CORSA

parabrisas

4 ARGENTINOS A EUROPA
COMO SE PREPARA EL T.C. 1983

BALANCE DEL C.A.P. '82

JOSE EDUARDO

EVEREAD

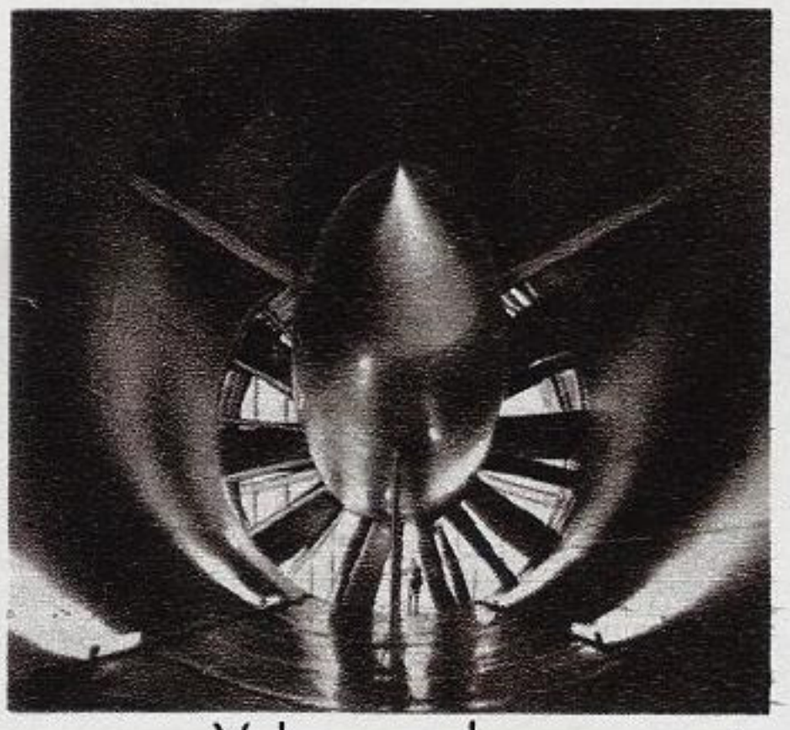
Financiera

BANCO
NUEVA ERA

DATSUN

Nº 872 del 15 al 21 de febrero de 1983 - Argentina: $ 65.000 - Uruguay: N$ 40 - Paraguay: Gs. 230

LAS REVISTAS DE MAURO



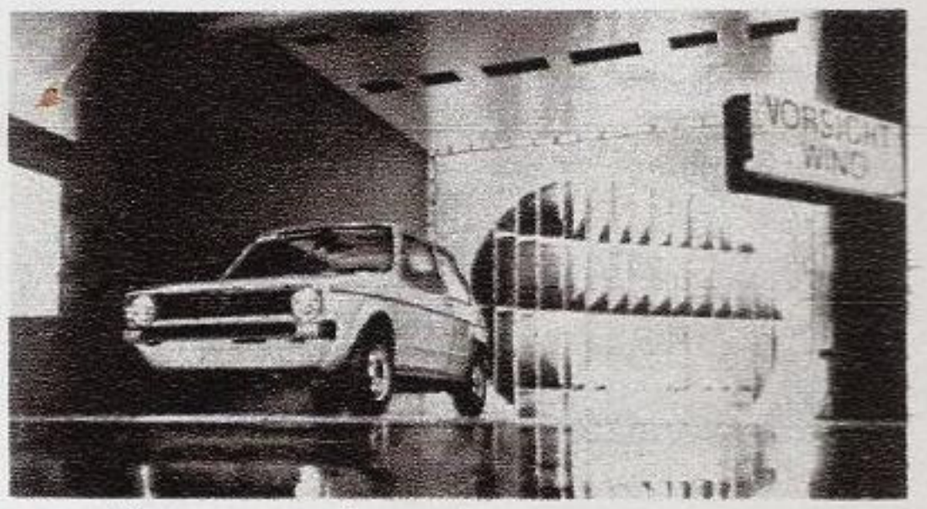
Viento a favor.

Desde 1965 ya no hay que esperar que sople en la dirección deseada.

Lo fabrica Volkswagen A.G., en Wolfsburg, Alemania.

Con un ventilador de 10 hélices ajustables, que miden 9 m cada una.

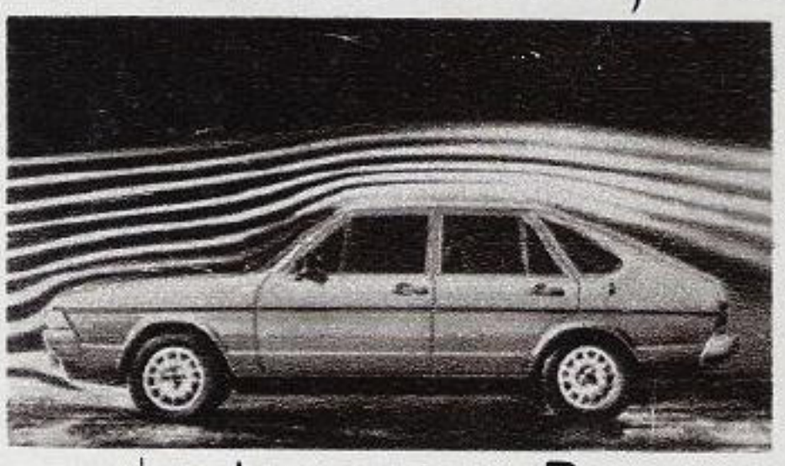
Y lo aceleran, estrechando el túnel. Hasta que vuela a 180 km por hora.



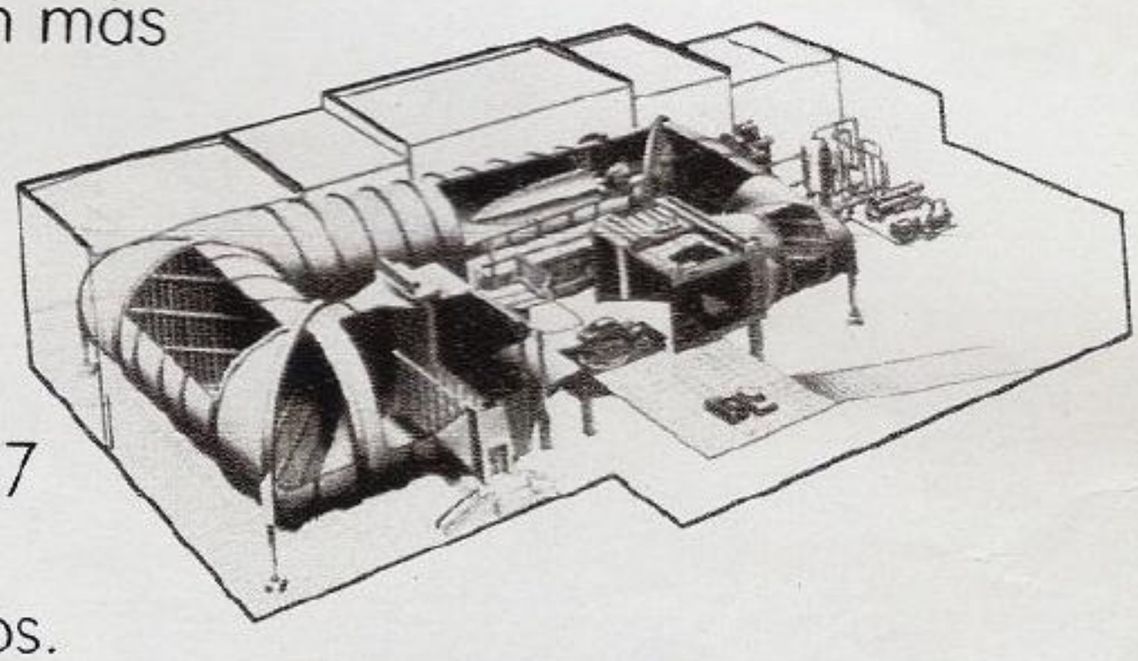
Pueden hacer que de vueltas, por medio de pantallas deflectoras. Calentarlo a 45°. Enfriarlo a -30°.

O cargarlo con un 95% de humedad.

Tres millones y medio de pies cúbicos de aire por minuto. Todo a favor del usuario.



Porque con ellos se someten a pruebas de aerodinámica cada uno de los nuevos modelos Volkswagen. Inclusive los que proyectamos en la Argentina. Para que sean más económicos, al oponer menor resistencia al viento.



Y más seguros.

Cada auto, colocado dentro del túnel sobre 4 balanzas flotantes, registra 7 elementos de equilibrio y 6 componentes aerodinámicos.

Y también datos sobre el ruido, la vibración, la captación de flujo por las tomas o la parrilla, la circulación interior del aire, la performance del motor en temperaturas extremas y el comportamiento de la carrocería bajo la lluvia o las salpicaduras.

Volkswagen Argentina

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA

Año XVI Nº 872
Fecha: Del 15 al 22 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, Marcos Tiglié *(Diagramadores)*

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

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., Alessandrini 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



Foto de tapa: Nada más (y nada menos) que un símbolo, el del espectáculo de color y acción brindado durante 1982, aunque debiendo superar los consabidos problemas "de dentición" de la categoría, por los Datsun 280 ZX del Campeonato Argentino de Pilotos. El mismo "show" que, de la forma más completa, pretendemos reflejar en este número, justamente previo a la apertura del ejercicio '83 de la especialidad.

Foto: Coco Capria.

Indice

4 Fangio, de vuelta. Sí, ya sabemos, no es novedad que el gran quíntuple se ha reintegrado a sus actividades habituales con llamativa prontitud y proverbial lucidez, tras la seria intervención a que fuera sometido hace muy poco tiempo. De ello han dado cuenta ya numerosas notas en todo tipo de medios. Pero se imponía nuestro modesto homenaje.

6 Rally en Montecarlo. Resonante 1-2 de Lancia con su ambicioso 037 de compresor volumétrico, y tercer triunfo de Röhrl en el legendario clásico. Con todo su particular "clima" y abundancia de pormenores, lo invitamos a revivirlo.

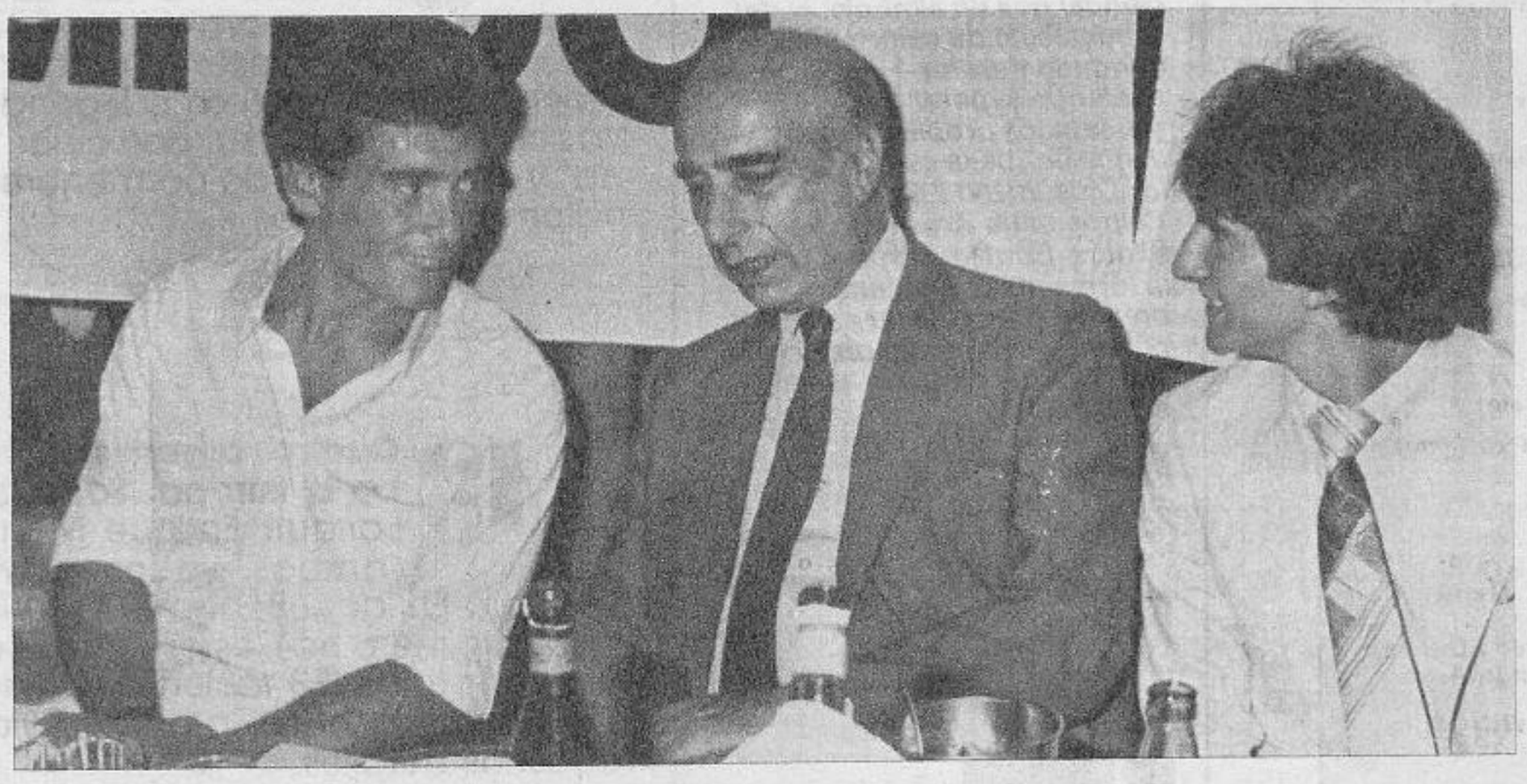
12 Cuatro argentinos rumbo a Europa. Son Oscar Larrauri, Enrique Mansilla (ambos, ya en el Viejo Mundo), Enrique Benamo y... Víctor Roso (créase o no), estos últimos con sus campañas '83 recién delineadas la semana pasada y prontos a viajar. Todos los detalles.

28 El C.A.P. en la balanza. ...Y entre tanto balance como ofrecemos por estos tiempos, le llegó el turno al Campeonato Argentino de Pilotos, el "show" del 82. Acompañado de la consabida reseña estadística y coquetas láminas, un meduloso y bien ilustrado análisis.

66 Cuenta regresiva para el T.C. '83. Anduvimos husmeando por cuanto taller se nos cruzara (...), para ir palpitando cómo se prepara la temporada venidera, cuyo comienzo ya no está nada lejos... Así que si a Ud. no le interesa enterarse bien del tema, ni se le ocurra leer la nota.

JUAN MANUEL FANGIO

EL ORACULO VUELVE A ATENDER



Fangio entre Larrauri y Mansilla, el martes pasado. Las miradas hablan...

Otra vez la mirada abismal, esos ojos sin fondo, la voz siempre en un hilo pero más firme, la posición reposada invitando al diálogo, los gestos parsimoniosos, los juicios mesurados, las anécdotas, los recuerdos y las lecciones de vida como sin querer darlas, consejos velados y espontáneos... Toda esa filosofía pura del gaucho en guardia y cabal... El oráculo. Es el oráculo que abrió de nuevo. Tras unos días de estar "cerrado por refacciones" ...

Es el tiempo en que el quíntuple "by pass" del quíntuple casi dejó ya de ser noticia y es el propio "chueco" quien vuelve a serlo, eso sí, con un flamante "pentargumento" más para alimentar su halo de inmortal ídolo sin miedo a la peor adversidad, de mítico hombre de suerte, de ser sobrenatural...

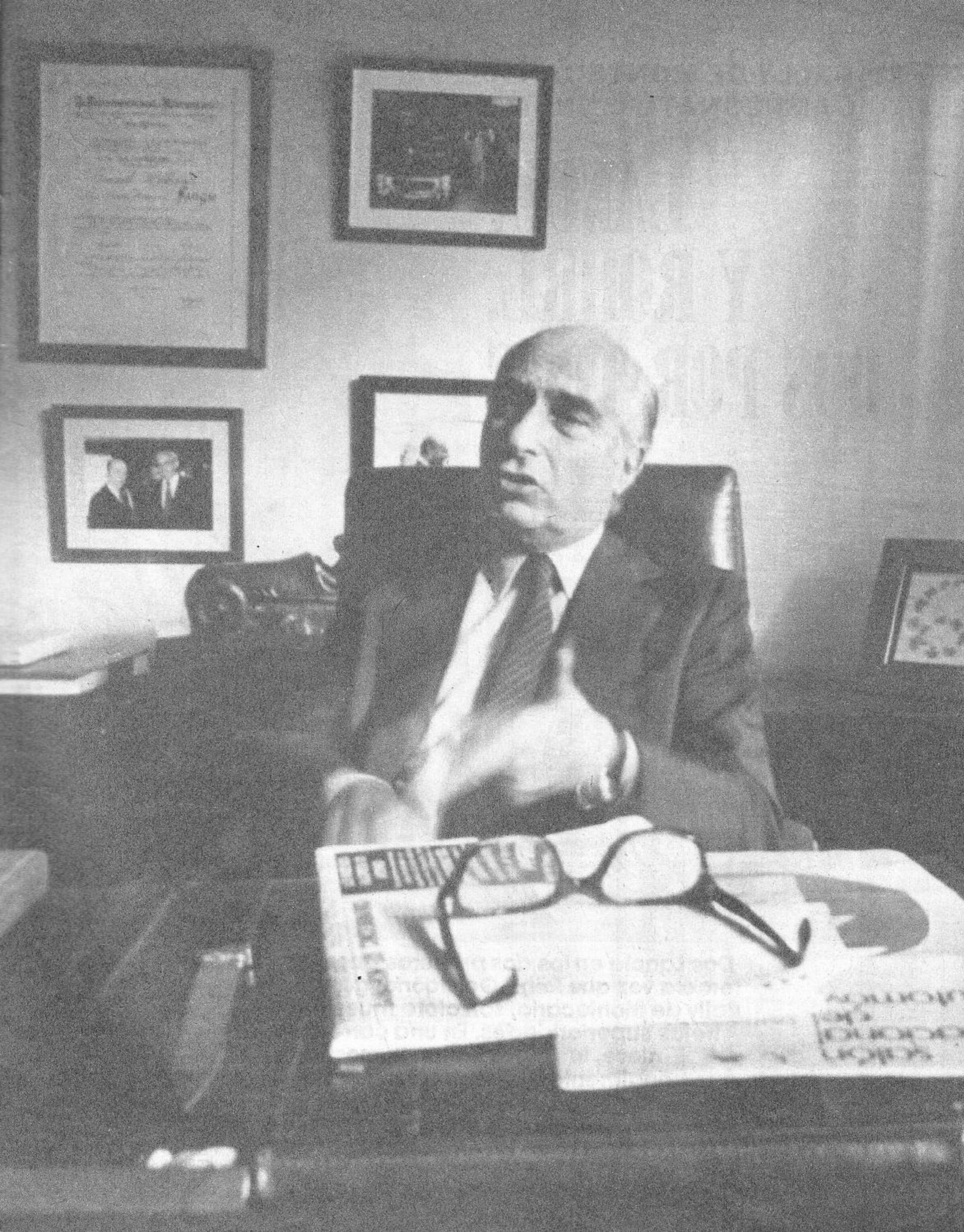
En efecto, **"en ningún momento sentí miedo** —afirma, refiriéndose a la reciente y delicada operación de la que saliera airoso—; **sabía que era algo que había que hacer para poder llevar una vida normal, y que no podía estar en mejores manos. ¿Qué iba a temer? Como siempre, la clave es un buen equipo..."**

Y al poco rato, en tiempo record (para variar...) dejó el sanatorio para, tras corto período de recuperación en su domicilio, retomar paulatinamente sus tareas habituales.

Así es como hoy, menos de dos meses después de la intervención, vuelve a inundar con su misterio impar los despachos que siempre lo esperan para cobrar vida. Como si nada hubiera pasado, a no ser por una gran cicatriz que le surca el ilustre tórax, y una marcada recuperación de las percepciones sensoriales antes disminuidas por la deficiencia circulatoria que lo aquejaba.

Así es, no más. A los setenta y un años, a casi veinticinco de su retiro de la actividad que iluminó, cada minuto más cubierto de gloria y de leyenda pero con los hombros ahora recompuestos para seguir cargándolas infinitamente, **Juan Manuel Fangio**, el oráculo, atiende de nuevo. Y como siempre, ejemplarmente quiere ser y es memoria, presente y futuro.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

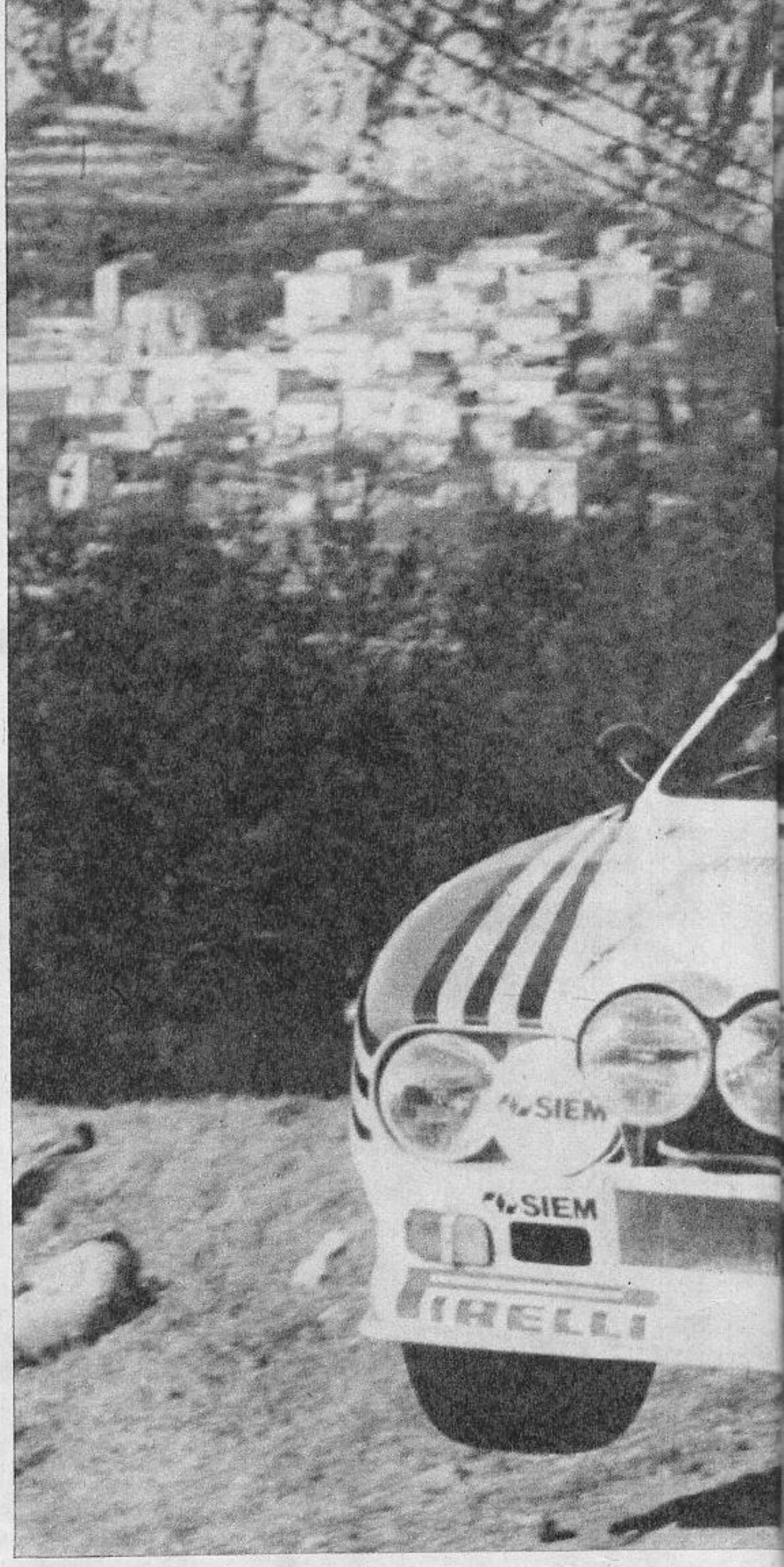


51º RALLY DE MONTECARLO
CAMPEONATO MUNDIAL

LANCIA Y RÖHRL, DOS POR TRES

La ausencia casi total de nieve favoreció netamente al equipo Lancia. Festejando viejos coéquipiers y rivales: Alen-Kivimaki y Geistdörfer-Röhrl.





Dos Lancia en los dos primeros puestos, y tercera vez que Röhrl-Geistdörfer ganan el Rally de Montecarlo, son clara muestra de netas superioridades. En una carrera sin nieve, los autos italianos mostraron finalmente sus aspiraciones al título mundial 1983, haciendo frente a la amenaza de Audi, que pretende repetir en ésta el suceso de la temporada pasada

Tal como sucedió en 1980 y 1982, cuando este dotado piloto alemán comenzó ambos campeonatos mundiales ganando en Montecarlo con Fiat 131 Abarth y Opel Ascona 400 respectivamente, meses antes de lograr el título, Walter Röhrl ganó "navegado" como siempre por Christian Geistdörfer, en esta otra edición de "Monte", otorgándole así la primera victoria al Lancia

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

037 Rally, el cual se transformó en el primer auto con motor comprimido (¡no turbo!) que gana un rally por el certamen mundial.

La superioridad demostrada, ya no por Röhrl en particular, sino también por el nuevo Lancia, fue realmente aplastante a lo largo de los siete días de carrera, favorecido evidentemente por un clima excepcionalmente benigno con muy escasa nieve, hielo o escarcha, todos elementos que sin duda hubieran sido ideales para una mejor performance de los Audi Quattro del equipo oficial.

Como siempre, Montecarlo se divide en cuatro clásicas etapas. El tramo de concentración se desarrolla a partir de siete cabeceras: Barcelona, Bad Hombourg, Lausana, Londres, Montecarlo, París y Roma (otorgando verdadero significado a la palabra "Rally" la cual significa en inglés, "Encuentro", la idea está clara, ¿no?). Sigamos. Este primer tramo que recorrieron los 250 autos, finaliza en Grenoble —donde, dicho sea de paso, se armó un gran embotellamiento en el llamado parque de asistencia, recinto habilitado para que los auxilios presten ayuda a las máquinas antes que éstas ingresen al parque cerrado en el cual descansan hasta comenzar la siguiente etapa de clasificación entre Grenoble y Montecarlo, donde empieza la parte de velocidad con los primeros seis primes.

En el primer tramo de "piedra libre" —Chartreuse—, ganó uno de los semioficiales Renault, Jean Luc Therier, seguido por Frequelin, Röhrl, Andruet, Blomqvist, Alen, Ragnotti, Serpaggi

LOS AUTOS

LANCIA— Tres unidades idénticas para Alen-Kivimaki, Röhrl-Geistdörfer y Andruet-"Biche", dotadas de un nuevo spoiler delantero-"portafaros". En el circuito de lubricación se agregó un acumulador de presión de aceite. La presión del compresor subió a 0,7 (usada en el RAC) a 0,8, con una potencia entre 305 y 310 HP, pesando entre 960 y 965 kg (en el límite de la clase). Usaron Pirelli. Sólo Serpaggi-Neri utilizaron un Lancia 037 Rally particular.

AUDI— La variante Grupo B de los Quattro no difiere en mucho de la preparación G-4. 330 HP y 1.160 kg. Fueron presentados tres autos. Para Mouton-Pons, Mikkola-Hertz y el "invitado" Blomqvist-Cederberg en su primer rally de Montecarlo. Fue agregado un sistema rápido de quita y pon de faros suplementarios que además facilita el reglaje de luces. Fue suprimido el doble comando de embrague (en la mano y el pie izquierdo). El auto de Blomqvist-Cederber tenía nueva suspensión de aluminio —más liviana y resistente según los tests de la marca—. Ahora están calzados por Michelin en vez de Kleber.

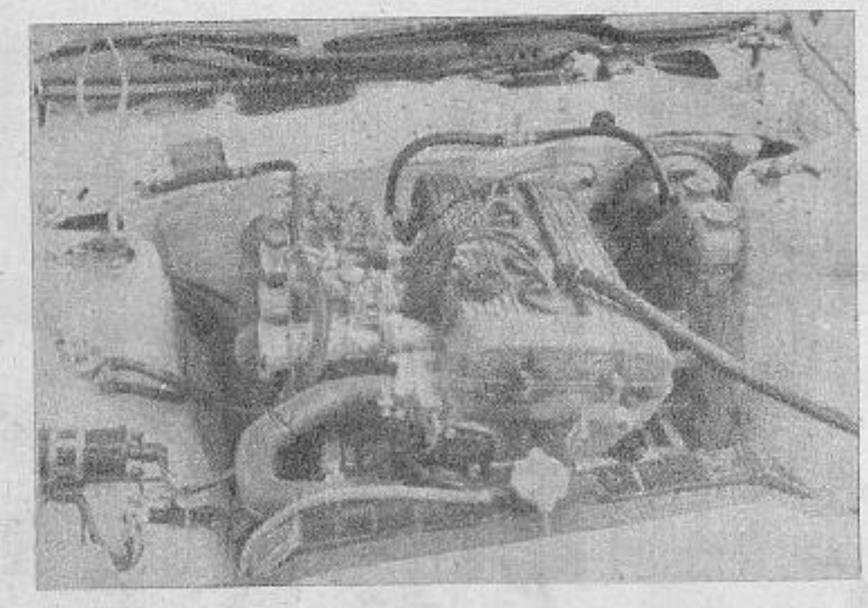
OPEL— Tres Ascona 400 fueron inscriptos para Toivonen-Gallegher, Vatanen-Harryman y Frequelin-Fauchille, muy parecidos a los Grupo Cuatro usados en 1982. Usaron motor "Phase 2", único homologado en G-B, con 260 HP. La suspensión delantera fue modificada en su brazo superior y los resortes traseros son nuevos. Ambas fueron adaptadas para montar gomas Michelin TRX. Se utilizó kevlar para refuerzo del puente trasero.

RENAULT— El único auto oficial fue Tagnotti-Andrlé. Con motor de 265 HP, y nuevo tren delantero. Hubo además tres R-5 Turbo Grupo B semioficiales para Therier-Vial, Saby-Sappey y Snobeck-Emanuelll (este último único equipado con motor de 280 HP). Gomas Michelin para todos.

