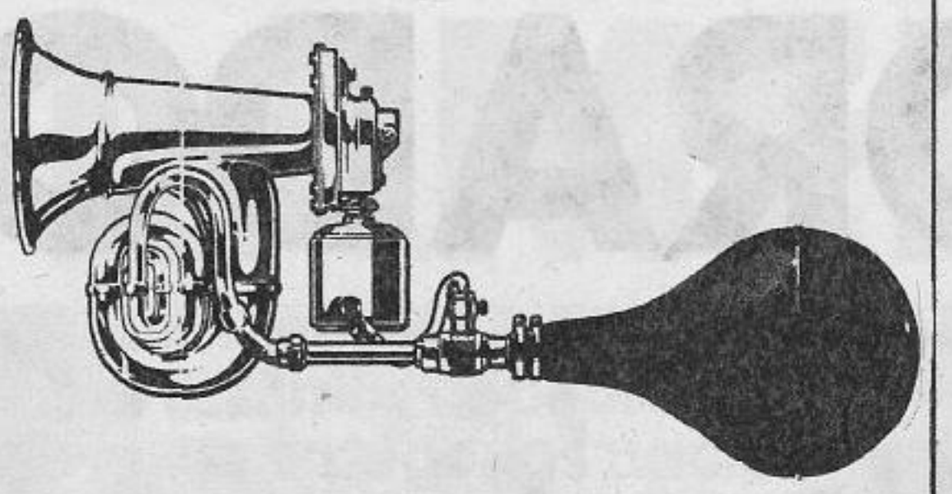
Las vitales reformas que se han introducido a los Reglamentos Técnicos del año pasado, nos colocan prácticamente ante categorías modificadas en alto grado que deberán emplear plantas motrices diferentes. Por lo tanto parece muy prudente el tiempo que estipula el RDA, ya que si una variación importante del Reglamento Técnico se diera a publicidad, supuestamente, el 1º de Octubre, y la primera carrera se realizara como es tradicional, el primer domingo de marzo siguiente, los pilotos, preparadores y constructores contarían con cinco meses para elegir, desarrollar o modificar sus autos de competición. Este lapso de **150 días** ayudaría para que en la primera competencia se presentaran autos en avanzado estado de preparación, de acuerdo con las reformas básicas. En 1983 tan sólo se dispondrá de **treinta o sesenta días** en el mejor de los casos, siempre y cuando la publicación del Reglamento no haya coincidido con el previsible período de vacaciones estivales.

Es oportuno recordar lo que sucedió con el Turismo Competición 2000 cuando sus creadores, entusiasmados con la idea, hicieron disputar prematuramente un Torneo Presentación a los pocos meses de haber creado la categoría.

Ello posibilitó que los equipos poderosos, que contaban con medios o antecedentes para preparar sus máquinas, marcaran tal diferencia de rendimiento en sus autos, que desalentaron a muchísimos volantes y preparadores que, según las informaciones de la propia APTC-2000, estaban a punto de debutar. Ese presunto error o la falta de tiempo para igualar posibilidades, decretó la postergación de la categoría por casi tres años.

Mirando el porvenir con optimismo, se debe esperar que las demoras producidas con los reglamentos técnicos en circunstancias tan especiales como las referidas, solamente afecten la eficacia de los autos en las primeras carreras de la temporada; pero, por encima de eso, corresponde esperar que tan poco serias como ya usuales "improvisaciones", no sigan repitiéndose.

Toquecitos de BOCINA



MUCHAS DUDAS — Son las que están surgiendo sobre la concreción del Rally de Argentina —puntable para el Mundial— en **Bariloche,** y haciendo parecer más cercana su realización en Tucumán. Una delegación de APAT se reunió con integrantes de la CDA y expuso las múltiples dificultades que a su entender sería muy difícil superar en caso que las nevadas de julio y agosto corten caminos de la zona. Además, agregaron, la posibilidad de correr sobre nieve y hielo obligaría a montar una infraestructura técnica hasta ahora inexistente, por lo que la ventaja de los teams extranjeros se ampliaría en gran medida.

Nosotros nos preguntamos, ¿alguna vez intentaron, los pilotos argentinos, algún aprendizaje para manejar en condiciones de frío extremo? Porque no sólo en Europa hay nieve, hielo y escarcha.

RALLY PUNTA DEL ESTE - *Ya están siendo delineadas las principales características de la segunda edición del* **Rally Copa de Oro Punta del Este,** *que tendrá lugar entre el 2 y el 5 de marzo próximo. La clasificación será el miércoles 2 por la noche en El Pinar (Montevideo). El jueves habrá varios primer (repitiendo tramos) en el Club del Lago (cerca de Punta), mientras que el viernes y sábado se harán sendas etapas largando y llegando a Punta del Este. La entrega de premios será el mismo sábado por la noche. El reglamento será Grupo A, y es altamente probable la presencia de varios autos y pilotos argentinos. Para mayores informaciones dirigirse al* **Club Uruguayo de Rally** *(059) 40-5764 - Montevideo.*

CONFIRMACION - Se disiparon todas las dudas y **Alberto Scarazzini** confirmó la integración de su equipo para el primer Campeonato CODASUR de **F-2** La escudería estará integrada por el "Cachi" y el volante uruguayo **José Pedro Passadore.** Ambos contarán con sendos chasis Berta último modelo, impulsados por motores Dodge que serán provistos por el taller de Miguel De Guidi. El equipo tendrá su sede en la ciudad de Villa Elisa, donde Scarazzini atiende habitualmente sus autos de carrera.

TODO A NUEVO - *Auto y piloto estarán a nuevo para la primera carrera de* **TC.** *Se trata del volante* **Julio Salgado** *y su máquina* **Dodge** *para Turismo Carretera. Julio está prácticamente recuperado de las fisuras que sufriera en dos de sus costillas en el accidente que protagonizara en la competencia realizada en el circuito de Tandil, el 5 de diciembre de 1982. La reparación ósea la solucionó el tiempo, pero el trabajo de chapa en el auto de carrera estuvo a cargo del equipo que asiste mecánicamente al hombre de Villa Madero. Se adquirió un nuevo casco, donde se instalaron todos los elementos rescatados del semidestruido GTX, por lo que Salgado contará con una máquina prácticamente nueva para la temporada 1983. Como siempre, el motor será armado con elementos suministrados por Wilke y Pedersoli.*

AUTENTICOS PERDEDORES - Los síntomas pesimistas respecto de la *realización del* **Torneo Nocturno Para Pilotos No Ganadores de TC,** se acentúan con el correr de las horas. Hasta el cierre del presente número de CORSA solamente se habían inscripto oficialmente cuatro pilotos, cantidad que refleja la falta de interés en participar que muestran los corredores de Turismo Carretera. Los organizadores, una Comisión especial de la propia ACTC, resolvieron aguardar hasta hoy para confirmar o no, dicho campeonato. Para asegurarse que las inscripciones que se reciban hasta ese momento sean auténticas, se resolvió cobrar un millón por cada solicitud. Esta medida, lejos de asegurar la realización de las competencias anunciadas para el **12 y 19 de febrero**, puede determinar su definitiva cancelación. La suma solicitada en carácter de "garantía" será devuelta a los pilotos que eventualmente se presenten a disputar la primera carrera, o, en su defecto, luego de que se concrete la suspensión oficial del certamen.

CAMBIO DE MONTA - *El equipo 43/70 de* **Fórmula Renault** *presentará un cambio importante en la próxima temporada. Jorge Omar del Río, su director, ha dispuesto cambiar los chasis de su escudería, reemplazando los anteriores* **DEPAC,** *por dos monoplazas* **Crespi** *del modelo* **Tulia.** *Una de las unidades será una flamante versión XXI, en tanto que la segunda corresponderá a la serie XIX, con las modificaciones que la equiparen con aquélla. Tal cual estaba previsto, el equipo de Del Río se integrará con* **Néstor Gurini** *como primer piloto, en tanto que la segunda plaza será ocupada por el mejor alumno de la promoción 1982 de la Escuela de Pilotos de Jorge, que aún no está definido. Se mantendrá la preparación de los hermanos* **Rullo** *en los motores. El cambio de marca se concretó luego de ensayar las modificaciones que se habían introducido en los chasis DEPAC, mejoras que, lógicamente, deberán someterse a prolongadas sesiones de ensayos que, por cuestiones funcionales, el equipo 43/70 desea evitar.*

PREMIOS - La Comisión Deportiva Automovilística estableció los montos de premios que deberán ser distribuidos en las competencias de la categoría **Turismo. En principio, se otorgarán doscientos millones** en las competencias de **autódromos y doscientos sesenta** en las **carreras tipo Rally. Estas escalas se irán** ajustando de acuerdo con la evolución de los costos generales del país. Esto dice la letra de la reglamentación, pero como es tradicional, si los pilotos pretenden que los clubes le organicen alguna carrera, deberán transar por escalas menores o sistemas de gastos y ganancias compartidos, como es tradicional.

RODANDO, RODANDO - *Con excelentes resultados fueron probadas en el autódromo de la capital de La Pampa las nuevas cubiertas radiales que* **Héctor Fliter** construyó para ser utilizadas en las máquinas de **F-2.** *Encargado de realizar los "tests" fue el Campeón Argentino,* **Guillermo Maldonado,** *quien en apenas diez vueltas ya estaba girando en registros similares a los mejores obtenidos en el trazado de* **Santa Rosa.** *La firma* **Faneco** *estima que con estos nuevos modelos de cubiertas podrá competir airosamente con las gomas brasileñas* **Pirelli**, *que tratan de discutirle el carácter de principal proveedora de la nueva Fórmula Codasur.*

INTERMEDIARIO - El platense **Francisco Politano** fue el encargado de transmitirle al ex Campeón Argentino de Turismo Carretera, **Antonio Aventín,** una propuesta de un piloto sureño que tiene interés en adquirirle el **Dodge** de TC que utilizó en 1982. La máquina, en un principio, ha sido tasàda en **treinta mil dólares,** que el presunto cliente neuquino estaría dispuesto a abonar mediante un plan especial de pago. No trascendió el nombre del cliente, si bien se pudo conocer que ha corrido en competencias de Turismo Nacional. Sin embargo, el negocio sería muy difícil de concretar, pues Tony remarcó con total claridad que el interesado deberá presentarse con toda la "plata" en la mano. Cuando se manejan cifras tan importantes como la que cotiza el Dodge ex Nº 1, siempre puede existir la posibilidad de un entendimiento... En la presente se-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mana quedará definida por sí o por no la compra, aseguró Politano.

POR LA VUELTA - *La puesta en vigencia del nuevo reglamento de la categoría* **Turismo** *abre la posibilidad para que algunos antiguos y destacados militantes de la especialidad retornen a la categoría. Uno de ellos sería* **Carlos Alberto Garro,** *quien está analizando la posibilidad de retornar con la marca que siempre lo tuvo entre sus defensores:* **Peugeot.** *La situación se definirá cuando se conozca la política que aplicará* **Sevel** *con respecto a las carreras de automóviles.*

CAMBIOS - El precalendario dado a conocer por la **ACTC** la semana pasada, sufrió algunas alteraciones, ante las objeciones que interpusieron los clubes encargados de realizar las competencias. De esta manera se varió el programa con las siguientes reformas: 17 **de abril** se correría en **Necochea, 1º de mayo,** en **Punta Alta;** 29 del mismo mes en **San Luis** (esta fecha está nuevamente en dudas ya que los puntanos la solicitaron para el mes de octubre); **12 de junio** se correría en **Buenos Aires** con la organización de la ACTC; **3 de Julio. Chivilcoy** (posiblemente en **25 de Mayo); 30 de octubre** en **San Nicolás; 13 de noviembre** en **Tandil,** y por último, el 27/11 en **La Plata.** Las restantes fechas continúan en el lugar que se les había asignado, especialmente la primera carrera de la temporada que se realizará en el autódromo de **Mendoza** el **13 de marzo**

PROFESOR A LA ESCUELA - **Jorge Omar del Río,** *"el profesor", realizó el domingo pasado en Santa Rosa la primera sesión de ensayos con la nueva máquina que utilizará al incorporarse a la* **Fórmula Dos.** *Se trata del segundo (o primer...) auto del team de* **Guillermo Maldonado**, *con quien formará equipo durante 1983. Las prácticas dejaron sumamente conforme a Del Río, quien por otra parte posee gran experiencia en el manejo de monoplazas, ya que en esta especialidad llegó a consagrarse Campeón Argentino de F-1. Por lo tanto, las prácticas tuvieron, sobre todas las cosas, la finalidad de readaptarse a los monopostos (y adaptar el suyo a su estatura...), luego de dos años de estar militando en el Turismo Competición.*

ADQUIRENTES - Los pilotos **Luis Minervino y Gustavo Mancuso** adquirieron dos chasis DEPAC, construidos por **Gustavo Donadío,** con el propósito de formar un equipo e intervenir en 1983 en **las competencias de Fórmula Renault.** En una primera instancia, solamente se presentará Minervino, y, al promediar la temporada, se agregará Mancuso. Los chasis corresponden a los nuevos diseños del constructor de la ciudad de Chacabuco, con menor peso y reformas en las parrillas delanteras de suspensión.

MALDONADO Y LAS 24 HORAS DE DAYTONA

El sábado 29 partió rumbo a los Estados Unidos Guillermo Maldonado, quien intervendrá en las 24 horas de dicha ciudad balnearia. A continuación, damos a conocer el telex emitido por la O.E.A. informando sobre el viaje.

WASHINGTON, DC, ENERO 26 -OEA- GUILLERMO MALDONADO, UNA DE LAS GRANDES FIGURAS DEL AUTOMOVILISMO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, CORRERA EL 5 DE FEBRERO EN LAS 24 HORAS DE DAYTONA BEACH PARA COCHES DEPORTIVOS, SE ANUNCIO HOY AQUI.

MALDONADO, GANADOR DE SIETE DE LAS ONCE COMPETENCIAS DE FORMULA 2 EN LA ARGENTINA EL ANO PASADO, PARTICIPARA EN EL EVENTO DE FAMA MUNDIAL INVITADO POR EL COMITE DE DEPORTES DE LA ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS -OEA-.

EL GANADOR DE LA CARRERA RECIBIRA UN TROFEO DE LA OEA Y ENTRE LOS PARTICIPANTES ESTARAN VARIOS DE LOS GRANDES CORREDORES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

EL AUSPICIO DE MALDONADO PARA LA CARRERA EN DAYTONA BEACH ES PARTE DEL PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE DEPORTISTAS EN TODO EL HEMISFERIO QUE HA PUESTO EN PRACTICA EL COMITE DEPORTIVO DE LA OEA, CUYO PRESIDENTE ES WILLIAM H. FRANCE, QUE TAMBIEN DIRIGE LA CORPORACION DUENA DEL AUTODROMO DE DAYTONA.

EL SECRETARIO GENERAL DE LA OEA ALEJANDRO ORFILA, QUIEN TAMBIEN ES DIRECTOR EJECUTIVO DEL COMITE DE DEPORTES, SE MANIFESTO SUMAMENTE COMPLACIDO POR LA PARTICIPACION DEL ASTRO AUTOMOVILISTICO ARGENTINO.

''ES A TRAVES DEL MENSAJE QUE IRRADIAN DEPORTISTAS COMO GUILLERMO MALDONADO QUE SE DA UNA NUEVA DIMENSION A LOS ESFUERZOS DESTINADOS A PROMOVER Y CONSOLIDAR LA AMISTAD ENTRE TODOS LOS AMERICANOS, SEAN DEL SUR O DEL NORTE, EL COMITE DE DEPORTES DE LA OEA SE SIENTE MUY ORGULLOSO DE PODER AUSPICIAR ESTE INTERCAMBIO DE DEPORTISTAS DE FAMA INTERNACIONAL ENTRE NUESTROS PAISES'',DIJO ORFILA.

LA VENIDA DE MALDONADO A LOS ESTADOS UNIDOS SIGUE AL VIAJE QUE HIZO EL CORREDOR DE INDIANAPOLIS BOBBY RAHAL AL GRAN PREMIO FORMULA 2 DE LA ARGENTINA EN DICIEMBRE PASADO.

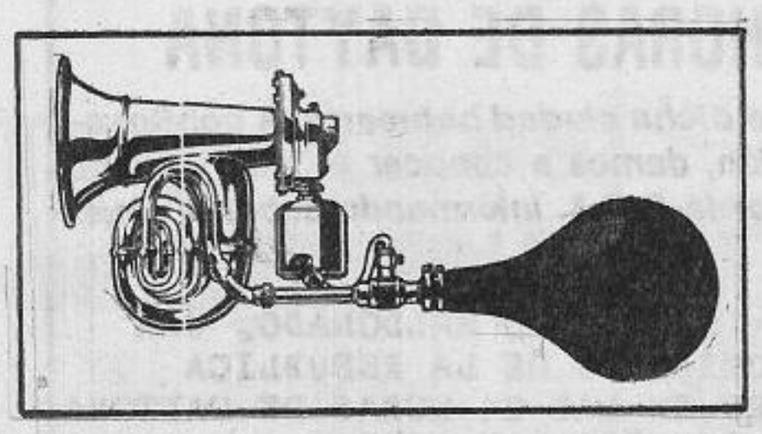
ENTRE SUS PLANES PARA EL PRESENTE ANO, EL COMITE DE DEPORTES DE LA OEA CONSIDERA PROMOVER INTERCAMBIOS SIMILARES DE DISTINTAS COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS, ESPECIALMENTE TODO AQUELLO QUE SE RELACIONA CON LA FORMULA 2 POR SER ESTA UNA DE LAS MAS POPULARES EN LA AMERICA LATINA.

21896ACABA AR.....

PUBLICIDAD ACA

¡PONGALE SU FOTO...!
"77 SERVICIOS"
PARA SU ECONOMIA
asóciese SIN PAGAR INGRESO
ACA Automóvil Club Argentino





RETORNA EL "CHUCHI" - *La semana pasada quedó concertada la incorporación de* **Ricardo "Chuchi" Chourrout** *al equipo de Serafini, Biaggini y Vacarini,* **INI Competición.** *El volante de Las Flores, ex integrante del equipo oficial Renault de Osvaldo Antelo, retornará así a las carreras de la* **F-2**, *con la intención de disputar el Campeonato Sudamericano CODASUR. Chourrout formará equipo con* **Fernando Croceri**, *piloto que ya tenía asignada una butaca en la escudería.*

MAS DE TRASLASIERRA — *Se conocieron más detalles del Rally Traslasierra, organizado por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR) y promocionado por Alcides Raies. Las inscripciones están abiertas desde el 21 de enero hasta el 13 de febrero. La primera etapa (desdoblada en parte nocturna y diurna) (Córdoba-Va. Dolores) se largará a las 18,30 hs. del viernes 18 de febrero, para continuar al otro día (sábado 19) desde las 7,30 hs. La segunda etapa será a partir de las 6 hs. del domingo. En Córdoba, son muchos quienes ya están finalizando los últimos detalles sobre sus autos, mientras que en Buenos Aires, son contados los pilotos que han confirmado su participación. ¿Qué sucede? Cuando hay una carrera en una época ideal se aduce que...* **"¿Sabés?, como estamos de vacaciones... se hace difícil trabajar sobre el auto...** *Sin embargo, a lo largo del año son muchos los que se quejan amargamente porque...* **"¿Qué querés? Si no hay carreras... ".**

OFICINA DE DIFUSION - En las instalaciones del Automóvil Club Argentino funcionará una oficina encargada de difundir todo lo relacionado con el Campeonato Sudamericano de **F-2.** El organismo funcionará en el séptimo piso, en una oficina de la Comisión Deportiva Automovilística y estará atendida por **Rafael Fossacecca y Felipe Mc.Gough,** únicos voceros oficiales de Fórmula Dos Asociados y del Campeonato CODASUR de F-2.

EN CASITA - *Luego de un corto período de vacaciones retornó a sus ocupaciones habituales* **Juan "Manuelito" Fangio**, *dispuesto a prepararse para la difícil temporada que se avecina. De alguna manera, este regreso echa por tierra con las posibilidades que se le asignaban de viajar a los EE.UU. para intervenir en las 24 Horas de Daytona junto a Guillermo Maldonado. La versión no pudo ser confirmada y, según manifestó Juan Manuel, no sabe de dónde nació la noticia. Por el momento se dedicará a probar, con la asistencia técnica de Ignacio Bonet, el auto de F-2 perteneciente al equipo de Miguel De Guidi, en cuyas filas militará durante todo 1983.*

SIEMPRE LISTO - Héctor Orlando Buzurro seguirá participando de las carreras de **Turismo Competición 2000** durante 1983. El hombre de Mataderos continuará conduciendo un **Ford Taunus** preparado por **Carlos Akel.** Además, alternará sus funciones como corredor con las de dirigente, ya que seguirá integrando la Comisión Directiva de la Asociación Propietarios de TC-2000. En el auto se trabajó durante el receso para reformarle parcialmente las suspensiones, e igual trabajo se realizó en el circuito de frenos, con lo que la máquina estará nuevamente a la par de las mejores de la categoría, como sucedió el año anterior.

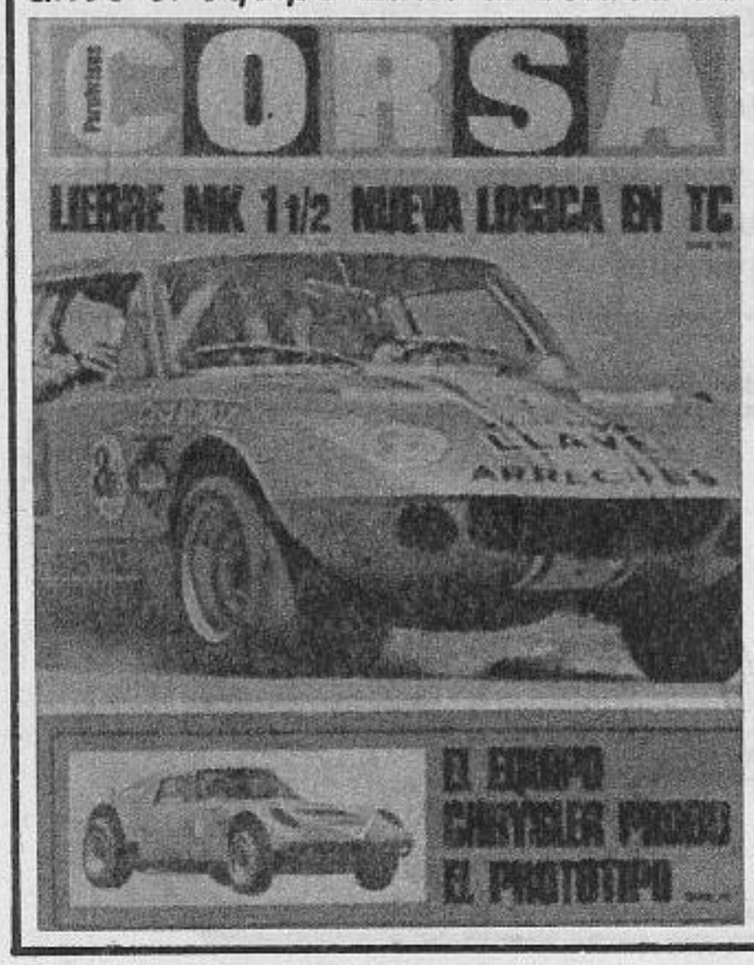
LOS HERMANOS SEAN UNIDOS - *Los hermanos* **Torriani, Enrique** *y Eduardo, seguirán vinculados con el* **TC-2000** *en 1983. Para tal fin están tratando de adquirir un nuevo* **VW 1500** *para agregarlo al equipo. El año pasado Enrique corrió con un VW 1500 y Eduardo, en ocasiones, con una Cupé Fiat 125, y es intención de los "Torriani Brothers", unificar las marcas para la próxima temporada.*

SIN PRISA Y SIN PAUSA - Continúa acentuándose la mejoría de **Miguel Angel De Guidi** luego del grave accidente que protagonizara el 28 de setiembre de 1982. Poco a poco, De Guidi ha ido reasumiendo sus tareas particulares habituales, funciones que cumple con toda normalidad. Por prescripción médica debe evitar todo esfuerzo intelectual que pueda perjudicar su lenta pero evidente evolución favorable. Por eso, todavía no reasumió totalmente su trabajo en el taller de competición, aprovechando que su equipo de mecánicos está trabajando perfectamente sin su presencia. Como consecuencia de todo ello, y para poder dedicarse con mayor esmero a los ejercicios que aún debe realizar para recuperar totalmente el movimiento de su brazo izquierdo, ha decidido tomarse un breve período de vacaciones. Estas se interrumpirán justamente con la carrera de Punta del Este, adonde concurrirá acompañado por el señor **Luis Strianese.** En ese momento reasumirá la dirección del equipo de competición y, en un período breve pero sin determinar todavía, sus tareas como dirigente de **F-2 Asociados.** En este caso también, De Guidi prefiere dejar que **Guillermo Maldonado** y sus colaboradores sigan con la eficaz tarea que han desempeñado en los últimos cuatro meses. A todos los amigos que en todo momento intentan entablar diálogo con él, sólo se les solicita ahora unos días de paciencia, que luego Miguel, felizmente, los atenderá.

CORSA *Hace quince años*

Nº 93 -del 30 de enero de 1968-

***Un GTA For Export** — Por esos años el equipo Lutteral estaba estudiando la posibilidad de competir en Europa con el Torino-GTA. El sueño era Le Mans, pero primero debían probarlo bien en toda clase de rutas y sobre todo en el Autódromo. Este prototipo tenía en su diseño algo de parecido con la Ferrari P4, con el Alpine y con el Lola-Aston Martin, que corrían en Europa. El motor sería un Torino de TC con algunos toquecitos que lo llevarían a los 250 HP y a unos 300 km/h. Verdaderamente, una joyita...*



***Pronello y el 1 1/2** — Con la misma línea, el mismo chasis y modificaciones en la suspensión, correcciones en la ubicación del motor y el piloto, se preparaba la Liebre MK 1 1/2, que sería la nueva lógica del TC. Esperábamos que ésta fuera tan rápida e inalcanzable como las I y II del año anterior...*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nueva línea CITIZEN

seven digital®

"La línea joven y accesible.



Pacer:
Ingeniosa pieza desarrollada por Citizen. Completísimo! Todas las funciones! Y dispositivo especial para uso en actividades deportivas, trabajos y prácticas musicales, pues también 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.



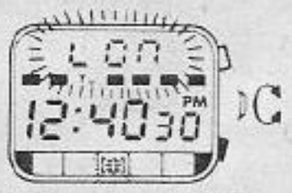
Ana Digi LCD:
Todo de cuarzo líquido. Reloj que dibuja las agujas en la carátula y funciona como un reloj tradicional, y en la parte inferior un reloj digital completo con hora, minutos, segundos, día, mes, fecha, señal horaria, alarma, cronógrafo con tiempos parciales, contador de tiempo y luz.



Modernísimo cronógrafo multi-alarma!
Con caja y pulsera flexible, todo negro. Completísimas funciones de lectura.







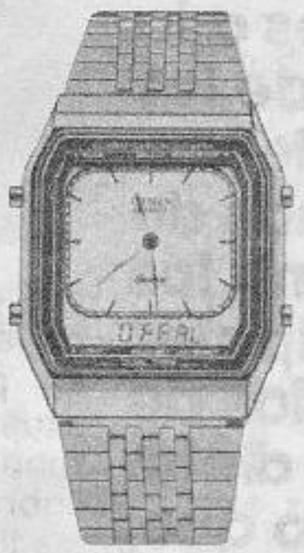
Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!

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

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



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

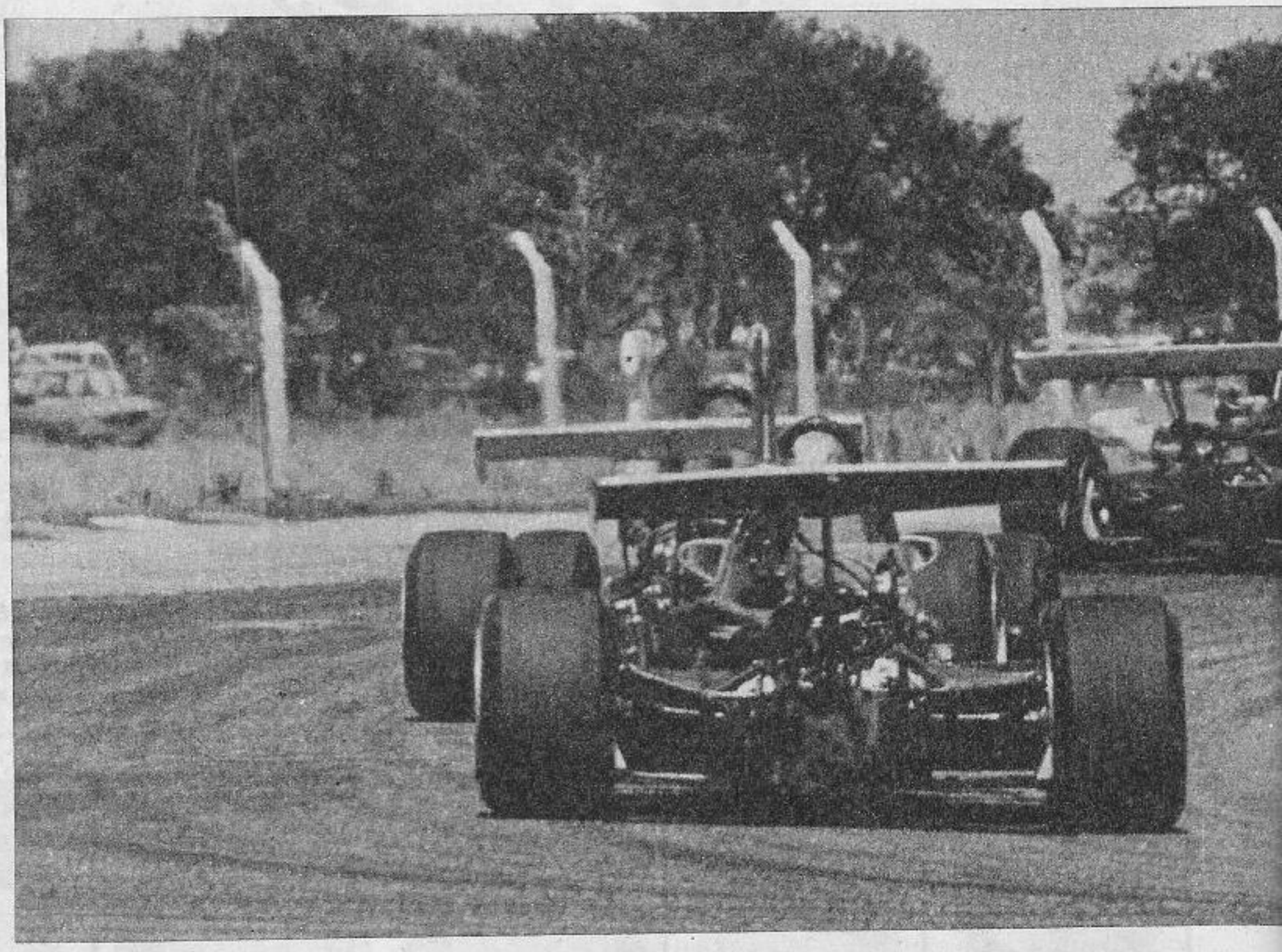


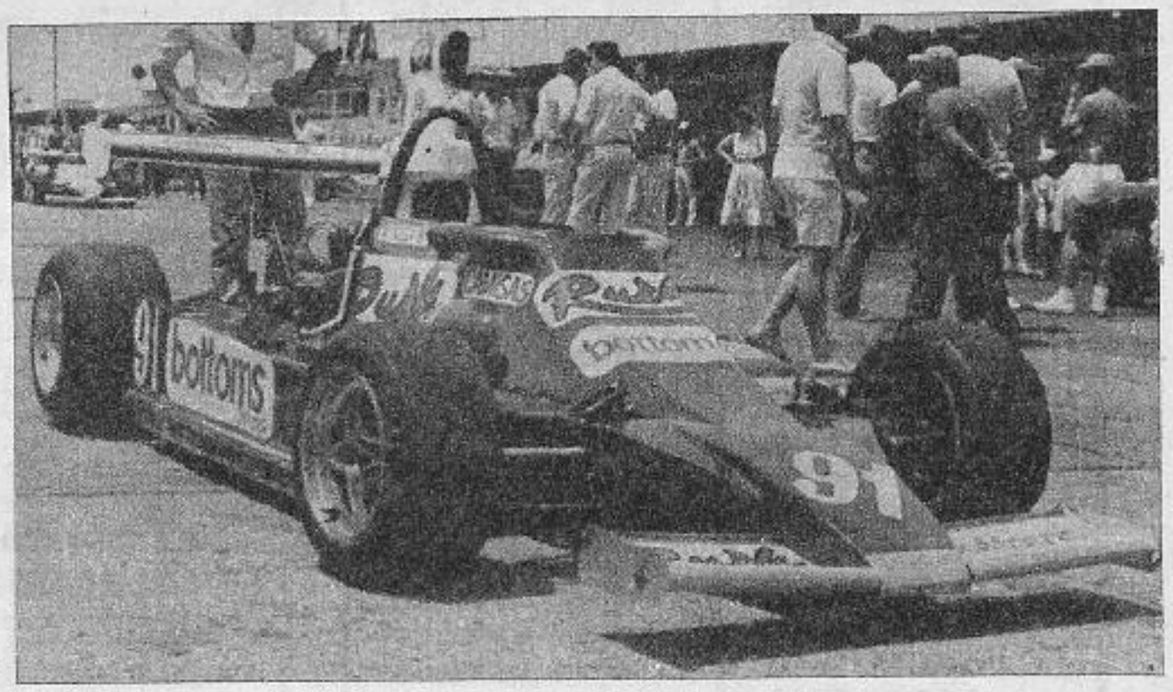
Cronógrafo para dama.
De moderno diseño con caja y pulsera negra. Funciones: Hora, minutos, segundos, mes, día, fecha, crono 1/100, hora dual, Lap. Time y Luz.

LOS LINEAMIENTOS TECNICOS DE LA F-2 CODASUR

REGLAMENTO PA

Días atrás, la CODASUR se expidió sobre el reglamento técnico que regirá a la F-2 homónima. Básicamente, sus aspectos principales son coincidentes con los de la F-2 Argentina que corriera hasta 1982, y sólo se advierten salvedades tendientes a la admisión de los F-2 brasileños. Aquí tratamos de resumir los principales conceptos de dicho reglamento que, sin ser todos, son los más importantes.





ARTICULO 3 - Carrocería y Dimensiones:

1) El largo total entre ejes (ruedas directrices dirigidas en línea recta respecto a las traseras) no será menor que 200 cms.

2) La carrocería delante de las ruedas delanteras tendrán un ancho no mayor de 135 cms. siempre que no sobrepasen el plano vertical que pasa por la cara externa de las ruedas delanteras.

La parte de la carrocería situada por delante de las ruedas delanteras, no podrá sobrepasar en altura a la de las llantas delanteras.

Trompa y spoiler no formarán carenado de las ruedas que serán exteriores.

3) El ancho máximo de la carrocería medido de la parte trasera de las ruedas delanteras al eje de las ruedas traseras no será superior a 135 cms.

4) Atrás del eje trasero la carrocería no podrá pasar de un ancho de 110 cms.

5) Excepto en los casos de tracción delantera donde la medida será tomada desde la línea de centros de las últimas ruedas que soportan carga ubicadas en la parte trasera del vehículo, ninguna parte del mismo estará más de 80 cms. detrás de la línea de centros de las últimas ruedas de tracción.

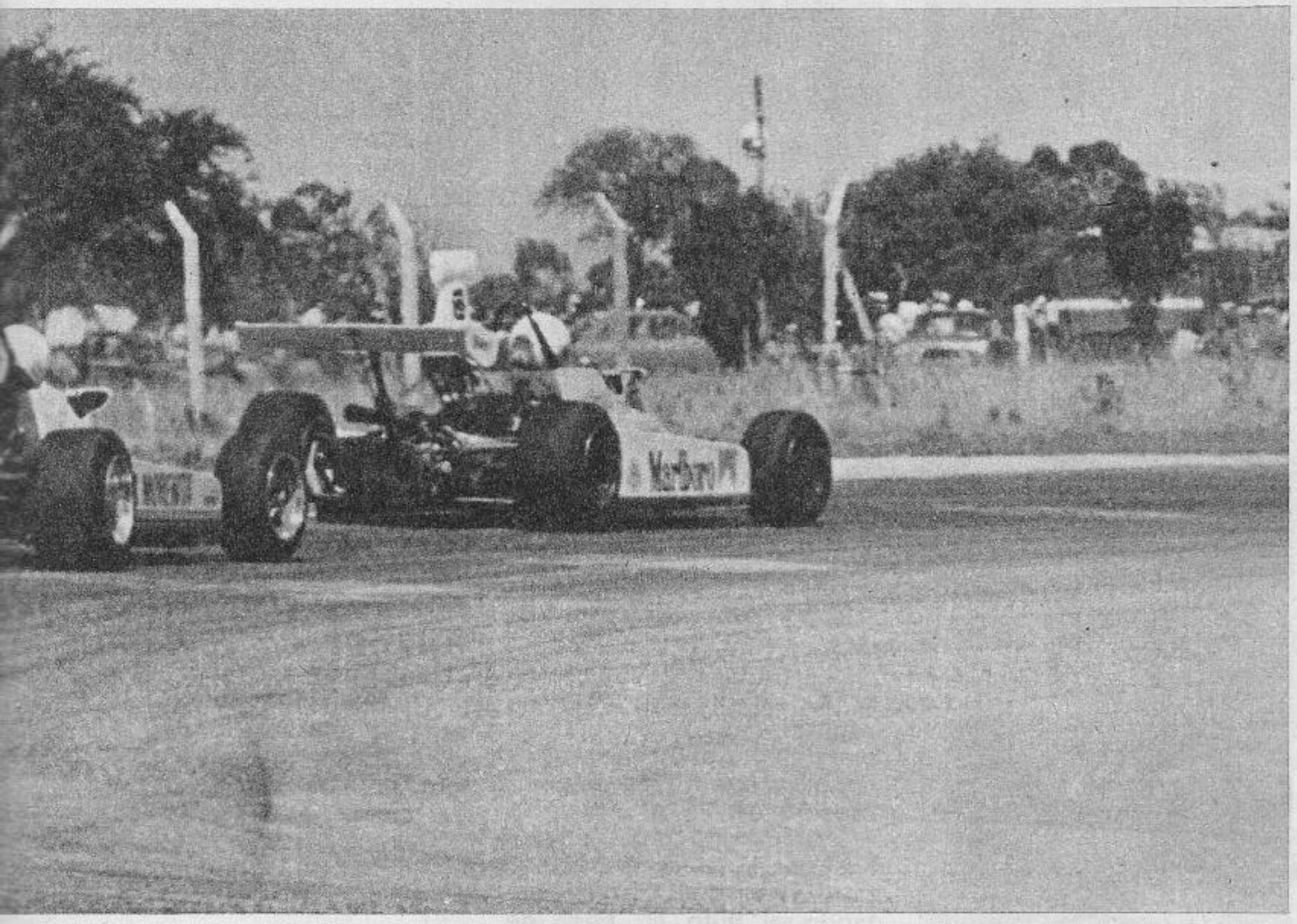
Ninguna parte del vehículo estará más de 100 cms. por delante de la línea de centros de las ruedas ubicadas más adelante del vehículo. La línea de centros de cualquier rueda será supuesta que está en la mitad entre dos rectas paralelas, perpendiculares a la superficie sobre la cual el vehículo está parado, ubicadas contra los lados opuestos de la rueda completa en el centro de la banda de rodamiento.