NISSAN DATSUN— Realizó su debut el nuevo Nissan 240 RS Grupo B, una carrocería de Coupé Silvia a excepción de los vidrios (salvo el parabrisas obviamente) y los capós que están realizados en plástico. Pesa 1.030 kg con el tanque lleno. El motor es totalmente nuevo: 4 cilindros en línea, 2.400 cm³ y 16 válvulas, que llega a 280 HP según los japoneses y a 250 HP según los ingleses. 30 HP más que el modelo Silvia anterior. Gomas Dunlop japonesas. Preparación por el inglés Blydenstein que debuta con la marca.

TSalonen con el nuevo Nissan 240 RS preparando el Safari Rally.





Todo el "clima" de Montecarlo en los auxilios Lancia. Capós arriba para los coches de Röhrl, Andruet y Alen respectivamente.

Aunque fue "su primera vez" en este particular rally, el sueco Stig Blomqvist cumplió una destacada labor con el tercer Audi oficial, precediendo a Hannu Mikkola.

Ari Vatanen tuvo problemas en Montecarlo. Su rendimiento no fue de los mejores. ***"Creo que anduve lento".*** *Quinto al final*



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

y Vatanen. Sin embargo, y con los problemas de neumáticos —no alcanzaban la debida temperatura— que sufrían Lancia y Renault, fueron el sueco Stig Blomqvist y su Quattro quienes encabezaron la clasificación luego de ganar el segundo y tercer primes y finalizar el tramo en Mónaco con 1h26m23s de penalización. Frequelin estaba a 10s, Röhrl a 16s, Alen a 59s, Andruet a 1h16s Mikkola a 2m53s, Mouton a 3m03s, Toivonen a 3m11s y Vatanen a 3m49s. Las novedades habían sido: Mikkola se fue de la ruta, Toivonen hizo un trompo, Mouton tenía problemas de caja, mientras que los Lancia realizaron algo insólito: ¡Cambiaron gomas en medio de un prime! Therier, por causa de la caja de velocidades, abandonó en el 5º prime cuando marchaba en cuarta posición. El 6º prime fue cancelado porque una cantidad de autos de espectadores estaban en el camino, aunque algunos pilotos pudieron recorrerlo casi normalmente. Pero privó la prudencia.

En la siguiente etapa, la denominada Común, Walter Röhrl se encaramó definitivamente en el primer puesto, para ya no abandonarlo.

La superioridad del team fue tal que los tres pilotos Lancia ganaron los primeros once primes de esta tercera etapa. Michele Mouton, luego de mostrarse sumamente rápida, abandonó al rozar contra un muro de piedra y pegarse seguidamente contra la montaña. Suspensiones izquierdas destrozadas. Andruet, tercer Lancia, perdió 15 m por inconvenientes con el compresor y el acelerador bloqueado. Frequelin tuvo dos salidas de ruta, y en la segunda ya no pudo volver al camino tras haber resbalado en una placa de escarcha en el prime Nº 15. Algunos kilómetros más adelante será Toivonen, con otro Opel, quien perderá 8 m en una salida del camino, y aunque es puesto en carrera por los espectadores, sufrirá con los frenos traseros. Mientras, Saby y Dany Snobeck —ambos con R-5 Turbo, aunque el segundo tiene un motor especial con 20 HP más que los demás— sufren con la transmisión. Con Vatanen, que se va afuera luego de haber elegido mal las cubier-

tas para uno de los primes, las esperanzas de Opel de batir —aunque más no sea— a Audi, se discipan rápidamente.

Al final, y de nuevo en Mónaco para descansar y encarar la última etapa (que se disputa íntegramente de noche, entre las 17 hs. del jueves 27 y las 8.30 del viernes), continuaba Röhrl adelante seguido por Alen a 3m25s, Blomqvist a 8m22s, Mikkola a 11m02s, Vatanen a 13m17s, Saby a 15m51s, Toivonen a 16m05s, Ragnotti a 17m51s, Andruet a 22m38s y Serpaggi a 26m11s.

Era increíble ver cómo Blomqvist manejaba al Quattro sobre el pavimento, mostrando que también allí puede ser impresionante apreciarlo mientras deja enormes marcas de goma sobre el piso.

Para Röhrl todo estaba bien. Y antes de levantar el pie para asegurarse y dejar que Andruet fuera la "vedette" de esa última noche ganando seis de los diez primes finales, se impuso el primero de ellos por buen margen sobre el propio Blomqvist (15m07s contra 15m41s en Col de la Madone, 18 km). Saby perdió el quinto puesto que había conseguido a manos de los pilotos Opel, por problemas en la caja.

La clasificación final se mantuvo en suspenso durante algunos minutos hasta que los comisarios técnicos declararon que el nuevo sistema de lubricación del Lancia estaba en reglamento, dilucidando algunas pocas dudas que había a ese respecto. Mientras, en el grupo N, se desclasificó al ganador, un BMW 323I, al demostrar que un refuerzo en la suspensión delantera no figuraba en la ficha de homologación. Lo que sucedió fue que el piloto compró el vehículo poco antes de largar, y el refuerzo había sido colocado luego de un choque que había tenido el auto. Finalmente, en esa división se impuso un Alfasud TI de 100 HP. El grupo A fue ganado por otro Alfa Romeo, un GTV6 de 218 HP se colocó delante de un viejo Opel Kadett GT/E (170 HP).

PARQUE CERRADO

GOMAS— Michelin Llevó a Montecarlo 8.000 neumáticos (3.000 para venta de particulares y 5.000 para los diferentes teams). Los dividió en 25 camiones atendidos por 54 personas. *Pirelli,* sólo para el equipo Lancia, trasladó 1.500 gomas, y para dar una idea de la real cantidad que se necesita, diremos que, aunque los tres autos hubieran cambiado cuatro neumáticos en cada prime, el número necesario habría sido 360... Además, los equipos no compran los neumáticos, como los particulares, sino que son abaste-







Otro Opel Ascona 400, el de Henri Toivonen. Este otro finlandés tuvo inconvenientes con sus frenos, lo cual no le impidió llegar sexto.

cidos por los fabricantes en forma gratuita.

RETIRADO— Fue en la segunda etapa el *Datsun Silvia Turbo* de *Kojimoto-Rose*, porque el navegante no tenía en orden su licencia médica. ¡Increíble que se haya dado partida a un auto que no tenía su reglamentación en perfecto estado! En Montecarlo también se cuecen habas. ¡y de qué manera!

OPORTUNIDAD DE VERSE— Fue la que tuvieron *Michele Mouton* y *Fabrizia Pons* pocos instantes después de haberse pegado contra las rocas, dado que un espectador había filmado en videograbador la piña en todos sus detalles. Motivo: la rueda interior roza el muro mientras el auto rola en una curva.

Informe: Martín Holmes
Fotos: Hugh Bishop y M.H.

El único Renault 5 Turbo Grupo B oficial, el de Ragnotti-Andrié. La dedicación de la Régie continúa puesta sobre todo en F-1, donde mantiene un plantel de 150 personas en contraposición al de 10 que utiliza para rallies.

51º RALLY DE MONTECARLO

22-28 de enero de 1983. 4 etapas. 1295 + 615+ 1.581+ 706 km= 4.197 km. Largaron 250 autos, llegaron 148. 12 pilotos prioridad "A".

POS.	Nº	G.	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	1	B	**Walter Röhrl-Christian Geistdörfer**	**Lancia Rally**	**7h58m57s**
2º	4	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	8h05m49s
3º	8	B	Stig Blomqvist-Björn Cederberg	Audi Quattro	8h10m15s
4º	2	B	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi Quattro	8h13m02s
5º	3	B	Ari Vatanen-Terry Harryman	Opel Ascona 400	8h14m03s
6º	6	B	Henry Toivonen-Fred Gallagher	Opel Ascona 400	8h15m54s
7º	9	B	Jean Ragnotti-Marc Andrié	Renault 5 Turbo	8h18m10s
8º	7	B	Jean Claude Andruet-"Biche"	Lancia Rally	8h19m37s
9	33	B	Francis Serpaggi-Michel Neri	Lancia Rally	8h32m40s
10º	19	4	Salvador Servia-Jordi Sabater	Opel Ascona 400	8h40m02s
13º	14	B	Bruno Saby-Francoise Sappey	Renault 5 Turbo	8h47m47s

Campeonato Mundial de Marcas: Disputada una competencia: Lancia 18 puntos, Audi 14, Opel 10, Renault 6.
Campeonato Mundial de Pilotos: Disputada una competencia: Röhrl 20 puntos, Alen 15, Blomqvist 12, Mikkola 10, Vatanen 8, Toivonen 6, Ragnotti 4, Andruet 3, Serpaggi 2 y Saby 1. (Los autos Grupo 2 ó 4 no suman puntos para el campeonato de marcas. Ni sus pilotos para el suyo. Sólo los Grupos A, B o N están habilitados para hacerlo.

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 1º 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.



MIS 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

Auspicia Lycra® DUCILO

Transportador oficial LLOYDTUR EMPRESA DE VIAJES Y TURISMO

LARRAURI, MANSILLA, BENAMO Y CUATRO ARGENTINOS



Mansilla, antes de partir, visitó (vestido de "gala"...) su vieja escuela y a su ex profesor, Del Río, junto con otro ex alumno de nota, Gerardo Cerquetti.

La semana pasada, tal como se esperaba, alcanzaron su punto de decisión algunos planes que venían gestándose, se consolidaron otros y hasta hubieron unos, los de Rosso, que dieron un vuelco imprevisto. La cuestión es que cuatro de nuestros compatriotas podrán continuar sus campañas en el exterior.

LARRAURI EN ITALIA

Concluyendo una estadía de tensa expectativa en el país, el sábado por la tarde voló a Roma *Oscar Rubén Larrauri.* Primer objetivo: instalarse (probablemente en Faenza, como oportunamente lo hiciera Guerra) y finiquitar cuanto antes los detalles para oficializar su ingreso al equipo *Minardi* de *F-2.*

Tal lo decidido en las últimas dos semanas por el santafesino, vistas las dificultades que se acrecentaban contra la chance de su incorporación al team Ligier de F-1, teniendo especialmente en cuenta el éxito que habría alcanzado Raúl Boesel en tal gestión dado su superior respaldo económico para acompañar a Jarier en la escuadra francesa.

La formación italiana contará con gomas Michelin y motores BMW preparados por Mader, siendo *Alessandro Mannini* el restante piloto. Asimismo, la semana próxima tendría programada una prueba de neumáticos en Paul Ricard, donde "Poppy" podría conducir por primera vez un F-2.

En cuanto a la posibilidad de participar del Mundial de Endurance con un equipo semioficial Lancia-Ferrari, ésta no se habría esfumado aún, contra lo dicho hace unos días, manteniéndose en cambio la expectativa, de recibir dicho team el apoyo económico necesario, en cuyo caso el argentino figuraría en primer lugar para integrarlo. No todo parece dicho aún para el de Granadero Baigorria.

MANSILLA EN INGLATERRA

En las últimas horas de la tarde del viernes 11 partió rumbo a Europa *Enrique Oscar Mansilla,* previa conferencia de prensa en uno de los salones V.I.P. de Aerolíneas en Ezeiza, tras una semana pletórica —como toda su estadía en el país desde que volviera a fines del 82— de gestiones que, sin embargo, no le impidieron, por ejemplo, pasar a saludar por el Autódromo a su ex profesor, Jorge Omar Del Río.

"Quique" viajó a Madrid con el plan de permanecer allí algunos días para consolidar contactos con sus patrocinantes en el Viejo Mundo, tras lo cual se trasladaría a Inglaterra donde en breve piensa establecer nueva residencia cerca de la planta March en Bicester.

De todos modos, sus planes más inmediatos en suelo británico contemplan una semana de "aclimatación" y, ya la que viene, los primeros tests sobre un F-2.

Asimismo, en los últimos días trascendió que, si bien en Europa se divulgó la versión de que el equipo oficial March en la categoría se integraría con el argentino, *Thierry Tassin* y Kenny Acheson, en realidad lo sería con Mansilla, *Guido Capelli* (procedente de la F-3 Italiana donde corrió para nuestro conocido Cesare Gariboldi) y *Roberto Del Castello,* mientras que un team paralelo quedaría a cargo de *Mike Earle* (entre otras, dirigió la escudería en que el recordado Riccardo Paletti incursionara por la F-2), compuesto por el mencionado Tassin más *Beppe Gabbiani* y *Christian Danner;* y otro (eventual) sería regenteado por *Alan Docking.*

El motivo de este criterio, según confidencias del propio *Robin Herd,* sería que él estima que tanto BMW-Munich como Michelin, que proveerán a esta última escuadra, se hallarán en 1983 demasiado abocados a la F-1 como para prestar toda la atención necesaria a la F-2, mientras que el preparador Heidegger y Bridgestone (que equiparán al equipo en que militará el de Lanús) acaudalarían mayor motivación y libertad para buscar el triunfo en esta especialidad.

Más razones, entonces, de nota, como para cifrar buenas esperanzas en "Quique", quien ya estará viviendo la vigilia de un nuevo paso trascendental.

Parecía que no, pero Rosso volverá a Europa, y piensa repetir esta escena...



BENAMO A ITALIA

"Todo ocurrió muy rápido —recapitulaba *Esteban Benamo* sobre el fin de la semana pasada—. *Hace quince días me llamó Mario Grugnola diciéndome que había leído en Autosport que yo todavía no había definido mi futuro, y que estaba interesado en mí ya que se hallaba formando su equipo para competir en el Euro '83 de F-3 con apoyo directo de Alfa Romeo y Michelin, y gente de esas fábricas había quedado bien impresionada conmigo al verme en Kassel Calden el año pasado. Le contesté que yo mantenía tratativas con Neil Trundle, pero quedó abierta la puerta. Volvió a llamarme a la semana siguiente para confirmarme dicho interés y darme más detalles, y finalmente todo se concretó con un télex que recibí poco después del mediodía del miércoles 9, antes de lo cual no quise decirle nada a nadie de esto, simplemente por no anticiparme a los hechos y 'quemar' la posibilidad.*

"Acepté sin más trámite porque, aparte de tener muy buenos antecedentes (en el 81 demostraron su potencial

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROSSO, CON EL FUTURO DEFINIDO

SEGUIRAN EN EUROPA

al ganar con Pirro, en Vallelunga, cuando por fin tuvieron buenas gomas, la última del Europeo, y el año pasado consolidaron, corriendo el campeonato italiano, su fama de ser el mejor team peninsular en la categoría, después del Euroracing), el Motorsport 'hereda' para 1983 los contratos que distinguían precisamente a las principales escuderías de la especialidad, como la propia Euroracing o la oficial Martini, hasta el 82; lo mismo que, por el lado de la marca francesa, sucederá con el equipo que encabezará el belga Didier Theys."

Con inocultable satisfacción, el bahiense detallaba así los pasos que llevaron a una acelerada definición de sus perspectivas para 1983, cuando por otro lado el plazo establecido por Neil Trundle para una respuesta final, prácticamente había expirado.

El equipo *Motorsport* se compondrá entonces con *Emanuele Pirro* y el argentino como pilotos, siendo regido por el citado Grugnola a quien asistirá personal experimentado que también incluye algún ex-Euroracing. Los chasis serán flamantes *Ralt* en su versión '83.

"Según me contó Grugnola, hace unos días, con el auto recién recibido y Michelin de nuevo compuesto, Pirro bajó más de un segundo y medio el record de Vallelunga que data del 81, y si consideramos que todavía hay mucho por hacer... También me informó que mi coche estaría listo para fines de febrero. Por lo tanto, este martes tendría que ponerme en contacto con ellos para comunicarles cualquier novedad acerca de mis patrocinantes —con quienes definiré todo esta semana, espero— que pudiera variar la decoración de la carrocería.

"En fin..., se me presenta una gran oportunidad, la mejor, quizá, y no pienso desperdiciarla", sentencia el esperanzado Benamo.

¡ROSSO A INGLATERRA!

Sí, aunque parezca mentira tras todas las especulaciones que venían haciéndose en torno de su "inminente" incorporación al equipo de Osvaldo Antelo para correr en F-2 Codasur, *Víctor Rosso* decidió finalmente volver a Europa para continuar su campaña. ¿Cómo llegó a tal inesperada decisión? Muy simple...

"Les aseguro que me sentía mal, muy mal. No sabía qué hacer. No había logrado juntar la plata necesaria porque cuando llegó el momento de concluir todo me encontré con que no contaba con el apoyo que daba por seguro, y todas las gestiones que inicié en seguida para juntarlo, no resultaban eficaces en el poco tiempo de que disponía. Se me había venido el mundo abajo...

"...Y el sábado 5, después de mucho tiempo de andar de un lado para otro sin parar, quise quedarme solo en casa, en Marcos Juárez, pensando en cómo hacer público que dejaba de correr...

"De pronto, mientras lavaba el auto, sonó el teléfono, y cuál no habrá sido mi sorpresa al oír la voz de Bob Salisbury, el 'manager' de mi equipo del 82, que, una vez más me proponía seguir juntos en Fórmula Ford 2000 durante 1983. Volví a explicarle que no tenía dinero ni para vivir en Inglaterra, y él me dijo que Bob Gerard (figura de los tiempos de Fangio, y que se vinculara estrechamente con nuestro team en la temporada 82, colaborando en varias cosas y hasta encargándose de la compra de los motores, como amigo de Salisbury que es) me quería a toda costa en el equipo, así que no había por qué hacerme problema, ya que no iban a pedirme ni un peso, e incluso me ofreció ir a vivir a su casa...

"Salí disparado para el campo donde mi familia pasa el verano, y créanme que manejé cantando y llorando de alegría todo el tiempo; no sabía qué hacer..., estaba loco de contento. Justo cuando parecía que todo se había terminado...

"En la semana siguiente volví a hablar con mis patrocinantes originales y conseguí lo necesario para poder vivir allá. Por ahora, correremos el Campeonato Inglés de la categoría con las mejores armas, y si concretáramos algún otro apoyo, también haríamos algo del Europeo. Viajo a mediados de marzo, luego de haberse corrido la primera carrera (tras la cual hay un 'bache'), porque como hay que descartar cinco resultados de veinte, no es problema. No se imaginan la alegría que tengo."

Sí, "Vichín", algo nos imaginamos...

REGAZZONI PODRA VOLVER A CAMINAR

Clay Regazzoni podrá volver a caminar dentro de tres meses. La alentadora noticia surgió la semana pasada de boca del cirujano francés *Gerard Saillant,* quien manifestó que el ex piloto suizo estaría en condiciones de caminar con ayuda de un bastón y un aparato ortopédico en el tobillo izquierdo en aproximadamente noventa días, en caso de continuar favorablemente su recuperación tras la octava operación sufrida, luego del gravísimo accidente que Clay protagonizara el 30 de marzo de 1980 en el Gran Premio de Estados Unidos-Costa Oeste disputado en el circuito de Long Beach.

Regazzoni mostró sensibles progresos tras dicha intervención efectuada en el mes de diciembre del año pasado y que consistió en una estabilización de la columna vertebral con injerto y una descompresión de la médula espinal. Tales progresos le posibilitaron, hace ya dos meses, comenzar una nueva fase de su tarea de reeducación, que consistió en empezar a caminar entre dos barras paralelas. Los primeros indicios de esta experiencia resultaron sumamente alentadores al punto de motivar que el doctor Saillant, que actualmente asiste a Regazzoni en el Centro Hospitalario de Valens, en Zurich, confíe plenamente en que Clay vuelva a caminar dentro de tres meses. Todos esperamos que así sea.

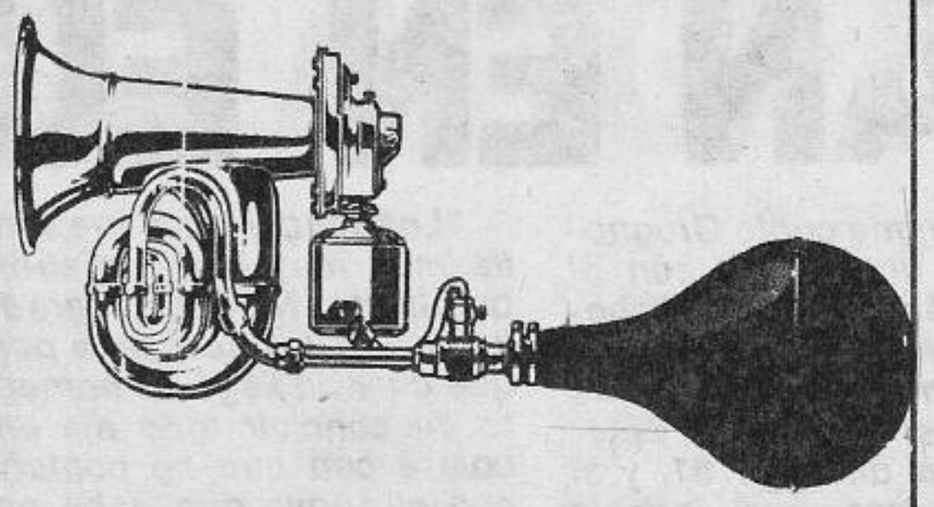
BOESEL YA PROBO EL LIGIER

Lentamente parecen ir definiéndose las cosas en el equipo Ligier. Y la situación va en camino de afianzar la posición de *Raúl Boesel,* mientras que consecuentemente se debilita en gran medida la de Oscar Larrauri en la particular disputa que ambos están librando por ocupar la segunda butaca en el equipo francés.

Las acciones del brasileño subieron notablemente a comienzos de la semana anterior cuando fue convocado para la serie de pruebas que Ligier realizó en Paul Ricard del miércoles al viernes pasado. Pruebas que el brasileño compartió con el ya conocido primer piloto del equipo, *Jean-Pierre Jarier,* y que, según lo manifestado por el director deportivo *Jean-Pierre Paoli "contemplaron algo más que el simple hecho de experimentar el nuevo auto. También quisimos demostrar, con estos ensayos, que nuestro equipo existe y está en condiciones de competir en el próximo Campeonato Mundial".*

Sobre el tema del segundo piloto, Paoli fue algo menos claro ya que señaló que su presencia en dichas pruebas no significa que ya esté incorporado al equipo, pues *"no hay nada firmado y nadie puede saber qué es lo que va a pasar".* No obstante, a continuación, y a modo de simple pálpito, agregó: *"Pese a todo, creo que es Boesel quien mayores posibilidades tiene de seguir con nosotros hasta fin de año."*

Toquecitos de BOCINA



SEMBRANDO TORMENTAS... — En la última reunión de la Comisión Deportiva Automovilística, su Mesa Directiva tomó una medida que, seguramente, generará más de una situación delicada en el curso del año. Se autorizó a los clubes organizadores de rallies a **cobrar inscripciones** para intervenir en sus carreras. La CDA fijó como máximo el 1% del total a distribuir en premios, como monto que se podrá exigir a cada competidor para anotarse en una prueba. Esto y decretar una disminución de inscriptos, es exactamente lo mismo.

DINASTIA — *Mariano Calamante, el representante tradicional de Balcarce en TC durante la década del '60, tuvo en su hijo* ***Alberto*** *la prolongación de su campaña. Ahora se suma el menor de la familia:* ***Carlos Rubén,*** *quien cuenta con un Chevrolet preparado por* ***"Tolo" Costantino*** *y espera debutar en la primera carrera que se realice en autódromos al promediar el año. Hasta el presente, Carlos corrió en la categoría Mar y Sierras, donde consiguió en dos oportunidades el título de Subcampeón, ganando varias competencias.*

EL ORIENTAL — Fernando Cammarotta quedó definitivamente incorporado al equipo de **Gustavo Sommi** para intervenir en el Campeonato Sudamericano de **F-2 CODASUR.** Será el encargado de conducir el segundo chasis Berta-Alpine que posee Sommi, mientras culminan los trabajos sobre la nueva planta motriz R-18 que está desarrollando Oreste Berta.

RECONSTRUCCION — *Ya está en poder de* ***Juan Carlos Vázquez*** *el chasis del auto que perteneció a* ***Emilio Satriano,*** *adquirido por* ***Martín Bazet*** *para que lo conduzca el volante de Lanús en las próximas competencias de* ***Turismo Carretera.*** *La máquina fue trasladada inmediatamente a la ciudad de Olavarría, donde* **Roberto Goyenetche,** *habitual acompañante de Vázquez, se puso de inmediato a trabajar sobre el mismo para ponerlo definitivamente a punto. Los principales trabajos deberán realizarse en los frenos y trenes delantero y trasero.*

INSISTIMOS — Si bien **Oreste Berta** asegura que no tendrá un equipo oficial en la **Fórmula Renault,** reiteramos la información que brindamos oportunamente: en el taller de Alta Gracia se están terminando de construir dos chasis de F-R que serán confiados a dos pilotos seleccionados por el "Mago". Lógicamente que estos corredores no serán asistidos técnicamente por Oreste, ya que éste está abocado al desarrollo de los motores Ranault 18 para la F-2, pero los preparadores de las plantas motrices de 1.400 c³ contarán con su asesoramiento.

TODOS CON FORD — *La onda 1983 es correr con Ford y son muchos los pilotos que ya anunciaron el cambio de marca. A éstos se suma ahora* ***Roque Giuliano*** *quien recientemente vendió su Dodge y ahora está dispuesto a comprar un Falcon para reaparecer en TC. El representante de la ciudad de San Miguel del Monte, que cuenta el meritorio récord de haber ganado dos carreras extraordinarias realizadas por la ACTC en la provincia de Buenos Aires, le encargrá a* ***Oscar Murina*** *que le desarrolle en su nuevo taller de Lomas del Mirador, una planta motríz para compararla con las que actualmente militan en la categoría.*

DE LA "A" A LA "Z" — El equipo **LX de Fórmula Renault** que regentean **Juan Lascak y Ricardo Xamar,** presentará tres autos en el Campeonato 1983 de la especialidad. Los tres monoplazas serán conducidos por **Hugo Antolini, José Porcelli y Rolando Zgaib.** La escudería contará con todos los elementos técnicos y material rodante que distingue a los equipos de primera línea, ya que posee un moderno taller rodante donde se transportarán los autos y a la vez servirá de casa (rodante...).

VUELVE EN UN CHIVO — *Conduciendo un* ***Chevrolet,*** *retornará al* ***Turismo Carretera*** *el piloto que representa a la ciudad de Dolores,* ***Miguel Atauri.*** *Luego de un largo período durante el cual incursionó esporádicamente en el Campeonato Argentino de Pilotos, Atauri decidió volver este año al TC. Para ello está en tratativas para conducir un Chevrolet que oportunamente iba a ser confiado a Juan Carlos Vázquez.*

EQUIPO CON ASPIRACIONES — **Roberto Caparello y Carlos Luaces** integrarán un equipo para correr **Turismo Carretera** durante 1983, con justificadas y lógicas aspiraciones de triunfo. Tanto Luaces como Caparello contarán con dos plantas motrices para encarar la temporada, pues pretenden estar en todas las carreras con elementos mecánicos debidamente probados. Caparello será el encargado de preparar los motores y su equipo de competición atenderá los dos Dodge que emplearán.

SALIO LA NUEVA LEY — *Se dio a publicidad el nuevo Reglamento Técnico para* ***Turismo Competición 2000.*** *Las reformas están condensadas en un comunicado que aclara cuáles son las reformas que se aplicarán al vigente en 1982.*

1) La cilindrada de los vehículos será de 1.900 c³ como máximo.

2) Los motores podrán incorporar un árbol de levas a la cabeza mediante la utilización de elementos de fijación postizos abulonados. El resto de la tapa de cilindros deberá cumplir con las reglamentaciones vigentes.

3) Los motores con dos árboles de levas a la cabeza podrán tener hasta 1.800 c³ de cilindrada.

4) Las tomas dinámicas de aire de los carburadores no podrán superar en más de 100 mm la altura de la línea del torpedo.

5) Se autoriza el uso de cajas de velocidades de cinco marchas hacia adelante.

6) El automóvil deberá ser de paseo, fabricado en gran serie en la Argentina (mínimo, mil unidades idénticas) a partir del año 1970 en adelante, exclusivamente en los tipos denominados Cupé o Sedán con techo fijo de chapa de acero y que —de origen— haya sido impulsado por un motor delantero dotado de un solo carburador (de una o dos bocas solamente).

Se autoriza la participación de automóviles con tracción delantera. El presente reglamento tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1983, fecha en que ***indefectiblemente*** *será reemplazado por un nuevo Reglamento.*

PERMITIDO Y PROHIBIDO — El nuevo Reglamento Técnico de la **Fórmula Renault** obliga prácticamente al uso de elementos totalmente standard en el motor 1.400/12 Renault que equipa al modelo Break TS con aire acondicionado. Se imponen además algunas libertades y prohibiciones que se detallan a continuación:

ESTA PERMITIDO tratar térmica y químicamente y balancear todas las piezas. Eliminar o sustituir el filtro de aire. Utilizar una toma dinámica que no forme parte de la carrocería. Rectificar

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

válvulas o asientos sin modificar el ángulo de apoyo original. Embujar el alojamiento del árbol de levas, excluyendo la instalación de rodamientos. Sustituir o agregar radiadores de agua y aceite. Eliminar ventilador, poleas y tensores. Utilizar insertos metálicos o plásticos para recuperar alojamientos de tornillos. Suplementar los resortes de válvulas con arandelas. Suprimir o cambiar el termostato. Modificar las fijaciones del block al chasis. Trabajar libremente el volante motor. Sustituir la bomba de nafta por otra de similar principio de funcionamiento o emplazamiento. Cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo hasta 0,5 mm inferior a la altura nominal. Trabajar libremente el interior del múltiple de admisión.

ESTA PROHIBIDO, alivianar el block de cilindros. El uso de carter seco. La inyección de combustible. Modificar carrera y diámetro original. Montar una pieza en forma distinta a la prevista por el fabricante. Modificar los apoyos de los resortes de válvulas. El uso de dispositivos sobrealimentadores. El encendido transistorizado. El uso de correas planas.

ELEMENTOS LIBRES: El sistema de encendido, siempre que sea del tipo previsto por el fabricante. El distribuidor deberá ser nacional con un solo platino. Los resortes de válvula, debiendo mantener el número original. El filtro de aceite. El múltiple de escape. Las juntas. El sistema eléctrico. El cárter motor. Bobina, platinos, bujías, condensador, cables de bujías, instrumental, rotor distribuidor y batería.

El árbol de levas será original Renault, N° de pieza 77020256002, siendo libres las chavetas, chaveteros, bulón de fijación y reglaje de funcionamiento.

ADQUIRENTE — Ernesto Bessone *se presentará a disputar el* ***Campeonato Argentino de Pilotos 1983,*** *con un* ***Datsun 280 ZX,*** *sobre el que introducirá las mejoras y modificaciones que permite el Reglamento Técnico. La tarea estará a cargo de* ***Tulio Crespi.***

CALENDARIOS Y NOVEDADES DEL ACA — El Automóvil Club Argentino nos hizo llegar la semana pasada el calendario de fechas de competencias para 1983. En el mes de **marzo** se correrá el **Rally de la Provincia de Buenos Aires** el día 13, coincidiendo con la apertura del calendario de **TC 2.000** en el autódromo de **Marcos Juárez.** El 27 del mismo mes la **Fórmula Renault Argentina** iniciará su torneo en el flamante autódromo de **Rosario.**

En el mismo boletín de prensa, el ACA hace saber que aquel competidor que no acepte llevar la publicidad que tenga prevista el organizador, deberá abonar una suma igual a 10 veces el valor de la inscripción. Esta medida, virtualmente anula la posibilidad a los pilotos de negarse a portar las publicidades del organizador. La explicación es que de esa manera se asegura a los clubes un rédito cierto con las publicidades. Sin embargo, esta resolución es absolutamente exagerada, sobre todo si se considera que normalmente sólo se exige el pago del doble de la inscripción a quien se niega a llevar las publicidades de marcas.

MAS DE LA VILLA... — *Dolores. Hasta el viernes pasado había unos 45 inscriptos. Además, quedó definido que el Comisario Deportivo será* ***Alberto Rodríguez,*** *mientras que el Comisario Tecnico será el ingeniero* ***Carlos García Remohí.*** *Además, en la segunda etapa (el domingo) luego que los autos de Turismo hayan pasado por última vez por el prime: "Sarmiento-Cura Brochero", largarán el mismo coches de TC del 47 (en carrera organizada por la Asociación de Pilotos de Turismo Carretera y fiscalizada por la Federación cordobe-*

CENANDO CON CARBURANDO

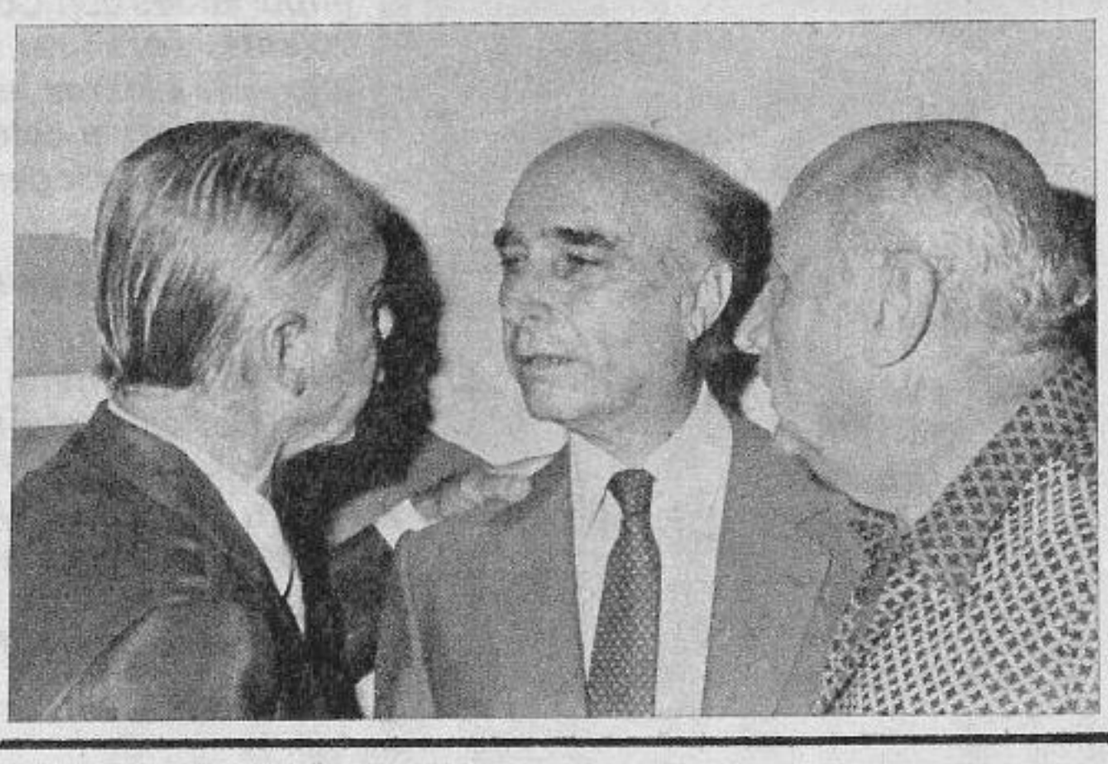
Fue en la noche del caluroso martes 8, en las confortables instalaciones del *Rancho In,* en la Costanera Norte. Al aire libre, una selecta y animada concurrencia hizo honor a la amable invitación de Carburando para agasajar en su programa de la fecha a nuestros máximos representantes internacionales del presente: *Oscar Larrauri* y *Enrique Mansilla.*

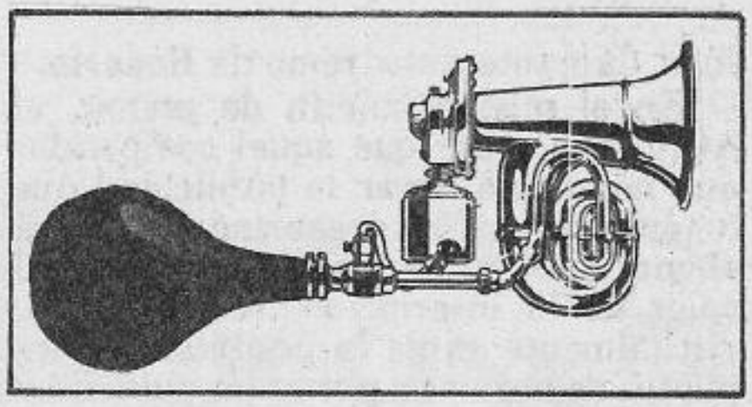
En una de las escenas seleccionadas para compartir con Ud. tan grato acontecimiento se aprecia el momento de la entrega de un trofeo a "Poppy" por parte de *Juan Manuel Fangio,* nada menos, ante *Eduardo González Rouco* e *Isidro González Longhi.*

También revivimos en la imagen la recepción del suyo por parte de "Quique" de manos de *Juan Manuel Bordeu,* mientras un tal *Gagliardi* (le dicen *"Mono",* recién empieza... y declara que no le importaría hacerse de abajo) se encarga del reportaje para la audición y *"Bebe" Pedelaborde,* el anfitrión, es testigo. Aparte de Fangio, *Oscar Alfredo Gálvez* y *José Froilán González,* reunidos en animado (e ilustre...) diálogo en la toma restante, asistieron también, entre otros, *Enrique Benamo, Juan M. Fangio Jr., Roberto Urretavizcaya,* autoridades del A. C. A. y representantes de la prensa. Magnífica idea la de Carburando y excelente atención la del Rancho In. ¡Que se repita, muchachos!









sa). En esta Trepada podremos ver entonces a las cupecitas nuevamente en la montaña, atractiva especialidad abandonada —al parecer definitivamente— por el Turismo Carretera 3 litros. Se espera contar con unos treinta autos de esta categoría.

AUTO NUEVO... — para Miguel "Pichirilo" Torrás. Este cordobés que durante 1982 corrió en los rallies de Tierra del Fuego, San Luis y Gran Premio, con un R-12 TS ex fábrica, vendió esta máquina al debutante **Enrique Olsece.** Para reemplazarla, le han ofrecido otro R-12 TS standard pero sin preparar, de lo cual se encargará en la parte motriz Miguel Cosma. "Pichirilo" espera estar presente en Vª. Dolores y las carreras siguientes con el apoyo de Orue, importante casa de venta de artículos para el hogar.

***HOMOLOGACIONES** — Si bien el reglamento de Grupo "A" quedará como lo dimos en estas páginas, la C.D.A. y su subcomisión técnica están estudiando en estos momentos la forma en que se actuarán con las piezas que admiten homologación sin mínimo de producción. Los fabricantes (en este caso principalmente Renault para sus modelos 18 TX y 18 GTX, y SEVEL para sus modelos 128 IAVA 1300, 128 CLI 1301 y Peugeot 504) podrán homologar las piezas si presentan el número de repuesto correspondiente, boletín de servicio y plano de la misma, además de que sea posible adquirirla a través de la red de repuestos de la marca. En pocos días más se reglamentará este aspecto. Los pedidos de homologación son varios y van desde frenos de disco traseros hasta diferentes cajas, barras panhard y estabilizadoras. Antes del 31 de marzo todo esto deberá estar resuelto.*

1/4 de Milla

Los resultados de las picadas de un cuarto de milla, organizadas por el Club de Autos Especiales y llevadas a cabo el viernes 4 del corriente, fueron los siguientes:

***Standard hasta 1000 cm³:** 1° Carlos D. Martino, 2° Hugo Alvarez, ambos con Fiat 600.*

***Standard hasta 2000 cm³:** 1° Martín Yernazian con R-18, 2° Alejandro Di Serio con Fiat 125.*

***Standard hasta 5200 cm³:** 1° Jorge Suárez, 2° Claudio García con Falcon.*

***Standard Exterior:** 1° Luis Roldán con Coupé Chevy, 2° Oscar Angeletti con Torino.*

***Stock Car hasta 1000 cm³:** 1° Aldo Soria, 2° Manuel Pereyra con Fiat 600.*

***Stock Car hasta 2000 cm³:** 1° Eduardo Natali, 2° Néstor Viturro con Fiat 125.*

***Stock Car hasta 2300 cm³:** 1° Javier Onofrio con Fiat 128, 2° José Piñeiro con Cupé Taunus.*

***Stock Car hasta 5200 cm³:** 1° Oscar Angeletti, 2° Rubén Vázquez con Torino.*

***Dragster:** 1° Carlos Niciesa con Renault Gordini, 2° Elio Martinez con Chevrolet.*

***Pick Up:** 1° Felipe Greco con Chevrolet, 2° Carlos Erill con Ford.*

Próximas competencias: el viernes 18 de febrero, siempre en el Autódromo Municipal, a partir de las 23 horas.

AUTOS CODASUR — Los autos que no estén homologados para Grupo "A" y que sí lo estén en algún país de la CODASUR podrán intervenir en rallies nacionales pero largando la primera etapa 5 minutos luego de hacerlo el último de los homologados, ni con derecho el piloto, por su prioridad, de aspirar a figurar en la clasificación, ni con derecho a premios. En este caso se encuentran el Datsun 160 J japonés y el Fiat 147 L brasileño (aún no ha presentado ningún pedido de homologación para los 147 CL o CL Sorpasso).

***CAMBIOS DATSUN — "Tingo" Fernández** compró el auto perteneciente a la firma Vaqueiro y Monti (de Jorge Ramiro Bergel) que habían conducido en 1982 Marincovich y Del Campo. Por otra parte, **Esteban "Chango" Fernandino** compró el auto que corrió la temporada pasada, a sus dueños, los concesionarios Datsun en Bariloche. **Carlos "Cascote" Juárez** probó en el autódromo municipal la coupé ex Traverso —perteneciente a A. G. Automotores—, y **Gustavo Der Ohanessian,** como ya anticipáramos, uno de los autos de Di Palma.*

AUTOS HOMOLOGADOS EN GRUPO A — Renault: 12 TS, 18 TX, 18 GTX. **Peugeot:** 504. **Fiat:** 128, 1100, 128 IAVA 1301, 128 TV IAVA, 128 CL 1301, 125 SL, 125 SP, 600 S. **Dodge VW:** GT 100, 1500 M 1,8, 1500. **Daihatsu:** Charade Coupé. **Subaru** 1.3 Hatchback 1300 y 1800. **Citroën:** Visa Super E. **Mitsubishi:** Colt Mirage, Lancer. **Alfa Romeo:** Alfetta GTV 2000, Sprint 1500, Alfasud TI, Alfasud 1300. **Datsun:** Silvia 180 SX.

POSTERIORMENTE — .. a las carreras de Balcarce y Mar del Plata del C. A. P., se disputará la tercera del año en el Autódromo de Buenos Aires, el próximo 20 de marzo.

***OTRO POR EL CAMBIO** — Tras la negativa de Ford a apoyar de alguna manera la participación en **F-2 CODASUR, Guillermo Kissling** anunciaría próximamente su pase a **Renault,** ya que esta empresa parece definitivamente resuelta a utilizar el mismo sistema que Volkswagen para apoyar a sus pilotos. De esta manera a los conocidos equipos Renault de Antelo y Sommi se sumarán en 1983 los de Miguel Angel Guerra, Norberto Picetti y Guillermo Kissling.*

CORSA *HACE 15 AÑOS*



N° 95 del 13 de febrero de 1968.

***¿Deja de correr el equipo IKA? —** Este rumor sorprendió a todo el mundo del TC. El equipo IKA había ocupado en 1967 los dos puestos más importantes con Copello y Gradassi al volante, y eran los favoritos para este año. Las Liebres habían sido un gran avance para la categoría. Esperemos que este interrogante haya sido sólo un rumor....*

***La revancha de Reutemann —** Con un brillante triunfo en el primer Premio de la montaña —disputado entre Villa Carlos Paz y Mina Clavero—, el piloto del equipo Fiat, Carlos Reutemann, se tomaba el desquite del Gran Premio Intrnacional del año anterior. El campeonato de Turismo del 68 se presentaba muy favorable para el "Lole".*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SEVEL AL RALLY

Luego de un paréntesis en su actividad —desde el Rally Codasur 1981—, el Club de Concesionarios SEVEL vuelve a ejercer la representación deportiva de la marca en competencias automovilísticas. Hablamos con Oscar Tomé, **presidente del mismo, y nos comentó:** "Antes que nada, debemos agradecerle la oportunidad al Dr. Armando Amasanti, Director General de SEVEL Argentina, quien nos apoyó en todo momento para que esto fuera posible. "Por ahora le daremos prioridad a la actividad en Rally, donde intervendremos con dos Peugeot 504, además de apoyar, como ya lo hacemos, el trabajo de Julio Pardo en TC 2000. Aunque por supuesto no llegamos para correr en este Rally de Vª Dolores, espero que sí lo hagamos en el de Buenos Aires. De la dirección se ocupará Jackie Forest Greene, y el "Nene" Nuccilo de la técnica. Le ofreceremos un puesto en la Comisión de carreras a Marcelo Tornquist además del de navegante. En cuanto a pilotos, trataremos de contratar a los mejores. Además, pensamos, cuando el equipo esté en funcionamiento, venderle piezas de competición a los particulares que corran, con grandes descuentos para fomentar su participación. El taller que usaremos será el de la calle Añasco, donde ya hay un motor de 128 en el banco. Contaremos con dos 'mulettos' que, además de servir a su función específica, utilizaremos para probar piezas experimentales que suministra la fábrica. En fin, trataremos de estructurar todo lo mejor posible para ser competitivos al mejor nivel".

E.E.N.

CALENDARIO

Competencias para este fin de semana (18 al 20 de febrero).

ACTIVIDAD NACIONAL

***RALLY** — Entre el viernes 18 a las 18,30 y el domingo a las 16 hs. se correrá en Traslasierra, Córdoba, el 2° Rally de Villa Dolores. Más información en la página 18 y Toquecitos.....*

***CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS** — La primera fecha por el C. A. P. será, tal cual el año pasado, en el Autódromo Juan Manuel Fangio de la ciudad de Balcarce. El cronograma completo es el siguiente: **Viernes 18, de 12 a 17 hs.,** concentración obligatoria de todos los pilotos y sus respectivos autos frente al hotel Hermitage de Mar del Plata. **19 hs.,** sorteo de neumáticos en el Autódromo, entregándose 6 gomas por auto. Luego habría entrenamientos para algunos pilotos (Tingo Fernández, Der Ohanessian, ¿Calamente, De Benedictis?) **Sabádo 19, de 16 a 18 hs.;** Verificación previa. De **17,30 a 18,30 hs. Entrenamientos oficiales. De 19 a 19,30 hs., única tanda clasificatoria. Domingo 20, 11 hs.,** Primera Serie a 20 vueltas. **12 hs.,** Segunda Serie. Final por suma de tiempos. La carrera será televisada en su totalidad por Argentina Televisora Color a Capital Federal y todo el país. Comisario Deportivo: Héctor González, Comisario técnico: Mario Fryck.*

***TURISMO CARRETERA** — Al cierre de esta edición aún no había sido cofirmada una carrera para debutantes y no ganadores en el Autódromo de Las Flores.*

AGENDA HUEMUL 1983 PARA DOCENTES...

Enseñanza primaria

411 Ernesto Camilli
Mi primer cuaderno de redacción (2º y 3º grado)

412 Marta Giménez Pastor y Hedda Segré de Bullaude
Color y palabra (1er. grado)

413 Marta Giménez Pastor
Color y palabra 2 (2º grado)

414 Marta Giménez Pastor
Color y palabra 3 (3er. grado)

415 Marta Giménez Pastor
Tiempo de crecer 5 (libro de lectura para 5º grado)

416 Ibarra, Griffoi, Panier
Educación creadora del niño por las artes plásticas

417 Menghi, Pescetto, Spinelli
Lengua y habla, libro del maestro (1º a 7º grado)

418 Alberto F. Pescetto y Elsa Riba
Mundo del hombre (7º grado)

419 Hedda Segré de Bullaude,
Tiempo de crecer 4

420 M. J. Visconti
Legislación escolar argentina

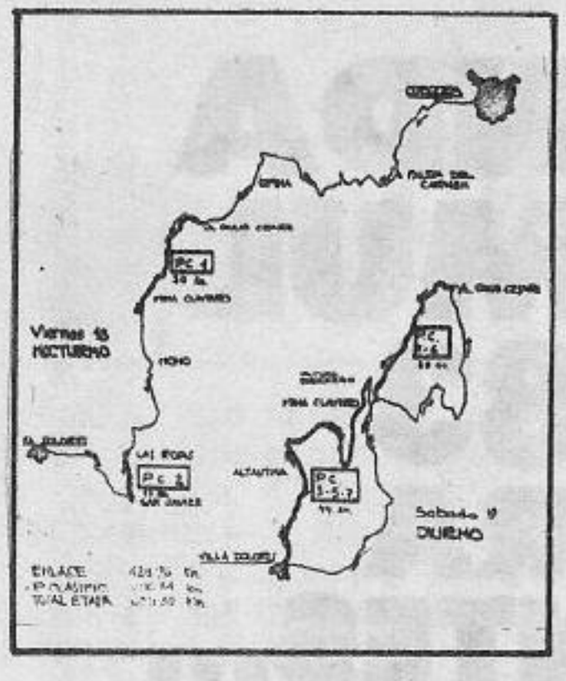
CUADERNO DE VIAJE 6 (En preparación)
Marta Giménez Pastor e Inés Malinow

CUADERNO DE VIAJE 7
Marta Giménez Pastor e Inés Malinow *

HUEMUL

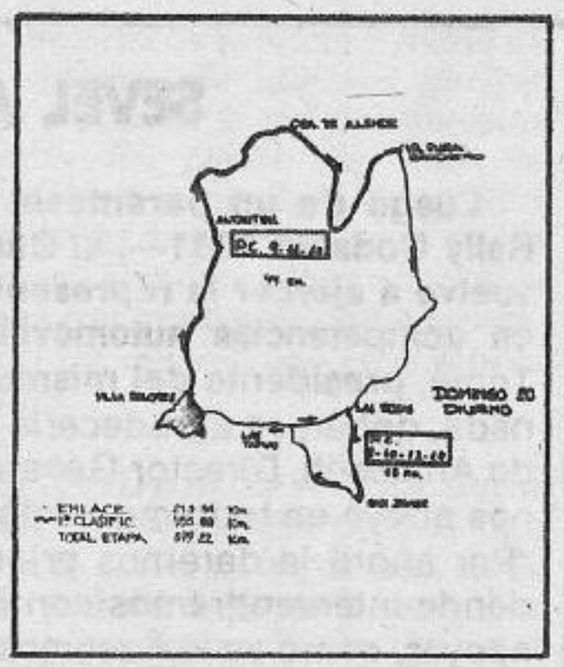
lo más actual al mejor nivel.

Es una División de EDITORIAL ABRIL
Dpto. de Promoción y Atención al Docente:
Belgrano 624 - 1er. piso - (1092)
Capital Federal - Tel.: 30-7891/9



INICIO DEL CAMPEONATO NACIONAL 2° RALLY CIUDAD DE VILLA DOLORES

UN RALLY ECONOMICO



Esta 2ª edición del Rally Ciudad de Villa Dolores (la primera se hizo en 1981) recorrerá caminos de Traslasierra ya vastamente conocidos por el grueso de los rallistas argentinos. Sin embargo, la elección del trazado no es caprichosa, y se puso especial énfasis en el abaratamiento de la preparación previa, logrando reducir todo el esfuerzo a tres "primes" que se recorren en varias oportunidades. Estos son: Giulio Cesare-Mina Clavero (tres veces 20 km en bajada por el viejo camino, en estado pésimo), Las Rosas-San Javier (cinco veces 13 km) y Sarmiento-Cura Brochero (seis veces 44 km). De esta forma, repitiendo "primes" se llega a un total de casi 400 km. en velocidad libre y 642 de enlace. totalizando 1.034,52 km, de los cuales 635 corresponden a la primera etapa y 399 a la segunda. Aunque partirá de Córdoba el viernes por la noche, el rally estará centralizado en Villa Dolores, donde finalizará por la tarde del domingo. En premios habrá 200 millones de pesos y la inscripción costará $ 2.000.000, incluyéndose en la misma una hoja de ruta suministrada por el organizador, la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally.

Por primera vez se verá a los Renault 18 oficiales con preparación Grupo A, elevándose su potencia a unos 130 HP. En el caso de los R-12, Gabriel Raies será como en el pasado G. P., piloto semioficial, aunque su motor sea preparado por Luis Cosma (quien también se ocupa de los motores de Bescham, Nizzo, Costanzo y De Giovanni, entre otros).



Las clases de Grupo A, único reglamento técnico vigente son tres y disputan sus respectivos campeonatos: Clase Uno: hasta 1.150 c³; Clase Dos, de 1.151 a 1.600 c³; Clase Tres de 1.601 a 2.000 c³. Como se ve, de las doce clases que había en 1982, sólo restan tres, lo cual facilita una mejor comprensión de la categoría por parte de participantes y público. Como se recuerda, el puntaje a asignar a cada piloto y navegante para sus respectivos campeonatos es 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, siempre y cuando en su clase hayan largado por lo menos cinco automóviles.

Los ganadores de la edición 1981, única realizada hasta ahora, son: Clase "D", Recalde-Del Bueno (Renault 18); "C", Stillo-Bizzochi (Renault 12); Clase "B", Chiavarolle-Pérez (Fiat 128 IAVA); Clase "A", M. Raies-Agüero (Fiant 147 L).

En los planos y recuadros adjuntos podrán apreciar el recorrido, así como las distancias y horarios.

E.E.N.

RECORRIDO - HORARIOS

TRAMO	ENLACE (km)	Nº	P.C. (km)	HORA
PRIMERA ETAPA				**Viernes 18**
Córdoba-V. Giulio Cesare	120			18.30
Giulio Cesare-Mina Clavero		PC1	20	21,03
Mina Clavero-Las Rosas	39,22			21,23
Las Rosas-San Javier	19,30	PC2	13	22,16
San Javier-Villa Dolores				22,27
				Sábado 19
V. Dolres-Sarmiento	5			8
Sarmiento-Cura Brochero		PC3/5/7	44	8.53/11.40/14.27
Cura Brochero-Giulio Cesare	43			9.24/12.11/14.58
Giulio Cesare-Mina Clavero		PC4/6	20	10.17/13.04
Mina Clavero-Sarmiento	55			10.37/13.24
Villa Dolores				15.58
SEGUNDA ETAPA				
				Domingo 20
Villa Dolores-Las Rosas	16			8
Las Rosas-San Javier		PC8/10/12/14	13	15,57
				9,03/11,21/13,39
San Javier-Sarmiento	23			9,14/11,32/13,50/16.08
Sarmiento-Cura Brochero		PC9/11/13	44	9,52/12,10/14,28
Cura-Brochero-Las Rosas	36			10,23/12,41/14,59
Llegada-Villa Dolores				16,33

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Roberto A. Rodriguez
CENTRO FOX
*BATERIAS DE TODAS LAS MARCAS NUEVAS Y REPARADAS.

Av. JARA 1501 - (Esq. 25 de Mayo)
Tel. 72-2701 (7600) MAR DEL PLATA

DIAGNOSIS SERVICE
AFINACION-CARBURACION-ENCENDIDO
con Equipos Electrónicos
(BANCO DE PRUEBAS)
BOMBAS INYECTORAS e INYECTORES
de: CARLOS A. DADANTE
LOS ANDES 1641 - Tel. 77-0014 - (7600)
MAR DEL PLATA

AUTO CAJAS AVELLANEDA
Engranajes para Caja y Diferencial
FAE - EATON - ZF - SAGINAW
ESPECIALIDAD
ARMADO DE CAJAS
RECAMBIOS
REPUESTOS LEGITIMOS
RECAMBIO PLACA Y DISCO EMBRAGUE
CRUCETAS





Cabildo 199 - Tel. 208-9730 - Avellaneda

CHASIS-SUSPENSION-FRENOS
COMPETICION
ALVO
LISANDRO DE LA TORRE 340
(7600) - MAR DEL PLATA.

REPUESTERA
FIAT
CAMIONES
● Repuestos Originales e Importados
● Accesorios ● ENVIOS AL INTERIOR
Av. Pedro Luro 5914-(7600)-Mar del Plata

FITITO
LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS
FIAT
CARTAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR
AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL
TEL. 982-1824

La Esquina del Instrumental
AVELLANEDA Y OTAMENDI
● Velocimetros ● Calefactores
● Limpiaparabrisas
● Indicadores opcionales
● Tableros Deportivos
● Radio - Estereo - Parlantes

Instrumental
AVELLANEDA
Avellaneda 199 - Tel. 812-1555 - Cap.

vayro S.A.
REPUESTOS LEGITIMOS
OPEL · GM · CHEVROLET · Ford · FIAT
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
prestolite distribuidores · TERMOSTATOS ARECO Thomson · carburadores Holley
AMORTIGUADORES JMF
DAHER BOGE
Envios al interior - Solicite vendedor
Av. de los Incas 5287/89—Tel. 51-5823
C.C. Nº9 Suc. Nº41 (1427) Cap. —52-4363

VIEL
*CARBURACION
*ENCENDIDO
*ELECTRICIDAD
AUTOMECANICA
JULIAN ALVAREZ 386
(1414)-BUENOS AIRES

DANCO
GEOMETRIA DE SUSPENSION Y DIRECCION
ALINEACION - BALANCEO
NEUMATICOS
VENTA Y REPARACION
ASESORAMIENTO TECNICO
SIN CARGO
Master Card-Carta Franca- Argencard
Choice International-London Card
American Express
Superí 2702/06 Tel. 542- 4517
Esq. Pedro I. Rivera (1430) Capital

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO
INDUSTRIAL - COMERCIAL
S. R. L.



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

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

TAPAMAR
*Laboratorio de tapas de cilindros (Reconstruccion integral)
*Atendemos con reconocida idoneidad a todo el gremio
*Nuestros trabajos son garantidos
Irala 6321-Tel. 82-1292
(Alt. J. P. Ramos 700)-(7600)-Mar del Plata



EXPLORER
CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO
para chasis de:
JEEP LARGO
ESTANCIERA
JEEP
AV. CHAMPAGNAT 3768 MAR DEL PLATA (7.600)

Horacio M. Bojanich



Ruedas y llantas
con servicio integral de:
VENTA Y REPARACION DE LLANTAS
• Alineación
• Balanceo
• Gomería
H. Irigoyen 1585 - (1708) MORON
Tel. 629-2534 - Pcia. Bs. As.

ANGEL ORLANDO CHIVILO

LA OPINION AL VOLANTE

Discutido hasta el cansancio, o admirado y señalado como ejemplo, batallador incansable en la pista y en las lides institucionales. Este podría ser el compendio de la imagen de Angel Orlando Chiviló, pero hay más. Hombre de una sola categoría —la Fórmula Renault (o F-4)—, de una sola marca —Crespi— y casi de un solo auto (utilizó el mismo desde su debut hasta 1981, este ingeniero porteño siempre tiene tiempo para hablar —puede ser discutir o pelear— sobre automovilismo, y particularmente sobre "ese" tema llamado FR. El año pasado ganó su primera carrera en la especialidad, luego de un período de inactividad involuntaria que lo alejó de la presidencia de la APF4, y ahora conversamos con él. Una charla marcada por la personalidad de Chiviló, con ideas arraigadas y personales. Vale la pena escucharlo...





"La única forma de manejar el automovilismo es dedicarle todo el tiempo disponible; con un día por semana no alcanza para ordenar la vida de uno, menos aún para hacerlo con la de todos los demás... A la Fórmula Renault lo único que le queda de promocional es la imagen; sin embargo, dista mucho de ser profesional, cualquiera puede ganar"... ***Dos opiniones de Angel Chiviló que lleva a la práctica... cuando puede.*** *Abajo:* ***Ganando en Pigüé su primera carrera.***

—Hablanos de la Fórmula Renault; empecemos por la técnica. Vos corriste desde el '74 hasta el '81 con el mismo auto. ¿Cómo se explica que casi siempre el nivel tuyo haya sido de punta?

—El Crespi, que siempre ha sido gran mayoría en la categoría, es un auto bien concebido. Además influye mucho que prácticamente del 74 en adelante la mayoría de los circuitos que utiliza la categoría son cortos y trabados, tipo kartódromo, y allí el auto va maravillosamente. Pero creer que técnicamente no se progresó es un error, porque nosotros trabajamos constantemente incorporando detalles que lo fueron perfeccionando día a día, se trabajó en suspensiones, resortes, amortiguadores, alerones...

Por eso es un cambio fundamental la adopción de las gomas duras, ya que antes la categoría estaba "pasada" de gomas y éstas emparejan más la performance opacando al trabajo de chasis; ahora, en cambio, el chasis pesa... Antes, con un auto mal puesto a punto el curvón se hacía a fondo igual... Ahora no.

Yo sostengo sin embargo que, en general, los cambios en la Fórmula Renault, en primera instancia emparejan las chances, recién después comienzan a aparecer las diferencias. Cuando se cambió de la goma Valor a la primera Fliter sin dibujo (recapada) ocurrió lo mismo, la Fliter perdonaba más que la Valor y los del segundo pelotón se acercaron a los de adelante, pero luego éstos retomaron su posición. Volviendo al tema del chasis, fijate que la evolución técnica de la categoría en este aspecto es totalmente cohe-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


57

LA OPINION AL VOLANTE

rente, y eso se debe a un solo mérito: el de Tulio Crespi, porque él nunca quiso sacar autos completamente diferentes al modelo anterior, o dar un paso que dejara descolocado a quien poseía un auto de él. La Fórmula Renault es la única categoría que permite ganar con modelo anterior, o dar un paso que dejara descolocado a quien poseía un auto de él. La Fórmula Renault es la única categoría que permite ganar con modelos anteriores al último; por ejemplo, si bien Tulio va por el Tulia 21, un 18 sigue siendo ganador. Lo más lindo que tiene la evolución de la F-R es que nadie queda desactualizado de golpe, no hay excusas de este tipo....