6) Altura: A excepción del arco de seguridad, ninguna parte de la carrocería podrá pasar de 90 cms. de altura, con el piloto a bordo y el vehículo en condición de marcha.

Toda parte del arco de segu-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RA UN CONTINENTE »



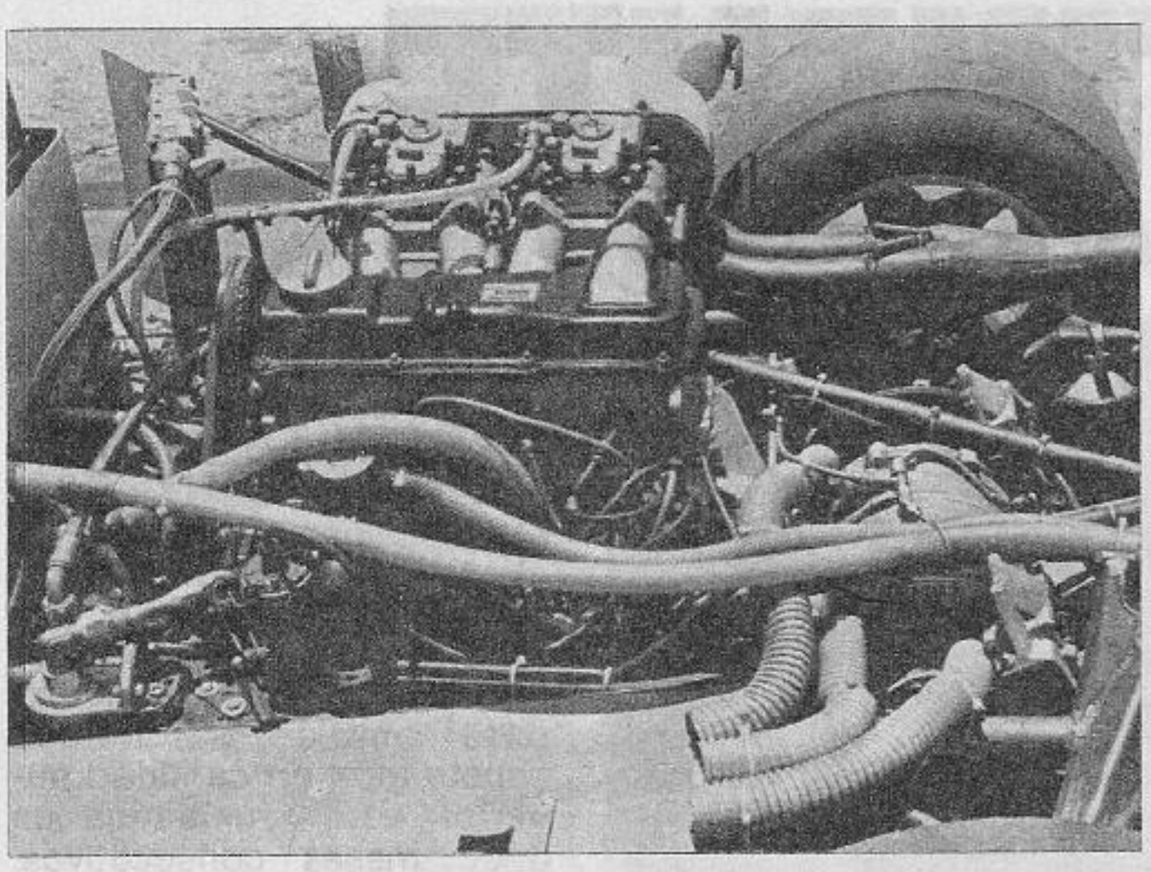
ridad que supere los 90 cms. no puede tener infuencia aerodinámica significativa para la performance.
7) La trocha mínima es de 120 cms.
8) Los elementos aerodinámicos deben cumplir con las reglas relativas a la carrocería, y deben estar fijados sólidamente mientras el auto está en movimiento.
Bajo ninguna circunstancia, ninguna parte de la carrocería, ni ninguna parte suspendida del auto puede estar debajo de un plano horizontal a 4 cms. por encima del suelo, con el auto en peso de competencia.

ARTICULO 4 - Peso:
1) El peso del vehículo no podrá ser inferior a 410 kgrs. en orden de marcha, para los automóviles que utilicen alcohol como combustible y 435 kgrs. para los que usen nafta.
2) Pueden ser utilizados lastres siempre que sean fijados en forma firme, que no presenten riesgos y no puedan quitarse rápidamente.

ARTICULO 5 - Motor:
1) Motor a pistones alternativo.
a) Cilindrada inferior o igual a 1600 c.c.
b) Número máximo de cilindros: 4.
c) Sobrealimentación prohibida.
d) Inyección prohibida.
e) 2 válvulas por cilindro como máximo.
2) El motor deberá ser de fabricación sudamericana para empleo automotriz, construidos en cantidad superior a 500 unidades en doce meses consecutivos, sin variantes.
a) El block de cilindros podrá ser modificado libremente, pero está prohibida toda adición de material por soldadura, entendiéndose las soldaduras toda unión de dos o más metales por fusión de los mismos.
Se permite el encamisado de cilindros.
b) La tapa de cilindros será la original del motor homologado, siendo libre su mecanizado. Prohibido todo tipo de soldadura.
c) Cigüeñal: Prohibido cambio de los cojinetes por otro sistema de funcionamiento.
d) Es libre el número de carburadores.
e) La relación de compresión será como máximo de 10 a 1 para los participantes que utilicen nafta como combustible y libre cuando utilicen alcohol como combustible. Para dicho cálculo el número PI será 3.1416. (El fluido a utilizarse para medir la relación de compresión será una mezcla de 50% de querosene y 50% de aceite lubricante con una viscosidad entre 100 y 120 cSt a 40° C).
f) Una toma de aire dinámica se autoriza y no será considerada sobrealimentación, como tampoco se tomará como parte de la carrocería en lo que se refiere a la altura, siempre que por su dimensión y formato no sea utilizada como elemento aerodinámico.
g) Los orificios de escape deberán estar colocados a una altura comprendida entre 30 y 60 cms. por encima



LOS LINEAMIENTOS TECNICOS DE LA F-2 CODASUR





del suelo. En ningún caso deben sobrepasar los 80 cms. medidos con respecto al eje trasero.

h) Todos los elementos del motor a los cuales el presente reglamento no hace alguna restricción son completamente libres.

ARTICULO 5 b - Transmisión:

1) Solamente 5 marchas hacia adelante y marcha atrás obligatoria.

b) Los tanques de combustible estarán construidos por un recipiente de aluminio de 1.5 mm. de espesor, o de plástico reforzado con fibra de vidrio, recubierto interiormente por una bolsa flexible de fibra poliamida o poliéster impregnado en un elastómetro resistente al combustible.

c) La capacidad máxima es de 60 Lts.

ARTICULO 11 - Ruedas y neumáticos:

1) Número de ruedas: 4.

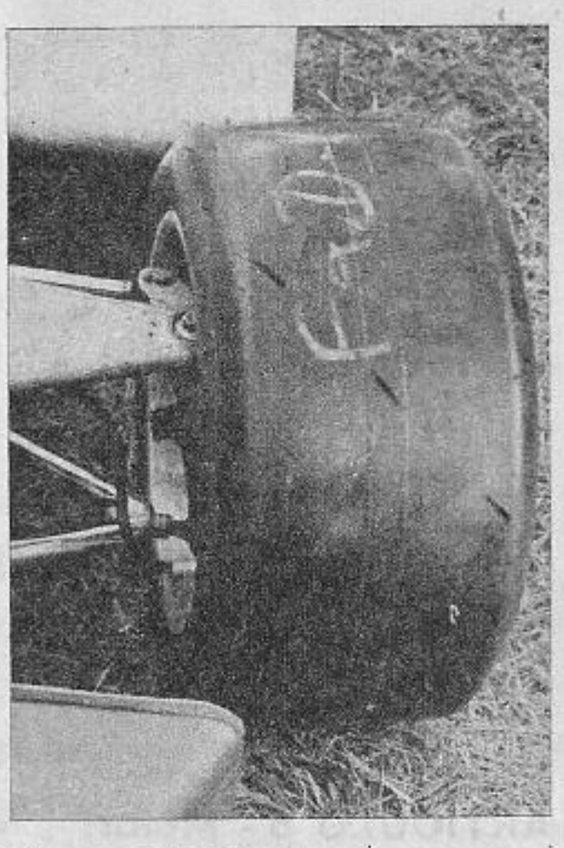
2) Todas las ruedas serán exteriores a la carrocería con el vehículo visto en planta sin el elemento aerodinámico trasero.

3) Las ruedas son libres.

4) Los neumáticos son libres de fabricación Sudamericana. El fabricante deberá disponer de la cantidad necesaria para proveer a toda la Categoría, previo estricto sorteo.

ARTICULO 12 - Habitáculo:

1) La abertura de la carrocería para el acceso al habitáculo presentará las dimen-



siones mínimas:
Largo 60 cms.
Ancho 45 cms. mantenido por encima de 30 cms. Desde el punto más atrás del respaldo del asiento hacia adelante.
El asiento estará colocado de forma que se pueda salir y entrar sin remover piezas de carrocería.
El piloto deberá estar de cara a la ruta.
El habitáculo estará construido de forma que el piloto podrá salir de él en un tiempo menor a 5 seg. sentado al volante, atado con los cinturones, y con el volante de dirección colocado.

2) Todos los vehículos estarán equipados con, al menos, dos retrovisores asegurando al piloto una visibilidad hacia atrás de ambos lados. (Superficie mínima de espejo de cada retrovisor 55 cm^2.)

3) —Cinturones de seguridad:
Es obligatorio el uso de cinturones de seguridad tipo arnés, preferentemente 6 puntos o, por lo menos, de 4 puntos de anclaje.

II) ESTRUCTURA DE SEGURIDAD:

A) — Todos los autos deberán tener una estructura de seguridad para proteger las piernas del piloto, capaz de soportar una fuerza de compresión de 25 p* aplicable delante del automóvil sin que los pedales se desplacen para atrás que 15 cms. estando el auto en peso de competencia (p)* peso de competencia.

B) ARCOS DE SEGURIDAD

1) El punto del arco debe sobrepasar el casco del piloto sentado normalmente en su puesto de conducción en 50 mm.

2) La distancia mínima, medida a lo largo de una línea que siga la columna vertebral del piloto desde el casco inferior del asiento hasta el punto superior del arco, deberá ser de 92 cms.

3) El ancho del arco debe ser, por lo menos, de 380 mm. medido en el interior del arco entre los dos montantes verticales que forman los lados. Debe medirse a 60 cms. por encima del casco inferior del asiento en la perpendicular a la línea que sigue la columna vertebral del piloto.

4) El arco de seguridad deberá estar completamente con un tensor dirigido hacia atrás, o dos tensores dirigidos hacia adelante que no sobrepasen en un ángulo de 60º con respecto a la horizontal.
Dichos tensores deberán partir del punto más alto del arco.

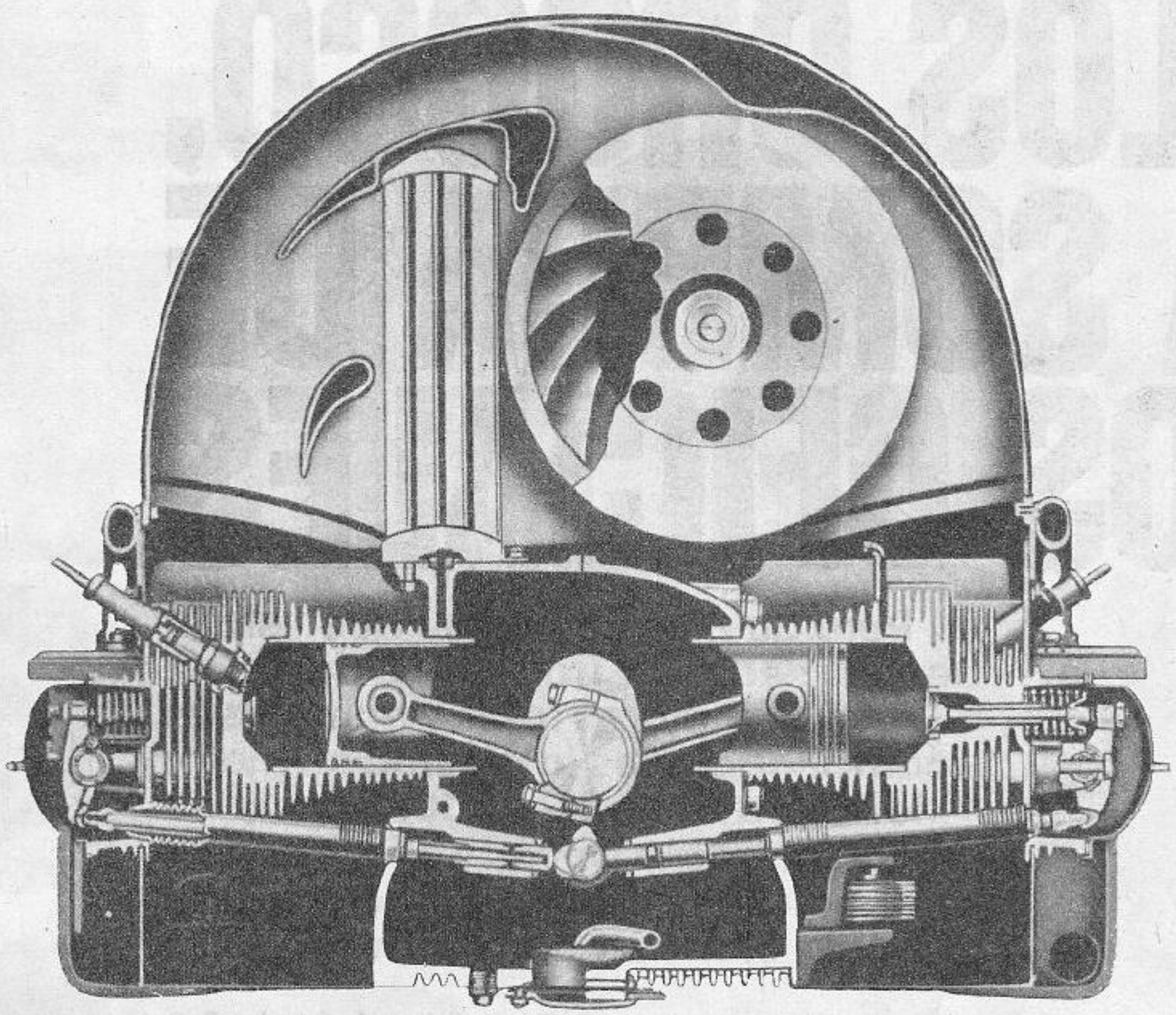
5) Tanto el arco de seguridad como los tensores deberán estar construidos de caño de acero SAE 1010 sin costura de un diámetro de 38 mm. por 2.5 mm. de pared. En caso de utilizarse dos tensores, éstos podrán ser de 38 mm. de 0 por 2 mm. de pared.

ARTICULO 14 - Combustible:

Será permitido el uso de combustible comercial. (Carburante para motores producido por una compañía petrolera y distribuido normalmente por estaciones de servicio del país.)



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La ley de los opuestos.

En 1935 Ferdinand Porsche pensó que era el motor para su VW 30.
Un Otto de cuatro cilindros opuestos entre sí, del tipo "Boxer". Dos de un lado y dos del otro.
Como para jugar al tennis.
Ocupaba poco espacio. Por un factor de compensación, absorbía sus propias vibraciones.
Podía enfriarse con aire, si los cilindros se fabricaban revestidos de aletas. Tres mecánicos podían desmontarlo en 14 minutos y desarmarlo en 40.
Ferdinand Porsche no se equivocó.
Lo usaron y todavía están usando más de 20 millones de "Escarabajos" y, con adaptaciones, más de 5 millones de Utilitarios.
Para éstos hoy lo fabricamos en la Argentina. El motor con más kilómetros recorridos en el mundo entero.

Volkswagen Argentina

A menudo peleó con Di Palma y Del Río, ganó una carrera y logró el Nº 4 en el ranking

CARLOS CROCCO, LA SOMBRA DE LOS OFICIALES

Pero que nadie piense que esto le resultó sencillo. Trabajó "a destajo"; 14 motores rotos y numerosas complicaciones jalonaron su mejor temporada en TC-2000. A partir de aquí, habla de todo ello, hace su balance, cuenta cómo ganó en Bahía Blanca y cómo encara 1983

Texto: Ricardo Delgado Fotos: Felipe Mc Gough y R. D.



Crocco toma la punta en la ajetreada reunión de Bahía Blanca, superando a Di Palma. "La clave de rendimiento de mi VW-1500 estuvo en los fierros de De Guidi, la labor de Maratea y la dedicación 'a full' de mi hermano". A la derecha, el lugar más alto del podio de Bahía. "Quince días después de este triunfo todavía seguía recibiendo felicitaciones..."



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Del Río-Di Palma, Di Palma-Del Río, Del Río-Di Palma; más o menos así podría sentetizarse el '82 del Turismo Competición 2000. Ausentes los Ford oficiales en la mayoría de las pruebas, casi todo el panorama fue acaparado por los "semi" de Volkswagen. Sin embargo, hubo un privado que hizo las veces de "cuña". A pesar del poderío de aquéllos, muchas veces por sobre la labor de los experimentados Pontoriero y Sáenz y la relevante actuación de Silvio Oltra, Carlos Crocco logró un afianzamiento tan contundente que basta citar su triunfo en Bahía y el lograr el Nº 4 en el ranking, para que no admita réplicas.

Claro que no faltará el que insinúe que durante 1982 no fue muy difícil acceder a ese lugar. La categoría tuvo un promedio aproximado de 15 autos y las diferencias entre los primeros y últimos de este grupo, a veces, resultaron significativas. Pero también debe tenerse en cuenta que el TC-2000 tuvo un lote de punta de cinco o seis autos con un nivel parejísimo, que esto mismo posibilitó que "se sacaran chispas" tanto en los talleres como en la pista, y bien sabemos qué pasa cuando se exige a los poderosos... Por eso resultó más complicado que nunca pelearles a los oficiales (Di Palma/Del Río) que, además, se enfrascaron en una lucha sin concesiones por el título. Por todo esto, aspirar a ser "el mejor no oficial" del '82, a pesar de lo relativo de este lauro, tuvo una significación muy particular durante la temporada pasada.

EL AÑO DE CROCCO

"Para nosotros, 1982 resultó una temporada de aprendizaje. Fue como hacer el industrial, resumiendo siete años en uno. Sabíamos que a Del Río y Di Palma no le podíamos pelear en clasificación, porque cualquiera que lo intente tiene, por lo menos, que disponer de su mismo potencial (unos cuantos juegos de gomas, repuestos varios, motores, etc.). Entonces nos concentramos en las carreras. El TC-2000 es una categoría que todavía da la posibilidad de largar bastante atrás y estar adelante al final. En base a eso, cada clasificación nuestra fue una sesión para preparar el auto para el domingo, siempre trabajamos así. Además, aprendimos experimentando, incorporando mejoras en el motor, suspensiones, frenos... Lo que te quiero explicar es que, a partir de la primera del año, yo no me senté en un auto hecho y salí a competir directamente. Cada carrera era un paso más, algo nuevo que probar o que chequear y, junto con esto, para buscar la mejor filosofía a fin de encarar el año.

"En Río Cuarto anduvimos con los Weber ya que todavía no teníamos los carburadores de Oreste (Berta) que luego se revelaron como muy superiores. La suspensión era un desastre. Hicimos el 2º tiempo y en carrera venía tercero —muy cerca del segundo— cuando pinché una goma y terminé quinto.

"En Mendoza, mi hermano Ernesto (que es mi principal colaborador) me dijo que no pasara el motor de las 7.500 rpm entre cambios y 7.800 en cuarta (seguíamos padeciendo con los carburadores). Venía atrás de Del Río —a 4 segundos— y no tenía quien me inquietara. Comencé a apurar y terminé a un segundo, logrando, además, el record de vuelta en la 31a., a poco del final. Nuevamente terminé atrás de Del Río en Buenos Aires y después de ésta pusimos los de Berta. El motor rindió mucho mejor, enseguida tuvimos más potencia y se amplió la gama de trabajo. Sin embargo, abandoné en Las Flores por el motor, después de haber roto otro el viernes. Venía tercero y había largado con gomas slick jugándome a que parara la lluvia...

"Concordia fue una carrera nefasta. Me pegué con Rey en la primera curva, no sé qué pasó, creo que a él se le cruzó el auto y no pude evitar tocarlo.

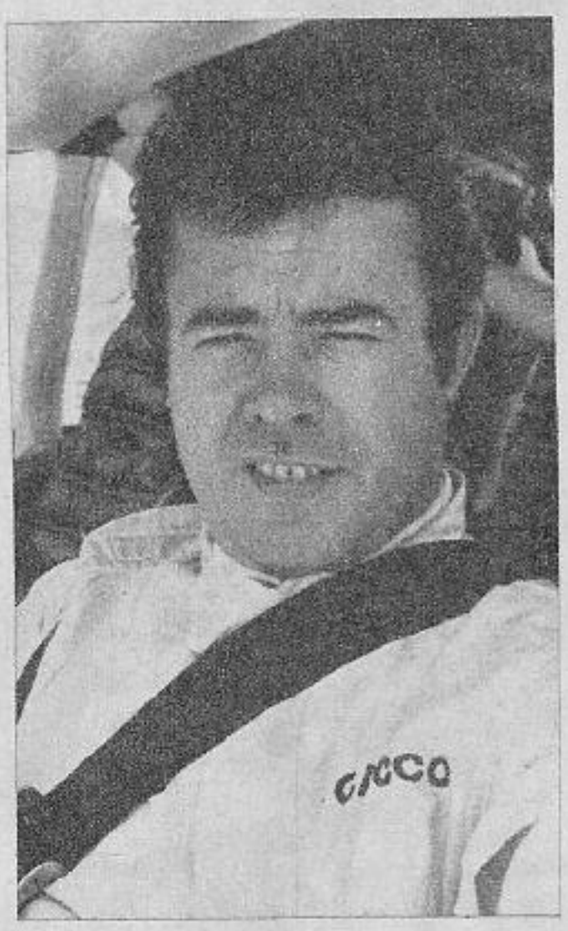
"En San Juan el coche viajaba como un espanto. Pero rompimos dos motores antes de la carrera y con lo que sobró armamos uno. Largué muy atrás y cuando estaba alcanzando al pelotón de adelante... otra vez se rompió. Un codo de bronce que se salió de la bomba de agua nos cocinó el motor en El Pinar y un depósito de aceite mal hecho hizo que se nos fundiera una biela en Balcarce (donde el auto se tenía muy bien y éramos muy veloces en varios parciales). Lo mismo nos sucedió en Buenos Aires y recién después de ésta descubrimos lo del tacho. En Córdoba abandoné por la rotura de una goma. Justo después de ésa había venido lo de Bahía...

"Pagamos nuestra inexperiencia con 14 motores rotos, pero este costo enorme nos hizo aprender mucho (era lógico, ¿no?). Cuando cambiamos los carburadores surgió otro problema que nos tuvo locos. Resulta que, en principio, el motor tiraba las mismas vueltas y no entendíamos nada. Después de mucho trabajar, descubrimos que el problema estaba en el cuentarrevoluciones, un Smith excelente que, de pronto, comenzó a atrasar varios cientos de rpm. Con esto trato de explicar cómo fuimos tanteando el año en materia de desarrollo y las cosas que descubríamos a cada paso..."

BAHIA BLANCA

"Yendo para Bahía en ablande se nos rompió un motor que era fantástico. El sábado a las 12.30 sonó otro y pusimos el del viernes, pero a raíz de una fisura en la tapa terminamos de colocarlo cuando faltaba media hora para finalizar la clasificación. Llegamos, sólo teníamos diez minutos, y salimos a pista desde el trailer. Dimos una vuelta y me pararon porque no había verificado. Cuando volví a la pista, sólo tenía una vuelta para dar y en ésa hicimos un tiempo más o menos razonable.

"El domingo, yendo para la largada, me olvidé de ponerme los tapones para los oídos. Cuando íbamos a largar y aceleré normalmente, el ruido me pareció infernal y me levanté, así fue como pasé último en la primera vuelta. En la segunda, me olvidé de todo y comencé a darle, como siempre. Pasé varios autos y llegué a la cola del tándem Di Palma-Oltra, que venía puntero. Pensé que Silvio no podía ganarle a Luis, así que me preparé para disputar la carrera con éste. Mi idea era ganarle en la última vuelta, ya que no podía intentarlo faltando dos o tres, porque si no tenía que esperar la respuesta de Luis. Pero faltando cuatro vueltas, vi que una goma del auto de Di Palma se deformaba mucho. Mientras pensaba que lo mismo estaría pasando con la mía, no advertí que todo se producía porque a Luis se le estaba por salir el palier. Cuando sucedió, me tomó por sorpresa y levanté para evitar cualquier problema. Oltra se me puso a la cola. Yo venía tranquilo y haciendo todo de acuerdo con lo que había planeado. Estaba seguro de que sin Luis la carrera era mía. Faltando dos vueltas, lo vi a Pepe (Pontoriero) parado en la última curva y me hizo señas





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de que había aceite (después supe que era de su propio auto que había roto el motor). Frené obligándolo a Oltra —que estaba tirándose a pasarme— a encarar la mancha de aceite. Cuando al llegar a la curva uno miré por el espejo, Silvio ya estaba lejos... Realmente, cuando paró Luis, estaba seguro de que la carrera no se me escapaba. Llegando, vi mucha gente saludando mi victoria y eso me emocionó mucho. A tal punto que ni me di cuenta que saludaba al cruzar la línea, cosa que luego comprobé por las fotos. Quince días después, seguía recibiendo cartas y telegramas de felicitación, muchos de los cuales eran de gente que ni conocía. Fueron días inolvidables..."

EL BALANCE

"Mi mayor satisfacción fue terminar el '82 demostrando que con trabajo se puede ganar. Nosotros lo hicimos. Siempre que paré, salvo Córdoba, estaba adelante, peleando con los de punta, y esto también tiene que satisfacer a cualquiera.

"Como te decía antes, fue un año de experiencia en el que aprendimos rompiendo. Veníamos del Turismo, donde solo sacábamos y poníamos el motor, y acá nos encontramos con algo muy diferente. No se puede dejar ningún detalle a la improvisación, hay que estar constantemente sobre el auto, todos los elementos cuentan, y después de cada carrera hay que repasar el coche de punta a punta. Creo que éstas fueron las pautas más importantes en el balance personal.

"Respecto de la categoría, evolucionó mucho desde el '81. Se lograron objetivos importantes. Terminamos 1981 pagando 500 millones de pesos viejos por juego de gomas y arrancamos en marzo de 1982 a 350. A nivel Asociación, se entregó el mejor año para los pilotos, ayudó a unirlos y crear un grupo humano conparable al de la F-2".

"MI FUTURO...

...está condicionado al apoyo económico que logre. Esto me permitirá poner una persona de confianza y capaz a trabajar en el auto durante ocho horas diarias, ayudando a mi hermano que hace todo solo. Así, Ernesto se dedicaría al desarrollo con más tranquilidad y, seguramente, con otros beneficios.

"Tuve apoyo económico de varios amigos, pero esto no nos sirvió a ninguno, ni a ellos ni a nosotros. Me apoyaron porque son amigos, pero precisamente por eso, no podía exigirles nada. Quiero lograr aportes de gente a la cual, lo que yo haga, le sirva."

Carlos Crocco (ex Citroën Semipreparados y Turismo) cumplió muy buenas actuaciones en la temporada pasada, ganó una carrera y accedió al cuarto lugar en el ranking y está convencido de que a los oficiales se les puede ganar.

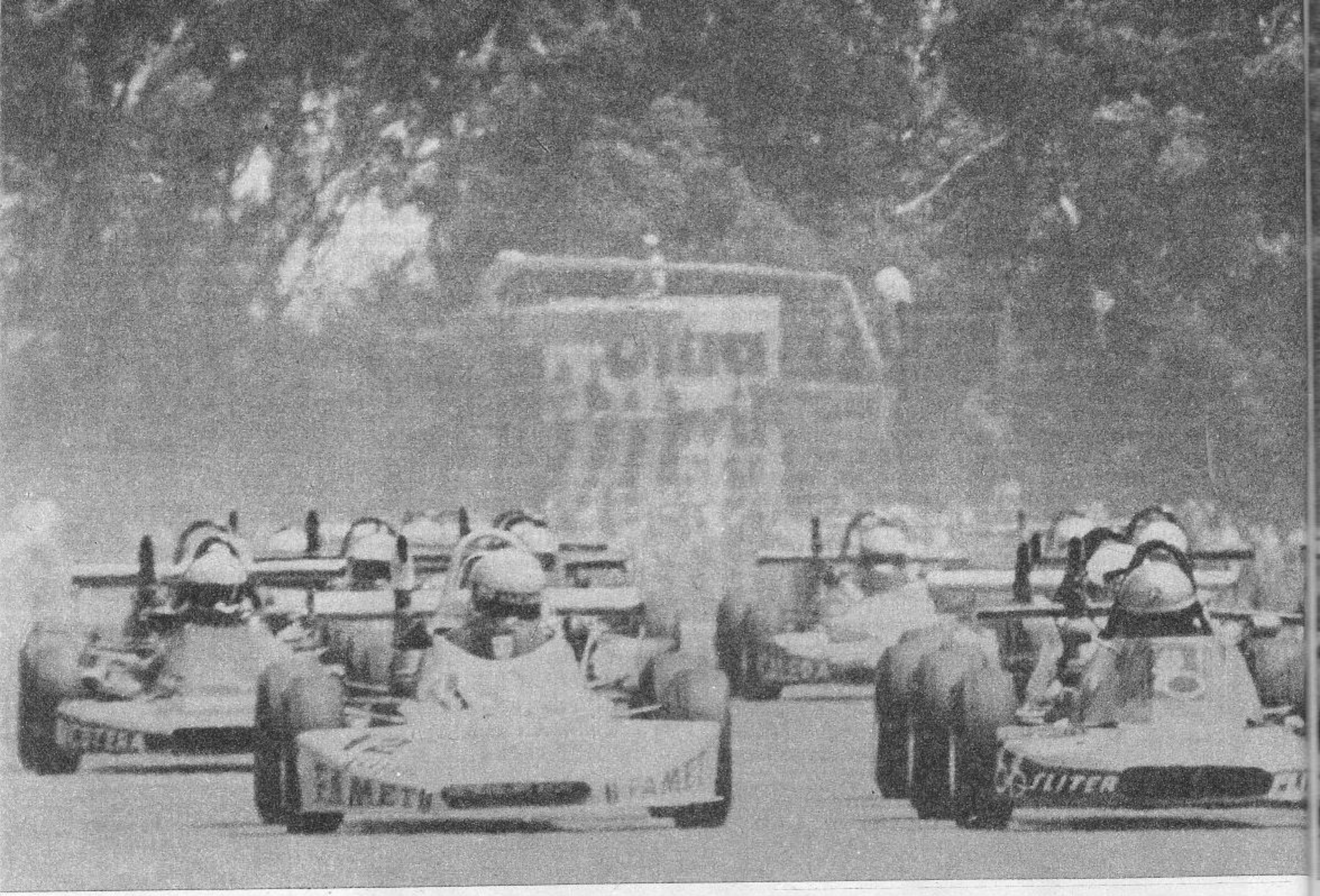


Crocco "le hace sombra" a Di Palma en San Juan. "El auto viajaba que era un espanto y desde atrás llegué al pelotón de punta, pero el motor..."

A la izquierda: "Mis amigos me apoyaron, pero eso no sirve más. Quiero conseguir aportes de gente a la cual sí le sirva lo que yo hago".

Cae la bandera sobre el VW-1500 de Crocco en Aldea Romana. "Pude haber ganado un par de carreras más —Córdoba, San Juan—, pero no me quejo, fue un buen año y aprendimos mucho."





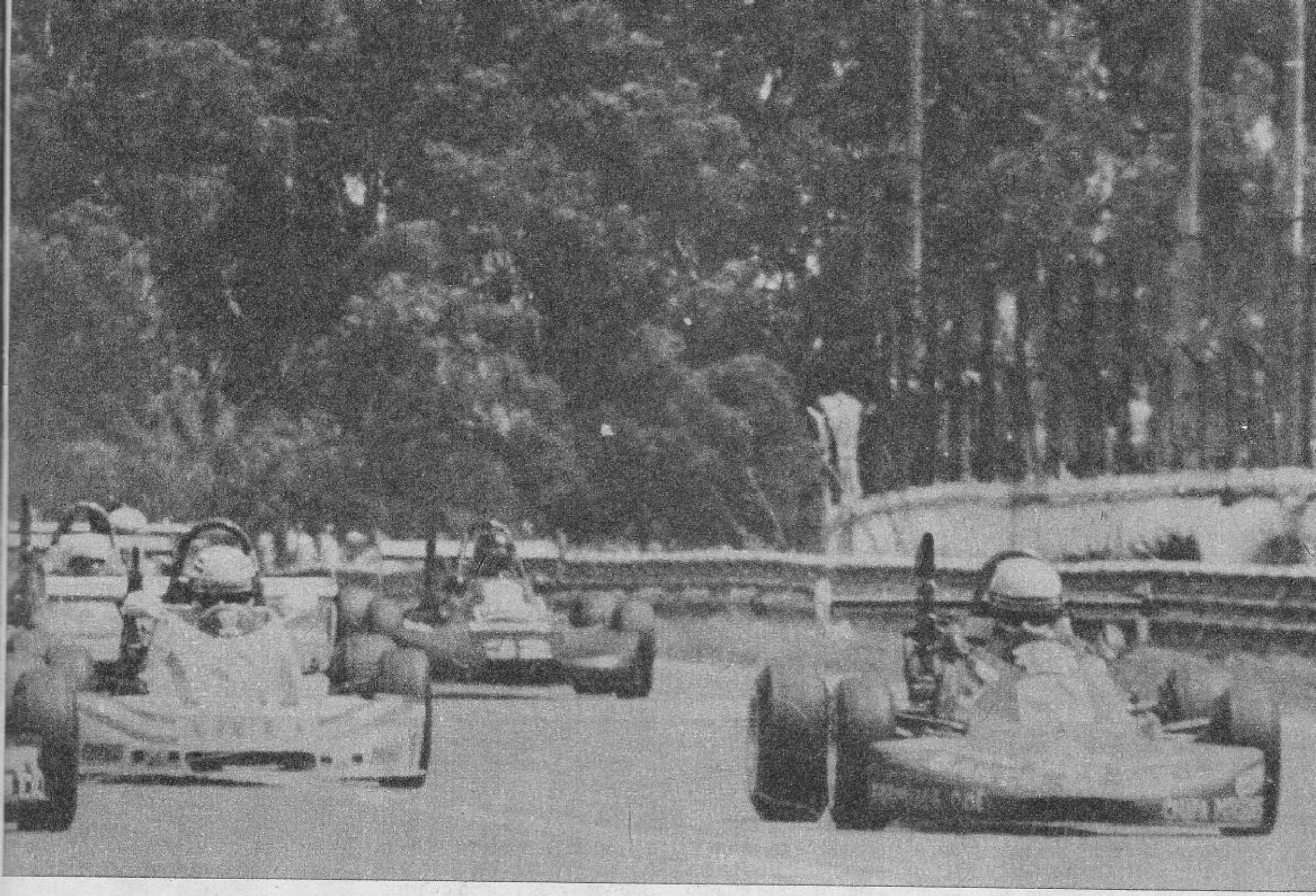
FORMULA RENAULT - BALANCE 1982

MUCHO MAS QUE UN "S

Porque aparte del "fenómeno Urretavizcaya" que dominó el año deportivo, la categoría siguió brindando sus tradicionales espectáculos de buen nivel surgieron o se afirmaron otras figuras, se reorganizó institucionalmente y aguarda optimista el futuro con, ahora sí, un nuevo e interesante reglamento en vigencia



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



IMPLE" DOMINADOR »

Posiblemente, quien no haya seguido de cerca cada capítulo de la Fórmula Renault en 1982 no tenga más que una imagen en su mente, la de **Roberto Urretavizcaya** como dominador de la especialidad. Sin embargo, el pasado y positivo ejercicio de la categoría tuvo otras cosas muy interesantes como para comentar, que recién cobran su verdadera magnitud cuando se repasa fríamente lo hecho y se pone aparte al equipo del Cuervo y Abadía y su piloto. Vamos a intentar, entonces, desglosar en varios temas específicos lo acontecido, para echar una mirada objetiva hacia atrás.