—Ahora, con el motor 1.400, ¿va a ser todo más parejo o habrá diferencias?

—No, en absoluto, va a ser más parejo que nunca. A pesar de que hay preparadores que ya tienen cierta experiencia sobre este motor (Caso Reybet, que lo prepara para las fórmulas Renault zonales, que lo adoptaron un año antes que la nacional; esto es un logro institucional inédito, ya que las fórmulas zonales por primera vez tienen un año de "ventaja" a su favor) para mí va a privar el armado del motor sobre la preparación...

—¿Y por el lado de los chasis? Quizás hasta el presente no se había dado el caso de una oposición a los productores de Tulio, como son el Depac y el Berta. Se dice que Berta tienen intenciones de ganar este año... y los Depac ya ganaron una el año pasado y Donadío quiere imponerlos...

—Cuando apareció el primer Berta hubo muchos que dijeron que se acababa la categoría... yo dije en cuanta oportunidad se me presentó que en la Fórmula Renault cualquier chasis que se presente va a perder y ganar, esto quedó demostrado con el Berta y con los Depac; y lo mismo vale para este año. Creo que esto es así porque los motores están limitados en cuanto a preparación y eso hace que por ese lado no se marquen diferencias, por lo que es muy difícil desequilibrar con un chasis. Además, cuando a alguien de la capacidad y las posibilidades de Berta se le da campo propicio para crear, como en Fórmula Dos, por ejemplo, entonces sí prevalece; pero en FR la limitación técnica —de todo tipo— equilibra el juego. Por eso creo que los chasis de Tulio aún tienen mucho por decir.

—Este año que pasó, los Depac tuvieron parciales destacados y ganaron una carrera. Y en esto tuvo también que ver el hecho de que el equipo de Jorge Omar Del Río los adoptara. Un equipo como éste, profesional, ¿cómo influye dentro de la categoría?

—Y... lo ideal sería que no hubiera profesionales pero... es inevitable. Además, seamos sinceros, a la Fórmula Renault de promocional le queda nada más que el nombre. Lo ideal sería lo que hace Crespi, que tiene un equipo profesional de gente, pero todo lo que se descubre o comprueba que funciona queda de inmediato a disposición de todos sus usuarios, sin secretos; si hubiera varios equipos así... ¡bienvenidos! Lo que hay que tener claro es que mucha gente se asusta de los equipos fuertes porque piensa que ganan a fuerza de plata, y generalmente lo que desequilibra es la capacidad, los ejemplos de gente que con la misma plata —o más— que ellos, siempre estuvo atrás, abundan. Lo que hay que hacer con los equipos es espiarlos y aprender. Hay muchos chicos que lo hacen y son los que tienen futuro en esto, muchos otros prefieren quedarse en lo fácil, decir: no se les puede ganar. Y a lo mejor en muchos casos solamente es cuestión de arrimarse a preguntar, porque en esta categoría hay muy pocos "escondedores". Podríamos decir que el mayor "daño" de los equipos oficiales o profesionales es en la imagen de "categoría promocional", pero nada más que eso... Mirá, si yo te regalo un millón de dólares para correr en FR a lo sumo te podrás comprar la mejor casa rodante, porque después de eso no sé qué mucho más se puede hacer...

—Vos estuviste bastante tiempo al frente de la APF4 y te retiraste por razones particulares. Por supuesto, hay detractores y admiradores de tu gestión, por eso no vamos a preguntarte nada en especial; hablá sobre el manejo institucional de la categoría, a ver qué pasa...

—Cuando en 1976 nos hicimos cargo de la Asociación, en forma de grupo de trabajo, se tiraron sobre la mesa ideas que quizá la gente no llegó a comprender. La idea era constituir un grupo de personas que trabajara, pero entendiendo una cosa básica: para lograr algo, para conseguir cosas hay que estar cerca del poder. Lo voy a contar un poco en forma personal... No sé si...

—Dale, es tu nota...

—Cuando asumí en 1976 estaban en la palestra el tema ACA-CADAD y yo me jugué por el ACA, así de sencillo; cuando todas las otras fórmulas estaban con CADAD —por eso siempre digo que el poder tiene mala memoria—, la F-4 fue la única categoría que no negoció con CADAD, a pesar de que nos mandaron llamar. Bueno, retomo; hay una cosa que la gente olvida, y es que las asociaciones de pilotos no son reconocidas oficialmente; es decir, si te llaman para hablar bien, pero si no... Entonces, sabiendo esto, nuestra política fue colocar la mayor cantidad de gente nuestra dentro del ACA, complementado eso con que yo seguía cada gestión de la categoría en forma personal, pasando de subcomisión en subcomisión. De esta forma todo se agilizaba y no creo que a ningún presidente de CDA le haya disgustado que una categoría le traiga soluciones en vez de problemas; soluciones que apoyaba la mayoría de los pilotos previamente. Además nunca se les llevó nada que fuera contra los intereses de la categoría, ni de un sector de ella. En resumen, teníamos gente en los puntos claves del ACA y manteníamos una relación fluida con la CDA, esto nos facilitaba todo y nos abría muchas puertas (correr tantos años con la F-1 internacional, por ejemplo, es resultado de esto).

Por otro lado estaba la relación con Renault, que era —lo es aún— ideal; dentro de sus posibilidades siempre nos dieron todo lo que pudieron. Pero en 1979 sentimos que no estábamos conformes con tener un buen

"EL" TRIUNFO

Casi siempre fue un hombre de punta, sin embargo nunca había ganado una carrera. Fue en Pigüé, en 1982, que Chiviló hilvanó la perlita que le faltaba: les pasó el trapo a todos los monstruos de la categoría. Una carrera impecable, dominando desde la primera a la última vuelta. Así se vio desde afuera; y desde el cockpit...

"Recién me percaté de que había ganado cuando terminó la carrera..., quiero decir que estaba tan concentrado que recién me 'abrí' a sentirme ganador cuando pasé la bandera. A pesar de todo yo sabía que esa carrera le iba a ganar, lo presentía, no sé por qué, pero lo sabía. Se dio todo perfecto, el auto anduvo maravilloso y... simplemente gané. Muchas veces estuve a punto de hacerlo antes, pero nunca se me dio, siempre algo conspiró



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

reglamento y carreras, y quisimos ir más allá. Surgió entonces la idea de transformar la F-4 en Fórmula Renault. Eso significó más que un cambio de nombre, como algunos se encargaron de decir... Fijate que como consecuencia de esto se consigue el apoyo de YPF (como en Francia es Renault-ELF). Y el paso siguiente era unificar los reglamentos de la categoría en todo el país para concretar el campeonato nacional, porque según una estadística que yo me confeccioné como pude, había más de 86 categorías zonales en el país nacidas a causa de reglamentos nacionales mal concebidos... Fue un trabajo de paciencia, porque cambiar la mentalidad de los zonales es terrible. La Fórmula Renault, por ejemplo, entró en La Pampa, donde la F-Pampeana estaba arreglada y no querían saber nada con otra cosa, pero cuando nosotros fuimos a correr allá (ojo, era la FR que iba allá a demostrar qué era lo válido, no les pedíamos que cambiaran y nada más, ¿eh? se dieron cuenta de que la verdad era la FR. Por eso hoy hay varios pampeanos corriendo el nacional y teniendo actuaciones destacadas. La gente de todo el país lo iba entendiendo y 1981 era el año del remate de todo este trabajo, pero lamentablemente yo me tuve que alejar por motivos comerciales personales. Se creó entonces un bache que recién se cierra con la asunción de Tuero y la nueva comisión directiva, pero por desgracia a ellos les toca una crisis económica sin precedentes en el país como marco de su gestión y deben limitarse a asegurar la subsistencia decorosa de la categoría antes que a concretar objetivos mayores. Además sobre el final de mi gestión la crisis ya asomaba, por lo que decidimos no cambiar el motor como estaba programado, cosa que ahora sí se ha hecho. Lo positivo del cambio de gobierno de la asociación es que no se desestimó el trabajo nuestro, sino que se lo continuó en la misma línea, por eso creo que va a llegar a buen fin —ojalá en el país pasara lo mismo—, porque yo entiendo que los países desarrollados lo son por una cuestión mental más que económico-política. Por eso, en base a esto, creo que ha llegado la hora de que el Automóvil Club Argentino se haga ver tomando todo lo que está —porque con el trabajo de la APF4 está todo dado— y unificar de una vez por todas la categoría en todo el país. Está todo hecho, simplemente el ACA tiene que aplicar un poder que la Asociación no posee, nada más.

—¿Y cómo se puede lograr, más allá de la obligación propia de la institución, que el ACA venza esa inercia de "ministerio de automovilismo?

—Bueno... seamos francos, nadie puede pretender manejar el automovilismo reuniéndose una vez por semana. A veces me dicen: "por qué no agarrás tal o cual cargo...", pero yo no quiero porque si no puedo ordenar mi vida, dedicándole un día por semana, menos lo voy a hacer con algo tan complejo como el automovilismo. Si las asociaciones de pilotos tienen dirigentes con tiempo disponible, pueden lograr cosas en el ACA a fuerza de insistencia (siempre que sean cosas lógicas, obviamente), pero si no, solamente les queda cruzar los dedos y rezar para que el ACA decida hacer algo.

—¿Cómo solucionarías vos los problemas del automovilismo en general, más allá de la Fórmula Renault, que funciona bien...?

—En el marco de un país organizado —porque si no, todo es inútil— crearía el ministerio de deportes, no una secretaría ¿eh?, un ministerio, donde cada deporte tenga su secretaría. Y así la cosa podría ser encaminada.

—¿Pensás que una secretaría solucionaría los problemas que el ACA no puede resolver, o ni quiere resolver?

—El asunto es tener el poder necesario para hacer cumplir las medidas que se tomen, nada más. Con eso se soluciona todo... Dame esa posibilidad a mí y vas a ver...

M.G.L.

contra un triunfo mío. Muchos me comentaron después que esto se debía a que antes mi mente estaba en la organización, en la Asociación o el manejo institucional y eso me impedía rendir el 100%; pero yo sé que no es así, siempre le puse las mismas ganas y ahora se me dio, eso es todo."

Sin embargo, quienes estuvimos en Pigüé comprobamos cómo la alegría por esa carrera ganada se extendió como reguero de pólvora por toda la categoría, y quizá fue el festejo más extenso que se haya visto en los últimos años. El propio Angel Chiviló se dio el lujo de emocionarse en grande durante el desfile de "colegas" por el box del equipo de Crespi para felicitarlo. Los que saben, dicen que cuando uno gana por fin una carrera después de buscarla mucho tiempo, ésta le parece la más fácil de cuantas ha corrido. ¿Es cierto, Chiviló...?







TRAS UN AÑO DEDICADO A LA MEJORA DEL MOTOR DE KARTING, Y A PESAR DE HABER GANADO DOS TITULOS...

RF NO MIRA ATRAS

Antes era Roberto Fattorini el fabricante de los RF; ahora también hay un Campeón Metropolitano (Junior) y subcampeón Argentino (Junior) con ese nombre. ¿Los motores? RF, por supuesto. Estuvimos en la fábrica de San Andrés y el "Tano" nos contó en qué anda...

En 1982 toda la actividad kartística giró en torno al *Campeonato Nacional*, en él se volcaron los esfuerzos de todos: pilotos, preparadores y fabricantes. Sin embargo, hubo una ausencia importante, la de los motores RF. Solamente se los vio en manos de Henry Martin, pero siempre en entrenamientos o sesiones de puesta a punto, nunca en carrera o clasificación. Era evidente que se estaban probando elementos y el objetivo no era contender directamente en carrera. Así, RF fue la única de las grandes marcas que no estuvo presente, pero no por eso dejó de trabajar, por lo cual decidimos hacer una visita a la fábrica de San Andrés para ver en qué anda el "Tano" Roberto Fattorini y su pequeña pero prolífica empresa de motores de competición. Viendo los resultados del Campeonato Metropolitano en la categoría Juniors, donde su hijo "Robertino" Fattorini obtuvo el título, se nota que descansando, no estuvo. *"El año pasado no me volqué al Campeonato Nacional por varias razones, la primera es que había otras prioridades en la fábrica, como las motos de competición, y no podríamos dedicarle el tiempo necesario; por eso apuntamos al Metropolitano, ya que Robertino podía encargarse de correr y todas las carreras se hacían cerca. Después fuimos al Campeonato Argentino en Chacabuco y salimos subcampeones (Robertino), y de no haber sido por una salida de pista, no sé, podíamos haber ganado. Pero básicamente para RFel '82 fue un año de trabajo para afianzar nuestros métodos de producción y poder encarar el '83 con menores costos y mayor calidad. El objetivo principal es producir aquí todos los elementos del motor, aun los que todavía se utilizan de importación, como la jaula de rodillos de*

En ambas tomas aparecen los Fattorini, sobre la izquierda, junto al despiece de un motor fabricado en San Andrés. En la foto mayor, Robertino está sentado en el DAP-RF con el que obtuviera el Campeonato Metropolitano y el segundo puesto en el Argentino.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


9

RF NO MIRA ATRAS

la biela, que es bañada en plata y ya la tenemos lista para entrar en producción.

—¿Sobre qué puntos del motor han trabajado?

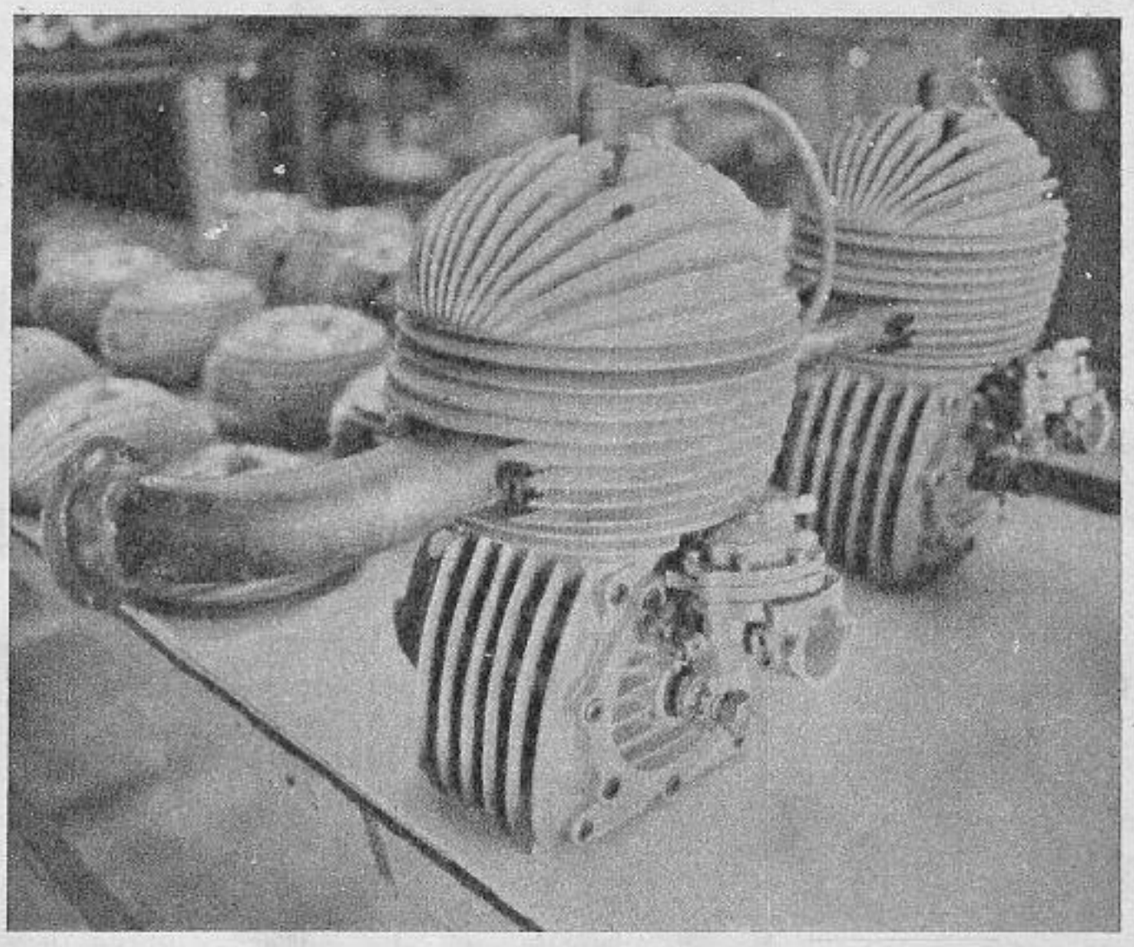
—Varios. Comenzando por la fundición, que ahora la hacemos en Al-Si, que es aluminio con un porcentaje de silicio, cobre y níquel, como vienen los motores italianos. Los cilindros, cárteres y tapas de válvulas son de este material. También hemos cambiado el método de maquinado; ahora lo hacemos en una máquina que mediante un dispositivo especial realiza toda la operación automáticamente, con gran precisión (los alojamientos de los rulemanes del cigüeñal, por ejemplo, quedan centrados con tolerancia cero respecto del eje imaginario central, desde 10 cm. afuera de los cárteres). Otro elemento que logramos perfeccionar es la biela. La hacemos de acero cromo-níquel cementación, partiendo de una planchuela previamente "aplastada" mediante golpes para darle el espesor correcto; esto también se hace a máquina y es forjado en frío. La biela es un elemento clave del motor y del cual estamos orgullosos, porque conseguimos que no se rompa y dure seis o siete carreras (Robertino usó nada más que dos por motor en todo el campeonato) con total confiabilidad.

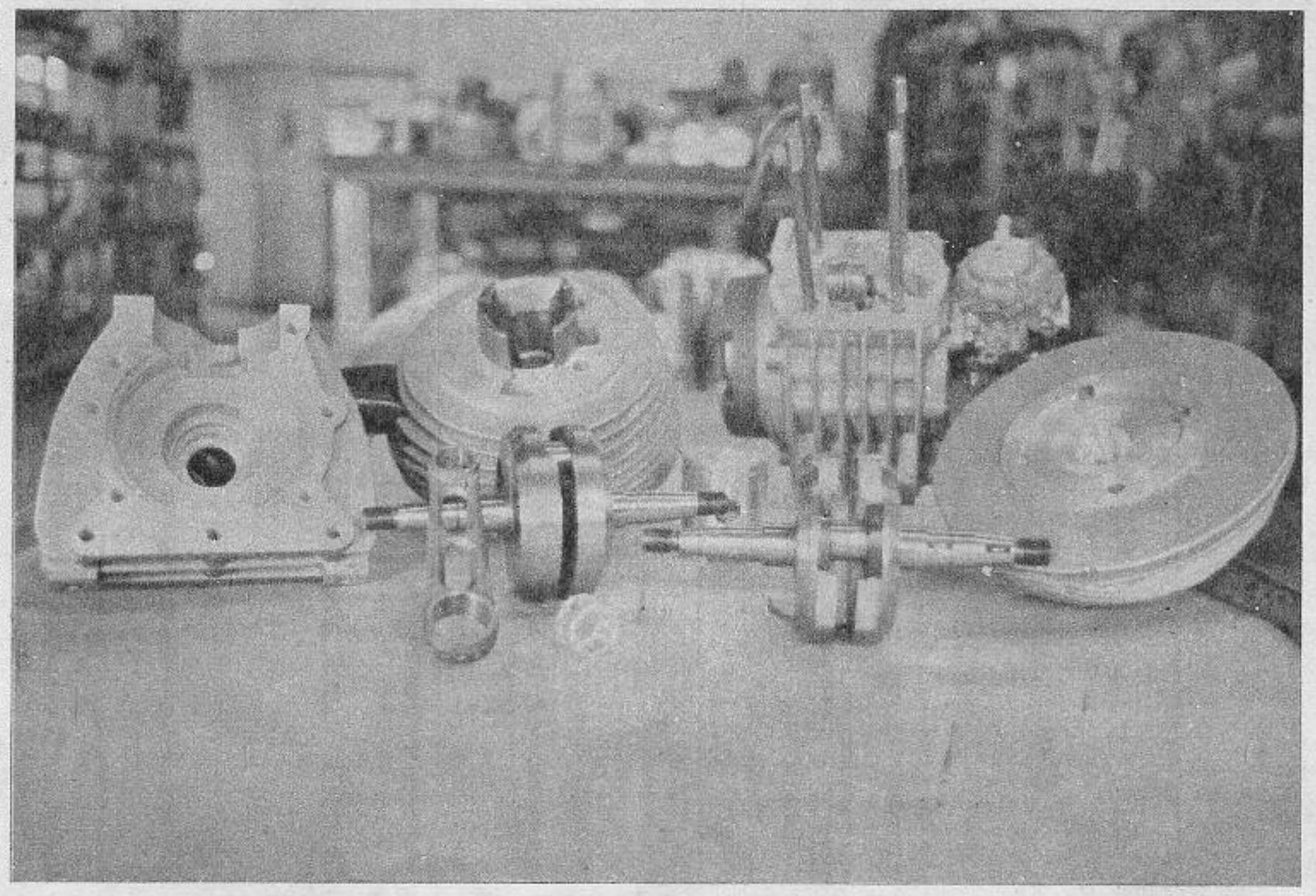
El pasado 1982 fue para nosotros el año de los motores de moto, mientras desarrollamos los de karting; pensamos hacer que 1983 sea el de estos últimos, porque estamos en condiciones de competir mano a mano con los importados y ganarles. Robertino correrá este año en el equipo oficial Vara-Kart, que fuera Campeón Nacional 1982, junto a Marques y Panagópulo, utilizando motores RF. También tenemos la idea de ir a todas las carreras posibles, ya sean del Metro, el Nacional o zonales, porque queremos seguir probando, mejorando y ganando...

En 1948 tres muchachos salieron de Italia con rumbo a la Argentina; objetivo: fabricar motores de moto. Hoy solamente queda uno de ellos, Roberto Fattorini, y en sus vitrinas hay más trofeos de los que pueda recordar. Cualquiera se daría por conforme; sin embargo, RF no mira para atrás.

EL RF DIRECTO

El motor de kart sin caja de velocidades, denominado RF "directo", se produce en dos versiones. Básicamente todo es igual, la principal diferencia radica en que en la versión "standard" hay algunos elementos que lo hacen más económico en precio, como los rulemanes, por ejemplo, que en el "Special" son de alta velocidad mientras en el standard son comunes; o la jaula de biela, que en el modelo Special es bañada en plata. Son diferencias muy sutiles que dan un poco más de potencia al Special (como los contrapesos del cigüeñal en teflón), pero que en el caso de quien se inicie en el karting estaría desaprovechada por la inexperiencia. Como se dice en el ambiente, el Special es un motor para "hilar fino". Aunque Fattorini declara que, bien armados, condición sine qua non, la diferencia de potencia entre ambos es ínfima. En las fotos podemos ver un motor armado, con carburador Tillotson, y un despiece completo, donde se aprecia la biela, la jaula de plata, el cigüeñal en sus dos versiones (con y sin teflón), un cilindro, un semicárter y detrás un cárter completo armado, con el encendido y el carburador colocados.





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

PLUNA
Líneas Aéreas Uruguayas

Nuestro programa incluye el Pasaporte de Seguridad.
universal assistance

Consulte a su agente de viajes.

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

"EL ESPECTACU

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1982 - BALANCE

LO SOY YO"

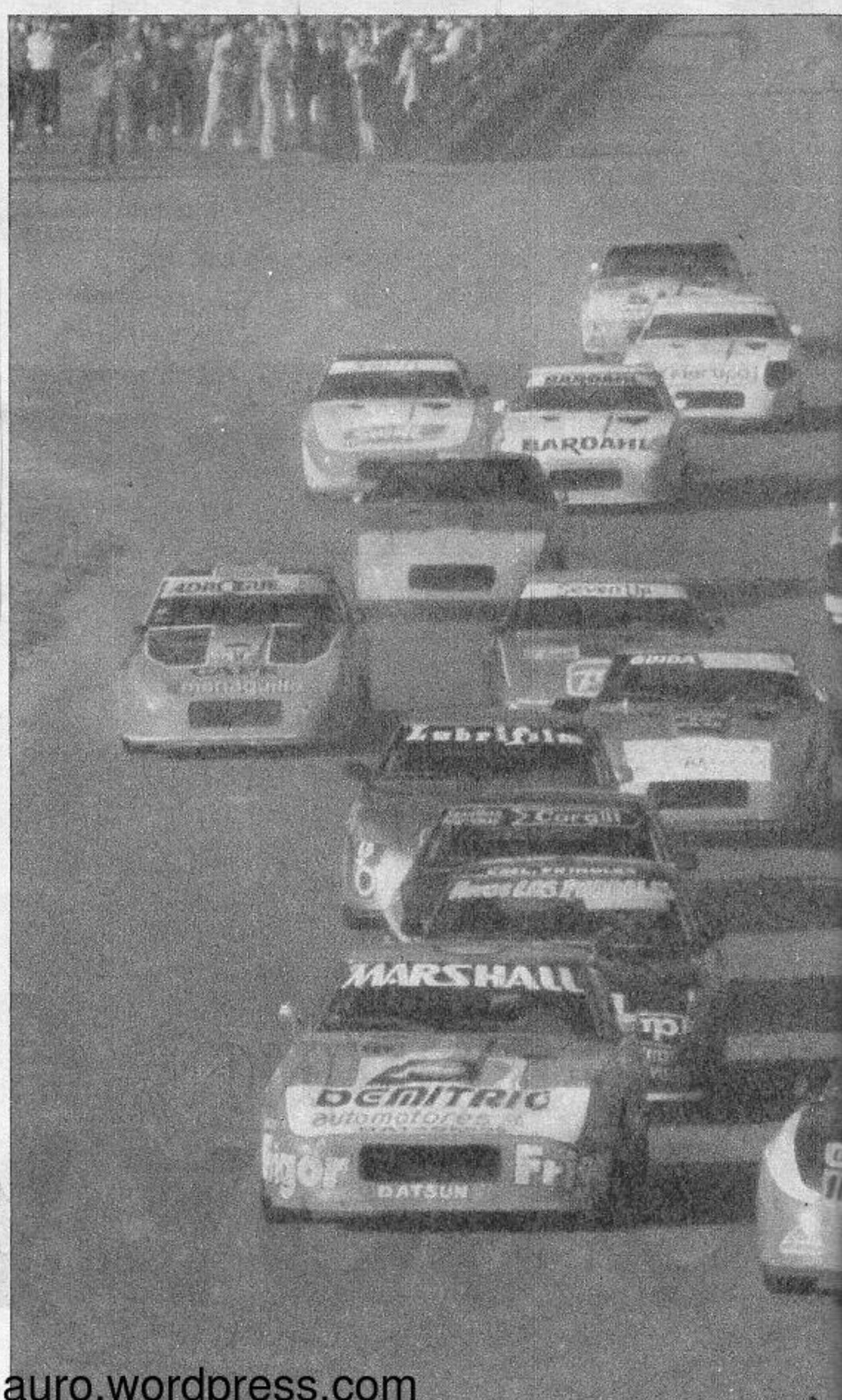
No eran muchos quienes al principio de 1982 hubieran dado chances ciertas a una categoría que aún tenía todo —o casi— "en los papeles". Tan sólo un año después, a

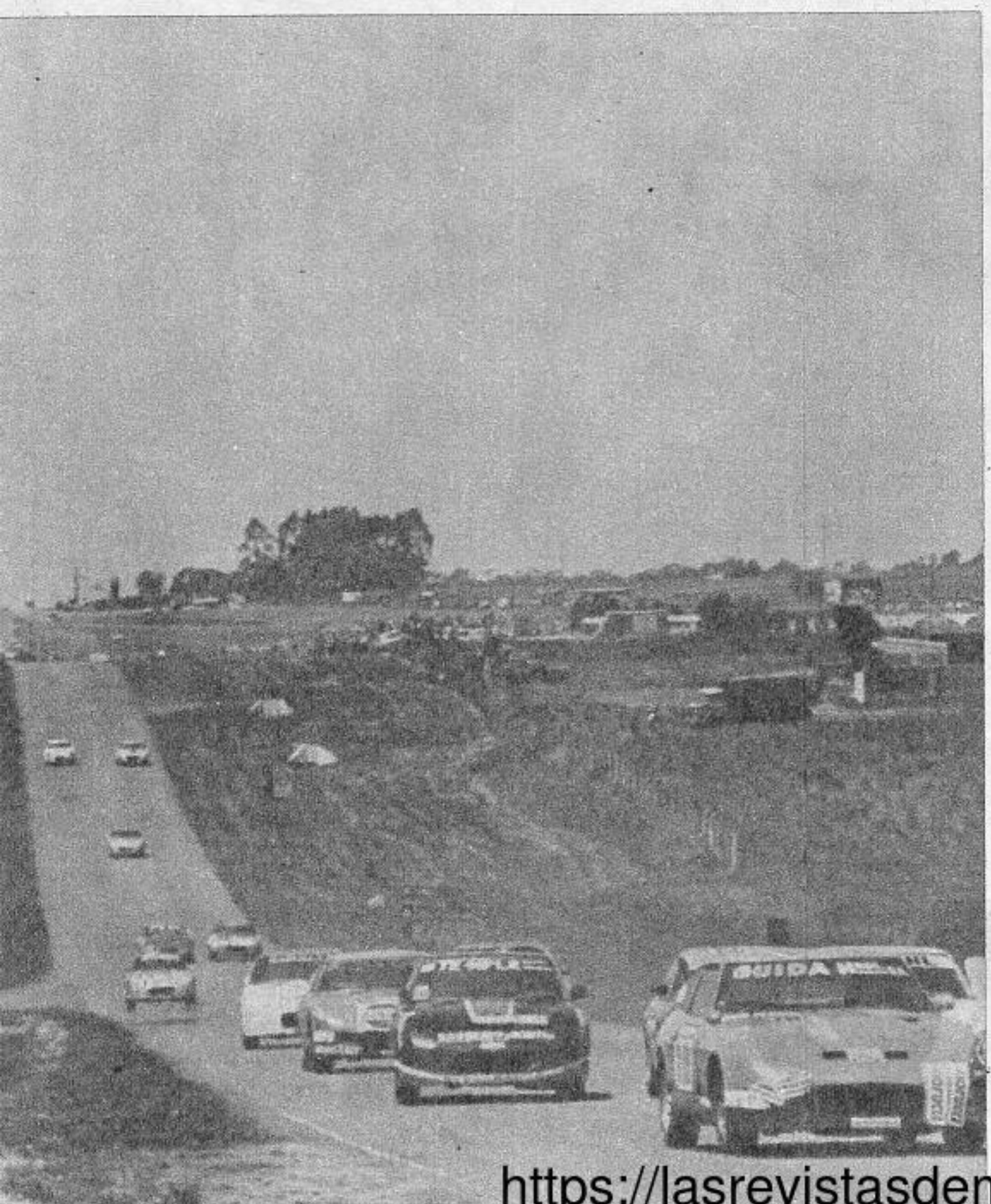
la hora de mirar hacia atrás y realizar un balance, el Club Argentino de Pilotos tiene mucho en su haber: fueron veintiuna carreras en once provincias diferentes, corridas en diecisiete escenarios, en las cuales participaron cincuenta y tres pilotos. No fueron menos de 250.000 los espectadores que asistieron, sin contar, por supuesto, aquellos que vieron las tres competencias por medio de la televisión.