LA CORTE DE "TITUS"

Por supuesto, el nombre de "Urreta" vuelve a ser el primero en la lista, aunque precisamente por eso lo vamos a tratar aparte. Pero hubo varios pilotos que descollaron a lo largo del año y que estuvieron peleando la punta, aunque no consiguieran el número de victorias del de Chacabuco. Por ejemplo, **Miguel Angel Etchegaray**, que no dispuso de un equipo con la solvencia del que respaldaba a Urreta, ya que sus hermanos (ellos lo componían) hicieron su primer año de experiencia plena en el automovilismo recién en 1982. Por eso lo de Etchegaray es muy valioso, pese a haberse desinflado relativamente durante el año; pelear en primera instancia un título, como él lo hizo en la mitad inicial del '82, y seguir como candidato permanente al triunfo hasta el final, tiene un mérito especial. Este fue otro año donde los equipos tuvieron un peso decisivo en los resultados, y el de "Etchegaray Bross", lo comenzó como un grupo de aficionados y terminó con la estructura y la capacidad de un verdadero team de punta, asesorado por Norberto Bongiovanni. No hubo título para el "Toto" en el '82, pero

Arriba: *Largada de la anteúltima prueba en el autódromo (circuito 7). De izquierda a derecha: Urretavizcaya (Crespi, Campeón); Néstor Gurini (DEPAC, 3º); Juan Carlos Giacchino (Crespi, Subcampeón); Etchegaray (Crespi, 4º).* ***Abajo:*** *Un podio que reúne a los tres primeros del torneo. Gurini, copa en mano, Urreta y Giacchino. El cuarto de la derecha es Claudio Becerra, uno de los debutantes más veloces del año '82 que corrió con un Berta.*





pocos pueden emerger tras menos de dos años de experiencia plena, como él y sus hermanos lo hicieron.

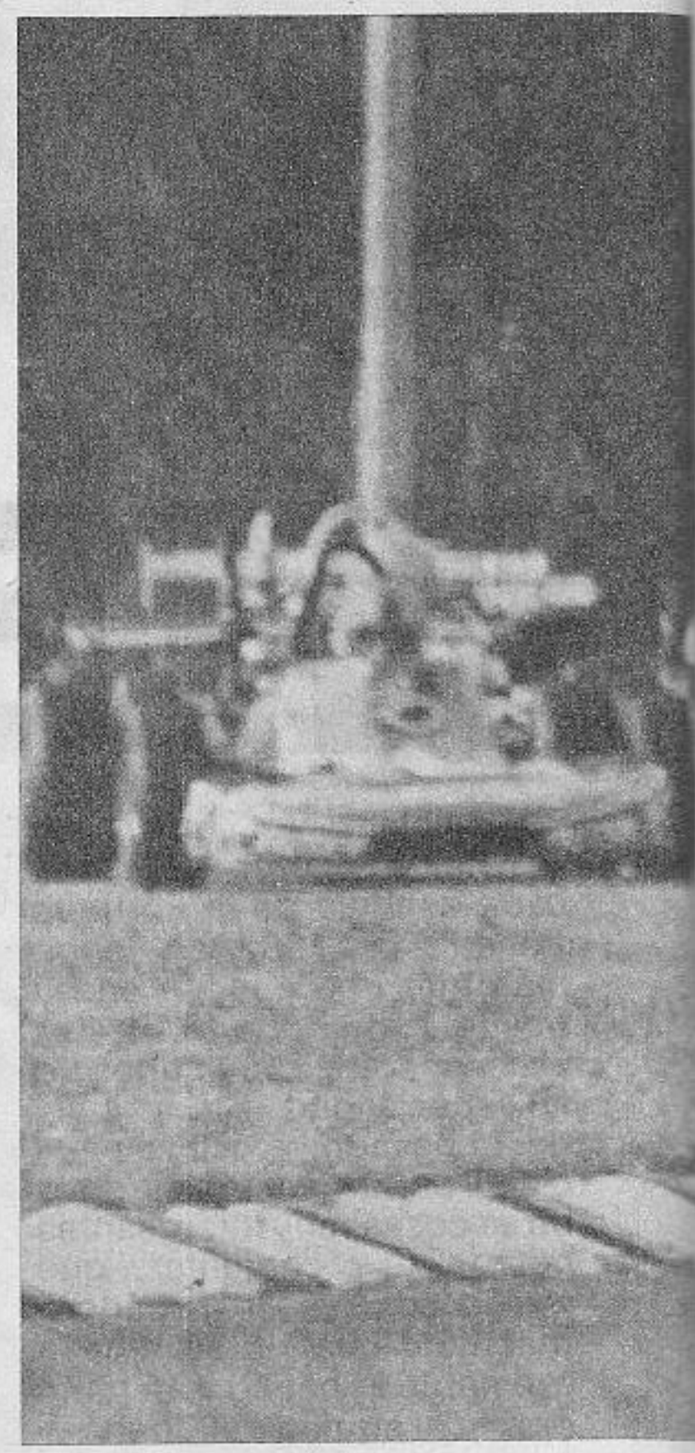
Quizás el que menos preocupaciones deba haber sufrido a lo largo del año haya sido **Juan Carlos Giacchino**, que a partir de su incorporación en el team oficial de **Tulio Crespi** casi no tuvo otro trabajo que aprender y manejar lo mejor posible. Así llego a su primer triunfo en el Autódromo y sobre el final del torneo alcanzó el subcampeonato a raíz de la desclasificación de Gurini en una carrera en que también él fue desclasificado por un problema reglamentario. Esto no le quita mérito ya que si bien lo ganó "en los papeles", sobre la pista lo peló en igualdad de posibilidades hasta el final. Más calmo que antes, aunque con algunos momentos de "sobretensión", Giacchino capitalizó bien las posibilidades que un equipo de la envergadura y la experiencia del de Tulio ofrece.

Quienes,en contrapartida, contaron con un team de gran nivel a sus espaldas pero no tuvieron un sólo segundo de tranquilidad en todo el año fueron **Néstor Gurini** y **Raúl Berecíbar**, sentados en los autos del "profe" Del Río y con todo el respaldo —y el enorme peso de la responsabilidad— de una tabacalera detrás. Este equipo fue de los que más debieron trabajar a lo largo del año y la prueba más evidente de esto es que siempre fueron candidatos, estuvieron adelante (escoltando a "Tito el Grande") y lograron el 1-2 en la última carrera y un tercer puesto en el campeonato para Gurini. Berecibar no fue tan efectivo en cuanto a resultados, pero sí ultraveloz. Todo esto, teniendo en cuenta que paralelamente se dedicaron a desarrollar un auto prácticamente "virgen" como el **DEPAC** —que ofreció trabas inesperadas en algunos puntos claves— es un resultado más que apreciable.

Y si bien los tres primeros lugares del campeonato fueron copados por los tres equipos más fuertes de la categoría, los "particulares", sal y/o esencia de la F-R, también tuvieron lo suyo. **Humberto Dana**, por ejemplo, que fue el mejor clasificado de este grupo en el campeonato (quinto) superando incluso a Bercíbar (que corrió para Del Río) consiguió un tercer puesto en la primera del año en Buenos Aires y cinco cuartos lugares en toda la temporada, regularidad que le reportó a su proverbial modestia, una buena suma final.

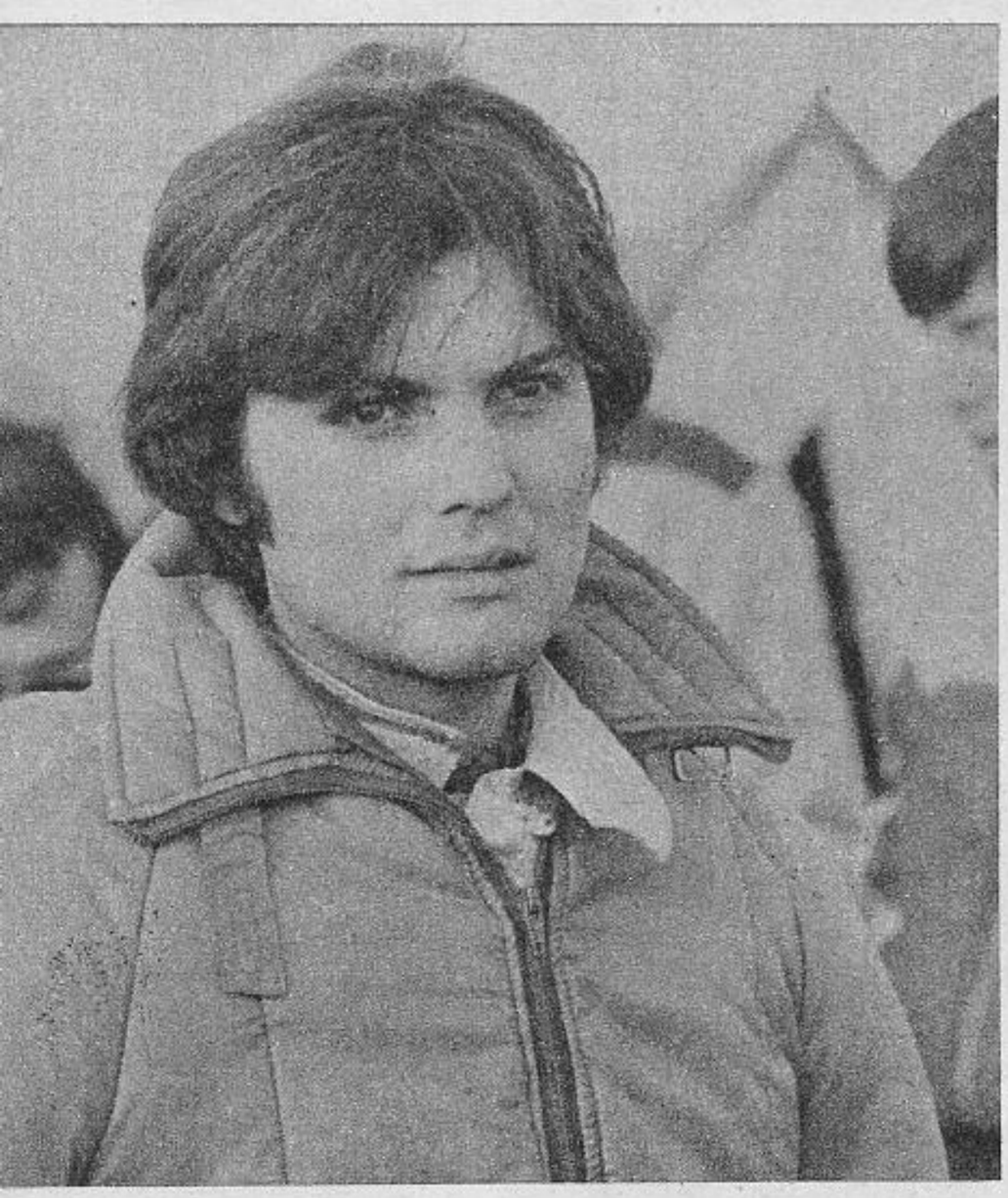
Detrás de Dana en la tabla quedó el pampeano **Juan J. Bongiovanni**, que también penó con el desarrollo del **DEPAC** —chasis que adoptó este año—, complicado con motores de Antelo que no le rindieron por el lado de la confiabilidad, a tal punto que en las dos últimas carreras del año decidió no participar. Para destacar, asimismo, la performance de **Angel Chiviló** que retornó luego de pasar un momento poco feliz en su vida particular y demostró que está como siempre (o mejor), ganando en Pigüé a bordo de un auto alquilado a Tulio Crespi.

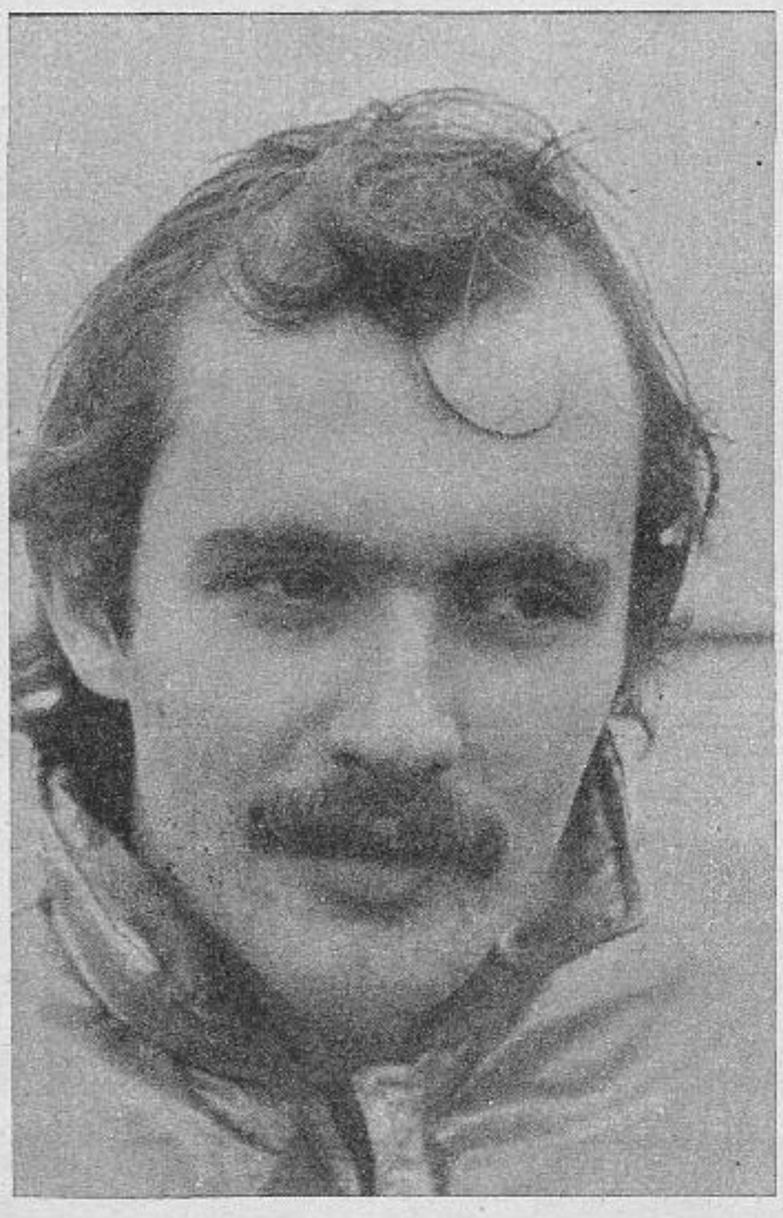
Por último, no podemos dejar de destacar las actuaciones de **Eduardo Bouvier**,

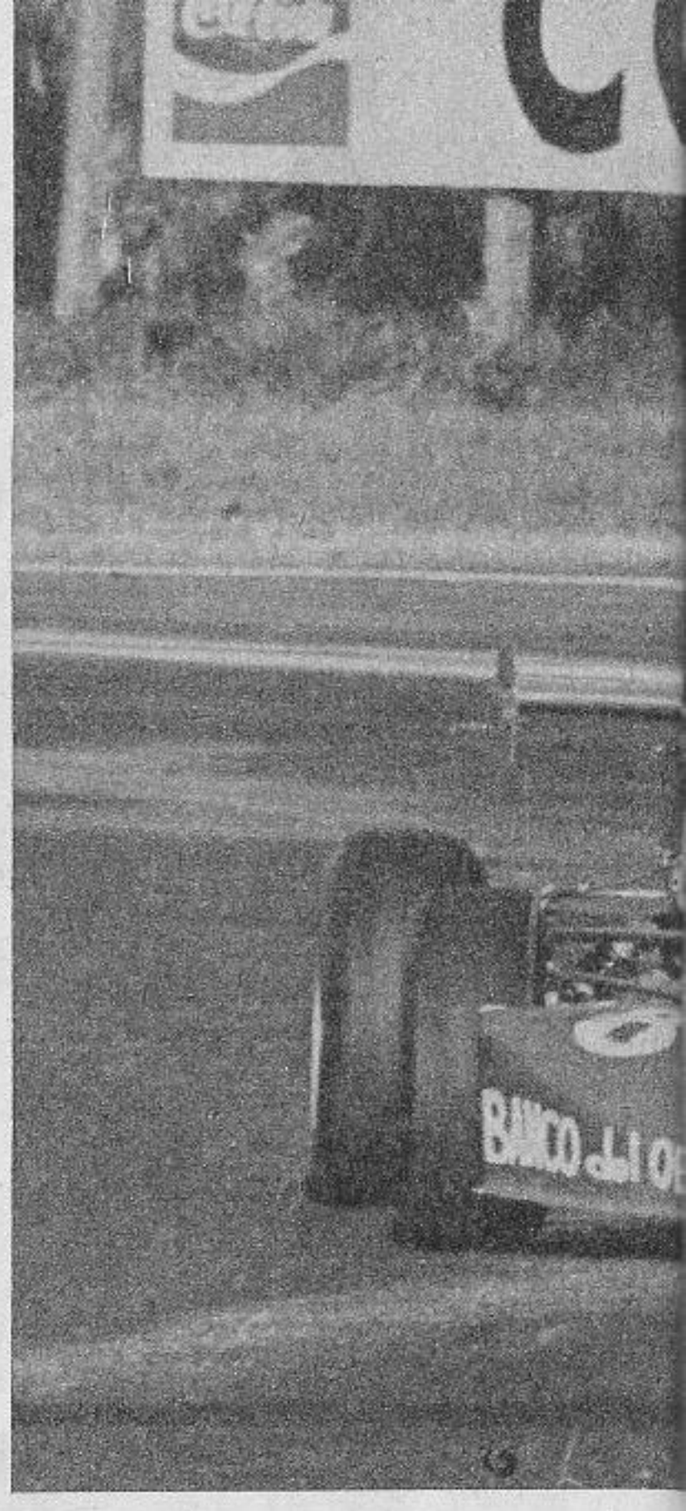


https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba izquierda: *Reybet mira incrédulo mientras Rubén Rullo le explica cómo agarrar la lima. Fueron los preparadores más prolíficos del '82.* ***Arriba, derecha:*** *Juan C. Giacchino y Néstor Gurini definieron el campeonato fuera de la pista, a raíz de un problema reglamentario. Ambos fueron desclasificados en la misma carrera y esto favoreció a Giacchino en perjuicio de Gurini.* ***Abajo:*** *Angel Chiviló, apenas superado un poco su problema particular, volvió y ganó en Pigüé.*







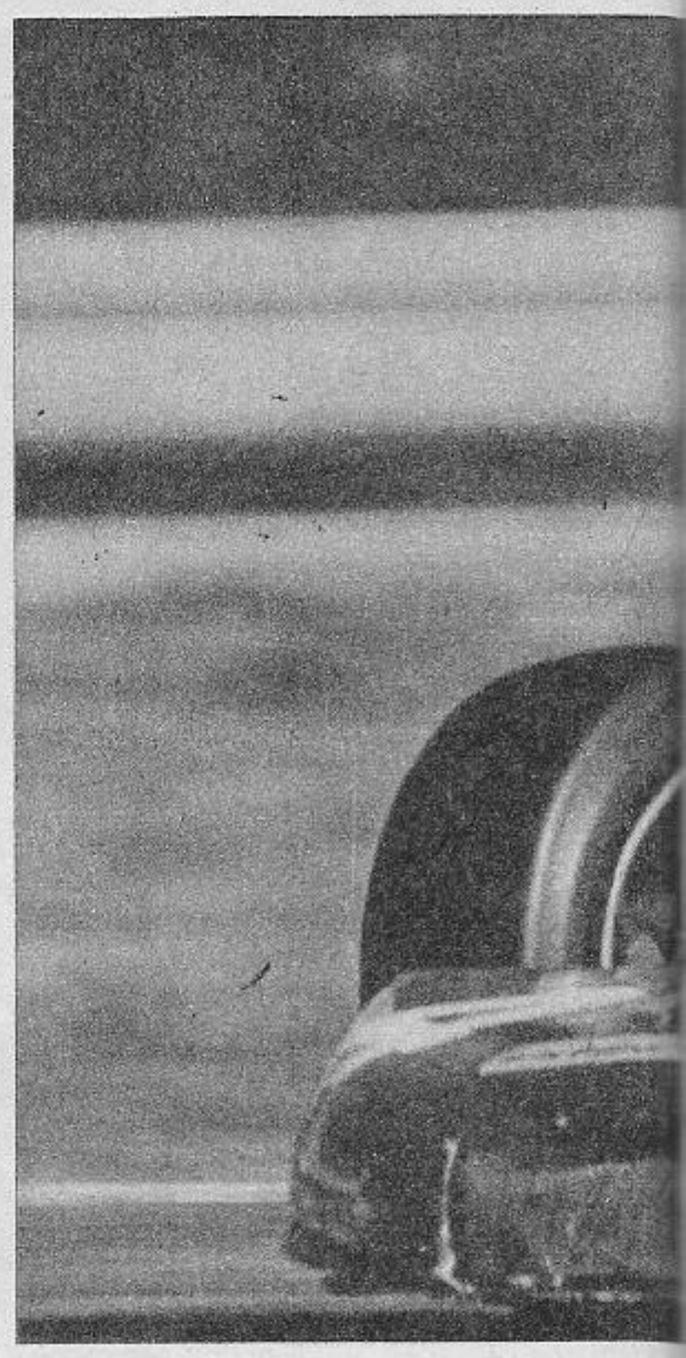
veterano el hombre, pero con todo intacto y las ganas de siempre, un segundo puesto en Buenos Aires en el circuito cinco y consistentemente en el lote puntero. Y de dos debutantes **Claudio Becerra** y **Rafael Verna**; el primero consiguió un segundo lugar y cosechó experiencia, dejando momentáneamente la actividad tras el final del año; Verna obtuvo un cuarto y dos quintos puestos, suficiente para un "Rookie"

SIGUE EL "PATRIARCADO"

En lo técnico, los chasis **Crespi**, a pesar de haber ganados todos los campeonatos de la especialidad, menos uno (Avante con Salazar en 1978), hasta el presente, obtuvieron el año pasado su título, acaso más difícil. Porque nunca como hasta ahora habían tenido resistencia tan numerosa, formal y organizada, constituida por los DEPAC y los productos de **Berta**, en manos de gente de recursos como Del Río o (al principio) también Pedro Vidal. Por eso los Crespi han demostrado como nunca su ductilidad y fácil adaptación al nivel de punta, porque más allá del auto de Urreta o de Etchegaray, o de los del equipo del propio Tulio, quedó evidenciado que cualquier chasis salido de lo Crespi y prácticamente sin modificación alguna, está en condiciones de ganar de inmediato, si se lo usa correctamente. Para ejemplos bastan el triunfo de Chiviló en Pigüé o el de Urreta en la anteúltima del año con un chasis prestado por Tulio, que ganó en el veloz circuito Nº 7.

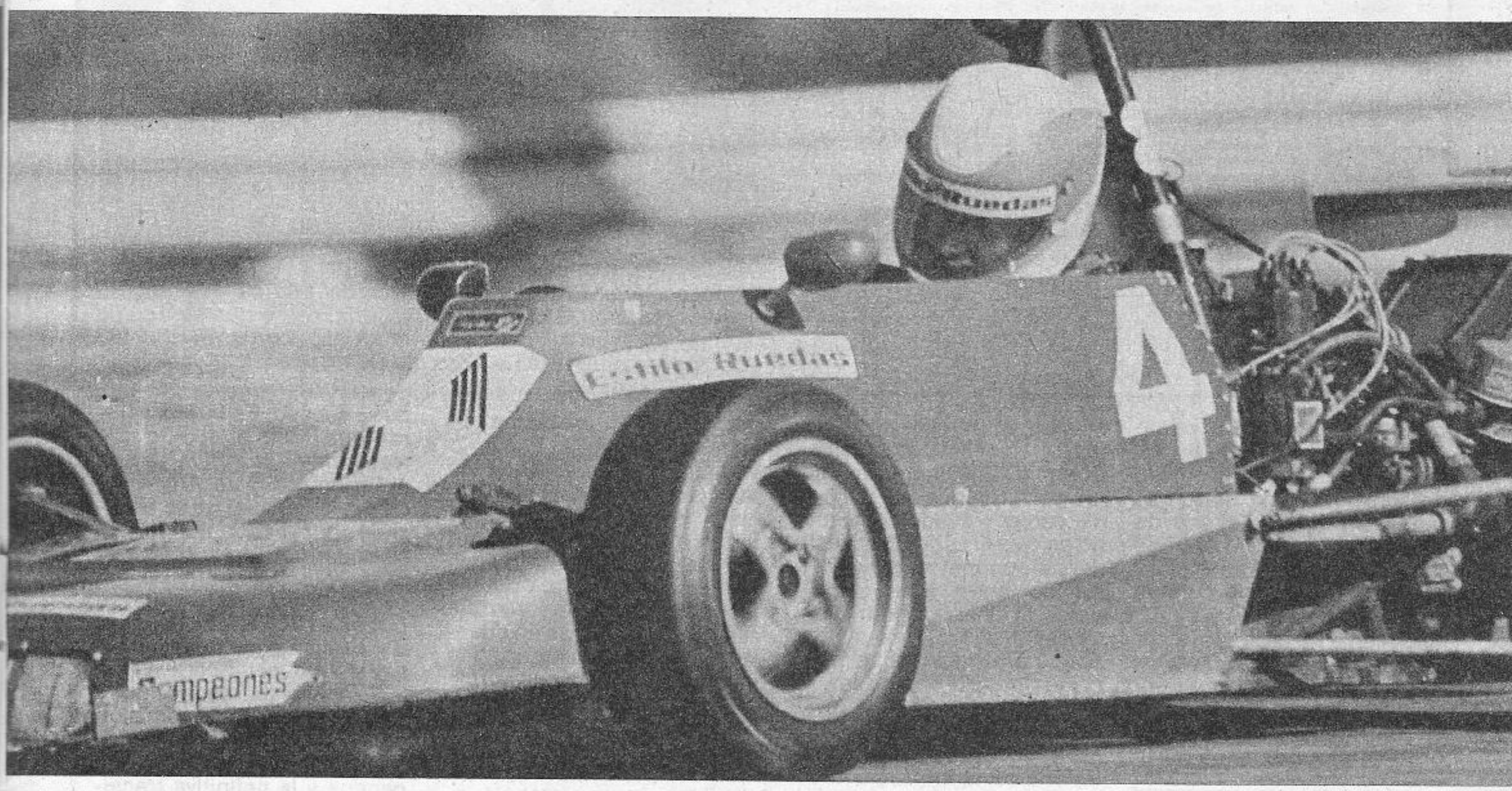
Los DEPAC, en la ofensiva más organizada para imponer un nuevo auto, pelearon mano a mano con los productos de Tulio, pero a costa de un gran esfuerzo de los equipos de Jorge Omar Del Río y Bongiovanni, que trabajaron muy duro todo el año para acercarlos a la punta. Y aunque lo consiguieron y llegaron a ganar en el caso de los autos dorados, estar adelante siempre exigió un esfuerzo demasiado grande comparado con la naturalidad con que los autos de Crespi se alternaron, con Urretavizcaya, en ese rol. Los Berta, por su parte, sólo tuvieron esporádicas "apariciones" en manos de Lede o Becerra, pero los pilotos particulares no les encontraron la vuelta, lo que motivó que Oreste realizara modificaciones terminando el año, tendientes a contar en 1983 con un producto que pueda estar en la conversación.

En cuanto a motores, indudablemente "el" motor fue el realizado en Lincoln por **Francisco Abadía**. Mucho se dijo sobre esta planta motriz, sin embargo los propios responsables se cansaron (como de ganar sin objeciones válidas) de repetir que no había mayores secretos que un buen armado y un



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Izquierda arriba: *Raúl Berecíbar fue uno de los más veloces del año a bordo de un DEPAC del equipo 43/70, sin embargo no pudo sumar (y siempre...) como su compañero Gurini.* ***Centro:*** *Humberto Dana integró el lote de punta, muy regular.* ***Derecha:*** *Así pelearon Etchegaray y Urreta a principios de año.* ***Abajo:*** *Bongiovanni penó con los motores de Antelo y desistió de correr las dos últimas. Fue otro de los que colaboró en el desarrollo del DEPAC de Donadío.*

EL CASO URRETAVIZCAYA

Nunca la categoría debe haber tenido un "cuco" de semejante peso como "Tito" Urretavizcaya. De once carreras ganó siete, ocho en realidad, pero en la primera lo "distanciaron" por una disidencia reglamentaria. En una abandonó, llegó en otra cuarto, después de haber chocado fiero el sábado. y en el cierre no corrió. Y en su última presentación ganó con un auto prestado por Tulio Crespi ya que el suyo (el de Cuervo y Abadía, en realidad) había sido vendido por los de Lincoln a Chile.

Un nuevo ejemplo de que el automovilismo actual es una cosa de equipo, totalmente de equipo. Y el gran éxito de Urreta se basó en una comunión con el team pocas veces alcanzada. Por eso más que un superdotado manejando, "Urreta victoria", es el ejemplo vivo del piloto moderno: una sola cosa con el equipo.

Hacer todo bien es el secreto. Así como hay que tener precisión para bajar un cambio o hacer un radio de curva, esa misma virtud debe poseerla cada integrante del team en su función específica, por pequeña que sea. El resto..., eso sí, ya es privativo de Urreta.



1	27-10-79	Bahía Blanca Automóvil Club Primera Serie: 19°	T.N.	B	178 Fiat 128	N/c.
2	16-12-79	A.A.A.S. Premio Coronación (AMCBA)	T.N.	B	178 Fiat 128	15°
3	19-4-80	Vicente López Automóvil Club (AMCBA)	T.N.	B	87 Fiat 128	GANO
4	11-5-80	Allen Automoto Club Primera Serie: Ganó	T.N.	B	87 Fiat 128	GANO
5	24-5-80	Auto Club La Rioja Segunda Serie: 3°	T.N.	B	87 Fiat 128	3°
6	6-7-80	Auto Club Concordia Primera Serie: 10°	T.N.	B	87 Fiat 128	4°
7	10-8-80	Automóvil Club San Luis (Ptro. Funes) Primera Serie:	T.N.	B	87 Fiat 128	8°
8	7-9-80	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	T.N.	B	87 Fiat 128	N/l
9	5-10-80	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda) Primera Serie: 8°	T.N.	B	87 Fiat 128	N/l
10	9-11-80	Aero Club Pampeano (Santa Rosa) Segunda Serie: 12°	T.N.	B	87 Fiat 128	13°
11	14-12-80	A.A.A.S. Premio Coronación (AMCBA)	T.N.	B	97 Fiat 128	Ab
12	14-4-81	A.A.A.S. Premio Apertura (AMCBA) Segunda Serie: 2°	F-RA	95	Depac-Renault	12°
13	25-4-81	Bahía Blanca Automóvil Club Segunda Serie: 6°	F-RA	95	Depac-Renault	3°
14	27-6-81	Club de Autos y Motos (AMCBA) Primera Serie: 4°	F-RA	95	Crespi-Renault	20°
15	18-7-81	Marcos Juárez Motor Club Primera Serie: 6°	F-RA	95	Crespi-Renault	7°
16	25-10-81	Club Atlético Estudiantes de Olavarría Segunda Serie: 5°	F-RA	95	Crespi-Renault	5°
17	15-11-81	Club Sportivo Independiente (Gral. Pico) Tercera Serie: 5°	F-RA	95	Crespi-Renault	8°
18	19-12-81	A.A.A.S. Premio Coronación S/p. (AMCBA) Primera Serie: Ganó	F-RA	95	Crespi-Renault	GANO
19	4-4-82	Premio Apertura (AMCBA)	F-RA	12	Crespi-Renault	Desc.
20	24-4-82	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén) Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
21	6-6-82	A.A.A.S. Premio Malvinas Argentinas Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
22	25-7-82	Las Flores Automóvil Club	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
23	8-8-82	Asociación Pilotos F-4 (AMCBA) Primera Serie: 16° Repechaje: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
24	4-9-82	Club de Autos y Motos (AMCBA)	F-RA	12	Crespi-Renault	Ab
25	18-9-82	Club Estudiantes de Olavarría Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
26	17-10-82	Asociación Standard Mejorado (AMCBA) Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
27	31-10-82	Auto Club Pigüe Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	4°
28	21-11-82	Asociación Pilotos Automoviles de Turismo Primera Serie: Ganó	F-RA	12	Crespi-Renault	GANO
29	19-12-82	Asociación Argentina de Automoviles Sport	F-2	43	Berta-VW1500	Ab



Arriba: *Urreta en el escalón más alto del podio, un lugar que copó en siete de las once carreras del año pasado, récord inédito para la historia de la categoría. Claro que su equipo (abajo) jugó un rol determinante en sus logros. Para el '83 todos ellos emigraron a Fórmula Dos Codasur.*

chasis bien puesto a punto para aprovechar toda la potencia disponible. Otro caso de provisión exclusiva de motores fue el ya citado de **Osvaldo Antelo** que entregó a Juan Bongiovanni sus plantas en tal carácter, aunque dado los resultados del '82, difícilmente perdura ese vínculo. Los que más motores tuvieron compitiendo durante el año fueron **Rubén Rullo** y **Juan José Reybet**, éste proveyendo a algunos particulares, entre ellos Etchegaray, y aquel a los equipos Crespi (Giacchino) y Del Río. La performance de ambos fue pareja y quedó demostrado en que el segundo puesto del campeonato estuvo disputado entre sus motores hasta el final. Quedaría entonces el rubro gomas, pero por su gravitación en el tema costos dentro del automovilismo actual, más que en el área técnica, para esta categoría en especial, debemos tratarla en la institucional.

AÑO DE RECUPERACION

A fines de 1981 la gestión de Angel Chiviló al frente de la APF4 se vio interrumpida por un grave problema de índole particular, lo que dejó virtualmente acéfala a la Asociación, ya que el ingeniero llevaba las cosas en forma muy personal... Ante la renuncia de éste tomó las riendas del grupo de pilotos una comisión provisoria que regularizó las cosas en cuanto a papeles y convocó a elecciones, de las que surgió a la presidencia **Eduardo Tuero**. A partir de allí, todo el grupo de dirigentes —y también muchos de los que no ostentan cargo— trabajó ingentemente para llevar adelante un campeonato que comenzó tarde, como consecuencia de ese proceso de transición de autoridades, pero que finalmente fue de buen suceso. Es bueno aclarar que todo el mérito corresponde a la APF4, ya que el Automóvil Club Argentino (como es norma) no se preocupó por hacer cumplir el calendario fijado, y si no fuera por la inquietud de los pilotos por conseguir nuevas plazas o renovar las habituales, este año que pasó podría haber sido mejor para la F-R.

Entre los logros institucionales de la actual comisión figuran el renovado apoyo conseguido de Renault Argentina y la definitiva transición (por fin...) al motor 1.400 para el presente calendario. Asimismo, se preocuparon por reducir al máximo los costos operativos para los pilotos, destacándose entre

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

las medidas tomadas a tal fin, la de adoptar reglamentariamente las gomas Fliter T55 de compuesto duro. En este sentido hubo algunas polémicas, corrieron rumores acerca del grado de dureza (que no habría sido siempre parejo, según las versiones), pero finalmente no hubo objeciones bien fundadas, salvo cuestiones de criterio. De todas maneras, siempre hay que tomar medidas serias para evitar suspicacias... Y finalmente, para saber si la categoría "funciona" hay que mirar fuera de ella. Basta conocer la proyección que ha tenido en los dos últimos años dentro del elenco de la F-2 (ahora Sudamericana), para comprobarlo. Y el ejemplo más notorio —aparte de los de Fangio, Sommi, Croceri, Risatti, etc.— es el de Urretavizcaya, ya que aparte del piloto, la "promoción" al grado inmediato superior fue del team completo con todos sus integrantes, debutando en la última del año en F-2 Codasur.

Si hacemos por un momento abstracción de la situación económica general del país —ya que esto no puede ser manejado por gente de F-R— las condiciones están dadas para que 1983 sea un gran año para la especialidad, renovación reglamentaria incluida. Hay gran interés en la categoría, al punto de que por ejemplo, posiblemente se la vea junto al revitalizado TC 2000 en varias oportunidades. Solamente resta entonces, esperar que todo se desenvuelva según lo programado y que ningún factor sorpresa externo complique el panorama. Estas son épocas en las cuales no basta hacer todo bien para que todo marche normalmente.

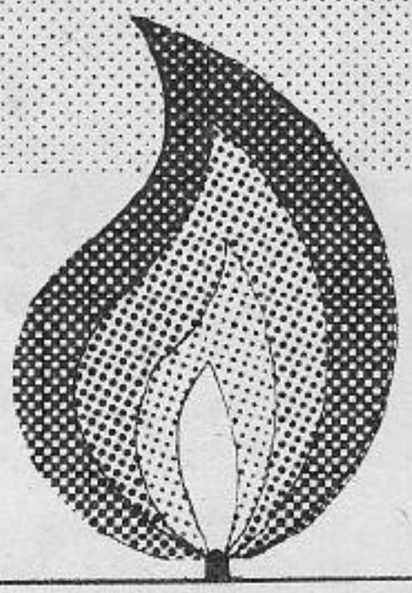
La siempre pujante F-R sabe bien que también hay que cruzar los dedos.

M.G.L.

Arriba: *Pilotos, dirigentes y allegados a la categoría trabajaron todo el '82 en favor de ella y casi olvidados por el "gran Dios ACA" y no vacilaron en arremangarse hasta para sacar el agua del circuito en el Autódromo. La foto lo prueba.* ***Abajo:*** *La piña del año fue protagonizada por Oscar Pereyra en el autódromo, así quedó el Crespi; Oscar, ileso. Este piloto comenzó el año con un chasis construido en Pergamino, pero no funcionó y volvió al Tulia.*

El año que viene ya empezó.

Radio Rivadavia festeja su 25° aniversario.



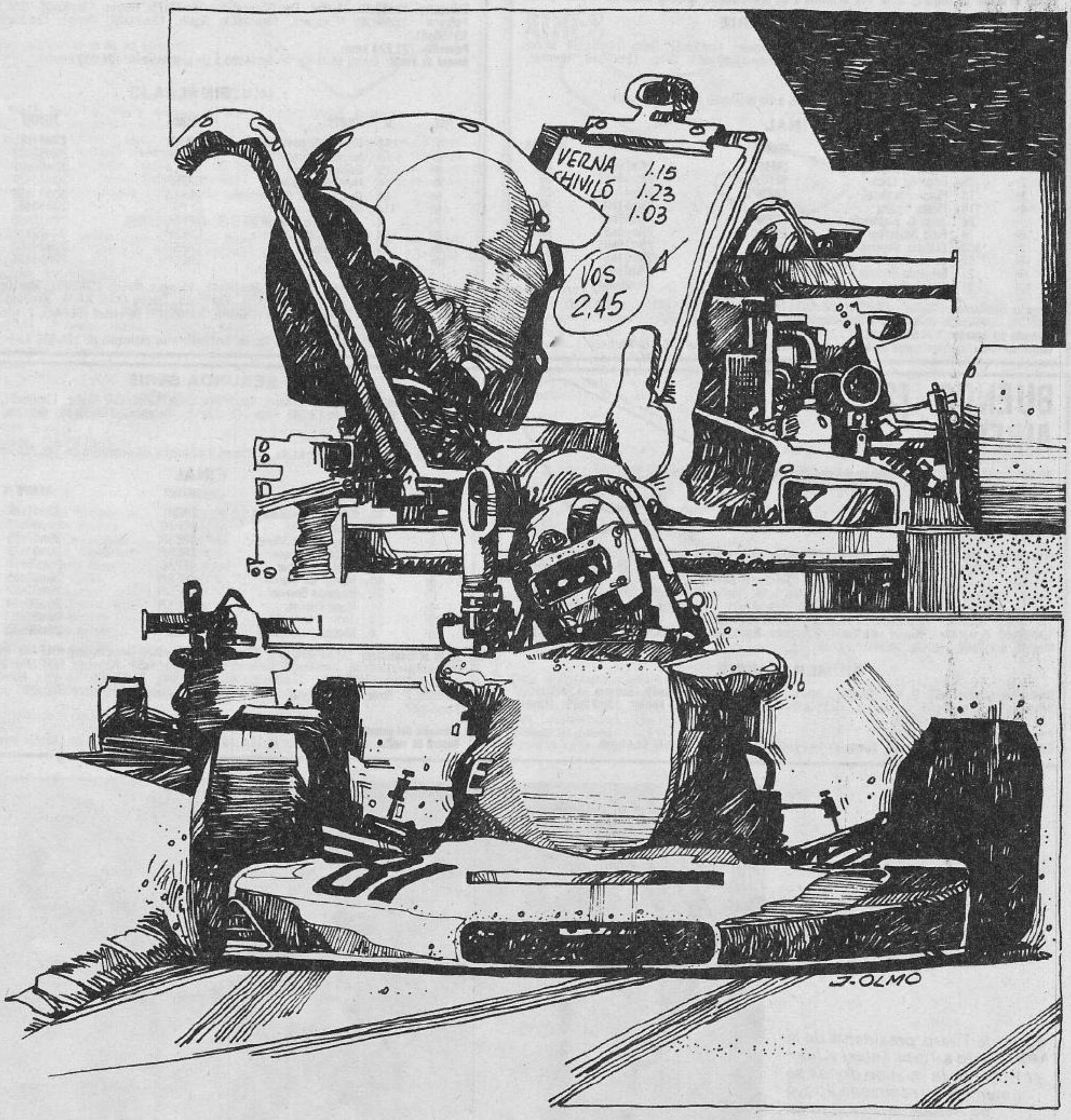
Lo esperamos mucho y ya está aquí.
Llegó 1983, el año de nuestro 25° aniversario. Ya no es momento para preparativos ni promesas.
Desde ahora usted recibirá por Rivadavia una programación que constituye por sí sola un festejo.
Durante los 12 meses habrá novedades, primicias, ciclos especiales, festivales,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

LS5 RADIO RIVADAVIA
25°
ANIVERSARIO
1958·1983

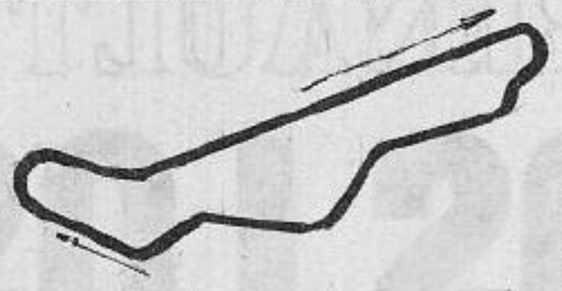
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA RENAULT 1982

TODOS LOS NUMEROS DEL AÑO



BUENOS (1) AIRES



Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº5 de 2.126,33 metros - 30 vueltas - Recorrido total: 63,789 km. - 4-4-82

CLASIFICACION

Etchegaray, 56s06: Urretavizcaya, 56s20; Lede, 56s75; Gurini, 56s81; Giacchino, 56s83; Croceri, 56s93; Bongiovanni, 57s26; Dana, 57s49; Kehler, 57s79; Bouvier, 57s82; Fierros, Muñiz Barreto, 58s18; "Malibú", 58s23; Bianchi, 58s27; Berecíbar, 58s32; Gunther, 58s37; Becerra, 58s50; Infante, 58s82; Da Silva, 58s86; Ortiz, 59s00; Pernigotte, 59s11; Rado, 59s26; Riva, 59s29; Fuchila, 59s38; Demarco, 59s50; Castro, 59s88; Zgaib, 1m00s33; Nicosia, 1m01s41; Rormoser, 1m01s45; Rando, 1m02s50; Galati, 1m03s73; Muzzin, 1m04s73; Ohanessian, 1m05s83; Giorgi, 1m08s07; Pereyra, 1m10s06; Riente, 1m29s20; Tuero, 1m35s35; Venturelli, 1m41s40.
Promedio general: 136,546 km/h.

PRIMERA SERIE

Etchegaray, 14m29s34, 15 vts.: Lede, 14m40s07; Giacchino, 14m46s44; Bongiovanni, 14m48s07; Riva, 15m01s67; Becerra, 15m08s46; Berecíbar, 15m16s92; "Malibú", 15m19s07; Pernigotte, 15m19s46; Da Silva, 14m33s89, 14 vts.
Promedio: 132,079 km/h.
Record de vuelta: Etchegaray en la 10a. a 57s04 a un promedio de 134,200 km/h.

SEGUNDA SERIE

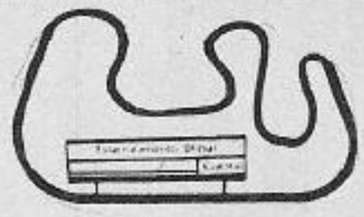
Urretavizcaya, 14m19s39, 15 vts.: Gurini, 14m33s65; Croceri, 14m34s37; Dana, 14m34s59; Muñiz Berreto, 14m36s92; Bouvier, 14m51s03; Mosquera, 15m05s83; Ortiz, 15m07s19; Gunther, 15m15s56; Bianchi, 15m15s84.
Promedio: 133,615 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 5a. en 56s68 a un promedio de 136,052 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	8	**Miguel Etchegaray**	**CRESPI**	**28m26s84**	**30**
2º	25	Edgardo Lede	BERTA	28m34s26	30
3º	18	Humberto Dana	CRESPI	28m47s65	30
4º	114	Néstor Gurini	DEPAC	28m51s02	30
5º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	28m55s02	30
6º	14	Raúl Berecíbar	DEPAC	29m08s81	30
7º	100	Claudio Becerra	BERTA	29m19s65	30
8º	58	Jorge Pernigotte	BERTA	29m21s61	30
9º	27	Eduardo Bouvier	CRESPI	28m25s73	29
10º	31	Arturo Ortiz	BERTA	28m49s04	29

Luego se clasificaron: "Malibú" (CRESPI), 28m50s11, 29 vts.; Demarco (CRESPI), 29m00s65; Riente (BERTA), 29m02s25; Gunther (CRESPI), 29m24s06, Muñiz Barreto (CRESPI), 24m05s27, 25 vueltas.
Promedio del ganador: 134,694 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 6a. en 55s91 a un promedio de 136,912 km/h.

CORDOBA (2)



Autódromo Oscar Cabalén de 2.600 metros - 24 vueltas - Recorrido total 62,400 km. 24-4-82.

CLASIFICACION

Urretavizcaya, 1m11s91; Etchegaray, 1m13s41; Lede, 1m13s50; Der Ohanessian, 1m13s71; Dana, 1m13s95; Gurini, 1m13s95; Bongiovanni, 1m13s98; Berecíbar, 1m14s04; Kelher, 1m14s13; Becerra, 1m14s22; Giacchino, 1m14s25; Bouvier, 1m14s57; Pernigotte, 1m15s00; Fierros, 1m15s01; Riva, 1m15s33; Ortiz, 1m15s38; Treglia, 1m15s93; Pereyra, 1m16s21 ; Bianchi, 1m16s23; Gunther, 1m17s00; "Malibú", 1m17s12; Mosquera, 1m17s67; Sergio, 1m19s78; Zgaib, 1m19s85; Rado, 1m20s69.
Promedio: 130,162 km/h.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 12m18s04, 10 vueltas; Bongiovanni, 12m23s82; Lede,12m28s28; Kehler, 12m39s49; Dana, 12m44s59; Pernigotte, 12m51s76; Bianchi, 12m56s42; Giacchino, 13m08s48; Treglia, 13m24s09; Rado, 13m41s95.
Promedio: 126,822 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 9a. en 1m13s30 a un promedio de 127,694 km/h.

SEGUNDA SERIE

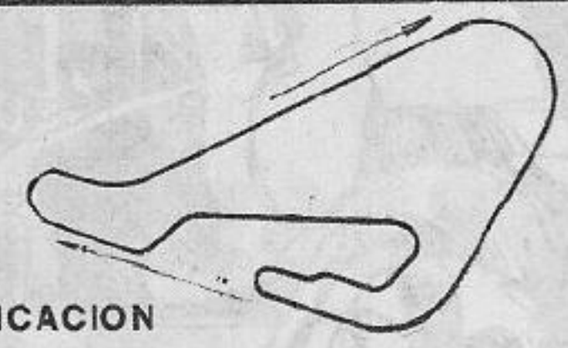
Etchegaray: 12m39s59, 10 vtas.; Der Ohanessian, 12m48s75; Fierros, 12m50s01; Ortiz, 12m58s86; Pereyra, 12m59s38; Mosquera, 13m14s69; Zgaib, 13m24s24; Gurini, 13m39s95; Bouvier, 13m55s61.
Promedio: 123,224 km/h
Record de vuelta: Gurini en la 8a. en 1m14s98 a un promedio de 124,833 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**29m41s07**	**24**
2º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	29m52s39	24
3º	25	Edgardo Lede	BERTA	30m00s91	24
4º	18	Humberto Dana	CRESPI	30m08s20	24
5º	86	Gustavo Der Ohanessian	BERTA	30m11s58	24
6º	114	Néstor Gurini	DEPAC	30m13s88	24
7º	4	Juan Bongiovanni	DEPAC	30m15s98	24
8º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	30m27s72	24
9º	94	Mario Riva	CRESPI	30m34s02	24
10º	11	Hugo Fierros	CRESPI	29m55s98	23

Luego se clasificaron: Ortiz (BERTA), 30m08s41, 23 vts.; Malibú (CRESPI), 30m10s11; Bianchi (CRESPI), 30m15s19; Mosquera (CRESPI), 30m16s28; Treglia (XAM XA 1), 30m35s43; Pernigotte (BERTA), 28m03s91, 22 vts.; Pereyra (CRESPI), 30m05s19; Berecíbar (DEPAC), 27m05s50, 21 vts.
Promedio del ganador: 126,126 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 2a. en 1m12s65 a un promedio de 128,636 km/h.

BUENOS (3) AIRES



Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 9 de 3.345 mts. - 18 vueltas - Recorrido total: 54,219 km. - 6-6-82

CLASIFICACION

Urretavizcaya, 11m53s97, 9 vueltas; Gurini, 12m56s15; Giachino, 12m56s49; Berecíbar, 13m01s83; Croceri, 13m02s84; Becerra, 13m05s29; Bongiovanni, 13m05s64; Lede, 13m07s56; Muñiz Barreto, 13m08s01; De Marco, 13m11s88; Etchegaray, 13m12s16; Buzeta, 13m13s54; Fierros, 13m20s54; Kehler, 13m21s70; Dana, 13m21s89; Riva, 13m23s18; Rando, 13m36s00; Stéfanini, 13m36s38; Gunther, 13m39s08; Verna, 13m45s77; Sergio , 13m47s01; Ohanessian, 14m03s01; Pernigotte, 14m03s90; Nicosia, 13m02s69, 8 vueltas; Rormoser, 13m04s19; Diaz, 13m20s01; Zgaib, 10m59s00, 6 vueltas; Bouvier, 4m55s32, 3 vueltas; Rado, 4m57s34; Bianchi, 4m50s56, 2 vts.; Medina, 9m10s68; Fuchila, 1m34s68, 1 vta.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 12m53s97, 9 vts.: Gurini, 12m56s15; Giacchino, 12m56s49; Becerra, 13m05s29; Bongiovanni, 13m05s64; De Marco, 13m11s88; Fierros, 13m20s54; Kehler, 13m21s70; Dana, 13m21s89; Rando, 13m36s00.
Promedio general: 140,049 km/h.
Record de vuelta: Gurini en la 6a. vuelta en 1m24s45 a un promedio de 142,614 km/h.

SEGUNDA SERIE

Berecíbar, 13m01s83, 9 vueltas: Croceri, 13m02s84; Lede, 13m07s56; Muñiz, 13m08s01; Etchegaray, 13m12s16; Buzeta, 13m13s54; Riva, 13m23s18; Stefanini, 13m36s38; Gunther, 13m39s08; Ohanessian, 14m03s01.
Promedio: 138,641 km/h.
Record de vuelta: Berecíbar en la 4a. vuelta en 1m24s38 a un promedio de 142,732 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**25m41s36**	**18**
2º	114	Néstor Gurini	DEPAC	25m49s47	18
3º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	25m57s95	18
4º	18	Humberto Dana	CRESPI	26m01s72	18
5º	14	Raúl Berecíbar	DEPAC	26m05s75	18
6º	40	Martín De Marco	CRESPI	26m22s65	18
7º	27	Eduardo Bouvier	CRESPI	26m30s02	18
8º	11	Hugo Fierros	CRESPI	26m30s64	18
9º	58	Jorge Pernigotte	BERTA	26m33s92	18
10º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	26m42s90	18

Luego se clasificaron: Verna (CRESPI), 26m57s79, 17 vueltas; Bongiovanni (DEPAC), 26m22s21; Der Ohanessian (BERTA), 26m31s87; Lede (CRESPI), 26m51s53; Rormoser (CRESPI), 25m57s00, 16 vueltas; Nicosia (CRESPI), 27m09s00; Riva (CRESPI), 22m25s00, 15 vts.; Bianchi (CRESPI), 23m23s67; Rado (CRESPI), 20m32s31, 13 vts.; Rando (CRESPI), 20m33s35; Diaz (CRESPI), 21m54s87.

Promedio del ganador: 140,647 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 10a. en 1m24s23 a un promedio de 142,987 km/h.

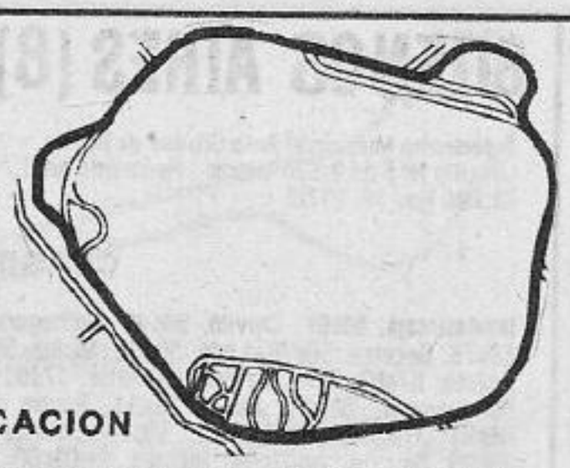


Eduardo Tuero, presidente de la APF4, junto a Tibor Teleki y Juan Macchi en la reunión donde se comunicó del renovado apoyo de Renault a la categoría.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS FLORES (4)

Autódromo Gral. San Martín de Las Flores de 3.749 metros - 18 vueltas - Recorrido total 68.182 km. - 24-7-82



CLASIFICACION

Urretavizcaya, 1m22s20: Berecíbar, 1m22s59; Etchegaray, 1m22s84; Gurini, 1m22s86; Bongiovanni, 1m22s94; Becerra, 1m23s04; Bouvier, 1m23s24; Giacchino, 1m23s43; Lede, 1m23s93; Der Ohanessian, 1m23s93; Croceri, 1m24s01; Muñiz, 1m24s30; Pereyra, 1m24s48; Pernigotte, 1m24s84; Buzeta, 1m24s91; Fierros, 1m26s28; Beilo, 1m26s38; Kehler, 1m26s45; Giorgi, 1m26s57; Echarri, 1m26s59; Treglia, 1m26s66; Zgaib, 1m27s08; Stefanini, 1m27s43; Riva, 1m27s56; Verna, 1m27s74; Márquez, 1m27s90; Rando, 1m28s04; Tuero, 1m29s02; Rado, sin tiempo

Promedio: 164,190 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**28m11s27**	**18**
2º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	28m43s55	18
3º	4	Juan Bongiovanni	DEPAC	28m45s52	18
4º	114	Néstor Gurini	DEPAC	28m59s10	18
5º	34	Sergio Buzeta	CRESPI	29m01s86	18
6º	94	Mario Riva	CRESPI	29m16s34	18
7º	16	Fernando Croceri	BERTA	29m30s79	18
8º	25	Edgardo Lede	BERTA	29m35s14	18
9º	11	Hugo Fierros	CRESPI	28m16s60	17
10º	90	Rafael Verna	CRESPI	28m24s55	17

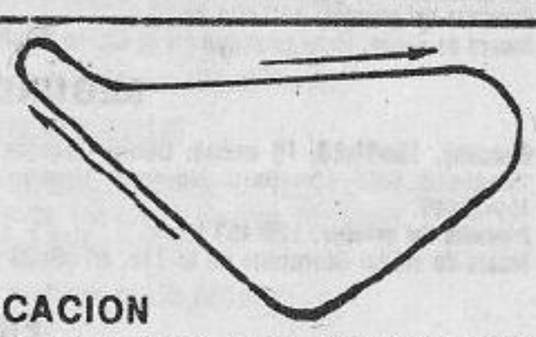
Luego se clasificaron: Der Ohanessian (BERTA), 28m27s15, 17 vueltas; Echarri (CRESPI), 28m45s28; Demarco (CRESPI), 28m57s58; Berecíbar (DEPAC), 29m08s07; Zgaib (CRESPI), 29m30s70; Giacchino (CRESPI), 29m35s38; Pereyra (CRESPI), 29m41s28; Pernigotte (BERTA), 29m49s31; Rando (CRESPI), 28m17s71, 16 vts.; Márquez (CRESPI), 28m31s30; Tuero (CRESPI), 29m24s12; Beilo (CRESPI), 29m48s09, 15 vts.; Giorgi (CRESPI), 28m11s77, 14 vts.

Promedio del ganador: 143,641 km/h.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 4a. en 1m32s33 a un promedio de 146,176 km/h

BUENOS AIRES (5)

Autódromo Municipal Ciudad de Bs. As. Circuito Nº 7 de 2.640 mts. - 23 vueltas - Recorrido total: 60.720 km. - 8-8-82



CLASIFICACION

Urretavizcaya, 58s43: Berecíbar, 58s72; Etchegaray, 58s84; Gurini, 58s89; Bongiovanni, 58s95; Becerra, 59s05; Dana, 59s39; Giacchino, 59s39; Lede, 58s48; Kelher, 59s52; Chiviló, 59s54; Pereyra, 59s90; Bouvier, 1m00s03; Muñiz Berreto, 1m00s05; Uriarte, 1m00s23; Demarco, 1m00s24; Buzeta, 1m00s29; Riva, 1m00s73; Pernigotte, 1m00s75; Fierros, 1m00s78; Echarri, 1m00s95; Fuchila, 1m01s17; Giorgi, 1m01s54; Treglia, 1m01s69; Zgaib, 1m01s79; Sergio, 1m02s00; Rando, 1m02s04; Lazaro, 1m02s19; Verna, 1m02s30; Stefanini, 1m02s85; Márquez, 1m03s46; Reale, 1m05s14; Rodrigo, 1m06s29; Nicosia, 1m07s13; Porcelli, no clasificó.

Promedio: 162,708 km/h

PRIMERA SERIE

Etchegaray, 12m01s04, 12 vueltas: Dana, 12m01s58; Bongiovanni, 12m02s26; Lede, 12m03s99; Chiviló, 12m13s66; Echarri, 12m19s50; Buzeta, 12m19s94; Verna, 12m34s50; Giorgi, 12m46s86; Rando, 12m49s09.

Promedio del ganador: 158,222 km/h.

Record de vuelta: Bongiovanni en la 2a. en 58s76 a un promedio de 161,795 km/h

SEGUNDA SERIE

Berecíbar, 11m59s17, 12 vueltas; Gurini, 12m03s23; Becerra, 12m08s27; Giacchino, 12m09s00; Kelher, 12m09s73; Lazaro, 12m24s20; Demarco, 12m24s74; Fuchila, 12m25s23; Pereyra, 12m25s73; Stefanini, 12m31s73.

Promedio del ganador: 158,633 km/h.

Record de vuelta: Berecíbar en la 8a. en 58s95 a un promedio de 161,273 km/h

REPECHAJE

Urretavizcaya, 6m08s02, 6 vueltas: Riva 6m17s93; Muñiz Berreto, 6m20s25; Pernigotte, 6m22s57; Nicosia, 6m11s64, 5 vts.

Promedio del ganador: 154,998 km/h.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 6a. en 59s65 a un promedio de 159,381 km/h

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**23m06s88**	**23**
2º	100	Claudio Becerra	BERTA	23m08s30	23
3º	4	Juan Bongiovanni	DEPAC	23m13s39	23
4º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	23m20s52	23
5º	18	Humberto Dana	CRESPI	23m22s19	23
6º	114	Néstor Gurini	DEPAC	23m25s09	23
7º	112	Jorge Lazaro	CRESPI	23m40s79	23
8º	57	Angel Chiviló	CRESPI	23m41s27	23
9º	17	Muñiz Berreto	CRESPI	23m41s84	23
10º	23	Ricardo Kehler	BERTA	23m45s50	23

Luego se clasificaron: Riva (CRESPI), 23m51s77; Fuchila (CRESPI), 24m02s02; Echarri (DEPAC), 24m10s38; Stefanini (MARTOS), 23m25s59, 22 vts.; Rodrigo (CRESPI), 23m54s17; Giorgi (CRESPI), 23m14s37, 21 vts.; Marquez (CRESPI), 23m27s59; Berecibar (DEPAC), 23m32s71; Demarco (CRESPI), 23m11s99, 20 vts.; Buzeta (CRESPI), 19m21s66, 19 vts.; Etchegaray (CRESPI), 18m21s52, 18 vts.

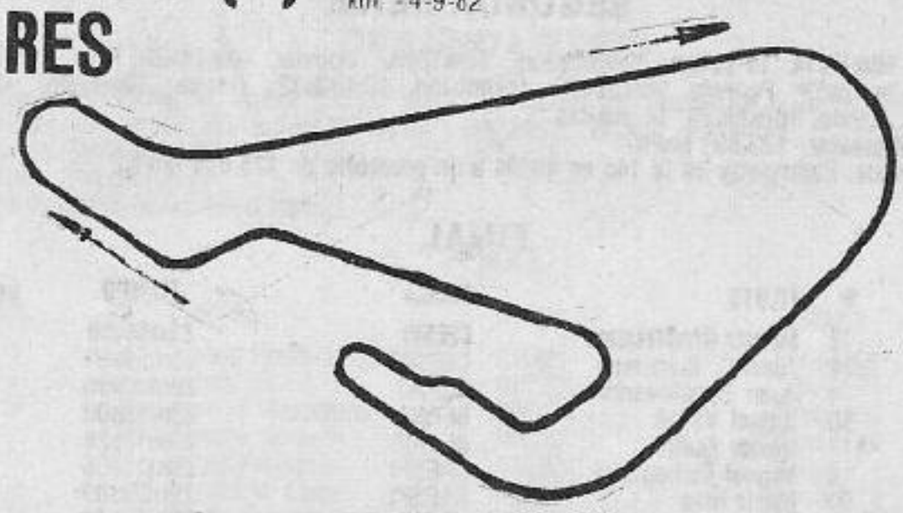
Nota: Fue desclasificado el coche Nº 100 por no ajustarse al reglamento técnico

Promedio del ganador: 157,671 km/h

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 19a. en 58s55 a un promedio de 162,375 km/h

BUENOS AIRES (6)

Autódromo Municipal Ciudad de Bs. As. - Circuito Nº 9 de 3.345,50 metros - Recorrido total: 54,219 km. - 4-9-82



CLASIFICACION

Urretavizcaya, 1m25s35: Gurini, 1m25s84; Becerra, 1m26s16; Milohanich, 1m36s30; Etchegaray, 1m26s37; Giacchino, 1m26s42; Buzeta, 1m26s60; Chiviló, 1m26s78; Berecíbar, 1m27s07; Dana, 1m27s13; Demarco, 1m27s42; Laskac, 1m27s51; Pernigotte, 1m27s60; Pereyra, 1m27s74; Muñiz, 1m27s76; Bouvier, 1m27s87; Verna, 1m27s97; Lazaro, 1m28s54; Uriarte, 1m28s63; Beilo, 1m28s88; Echarri, 1m29s11; Kehhler, 1m29s63; Riva, 1m29s79; Treglia, 1m29s81; Rodrigo, 1m29s91; Sergio, 1m30s00; Rando, 1m30s07; Márquez, 1m30s17; Lede, 1m30s30; Girgi, 1m30s32; Stefanini, 1m30s36; Sala, 1m30s60; Salerno, 1m30s61; Porcelli, 1m32s42; Zgaib, 1m32s76; Fuchila, 1m33s62; Galati, 1m46s81.

Promedio: 141,102 km/h

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	24	**Juan C. Giacchino**	**CRESPI**	**26m07s30**	**18**
2º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	26m07s75	18
3º	114	Néstor Gurini	DEPAC	26m08s16	18
4º	34	Sergio Buzeta	CRESPI	26m18s62	18
5º	18	Humberto Dana	CRESPI	26m20s08	18
6º	14	Raul Berecíbar	DEPAC	26m25s10	18
7º	5	Roberto Milohanich	CRESPI	26m26s37	18
8º	90	Rafael Verna	CRESPI	26m31s25	18
9º	94	Mario Riva	CRESPI	26m32s89	18
10º	100	Claudio Becerra	BERTA	26m41s22	18
11º	58	Jorge Pernigotte	CRESPI	26m41s94	18
12º	57	Angel Chiviló	CRESPI	26m43s74	18
13º	9	Oscar Pereyra	CRESPI	26m51s03	13
14º	21	Agustin Beilo	CRESPI	26m58s95	18
15º	59	José Rodrigo	CRESPI	27m32s14	18

Luego se clasificaron: Stefanini (MARTOS), 26m12s91; Rando (CRESPI), 26m26s97; Giorgi (CRESPI), 24m31s37, 16 vts.; Treglia (XAM-1), 26m43s36; Uriarte (URIARTE), 22m22s47, 15 vts.; Bouvier (CRESPI), 19m18s90, 13 vts.; Lazaro (CRESPI), 19m42s94; Demarco (CRESPI), 18m33s05, 12 vts.

Nota: Desclasificado coche Nº 5.

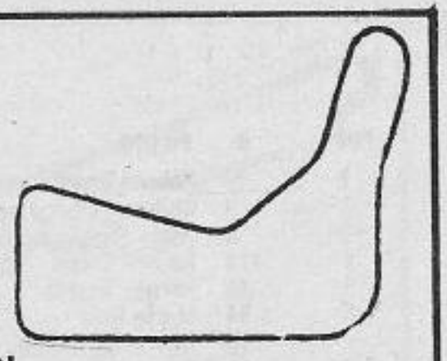
Promedio del ganador: 138,319 km/h.

Record de vuelta: Giacchino en la 10a. en 1m25s88 a un promedio de 140,238 km/h



Rafael Verna hizo su primer año de experiencia en la categoría y fue uno de los mejores debutantes del año.

OLAVARRIA (7)



Autódromo Dante y Torcuato Emiliozzi de 1.400 metros - 43 vueltas - Recorrido total: 60,200 km. 19-9-82

CLASIFICACION

Urretavizcaya, 38s93; Etchegaray, 39s08; Giacchino, 33s41; Bongiovanni, 39s80; Berecibar, 39s86; Buzeta, 39s90; Becerra, 39s90; Pereyra, 3is98; Bailo, 40s00; Rando, 40s02; Gurini, 40s04; Bouvier, 40s14; Lede, 40s25; Riva, 40s25; Giorgi, 40s42; Treglia, 40s61; Verna, 40s61; Keheler, 40s71; Dana, 40s81; Uriarte, 40s97; Pernigotte, 41s27; Formisano, 41s31; Sergio, 41s81; Muzzin, 42s62.
Promedio General: 129,463 km/h.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 10m45s40,15 vueltas; Becerra, 10m47s51; Giacchino, 11m09s48; Gurini, 11m09s98; Verna, 11m10s36; Bailo, 11m10s69; Berecibar, 11m10s96; Dana, 11m22s35; Pernigotte, 11m22s66; Giorgi, 11m26s19.
Promedio del Ganador: 117,136 km/h.
Record de vuelta: Becerra en la 13a en 41s75 a un promedio de 120,718 km/h.

SEGUNDA SERIE

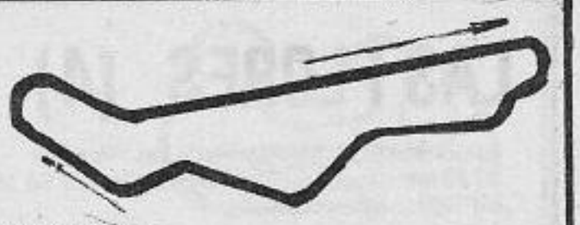
Etchegaray, 10m12s14, 15 vueltas; Bongiovanni, 10m12s87; Bouvier, 10m19s22; Riva, 10m22s21; Keheler, 10m22s53; Pereyra, 10m28s98; Formisano, 10m39s32; Treglia, 10m42s96; Uriarte, 10m43s51; Rando, 10m21s79, 14 vueltas.
Promedio del ganador: 123,501 km/h.
Record de vuelta: Etchegaray en la 14a en 40s04 a un promedio de 125,874 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**28m54s59**	**43**
2º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	28m59s99	43
3º	4	Juan Bongiovanni	DEPAC	29m00s96	43
4º	90	Rafael Verna	BERNA	29m13s00	43
5º	114	Néstor Gurini	DEPAC	29m13s28	43
6º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	29m16s66	43
7º	94	Mario Riva	CRESPI	29m25s89	43
8º	21	Agustín Bailo	CRESPI	29m27s42	43
9º	14	Raúl Berecibar	DEPAC	29m32s30	43
10º	9	Oscar Pereyra	CRESPI	28m59s50	42

Luego se clasificaron: Bouvier (CRESPI), 29m31s91,40 vts.; Formisano (CRESPI), 29m33s07; Rando (CRESPI), 29m07s09,39 vts.
No Clasificaron: Lede, Keheler, Becerra y Treglia.
Promedio del ganador: 124,940 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 3a. en 39s32 a un promedio de 128,179 km/h.

BUENOS AIRES (8)



Autódromo Municipal de la Ciudad de Bs. As. - Circuito Nº 5 de 2.126 metros - Recorrido total: 63,780 km. 16-10-82

CLASIFICACION

Urretavizcaya, 56s07; Chiviló, 56s40; Etchegaray, 56s50; Giacchino, 56s54; Dana, 56s75; Gurini, 56s75; Becerra, 56s76; Lede, 56s88; Muñiz, 56s90; Bouvier, 57s29; Kehler, 57s65; Verna, 57s77; Buzeta, 57s83; Riva, 57s90; Demarco, 57s90; Uriarte, 58s19; Berecibar, 58s26; Giorgi, 58s35; Bongiovanni, 58s41; Bailo, 58s51; Rando, 58s74; Echarri, 58s89; Pereyra, 58s91; Morando, 58s91; Treglia, 59s14; Sala, 59s20; Rodrigo, 59s40; Formisano, 59s51; Muñoz, 59s74; Rado, 59s95; Savona, 1m02s94; Nicosia, 1m03s06; Antolini, 1m03s69; Porcelli, 1m03s98; Muzzin, sin tiempo; Zgaib, no clasificó.
Promedio general: 136,501 km/h.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 15m59s87, 15 vueltas; Bongiovanni, 16m145s31; Becerra, 16m16s78; Etchegaray, 16m25s27; Kehler, 16m32s09; Dana, 16m35s11; Buzeta, 16m39s07; Demarco, 16m47s95; Treglia, 16m21s84; Rodrigo, 16m23s30.
Promedio del ganador: 119,604 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 6a. en 56s86 a un promedio de 134,604 km/h.

SEGUNDA SERIE

Giacchino, 15m07s88, 15 vueltas; Gurini, 15m08s15; Bouvier, 15m15s34; Lede, 15m16s12; Verna, 15m45s12; Sala, 15m49s19; Morando, 16m05s18; Zgaib, 15m12s73; Chiviló, 15m18s61; Nicosia, 15m27s49.
Promedio del ganador: 126,453 km/h.
Record de vuelta: Giacchino en la 11a. en 59s00 a un promedio de 129,722 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**29m43s74**	**30**
2º	27	Eduardo Bouvier	CRESPI	29m45s58	30
3º	114	Néstor Gurini	DEPAC	29m51s55	30
4º	57	Angel Chiviló	CRESPI	30m02s07	30
5º	90	Rafael Verna	CRESPI	30m03s02	30
6º	34	Sergio Buzeta	CRESPI	30m26s55	30
7º	40	Martin Demarco	CRESPI	30m32s81	30
8º	18	Humberto Dana	CRESPI	30m46s65	30
9º	59	José Rodrigo	CRESPI	30m43s43	29
10º	50	Enrique Morando	BERTA	30m43s89	29

Luego se clasificaron: Rado (CRESPI), 29m42s73, 28 vtas.; Giacchino (CRESPI), 29m46s20; Treglia (XAM-1), 30m01s27; Muzzin (CRESPI), 30m24s45, 27 vtas.; Muñoz (CRESPI), 30m26s24; Becerra (CRESPI), 26m51s70, 26 vtas.; Bongiovanni (DEPAC), 22m24s87, 22 vts.
No Clasificaron: Lede, Sala, Zgaib, Nicosia, Etchegaray, Kehler y Antolini.
Promedio del Ganador: 131,675 km/h.
Record de vuelta: Chiviló en la 25a. en 57s79 a un promedio de 132,438 km/h.



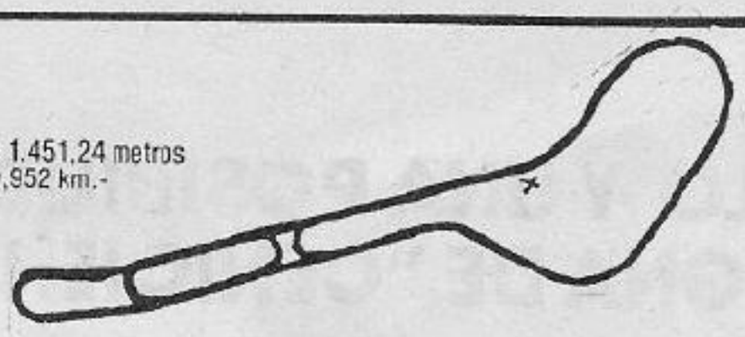
Néstor Gurini, junto a Jorge Omar Del Río, quien regenteó personalmente su equipo en todas las carreras. Casi subcampeones en su primer año...