Todas estas cifras permiten "a priori" definir el primer ejercicio de la categoría como exitoso, sin necesidad



Largada de una final promediando el Campeonato Argentino de Pilotos. Los espectáculos dados, el colorido de los autos, su prolijidad, los pilotos famosos, son otros de los elementos que congregaban al público. Abajo: También se utilizaron circuitos "Tipo TC" como los de Tandil, Pergamino y Potrero de los Funes, claro que aquí largan todos juntos. Arriba: Reunión plenaria del CAP. Los temas más importantes eran tratados en conjunto. Derecha,arriba: en dos ocasiones —sendos circuitos semipermanentes— los autos clasificaron en un circuito de tierra, duplicando el espectáculo. En la foto, Pairetti mientras hace "powerslide" en Pergamino, la tercera del año.





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de mayores detalles, los cuales, en general, no hacen más que reafirmar esa conclusión.

ANTECEDENTES

Bien vale la pena mencionar, antes de intentar cualquier análisis, los pasos que se dieron para que el C.A.P. fuese una realidad palpable. Todo comenzó en 1981, cuando una reedición del clásico y lamentablemente perdido "Desafío de los Valientes" sirvió para juntar a un grupo de pilotos —experimentados ellos— e inculcarles una idea: Formar en 1983 una categoría con autos exactamente iguales, casi standard, y cuyas carreras fueran un calco de esos "Desafíos". Con gran lucha y abigarrados pelotones, con finales definidos en la última vuelta y por centésimas. En fin... que fueran lo más parecidas a aquellas carreras de T.N. que supimos conseguir...

Rápidamente la idea tomó cuerpo, se decidió usar cupés Datsun 280 ZX (vendidas al C.A.P. a bajo precio). Crespi se encargó de realizar algunas modificaciones —trompas, alerones, "baberos"—, se resolvió el espinoso tema de la fiscalización, y el campeonato comenzó.

CARRERAS "DE LOCOS"

Desde la primera largada se vio el carácter espectacular de este campeonato. Balcarce mostró que las supuestas cualidades teóricas realmente funcionaban, aunque era evidente que debían aceitarse algunos engranajes internos.

Los nombres "de peso" que animaban la categoría, conformaban el conjunto más importante del país en ese aspecto, y ello fue otro de los motivos que provocaron a varias instituciones del interior del país a pedir fechas para realizar "su" carrera. Y era lógico. Si bien nuestro automovilismo es "nacional", son muchas las provin-



Jorge Bianchi



Gustavo Del Campo



Luis Di Palma



José Faraoni



Esteban Fernandino



Mauricio García



A



B



G

D



E



H



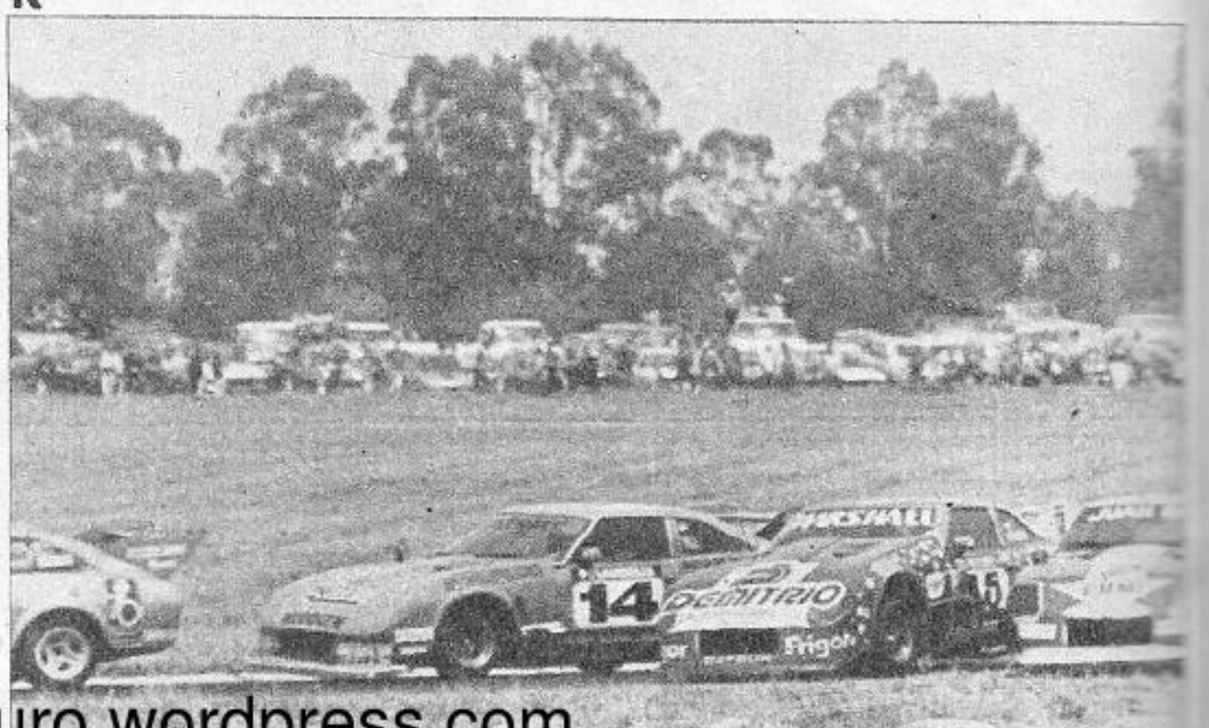
I



J



K



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



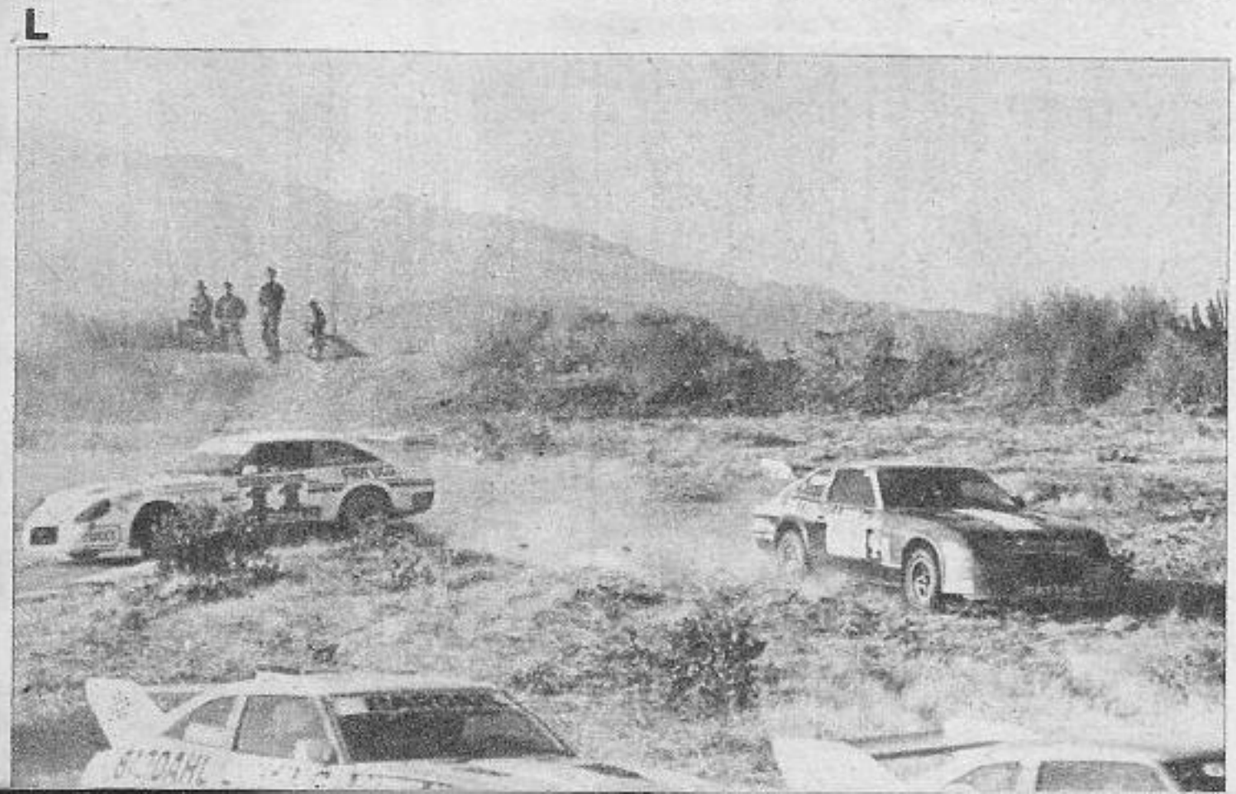
C



F



L



cias que ni siquiera figuran en los calendarios de las diversas categorías. Provincias que en algún tiempo eran clásicas organizadoras (Salta, Chaco, La Rioja, Río Negro, Santa Fe) volvieron a figurar. Autódromos casi olvidados (La Rioja, Rafaela, Nueve de Julio, Salta, Roca) resurgieron gracias al CAP, y en todos los casos, la concu-

***A:** RAFAELA 3: Alberto "Exocet" Rodríguez Marsili tratando de encontrar la senda correcta. Indiferentes, a su lado pasan "Cucho" Gervasoni y Ricardo Iglesias. **B:** NUEVE DE JULIO: Había bastantes piedras sueltas, llovizna&ba y era el debut de las gomas Paul Ni el prolijo de Kissling se salvó de hacer estas desprolijidades. **C:** BALCARCE: Largada de la primera serie en la primera carrera. Comenzaban los toques. Se nota a Traverso cruzado debido a alguna "trompita mágica y toquetona". **D:** LA RIOJA: Mayorga intenta un cambio de dirección para despistar a sus seguidores. Monguzzi no hace caso. Detrás, entre el polvo, Traverso e Iglesias. **E:** RAFAELA 2: Angel Monguzzi pegándole de frente a unos viejos neumáticos de F-1, colocados en la entrada al circuito Nº 2. **F:** LA RIOJA: Esta curva dio para todo. Vallasciani y Mediavilla intentan retomar para perseguir a Gervasoni y Mayorga, quienes pasan raudos... **G:** RAFAELA: El primer gran accidente de la categoría: Debido a que un auto se salió de la huella, se pegan García Veiga, Sancho y Vallasciani. **H:** LA RIOJA: Autódromo nuevo para la mayoría, no habían visto ni el plano. Y claro... los chicos no sabían muy bien para qué lado ir. "El Caballo" Recalde y otro no se deciden hacia dónde encarar. **I:** BUENOS AIRES 2: Llovía a cántaros y tan sólo unos pocos "elegidos" tenían neumáticos Goodyear NCT con el suficiente dibujo para no realizar estas cosas. Protagonizan la escena Iglesias, Mayorga y Bianchi. **J:** TANDIL: Era la curva más cerrada del circuito semipermanente. Gerardo Del Campo y Mayorga vuelven a discutir —sin bajarse del auto— sobre el verdadero sentido en que giraba la carrera. **K:** SANTA ROSA: Faltaba poco para que terminara el campeonato, y los muchachos se entusiasmaron fácil. Cocho López a punto de perder la trompa, mientras lo "escoltan" Pisandelli y Faraoni. **L:** LA RIOJA: Otro ejemplo de la indecisión riojana. Mayorga va para un lado y Garro para el otro. Ni que estuvieran peleados. Por supuesto que tenemos más fotos, lo que pasa es que no queríamos abrumarlos. Y, entre nosotros, hay tantas que no alcanzaría el lugar.*



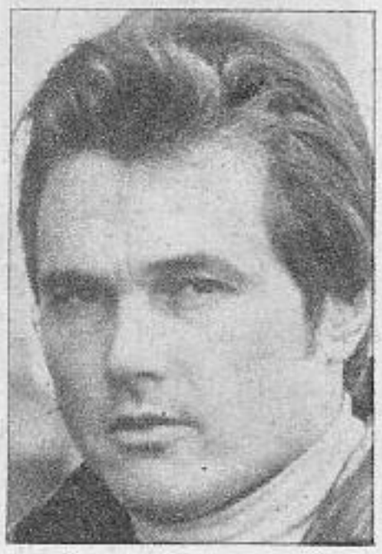
Néstor García Veiga



Carlos Garro



José Gervasoni



Ricardo Iglesias



Juan C. Iglesias



Carlos Juárez

rrencia con que el público premió los esfuerzos fue notable. Este, es evidentemente, un aspecto que no debe ser olvidado por los dirigentes del club a la hora de escribir su calendario '83.

Pero hablemos de los pilotos. El éxito institucional de los Datsun ha sido tal, que se corre el riesgo de dejar en el olvido a la gente que lo hizo posible. Estaban aquellos que todavía paseaban su fama por las pistas y también quienes hacía años que no corrían. Jóvenes o maduros, todos sin embargo tenían algo en común. Eran conocidos. Y con su mera presencia era posible formalizar una convocatoria que resultara interesante.

Sin embargo, la lógica se impuso, y quienes se mantenían en actividad dominaron el campeonato. Pole positions, records de vuelta, series y finales quedaron en manos de Kissling, Di Palma Cocho López, Garro, Fernandino o Traverso, en mucha mayor medida que las logradas por Monguzzi, Pachelo, García Veiga o Marito García.

Manejar estos autos, considerando la escasa preparación aceptada, no siempre es de lo más sencillo, aunque las 280 ZX fueron calificadas de "muy agradables para conducir" por la mayoría. Si bien la potencia no es poca (170 HP), el manejo "fino" es el que rinde los mejores resultados, clasificaciones "al canto".

PIEDRAS EN EL CAMINO

Como siempre que una idea es puesta en marcha, los inconvenientes no son escasos, y durante gran parte del año los acordes del C.A.P. no sonaron como hubieran debido. Una serie de desacuerdos entre sus integrantes se reflejaron en sus actitudes ante diversos problemas técnicos. Primero fueron los neumáticos, y luego la famosísima comba de las ruedas delanteras los sujetos de sendas discusiones que perjudicaron sensiblemente la imagen del C.A.P. Hacia el final del torneo, sin



Guillermo Kissling



Osvaldo López



Carlos Marincovich



Francisco Mayorga



Angel Monguzzi



Roberto Mouras



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



embargo, esto fue superándose hasta llegar a la última carrera en Rafaela con un accionar monolítico, fruto evidente del mayor conocimiento del medio técnico utilizado, así como del mejor manejo institucional del C.A.P.

PROYECCION

Cumplido 1982, y con otra temporada a punto de iniciarse, el Campeonato Argentino de Pilotos volverá a utilizar las mismas cupés Datsun 280 ZX que usara durante un año entero. Su rendimiento, muy superior al previsible, hace suponer que se podrá llegar al término de

Una de las pocas ocasiones en que la categoría corrió con lluvia. En este caso se trata de la carrera realizada para recolectar dinero para el Fondo Patriótico en pleno conflicto del Atlántico Sur. Lamentablemente llovió. Abajo: las gomas fueron motivo de preocupación durante todo el año. Primero las Fliter se consumían muy rápido, luego las Goodyear se acabaron y no había dólares para comprar más. Finalmente fueron las Paul las que se usaron desde Nueve de Julio hasta el final. Sin embargo, esta temporada todos calzarán... Fliter. Escena en la plaza principal de Bahía Blanca. Una de las buenas costumbres de la categoría —tomada del TC— es mostrarse al público lo más posible y fomentar su ida al circuito.



Roberto Pachelo



Carlos Pairetti



Roberto Patti



Alfredo Pisandelli



Jorge Recalde



Alberto R. Marsili

CAP BALANCE 1982

NUMERACION 1983

1.....Guillermo Kissling
2.....Rubén L. Di Palma
3.....Osvaldo Abel López
4.....Esteban Fernandino
5.....Néstor Jesús García Veiga
6.....Juan María Traverso
7.....Jorge Raúl Recalde
8.....Roberto Pachelo
9.....Carlos Alberto Garro
10.....Angel Rubén Monguzzi
11.....Juan Alberto Vallasciani
12.....Francisco Mayorga
14.....Mauricio García
15.....Carlos Oreste Marincovich
16.....Ricardo Ismael Iglesias
17.....Daniel Sancho
18.....Alfredo Pisandelli
19.....Juan Carlos Iglesias
20.....José Manuel Faraoni (h)
21.....José Talerman
22.....José Gervasoni
23.....Roberto Mouras
24.....Carlos Alberto Pairetti
25.....Carlos Juárez
26.....Oscar Rodríguez Marsilli
27.....Roberto Patti
28.....Jorge Bianchi
29.....Gustavo Del Campo
30.....Carlos Ruesch
31.....Arcadio Sapino
32.....Ernesto C. Bessone
33.....Miguel Angel Guerra
34.....Néstor Fernández
35.....Francisco Alcuáz
36.....Daniel Battistuzzi
37.....Gerardo Del Campo
38.....Rodolfo Zuain
39.....Julio Mediavilla

otro certamen con los autos en muy buen estado, más allá de algún "chaperío" roto y a algunas fatigas de material. La nobleza de esta mecánica japonesa ha sorprendido.

Aunque la categoría no es, como de alguna forma pensaban sus creadores, la "niña bonita" del periodismo especializado, el cual vuelca sus mayores esfuerzos hacia otras dos especialidades, la difusión y promoción dada al C.A.P. fue más que regular, algo que este año será incrementado si se efectiviza la intención de televisar no menos de ocho competencias, un 50% del calendario previsto. De esta forma, ese fantasma llamado "El Gran Público" podrá acercarse de alguna manera a la categoría y volver a solazarse con los soberbios espectáculos que ésta ofrece. Por lo menos es ésa la intención de los dirigentes.

La semana que viene estaremos en Balcarce otra vez para ver cómo los Datsun vuelven a producir el mismo tipo de carreras, y como anteriormente sucedió el éxito no será difícil de alcanzar.

Eduardo Enrique Neira



Carlos Ruesch



Daniel Sancho



Arcadio Sapino



Luis Talermann



José M. Traverso



Juan Vallasciani

CARLOS PAIRETTI

"SEGUIREMOS EN 1984"

● *"Estoy conforme con el año que tuvo la categoría. Hicimos 21 carreras en 17 provincias distintas, y la mayoría de ellas, por no decir la totalidad, fueron excelentes.*

● *"En la temporada que se inicia en Balcarce, televisaremos un gran porcentaje de las 15 carreras que componen el calendario. Ya hemos firmado un contrato con Argentina Televisora Color en el que están incluidas las dos primeras pruebas y habrá entre 8 y 12 más.*

● *"Hemos tenido 22 pedidos de fecha pero no pensamos repetir lo que hicimos el año pasado, cuando llegamos a concretar ¡tres carreras en siete días! Esta exageración no volverá a ocurrir ya que los problemas organizativos se multiplican por demás. Entonces, se hará sólo 15 competencias.*

● *"Creo que todos los pilotos han ganado. Aquí, desde el primero al último cobran exactamente igual, y en ninguna competencia cada uno de los participantes ha ganado menos de $ 15.000.000 —claro que a esto hay que descontarle todos los gastos— sólo en concepto de ganancias por la recaudación, sin contar, por supuesto, lo que cada uno de ellos cobra por publicidad.*

● *"Seguimos con los mismos autos porque en realidad están nuevos. Hay algunos que no gastan una sola gota de aceite, con sólo revisarlos entre carrera y carrera es suficiente. Hablamos con fábricas —Renault, Ford— pero no prosperaron las conversaciones por diversos motivos.*

● *"A lo largo del año hubo muy pocas roturas de motores, algo increíble si considerás que siempre andan rapidísimo —5.500 RPM— y son absolutamente standard. Me acuerdo de dos causadas por roturas de radiadores de agua, una por romper el de aceite, dos al salirse la polea del cigüeñal y otra al romperse un pistón.*

● *"Los inconvenientes más importantes fueron con los neumáticos —comenzamos con Fliter, seguimos con Goodyear y terminamos con Paul—, y en alguna medida con las cajas de velocidades nada serio ya que sólo saltaban unos "seguros"—. Hubo alguna rotura de diferencial, pero causadas por "experimentos" al cambiar la grasa por aceite.*

● *"Este año usaremos gomas Fliter —quien ganó la licitación que hicimos— asegurándonos servicio en las carreras. No nos importa si la goma es más o menos rápida, sino que dure y sea igual para todos.*

● *"Los pilotos en general están conformes. Yo como presidente y encargado de muchas cosas puedo decirte que no fue fácil llegar a conocer a los veintiuno. Y si bien esto es un club y todos pueden opinar, había temas en que era imposible consultar a todos y yo tenía que tomar una decisión sin hablarla con nadie. En fin..., si me equivoqué fue por hacer las cosas...*

● *"Esto fue una realidad en 1982, y también lo es en 1983, luego habrá que ver qué sucederá en el '84. Está prácticamente cerrada la importación de autos dado el alto valor del dólar, y lo más lógico será que busquemos el año próximo alguna alternativa nacional. Por mejores que sean, no creo que los Datsun 280 ZX resistan otra temporada sin necesidad de arreglos grandes.*

● *"En cuanto a la repercusión, si bien comenzamos el año pasado con gran apoyo del periodismo a la categoría, éste fue, digamos..., diluyéndose a través de los meses. Esperemos poder revertir esta situación en 1983, en parte gracias a la televisación.*

● *"Hemos corrido en autódromos que no se utilizaban para carreras nacionales desde hacía mucho tiempo: como Salta, General Roca, Rafaela. Y en general con sucesos de público notables, como el visto en San Juan. Lo malo es que cuanto más lejos es, más nos cuenta trasladarnos.*

● *"Para esta temporada es probable qqe haya algunos cambios, o mejor dicho, ajustes en el funcionamiento. Vamos a propiciar el ingreso a la categoría de más autos, aunque sin exagerar la nota en ello, ya que la presencia de demasiados autos en cada carrera —más de los 24 habituales— sería contraproducente, puesto que no se rompen ni en los entrenamientos ni en clasificación, ni en las series, tal como sucede en otras categorías. Aquí largan todos los que se presentan."*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

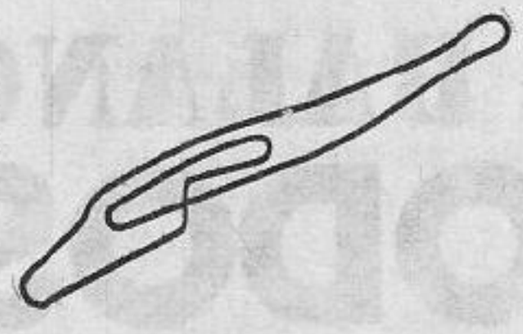
BALANCE 1982

TODOS LOS NUMEROS DEL AÑO



BALCARCE (1)

Autoclub Balcarce. Autódromo Juan Manuel Fangio. Circuito de 4.592,4 m. Dos series y suma de tiempos = 15.137,760 km.



CLASIFICACION

Vallasciani, 2m00s85: Di Palma, 2m01s00; Kissling, 2m01s02; Zunino, 2m01s25; López, 2m01s37; Mayorga, 2m01s46; Alcuaz, 2m01s51; Traverso, 2m01s52; Monguzzi, 2m01s66; García Veiga, 2m01s71; Mouras, 2m01s75; García, 2m01s77; Pachelo, 2m01s77; Recalde, 2m01s79; Cupeiro, 2m01s88; Fernandino, 2m02s12; Crovetto, 2m02s13; R. Iglesias, 2m02s16; G. Raies, 2m02s25; Marincovich, 2m02s41; Bianchi, 2m02s99; Faraoni, 2m03s08; Pairetti, 2m04s37.

PRIMERA SERIE

Vallasciani, 40m40s61; 15 vueltas: Traverso, 30m42s39; Kissling, 30m43s83; Fernandino, 30m47s55; Mayorga, 30m49s65; García Veiga, 30m56s99; Mouras, 30m57s94; Monguzzi, 30m58s00; Zunino, 30m59s30; R. Iglesias, 31m01s47.
Promedio: 134,732 km/h.
Récord de vuelta: Kissling en la 9ª en 2m00s44 a un promedio de 137,628 km/h.

SEGUNDA SERIE

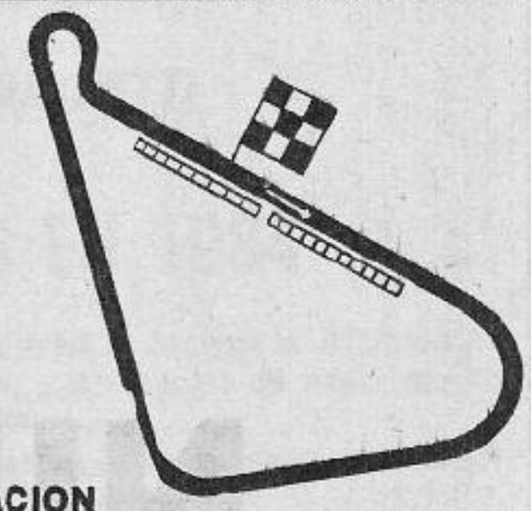
Kissling, 30m40s69, 15 vueltas; Traverso, 30m47s00; Fernandino, 30m47s25; García Veiga, 30m48s26; Mayorga, 30m48s47; López, 30m50s13; Vallasciani, 30m54s09; Monguzzi, 30m55s82; Mouras, 31m01s61; Di Palma, 1m01s66.
Promedio: 134,732 km/h.
Récord de vuelta: Vallasciani en la 6ª en 2m01s21 a un promedio de 136,621 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	77	**Guillermo Kissling**	**1h01m24s79**	**30**
2º	18	Juan María Traverso	1h01m29s39	30
3º	53	Juan Vallasciani	1h01m34s70	30
4º	39	Estéban Fernandino	1h01m35s80	30
5º	11	Francisco Mayorga	1h01m38s12	30
6º	10	Néstor J. García Veiga	1h01m45s25	30
7º	88	Angel Monguzzi	1h01m53s82	30
8º	87	Roberto Mouras	1h01m54s55	30
9º	14	Carlos Pairetti	1h02m05s24	30
10º	22	Ricardo Iglesias	1h02m09s07s	30
11º	61	Mauricio García	1h02m12s21	30
12º	28	Jorge Recalde	1h02m22s95	30
13º	12	Jorge Cupeiro	1h02m31s06	30
14º	16	Roberto Pacheco	1h02m31s50	30
15º	32	José Manuel Faraoni (h)	1h02m38s40	30
16º	19	Carlos Marincovich	1h02m44s61	30
17º	70	Luis Di Palma	1h02m04s55	29
18º	15	Osvaldo "Cocho" López	1h02m42s37	29
19º	27	Gabriel Raies	1h02m02s59	28
20º	33	Francisco Alcuaz	41m48s91	20

BUENOS AIRES (2)

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº 7 de 2.649,85 mts. 30 vueltas. Recorrido total: 85,495 km. 7-3-82.



CLASIFICACION

Kissling, 1m03s40; Traverso, 1m03s65; Fernandino, 1m03s73; López, 1m03s73; Mayorga, 1m03s82; Cupeiro, 1m03s85; Guerra, 1m03s90; García, 1m04s01; Mouras, 1m04s08; Recalde, 1m04s08; Di Palma, 1m04s12; Vallasciani, 1m04s14; Iglesias, 1m04s15; Marincovich, 1m04s15; Monguzzi, 1m04s16; Alcuaz, 1m04s26; G. Raies, 1m04s27; Pachelo, 1m04s33; Bianchi, 1m04s34; García Veiga, 1m04s52; Pairetti, 1m04s56; Zunino, 1m04s68, Faraoni, 1m04s92.

PRIMERA SERIE

Fernandino, 12m59s38, 12 vueltas: Kissling, 12m59s93; Monguzzi, 13m07s28; Mayorga, 13m08s16; Di Palma, 13m09s09; Guerra, 13m10s94; Mouras, 13m12s67; G. Raies, 13m16s06; Bianchi, 13m16s74; C. Iglesias, 13m17s02; Pairetti, 13m20s73; Faraoni, 13m21s88. **Promedio:** 146,877.
Récord de vuelta: Fernandino en la 3ª en 1m03s62 a un promedio de 149,460 km/h.

SEGUNDA SERIE

"Cocho" López, 12m56s02, 12 vueltas: Traverso, 12m59s14; García, 13m00s62; Marincovich, 13m03s60; Vallasciani, 13m04s41; Cupeiro, 13m12s27; García Veiga, 13m12s57; Alcuaz 13m13s38; Recalde, 13,16s02; Pachelo, 13m17s76; Zunino, 2m28s19, 2 vueltas. **Promedio:** 147,133 km/h.
Récord de vueltas: Traverso en la 3ª en 1m03s98 a un promedio de 144,079 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	18	**Juan M. Traverso**	**32m25s051**	**30**
2º	39	Estéban Fernandino	32m30s844	30
3º	88	Angel Monguzzi	32m35s680	30
4º	19	Carlos Marincovich	32m35s780	30
5º	77	Guillermo Kissling	32m37s008	30
6º	61	Mauricio García	32m37s400	30
7º	53	Juan Vallasciani	32m38s346	30
8º	99	Miguel A. Guerra	32m42s234	30
9º	10	Néstor García Veiga	32m52s120	30
10º	70	Luis Di Palma	33m52s496	30
11º	87	Roberto Mouras	33m02s284	30
12º	14	Carlos A. Pairetti	33m03s608	30
13º	28	Jorge Recalde	33m04s726	30
14º	43	Jorge Bianchi	33m05s352	30
15º	11	Francisco Mayorga	33m08s820	30
16º	22	Juan C. Iglesias	33m17s376	30
17º	27	Gabriel Raies	32m39s509	28

Récord de vuelta: Fernandino, en la 7ª; 1m03s529 a 150,170 km/h.

PERGAMINO (3)

Circuito de Pergamino de 9.332,60 metros. Recorrido total: 251,960 km. 10-4-82.