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO DE FORMULA RENAULT ARGENTINA 1982

Pos.	Nombre	Bs. Aires (5)	O. Cabalén	Bs. Aires (9)	Las Flores	Bs. Aires (7)	Bs. Aires (9)	Olavarría	Bs. Aires (5)	Pigüé	Bs. Aires (7)	Gral. Pico	Total	PUNTOS NETOS
1º	R. Urretavizcaya	-	9	9	9	9	-	9	9	3	9	-	66	66
2º	Juan C. Giachino	2	-	4	-	4	9	6	-	6	-	4	35	35
3º	Néstor Gurini	3	1	6	3	2	4	2	4	2	-	9	36	35
4º	Miguel Etchegaray	9	6	-	6	-	6	1	-	-	1	-	29	29 22
5º	Humberto Dana	4	3	3	-	3	2	-	-	1	3	3	22	14
6º	Juan Bongiovanni	-	-	-	4	6	-	4	-	-	-	-	14	14
7º	Raúl Berecibar	1	-	2	-	-	1	-	-	4	-	6	14	13
8º	Angel Chiviló	-	-	-	-	-	-	-	3	9	-	1	13	10
9º	Edgardo Lede	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	7
10º	Rafael Verna	-	-	-	-	-	-	3	2	-	-	2	7	6
11º	Eduardo Bouvier	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	6
12º	Claudio Becerra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	6	6
13º	Sergio Buzeta	-	-	-	2	-	3	-	1	-	-	-	6	4
14º	Jorge Pernigotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	3
15º	Martín De Marco	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3	2
16º	G.Der Ohanessian	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1
17º	Mario Riva	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	Jorge Lázaro	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PIGÜE (9)



Autódromo de Pigué. Circuito de 1.451,24 metros - 42 vueltas - Recorrido total: 60,952 km.- 31-10-82

CLASIFICACION

Urretavizcaya. 41s32; Chiviló, 41s69; Giacchino, 41s73; Etchegaray, 41s96; Berecibar, 42s02; Gurini, 42s27; Dana, 42s36; Bessone, 42s39; Muñiz Berreto, 42s66; Bongiovanni, 42s66; Uriarte, 42s69; Buzeta, 42s76; Kelher, 42s79; Bouvier, 42s85; Verna, 43s02; Pernigotte, 43s12; Morando, 43s22; Pereyra, 43s31; Rando, 43s75; Rodrigo, 43s89; Muzzin, 44s67; Savona, 45s91; Keegan, no clasificó.
Promedio: 126,439 km/h.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya. 10m50s19, 15 vtas.: Berecibar, 10m53s15; Giacchino, 10m53s65; Dana, 10m55s56; Verna, 11m05s43; Uriarte, 11m05s80; Morando, 11m18s34; Kelher, 11m25s67; Rando, 11m33s26; Muzzin, 10m54s17, 14 vtas.
Promedio: 120,529 km/h.
Record de vuelta: Giacchino en la 14a. en 41s91 a un promedio de 124,659 km/h.

SEGUNDA SERIE

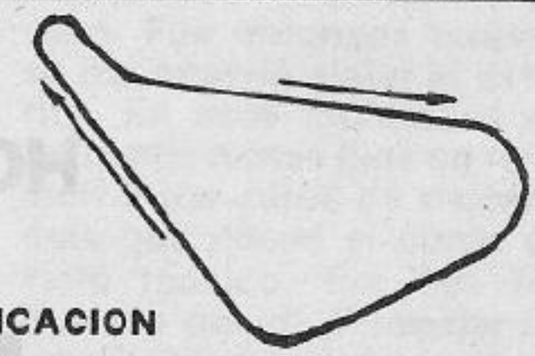
Chiviló, 10m48s62, 15 vueltas: Gurini, 10m49s38; Etchegaray, 10m58s47; Bouvier, 11m00s02; Bessone, 11m05s24; Pereyra, 11m07s87; Pernigotte, 11m09s85; Rodrigo, 10m59s26, 14 vts.; Bongiovanni, 6m44s89, 9 vts.; Buzeta, 4m33s56, 6 vtas.
Promedio: 120,821 km/h.
Record de vuelta: Gurini en la 15a., en 41s52 a un promedio de 125,830 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	57	**Angel Chiviló**	**CRESPI**	**30m09s77**	**42**
2º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	30m17s87	42
3º	14	Raúl Berecibar	DEPAC	30m19s25	42
4º	12	Roberto Urretavizcaya	CRESPI	30m24s76	42
5º	114	Nestor Gurini	DEPAC	30m33s65	42
6º	18	Humberto Dara	CRESPI	30m34s19	42
7º	27	Eduardo Bouvier	CRESPI	30m50s10	42
8º	140	José L. Bessone	CRESPI	30m53s40	42
9º	32	Rolando Uriarte	URIARTE	30m13s85	41
10º	23	Ricardo Kelher	BERTA	30m20s93	41

Luego se clasificaron: Morando (BERTA), 30m25s48; Pereyra (CRESPI) 30m29s41; Rando (CRESPI), 30m52s49, 40 vts.; Rodrigo (CRESPI), 30m31s50, 37 vts.; Muñiz Berreto (TULIA CRESPI), 25m17s71, 34 vts.
Promedio del Ganador: 121,246 km/h.
Record de vuelta: Chiviló en la 3a. en 42s00 a un promedio de 124,392 km/h.

BUENOS AIRES (10)



Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº 7 de 2.640 mts. - 23 vueltas - Recorrido total: 60,720 km. 20-11-82

CLASIFICACION

Urretavizcaya. 58s56; Gurini, 58s85; Berecibar, 59s03; Lede, 59s04; Chiviló, 59s45; Giacchino, 59s55; Ohanessian, 59s61; Pernigotte, 59s75; Dana (H), 59s91; Kehler, 59s92; Becerra, 59s93; Etchegaray, 1m00s01; Bouvier, 1m00s13; Formisano, 1m00s16; Verna, 1m00s27; Morando, 1m00s55; Buzeta, 1m00s69; Demarco, 1m00s73; Tuero, Stefanini, 1m01s73; Mazzini, 1m02s08; Antolini, 1m02s23; Sena, 1m02s25; Uriarte, 1m02s48; Rodrigo, 1m02s57; Márquez, 1m02s61; Bailo, 1m02s85; Treglia, 1m03s25; Rado, 1m03s68; Muñoz, 1m03s69; Rando, 1m03s78; Monticelli, 1m04s14; Nicosia, 1m05s57; Borra, 1m06s22; Galati, 1m06s45; Savona, 1m07s31; Enterrio, 1m08s47.
Promedio: 162347 km/h.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 8m53s98, 10 vueltas; Berecibar, 8m55s06; Becerra, 8m57s36; Dana (h), 9m02s01; Chiviló, Verna, 9m01s28; Tuero, 9m19s46; Bouvier, 9m28s02; Rodrigo, 9m29s48; Sena, 9m39s91.
Promedio: 160,237 km/h.
Record de vuelta: no se suministró.

SEGUNDA SERIE

Etchegaray, 8m58s78, 10 vueltas: Gurini, 8m59s13; Giacchino, 8m59s42; Lede, 8m59s63; Kelher, 9m08s84; Demarco, 9m11s89; Pernigotte, 9m15s49; Uriarte, 9m26s22; Morando, 9m26s51; Stefanini, 9m41s50.
Promedio: 158,809 km/h.
Record de vuelta: no se suministró.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	12	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**22m51s48**	**23**
2º	114	Nestor Gurini	DEPAC	22m52s71	23
3º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	22m57s69	23
4º	100	Claudio Becerra	BERTA	22m58s34	23
5º	58	Jorge Pernigotte	CRESPI	23m23s58	23
6º	18	Humberto Dana	CRESPI	23m25s77	23
7º	40	Martin Demarco	CRESPI	23m28s13	23
8º	8	Miguel Etchegaray	CRESPI	23m28s48	23
9º	23	Ricardo Kehler	BERTA	23m29s91	23
10º	27	Eduardo Bouvier	CRESPI	23m30s99	23

Luego se clasificaron: Berecibar (DEPAC), 23m45s21; Lede (BERTA), 22m45s59, 22 vts.; Tuero (CRESPI), 22m54s78; Chiviló (CRESPI), 23m44s17; Rodrigo (CRESPI), 22m55s17, 19 vts.
Promedio del ganador: 159,435 km/h.
Record de vuelta: Urretavizcaya en la 21a. en 58s86 a un promedio de 161,520 km/h.

GRAL. PICO (11)



Autódromo Regional de Gral. Pico de 1.400 mts. - 43 vueltas - Recorrido total: 60,200 km. - 4-12-82

CLASIFICACION

Gurini, 42s53; Giacchino, 42s77; Etchegaray, 42s82; Berecibar, 42s94; Chiviló, 42s98; Verna, 43s11; Lede, 43s29; Dana, 43s36; Buzeta, 43s38; Giorgi, 43s38.

PRIMERA SERIE

Etchegaray, 10m49s20, 15 vueltas: Gurini, 10m53s81; Becerra, 11m05s66; Lede, 11m06s62; Buzeta, 11m07s28; Uriarte, 11m12s91; Bessone, 11m13s36; Bouvier, 11m17s92; Mazzini, 11m05s31, 14 vts.; Enterrior, 11m17s55, 13 vts.
Promedio: 116,451 km/h.

SEGUNDA SERIE

Giacchino, 10m55s12, 15 vueltas: Berecibar, 11m00s68; Dana, 11m01s33; Verna, 11m01s75; Pernigotte, 11m07s31; Demarco, 11m07s63; Kemler, 11m13s77; Monticelli, 11m30s05; Stefanini, 11m35s38; Morando, 10m57s98, 14 vts
Promedio: 115,398 km/h.
Record de vuelta: Giacchino en la 6a. vta. en 43s08 a un promedio de 116,991 km/h.

REPECHAJE

Chiviló, 7m25s62, 10 vueltas: Morando, 7m32s18; Giorgi, 7m34s30; Enterrior, 7m34s93, 9 vts.; Mazzini, 3m23s27, 4 vts.
Promedio: 113,100 km/h.
Record de vuelta: Chiviló en la 7a. en 43s54 a un promedio de 115,756 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	114	**Néstor Gurini**	**DEPAC**	**31m38s32**	**43**
2º	14	Raúl Berecibar	DEPAC	31m41s82	43
3º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	31m42s46	43
4º	18	Humberto Dana	CRESPI	31m49s75	43
5º	90	Rafael Verna	CRESPI	31m50s74	43
6º	57	Angel Chiviló	CRESPI	31m51s24	43
7º	100	Claudio Becerra	BERTA	31m54s77	43
8º	140	José Bessone	CRESPI	31m55s49	43
9º	58	José Pernigotte	CRESPI	31m59s15	43
10º	50	Enrique Morando	BERTA	31m43s82	42

Promedio del Ganador: 114,164 km/h.
Record de vuelta: Gurini en la 4a. en 43s12 a un promedio de 116,883 km/h.

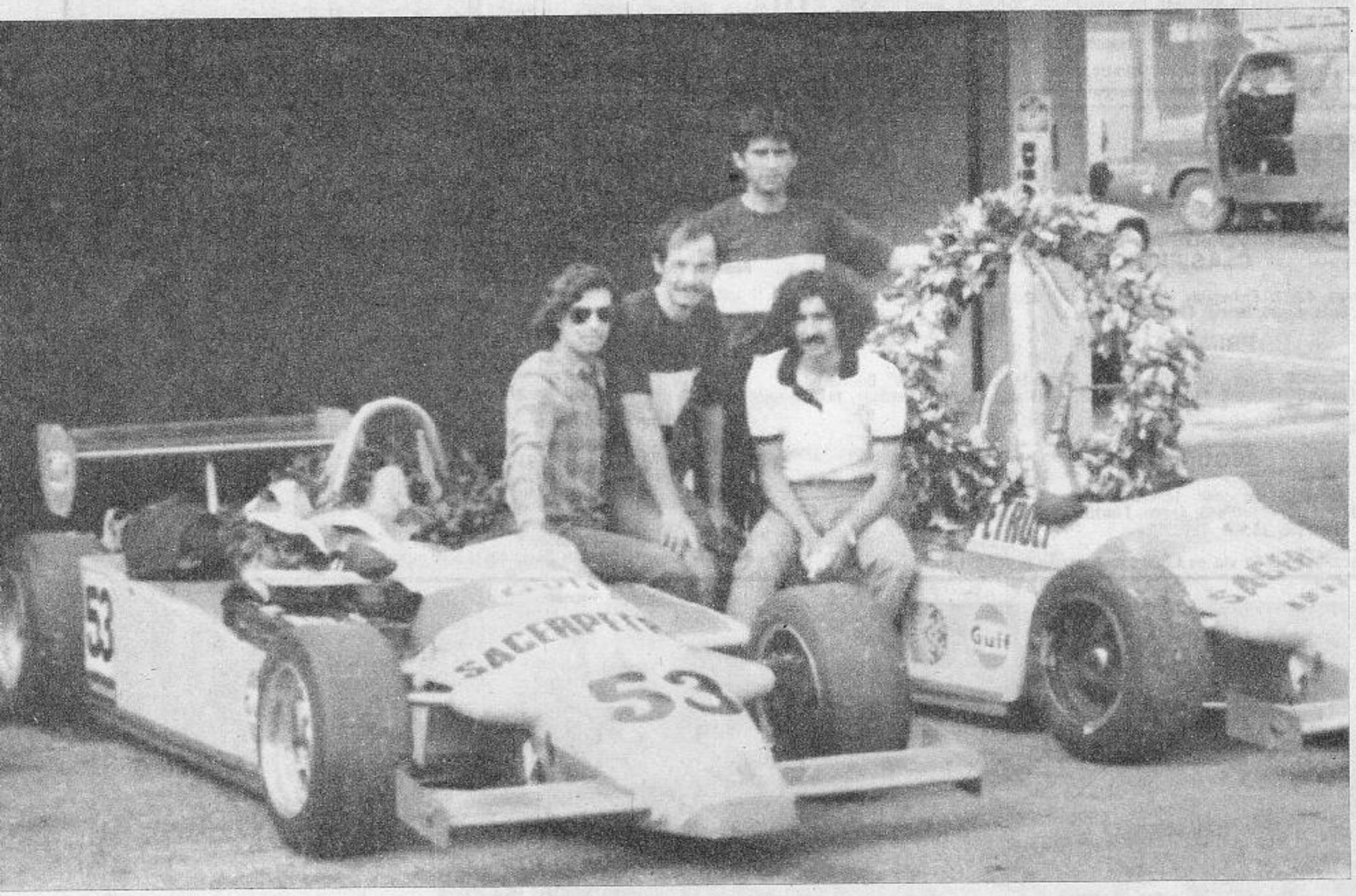


Largada de la carrera de General Pico, la primera ganada por un chasis DEPAC, en manos de Gurini.

HORACIO ARGÜELLO Y UNA POSIBILIDAD DIGNA DE "CENICIENTA"

DE LA "9/16" AL CASCO Y LOS GUANTES

Sólo comparando este caso con el del popular cuento de Perrault, podríamos encontrarle una respuesta más lógica. Porque de ser piloto zonal, se fue a Italia a trabajar como mecánico de autos de carrera, y en eso estaba cuando una sesión de test en Varano le posibilitó subirse a un Dallara F-3. Giró veinte vueltas, bajó en dos décimas el record de la pista y allí apareció el "hada madrina": una opción para disputar el italiano de F-3 1983, que incluye tres carreras por el Europeo...



Horacio Argüello posando junto al equipo que venció en el Campeonato Italiano 1980, con Enzo Coloni. El siguiente team que integró le brinda ahora la oportunidad de competir en ese torneo con uno de los autos oficiales. Argüello se desempeñó en aquella temporada '80, como mecánico de Coloni. En la foto, Horacio es el de anteojos ahumados.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En automovilismo hay diferentes maneras de llegar a correr. Todo depende de lo que los interesados, lo encaren y cómo lo hagan. Ejemplos al respecto son los que sobran...

Años atrás (bastantes), la modalidad era que se llegara a una butaca a través de estar en el ambiente o por el hecho de ser mecánico aventajado y con pasión (respecto de esto último, hay miles de ejemplos que podrían ir desde "Pirín" Gradassi hasta Graham Hill...). Sin embargo, la evolución de la actividad determinó que esta modalidad o tendencia se fuera perdiendo. Apareció el peso del "metálico" —"Poderoso caballero es Don Dinero"—, cualquier "play boy de pacotilla" encontraba más que satisfactorio para su modo de vida, correr en autos, y lo único que determinaba el llegar o no, era el monto que se conseguía a través de un patrocinio o del propio peculio. En fin, esta última parte es una historia harto conocida que llega hasta nuestros días...

Lo cierto es que todo esto viene a raíz de que pocos días atrás se presentó un caso que nos hizo recordar las viejas épocas. Porque el aspecto más saliente de la futura participación de **Horacio Argüello** en la F-3 italiana, está sazonado por "grasa de los pies a la cabeza", el tubo de 3/4 y la manija crique, la 9/16 combinada, la alineadora y el overol...

UNA HISTORIA SIMPLE Y BREVE

"Mis comienzos en automovilismo estuvieron muy ligados a los primeros pasos de Larrauri. Corrí con él, y contra él, en la Limitada Santafesina, durante más de tres años (eso fue a mediados de la década del '70). Yo lo hacía con autos de Juan Rossi (el mismo que copiara el Ralt RT-1 de Passadore), y normalmente me iba bastante bien. Me sirvió mucho para aprender lo que era un monoposto y conocer las competencias y su ambiente desde adentro.

"Sin embargo, el tema económico comenzó a hacerse prioritario y, no pudiendo lograr las mejores condiciones para correr, paré. Fue entonces cuando se me ocurrió viajar al exterior. En esos momentos no tenía mis metas fijas en relación a los autos de carrera, más que desde el punto de visto técnico. Por eso fue que me decidí a trabajar de mecánico en algún equipo. Volví a contactarme con Rossi (que ya estaba allá luego de su relación con Poppy) y éste me ofreció ir a Osella. En ese momento no necesitaban gente y por un momento creí que había viajado en vano. Me encontré solo en Italia y sin trabajo, pero estaba decidido a no volverme sin intentar algo. Junto con Rossi fuimos a ver a Ferdinando Ravarotto y finalmente pude engancharme para trabajar con él.

"Estaba muy entusiasmado porque en ese equipo fue donde Piquet hizo sus primeras experiencias. Enseguida me tuvieron en consideración, creo que fue porque trabajaba 'a full' todo el tiempo y ellos no estaban muy acostumbrados a ver a sus mecánicos engrasados de los pies a la cabeza. Fui al equipo de Enzo Coloni y con mucha suerte, ya que llegamos al título italiano 1980. Allí aprendí muchas cosas, entre ellas, a trabajar más profesionalmente y en un equipo muy organizado.

"Pero luego del Campeonato, comencé a pensar en irme. No sé, como si tuviera la necesidad de seguir evolucionando o aprendiendo nuevas cosas; lo único que te puedo decir es que después de un tiempo, siempre me sentí ansioso de buscar nuevos rumbos.

"Así llegué a contactarme con Gariboldi (dueño del equipo para el cual corriera Poppy en 1981) y éste me hizo llegar hasta el Del Porto Racing, team que fuera campeón peninsular en 1981 con Eddy Bianchi, pero ésa es otra historia..."

LA "OTRA" HISTORIA

"Empecé a trabajar como mecánico en Del Porto hasta que me enteré de que iba a haber una sesión de test para pilotos con los mismos autos con que corriera el team en 1982 (Dallara). Ellos pedían una fianza de 60.000 dólares para probar el auto y esto me enfrió un poco, pero

decidí atacar por otro lado. Comencé a tener constantes conversaciones con los responsables del equipo y así los fui ablandando. Finalmente, tres meses atrás, pude sentarme en el auto sin necesidad de la fianza. Fue en el circuito de Varano, uno de los utilizados para correr el italiano de F-3. Di cerca de veinte vueltas con el Dallara y en una de las últimas bajé en dos décimas el record del circuito. Inmediatamente después de los test, me ofrecieron la posibilidad de correr uno de sus autos en 1983, y bueno, eso es lo que tengo hasta ahora..."

PERO LA HISTORIA CONTINUA

—Al encontrarte de pronto con esa posibilidad, ¿qué pensaste?

—Si bien estaba firmemente decidido a trabajar como mecánico, en ese momento descubrí que era una excusa para estar cerca de los autos. Inmediatamente pensé en encararla y volver a correr.

—Pero suponemos que correr en ese equipo está condicionado por varios requisitos...

—Fundamentalmente, el tema económico es prioritario. Pero no de una forma tan excluyente como en otros casos.

—Concretamente, ¿cuáles son las condiciones?

—El equipo Del Porto tiene un patrocinio fijo y anual de dos empresas: SAAB y Panasonic. El dueño del team es concesionario de ambas en Italia y por ello cuenta con ese aporte. Según me dijo (y como verás, en la "opción de contrato" que traje, se puede leer), parte de ese apoyo, él lo volcaría en mi auto y yo necesitaría un "plus" para acceder a la butaca.

—¿Qué posibilidades tenés de conseguirlo?

—En este momento, las desconozco. Esto fue demasiado rápido y me tomó por sorpresa. Recién cuando asumí que podía correr comencé a moverme para ver qué podía hacer. Por ahora, estoy buscando la gente que pueda interesarse en trabajar para mí. Creo que estoy en buen camino, porque a través de algunos contactos, pienso que la encontré.

—¿Con qué autos correrías?

—Los Dallara versión '83, con motores Alfa Romeo/-Novamotor.

—¿Exclusivamente las carreras del Italiano...?

—Sí y no, porque si bien me dedicaría por completo a éste, hay tres carreras en Italia por el Europeo que son también por el Italiano y las cuales figuran dentro de los planes del equipo. Las mismas serán Imola, Monza (Lotteria) y Enna, donde tenemos la opción de usar gomas para participar por el Italiano o por el Europeo.

.....

Casi "sin proponérselo", Horacio Argüello (26 años y oriundo de Las Parejas), está en la antesala de una gran posibilidad. No llegó a ella a través de un frondoso curriculum en la pista, sino con su experiencia en la Limitada Santafesina, muchos meses de mecánico y una sesión de test con record de vuelta en Varano. Sin embargo, la posibilidad está. Inesperada, sorpresiva, casi hasta insólita, pero no por eso menos valedera para aprovechar.

Ricardo Delgado
Fotos: Osvaldo Varone

DEL PORTO Racing Team

oggetto: OPZIONE POSTO GUIDA CAMPIONATO ITALIANO F.3 1983

La ditta DEL PORTO RACING TEAM srl essendo interessata al pilota HORACIO ARGUELLO, dopo la prova effettuata sul circuito di Varano di Melegari dove il pilota ha dimostrato eccellenti doti velocistiche e di collaudatore, pone opzione affinché lo stesso possa disputare il Campionato Italiano F.3 alla guida di una delle due autovetture del suddetto Team.

Tale vincolo é valido fino all'inizio del campionato 1983.

La Del Porto Racing Team che vanta la vittoria del Caspionato Italiano del 1981 con il pilota Eddy Bianchi, garantisce da parte sua auto di F.3 nuove modello 1983 con motori Alfa Romeo/Novamotor e la massima professionalità.

Il pilota Horacio Arguello prima di firmare contratti con eventuali altri Teams deve darne comunicazione scritta alla Del Porto Team e la stessa deve svincolarLo dal vincolo sopra posto.

Avendo interesse la suddetta Ditta a pubblicizzare i marchi dei propi sponsor, PANASONIC car audio e SAAB autonobili, ne deve salvaguardare l'immagine per quanto riguarda le macchine ed i piloti.

Il pilota può usufruire di spazi sulle auto di propietà del Team per l'applicazione di scritte pubblicitarie di soui sponsor personali purché non siano essi in contrasto con i marchi sopra citati.

PARMA 14 Novembre 1982

Del Porto Racing Team, s.r.l.

Del Porto Racing srl
Via Roma 50. 43013 Langhirano (Parma)
Tel.0521. 857438 Telex 53647

Arriba: *La carta-opción donde se ofrece la posibilidad a Argüello de participar en el Campeonato Italiano de Fórmula Tres, a bordo de un Dallara con motor Toyota/Novamotor. Resumiendo, el texto, por si alguien no llega a comprender el italiano, se reconoce la capacidad del piloto* ***"por sus virtudes velocísticas y de tester"****, y finaliza diciendo que* ***"el piloto puede disponer de espacio sobre el auto para sus sponsors personales"****, los que Argüello seguramente estará buscando.* ***Abajo izquierda:*** *A bordo de un Rossi en sus años de Limitada Santafesina.* ***Derecha:*** *El Dallara '82 del equipo Del Porto con que batió el record en Varano.*





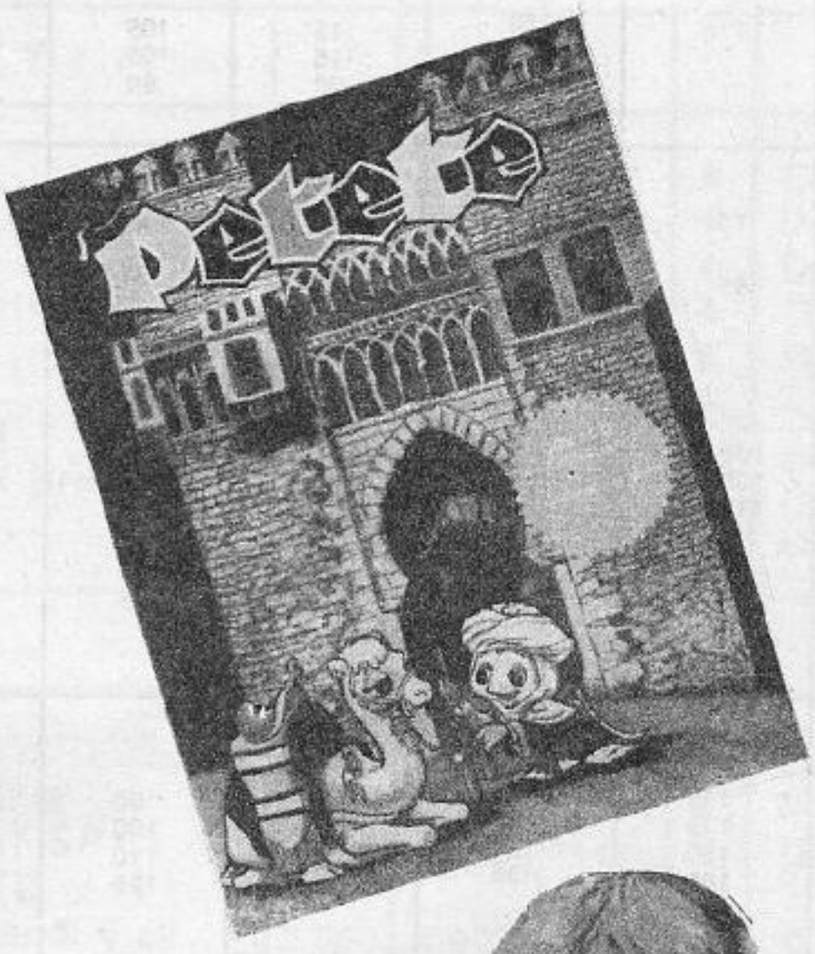
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

Pebete

PARA APRENDER JUGANDO TODO LO QUE CONVIENE SABER.

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



ESTA SEMANA:
Otro magnífico troquelado...
PUERTA DEL SOL (TOLEDO).



AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 20 de enero de 1983)

	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972
CITROEN										
3 CV Azam.		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Ami 8		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Elyssée		110	100	90	85	75	55	45	42	
Mehari		110	100	90	85					
Furgoneta AK-R		100	90	85	75					
VOLKSWAGEN-DODGE										
1500 GT		190	165	155	145	130	120	100	80	70
1500 M 1,8	230	210	190	175	160	150	130			
1500 M 1,8 Automático	230	210	190	175	160	150	130			
Rural 1,8	270	255	235	210						
Rural 1,8 Automatico	270	255	235	210						
Coronado	230	210	190	175	160	145	130	120	110	105
Polara			165	155	145	130	120	110	100	90
G. MOTORS										
Opel K 180				145	120	110	100	90		
Opel K 180 LX				155	135			155		
Chevy Coupé Serie Dos				220	200	175	165	120	135	
SS 4 Puertas							135		110	100
Malibu										
Rally Sport				200	185	170	160	115	105	95
400 SS								115	105	95
400 Special								90	80	70
FIAT (SEVEL)										
600	120	110	100	90	80	70	55	50	45	35
133	143	130	110	100						
128				115	105	95	80	70	60	45
128 C Europa	185	170	150	130						
128 CL Europa	200	175	160	145						
128 IAVA	200	175	160	145						
128 Europa Familiar	220	195	180	170						
125 Sport Coupé				110	100	90	80	60	55	
125 Berlina			145	135	120	100	90	80	70	
125 Berlina Potenciada			145	135	120	100	90	80	70	
125 Familiar	200	180	160	145	130	110	100	85	75	
125 CL Mirafiori	190	180								
147 C	145									
147 CL	160									
PEUGEOT (SEVEL)										
404, 404 Diesel		165	150	132	115	105	95	90		
404 GP			165	150	130	115	105	95	90	75
504			200	175	155	135	125	115	100	90
504 XL, XE						150	135	125	110	
504 XSE					176	165	155	145	125	
504 2000 L						154				
504 GLS	285	265								
504 SL	310	285								
504 Familiar	365	340								
505 GR	420									
505 SR	455									
FORD MOTORS										
Fairlane Elite	340	310	275							
LTD 8 Cilindros	330	300	265	240	220	200	165	155	135	120
LTD 6 Cilindros			220	210	190	175	160	145	135	120
Fairlane 500				165	155	140	130	110	95	85
Falcon Rural De Luxe				200	200	180	165	150	140	120
Falcon Rural STD	285	265	250	230						
Falcon STD	265	240	225	205						
Falcon De Luxe	285	270	250	230						
Falcon Futura	320	300	275	255						
Falcon Sprint	320	300	275	255						
Taunus L		230	210	190	165	155	145	125		
GX L 2000					190	180	155	145		
GX L 2300		275	255	230	210	190	175	160		
Coupé GT		285	265	240	220	205	190			
Coupé GT SP		285	265	240	220	205	190			
Ghia L	285									
Ghia	400									
Ghia GT	410									
Ghia GT SP	410									
RENAULT										
Renault 4-S	155	135	125	105	95	85			85	
Renault 6	210	190	170	145	130	115	105		90	
R-12				170		135	110	95		70
R-12 TL	245			190	150			100		80
R-12 TS	270	225	190	210						
R-12 Break TS	290	245	210	235	175					
Torino GR	335	270	235	280	190	170	170	155		
Torino Coupé ZX	425	315	280	360	225	190				
Torino Coupé TSX		390	300		280	210	170	145		
Torino 7 B						190				

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes al 20 de enero 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	465.969.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	542.516.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	592.631.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	437.821.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	506.956.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	577.744.000
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	340.194.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	410.442.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	519.947.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	671.777.000
R 18 TX	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	920.329.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	753.954.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	975.707.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.047.009.000
R Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.112.944.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	673.621.000
Taunus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	971.889.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	964.075.000
Falcon STD															630.911.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	649.314.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	671.884.000
Taunus Ghia Aut.															1.038.730.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	718.239.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	986.125.000
Taunus Coupe Aut.					D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.006.611.000
Taunus Coupe					D	T	4	2	5		4.400	1.700			959.562.000
Falcon Ghia SP					D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.031.264.000
Falcon 3/6 4 c.					D	T	4	4	5		4.730	1.790			880.221.000
Falcon Ghia Aut.					D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.041.681.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1545	165	1	402.043.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	340.029.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	407.967.000
PEUGEOT(SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	590.899.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	732.933.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	761.776.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	891.340.000

Parabrisas CORSA

IMPORTANTE
Para publicar avisos comerciales en esta sección, dirigirse a H.B. Producciones SRL, Av. Córdoba 3008, 6º "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. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6º 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 Nº 4494 Correo Central — **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. **CUPON**

Lleno cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automoviles de Competición

—VENTA—

BERTA FORMULA 2 nacional ex Di Palma, mecánica De Guidi, listo para largar, ruedas, relaciones, repuestos varios, vendo o permuto automóvil nacional, importado, diferencia a convenir, Grigioni Angel, 13 esquina 36 La Plata.

SPORT 1050 listo para largar, diez ruedas, armadas, frenos Alpine franceses, chasis Ladi, repuestos mecánicos, Trailer, buen coche $ 50.000.000, permutaría por coche, moto, Pic-Up o lancha. Argerich 2721, TE. 750-7153-5030-17.

FIAT 128 IAVA modelo 1979, listo para largar; ganador 24-5-81, Ciudad de Allen 18-10-81, Autódromo El Zonda, repuestos, accesorios varios TE. 743-7286, Miguel Da Silva.

FIAT 600 libre 850 dos motores, gomas continental, caja Sáenz, relaciones y repuestos, Tucumán 316, Pilar, Bs. As. TE. 0322-20698.

JORGE ZUNINO vende o permuta chasis Berta F2 c/caja, todas las relaciones, trailer, 2 carlingas, 3 trompas y varios repuestos. Buen precio, tratar Juan Tomalino 204-6368.

—COMPRA—

TULIA 19 ó 20 completo, 2 motores, listo para largar; con relaciones, trailer. Escribir con oferta a Avda. Suecia 030, Dep. 2 C Santiago Chile, (sólo oportunidad contado) TE. 747413, Angel Gera.

2.0 Automoviles

—VENTA—

FIAT 600 modelo 1966, chapa y pintura regular, pisos malos, mecánica buena, gomas, muy buenas, regalo urgente, total $ 21.500.000, TE. 981-9338 de 8 a 20 hs. Sr. Daniel.

MEHARI 1977 vendo o permuto acepto moto de 400 CC en adelante, tratar Río Negro 739, Bella vista por la tarde.

PEUGEOT 79 impecable motor tutti, suspensión, pista jaula, butaca 8, ruedas armadas, precio 280.000.000, TE. 941-7104, después 22 hs. u Olleros 599, altura Pcia. Unidas 1800 San Justo 9-18 hs.

RENAULT 12 Break, modelo 76, muy buen estado. Ver en Mburucuyá 977, Morón, TE. 629-1926, particular.

DODGE 1500 modelo 1979 Sr. Osvaldo TE. 766-1476 Ipiranga 1374 Boulogne.

PEUGEOT 404 modelo 1975, excelente estado, Avda. San Martín 4192, Capital.

FALCON FUTURA modelo 1973, motor 188, cubiertas radiales, un coche para entendidos, vendo, permuto, acepto moto. Tratar Gutiérrez 297, Dto. "C", San Martín por la tarde.

IAVA 80 mecánica Pardo, estado nuevo, gomas nuevas, auto particular de Gustavo Ohanessian, campeón Turismo 1982, Gaona 4467, Ciudadela 653-6419, preguntar por Gustavo, aceptaría valores.

JEEP IKA modelo 1956, excelente estado. Urgente

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

$ 65.000.000. TE: 768-0161.

JEEP LAND ROVER modelo 1948, doble tracción $ 48.000.000. Arredondo 5976, Wilde.

FIAT 600 mod 76, impecable estado en general, 4 cubiertas nuevas, baterías nuevas, un chiche, Diagonal Tucumán 1059, Martínez Pcia Bs. As.

JEEP WILLY doble tracción, estado joya, color verde militar, vendo permuto auto o moto. Tratar con Daniel Irigoyen 1111, Nueve de Julio 6500. TE: 3005.

FIAT 600 76, titular vende impecable sin golpes ni picaduras, cubiertas bien, chapa idem, pocos kms. Humberto 1º 3321, Capital, Lunes a viernes hasta 17 horas.

MEHARI MODELO 1977, excelente estado. Vendo, permuto, acepto coche, moto de 400 cc en adelante. Tratar Río Negro 739, Bella Vista de tarde, 18 hs en adelante.

2.1
Automóv. de colección
—VENTA—

FORD "A" para coleccionistas, intesados, primer auto ingresado al Uruguay con cambio año 1929, 4 puertas, numeración en motor de origen, estado perfecto Carmen Assandizi, Colón 650, Colonia Uruguay.

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

FORD "A" 1929 Voiturete restaurada, original, para exquisitos, primera mano, papeles al día, precio convenir, personalmente o correspondencia. Sergio Imhoff Teisaire 353, San Jerónimo Norte, Santa Fe.

—COMPRA—

FORD "A" buen estado, listo para andar, cualquier modelo y color, no quiero un chiche de colección, quiero algo confiable. Sr. Daniel TE. 766-9197, (hasta ls 20 hs.)

COUPE DODGE año 1947, o coupés Plymouth años 1935, a 1941, en cualquier estado o permuto por Fiat 600, año 1966, TE. 981-9338. Sr. Daniel.

2.2
Autos Importados
—VENTA—

INOCENTI MINI DETOMASO 1980 1275 cc. negro metalflex, llantas especiales, cubiertas Michelin, perfecto estado, 300 kilómetros, con 20 litros, Avenida La Plata 1821, Capital.

CADILLAC Fleetwood 62, único para coleccionista, faltan detalles para armar. Ver do totalmente original $ 100 millones, acepto parte pago autos nacionales, cualquier modelo. Tratar Luis María Campos 4740, Caseros, Prov Bs. As.

ZANELLA 50 $ 18.000.000, Zanella 180 $ 14.000.000, Andina $ 20.000.000, Zanella 200, $ 30.000.000, todas muy buenas, papeles al día. Billinghurst 2386, 5º "F" Capital.

KAWASAKI Z550 modelo 81, impecable, único dueño, papeles al día, $ 120.000.000, ver sábado y domingo, Miguel Cané 873, Banfield.

KAWASAKI 1100 GPZ a inyección, modelo 1981, con 1800 km. reales, a patentar, ingreso al país septiembre 1981, $ 300.000.000, Las Heras 621, TE. 28592, Bahía Blanca, Pcia. Bs. Aires.

KAWASAKI 2550 modelo 81, excelente estado único dueño, papeles al día, total $ 120.000.000. Ver sábados y domingos Miguel Cané 873, Banfield.

AMORTIGUADORES SADAR
PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
Suspencar s.r.l DISTRIBUIDORES OFICIALES
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. ENVIOS AL INTERIOR

2.3
Autos fuera de serie
—VENTA—

BUGGY BRAMA rojo, espectacular, mecánica Renault 12, 1975, carrozado 2 puertas, techo desmontable, patonas radiales, tablero tapizado, 8 relojes, radio botonera, volante madera, butacas, deportivas, TE. 795-7730, aceptaría permuta casa rodante.

—COMPRA—

NORTON, AJS, ARD, etc. para restaurar, marchando, lo más completa posible, con papeles, contestar por carta o personalmente a Walter López, Boulevard Rivadavia s/n, Los Boulevares, Córdoba 5147, cualquier modelo antiguo.

ROBERTO ALINEACION ELECTRONICA TREN DELANTERO
FRENOS
ALINEACION BALANCEO ELECTRONICO AMORTIGUACION
TACUARI 925 T. E. 26 - 5341/23 - 4109

5.0
Motocicletas
—VENTA—

KAWASAKI KZ 400 mod. 11/79, 18.000 km. accesorios, $ 75.000.000, Independencia 2877, 8º P. "39", después 19 hs.

MANUAL NORTON (todos los modelos), platinos para distribuidor Lucas, (motos Norton, Triumph). Amortiguadores, traseros, Girling, (resorte cromado), nuevos para Triumph 650 CC., cámara 3.50 x 19 nueva. Todo original. Llamar TE. 641-9877, sábados Sr. Gustavo.

6.0
Repuestos y Accesorios
—VENTA—

CIGUEÑAL 74 m.m. de recorrido; tapa especial, y árbol de levas para Fiat 600, llevarlo a 1000 cm³, también piñón y corona 9/41 Deán Funes 1524, Capital.

WEBER 36-36 IDF4000, 2 carburadores, completo, con filtro de aire y bueno de arranque Magnetti, Marelli, todo para Alfa Romeo, muy buen estado, tratar Lavalle 585, Campana, TE. 21982, Daniel, de 15 a 21.

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

RENAULT 1020 CC (ex Andujar de Tuero). ideal sport 1050, muy buenos fierros, llamar 021-612545, La Plata, preguntar por Carlos.

WEBER tres carburadores, horizontales Torino; San Juan 2236, Santa Fe, TE. 21752, horario comercio.

EQUIPO aire acondicionado completo para Ford Falcon, llamar al TE. 566-2495, estoy todo el día.

JOHN DEERE importado y nacional, el filtro marca Famel, el que filtra más que "puro", preguntar por Darío Alba Pacual, Rosas 1025, 2000 Rosario, TE. 392557. Santa Fe.

GOMAS MICHELIN para T.C. nuevas, dos, 185/70, BR 15, dos 205/70, BR. 15, llamar 768-2544, Humberto Dana vende sus dos motores 1020, acondionado, por nuevos, llamar TE. 768-2544.

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

REPUESTOS, ACCESORIOS equipos deportivos, tecnología réplicas para armar de los más famosos, autos en el mundo; más información; escribir a Luis Verna 17211 Sr. Broadway, St. Gardena, California 90248, U.S.A.

BUZO antiflama, vendo, nuevo fórmula One (safety equipement) recién traido de UU.SS/U.S.A. un litro de líquido, antiflama, todo $ 3.800.000, rubro 6.0, Pichincha 2287, Lanús Este TE. 294-5567, Andrés.

AC
REPLICAS DE AUTOS CLASICOS
Proyectos y construcción de vehículos fuera de serie
Kits y autos completos A.C.
Super Seven y SS - 100
(1938) Jaguar

Hipólito Yrigoyen 2800 Florida
Horario de atención de 15 a 20 hs de L. a V. o después de 22 hs.
▪ *Tel. 797-2548* ▪
Representaciones disponibles





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

TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES e IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)
Preparación de motores
POTENCIACIONES
Banco de Pruebas de motores
(Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5
y DIESEL MARINO
BOBINAS INDUMAC
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
Italia 355 - Tigre . 749-1502

BUZOS ANTIFLAMA
Av. La Plata 1301. Cap.
EDANOR
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
922-3226/5893

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 *
SUZUKI * YAMAHA
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

CAJA DE velocidades para Gordini. TE: 855-1027, por favor llamar después de las 17 horas.

O PERMUTO motor DKW rectificado, caja de velocidades de la misma marca, modelo 1956. TE: 761-0370.

CARBURADOR para Ford modelo 1928 al 34, en perfecto estado. TE: 642-5044.

BIDON PARA Jeep Willis original modelo 1946. TE: 46-2749.

BOCINA de aire de dos sonidos, perfecto estado $ 1.500.000 TE: 652-0445.

RADIO PARA Siam Di Tella, en buen estado Pilar 643, Dto. 2, Capital.

—COMPRA—

F-RA motor 1.400 cm³, nuevo y con papeles, llamar 021612545, La Plata, Preguntar por Carlos.

7.0 Herramientas y Máquinas

—VENTA—

URGENTE INSTALACION TALLER compuesta por: soldadura eléctrica, cargador baterías. Torno portátil flexible, engrasadora manual y neumática y banco para armado y prueba de motores. Total $ 37 millones acepto auto Luis Campos 4740 Caseros.

8.0 Náutica

—VENTA—

BOTES para clubes o instituciones, afines, una batea de entrenamiento y un doble para con timonel y carritos. Impecable estado, llamar TE. 240612, Rosario, de 16 a 19.

MOTO ACUATICA marca wet Bike, importada U.S.A 850 cc 55 HP para dos personas, nueva 250 millones, TE: 051;23844, de 11 a 11.30 y 19 a 21 hs. Independencia 388, Córdoba.

10.0 Varios

—COMPRA—

ROAD-TEST Corsa de autos nacionales de 6 u 8 cil. Dodge RT, Dodge GTX V8, Falcon Futura 67 y Sprint 73', Chevrolet SS, Chevy serie 2 y Torino GS 200. Llamar al T.E. 252-3143 de 16 a 22 hs.

—PERMUTA—

LOCAL PILAR centro con todos los servicios instalados acepto vehículos como parte pago, saldo convenir Carlos Frola, Estanislao López 476, 1629, Pilar, Buenos Aires, TE. telediscado 0322, 28687.

—VENTA—

LOCAL Pilar centro con todos los servicios fuerza motriz, acepto vehiculos, parte pago, saldo financiación Carlos Frola, Estanislao López, 476, 1629, Pilar Buenos Aires, TE. telediscado 0322, 28687.

MIRAMAR lote en el Marquesado, 5 cuadras de la ruta $ 70.000.000, TE. 762-5247, 762-2668, Munro.

CRONOMETROS DIGITALES Hever, Microsplit, Kienzle y Han Hart aguja 1/5" perfecto estado vendo o permuto TE. 51-8488 51-4283.

COLECCION REVISTAS Corsa Nºs 741 al 831 teléfono 91-5442 mediodía y de noche.

10.0 Varios

EFECTUO TRAMITES automotores, colaboro con gestorias, zonas Luján, Pilar, Campana, Zarate, Escobar, S. Miguel, S. A. Areco, Arrecifes, también Capital. Para informes dejar nota, dirección Uruguay 1143, 1º "G", rapidez, responsabilidad, Carlos.

11.0 Automodelismo

—VENTA—

PISTA AUTOMODELISMO profesional 4 vías 20 metros de recorrido, cuentavueltas, 12 volt. Vendo o permuto por moto japonesa. Tratar Sr. Rodolfo de 10,30 a 17 hs. Horario bancario 752-1226.

Es un publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel. 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel. 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se 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. Téiex 17216/22830. URUGUAY: Dispia S.A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S.A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, febrero 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

MISS SIETE DIAS 1983

Una puerta al éxito grande

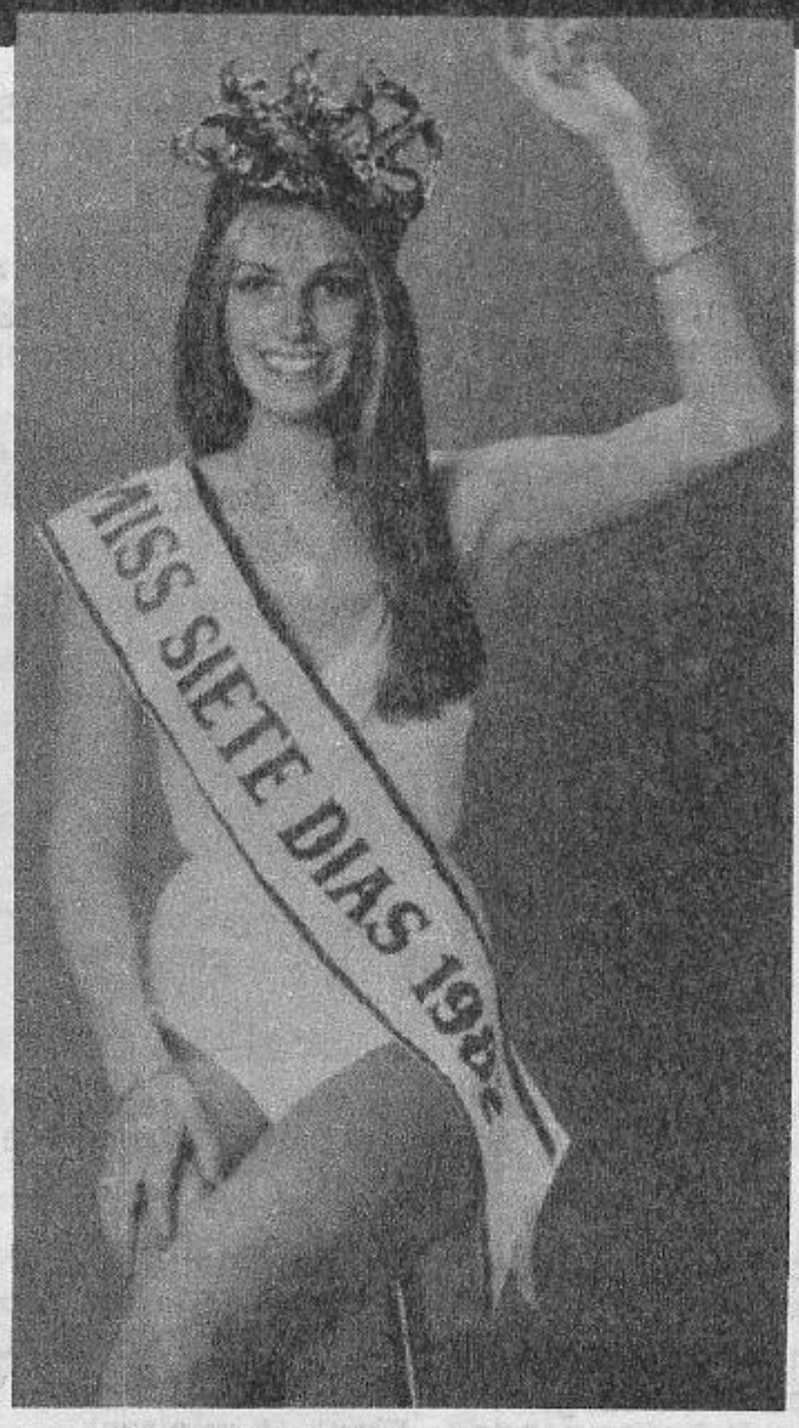
¿Quiénes fueron Miss Siete Días?

Teté Coustarot - Ana María Contini - Graciela Alfano - Mónica López - Adriana Costantini - Silvia Pérez - Patricia Fraccione - Liliana Marini - Anabella Kasatkin - Ana María Ricci - Liliana Casanova - Carolina Mariano - Helene Casanellas - Alejandra Van Ditmar... **Ahora, tal vez vos.**

Cómo atrapar la oportunidad.

Todas las niñas (argentinas o extranjeras) que hayan cumplido 17 años o los cumplan antes del próximo 1° de marzo, pueden inscribirse en el concurso MISS SIETE DIAS 1983, que organiza el semanario SIETE DIAS, de Editorial Abril, con el auspicio exclusivo de DUCILO S.A. para su hilado LYCRA, y los servicios de LLOYDTUR, empresa de viajes y turismo, en calidad de Transportador Oficial.

Envíanos una foto tuya, en malla de baño, cuerpo entero, junto con el cupón que publicamos al pie, con tus datos. A vuelta de correo puede llegarte una invitación a participar en la Final de MISS SIETE DIAS 1983.



MISS SIETE DIAS busca, en tres países, a la chica más linda de 1983. En marzo sabremos si lo sos vos.

MISS SIETE DIAS 1983 se realiza con la colaboración de las siguientes entidades:

Turismo de Tierra del Fuego (Ushuaia).
Municipalidad de Río Grande (Tierra del Fuego).
Organización Mujeres Fueguinas (Río Grande).
Escuela de Modelos Les Saisons (Mendoza).
Dinámica Publicitaria (Mendoza).
Michelángelo (Capital Federal).
Café-pool "Amateur". (Vicente López).
Turismo de la Provincia del Chubut.
Trevisa Producciones. (Capital Federal).
Municipalidad de Termas de Río Hondo. (Santiago del Estero).
Prointel S.A. (Córdoba).
Hotel "La Capilla". (Punta del Este, Uruguay).
Discoteca "Cerebro". (Bariloche).
LT 83 TV Canal 3. (Rosario).
LU 81 TV Canal 7. (Bahía Blanca).
Restaurante "Tío Curzio". (Mar del Plata).
Yacht y Golf Club Paraguayo. (Asunción del Paraguay).
Empresa de Transportes La Estrella.
Buenos Aires Bauen Hotel.
Organización Quique Camarata.
Escultor y Orfebre Mario Di Tullio.
PLUNA.
LAP Líneas Aéreas Paraguayas.
LS 85 TV Canal 13, de Buenos Aires.
...y centenares de amigos que, desinteresadamente, pusieron a disposición del Concurso sus empresas, conocimientos, mercaderías y servicios.

Remitir a MISS SIETE DIAS, Leandro Alem 896, (1001) Capital Federal, con una foto en malla.

Yo quiero ser Miss Siete Días 1983

Nombre y apellido .....
.....
Nacionalidad ..... *Nacida en* .....
... Edad ... Estatura ..... *Medidas* .....
color de pelo ..... *color de ojos* .....
talle ..... *Número de calzado* .....
Profesión, ocupación, estudios .....
.....
Aficiones .....
Deportes que practica .....
Dirección .....
Localidad ..... *Provincia* .....
Código Postal ..... *Teléfono* .....
Otros datos .....

Organiza SIETE DIAS

Transportador oficial LLOYDTUR EMPRESA DE VIAJES Y TURISMO

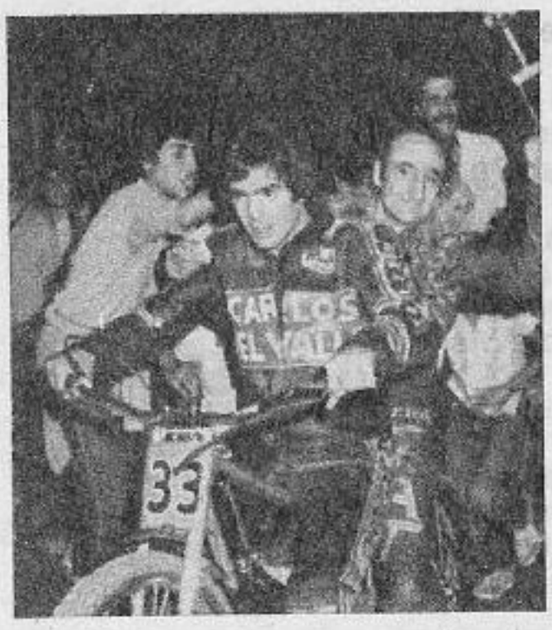
Auspicia Lycra® DUCILO

ACTIVIDA

BAHIA BLANCA
SPEEDWAY

Soportando una jornada muy calurosa (a las 22 hacia 32°C), los pilotos Jorge Cutini de Bahía Blanca en 100 cc; Nelson Muldon, de Oriente en 175 cc, y Juan Carlos Curzio, de Bahía Blanca en 500 cc, se adjudicaron las respectivas finales de la segunda fecha por el Campeonato Bahiense de la especialidad, que se viene concretando en el Círculo Rojo del Club Villa Mitre.

La jornada contó con la presencia de una gran cantidad de aficionados, marcando en boleterías un nuevo récord: $ 49.950.000 y la asistencia de 66 máquinas discriminadas así: 17 en 100 cc, 31 en 175 y 18 en 500 cc.



Matías Ferreras y Juan Carlos Curzio, segundo y primero en las dos jornadas iniciales del Speedway en el Círculo Rojo del club Villa Mitre de Bahía Blanca, en 500 cc.

La final de la categoría menor no tuvo mayores alternativas, por cuanto desde el inicio el ganador tomó la delantera y con absoluto predominio fue descontando vuelta tras vuelta, y acrecentando una diferencia que le permitió sin sobresaltos adjudicarse la segunda victoria del torneo.

En 175, la lucha por la vanguardia se mantuvo a lo largo de las 6 vueltas previstas y se alternaron en forma constante Werdin, Fernández y Muldon en los primeros puestos, para ganar el piloto de Oriente sobre la línea de llegada y por escasos centímetros entre los tres protagonistas.

Finalmente, en la categoría mayor, nuevamente amplio fue el dominio de Juan C. Curzio en cada batería que le tocó competir. En la final, Matías Ferreras logró ganarle la cuerda y tomar la delantera; pero en la segunda vuelta, con una espectacular arremetida sobre la empalizada, logró superarlo y llegar victorioso a la bandera a cuadros.



Accionar de las máquinas de 500 en la final de la segunda fecha. Al frente M. Ferreras, seguido por Juan Carlos Curzio, a la postre ganador.

Al término del espectáculo varios comentarios ganaron el sector de boxes y todo está relacionado con los diferentes criterios que se están aplicando en el Speedway de Bahía Blanca y Punta Alta.

En la vecina ciudad, los pilotos extranjeros contratados, no quieren competir en nuestro medio, si no se les abona un arancel fijo por jornada y, en contrapartida, los pilotos locales han boicoteado el espectáculo puntaltense, no asistiendo a las competencias.

Es realmente lamentable que impere este tipo de actitud, por parte de uno u otro, ya que solamente se perjudica el público ante espectáculos de poca jerarquía. Están matando poco a poco (agravado por los costos actuales) una actividad que logró un sitial a nivel nacional y tal vez internacional que difícilmente pueda repetirse en lo sucesivo.

El resumen de la jornada fue el siguiente:

MOTOS 100 cc

1ª Serie:
1) Raúl Müller, 1m16s1; 2) Adrián Carletti, 1m16s6 y 3) Héctor Scaccia.

2ª Serie:
1) Jorge Cutini, 1m14s6; 2) Rubén Díaz, 1m15s9 y 3) Juan Carlos Montironi.

1ª Semifinal:
1) Jorge Cutini, 1m14s3; 2) Héctor Scaccia, 1m15s6 y 3) Raúl Müller.

2ª Semifinal:
1) Juan Carlos Montironi, 1m15s5; 2) Adrián Carletti, 1m15s8 y 3) Roque Noto.

Final: (6 vueltas)
1) Jorge Cutini, 1m51s4; 2) Adrián Carletti, 1m53s1; 3) Juan Carlos Montironi, 1m54s2; 4) Raúl Müller y 5) Roque Noto.

MOTOS 175cc

1ª Serie:
1) Nelson Muldon, 1m12s3; 2) Jorge Werdin, 1m13s1 y 3) Juan Carlos Werdin.

2ª Serie:
1) Ricardo Fernández, 1m13s5; 2) Oscar Ruiz, 1m15s y 3) Roberto Rodríguez.

3ª Serie:
1) Jorge Cutini, 1m14s5; 2) Gustavo Guerreiro, 1m16s y 3) Rubén Díaz.

4ª Serie:
1) Oscar Quijada, 1m15s9; 2) Ricardo Rasmunsen, 1m20ª y 3) Horacio Cutini.

1ª Semifinal:
1) Hugo Berruet, 1m11s6; 2) Nelson Muldon, 1m12s1 y 3) Jorge Cutini.

2ª Semifinal:
1) Jorge Werdin, 1m11s9; 2) Rubén Díaz, 1m16s5 y 3) Horacio Cutini.

3ª Semifinal:
1) Ricardo Fernández, 1m12s8; 2) Raúl Otaviani 1m14s y 3) Juan Carlos Poulage.

Final de Perdedores:
1) Juan Carlos Poulage, 1m16s4. Fue desclasificado Néstor Cutini.

Final: (6 vueltas)
1) Nelson Muldon, 1m47s2; 2) Ricardo Fernández, 1m47s6; 3) Jorge Werdin, 1m47s6; 4) Ricardo Ghesia y 5) Hugo Berruet.

MOTOS 500cc

1ª Serie:
1) Jorge Zinni, 1m07s4; 2) Aníbal Colapinto, 1m09s3 y 3) Santiago Martínez.

2ª Serie:
1) Juan Carlos Curzio, 1m03s4; 2) Jorge Vallejos, 1m07s5 y 3) Orlando Montes de Oca.

3ª Serie:
1) Matías Ferreras, 1m05s; 2) Jorge Bonacci, 1m11s8 y 3) Juan José Beloginini.

4ª Serie:
1) Carlos Schettini, 1m08s6; 2) Raúl Otaviani, 1m07s7 y 3) Claudio Zinni.

1ª Semifinal:
1) Juan Carlos Curzio, 1m03s6; 2) Jorge Zinni 1m06s4 y 3) Aníbal Colapinto.

2ª Semifinal:
1) Matías Ferreras, 1m05s1; 2) Jorge Vallejos, 1m07s4 y 3) Jorge Bonacci.

3ª Semifinal:
1) Raúl Otaviani, 1m06s2; 2) Carlos Schettini, 1m06s3 y 3) Rubén Villatoro.

Final de Perdedores;
1) Orlando Montes de Oca, 1m09s6.

Final: (4 vueltas)
1) Juan Carlos Curzio 1m04s; 2) Matías Ferreras, 1m04s4; 3) Carlos Schettini, 1m06s7; 4) Raúl Otaviani y 5) Rubén Villatoro.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

D ZONAL

PUNTA ALTA
SPEEDWAY

El piloto alemán Stefan Deser, volvió a imponer su ritmo en el estadio del Club Sporting y se adjudicó la segunda fecha del torneo de speedway que para 500 cc es organizado por el Punta Alta Automóvil Club.

La jornada se presentó con algunas ausencias importantes, como consecuencia de la suspensión que por una fecha sufriera Matías Ferreras, al no querer largar la final de la primera fecha; como así también Jorge Va-



Stefan Deser, Carlos Schettini y Max Schollhorn en el podio de la segunda fecha de Speedway en Punta Alta.

llejos, Jorge Zini y Jorge Bonacci por problemas mecánicos.

No hubo entonces actividad en la categoría inferior, determinando que todos los participantes compitieran por el certamen respectivo. En general las series mostraron alternativas muy emotivas, por la excelente puesta a punto de la máquina de Carlos Aristegui (ex-John Davis) quien en varias series estableció tiempos cercanos al record del escenario y superando a los extranjeros.

A pesar de las bajas sufridas, el espectáculo contó con un buen marco de público, dejando en boleterías algo más de 65 millones de pesos.

Sin dudas, para todos los presentes la mejor serie de la noche, fue la primera semifinal, donde además de los dos extranjeros estaba Carlos Aristegui y el piloto de Oriente, Nelson Muldon.

En la primera curva, Aristegui logró filtrarse entre los alemanes para tomar la delantera, llegando al término de las cuatro vueltas con la victoria del piloto bahiense, y la gran algarabía de los presentes.

Tanto Deser como Schollhorn intentaron por fuera y por dentro superar la línea del argentino, pero fueron inútiles los esfuerzos de ambos, por ese andar veloz de Aristegui que llegó a establecer el mejor registro de la noche con 57s84/100.

En tanto, en la serie final, volvieron a encontrarse estos pilotos y Carlos Schettini. Pero no resultó tan emotiva. Deser al largarse le cerró el radio de giro a Aristegui, provocando la caída de éste.

Las posiciones no tuvieron mayores alternativas con Deser al frente, seguido por Schettini y el alemán Schollhorn, mientras Aristegui se recuperaba, pero hacía abandono de la competencia.

El resumen de la jornada fue el siguiente:

1ª Serie:
1) Max Schollhorn, 2) Raúl Otaviani, 3) Santiago Martínez y 4) Carlos Aristegui.

2ª Serie:
1) Raúl Otaviani, 2) Stefan Deser, 3) Héctor Schwindt, y 4) Orlando Montes de Oca.

3ª Serie:
1) Carlos Aristegui, 2) Stefan Deser, 3) Ricardo Di Meglio y 4) Héctor Shuwint.

4ª Serie:
1) Carlos Aristegui, 2) Nelson Muldon, 3) Héctor Schwindt y 4) Aníbal Colapinto.

5ª Serie:
1) Max Schollhorn, 2) Carlos Schettini, 3) Héctor Schwindt y 4) Héctor Shuwint.

6ª Serie:
1) Raúl Otaviani, 2) Oscar Ilacqua, 3) Nélson Muldon y 4) Jorge Rauch.



Stefan Deser en plena acción en la pista de Círculo Rojo



Stefan Deser por afuera, Carlos Aristegui por la cuerda y el número 26, Di Meglio en la serie de 500 en la ciudad de Punta Alta.

7ª Serie:
1) Max Schollhorn, 2) Nelson Muldon, 3) Orlando Montes de Oca y 4) Alberto Di Meglio.

8ª Serie:
1) Carlos Schettini, 2) Carlos Aristegui, 3) Oscar Ilacqua y 4) Orlando Montes de Oca.

9ª Serie:
1) Oscar Ilacqua, 2) Santiago Martínez, 3) Orlando Montes de Oca y 4) Héctor Shuwint.

10ª Serie:
1) Santiago Martínez, 2) Aníbal Colpinto, 3) Orlando Montes de Oca y 4) Jorge Rauch.

11ª Serie:
1) Stefan Deser, 2) Nelson Muldon, 3) Carlos Schettini y 4) Santiago Martínez.

12ª Serie:
1) Carlos Schettini, 2) Raúl Otaviani, 3) Aníbal Colapinto y 4) Alberto Di Meglio.

13ª Serie:
1) Stefan Deser, 2) Max Schollhorn, 3) Oscar Ilacqua y 4) Aníbal Colapinto.

Se realizó el cómputo de puntos, para extraer los ocho mejores pilotos, quienes fueron:

1) Max Schollhorn, con 11 puntos, 2) Raúl Otaviani y Stefan Deser con 10; 3) Carlos Schettini con 9; 4) Carlos Aristegui con 8; 5) Oscar Ilacqua y Nelson Muldon con 7 y 6) Santiago Martínez con 6.

Tras el desarrollo de las dos semifinales, se produjeron en las mismas, las siguientes clasificaciones.

1ª Semifinal:
1) Carlos Aristegui 57s84; 2) Max Schollhorn, 58s27, 3) Stefan Deser 58s47 y 4) Nelson Muldon, 1m02s10.

2ª Semifinal:
1) Carlos Schettini 58s93; 2) Raúl Otaviani, 1m01s02 y 3) Oscar Ilacqua, 1m02s4. Abandonó Santiago Martínez.

Final de Perdedores:
1) Nelson Muldon, 2) Raúl Otaviani y 3) Oscar Ilacqua.

Final: (tomaron parte los mejores cuatro tiempos)
1) Stefan Deser, 2) Carlos Schettini, 3) Max Schollhorn. Abandonó por caída Carlos Aristegui.

Posiciones de la jornada:

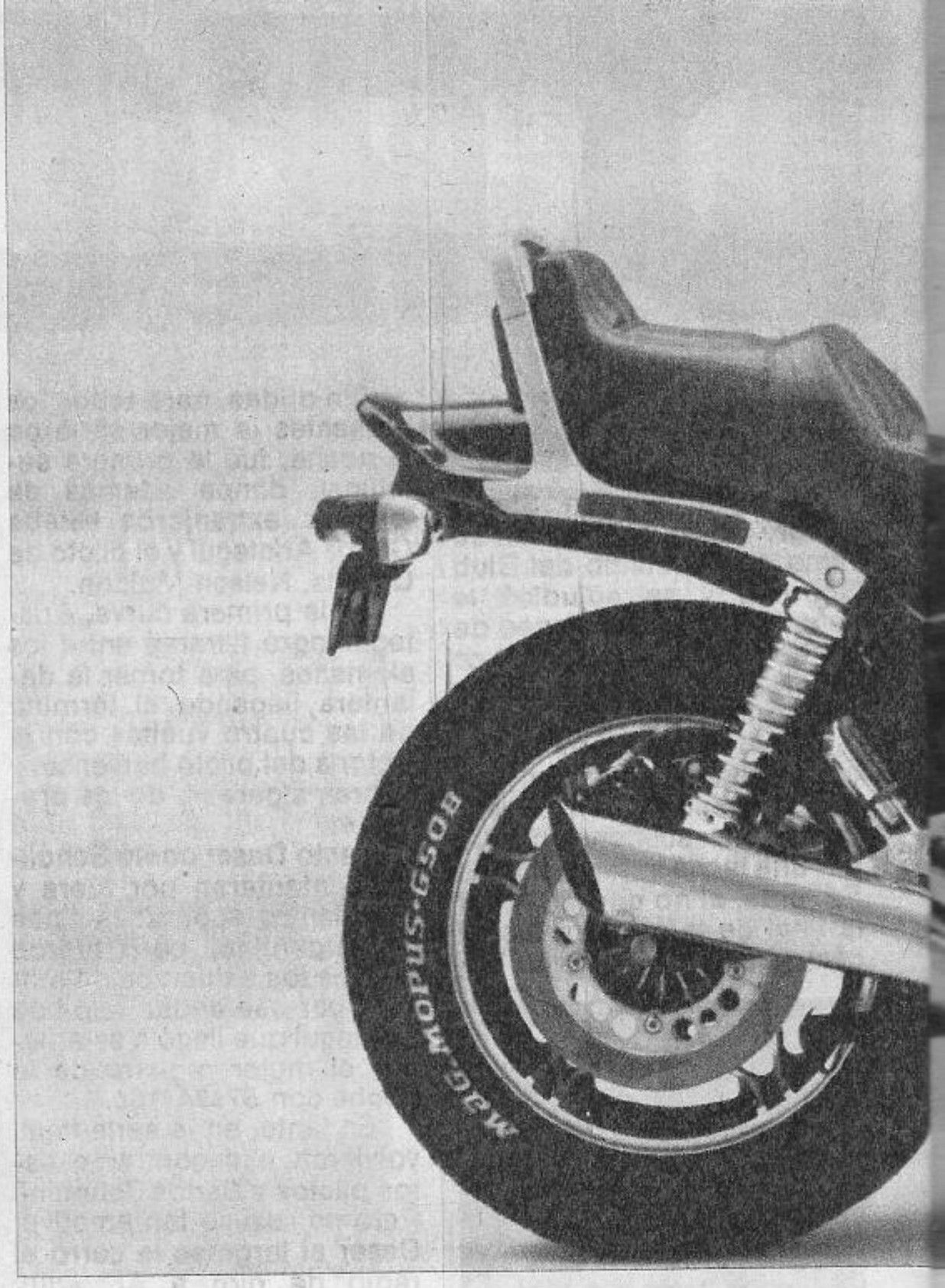
El puntaje final de la reunión fue: 1) Stefan Deser, con 17 puntos; 2) Carlos Schettini, 16; 3) Max Schollhorn, 15; 4) Raúl Otaviani, 14; 5) Carlos Aristegui, 11 y 6) Nelson Muldon, con 10 unidades.

CAMPEONATO

Con tres fechas cumplidas

POS	PILOTO	PTOS.
1	Max Schollhorn (Alemania)	48
2	Stefan Deser (Alemania)	47
3	Raúl Otaviani (C.Casares)	38
4	Carlos Schettini (B.Blanca)	34
5	Nelson Muldon (Oriente)	27
6	Matías Ferreras (B.Blanca)	23
	Carlos Aristegui (B.Blanca)	23
8	Jorge Zinni (B.Blanca)	18
9	Oscar Ilacqua (P.Alta)	18







Honda 83. La amplia gama de modelos mues

SEGUIR MANTE

Primera en ventas en los Estados Unidos con el 37,5 % de las motos patentadas en 1981, Honda pretende continuar al frente con nueva tecnología en cada uno de los rubros.
1100 V4, la Interceptor y las V750 son las novedades en máquinas de calle

No por nada Honda es la número uno del mundo.

La marca que a comienzos de la década del sesenta sorprendió a ese mismo mundo con sus "racers" de Grand Prix, multicilíndricos petardos, y que remató su campaña con la famosa seis cilindros confiada a Mike Hailwood, es hoy día un monstruo ampliado, como todos ya saben, al terreno de los automóviles.

La 750 Four llegó a fines de la década (1969) y desde entonces la marca fundada por Soichiro Honda no paró de ofrecer sorpresas. 1983 no tenía por qué ser una excepción, como no lo fue tampoco 1982. El nuevo año es un retoque de los aciertos del pasado y la presentación de nuevos conceptos en una línea tan variada, tan nove-

Arriba, derecha: La 1100 F, la más grandota de la línea Honda 83. Un exponente de que los japoneses mantienen la idea de las grandes cilindradas, pero sin comprometer la parte ciclística, como ocurría con la impresionante pero impráctica CBX. Arriba, izquierda: La V65 Magna. Abajo: La XR 350R enduro.

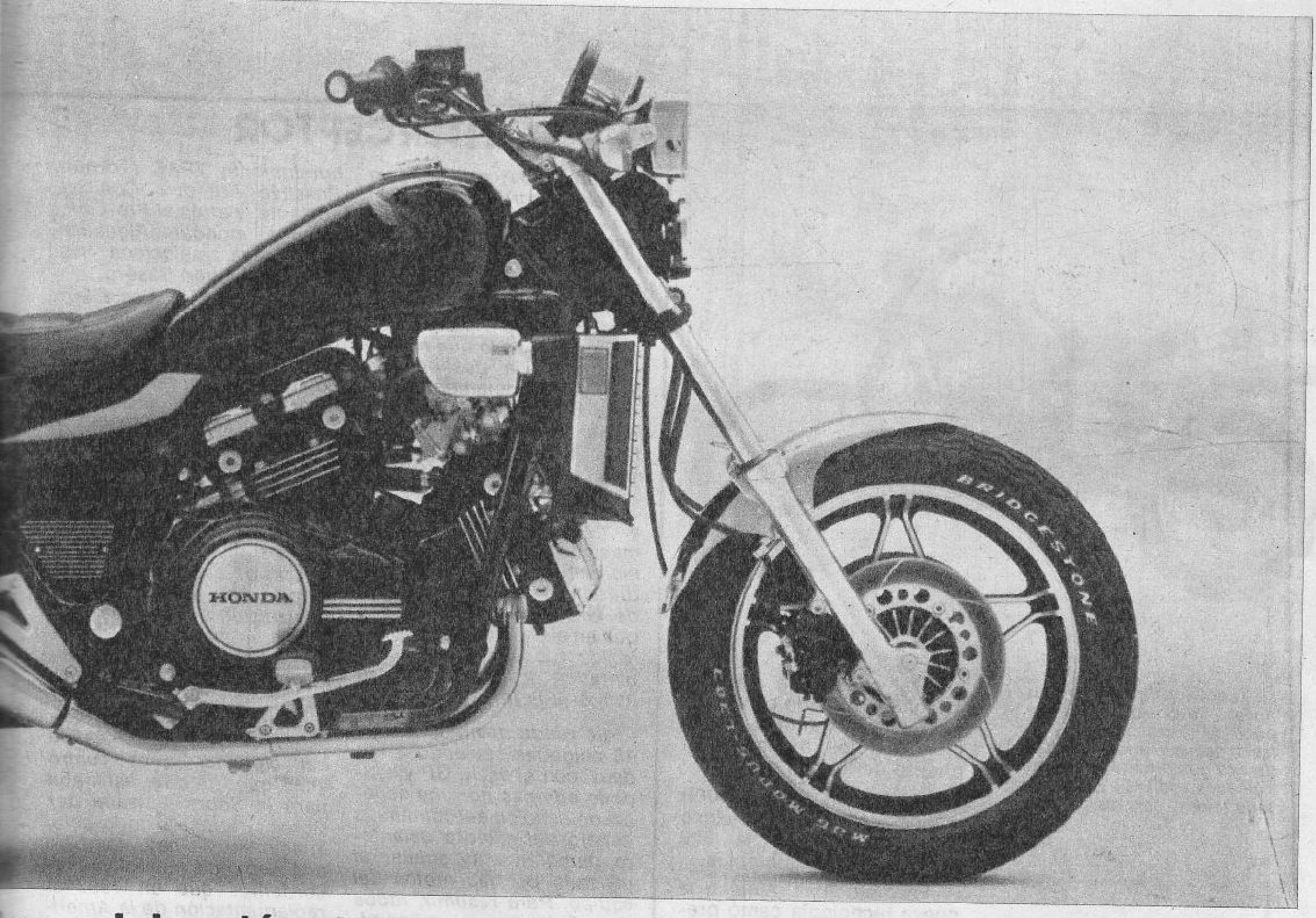
dosa y completa a la vez, que no recordamos otra similar.

Honda se ha dado cuenta de que su gran arma, su enorme ventaja con respecto a sus competidoras, es su fenomenal capacidad de desarrollo de nuevos productos. Y la está aprovechando en todo el sentido de la palabra.

Su libro de modelos para 1983 se compone de 56 (cincuenta y seis) diferentes vehículos incluyendo motos de calle, todo-terreno, motos enduro y cross, ciclomotores y los triciclos, (incluyendo el Odyssey, una especie de buggy de cuatro ruedas con motor de moto).

Todavía recordamos cuando recibíamos los press-kits con treinta modelos y nos parecía una barbaridad...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ra su intención de...

NIENDO EL RITMO

LA CALLE ESTA DURA

La competencia se ha vuelto algo serio. Las marcas disputan cada centímetro del mercado, a muerte, y posiblemente en las motos de calle sea donde la cosa es más seria. Honda dio un importante paso adelante el año pasado con los nuevos modelos V4 (con pocas variantes en 1983), sobre todo en la clase de 750 cm3 en la que las demás marcas tienen excelentes exponentes, caso las 750 de Kawasaki (GPz en 1983) y Yamaha.

Este año, era inevitable, esos modelos en V tendrían hermanas mayores. En efecto, una versión de la Magna será la V65, vale decir, de 1100 cm3 que (ya están preparando los avisos publicitarios...) está por debajo de los 11 segundos para los 400 metros.