CLASIFICACION

López, 49s05; Traverso, 49s32; Alcuaz, 49s53; Recalde, 49s64; Mouras, 49s69; Vallasciani, 49s74; Di Palma, 50s06; García, 50s11; Monguzzi, 50s41; García Veiga, 50s75; Kissling, 50s76; C. Iglesias, 50s81; Faraoni (h), 50s87; Fernandino, 50s96; Mayorga, 50s98; R. Iglesias, 51s17; Pairetti, 51s18; Marincovich, 51s42; Bianchi, 51s58; Pachelo, 52s97; Sancho, 54s22.
No clasificaron: Cupeiro y Caldarella.
Promedio: 99,816 km/h.

FINAL

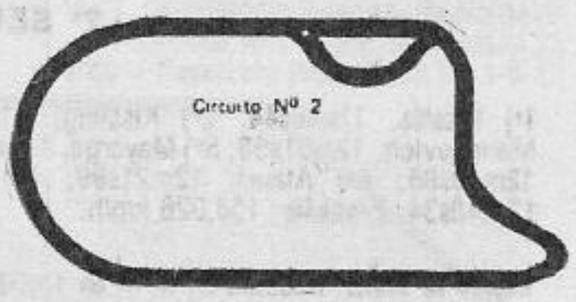
POS.	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	**Luis Di Palma**	**1h31m17s02**	**27**
2º	Angel Monguzzi	1h31m21s86	27
3º	Néstor Veiga	1h31m22s23	27
4º	Ricardo Iglesias	1h31m38s60	27
5º	Juan Vallasciani	1h31m43s89	27
6º	Roberto Mouras	1h31m44s09	27
7º	Osvaldo López	1h31m47s35	27
8º	Guillermo Kissling	1h31m58s81	27
9º	Francisco Alcuaz	1h32m27s88	27
10º	Roberto Pachelo	1h32m34s18	27
11º	Jorge Bianchi	1h32m34s38	27
12º	Mauricio García	1h32m43s79	27
13º	C. Marincovich	1h32m43s90	27
14º	Carlos Pairetti	1h32m46s13	27
15º	Jorge Recalde	1h33m24s18	27
16º	Juan Traverso	1h33m26s49	27
17º	Juan Iglesias	1h33m48s91	27
18º	José Faraoni	1h30m47s57	26

Promedio del ganador: 165,620 km/h.
No clasificaron: Daniel Sancho (19 vueltas), Estéban Fernandino (17 vueltas) y Francisco Mayorga (9 vueltas).
Récord de vuelta: Osvaldo López en la 19ª, con un tiempo de 3m17s83/100 a un promedio de 169,829 km/h.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RAFAELA (4)

Club Atlético de Rafaela. Autódromo Ciudad de Rafaela. Circuito Nº 1 de 4.692,46 metros. 2 series de 35 vueltas: 323,712 km. 25-4-82.





CLASIFICACION

Kissling, 1m24s55; Pairetti, 1m24s57; Marincovich, 1m24s76; García, 1m24s76; Garro, 1m24s78; Mayorga, 1m24s79; Traverso, 1m24s83; Fernandino, 1m25s01; Monguzzi, 1m25s08; Gervasoni, 1m25s13; Ruesch, 1m25s19; García Veiga, 1m25s26; Di Palma, 1m25s26; Sancho, 1m25s29; Recalde, 1m25s78; Vallasciani, 1m25s79; Bianchi, 1m25s83; López, 1m25s86; Pachelo, 1m26s15; Ternengo, 1m26s52; R. Iglesias, 1m26s57; Faraoni (h), 1m26s75; Atuari, 1m28s35. **Promedio:** 196,890 km/h.

PRIMERA SERIE

Traverso, 49m41s06, 35 vueltas: Monguzzi, 49m41s40; Marincovich, 49m41s77; López, 49m41s96; García, 49m42s15; Mayorga, 49m42s18; Garro, 49m42s32; Recalde, 49m42s67; Kissling, 5m10s25; Pachelo, 50m15s15. **Promedio:** 195,461 km/h.

Récord de vuelta: Mayorga en la 2ª en 1m23s19 a un promedio de 200,120 km/h.

SEGUNDA SERIE

Di Palma, 50m14s25, 35 vueltas: López, 50m14s75; Monguzzi, 50m15s01; Mayorga, 50m15s59; Marincovich, 50m15s80; García, 50m16s00; Kissling, 50m16s19; Fernandino, 50m16s66; Pairetti, 50m16s88; Bianchi, 50m18s21.
Promedio: 193,309 km/h.
Récord de vuelta: Mayorga en la 16ª en 23s94 a un promedio de 198,332 km/h.

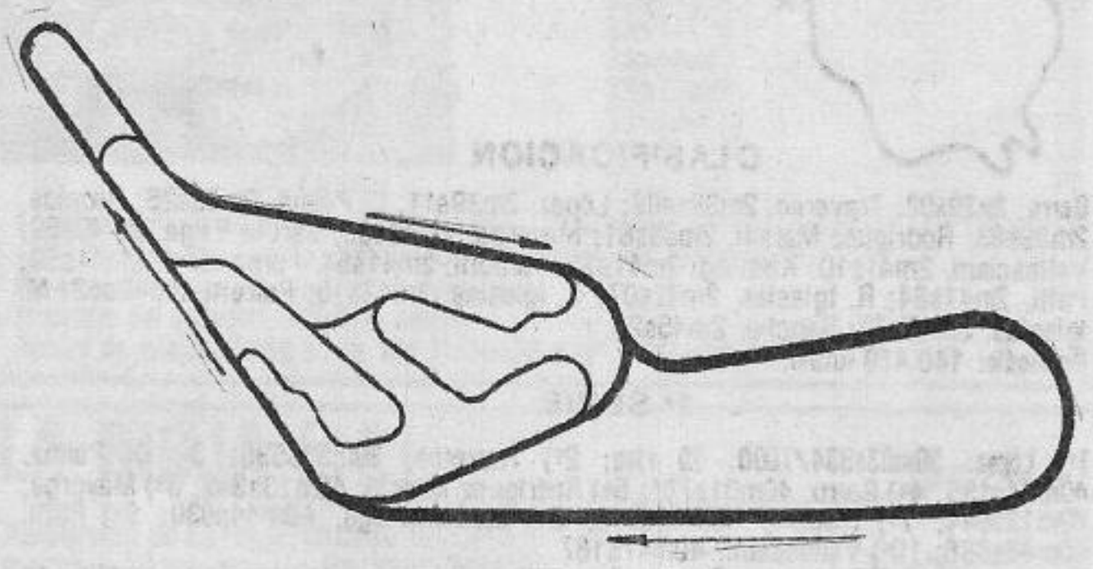
FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	V
1º	88	A. Monguzzi	1h39m56s71	70
2º	15	C. López	1h39m56s71	70
3º	19	C. Marincovich	1h39m57s57	70
4º	11	F. Mayorga	1h39m57s77	70
5º	61	M. García	1h39m58s15	70
6º	77	G. Kissling	1h40m26s44	70
7º	28	J. Recalde	1h40m32s47	70
8º	70	L. Di Palma	1h41m11s43	70
9º	43	J. Bianchi	1h41m33s73	70
10º	39	E. Fernandino	1h40m07s21	69
11º	14	C. Pairetti	1h40m27s50	69
12º	99	J. Ternengo	1h40m34s07	69
13º	69	C. Ruesch	1h40m01s73	68
14º	33	C. Garro	1h31m34s27	64
15º	22	R. Iglesias	1h24m07s35	57

Promedio del ganador: 194,343 km/h.
Récord de vuelta: Paco Mayorga en la 2ª vta. de la 1ª serie en 1m23s19 a 200,120 km/.

BUENOS AIRES (5)

Club Argentino de Pilotos y Asociación de Pilotos de Standard Mejorado. Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 12 de 5.621,85 metros - 15 vueltas - Recorrido total: 82,327 km - 9-5-82.



CLASIFICACION

Garro, 1m58s85; García, 1m59s08; López, 1m59s27; Kissling, 1m59s37; Marincovich, 2m00s26; Traverso, 2m00s39; Monguzzi, 2m00s48; R. Iglesias, 2m00s51; Recalde, 2m00s69; Di Palma, 2m00s70; Pachelo, 2m00s99; Fernandino, 2M01s18; Bianchi, 2m01s29; Pairetti, 2m01s32; Faraoni, 2m01s43; Mayorga, 2m01s68; Gervasoni, 2m01s90; Atauri, 2m01s93; Ruesch, 2m02s87; Sancho, 2M03s80; Bessone, 2m03s87.
Promedio: 172,412 km/h.

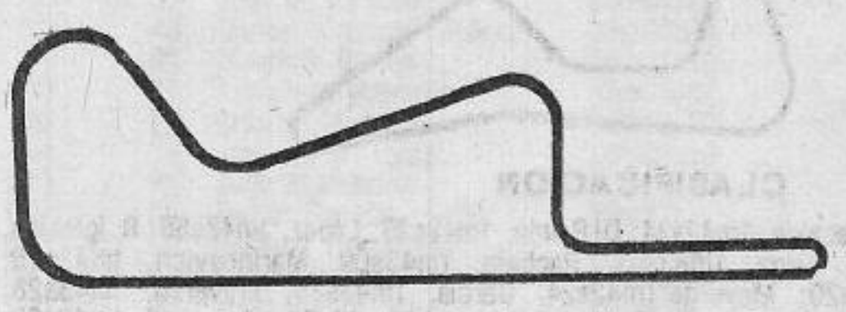
FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	18	**Juan María Traverso**	**36m43s46**	**15**
2º	39	Esteban Fernandino	36m52s97	15
3º	33	Carlos Garro	38m08s81	15
4º	15	Osvaldo "Cocho" López	38m22s31	15
5º	14	Carlos Pairetti	36m54s81	14
6º	43	Jorge Bianchi	37m05s82	14
7º	88	Angel Monguzzi	37m08s89	14
8º	70	Luis Di Palma	37m39s96	14
9º	61	Mauricio García	37m51s94	14
10º	22	Ricardo Iglesias	38m01s07	14
11º	16	Roberto Pachelo	38m39s69	14
12º	11	Francisco Mayorga	39m25s65	14
13º	69	Carlos Ruesch	37m27s47	13
14º	77	Guillermo Kissling	37m42s26	13
15º	87	Miguel Atauri	37m49s06	13
16º	19	Carlos Marincovich	37m04s31	11

Promedio del ganador: 139,495 km/h. **Record de vuelta:** no fue suministrado.

RIO CUARTO (6)

Club Argentino de Pilotos - Autódromo de Río Cuarto - Circuito de 3.310 metros - 2 series y final a 25 vueltas: 82,750 km - 23-5-82



CLASIFICACION

López, 1m25s74; Pachelo, 1m26s28; Garro, 1m26s32; Recalde, 1m26s39; Kissling, 1m26s55; Gervasoni, 1m26s60; Traverso, 1m26s71; Di Palma, 1m26s77; R. Iglesias, 1m26s79; Vallasciani, 1m26s80; Ruesch, 1m27s13; Marincovich, 1m27s17; García, 1m27s22; Monguzzi, 1m27s32; Fernandino, 1m27s47; Faraoni, 1m27s53; Pairetti, 1m27s61; Atauri, 1m28s15; Rales G., 1m28s31; Cechetto, 1m28s42; Mayorga, 1m27s61; Atauri, 1m28s15; Rales G., 1m28s31; Geretto, 1m26s42; Mayorga, 1m28s77; Sancho, no clasificó. **Promedio:** 137,550 km/h.

PRIMERA SERIE

López, 14m35s51, 10 vueltas; Kissling, 14m36s32; Mayorga, 14m36s09; R. Iglesias, 14m41s39; García, 14m43s46; Fernandino, 14m43s85; Ruesch, 14m05s27; Rales, 14m51s28; Pairetti, 15m09s83, 6 vueltas; Garro, 1m40s12, 1 vuelta.
Promedio: 134,705 km/h.
Record de vuelta: López en la 2ª en 1m26s05 a un promedio de 137,055 km/h.

SEGUNDA SERIE

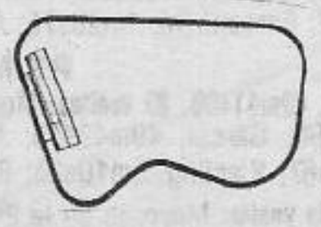
Vallasciani, 14m38s79, 10 vueltas; Marincovich, 14m40s25; Recalde, 14m41s47; Monguzzi, 14m41s69; Pachelo, 14m42s92; Di Palma, 14m52s47; Gervasoni 14m52s79; Cechetto, 14m54s75; Atauri, 15m03s87; Faraoni, 15m17s92.
Promedio: 134,202 km/h.
Record de vuelta: Marincovich en la 6ª en 1m26s10 a un promedio de 136,975 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	53	**Juan Vallasciani**	**36m23s81**	**25**
2º	77	Guillermo Kissling	36m26s99	25
3º	16	Roberto Pachelo	36m27s95	25
4º	28	Jorge Recalde	36m28s34	25
5º	19	Carlos Marincovich	36m29s98	25
6º	61	Mauricio García	36m30s38	25
7º	11	Francisco Mayorga	36m33s70	25
8º	15	Osvaldo "Cocho" López	36m34s12	25
9º	88	Angel R. Monguzzi	36m34s83	25
10º	70	Luis Di Palma	36m37s10	25

Luego se clasificaron: Fernandino (36m37s68), Gervasoni (36m45s35), Traverso (36m49s11), Geretto (36m49s49), Rales (37m14s04), Atauri (37m01s09, 21 vtas.), Iglesias (27m54s34, 19 vtas.), Garro (26m46s62, 17 vtas). No clasificaron: Ruesch (7 vtas.), Faraoni (6) y Pairetti (3).
Promedio del ganador: 135'011 km/h.

CORDOBA (7)



Club Argentino de Pilotos - Autódromo Oscar Cabalén - Circuito Nº 1 de 3.101 metros - 20 vueltas - 62,02 km - 25-5-82



CLASIFICACION

Garro, 1m09s69; Recalde, 1m09s73; López, 1m09s89; Kissling, 1m10s06; García, 1m10s11; Ruesch, 1m10s26; RAies, 1m10s31; Marincovich, 1m10s52; Vallasciani, 1m10s55; Atauri, 1m10s61; Pachelo, 1m10s63; Gervasoni, 1m10s64; Di Palma, 1m10s76; Monguzzi, 1m10s80; Pairetti, 1m10s86; Mayorga, 1m10s88; R. Iglesias, 1m10s98; Faraoni, 1m11s05; Fernandino, 1m11s23; Traverso, 1m11s31; Sancho, 1m11s36.
Promedio: 169,173 km/h.

1ª SERIE

1º) Garro, 11m46s58/100; 2º) López, 11m47s76; 3º) Di Palma, 11m50s40; 4º) Vallasciani, 11m56s44; 5º) Pachelo, 11m56s87; 6º) Iglesias, 11m58s21; 7º) Raies, 11m58s45; 8º) García, 12m01s37; 9º) Pairetti, 12m02s69; 10º) Fernandino, 12m05s00; Sancho, 12m11s32. **Promedio: 157.994 km/h.**
Record de vuelta: Garro en la 6ª en 1m10s a 159,480 km/h.

2ª SERIE

1º) Recalde, 11m46s44; 2º) Kissling, 11m54s95; 3º) Monguzzi, 11m57s08; 4º) Marincovich, 12m01s58; 5º) Mayorga, 12m02s86; 6º) Ruesch, 12m08s08; 7º) Faraoni, 12m19s88; 8º) Atauri, 12m21s99; 9º) Gervasoni, 12m34s17; 10º) Traverso, 12m48s34. **Promedio:** 158,026 km/h.

Record de vuelta: Recalde en la 6ª en 1m09s95/100 a 159,593 km/h.

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	33	**Carlos Garro**	**23m37s39/100**	**20**
2º	28	Jorge Recalde	23m40s05	20
3º	77	Guillermo Kissling	23m40s05	20
4º	15	Osvaldo López	23m41s95	20
5º	70	Luis Di Palma	23m50s52	20
6º	53	Juan Vallasciani	23m53s02	20
7º	19	Carlos Marincovich	23m58s19	20
8º	69	Carlos Ruesch	23m58s94	20
9º	22	Ricardo Iglesias	23m59s45	20
10º	39	Esteban Fernandino	24m00s34	20
11º	14	Carlos Pairetti	24m00s63	20
12º	16	Roberto Pachelo	24m00s90	20
13º	32	José Faraoni	24m24s87	20
14º	27	Daniel Sancho	24m30s46	20
15º	87	Miguel Atauri	23m53s79	19
16º	88	Angel Monguzzi	24m28s75	18
17º	18	Juan M. Traverso	19m18s15	16

No se clasificaron: García (3 vueltas), Gervasoni (2), Raies (2) y Mayorga (1).
Promedio del ganador: 157,534 km/h.
Record de vuelta: Garro en la 6ª en 1m10s11 a 159,229 km/h.

9 DE JULIO (8)

Autódromo Municipal de "9 de Julio" - Circuito de 4.614,87 metros - Recorrido total: 116,372 km - 27-6-82.



CLASIFICACION

Garro, 1m42s34; Recalde, 1m42s34; Di Palma, 1m42s39; López, 1m42s66; R. Iglesias, 1m42s99; García Veiga, 1m43s01; Pachelo, 1m43s09; Marincovich, 1m43s16; Fernandino, 1m43s20; Mayorga 1m43s24; García, 1m43s25; Traverso, 1m43s28; Kissling, 1m43s32; Pairetti, 1m43s49; VAllasciani, 1m43s73; Monguzzi, 1m43s82; Gervasoni, 1m44s14; C. Iglesias, 1m44s40; Atauri, 1m44s64; Faraoni, 1m46s53.

No clasificó: Sancho y Bianchi.
Promedio: 162,328 km/h.

1ª SERIE

Garro (17m36s53), 10 vueltas; Iglesias (17m39s57), 10; Di Palma (17m41s31), 10; García (17m41s87), 10; Kissling (17m48s02), 10; Vallasciani (17m51s96), 10; Pachelo (17m53s40), 10; Fernandino (17m54s64), 10; Atauri (18m01s90), 10; Gervasoni (2m32s92), 1.
Promedio del ganador: 157,245 km/h.
Record de vuelta: Luis Di Palma en la 8a. vuelta en 1m43s54 a un promedio de 160,454 km/h.

2ª SERIE

"Cocho" López (17m29s16), 10 vueltas; García Veiga (17m29s65), 10; Recalde (17m30s24), 10; Faraoni (h) (17m32s22), 10; Marincovich (17m36s77), 10; Iglesias (17m37s05), 10; Traverso (17m40s10), 10; Mayorga (17m40s96), 10; Pairetti (17m41s32), 10; Monguzzi (17m52s45, 10.
Promedio del ganador: 158,350 km/h.
Record de vuelta: García Veiga en la 10ª vuelta en 1m42s93 a un promedio de 161,405 km/h.

FINAL

POS.	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	**Carlos Garro**	**43m21s63**	**25**
2º	Osvaldo "Cocho" López	43m30s39	25
3º	Guillermo Kissling	43m31s15	25
4º	Marito García	43m32s09	25
5º	Juan Carlos Iglesias	43m49s86	25
6º	Esteban Fernandino	43m50s43	25
7º	Juan Vallasciani	43m51s72	25
8º	Francisco Mayorga	43m51s90	25
9º	Angel Monguzzi	44m09s27	25
10º	Antonio Gervasoni	44m35s29	25
11º	Jorge Recalde	40m14s70	23
12º	Juan María Traverso	44m13s42	23
13º	Carlos Marincovich	37m43s57	17

Luego se clasificaron: Ricardo Iglesias, 15 vueltas; Luis Di Palma, 14; Néstor García Veiga, 12; Carlos Pairetti, 7; Jose M. Faraoni (h), 5; Miguel Atauri, 3; Roberto Pachelo, no largó.
Promedio del ganador: 159,644 km/h.
Record de vuelta: Carlos Garro en la 2ª vuelta en 1m41s91/100 a un promedio de 163.020 km/h.

SAN LUIS (9)

Automóvil Club de San Luis. Circuito Lago y Sierras Potreros de los Funes.- 6.206 metros - 30 vueltas - Total: 186,180 km 18-7-82





CLASIFICACION

Garro, 2m39s02; Traverso, 2m39ss02; López, 2m39s11; Di Palma, 2m39s26; Recalde, 2m39s63; Rodríguez Marsili, 2m39s81; Mayorga, 2m40s30; García Veiga, 2m40s69; Vallasciani, 2m41s10; Kissling, 2m41s36; Faraoni, 2m41s54; Fernandino, 2m41s59; Patti, 2m41s84; R. Iglesias, 2m42s07; C. Iglesias, 2m42s15; Pairetti, 2m42s62; M. Iglesias, 2m43s78; Sancho, 2m45s28.
Promedio: 140,489 km/h.

1ª SERIE

1º) López, 39m53s334/1000, 15 vtas; 2º) Traverso, 39m56s595; 3º) Di Palma, 40m01s195; 4º) Garro, 40m01s781; 5º) Rodríguez Marsili, 40m13s342; 6º) Mayorga, 40m13s644; 7º) Kissling 40m41s346; 8º) García Veiga, 40m44s030; 9º) Patti, 40m45s686; 10º) Vallasciani, 40m47s167.
Promedio: 140,029 km/h. **Record de vuelta:** Traverso en la 2da. vuelta en 2m38s153/1000 a 141,265 km/h.

2ª SERIE

1º) Traverso, 40m05s751, 15 vtas; 2º) López, 40m06s847; 3º) Recalde, 40m26s992; 4º) García Veiga, 40m37s005; 5º) Patti, 40m38s576; 6º) Ricardo Iglesias, 40m40s763; 7º) Mayorga, 40m42s193; 8º) Kissling, 40m45s103; 9º) Di Palma, 40m50s132; 10º) Rodríguez Marsili, 41m35s932.
Promedio: 140,729 km/h. **Record de vuelta:** Traverso en la 7ma. en 2m38s156/1000 a 140,729 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

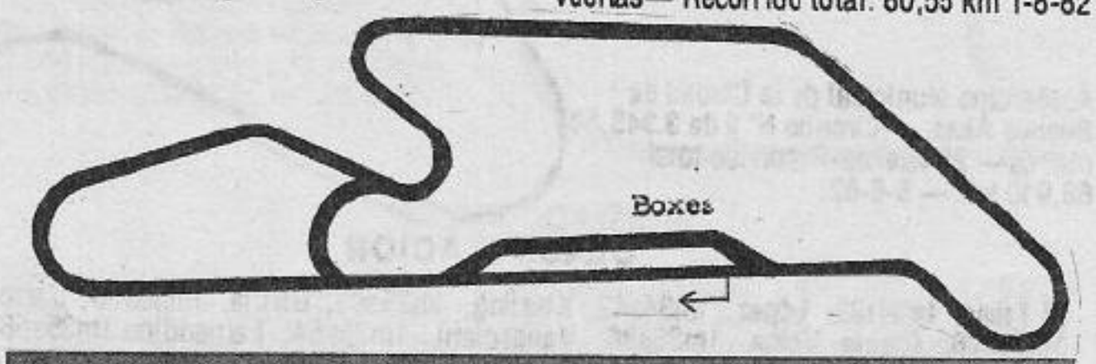
POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1º)	15	**Osvaldo López**	**1h20m00s081**	**30**
2º)	18	Juan M. Traverso	1h20m02s341	30
3º)	70	Luis Di Palma	1h20m51s323	30
4º)	11	Francisco Mayorga	1h20m55s833	30
5º)	10	Néstor García Veiga	1h21m08s837	30
6º)	9S	Roberto Patti	1h21m24s262	30
7º)	77	Guillermo Kissling	1h21m26s453	30
8º)	22	Ricardo Iglesias	1h21m49s013	30
9º)	43	O. RODriguez Marsili	1h21m49s280	30
10º)	28	Jorge Recalde	1h24m07s548	30

Luego se clasificaron: Vallasciani, 29 vtas; Pairetti, 29; Garro, 23; Sancho, 22; Juan C. Iglesias, 22.
No clasificaron: Miguel A. Iglesias, 16 vtas; Faraoni, 15; Fernandino, 15; Marincovich. 1.-
Promedio del ganador: 139,602 km/h..
Récord de vuelta: Traverso en la 2da. vuelta de la 1º serie en 2m38s153/1000 a un promedio de 141,265 km/h.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHACO (10)

Autódromo Regional del Nordeste —circuito Nº 2 de 3.214 metros— 25 vueltas— Recorrido total: 80,55 km 1-8-82





CLASIFICACION

1ª SERIE

Pachelo (15m18s18), López (15m18s47), Recalde (15m18s96), García 15m25s51), Sgroppo (15m28s34), Gervasoni (15m28s72), Mayorga (15m40s97), Iglesias (16m18s61), todos con 10 vueltas.
Promedio del ganador: 126,014 km/h.
Record de vuelta: Recalde en la 10ª 1m30s56 a 127,765 km/h.

2ª SERIE

Kissling (15m22s77), Garro (15m23s13), Di Palma (15m23s99), García Veiga (15m24s02), Traverso (15m26s84), Rovere (15m33s97), Faraoni (15m35s12), Sancho (15m40s75), todos con 10 vueltas.
Promedio del ganador: 125,469 km.
Record de vuelta: Kissling en la 3ª, 1m30s52 a 127,821 km/h.

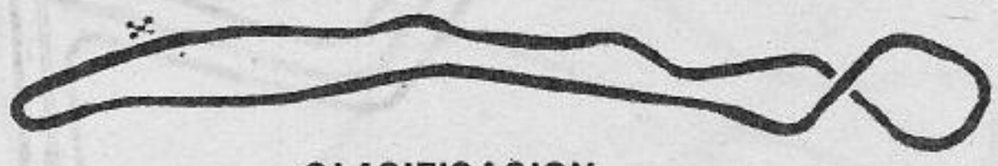
FINAL

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1º	13	**Carlos Garro**	**38m04s36**	**25**
2º	10	Néstor J. García Veiga	38m10s65	25
3º	28	Jorge Recalde	38m10s92	25
4º	18	Juan M. Traverso	38m11s58	25
5º	70	Luis Di Palma	38m18s26	25
6º	15	"Cocho" López	38m18s59	25
7º	77	Guillermo Kissling	38m23s32	25
8º	16	Roberto Pachelo	38m23s73	25
9º	12	Jorge Gervasoni	38m24s21	25
10º	32	José Faraoni	38m27s00	25

Luego se clasificaron: Sgroppo (38m31s25), 25 vueltas; Rovere (38m33s87), 25; Sancho (39m07s33), 25; García (33m38s05), 22; Mayorga (34m25s88), 22.
No se clasificaron: R. Iglesias, 4 vueltas.
Promedio del ganador: 126,626 km/h.
Record de vuelta: Garro en la 14ª 1m30s33 a un promedio de 128,090 km/h.

SAN JUAN (11)

Asociación Sanjuanina de Volantes. Autódromo "El Zonda". Circuito de 3.230 metros —2 series de 12 vueltas cada una (38,760 km) y final a 25 (80,750 km) 15-8-82



CLASIFICACION

Kissling, 1m24s54; Garro, 1m24s58; López, 1m24s61; Recalde, 1m24s94; Pachelo, 1m25s15; García Veiga, 1m25s16; Di Palma, 1m25s19; Marincovich, 1m25s26; Mayorga, 1m25s29; Fernandino, 1m25s31; Juarez, 1m25s32; García, 1m25s41; Vallasciani, 1m25s42; Monguzzi, 1m25s43; R. Iglesias, 1m25s81; Traverso, 1m25s94; Faraoni, 1m26s00; Rodriguez Marsili, 1m26s21; Gervasoni, 1m26s54; M. Iglesias, 1m26s89 Mediavilla, 1m26s91; Pairetti, 1m27s47.
Promedio: 137,534 km/h.

1ª SERIE

Kissling (17m09s90/100), López (17m12s64); Di Palma (17m16s75), Vallasciani (17m17s96), Pachelo (17m18s15), Faraoni (17m18s65), Ricardo Iglesias (17m20s25), Mayorga (17m24s01), Sancho (17m40s27), Mediavilla (17m43s95), Juárez (18m17s42), todos con 12 vueltas. Gervasoni (6m18s90).
Promedio del ganador: 135,484 km/h. **Record de vuelta:** Kissling en la 9ª en 1m24s992 a 136,928 km/h.

2ª SERIE

Recalde (17m11s53), Garro (17m20s39), Monguzzi (17m23s13), Fernandino (17m23s54), Traverso (17m24s83), García (17m25s10), Pairetti (17m45s38), todos con 12 vueltas. Marincovich (17m38s20), 15 vtas. Rodriguez Marsili (5m01s12) 3 vtas: Ignacio (3m14s48).
Promedio del ganador: 135,270 km/h.
Record de vuelta: Recalde en la 3ª en 1m24s75/100 a 137.203 km/h.

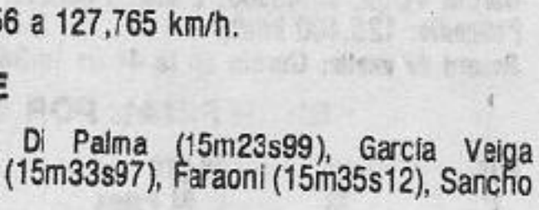
FINAL

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1º	77	**Guillermo Kissling**	**35m33s67/100**	**25**
2º	70	Luis Di Palma	35m42s74	25
3º	28	Jorge Recalde	35m46s83	25
4º	32	José M. Faraoni	35m54s27	25
5º	43	Carlos "Cascote" Juárez	36m00s28	25
6º	61	Mauricio García	36m01s18	25
7º	11	Francisco Mayorga	36m01s87	25
8º	22	Ricardo Iglesias	36m02s60	25
9º	18	Juan M. Traverso	36m03s10	25
10º	99	Julio Mediavilla	36m24s72	25
11º	27	Daniel Sancho	36m37s	25
12º	39	Esteban Fernandino	37m39s83	19
13º	87	Miguel Ignacio	37m52s09	19
14º	53	Juan Vallasciani	34m41s17	17
15º	88	Angel Monguzzi	23m12s	16

No se clasificaron: Marincovich, 14 vtas. Garro 12; López 9; Pachelo, 9; Pairetti, 3.
No largaron: García Veiga, Gervasoni y Rodriguez Marsili.
Promedio del ganador: 136,244 km/h.
Record de vuelta: Di Palma en la 3ª en 1m24s150 a 138,181 km/h.