Otras de las variantes ofrecidas en esta línea será la VF750F, una auténtica moto de carrera para andar por la calle, bautizada "Interceptor". Su línea, un pequeño carenado al frente, un "espolón" tipo GP y llanta de 16" adelante conforman esta versión superdeportiva de la 750V4.

La 900 cuatro cilindros, muy conocida por los argentinos, ha sido llevada a 1100cm3 en una versión similar a la que los europeos conocieron como 1100R y de la que varios ejemplares pasaron por nuestras pampas y hasta compitieron en los circuitos argentinos.

Confiable planta motriz que en los Estados Unidos se conoció primero como 750, más tarde como 900 y ahora 1100.

Por el lado del chiche de Honda, la CX500 Turbo, valga el comentario de que su cilindrada se ha llevado a 650 (674 cm3) y se han introducido algunas mejoras aunque, básicamente, el mayor cubicaje es su principal diferencia con el modelo 82. Y, con respecto a los demás de la línea, es la única con llantas ComStar del tipo de "chapa" mientras que todas las otras están equipadas con llantas de aleación o de rayos. El mismo motor de 674 cm3, pero normalmente aspirado, se utiliza en la versión Silver Wing Interstate o la común (GL500).

Las sorpresas llegan con los modelos en V de 500 y 750 que tratamos en recuadro aparte.

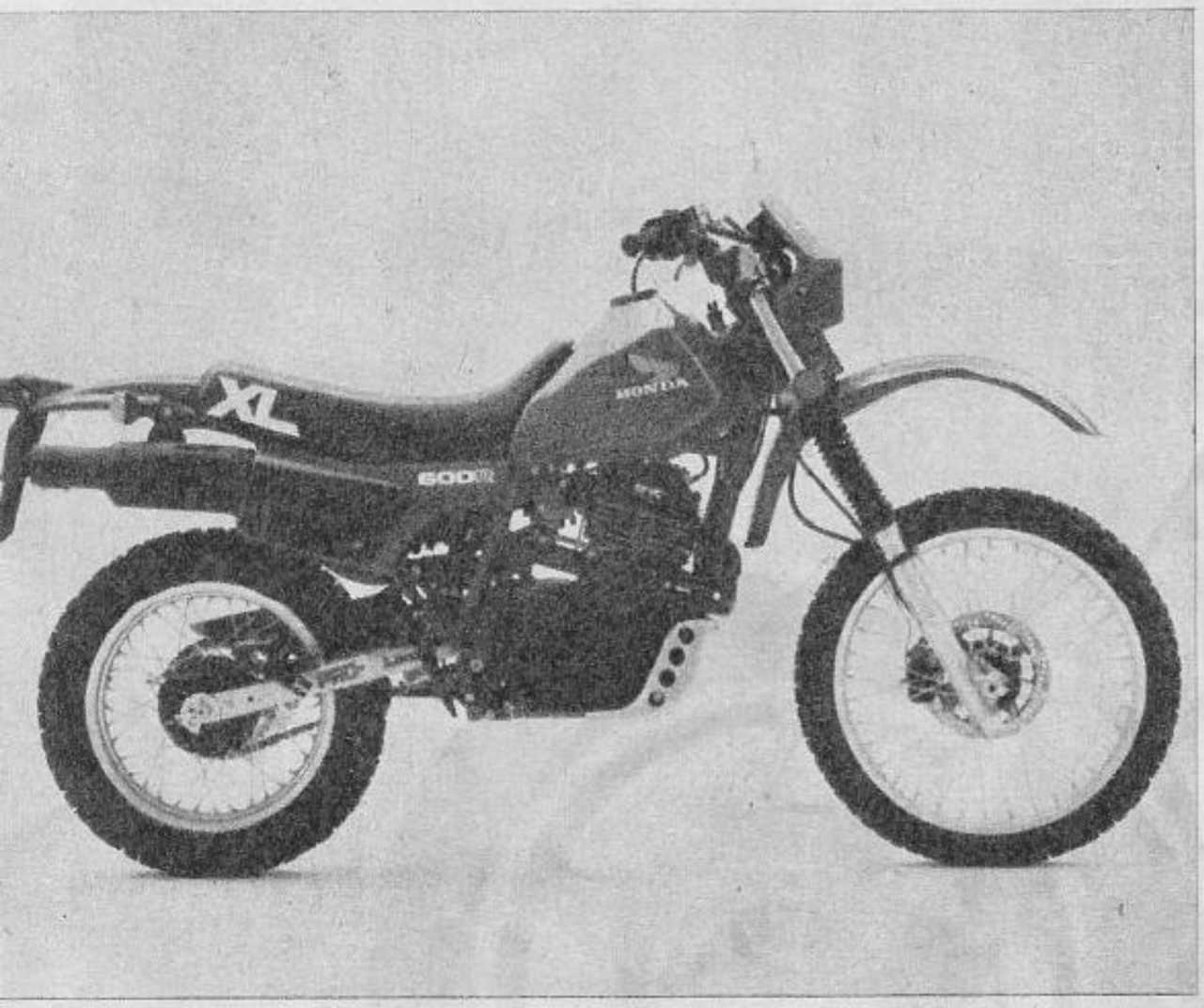
También hay nuevas versiones de las CB650 DOHC totalmente modificadas con respecto al año pasado y que se han bautizado Nighthawk incluyendo una de 550 cm3 del mismo motor.

La monocilíndrica Ascot 500 es la misma moto del año pasado con diferentes colores, una de nuestras predilectas y (valga como adelanto) que es posible sea objeto de nuestro próximo test.

Las más tradicionales de la completa gama de calle son las bicilíndricas de 450 cm3 (Nighthawk, Hondamatic y la común) y la 250 con transmisión final por cadena de goma.

TODO TERRENO Y ENDURO

Si en algún sector Honda está a la cabeza es en las



La XL600R. Una todo terreno de novela. Todo lo que se puede pedir. El nuevo motor RFVC, freno de disco adelante y batería de 12V que prende una lámpara halógena adelante. Excelente todo teleno, señoles.

máquinas de doble propósito y enduro. Es posible que en alguna de las cilindradas haya motos de otra marca que las superen, pero genéricamente hablando, en conjunto, Honda tiene sin duda el mejor grupo de motos de tierra.

De todas, las más interesantes son las de 600 cm3 (nueva), la XR350 (nueva) y la versión 83 de la famosa XR500R.

Todas ellas cuatro tiempos, monocilíndricas de cuatro válvulas, pero adoptando los nuevos motores que Honda presenta este año.En ellos las válvulas están ubicadas en disposición radial y de allí su denominación RFVC (Radial Four Valve Chamber) impresa en la tapa. La XL600R es un maquinón con batería de 12 V, lo que le permite aguantar una luz delantera halógena con facilidad. La 350 es totalmente nueva y reemplaza a la XR250. El cuadro de cromo molibdeno y la maza delantera de magnesio muestran sus intenciones de ser líder de la categoría. También el cuadro de aleación liviana es utilizado en la 500, una moto sumamente popular entre los amantes del enduro de todo el mundo.

La XL600R y la XR500R vienen con caja de cinco marchas mientras la 350 nueva es de seis cambios.

En motocross también la nueva tecnología cantó presente rediseñando completamente la CR125R y convirtiendo a la pequeña CR80 en un diminuto petardo con radiador de agua y todo. Los chicos, chochos.

En este terreno, Honda está tratando de mantener el ritmo respaldando con los productos de venta, el éxito obtenido en las competencias con su equipo oficial. En 1982 ganó casi todo en motocross y hasta mandó un equipo que representó a los Estados Unidos en el Motocross de las Naciones, en Europa, y se vino con el título a América. Así, entonces, si bien en las pistas se ven los pingos, en las ventas, los resultados de la aplicación de las lecciones aprendidas en las carreras.

La amplia gama de Honda para 1983 demuestra que la más grande de las "Big Four" japonesas está decidida a mantener su supremacía en el mercado estadounidense tratando de satisfacer cada gusto, cada moda, cada capricho.

Por Héctor Cademartori
(Desde los Estados Unidos)

INTERCEPTOR

Si en 1983 Honda tiene un modelo deportivo, éste es el V45 Interceptor. Nuestros lectores conocen ya la tecnología de su planta motriz vía el test de la 750 Sabre que publicamos unos números atrás. El cuatro cilindros en V a 90 grados es lo que mueve a esta bestia destinada a competir directamente con otras bestias de la competencia, léase Kawasaki GPz 1.100, Yamaha Seca e ainda mais...

Partiendo del cuadro, existe una similitud de formas con los chasis de aluminio de tubos de sección cuadrada utilizados en las motos de Grand Prix, a pesar de que en el caso de este modelo los tubos son de acero pintados de gris plata para ayudar a la imagen.

La rueda delantera es de 16 pulgadas haciendo "pendant" con el estilo GP y ayudado además por una especie de espolón aerodinámico debajo del cilindro delantero, también muy similar al utilizado por las motos del equipo. Para resumir, todos los elementos aerodinámicos y estilísticos han sido resueltos con esa intención. La moto parece de carrera.

La suspensión es similar a la de la Sabre así como sus sistemas de freno y el antihundimiento TRAC (Torque Reactive Anti-dive Control) adelante, y atrás el Pro-Link, sistema monoamortiguador de Honda, soluciona los asuntos del tren trasero.

Si bien el motor es a 90° como en la Sabre, todo el conjunto ha sido girado hacia atrás (como en la FWS de carrera) de forma que los cilindros están inclinados unos 45 grados con respecto a la vertical.

Con esto se logra colocar el tanque de nafta más bajo y acortar la distancia entre ejes (5 cm. más corta que la Sabre).

Una de sus grandes diferencias con la Sabre es la transmisión por cadena, con lo que el motor, a diferencia del Sabre/Magna, rota en el mismo sentido que las ruedas.

Honda ha declarado para este motor 84 HP a la salida del cigüeñal, unos cuatro más que lo que estimaba para la Sabre testeada por Corsa. Detrás de todo esto, imaginamos, hay también una segunda intención. Recordemos que en 1983 la reglamentación de la American Motorcyclist Association para la categoría Superbikes limita los motores de cuatro cilindros a 750 cm³; de esta forma, homologando esta moto, Honda podría utilizar varios de sus componentes

V TWINS A LA MANERA DE MILWAUKEE

Una de las demostraciones de poderío de la marca es la facilidad con que desarrolla productos. Este año, una de las novedades son las motos bicilíndricas en V tipo Harley Davidson, pero a la manera japonesa. La familia se compone de tres modelos en V; la Shadow 750 (VT750C) y dos 500, la Ascot (VT500) y la Shadow (VT500C).

La primera de ellas (foto), tiene como principal diferencia el ángulo entre sus cilindros que es de 45 grados en lugar de 52 como las más chicas.

Como se apreciará en las fotografías, el estilo es eminentemente americano, repetimos, muy Harley-Davidson. Así es como los muchachos de Milwaukee están que se los lleva al diablo porque ahora deben competir contra los japoneses hasta en su mismo terreno, lo que de todos modos ya estaban experimentando con Yamaha desde hace un par de años.

La cuestión es que la Shadow está refrigerada por líquido y su motor es un árbol de levas a la cabeza (por cilindro, obviamente) con sistema automático hidráulico de ajuste de válvulas (Hydraulic Valve Adjuster) y tres válvulas por cilindro. Una particularidad: dos bujías por cilindro. Honda declara 67 HP al cigüeñal y eso se

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

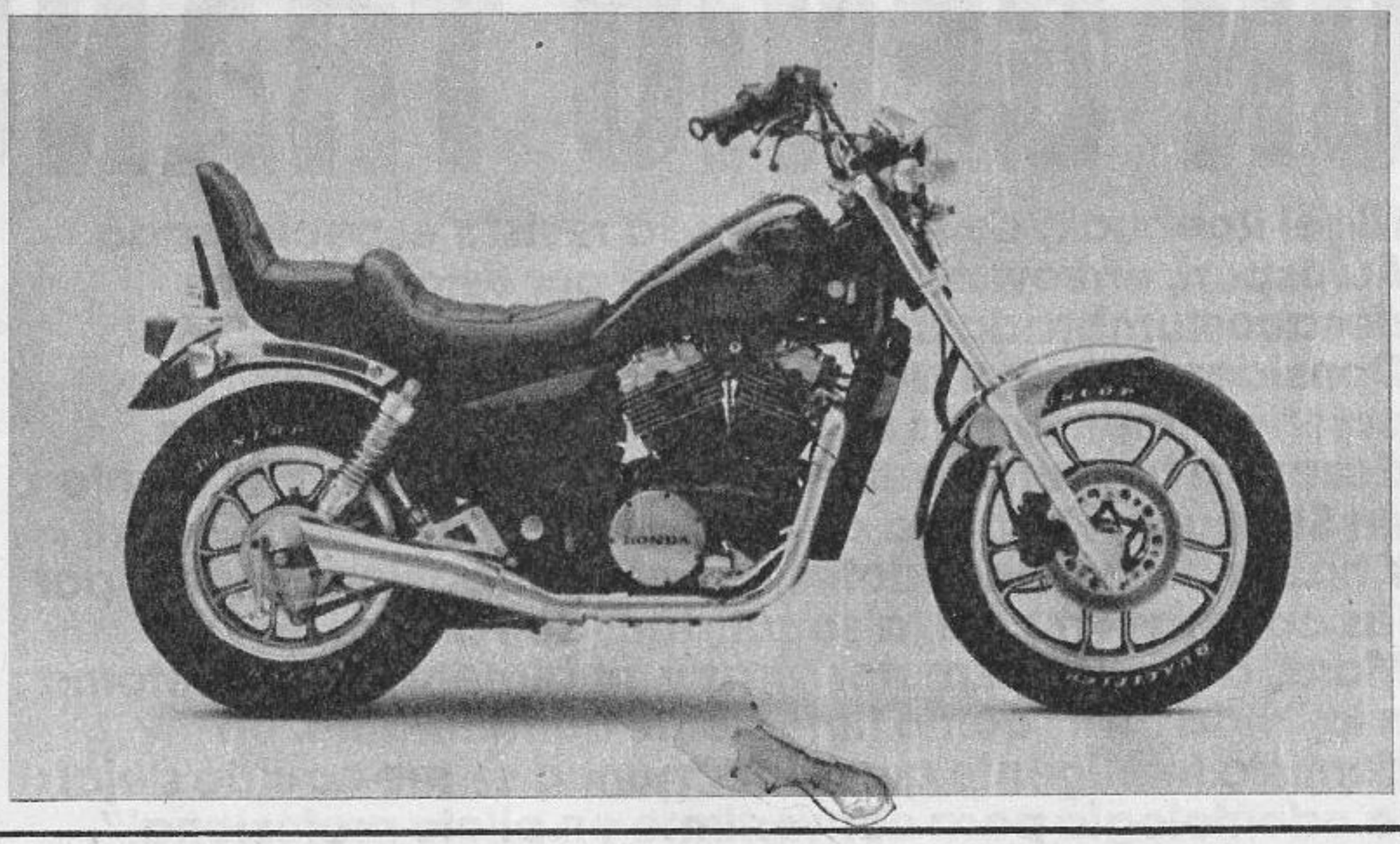
en las motos de equipo.

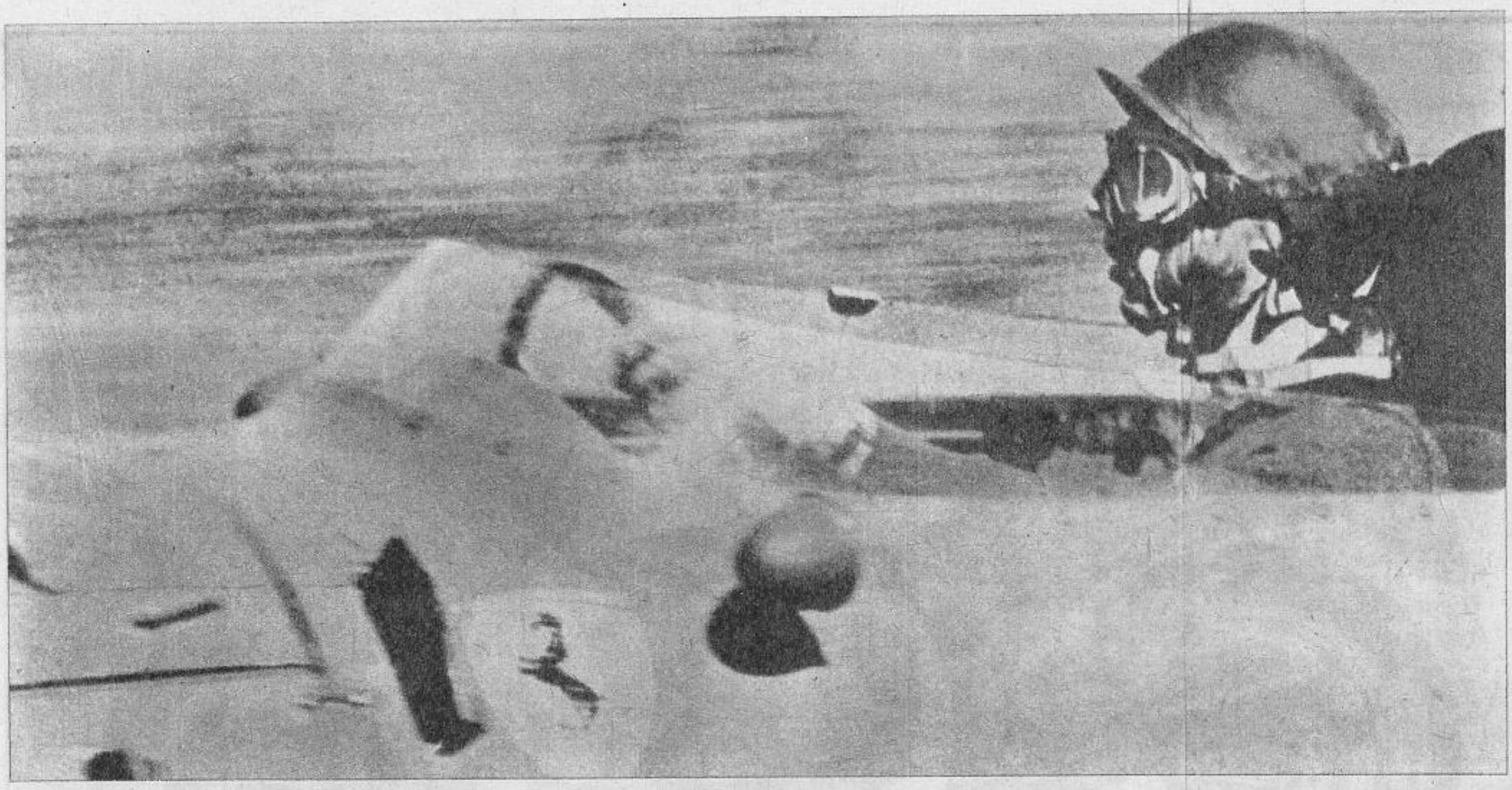
De todas maneras, como el lector supondrá, es una máquina de serie limitada y no de gran producción, como lo fue la 1100R que venía de Europa o la Kawasaki 1000 Eddie Lawson Replica que se vende actualmente en este pais.

La Interceptor. La moto capaz de despertar las pasiones más encendidas entre los motociclistas amantes del estilo deportivo. Cuadro de sección cuadrada, rueda de 16" adelante, suspensión Pro-Link y carenado, todo rodeando el impresionante motor V-4 que recuerda al NR500 de Grand Prix.

traslada a la rueda trasera vía una caja de cinco marchas y over-drive plus cardan.

Con respecto a las otras dos más pequeñas, los cárteres, cilindros y tapas son completamente diferentes aunque comparten con la mayor la tapa de tres válvulas, doble bujía y los reguladores automáticos hidráulicos de válvulas. La Shadow 500 también es de típico estilo "custom" y la Ascot resuelve su styling para el lado de las famosas "dirt track", las motos de óvalo de tierra tan populares en Estados Unidos, y toma el nombre justamente de una de las más famosas pistas de la especialidad: Ascot.





TONY BROOKS, uno de los mejores pilotos de todos los tiempos

UN GENIO TRANQUILO

Nigel Roebuck, de la prestigiosa revista especializada Autosport, entrevistó a una figura por estos tiempos desacostumbrada: un piloto de la década del 50-60. Considerado por muchos como "el piloto potencialmente más apto para ser el mejor", Brooks desanda hoy retrospectivamente su campaña: el triunfo en Siracusa, la época de los Vanwall, su pase a Ferrari. Y habla de sus anécdotas, de su desapasionamiento por las carreras (¡?), de la seguridad, de Fangio, de Le Mans, del paso al motor atrás y, finalmente, de su retorno a la "vida civil" como floreciente comerciante. Un dentista inteligente que dice: "nunca se me ocurrió dejar la odontología para convertirme en piloto profesional".

Allá por la década del '50, las noticias tardaban más en llegar; o tal vez, simplemente ocurría que los jefes de redacción de Fleet Street (el distrito periodístico de Londres) prestaban escasa atención a las carreras de Grand Prix. Sea como fuere, recuerdo claramente una breve noticia propalada al final del programa Sportsview, de la BBC, un miércoles por la tarde, en octubre de 1955. Se refería a la victoria en un Grand Prix de un auto británico, el primero desde 1923. Y el premio no era para Vanwall o BRM, para Moss, Hawthorn o Collins. Tony Brooks, según anunció Peter Dimmock, había triunfado en el Grand Prix de Siracusa, en un Connaught. Para un niño de nueve años que creía saberlo todo, era difícil de creer.

Tal vez, Tony Brooks era el menos conmovido de todos por los acontecimientos de Siracusa. Ganar la carrera era un hecho justo, y por ese entonces pululaban en su mente cosas de importancia más apremiante. Tenía 23 años, era estudiante de la Manchester University, y muy pronto lo esperaban los exámenes finales. Las carreras de autos —incluso en el nivel de Grand Prix— no eran más que una forma placentera de relajarse en medio de sus estudios.

Derecha: Tony Brooks, junto a David Yorke, aprestándose a largar un GP. Arriba: En 1959 corrió para Ferrari logrando vencer en Reims y Avus. Se sentía muy cómodo en el equipo italiano y lamentó mucho tener que dejarlo en 1960. Izquierda: ***"Fue una suerte que cuando me llamaran de Connaught para correr en Siracusa, estuviera en época de exámenes. Eso me impidió pensar demasiado en la carrera"*** *Una confesión que pinta de cuerpo entero al "Dentista Volador".*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Si todo esto suena casi increíble en el mundo comercializado y materialista de hoy, resulta más fácil de aceptar cuando uno habla con Brooks.. Su talento era natural. No le resultaba difícil cubrir etapas a más de 200 km/h en un auto con motor delantero, sobre neumáticos angostos. No lo hacía traspirar. Era algo natural, que le salía solo, absurdamente fácil.

Poco después de la entrevista, hablé con Denis Jenkinson. **"¿Brooks"**, dijo. **"¡Ah, qué gran pilotol"** Y ustedes saben que "gran" es una palabra que "Jenks" usa muy poco.

"Siracusa fue algo caído del cielo", recuerda Tony con placer. **"Yo había corrido durante tres años, pero en general, a nivel de 'clubes'. Mis padres siempre había tenido coches de gran rendimiento, y desde pequeño me gustaba conducir con velocidad. Pero aun entonces me resultaba claro que la vía pública no era lugar adecuado para explorar los límites del propio auto o la propia capacidad. Las carreras de clubes eran la respuesta lógica, y adquirí un Helay Silverstone —a una cuidadosa conductora de West Country, por lo que recuerdo— y lo llevé a Goodwood en marzo de 1952, para mi primera carrera. Parecía bueno para competencias, y ese mismo año alguien me ofreció conducir un Frazer-Nash. Las carreras eran divertidas, una pausa agradable en medio de mis estudios. Pasé así tres años muy agradables".**

Brooks venía de una familia de dentistas; el padre y varios tíos ejercían todos la misma profesión, y Tony decidió seguir su ejemplo, pasando de un colegio privado directamente a la universidad. Allí, se abocó con gran seriedad a sus estudios.

"Creo que siempre tuve los pies bien puestos sobre la tierra. Nunca se me ocurrió dejar la odontología para convertirme en corredor profesional, aunque no hubo necesidad. Incluso cuando me incorporé al equipo Aston Martin en 1955, no tuve problemas. Por esos años las carreras no eran tantas, y yo era el muchacho nuevo del equipo. Nadie objetaba las carreras, siempre que estuviera dispuesto a trabajar el doble para compensar por el tiempo que me ausentaba de la universidad."

Una de las primeras carreras de Tony para Aston Martin fue en las desastrosas 24 Horas de Le Mans de 1955, cuando el Mercedes de Levegh se metió en la multitud. Brooks compartía un DB3S con John Riseley—Prichard, cuya familia luego lo convenció de retirarse. Riseley-Prichard le preguntó a Brooks si en el futuro le gustaría conducir su antigua Connaught de Fórmula 2, y Tony aceptó de buena gana. El auto no tenía posibilidades competitivas, pero le brindó alguna experiencia como piloto de monopostos. La historia avanza ahora hasta ese fin de semana en Siracusa, y Brooks ríe al recordar las improbables circunstancias que llevaron a Gran Bretaña a ganar el primer Grand Prix en más de 30 años.

"La gente siempre parece tener problemas para creerlo. Allí estaba yo, estudiando, cuando llegó un llamado telefónico desde Connaught. Estaban por corrrer en Siracusa, decían, y me ofrecían conducir uno de los coches. Francamente, no podían encontrar a otro, y buscaban en lugares impensados: yo era el último orejón del tarro. Fue una semana antes de la carrera, y no había posibilidades de probar uno de los coches, porque ya habían sido despachados a Sicilia. Literalmente, nunca antes me había sentado en un coche de Fórmula 1, pero, casi sin pensarlo, dije que sí, y colgué.

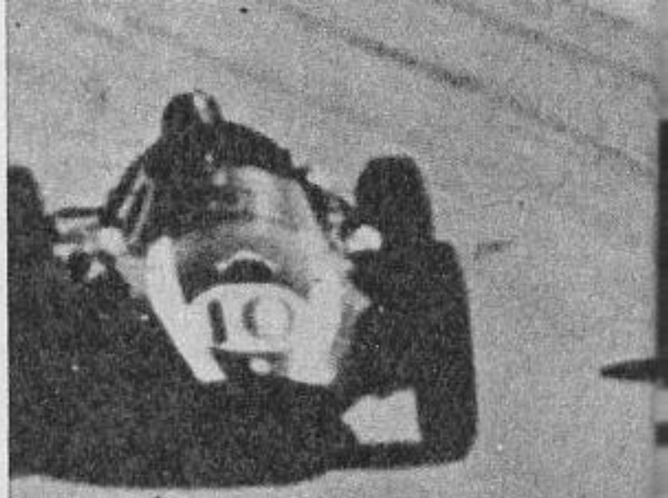
"Tal vez fue una suerte estar tan preocupado con mis finales, En el avión seguí concentrado en mis libros, y realmente no pensé demasiado en la carrera. Cuando llegamos allí, no había llegado el transporte con el auto, así que nos perdimos totalmente el primer día de práctica. ¡Recuerdo que alquilé una Vespa para aprenderme el circuito por la noche! La pista parecía muy extraña, con muros de ladrillo todo alrededor, pero al menos logré hacerme alguna idea del rumbo que seguía. Finalmente, esa noche llegaron los coches, y por la mañana siguiente tuve mi primera experiencia en Fórmula 1."

Se esperaba que la carrera estaría dominada por las Maserati: los 250F de Luigi Musso, Harry Schell y Luigi Villoresi. Habían sido los más veloces, lejos, ese día, y el hecho de que muy pronto Brooks estuviese andando tan rápido como ellos daba la pauta de su genio.

"El Connaught se conducía maravillosamente, pero carecía de potencia. Además, el motor Alta había sido desarrollado hasta sus límites —y un poco más—, y tenía muy poca resistencia. —No practiquen demasiado—, decían. Siracusa representaba un viaje largo y costoso, y tenían miedo de no recibir el dinero de largada. Era comprensible, pero a mí no me ayudaba. Cuando comenzó la carrera, no ha-

Arriba: En la frenada de Thilloís, Tony Brooks y su Dino 246 puntean sobre Brabham (Cooper Nº 8), Cliff Allison (Ferrari Nº 26), Stirlong Moss (BRM Nº 2) y Bruce McLaren (Cooper Nº 10) Ese GP francés fue dominado por Brooks, mientras Moss lograba el record de vuelta con el BRM P-25 ("Un auto velocísimo, pero intenible", según Brooks que lo había manejado). Abajo: Uno de sus triunfos memorables: Nürburgring '58. Brooks lo recuerda gratamente...









https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



bía dado más de 12 ó 15 vueltas..."

Musso y Villoresi encabezaron las primeras rondas, pero Brooks, entretanto, se iba afiatando y aprendía un poco más sobre auto y circuito. Entonces, estuvo listo para largarse a la punta.

PUNTERO

"Llegué a ser puntero después de unas 10 vueltas, no sé bien cómo, y entonces mi única preocupación fue llegar hasta el final con el coche. Una vez que empecé a ir primero, reduje la velocidad en unas 500 revoluciones, pero seguí doblando como al principio."

Al final, Musso llegó 51 segundos por detrás, y su multitud de seguidores se sintió desconcertada por la inesperada derrota en su propia tierra. También Brooks.

"Evidentemente, me sentí muy complacido entonces, pero realmente no llegaba a hacerse carne en mí. Honestamente, lo único en que pensaba era en mis exámenes. Recuerdo que tambien en el viaje de regreso me la pasé enfrascado en mis libros..."

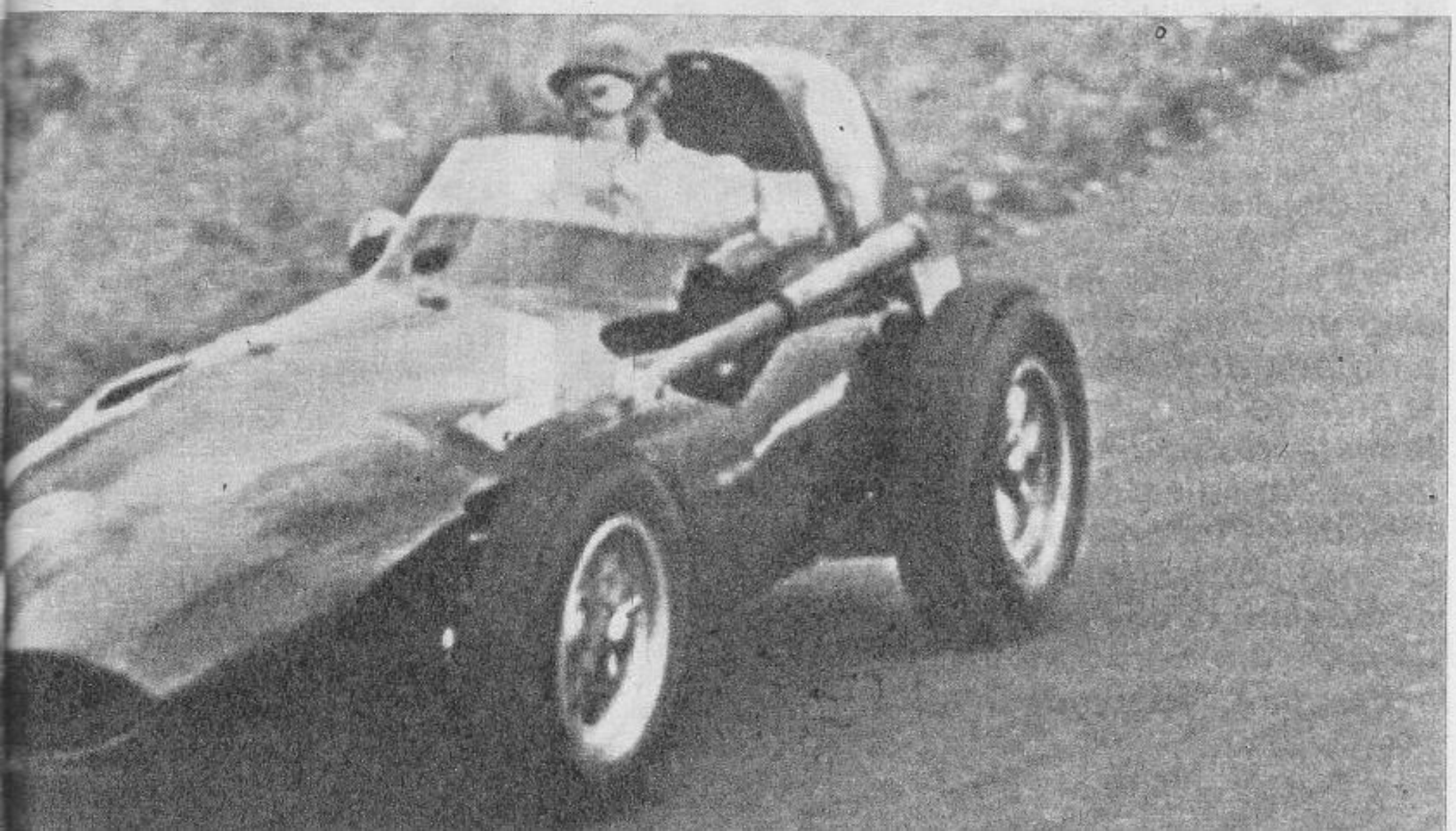
A pesar de la victoria, Brooks tenía serias dudas acerca de la confiabilidad y futura competitividad del equipo Connaught, y, lamentablemente, declinó la oferta de correr para ellos en 1956. En su lugar, pasó a BRM como número dos de Mike Hawthorn.

"La falta de resistencia de BRM era casi legendaria, pero en los papeles el auto era velocísimo. Un buen equipo de desarrollo podría haber sorteado sus problemas, pero no contaban con un equipo tal.. ¡El coche era letal! Había que doblar las curvas geométricamente. Si uno trataba de dejarlo llevar por el impulso, saltaba de pista, Mike tenía un auto de chasis largo, y ahí uno podía tener al menos cierto control. Yo tenía un coche de chasis corto...

"No obstante, ese gran motor de cuatro cilindros tenía mucha potencia y torque, y éramos muy rápidos en línea recta; punteamos las primeras vueltas del Gran Prix británico (Silverstone) sin problema. Luego Mike se retiró, y yo me detuve a hacer arreglar el cable del acelerador. Luego volví a salir, varias vueltas por detrás, porque quería recoger toda la experiencia posible. BRM corría muy pocas carreras ese año...

"El acelerador todavía se pegaba un poco, pero yo era muy ingenuo e inexperto. Antes de detenerme, había hecho Abbey Corner a fondo —créanme, no sé cómo—, así que pensé que podía seguir así, aunque me preocupaba el acelerador que se pegaba en las curvas. El problema era que durante mi larga parada, en Abbey habian derramado mucho aceite...

"El auto comenzo a abrirse y yo levanté momentáneamente para volver a meter la trompa. No significó ninguna diferencia, y salí de la curva unos 90 a 120 centímetros sobre el pasto. Por tratarse de ese auto, se salió totalmente de control, dio vuelta en la banquina, un tumbo, y me lanzó afuera. Finalmente volvió a aterrizar sobre la pista, invertido, y se incen-



dió, que era lo único que le quedaba por hacer..."

Felizmente, Tony fue arrojado sobre el pasto y no sufrió otro daño que un hueso del tobillo astillado, pero era imposible quedarse con BRM para 1957. En su lugar, aceptó una oferta para unirse a Stirling Moss en el equipo Vanwall, y se inició una etapa legendaria para los pilotos británicos.

No obstante, en las primeras carreras de ese año todo parecía andar mal para el equipo, y se retiraba un corredor tras el otro. En Montecarlo, empero, Brooks obtuvo un magnífico aunque azaroso segundo lugar detrás de Fangio y la Maserati 250F.

"Stirling salió primero, seguido de Peter Collins, Fangio, yo y Hawthorn, pero después de tres o cuatro vueltas equivocó la frenada en la chicana y golpeó contra la barrera, que en aquellos días estaba formada por bolsas de arena con postes telegráficos en medio. De pronto, esos postes cayeron por toda la pista, y Collins se vio involucrado en la derivación, terminando del lado de los resguardos. Fangio y yo logramos disminuir la velocidad, pero Hawthorn, quien quizá no había avistado el percance, me golpeó la rueda trasera y voló por el aire. Bueno, ese tipo de cosas pueden trastornarlo a uno... y cuando aterrizó lo hizo junto a Collins. Yo conduje sobre los postes, y Fangio ya había desaparecido, siete u ocho minutos por delante.

"Una vuelta después, se me salió el embrague. Aun con él, los cambios del Vanwall eran horribles; sin embrague eran una pesadilla, y ese año la carrera era a 105 vueltas. Recuerdo claramente que tenía que cambiar 23 veces en cada vuelta, y al final de la carrera mi mano estaba totalmente muerta. Me dijeron que Tony Vandervell se mostró descontento porque yo llegara segundo, pero creo que eso fue muy injusto. Ese día estuve muy satisfecho con mi performance, siempre fui mi crítico más severo. Y, después de todo, ¿quién necesitaba excusa para salir segundo de Fangio?"

La primera victoria para Vanwall llegó, por supuesto, en el Grand Prix británico; en el auto ganador iban Moss y Brooks. No ganaron fácilmente. Un mes antes, en Le Mans, Tony había tenido un feo accidente, y de ninguna manera se había recuperado cuando llegó a Aintree.

"Había tomado el volante del Astor, que me pasó Noel Cunningham-Reid a eso de las tres de la mañana. Íbamos segundos, pero la caja de cambios estaba atascada en cuarta, lo cual sucedía con frecuencia. Había sucedido en Spa a comienzos de temporada, y yo había logrado liberarla. No podía enfrentar 13 horas más de dar vueltas en cuarta, así que en cuanto salí de los boxes y gané velocidad, me dispuse a liberar el cambio atascado. Era mi primera vuelta, y me puse a tironear como loco, mirándolo todo el tiempo. Es la primera cosa que se le dice al novato que no debe hacer... De todos modos, cuando levanté la vista estaba en Tertre Rouge y había perdido el punto de referencia de frenada. Había una bolsa de arena del lado de afuera y habría sido mejor encarar directamente contra ella. Por el contrario, traté de doblar, y casi lo logro. Pero el auto se fue hacia afuera, subió sobre la bolsa de arena y dio un salto mortal.