LA RIOJA (12)

Autódromo de La Rioja. Circuito de 3.275 metros —20 vueltas—— Recorrido total: 65,5 km 17-8-82





CLASIFICACION

Kissling, 1m28s76; Di Palma, 1m28s92; García Veiga, 1m29s98; Fernandino, 1m29s20; Recalde, 1m29s20; Garro, 1m29s29; García, 1m29s32; Traverso, 1m29s32; Vallasciani, 1m29s45; Mayorga, 1m29s65; López, 1m29s72; Monguzzi, 1m29s84; Iglesias, 1m29s92; Faraoni, 1m30s27; Mediavilla, 1m30s27; Pachelo, 1m30s34; Gervasoni, 1m30s37; Rodriguez Marsili, 1m30s44; Marincovich, 1m30s67; M. Iglesias, 1m31s07; Pairetti, 1m31s15; Sancho, 1m31s71.
Promedio: 132,830 km/h.

1ª SERIE

García Veiga (15m03s58); "Cocho" López (15m03s90); Recalde (14m05s07); Kissling (15m11s55); Marincovich (15m16s54); R. Iglesias (15m18s31); Pairetti (15m29s78); Gervasoni (15m29s98); Mediavilla (15m37s36); García (15m48s28); todos con 10 vueltas: Vallasciani (3m26s77), 5 vueltas.
Promedio del ganador: 130.480 km/h.
Record de vuelta: "Cocho" López en la 7ª vuelta en 1m28s92/100 a un promedio de 132,591 km/h.

2ª SERIE

Di Palma (15m07s27); Fernandino (15m07s69), Garro (15m09s13); Pachelo (15m12s50); Monguzzi (15m13s58); Mayorga (15m14s20); Traverso (15m14s82); Sancho (15m26s23); Rodriguez Marsili (15m28s02), todos con 10 vueltas: M. Iglesias (16m26s99), 9; Faraoni (7m50s59), 5.
Promedio del ganador: 129.950 km/h.
Record de vuelta: Garro y Mayorga en la 5ª y 7ª vuelta respectivamente en 1m29s23/100 a un promedio de 132,130 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	15	**Osvaldo "Cocho" López**	**30m11s14**	**20**
2º	39	Estteban Fernandino	30m11s59	20
3º	70	Luis R. Di Palma	30m12s04	20
4º	28	Jorge Recalde	30m12s40	20
5º	18	Juan María Traverso	30m13s18	20
6º	77	Guillermo Kissling	30m15s09	20
7º	33	Carlos Garro	30m21s68	20
8º	22	Ricardo Iglesias	30m26s21	20
9º	11	Francisco Mayorga	30m36s17	20
10º	16	Roberto Pachelo	30m36s70	20

Luego se clasificaron: García 20 vtas.; Gervasoni, 20; M. Iglesias, 20, Sancho, 19; Mediavilla, 18; Vallasciani, 15; Marincovich, 14; García Veiga 13.
No se clasificaron: Pairetti y Monguzzi 7 vtas.; Rodriguez Marsili, 1.
No largó: José M. Faraoni.
Promedio del ganador: 130,194 km/h.
Record de vuelta: Traverso en la 9ª vuelta en 1m28s94/100 a un promedio de 132,561 km/h

SALTA (13)

Autódromo de Salta-Circuito de 3.409 metros —20 vueltas— Recorrido total: 76,18 km. 22-8-82



CLASIFICACION

Fernandino, 1m34s76; Kissling, 1m34s79; Pachelo, 1m35s09; López, 1m35s14, Vallasciani, 1m35s25; Ruesch, 1m35s36; Faraoni, 1m35s38; Garro, 1m35s39; Marcili, 1m35s43; Garcia, 1m35s45; Garcia Veiga, 1m35s66; Di Palma, 1m35s67; Traverso, 1m36s04; R. Iglesias, 1m36s09; Cornejo, 1m36s14; Monguzzi, 1m36s38; Sola, 1m36s41; Marincovich,1m36s49; Gervasoni, 1m36s82; M. Iglesias, 1m36s82; Ibáñez, 1m37s18, Sancho, 1m37s39.— **Promedio**: 129,510 km/h.

1° SERIE

Fernandino (15m57s64): Pachelo (16m06s29): Garcia Veiga (16m07s51): Traverso (16m08s22): Rodriguez Marsilli (16m08s66): Gervasoni (16m13s69): Ibanez (16m17s53): Vallasciani (16m25s88): Sola (16m28s42): todos con 10 vueltas: Cornejo (4m53s66). 3 vtas.
No se clasificaron: Faraoni. **Promedio del ganador**: 128,152 km/h.
Récord de vuelta: Garcia Veiga en la 3° vuelta en 1m35s11 a un promedio de 129.033 km/h.

2° SERIE

"Cocho" López (15m56s89): Kissling (15m57s46): Garro (15m58s32): Di Palma (15m58s88): Garcia (16m06s30): Marincovich (16m06s86): Recalde (16m10s64): Monguzzi (16m11s00): R. Iglesias 16m11s27): M. Iglesias (16m14s86): Sancho (16m15s86), todos con 10 vueltas. **Promedio del ganador**: 128.252 km/h.
Récord de vuelta: López en la 3ª vuelta en 1m34s90 a un promedio de 129.319 km/h.

FINAL

POS	N°	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1°	77	**Guillermo Kissling**	**31m48s79**	20
2°	15	Osvaldo "Cocho" López	31m48s96	20
3°	39	Esteban Fernandino	31m49s15	20
4°	33	Carlos Alberto Garro	31m49s41	20
5°	70	Luis Rubén Di Palma	31m56s11	20
6°	61	Mauricio García	31m58s73	20
7°	16	Roberto Pachelo	32m00s64	20
8°	18	Juan María Traverso	32m01s17	20
9°	10	Néstor J. García Veiga	32m06s28	20
10°	19	Carlos Marincovich	32m12s29	20

Luego se clasificaron: Monguzzi (32m16s12) 20 vtas.: Cornejo (32m16s45) 20: Gervasoni (32m30s88) 20: Sancho (32m36s59) 20: Ibáñez (32m44s79) 20: R. Iglesias (33m03s75) 20.
No se clasificaron: Recalde, Sola, Rodriguez, Marsilli, Vallasciani, M. Iglesias y Faraoni.
Promedio del ganador: 128.588 km/h.
Récord de vuelta: López en la 3ª vuelta en 1m34s90 a un promedio de 129.442 km/h.

BUENOS AIRES (14)

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. —Circuito N° 9 de 3.345,50 metros— 20 vueltas-Recorrido total: 66,910 km.— 5-9-82.



CLASIFICACION

Di Palma, 1m34s32; López, 1m34s42; Kissling, 1m35s03; García, 1m35s05; Garro, 1m35s06: García Veiga. 1m35s38: Vallasciani, 1m35s54: Fernandino,1m35s56: Mayorga, 1m35s56; Faraoni, 1m35s57; Marincovich, 1m35s66; Pachelo, 1m35s78 Traverso, 1m35s84; Marsilli, 1m35s90; C. Iglesias, 1m35s40; Baldinelli, 1m36s10; Gervasoni, 1m36s50; Bessone, 1m37s53; R. Iglesias, 1m37s91; Sancho, 1m38s33
Promedio: 127,679 km/h.

1ra. SERIE

Kissling, 15m58s23. 10 vueltas: Mayorga, 16m00s49; Di Palma, 16m01s07; Garro, 16m07s15; Marincovich,16m07s56; Vallasciani, 16m07s86; C. Iglesias,16m16s22; Traverso, 16m19s14; Gervasoni, 16m19s92; R. Iglesias,16m20s18.
Promedio: 125,687 km/h.
Récord de vuelta: Garro en la 5ª en 1m34s85 a un promedio de 126,874 km/h.

2da. SERIE

García, 16m00s43. 10 vueltas: Fernandino, 16m08s76; Baldinelli, 16m09s04; López, 16m17s49; Bessone, 16m41s29; Marsili, 17m07s11; Faraoni, 12m53s72, 8 vts.; García Veiga, 3m45s83, 2 vts.; Pachelo, 4m41s44, 2 vts.
Promedio: 125,400 km/h.
Record de vuelta: García en la 4ª en 1m34s98 a un promedio de 126,794 km/h.

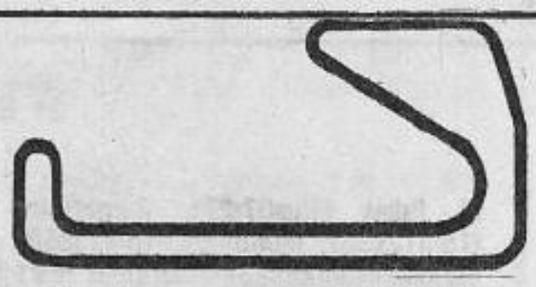
FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

POS	N°	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1°	70	**L. Di Palma**	**31m49s606**	20
2°	77	G.Kissling	31m50s128	20
3°	61	M. García	31m50s626	20
4°	39	E. Fernandino	32m07s451	20
5°	19	C. Marincovich	32m13s312	20
6°	16	R. Pachelo	32m23s312	20
7°	22	J. C. Iglesias	32m28s146	20
8°	44	E. Bessone	33m03s044	20
9°	14	J. M. Traverso	31m59s067	19
10°	12	J. L. Gervasoni	29m29s606	18
11°	53	J.Vallasciani	22m02s244	13

NO CLASIFICADOS: 33 Carlos Garro (12 vueltas), 18 Ricardo Iglesias (12 vueltas), 43 Alberto Baldinelli (5 vueltas), 69 Oscar Rodriguez Marsili (2 vueltas) y 32 José Faraoni (1 vuelta).
NO LARGARON: 10 Néstor García Veiga, 15 Osvaldo "Cocho" López y 27 Daniel Sancho.
DESCLASIFICADO: Francisco Mayorga, por irregularidades técnicas.
PROMEDIO DEL GANADOR: 126,156 kph.
RECORD DE VUELTA: 33 Carlos Garro, en la 4ª, en 1m34s349 a una media de 127,652 kph.

CONCORDIA (15)

Autódromo de Concordia—Circuito de 2.450 metros—Recorrido total: 61,25 km. 19-9-82.





CLASIFICACION

Di Palma, 1m15s29: Recalde, 1m15s70; Mayorga, 1m15s73; Pachelo, 1m16s00; Garro, 1m16s04; Kissling, 1m16s13; Talermann, 1m16s39; López, 1m16s41; Marincovich, 1m16s47; Baldinelli 1m16s68; Fernandino, 1m16s84; Vallasciani, 1m16s89; Faraoni,1m16s94; Sapino, 1m17s21; Gervasoni, 1m17s28; Sancho,1m17s48; C. Iglesias, 1m17s52; Pairetti, no clasificó.
Promedio: 120,398 km/h.

1ra. SERIE

Di Palma, 15m30s53, 12 vueltas: Fernandino, 15m31s45; Marincovich, 15m34s58; Talermann, 15m37s36; C. Iglesias, 15m42s23; Gervasoni, 15m42s67; Faraoni, 15m56s41; Mayorga, 16m08s44; Garro, 12m28s77, 7 vueltas.
Promedio: 116,989 km/h.
Récord de vuelta: Garro en la 11ª en 1m16s66 a un promedio de 118,247 km/h.

2da. SERIE

López, 15m29s39, 12 vueltas; Pachelo, 15m29s56; Baldinelli, 15m41s06; Recalde, 15m41s23; Sancho,15m42s57; Kissling, 15m50s47; Sapino, 16m10s58; Vallasciani, 3m22s23, 2 vts.
Promedio: 117,042 km/h.
Récord de vuelta: López en la 3ª en 1m16s44 a un promedio de 118,587 km/h.

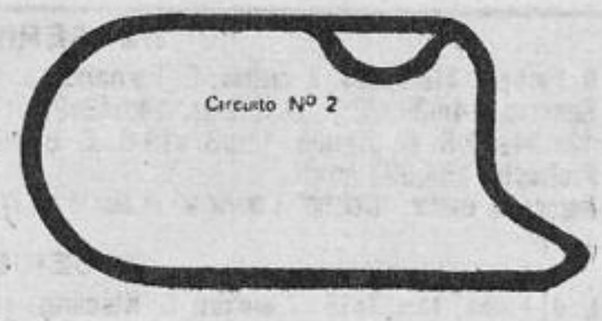
FINAL

POS.	N°	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1°	70	**Luis Di Palma**	**32m18s52**	25
2°	39	Esteban Fernandino	32m22s05	25
3°	28	Jorge Recalde	32m24s41	25
4°	11	Francisco Mayorga	32m32s91	25
5°	27	Daniel Sancho	32m38s52	25
6°	77	Guillermo Kissling	32m42s02	25
7°	12	José Gervasoni	32m45s96	25
8°	44	Arcadio Sapino	32m49s88	25
9°	43	José Talermann	33m01s65	25
10°	16	Roberto Pachelo	S/T	24
11°	18	Alberto Baldinelli	S/T	24
12°	53	Juan Vallasciani	S/T	22
13°	22	Juan C. Iglesias	S/T	17

Promedio general: 116,903 km/h
Récord de vuelta: Di Palma en la 11ª vuelta en 1m16s18 a un promedio de 118,992 km/h.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RAFAELA (16)



Club Atlético Rafaela—Autódromo Municipal de Rafaela—Circuito N° 2 de 3.050 metros—Final a 13 vueltas—Recorrido total 39,65 km. 26-9-82.

CLASIFICACION

Kissling, 1m15s30; Pachelo, 1m15s45; Di Palma,1m15s50; López,1m15s51; García Veiga, 1m15s77; Monguzzi, 1m15s77; Garro,1m15s84; Faraoni, 1m15s87; Mayorga, 1m15s93; Recalde,1m16s09; Marsili, 1m16s11; Gervasoni, 1m16s29; Marincovich. 1m16s42; R. Iglesias,1m16s49; Baldinelli,1m16s57; Fernandino,1m16s58; Talermann,1m16s78; Sapino, 1m17s17; Pairetti, 1m17s40.

1ra. SERIE

1°) Kissling (15m31s300): 2°) Di palma (15m33s831); 3°) Garro (15m34s023); 4°) Mayorga (15m39s718); 5°) Rodríguez (15m45s578); 6°) Baldinelli (15m46s419); 7°) García Veiga (15m50s423); 8°) Talermann (15m50s654), todos con 12 vueltas.
Promedio del ganador: 143,412 km/h.

2da. SERIE

1°) Pachelo (15m35s475): 2°) Faraoni (15m44s070); 3°) Gervasoni (15m45s303); 4°) R. Iglesias (15m45s797); 5º) Fernandino (15m47s367); 6º) Sancho (15m52s665); 7º) Recalde (15m55s018); 8°) Sapino (15m55s802); 9°) López (16m15s311), todos con 12 vueltas; 10°) Monguzzi (16m51s782), 10 vueltas.
Promedio del ganador: 142,772 km/h.

FINAL

POS	N°	Piloto	Tiempo	Vueltas
1°	77	Guillermo Kissling	16m52s77/100	13
2°	70	Luis Di Palma	16m57s49	13
3°	16	Roberto Pachelo	17m02s88	13
4°	33	Carlos Garro	17m06s05	13
5°	11	Francisco Mayorga	17m08s02	13
6°	15	Osvaldo López	17m08s70	13
7°	28	Jorge Recalde	17m14s35	13
8°	12	José Gervasoni	17m30s38	13
9°	44	Arcadio Sapino	17m31s14	13
10°	43	Luis Talermann	17m31s60	13
11°	39	Esteban Fernandino	17m36s22	13
12°	69	O. Rodríguez Marsilli	16m02s83	12
13°	32	José M. Faraoni	14m17s38	11
14°	10	Néstor García Veiga	13m00s87	10
15°	18	Alberto Baldinelli	13m16s98	10

Luego se clasificaron: Daniel Sancho (10m39s35), 8 vueltas; Angel Monguzzi (4m11s00), 3 v; Ricardo Iglesias (2m45s41), 1 v.
Promedio del ganador: 142,717 km/h.
Récord de vuelta: Carlos Garro en la vuelta N° 4 en 1m15s07, a un promedio de 146,263 km/h.
No largaron: Carlos Pairetti y Carlos Marincovich.

BAHIA BLANCA (17)

Bahía Blanca Automóvil Club. Autódromo Ciudad de Bahía Blanca —Circuito N° 2 de 3.274,88 metros— dos series (32,74 km) y final (65,48 km) 10-10-82.



CLASIFICACION

Di Palma, 1m23s74; Kissling, 1m23s88; Recalde, 1m23s93; López, 1m24s00; García Veiga, 1m24s18; Pisandrelli, 1m24s46; Monguzi, 1m24s63; Fernandino,1m24s66; Vallasciani, 1m24s70; Traverso, 1m24s72; Faraoni, 1m24s75; Sancho,1m25s11; Etman, 1m25s29; Talermann, 1m25s33; C. Iglesias, 1m25s41; Pachelo, 1m25s55; Mayorga,1m25s61; G. del Campo,1m26s05; Gervasoni, 1m26s08; Gustavo del Campo,1m26s17. **Promedio**: 140,787 km/h.

1ra. SERIE

1° Recalde 14m09s88/100, 2° García Veiga 14m11s35, 3° Di Palma 14m15s17, 4° Vallasciani 14m22s95, 5° Monguzzi 14m24s13, 6° Mayorga 14m27s77, 7° Faraoni 14m31s05, 8° Gervasoni 14m34s48, 9° Juan Carlos Iglesias 14m36s06,10° Etman 14m39s81. **Promedio del ganador**: 138,720 km/h.
Record de vuelta: N. J. García Veiga en la novena en 1m24s08/100 a 140,218 km/h.

2da. SERIE

1° Cocho López 14m14s43/100, 2° Pisandelli 14m15s99, 3° Kissling 14m16s36,4° Fernandino 14m18s44, 5° Traverso 14m22s17, 6° Pachelo 14m26s85, 7° Talermann 14m33s87, 8° Sancho 14m40s31, 9° Gerardo Del Campo 14m45s50, Gustavo Del Campo 15m02s11 (a dos vueltas).

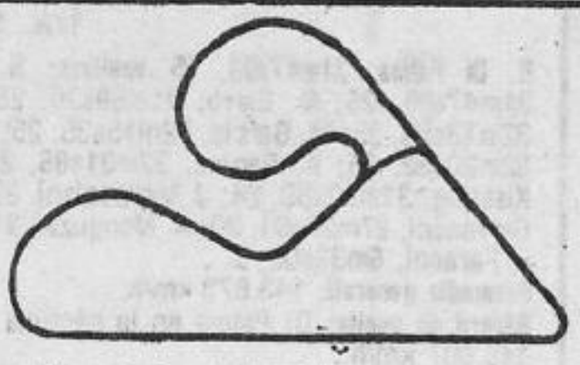
FINAL

POS	N°	PILOTO	TEMPO	DIFER	VTAS
1°	70	Luis Rubén Di Palma	33m52s88/100		24
2°	77	Guillermo Kissling	33m53s34	46/100	24
3°	10	Néstor Jesús García Veiga	34m02s90	10s02	24
4°	15	Osvaldo "Cocho" López	34m07s54	14s66	24
5°	39	Esteban Fernandino	34m10s82	17s94	24
6°	88	Angel Rubén Monguzzi	34m11s10	18s22	24
7°	16	Roberto Pachelo	37m27s99	35s11	24
8°	32	José Faraoni	34m29s11	36s33	24
9°	53	Juan Alberto Vallasciani	34m38s27	45s39	24
10°	27	Daniel Sancho	34m58s53	05s65	24
11°	12	José Luis Gervasoni	35m07s17	01m14s29	24
12°	43	José Talermann	35m17s14	01m26s24	24
13°	44	Néstor Etman	35m43s71	01m50s83	24
14°	87	Gerardo Del Campo	35m54s97		23
15°	19	Gustavo Del Campo	34m48s68		22
16°	14	Alfredo Pisandelli	30m32s62		21
17°	33	Juan María Traverso	23m14s65		16

No se clasificaron: Jorge Recalde (13 vueltas), Juan Carlos Iglesias (9), Francisco Mayorga 2. **Promedio del ganador**: 139,180 km/h.
Récord de vuelta: Kissling en la décima vuelta en 1m23s79/100 a 140,703 km/h.
Nota: La columna de "Diferencia" señalada las registradas respecto al primero.

LA PAMPA (18)

Autódromo Ciudad de Santa Rosa —Circuito de 2.370 metros— 26 vueltas —Recorrido total: 61,620 km - 31-10-82





CLASIFICACION

García Veiga, 1m11s53; Kissling, 1m11s62; Di Palma, 1m11s87; López, 1m11s96; Faraoni, 1m12s09; Pachelo, 1m12s12; Recalde,1m12s25; Sancho, 1m12s59; Rodríguez,1m12s79; Pisandrelli,1m12s81; Vallasciani,1m12s82; Talermann, 1m12s90; Gustavo Del Campo, 1m12s91; Gerardo Del Campo, 1m13s59; R. Iglesias, 1m13s78.
Promedio: 119,279 km/h.

1ra. SERIE

José Faraoni, (12m11s02), 10 vueltas: Néstor García Veiga (12m11s97), 10; Luis Di Palma (12m12s34), 10; Oscar Rodríguez Marsilli (12m16s87), 10; Jorge Recalde (12m17s68), 10; Ricardo Iglesias (12m17s93), 10; Gustavo Del Campo (12m21s52), 10; Juan Vallasciani (12m19s33), 9.

2da. SERIE

Guillermo Kissling (12m08s06), 10 vueltas: Roberto Pachelo (12m09s53), 10; Osvaldo López (12m13s01), 10; Alfredo Pisandelli (12m15s69), 10; Gerardo Del Campo (12m31s01), 10; Francisco Mayorga (12m33s49), 10; Daniel Sancho (12m34s78), 10; José Talermann (11m30s58), 9.

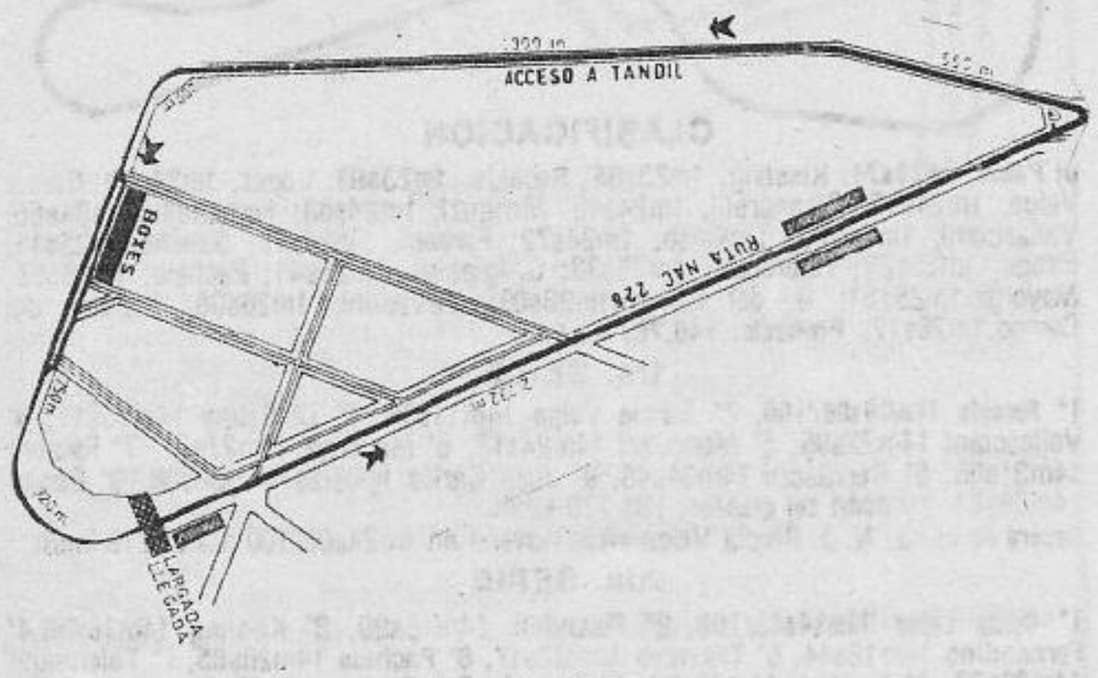
FINAL

POS	N°	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1°	77	Guillermo Kissling	31m44s44/100	26
2°	10	Néstor García Veiga	31m49s84/100	26
3°	70	Luis Di Palma	31m50s91/100	26
4°	14	Alfredo Pisandelli	31m59s05/100	26
5°	16	Roberto Pachelo	31m59s87/100	26
6°	11	Francisco Mayorga	32m00s46/100	26
7°	22	Ricardo Iglesias	32m07s43/100	26
8°	44	José L. Talermann	32m11s35/100	26
9°	69	O. Rodríguez Marsilli	32m18s21/100	26
10°	87	Gerardo Del Campo	32m25s25/100	26
11°	27	Daniel Sancho	24m58s00/100	20

No se clasificaron: J. Recalde, 16 vueltas: J. Vallasciani, 14; Gustavo Del Campo,12; O. López, 9; J. Faraoni, 8.
Promedio general: 116,508 km/h.

TANDIL (19)

Circuito Parque Industrial de Tandil de 5.392 metros - 25 vueltas - Recorrido total: 134,800 km - 14-11-82



CLASIFICACION

Garro, 51s83; Di Palma, 52s91; Lopez, 53s13; Garcia, 53s57; Jarque, 53s65; Talermann, 53s71; Fernandino, 53s83; Fernández, 54s80; Sancho, 55s17; Kissling, 55s22; Mayorga, 55s37; Gustavo Del Campo, 55s67; Faraoni, 55s77; C. Iglesias, 55s95; Pachelo, 56s49; Gerardo del Campo, 56s84; Bessone, 57s25.

1ra. SERIE

R. Pachelo, 14m37s24, 7 vueltas; E. Fernandino, 14m37s81,7; C. Garro, 14m38s62,7; D. Sancho, 14m39s22,7; O. López, 14m40s22,7; J. Faraoni, 14m48s02,7; F. Mayorga, 12m34s19,6; C. Jarque, 12m37s19,6; E. Bessone, 15m19s44,4.
Promedio: 154,693 km/h.
Record de vuelta: "Cocho" López en la sexta en 2m02s89/100, a un promedio de 158,213 km/h.

2ª SERIE

L. Di Palma, 14m27s16, 7 vueltas; G. Kissling, 14m29s68,7; M. García 14m31s14,7; J. C. Iglesias, 14m40s37,7; Gustavo del Campo, 14m44s37,7; T. Fernandez, 14m50s61,7; O. Rodriguez Marsili, 14m51s42,7; Gerardo del Campo, 15m13s10,7; J. Talermann, 4m18s11.2.
PROMEDIO: 156,690 km/h.
Record de vuelta: "Marito" García en la tercera vuelta en 2m01s39/100 a un promedio de 159,908 km/h.

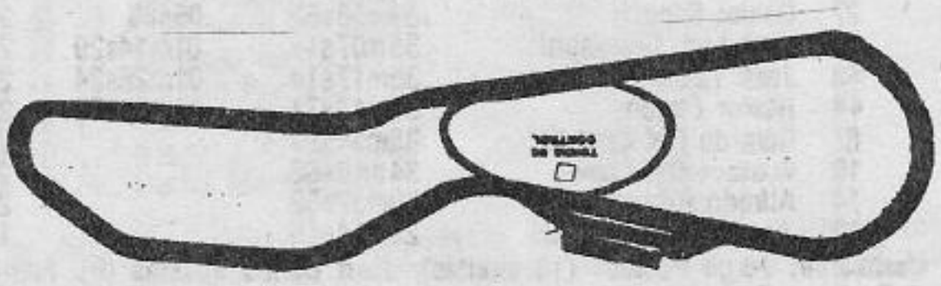
FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	DIF.	VTAS.
1º	77	**Guillermo Kissling**	**50m56s77/100**		25
2º	16	Roberto Pachelo	51m08s78	12s1/100	25
3º	15	Osvaldo "Cocho" López	51m22s08	25s31	25
4º	70	Luis Di Palma	51m40s22	43s45	25
5º	27	Daniel Sancho	51m41s37	44s60	25
6º	28	Carlos Garro	51m41s93	45s16	25
7º	19	Gustavo del Campo	52m04s82	1m08s05	25
8º	14	"Tingo" Fernández	52m05s72	1m08s95	25
9º	22	Juan Carlos Iglesias	52m34s91	1m38s14	25
10º	69	Oscar Rodriguez Marsili	52m51s16	1m54s39	25
11º	43	Carlos Jarque	50m59s68	-	24
12º	87	Gerardo del Campo	51m47s00	-	24

No se clasificaron: E. Fernandino, 12 vueltas; M. García, 12; J. Talermann, 4; F. Mayorga, 1.
No largaron: J. Faraoni y E. Bessone
Promedio: 158,756 km/h.
Record de vuelta: R. Pachelo en la tercera vuelta en 2m00s38/100 a un promedio de 161,249 km/h.

GENERAL ROCA (20)

Autódromo Parque Ciudad de General Roca - Circuito de 2.180 m. 30 vueltas - Recorrido total: 65,400 km. - 28-11-82



CLASIFICACION

Fernandino, 53s98; Pisandelli, 53s99; Pachelo, 54s00; López, 54s10; García Veiga, 54s21; Fieg, 54s36; García, 54s41; Recalde, 54s41; Monguzzi, 54s53; Sancho, 54s62; Batistuzzi, 54s64; Vallasciani, 54s66; Zuain, 54s69; Rodríguez, 54s85; Gervasoni, 54s86; C. Iglesias, 55s25; R. Iglesias, 55s75.

1ra. SERIE

Fernandino (13m34s83), 15 vueltas: Pachelo (13m34s86), 15; García Veiga (13m35s51), 15; Monguzzi (13m35s76), 15; García (13m40s78), 15; Gervasoni (13m47s08), 15; Batistuzzi (13m47s53), 15; R. Iglesias (13m48s61), 15; Zuain (13m51s51), 15.
Promedio general: 133,901 km/h.
Record de vuelta: Monguzzi en la octava vuelta en 53s97/100 a un promedio de 134,742 km/h.

2ª SERIE

López (13m35s70) 15 vueltas: Pisandelli (13m38s06), 15; Vallasciani, (13m40s), 15; Fieg (13m40s52), 15; Rodriguez Marsili (13m44s25), 15; Sancho (13m45s84), 15; Recalde (13m49s33), 15; J. C. Iglesias (6m38s43), 7.
Promedio general: 133,726 km/h.
Record de vuelta: "Cocho" López en la segunda vuelta en 54s07/100 a un promedio de 34,492 km/h.