"El Aston me cayó encima y yo quedé atrapado debajo, con la cola del auto sobre la pista. No podía hacer nada, salvo esperar que se incendiara o fuera golpeado por el próximo coche que llegara. Oía cómo se acercaban, bajando los cambios para Tertre Rouge, y era terrorífico.

El primero que llegó, Umberto Maglioli, por supuesto que golpeó contra el Aston, y me lo sacó de encima. ¡Una suerte increíble! No me rompí nada, pero sufrí abrasiones muy graves. Había un agujero en el costado de mi muslo, y literalmente, podría haber metido el puño adentro. Pero tuve suerte, y lamento haber puesto fuera de carrera también a Maglioli... Pobre favor le hice a cambio de su cortesía..."

Para el miércoles antes del Grand Prix británico, Brooks todavía estaba en el hospital, pero volvió a Aintree al día siguiente para practicar con su Vanwall, que, sorprendentemente, se calificó tercero, detrás de Moss y el Maserati de Jean Behra.

"No tenía dificultades para ir rápido, pero no podía mantener el ritmo durante mucho tiempo porque estaba débil después de mi estadía en el hospital. Por aquel entonces, claro está, los corredores podían tomar otros autos de la escudería si se había retirado el propio, y se convino en que yo seguiría corriendo tan rápido como pudiera, y que si Stirling tenía problemas, tomaría mi auto".

Brooks junto a otro grande de la época: Mike Hawthorn. Ambos comparten el podio del GP de Italia 1958 que fuera logrado por Tony con uno de los autos de Anthony Vandervell. Esa temporada, Hawthorn se consagraba campeón con sólo una victoria en su "haber", mientras que Brooks cosecahba tres GG.PP.



LEGENDARIO

Eso es precisamente lo que sucedió. Tras ir puntero durante buena parte de la carrera, Moss se retiró, tomó el coche gemelo de Brooks, que iba en quinto lugar, y tuvo una de sus actuaciones de leyenda, saliendo ganador.

"Stirling estuvo fenomenal ese día. Tal vez, si Behra no se hubiera retirado, no habríamos ganado; pero se retiró, y ese día tuvo un final feliz. El propio Vandervell estaba encantado, por supuesto, y solamente sorprendido de que se hubiera tardado tanto. Realmente creo que pensaba que sus autos eran mucho mejores de lo que eran en realidad. Tenía a Stirling, Stuart Lewis—Evans y yo, y, francamente, creo que fue uno de los equipos de conductores más fuertes de todos los



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tiempos. No me interpreten mal, era un gran auto, pero difícil de manejar. No se lo podía lanzar a una curva como por ejemplo, una Maserati 250F, y gobernarlo con el acelerador. Uno tenía que manejar con gran precisión, y, como dije antes, esa caja de cambios era terrible."

La temporada de 1957 no brindó más victorias a Brooks, aunque Moss ganó carreras en Pescara y Monza para Vanwall. Ese año el Grand Prix italiano era un clásico, una terrible batalla entre los tres Vanwall y las Maserati de Fangio y Behra. Tony se retiró tras lograr la vuelta más rápida, y recuerda ese día con gran satisfacción.

"Aprendí mucho en esa carrera. Por ese entonces, Monza era un magnífico lugar donde correr. No había esas tontas chicanas por todos lados, y muchas de las curvas eran muy, muy rápidas, pero no totalmente planas. La Curva Grande era especialmente linda. Nos acercábamos a unos 280 km/h, supongo, tocábamos los frenos y la pasábamos a unos 255.

"Creí que estaba tomando esa curva bastante rápido, y en las primeras vueltas competí con Fangio por el primer lugar. Primera vez por la Curva Grande, tocar los frenos, virar, y ¡wham! él que pasa del lado de adentro, ¡pisando el acelerador! Más adelante, en esa misma vuelta, volví a pasar junto a él y la vez siguiente en la Curva Grande, ¡wham! Exactamente lo mismo. No sé, tal vez ni siquiera tocaba el freno. De todos modos, me esforcé mucho en esa curva, y no volvió a suceder. Estaba muy orgulloso, porque era una curva muy riesgosa y gratificante..."

El año siguiente, 1958, marcó la verdadera "llegada" de Brooks. El equipo Vanwall ganó seis de las nueve "Grandes Epreuves"; tres Moss, tres Brooks. Las victorias de Tony se produjeron en los tres circuitos clásicos, Spa, Nürburgring y Monza, y no es de sorprender que tuviera muy alta consideración por los tres.

"En particular, me encantó Spa. Había estado dos veces antes con el Aston Martin, y ganado las dos veces. Me parecía la esencia de un verdadero circuito de Grand Prix, muy rápido y con exigencias de gran precisión, sin ningún margen de error.

"Stirling salió como un rayo, algo habitual en él, con la intención de ser puntero todo el tiempo, y siempre creí que ese día estaba tan empñado en ganarme como las Ferrari. Yo había ido a uno de esos colegios donde a uno le inculcan el espíritu de participación en equipo, y nada me llevaría a tratar de pasarlo a Stirling, aunque lo azuzara un poco. Pero no sé si él lo sabía, y se apartó como un rayo, llegó hasta Stavelot y le falló un cambio. En el tenis es lo que se llama un 'error forzado', después no tuve reales problemas..."

Brooks y Moss siempre se llevaron muy bien, y todavía es así; pero por ciertos aislados comentarios se deduce que ocasionalmente a Tony le resultaban irritantes las exigencias de Stirling como número uno.

"Nunca se me permitía practicar tanto como hubiera querido, porque si iba más rápido que Stirling tenian que dejar que entonces él se lanzara con todo y eso no hacía más que fatigar los autos. Además, entonces él podía querer mi chasis y su motor, o viceversa, y todo eso no hacía sino crearles más trabajo a los mecánicos. Así que para ellos siempre era mejor mantener al número dos ligeramente atrás... Stirling siempre se aseguraba de tener el mejor auto, y si pensaba que no lo tenía, mezclaba piezas de varios para lograrlo. No obstante, debo destacar que éramos grandes amigos, y mis críticas son sólo amistosas."

El Gran Premio de Italia

El Gran Premio de Italia

El Gran Premio de Italia

recta que llevaba al final. Sabía que mi única esperanza era tomar la delantera bien temprano y sacar tanta ventaja que luego ellos no pudieran compensarla al final. Finalmente, salió bien, La tragedia fue que Peter, tratando de mantenerse a mi lado, exageró y tuvo su accidente fatal. Obviamente, entonces, me sentí muy mal, aunque no era responsable de nada."

La mención de la muerte de Collins planteó la inquietante pregunta referida a la seguridad del conductor, muy de actualidad últimamente. ¿Hasta qué punto se la tenía en cuenta en la década de 1950?

"El tema nunca se discutía. Nadie pensaba en eso. Evidentemente, claro que tomábamos las medidas de seguridad que podíamos, como usar el mejor casco posible, pero por ese entonces ni siquiera teníamos trajes antiflama. La actividad prevalente era que había que proteger a los espectadores a toda costa, y así era. Hacia el final de mi carrera se empezó a considerar la seguridad del conductor, pero todo era cuestión de hacer los autos lo más seguros posibles, y proteger al piloto en la medida de lo posible. Los circuitos seguían siendo iguales, y no era cuestión de convertirlos en pistas Scalextric. Aceptábamos que el Grand Prix planteaba un desafío al diseñador del auto y conductor, para cubrir el circuito más rápido que cualquier otro coche. ¡Sólo nos sentíamos molestos cuando teníamos que conducir en circuitos tipo aeródromo, totalmente artificiales.

"El gran atractivo era conducir un coche de carrera en circuitos cerrados, y aceptábamos que el juego consistía en mantener al coche en pista. Si uno se salía de pista, quedaba a merced de la providencia. Podría o no salvarse. Para mí una buena analogía es la de los alpinistas: si se escala una montaña colocando una red debajo, ya no se plantea ningún desafío.

DESAFIO

"Así que, aunque nadie quería matarse o resultar herido, el desafío estribaba en ir tan rápido como uno pudiera, teniendo siempre conciencia de lo que pasaba si uno se salía de pista. Nadie me convencerá de que el desafío no es mayor si el conductor sabe que podría resultar herido si se sale de pista. El baile era otra cosa cuando uno tomaba una curva más rápido que el coche vecino, pero no tanto como para resultar herido. Creo que hoy en día hay falta de desciplina entre los conductores, pero no los culpo totalmente. Creo que es inevitable cuando uno crea un ambiente donde puede cometer errores sin que pase nada.

"Las paredes de ladrillos, los árboles y las zanjas instilan una forma de disciplina, créanme. Recuerdo conductores de mi época que eran muy rápidos en circuitos tipo aeródromo, pero no planteaban ninguna amenza en los auténticos circuitos de carretera. Y la única explicación es que se requería una actitud mental totalmente distinta en un circuito donde uno no podía dar una vuelta carnero sin ninguna impunidad..."

Las observaciones de Brooks, claro está, no reflejan del todo el actual pensamiento de la Asociación de Pilotos, pero provienen de un hombre muy inteligente y racional que pensaba en los peligros, los sopesaba; como para los demás corredores de ese entonces (y algunos de hoy), la "seguridad" significaba tener un coche que no se rompiera, y no tanto pensar en las consecuencias de un error del conductor. Y muy rara vez se producía algún accidente grave causado por otra cosa que no fuese un error.

"Mi filosofía cambió algo después de mi golpe en Silverstone y completamente cuando el Aston 'voló' en Le Mans. Después de eso, tome una firme decisión mental de nunca tratar de compensar las deficiencias mecánicas de un coche. Si algo no funcionaba bien, peor para mí. Siempre creí que era moralmente equivocado correr riesgos innecesarios con la propia vida, porque creo que la vida es un don de Dios, y que el suicidio es moralmente inaceptable."

"—Para mí, conducir un auto de carrera que puede ser poco seguro o estar dañado no es exactamente suicidio, pero le falta poco. ¡No quiero entrar en discusiones teológicas! Miles de personas podrán estar en desacuerdo, pero ese es mi punto de vista: siento que tengo la responsabilidad moral de cuidar razonablemente de mi vida. Quien sabe, esa filosofía puede haberme costado el Campeonato Mundial del '59..."

A fines de 1958, Tony Vandervell, destrozado por la muerte de Stuart Lewis-Evans en Casablanca, decidió desbandar su equipo de carreras. Moss pasó a correr para Rob Walker, y Brooks firmó con Ferrari. En muchos sentidos fue un año difícil para Tony. Estaba en marcha la "revolución del motor trasero", y Ferrari, que conservaba el motor delantero, se sentía presionada para seguir así en todos los circuitos, excepto los muy rápidos. No obstante, Brooks recuerda ese año 1959 con gran placer.

"Ese Dino 246 era un coche magnífico de conducir. Parecido al Maserati 250F, porque se podía conducir acelerando en las curvas. ¡Y

Tony Brooks y su cara de chico travieso (a menudo sucia por el trajín de un GP). Nunca fue un apasionado por las carreras, pero "tenía una condición natural para conducir muy rápido y ser muy buen piloto". Su preferencia por un estilo veloz se sintetizó en sus recordadas victorias en Spa, Monza y Nürburgring.

su caja de cambios —tras esos dos años con Vanwall— fue una revelación!

"Creo que los Ferrari tuvieron muy mala suerte ese año. Por empezar, se canceló el Grand Prix belga, y en ese auto yo hubiera estado contento de llevar a cualquiera en Spa. Creo que habría sido difícil ganarnos, porque podíamos circular con los Cooper por las curvas rápidas... ¡Luego nos perdimos el Grand Prix británico por una huelga en Italia! Gané con bastante facilidad en Reims y Avus, y creía tener buenas chances para Monza. Clasifiqué segundo, pero al final mismo de la práctica olí a Ferodo. Podrían haber sido los frenos o el embrague, y les pedí a los mecánicos que lo revisaran. En su lugar ¡lo cambiaron sin decírmelo! En consecuencia, no estaba bien empalmado, y cuando partí al comienzo de la carrera, se salió y se quemó. Mi Grand Prix italiano duró 90 metros...

"De todos modos, fue a Sebring para la última etapa del campeonato, todavía con chances de ganar, como Stirling y Jack Brabham. Asombrosamente, los tres salimos en primera fila. En la primera vuelta me golpeó Taffy von Trips, mi compañero de equipo, en la rueda trasera, y por eso digo que mi cambio de filosofía podría haberme costado el título. Mi inclinación natural era seguir adelante. Créanme, eso habría sido lo más fácil de hacer pero me obligué a parar para hacer un chequeo total del auto. En eso perdí una vuelta, y aun así, terminé tercero. Stirling se retiró, y hacia el final ¡Jack se quedó sin nafta! Aun así, creo que hice lo correcto."

Enzo Ferrari se sintió muy desilusionado (y es poco decir) cuando Brooks dejó la

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



escudería a fin de ese año, y para Tony mismo fue una penosa decisión.

"No quería irme. Me llevaba muy bien con todo el mundo, particularmente con Phil Hill, y sabía que quienquiera que corriese con Ferrari en 1961, el primer año de la fórmula 1 1/2 litros, ganaría el campeonato. Pero había comenzado a pensar en mi futuro, y comprado un garaje en Weybridge. Quería expandirlo, y no veía cómo, si me pasaba la mitad de mi vida en Italia, con las pruebas y todo lo demas.

"Tenía un contrato fabuloso para 1960 con Vandervell. El plan era correra con un nuevo Lotus 18, armado por Vandervell, con un motor Vanwall en la parte de atrás. Parecía la solución perfecta, pero nunca se llegó a nada. Tony tenía sus recelos sobre la posibilidad de seguir corriendo y el único Vanwall con que corrí ese año era un auto con motor delantero revisado, cuyo chasis flexionaba en medida sorprendente. ¡No cabe duda de que tengo el record de todos los tiempos en tres ruedas para Goodwood! Creo que tal vez Tony realmente quería que me retirara. Siempre trataba de que fuera a ver un cirujano dental amigo suyo en Harley Street..."

Para la época en que resultó claro que el Lotus-Vanwall no llegaría a nada, todos los demás puestos codiciados ya habían sido ocupados, y Brooks, terminó en el equipo de Yeoman Credit, que corría con autos Cooper del 'año pasado'. Estaba realmente fuera de competencia, aunque con frecuencia Tony mostró su gran clase, llegando segundo en Spa, por ejemplo. Pero fue un año poco satisfactorio y triste, porque sus compañeros de equipo Harry Schell y Chris Bristow perdieron la vida.

Para 1961, Brooks, sorpresivamente regresó a BRM para lo que sería su última temporada de carreras.

"¿Por qué? ¡Buena pregunta! Como dije, sentía que Ferrari sería el equipo al que habría que ganarle ese año. No veía cómo el viejo Climax de 1 1/2 litros podría competir con el V6 de Ferrari. El único motor británico nuevo en el horizonte era el BRM V8, que, según me dijeron, estaría listo para Mónaco. Así que firmé, como coequipier de Graham Hill. Bueno, como saben, el nuevo motor —y auto— finalmente hizo su primera aparición en ¡Monza para hacer práctica! Era un año sin esperanzas, con un auto pesado y motores Climax muy pobres. Patético. Me brindó alguna satisfacción el hacer la vuelta más rápida en el Grand Prix británico, pero fue puramente porque estaba mojado. Graham siempre tenía el mejos de los dos coches.

¡Ahora que lo veo de lejos, me doy cuenta de que siempre tuve que tolerar más de lo razonable! De tener una educación de tipo más comercial, probablemente no lo habría tolerado, pero no estaba preparado para discutir y evitaba todo cuestionamiento. A fin de año terminé tercero en Watkins Glen —creo que el mejor resultado que obtuvimos ese año— y ésa fue mi última carrera."

Brooks siente evidente insatisfacción con sus dos últimos años de carreras de Grand Prix. Aunque insiste con firmeza en que su capacidad de manejo siguió intacta hasta el fin, admite libremente que su mente estaba más orientada hacia su futuro que hacia las carreras. A los 29 años anunció que se retiraba, y no se arrepiente.

"No me gustaban mucho los go-karts **de 1 1/2 litros, pero podría haberme quedado en Ferrari, y opté por no hacerlo. He cimentado mi empresa, y estoy muy feliz con mi vida. Disfruté mucho con las carreras de autos, aunque admito que nunca tuve la dedicación de, digamos, Stirling."**

Tony estaba viviendo una semana muy atareada cuando fui a verlo. Su garaje en Weybridge es un negocio floreciente, y poco después estaba por abrir otro en Woking. Solía vender coches ingleses —**"En 1971 la British Leyland no podía darnos idea del futuro que nos aguardaba, así que dejamos la franquicia"**—, pero ahora es totalmente italiano, comercia con Fiat y Lancia. Es el tipo de hombre que convierte todo en éxito: calmo, metódico y directo; y es evidente que el suceso de su empresa le produce inmensa satisfacción. En su oficina, pequeña y prolija, hay algunos trofeos y muchos libros sobre carreras de autos, así como fotografías de su familia. Conoció a su esposa italiana en el Grand Prix de Rouen, en 1956.

LOS '80

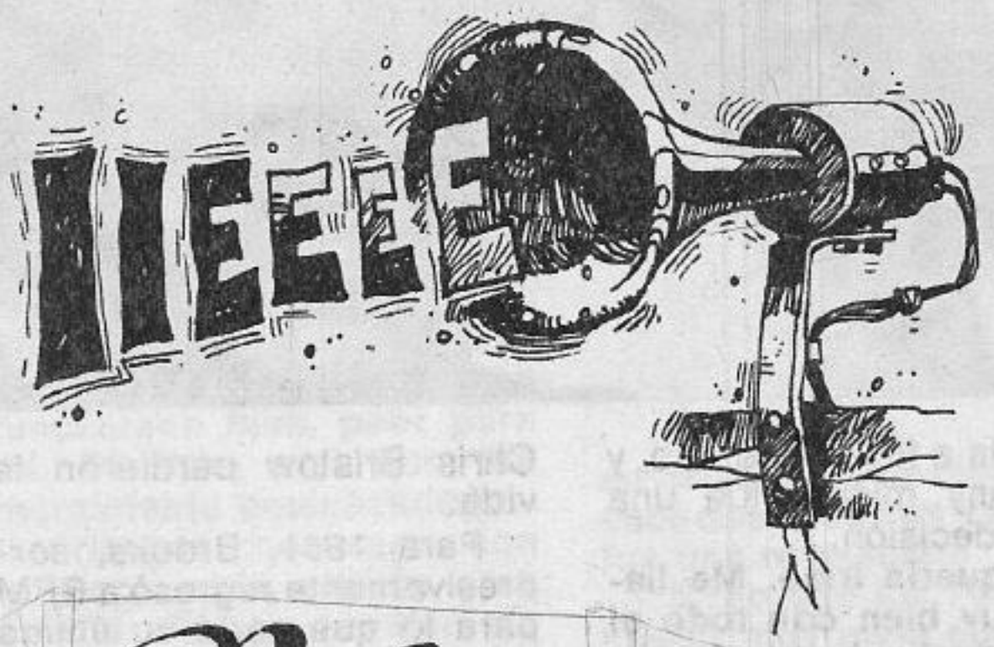
Como cierre, hablé con él sobre las carreras de Grand Prix hoy en día.

"Siempre soy reacio a comentar algo cuando no participo directamente de ello. No obstante, como usted me lo ha preguntado, le diré lo que pienso. Si el problema es que los coches se salgan de pista y corran peligro los espectadores, entonces creo que debería hacerse algo para disminuir su velocidad. Todo es relativo, después de todo. A quién le importa si pasan las curvas a 3G, 4G o lo que fuere. Si los mejores conductores pueden ponerse en evidencia a 1G, pues entonces, volvamos a 1G. Para los espectadores, las mayores velocidades en las curvas no dicen mayor cosa. Creo que tenemos que volver a un coche que se vea **cómo puede controlarse con habilidad,que lo** vean **los espectadores, quienes suelen ver autos que corren como si andaran sobre rieles.**

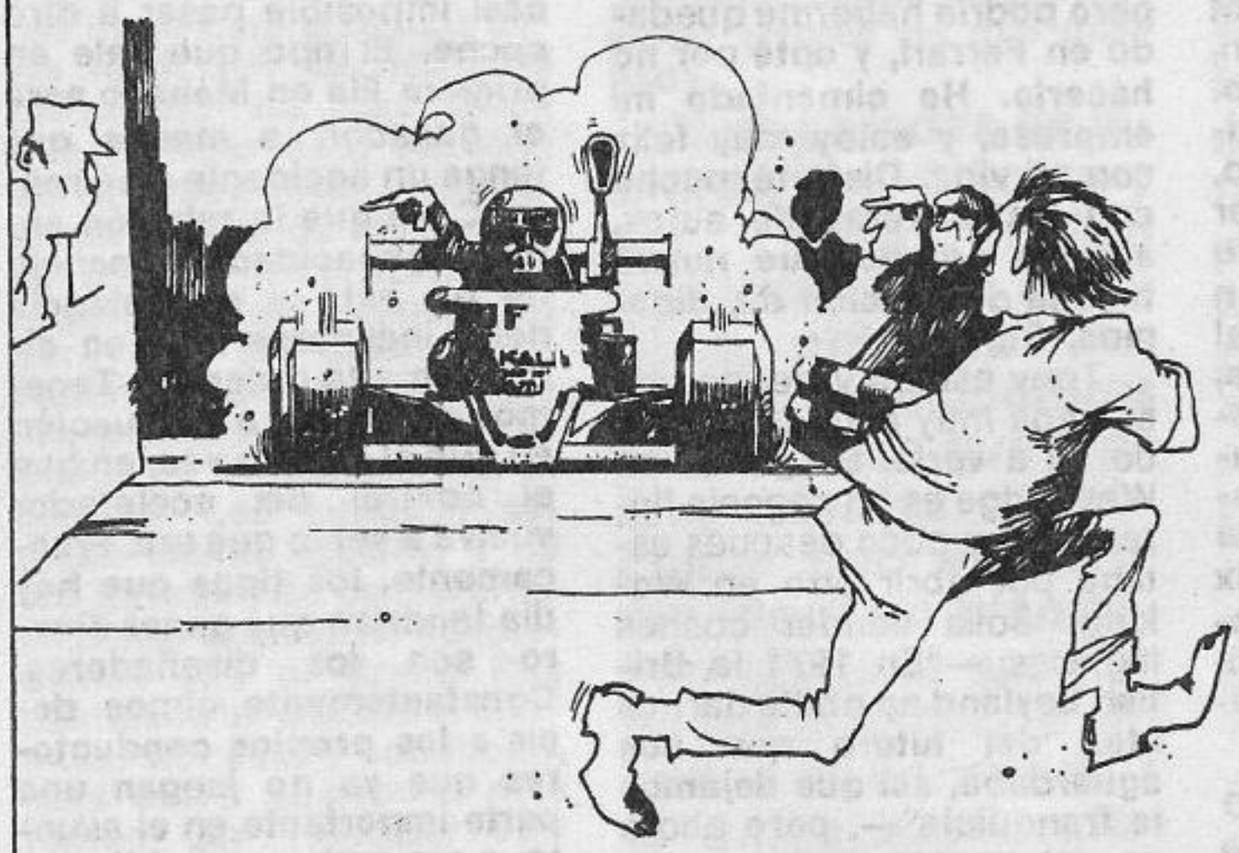
"Los autos son tan anchos, y las distancias de frenada tan mínimas que es casi imposible pasar a otro coche. El tipo que sale en primera fila en Mónaco será el ganador, a menos que tenga un accidente o se retire. Creo que la relación entre la capacidad de manejo de un auto y su potencia debe inclinarse más en dirección a la potencia. Tenemos que volver a la situación en que el auto se vea, en que el control del acelerador vuelva a ser lo que era. Francamente, los tipos que hoy día tendrían que ganar dinero son los diseñadores. Constantemente oimos decir a los propios conductores que ya no juegan una parte importante en el asunto, y sin embargo, ¡obtienen ganancias colosales!

"—Me saco el sombrero ante los diseñadores; creo que han logrado cosas increibles, pero no creo que sea en el mejor interés de las carreras, y estoy seguro de que no es muy gratificante para los conductores. Siempre debería haber un poco más de energía de la que el chasis puede aguantar..."



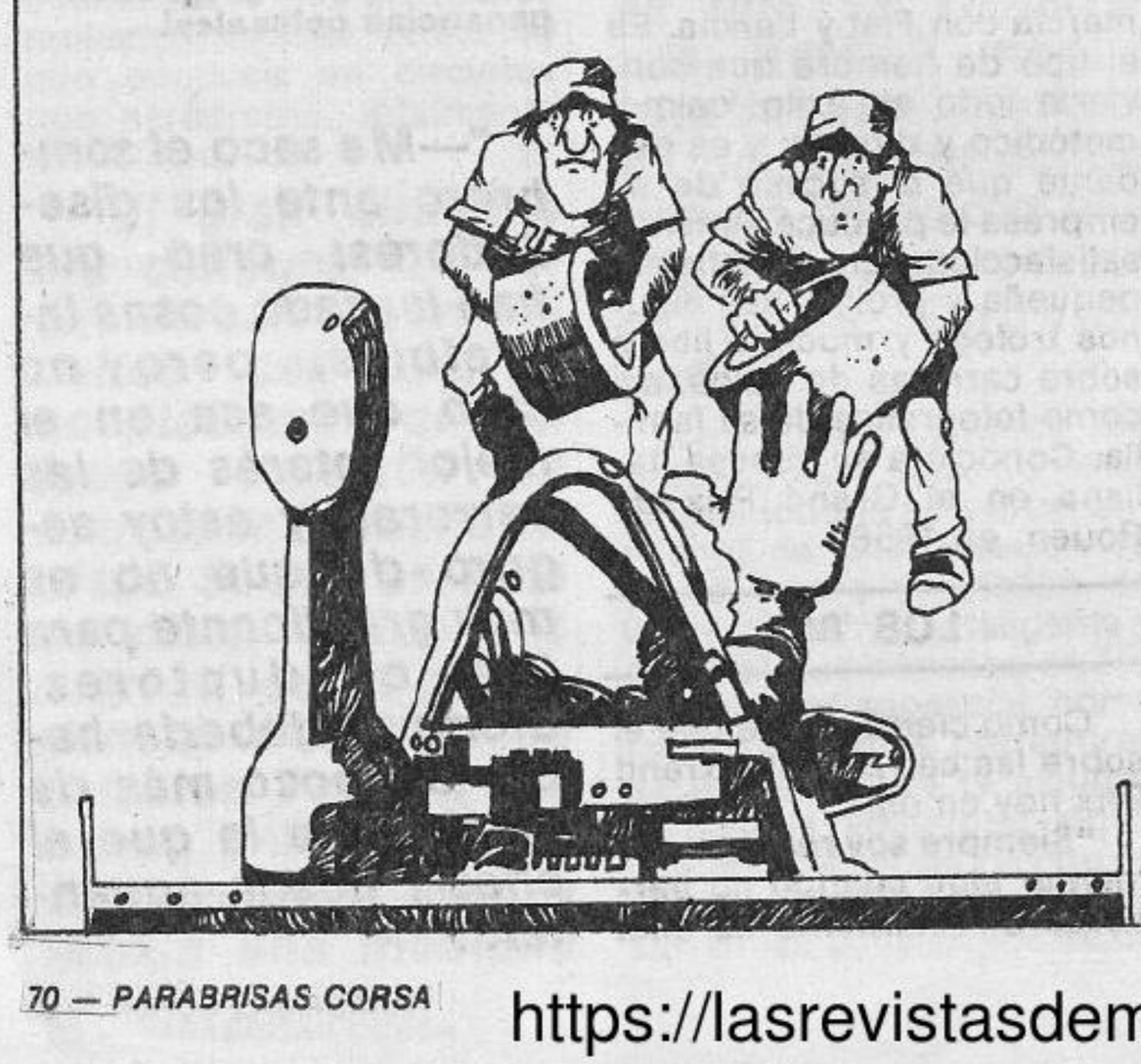


Efecto Humor









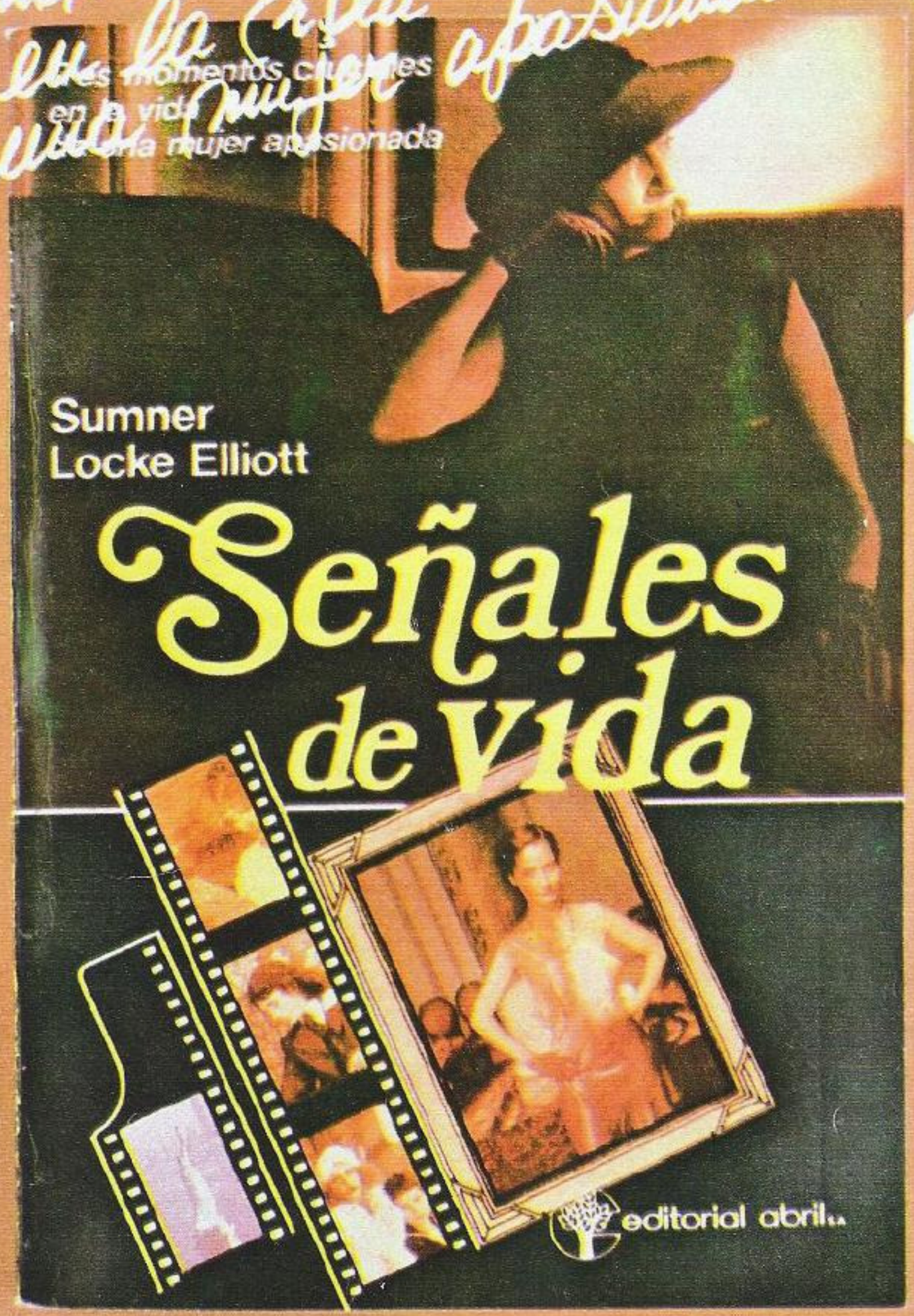
CABALLEROS



J. OLMO

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los momentos cruciales de una vida apasionada



SOLO
$ 160.000.-

La fascinante historia de una vida vivida plenamente en un mundo que todos deseamos conocer, sumada a una magistral pintura de la primera mitad de nuestro siglo.

Consíguala en las mejores librerías de todo el país, *o solicítela por correo a : CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo Nro. 386, Correo Central.*

Solicito envío de un ejemplar de SEÑALES DE VIDA, que pagaré por el sistema de:

CONTRARREMBOLSO
($ 190.000)
OFERTA CONTADO
($ 160.000.- en cheque/giro postal sobre Buenos Aires, No A La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A.)
(Indique con una cruz el sistema de pago elegido).

NOMBRE:.....
CALLE:.....
Nro.:..... *PISO:* ..... *DPTO.:*.....
LOCALIDAD:.....
PROVINCIA:.....
C.POSTAL:.....

(No envíe efectivo).
(No es imprescindible en envío del cupón).
CLUB DE LETRAS EN URUGUAY: Río Branco 1511 - Montevideo.
ENVIOS AL EXTERIOR: u$s 10.

LA MEJOR MUSICA FOLKLORICA DE TODOS LOS TIEMPOS REUNIDA EN UNA INCREIBLE COLECCION

SOLAMENTE EXITOS Esta Selección incluye los éxitos folklóricos más importantes, interpretados por quienes los hicieron famosos.

LAS MEJORES CANCIONES Luna Tucumana ● La Pulpera de Santa Lucía ● Canción de Cuna ● Costera ● Alfonsina y el Mar ● Zamba de Vargas ● La Engañera ● Ai. Mi Corrientes Porá ● Costera, Mi Costerita ● Soy Entrerriano ● Kilómetro 11 ● Angélica ● Canción para una Mentira ● Te dá el Amor ● Que se Calmen por Dios las Guitarras ● Por Amor se dá la Vida a Veces ● Palabras de Ayer ● Palabras de Ayer ● Qué Pasa entre los Dos ● Cómo se dice Adiós ● Pero Yo... Aún te Amo ● Cielito Fiel ● Te Pido que lo Pienses ● Resolana ● Brindo por tu Cumpleaños ● La López Perayra ● Zamba para Olvidarte ● De Albordi ● Guitarrero ● Soñadora de Carnaval ● La Nochera ● Zamba de Anta ● tierra Querida ● Vallecito ● Vidala del Nombrador ● Chakai Manta ● Claveles Mendocinos ● Camino del Indio ● Vidala de la Copla ● La Enamorada ● Como los Pájaros ● Llorando Estoy ● Estoy de Vuelta ● Recuerdo del Tortezuelo ● Selección de Carnavalitos ● La Compañera ● Romance de Barrio ● Anémonas ● La Peregrinación ● Quema esas cartas ● La Candelaria ● Virgen de la Carrodilla ● Tonada del Viejo Amor ● Los Ejes de mi Carreta ● Chaco Litoral ● Trasnochados Espineles ● Me Vuelvo a Caá Cati ● Te Deseo Felicidades ● Misionerita ● Sargento Cabral ● Coplas Felicianeras ● Mocoi Guayra ●

LOS MEJORES INTERPRETES Ginamaria Hidalgo ● Los Cantores de Quilla Huasi ● Daniel Toro ● Los del Suquia ● Coco Díaz ● Chango Rodríguez ● Margarita Palacios ● Antonio Tarragó Ros ● Raúl Barboza ● Rubén Durán ● Jaime Dávalos ● Antonio Tormo ● Aldo Monges ● María Olelia ● Los Altamirano ● Jovita Díaz ● Carlos Torres Vila ● Los Fronterizos ● Daniel Altamirano ● Los de Salta ● Los Hermanos Abalos ● Carlos Di Fulvio ● Eduardo Avila ● Los Hermanos Cuestas ● Chacho Santa Cruz ● Orlando Vera Cruz ● Los Hermanos Cardozo ● Cholo Aguirre ● Los Hermanos Barrios ● Linares Cardozo ● Hermanitas Vera ● Los Andariegos ● Los Hermanos Albarracín ● Fernando Portal ● Martínez Ledesma ●

Historia del Folklore

La más Importante Selección de Música FOLKLORICA que no puede faltar en su discoteca

Seleccionada para Ud. por Julio Marbiz

LA SELECCION TOTAL DEL FOLKLORE

● Los éxitos de las canciones de siempre ● La canción romántica argentina ● Las canciones del litoral ● La zamba ● Los pioneros



...y además

La colección incluye dentro de su precio el libro de Amancio Varela "HISTORIA DEL FOLKLORE" con 250 páginas, que le enviaremos junto a la misma.

PRESENTADA A TODO LUJO
En 5 Long-play estéreo
ó 5 Cassettes estéreo



Llene la solicitud del pie con todos sus datos, y a vuelta de correo recibirá su colección Musical, recién entonces abonará al cartero la suma de $ 1.590.000.-

UNIVERSAL CENTER Casilla 1198 - Correo Central - 1000 - BUENOS AIRES

SOLICITUD

Sres. **Universal Center,** Casilla 1198 - 1000 C.C. - Buenos Aires

SOLICITO ME ENVIEN LA COLECCION **"HISTORIA DEL FOLKLORE"**
Al recibirla pagaré al correo la suma de $ 1590.000

Deseo recibir la colección en Cassettes ☐ en Discos ☐ (marque con una X)

NOMBRE Y APELLIDO _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____ Nº POSTAL _____

PROV. - EDO. _____ PAIS _____

FIRMA _____ **VALIDEZ 30 DIAS**

NO ENVIE DINERO, PAGUE AL RECIBIR SU COLECCION COMPLETA

$ 1.590.000.-

ADQUIERA SU COLECCION POR TELEFONO 36-0361 CABA - TAMBIEN PUEDE ENVIAR SU SOLICITUD de lunes a viernes de 9 a 17 hs.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com