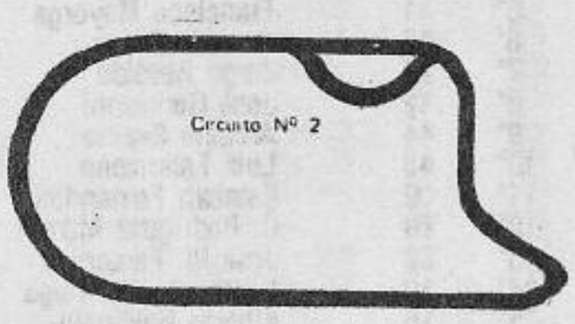
FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	DIFERENCIA	VTAS.
1º	39	**Esteban Fernandino**	**27m11s68**		30
2º	15	Osvaldo López	27m12s41	73/100	30
3º	16	Roberto Pachelo	27m13s66	1s98/100	30
4º	10	Néstro J. Garcia Veiga	27m20s64	8s96/100	30
5º	88	Angel Monguzzi	27m24s33	12s65/100	30
6º	53	Juan Vallasciani	27m24s93	13s25/100	30
7º	14	Alfredo Pisandelli	27m29s23	17s55/100	30
8º	33	Oscar Rodriguez Marsili	27m42s95	31s27/100	30
9º	44	Daniel Batistuzzi	27m44s90	33s22/100	30
10º	70	Rodolfo Zuain	27m45s49	33s81/100	30
11º	28	Jorge Recalde	27m48s08	34s32/100	30
12º	43	Luis Enrique Fieg	27m51s61	39s93/100	30
13º	12	José Luis Gervasoni	27m59s43	47s75/100	30
14º	19	Ricardo Iglesias	28m02s41	50s73/100	30
15º	61	Mauricio García	19m22s49		21

No se clasificaron: Juan Carlos Iglesias. 5 vueltas.
Promedio general: 133,703 km/h
Record de vuelta: López y Fernandino en la 10a. y 9a. vuelta, respectivamente, en 54s05/100 a un promedio de 134,542 km/h.

RAFAELA (21)

Club Atlético de Rafaela - Autódromo Ciudad de Rafaela - Circuito Nº 1 de 4.692,46 metros - 2 series de 25 vueltas - Final por suma de tiempos - 12-12-82



CLASIFICACION

Lopez, 1m14s52; Vallasciani, 1m14s80; Pachelo, 1m14s82; Monguzzi, 1m14s96; Fernandino, 1m15s01; Talermann, 1m15s10; Faraoni, 1m15s26; Di Palma, 1m15s36; García Veiga, 1m15s38; Garro, 1m15s30; Sancho, 1m15s44; García, 1m15s53; Pisandelli, 1m15s66; Rodríguez, 1m15s73; Gervasoni, 1m15s77; R. Iglesias, 1m17s73.
Promedio: 147,342 km/h.

1ra. SERIE

R. Di Palma, 31m47s93, 25 vueltaas; N. García Veiga, 31m47s94,25; O. López, 31m47s95, 25; C. Garro, 31m59s20, 25; D. Sancho, 32m07s22, 25; R. Pachelo, 32m13s56, 25; M. García, 32m15s35, 25; A. Pisandelli, 32m17s81, 25; L. Talermann 32m20s32, 25; A. Sapino, 32m31s85, 25; O. Rodríguez Marsili, 32m35s64,25; G. Kissling, 31m53s50, 24; J. Vallasciani, 32m42s09, 24; R. Iglesias, 32m48s21, 23; J. Gervasoni, 27m29s91, 20; A. Monguzzi, 31m51s97, 16; E. Fernandino, 12m52s08, 10; J. Faraoni, 6m32s02, 5.
Promedio general: 143,873 km/h.
Récord de vuelta: Di Palma en la séptima vuelta en 1m14s69/100 a un promedio de 146,007 km/h.

2ª SERIE

R. Di Palma, 32m28s10, 25 vueltas: O. López, 32m28s55, 25; G. Kissling, 32m49s21, 25, A. Pisandelli, 32m51s43, 25; L. Talermann, 32m54s99, 25; N. García Veiga, 32m57s14, 25; J. Vallasciani, 32m57s66, 25; D. Sancho, 33m00s63, 25; R. Iglesias, 33m25s94, 25; C. Garro, 15m28s65, 12; A. Monguzzi, 14m31s21, 11; R. Pachelo 32m29s42, 11; M. García, 9m16s17, 7; J. Gervasoni, 8m05s95, 6; O. Rodriguez Marsili, 4m08s08, 3.
No largaron: J. Faraoni; E. Fernandino; A. Sapino.
Promedio general: 137,936 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

FINAL (POR SUMA DE TIEMPOS)

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	70	**Ruben L. Di Palma**	**1h04m16s03**	50
2º	15	Osvaldo López	1h04m16s50	50
3º	10	Néstor J. García Veiga	1h04m45s08	50
4º	27	Daniel Sancho	1h05m07s85	50
5º	14	Alfredo Pisandelli	1h05m09s35	50
6º	44	José Luis Talermann	1h05m15s31	50
7º	77	Guillermo Kissling	1h04m42s71	49
8º	53	Juan Vallasciani	1h05m39s75	49
9º	22	Ricardo Iglesias	1h06m14s15	48
10º	28	Carlos Garro	47m27s85	37

Luego se clasificaron: R. Pachelo, 1h04m42s98, 36; M. García, 41m31s52, 32; O. Rodriguez Marsili, 36m43s72, 28; A. Monguzzi, 46m23s18, 27; J. L. Gervasori, 35m35s86, 26; A. Sapino, 32m31s85, 25; E. Fernandino, 12m52s08, 10; J. Faraoni,

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS - DESARROLLO

		Balcarce	Bs. Aires	Pergamino	Rafaela	Bs. Aires	Río Cuarto	O. Cabalén	9 de Julio	San Luis	Resistencia	San Juan	La Rioja	Salta	Bs. Aires	Concordia	Rafaela	Bahía Blanca	Santa Rosa	Tandil	Gral. Roca	Rafaela	TOTAL de PUNTOS
1º	Guillermo Kissling	20	8	3	6	-	15	17,5	12	4	4	20	6	20	15	6	10	15	20	20	-	4	225,50
2º	Luis R. Di Palma	-	1	20	3	2	1	10	-	12	8	15	12	8	20	20	7,5	20	12	10	-	20	201,50
3º	Osvaldo López	-	-	4	15	-	3	12	15	20	6	-	20	15	-	-	3	10	-	12	15	15	165,00
4º	Esteban Fernandino	10	15	-	1	7.5	-	2	6	-	-	-	15	12	10	15	-	8	-	-	20	-	121,50
5º	Néstor García Veiga	6	2	12	-	-	-	-	-	8	15	-	-	2	-	-	-	12	15	-	10	12	94,00
6º	Juan M. Traverso	15	20	-	-	10	-	-	-	15	10	12	8	3	2	-	-	-	-	-	-	-	85,00
7º	Jorge Recalde	-	-	-	4	-	10	17,5	-	1	12	-	1	4	6	1	6	-	-	-	-	-	80,50
8º	Roberto Pachelo	-	-	1	-	0,5	12	-	-	-	3	-	4	10	-	-	5	4	8	15	12	-	73,50
9º	Carlos Garro	-	-	-	-	6	-	-	20	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	72,00
10º	Angel Monguzzi	4	12	15	20	3	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	8	-	72,00
11º	Juan Vallasciani	12	4	8	-	-	20	8	4	-	-	4	2	-	-	10	4	2	-	-	6	3	67,00
12º	Francisco Mayorga	8	-	-	10	-	4	-	3	10	-	6	-	6	12	-	-	-	6	-	-	-	61,00
13º	Mauricio García	-	6	-	8	1,5	6	-	10	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	55,50
14º	Carlos Marincovich	-	10	-	12	-	8	6	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,00
15º	Ricardo Iglesias	1	-	10	-	1	-	3	-	3	-	-	-	-	-	8	-	-	4	-	-	2	30,00
16º	Daniel Sancho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	1	-	8	-	10	27,00
17º	Alfredo Pisandelli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	10	-	4	8	22,00
18º	Juan C. Iglesias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	1,5	3	-	-	-	-	14,00
19º	José M. Faraoni	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	2	-	-	14,00
20º	José Talermann	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	6	12,00
21º	José L. Gervasoni	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,50
22º	Roberto Mouras	3	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,00
23º	Carlos A. Juárez	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,00
24º	Carlos A. Pairetti	2	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,00
25º	Oscar R. Marsilli	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3	-	8,00
26º	Roberto Patti	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,00
27º	Jorge Bianchi	-	-	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,00
28º	Carlos Ruesch	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	3	0,5	-	-	-	-	-	4,00
	Gustavo Del Campo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4,00
30º	Arcadio Sapino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	3,50
31º	Miguel A. Guerra	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3,00
	Ernesto Bessone	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3,00
	Néstor Fernández	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3,00
34º	Francisco Alcuaz	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,00
	Daniel Batistuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2,00
36º	Julio Mediavilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00
	Gerardo Del Campo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1,00
	Rodolfo Zuain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1,00

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 9 de febrero de 1983)

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

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes

al 9 de febrero 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	554.725.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	645.852.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	705.513.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	521.215.000
Furgón .	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	603.519.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	687.790.000
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	5.500	74	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
Coupé 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	8	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	472.991.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	386.396.000
128 CL	1.290	6.800	90		D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	479.961.000
PEUGEOT(SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	656.554.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	814.370.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	801.869.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	985.995.000

MERCADO DEL AUTOMOVIL

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.

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 Automóviles de Competición

—VENTA—

FIAT 600 Libre 850 vendo todos los fierros. Mecánica Ricardo González Trailers cubiertas Fliter nuevas. Tratar Libertad 5550 San Martín TE. 752-7677.

KARTING Categoría Junior Chasis Panther, motor GAE, carburador Tilhotson, neumáticos Fliter, excelente estado $20.000.000. Garibaldi 247 piso 12, dto. "C" TE. 253-5711, Quilmes.

T.C. COUPE DODGE 3 litros, listo para largar Nº75, ranking '82. Antonio Lizeviche, Centenera 1641 2º "A", Capital Federal. TE.922-4100 - 922-0916.

FIAT 600 850 vendo listo para largar, 2 motores, 7 Michelín nuevas, frenos a disco, trailers. Total $65.000.000 tratar en Castilla 732, Campana o Libertad 5550 San Martín TE. 752-7677.

G.A. 128 IAVA Vendo o permuto con todos los fierros llantas estilo IAVA. Varias. Trailer Valadín, preparación Cosma. Por auto mayor o menor valor, o moto. 9 de Julio 6500 TE.3005 (Irigoyen 1111).

URGENTE VENDO Karting competición, chasis tipo americano motor Zanella 125 cc. Ideal zona Chacabuco. Total $35.000.000 verlo de mañana. Diag. 77 883 La Plata. Llamar al teléfono 21-1205. Preguntar por Alejandro. Urgente.

F.RENAULT listo para largar. Leva Balestrini. Tapa Antelo, estado impecable, campeón 2 años consecutivos, excelente oportunidad $140.000.000. TE.087222785. Preguntar por Lucio. Caseros 482 (4400) Salta.

2.0 Automóviles

—VENTA—

OPEL K 180 75 con toda la música y con lote de repuestos "una cosa de locos". Cafayate 4665 Captal. TE. 601-0965 después 19 hs preguntar por Osvaldo.

JEEP IKA 1958 corto, 12 volts instalación eléctrica y batería nuevas. Excelente estado general. Con lona negra, verde militar. Tiene algunos chiches. Total: $95.000.000. Permuto por moto 550 o mayor. TE.299-1273.

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

DODGE 1500 modelo 1979 Sr. Osvaldo TE. 768-1476 Ipiranga 1374 Boulogne.

PEUGEOT 404 modelo 1975, exciente 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.

—COMPRA—

ISARD 1204 pago contado en el estado en que se encuentre. Si funciona mejor. Enviar datos Cabildo 4633, Capital. Antes del 2 de marzo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2.1
Automóv. de colección
—VENTA—

FORD A 1929 Sedan 4 puertas, orginal, para remiseros o coleccionistas, motor, pintura, tapizado, cubiertas muy bueno. Total $110.000.000 o permuto por modelo 1975. Larrea 882 Quilmes TE. 254-2041.

PACKARD SEDAN 1938 completo en marcha $28.000.000. Ford Coupe convertible 1938 $20.000.000. Coupe Cadillac 1951 a reparar $15.000.000. Vendo urgente. Sgo. del Estero 668 Paraná TE. 222605.

FORD "A" 1931 Sedan 4 puertas con capota, restaurado para colección, neumáticos excelente estado, papeles al día. Vendo permuto por CITROËN 3CV o CITRONETA 3CV Pedro Goyena 2430. Castelar TE. 628-0856.

COUPE FORD 1946 muy buena, llantas de Torino, amortiguadores tubulares, 12 Volts, bajita, 10 puntos. Vendo o permuto por Buggy. Llavallol 4940. Capital.

COUPE CHEVROLET 1939 ideal para hacerla deportiva, guardabarros recortados, bajita de atrás, pequeño cruce del árbol de levas, detalles de chapa, tapizados, cubiertas, batería nueva. Reformada 12 volts. TE. 628-2444

CHEVROLET 1947 90% original. Motor 10 puntos, detalles de chapa y pintura. Interior perfecto. Valor $70.000.000. Tratar en José Ingenieros 99, Don Bosco. TE. 252-4031. Tiene 36.000 km reales.

VENDO PLYMOUTH modelo 1929, original, buen estado general, papeles al día. Precio u$s 6.000. Dirigirse señor Nonini. Teléfono 2654. San José de Feliciano. Entre Ríos.

FORD 37 2 puertas cola de pato, muy buen estado. Para entendidos, el valor de esta joya es de $ 60.000.000. Papeles al día. Tratar Castelli 80. Junín. Pcia. de Buenos Aires.

GRAHAM PAIGE sedán 1930, totalmente restaurado como original, listo para usar. Vendo, escucho ofertas Amílcar Colombi. Buenos Aires 560. C.P. 2741. Salto.

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 Feliú 2690, dpto. "75" (Belgrano). Preguntar por Jorge.

2.2
Autos Importados
—VENTA—

CADILLAC FLEETWOOD 62 original. Falta armar motor, todo original, único. Ideal coleccionista. Vendo total: $100 millones. Acepto autos parte de pago. Tratar Luis María Campos 4740. Caseros.

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

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 sensacional mecánica Renault 12 1975, patonas radiales, nuevas butacas deportivas, tablero tapizado, 8 relojes, radio botonera, volante madera, alfombra moquet, aceptaría Boyita.Díaz Vélez 1360, Olivos TE 795-7730

4.0
Pick-up
—VENTA—

PICK-UP CHEVROLET Convertible, doble tracción, alta y baja autoblocante, stereo, cubiertas sin cámara, máximo equipamiento. Modelo 1973, patentada 1982. Tratar Laprida 5150 Mar del Plata (7600) TE. 72-6807. Incomparable estado.

PICK-UP DODGE 200 1980 vendo permuto por coche menor valor, diferencia a convenir. Tratar Sol de Mayo 3370, Pablo Nogués. 701-4531 de 8 a 19 hs. Alfredo Sala.

VENDO PICK-UP Chevrolet c/77, detalles de pintura. Avda.San Martín 4192. Capital.

5.0
Motocicletas
—VENTA—

SUZUKI X5 200, diciembre 1980, azul, 4500 km reales, único dueño, papeles al día $65.000.000. Santiago del Estero 1121, Martínez TE.798-3845 de 9 a 19 hs.

HONDA 650 cc Custom, modelo 80 (vendo o permuto) con 12500 millas por Yamaha 400 cc y diferencia, o auto menor o mayor valor. Tratar 9 de Julio Bs.As., Irigoyenm 1111. TE. 3005. Daniel.

YAMAHA YZ 125 Cross refrigerada por agua, mod. 1981 y trailer para la moto. Todo o por separado ciudad Nueve de Julio. Salta y Lagos, preguntar por mario c/p 6.500. Todo en muy buen estado. Provincia Bs. As.

VESPA PIAGGIO 1951 Una verdadera reliquia, verde metalizado, hecha a nuevo, motor, chapa, pintura. por 8 palos de los viejos es tuya. Millan 4332 Montevideo, Uruguay.

MOTO INDIAN 750 cc modelo 1938. Todo original, restaurada a nuevo, excelente estado. Sólo para entendidos. Vendo a primera oferta razonable. 9 de Julio 1022 TE. 0464-91261, Arequito, Santa Fe.

—COMPRA—

MOTONETA SIAMBRETA 175 TV o 175 común andando. Av. Nazca 1700 Capital. Señor Claudio.

MOTONETA SIAMBRETA 175 con charones y papeles al día, andando. Av. Nazca 1700, Capital.

6.0
Repuestos y Accesorios
—VENTA—

CARBURADOR WEBER 40/40 Mult. adm. mult. escape. manuel

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

Estévez 1800, Dock Sud, Avellaneda. Taller Fiat.

TAPA CILINDRO Renault 4S modelo 1981, 15.000 km completa con tapa de válvulas, bomba de agua, paleta, múltiples de admisión y escape. válvulas. Lista para usarla. $4.000.000. TE.628-2444.

CARBURADORES con equipo de reparación Quadrajet Rochester U.S.A. de Silverado, Cadillac, Chevrolet V8, cuatro bocas, modelo 79 al 83 y equipo ventilación magnético. TE. 653 6756. Señor Hugo.

¡OPORTUNIDAD! Kit de repuestos Chevy, Taunus, Fiat 125, ideal para llevar en el auto o para talleristas. Nuevos y suados, casi regalado. Aproveche la ocasión, llamando a Omar TE. 651-4437.

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

CASCO CHEVY con jaula y accesorios, 2 TC del Oeste compleos o chasis pelados. Preguntar por SR. Jorge. TE. 290-1210.

ARBOL DE LEVAS Y botadores a rodillo Racer Brown para Dodge 6 cilindros. Vendo o permuto. Av. del Trabajo 3379 Capital Federal. TE. 612-3963. Sr. Osvaldo. Escucho ofertas.

VENDO 4 LLANTAS deportivas modelo, Mercedes Benz para Taunus. Céspedes 2647. Preguntar por Horacio.

VENDO PARA REPUESTOS PICK UP Studebeker. Champion, modelo 1962, completa o permuto por auto chico o moto. Ver en Mburucuyá 977. Morón TE: 629-1926.

VENDO VOLANTE DEPORTIVO de madera y tapa con cerradura para guantera Fiat 128. Todo sin uso. Llamar al 67-0319, después 19 hs.

DIFERENCIAL IMPALA 0 KM con frenos a disco y palieres flotantes. Ideal TC del Oeste Bonaerense, etc. 981-5086. Sr. Jorge.





JORGE OMAR DEL RIO S.R.L.
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 para revendedores
Precios especiales
Envios al interior
Av. del Libertador 8484 Cap.
Tel. 701/5419

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1684) EL PALOMAR

7.0 Herramientas y Máquinas

—VENTA—

BANCO PARA ARMAR controlar y poner en marcha motores, alemán, marca Leader, único, perfecto estado vendo $18 millones, acepto auto parte pago. 750-4256.

8.0 Náutica

—VENTA—

MOTO ACUATICA marca Wet Bike, importada U.S.A., 850 cc 55 HP para dos personas, nueva. 250 millones TE.051-23444, de 11 a 11.30 y 19 a 21 hs Independencia 348, Córdoba.

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

10.0 Varios

—COMPRA—

STYLAUTO compro colección completa, comunicarse con Roberto. TE. 765-2744 "URGENTE"

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.

—VENTA—

NUMEROS SUELTOS Corsa, Automundo, Parabrisas, Mecánica Popular, vendo de cualquier año. Escribri Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5 piso (1405) Capital Federal. Llamar 90-7998. Prometo contestar.

COLECCION CORSA completa desde el año 1968 en adelante. Perfecto estado, lote completo pesos 10.000.000. Llamar 773-1761. Sr. Jorge.

FURGON CON BUCHE para Toyota, todo de aluminio completamente atermico, forrado interior en chapadur blanco, estanterías. Realmente un regalo. Tratar 9 de Julio 1022. TE. 0464-91261. Arequito, Santa Fe.

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

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

—PERMUTA—

SIGO PERMANENTEMENTE la F-1, también llevo estadística. Me gustaría intercambiar información con otra persona que le guste. Escribir a Juan Carlos Cruz, Industria 1040, Salto, R.O.Uruguay. Gracias.

FLETERO PARA REPARTO Hasta 850 kg, idoneidad, seriedad en tratamiento remitos y facturas, referencias a satisfacción, aseguramos cumplimiento Capital y Gran Bs.As. Dejar mensaje o tratar SR. Guillermo TE.0320-2467.

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

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

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

—COMPRA—

PARABRISAS CISITALIA modelo 1961-1965 coupe 850 cc. Oscar Doloagaray, Padre Ghio 165 TE.25986 Junin.

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

—PERMUTA—

TENGO DOS VALIJONES para moto tipo B.M.W. que cambiaría por una de esas lejendarias, gloriosas y nunca bien ponderadas Siambretas. Río IV 3084. TE.28-1714. Abel Bella.

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, 5º piso, Tel. 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S.A., Juan M. Blanes 1076, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o 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

LA REVISTA MAS.

¡Todos los protagonistas "más" de la actualidad!



- ¡MAS EN ESPECTACULOS!
- ¡MAS EN POLITICA!
- ¡MAS EN DEPORTES!
- ¡Y CON LAS MUJERES "MAS" HERMOSAS!

- ¡MAS EN PRIMICIAS EXCLUSIVAS!
- ¡MAS EN REVELACIONES INEDITAS!
- ¡MAS EN REPORTAJES INTIMOS!

RADIOLANDIA 2000

TODAS LAS NOVEDADES Y ENTRETELONES QUE USTED QUIERE CONOCER.

LUCES EN LA RUTA

SOBRE OSCURANTISTAS, ILUMINADOS E INOCENTES

por El Negro Ene

Las luces son necesarias pero pocos saben cuándo (y cómo). De modo que si andás paseando, y por la ruta sobre todo, debés usarlas de modo que al iluminar, no anden jorobando. ¡Oh qué tanto! Profunda es la reflexión que sugiere tan importante tema al sensible autor de esta nota. Comprendamos por qué

El uso de las luces de los vehículos en las rutas, es un tema que tiene sus bemoles. No existiendo reglamentaciones precisas (y aun habiéndolas sería imposible su control), los conductores deberán por ***razones de seguridad*** y de comodidad, observar reglas dictadas por el sentido común y por la experiencia.

Cualquier viaje realizado en horas de la noche, en cualquier época del año, ofrece un variado repertorio de malos ejemplos en cuanto se refiere al abuso de las luces. Esto, sin embargo, se multiplica cuando las circunstancias de tiempo y lugar *(veraneo y rutas turísticas,* por ejemplo) hacen que los caminos sean transitados en mayor proporción por conductores sin mucha experiencia en el manejo rutero.

Las policías camineras poco pueden hacer para remediar este orden (¿o desorden?...) de cosas, ya que si bien verifican el *estado* de las luces (prácticamente se limitan a constatar que el vehículo cuente con ellas), obviamente les es imposible controlar el *uso* que se hace de ellas.

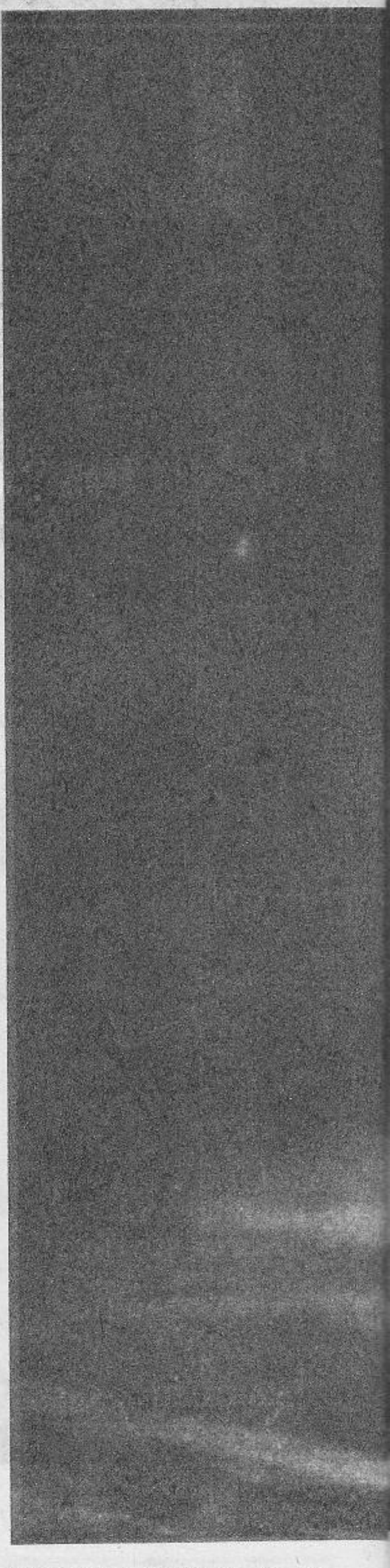
Por ello consideramos oportuno referirnos a este tema, disipando tinieblas con el objeto de mejorar el tránsito carretero. ¡Que la Providencia nos ilumine!

La primera y fundamental consideración es contar con buena luz. Es decir que los faros estén bien alineados y proyecten su haz a la distancia conveniente. En el caso de las luces bajas, el núcleo del haz dibujado sobre el pavimento debe alcanzar los *12,50 metros,* medidos desde el paragolpes delantero. La luz alta estará en su altura correcta automáticamente, si lo está la baja.

Otros dos factores inciden en la buena proyección de luz: *estado del elemento reflectante* o espejado del proyector, que si está oxidado dará una débil luz rojiza, por ejemplo, y la *limpieza* del vidrio protector exterior. El barro, agua sucia o bicherío hace perder también la limpieza de las luces traseras cuando se transita sobre barro o por asfalto con lluvia.

Partiendo de la base de que nuestro vehículo cuenta con buenas luces, ahora queda por saber cómo ***utilizarlas correctamente.*** Para seguir un orden lógico, lo primero será establecer cuál es el momento indicado para encenderlas.

Este es un punto importante en el que los suecos no tienen ningún problema. Efectivamente, en Suecia desde 1978 ó 1979 es obligatorio tener encendidas las luces de todo el vehículo que esté en movimiento, ya sea en ciudad o en ruta, de noche o de día, con sol o con lluvia. Los suequitos, que de seguridad saben lungo y hacen de ello un culto (ver Saab, Volvo, v.gr.) han tomado conciencia de una verdad



irrefutable: las luces de un auto sirven no sólo para alumbrar su camino, ***sino también para hacerlo visible a los demás.*** Es decir, que ahora venimos a descubrir que es bueno ***"hacerse ver".***

En nuestro cotidiano devenir vemos con indignación que gran cantidad de conductores en la ruta encien-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

den sus luces bajas solamente cuando ya no se ve un pito a dos pasos. Esto hace que *la hora más peligrosa del día* sea precisamente el atardecer, en lo que a rutas se refiere.

Debe recordarse que los momentos de peor visibilidad relativa de un día normal son precisamente el anochecer y el amanecer ya que bien entrada la noche las luces delanteras de un auto (buenas o malas) se ven por lo menos desde 500 metros. En cambio, en la semipenumbra, es posible confundir a un auto oscuro con el camino también oscuro y reparar en él cuando ya es demasiado tarde (¡Pummmm!)

Esto se solucionaría de raíz si *todos* los vehículos encendieran sus proyectores en el momento en que el sol comienza a ocultarse en el horizonte. Total *la luz es gratis* y sepamos que ni Segba ni Epec ni ninguna otra compañía cobra por la luz del auto.

Pero sucede que quien transita muy despacio, con inocente y a la vez criminal autosuficiencia (no exenta de cierto mal entendido machismo), piensa *¿para qué luces, si se vé?* Y hace incluso señas a quien prudentemente ha encendido sus reflectores para que los apague (¿?) con una solidaridad digna de justa causa. El "oscurantista"

SOBRE OSCURANTISTAS, ILUMINADOS E INOCENTES



Mal, muy mal. El conductor de este auto (negro, para colmo) circula en una noche sin luna con las luces apagadas. No se ve por donde va y para peor, no lo ven los otros automovilistas, lo que aumenta el peligro.

En Suecia, desde hace algunos años es obligatorio circular con las luces conectadas, de noche y de día, en ciudad y en ruta. Eso es en pos de una mayor seguridad, a la que los escandinavos son tan afectos. Por lo menos, deben encenderse las luces de proyección cuando el sol se oculta en el horizonte y los días de lluvia o cuando por otra causa la visibilidad se restrinja.

pone así en peligro su vida y las de los demás.

(En las ciudades abundan estos especímenes. En la Capital Federal, por ejemplo, es común que los conductores de taxis circulen con las luces de posición, a las que llaman "reglamentarias" cuando no lo son para transitar, haciendo más peligroso el tráfico. Este es tema para otra nota).

Bueno. Ya es bien de noche y tenemos las luces prendidas. *¿Cómo usarlas?* Cuando se marcha a alta velocidad se llevarán conectadas las luces altas. Esto previene al conductor de repentinos encontronazos con animales sueltos, ciclistas, peregrinos, obstáculos varios. Pero la luz alta hay que *cambiarla a baja* cuando se advierta la presencia de un automotor que avance en sentido contrario a partir de los mil metros aproximadamente. Esta distancia se puede calcular fácilmente, ya que por lo general al kilómetro de distancia el haz único que se ve de frente se convierte en dos puntos, es decir que se advierten los dos faros. Puede ser que antes de los mil metros se nos requiera el cambio de luces, ya que también puede ser que nuestras luces molesten al otro conductor. Nos conviene que vea bien...

Si fuéramos nosotros los encandilados y el vehículo que se aproxima no bajara la luz alta, le *guiñaremos con la nuestra pidiéndole el cambio.* Si insistiera en encandilar reiteraremos nuestro mensaje y si aun así hiciera caso omiso al pedido, declararemos el estado de alerta a bordo: o está dormido o es un irresponsable. Sería contraproducente prenderle también las altas ya que si los vehículos se han de cruzar es menos malo un encandilado que dos encandilados. El mejor remedio es reducir la velocidad, tratar de mirar el camino por el lado derecho (o sea el borde con la banquina) y preparar una imprecación para el momento del cruce, en el que se puede acordar uno de la hermana o aun de la madre del encandilador contumaz.

De la misma manera que las luces molestan de frente, *molestan también al conductor que es iluminado desde atrás.* Por ello, cuando nos acerquemos al vehículo que nos precede, para sobrepasarlo, debemos bajar las luces, guiñarle con la alta antes de pasarlo y volver recién a encenderlas al quebrar su línea.

En el cruce con pasos a nivel u otras rutas hay un simple recurso para constatar que el paso está expedito: luego de observar bien al frente *se apagan por completo las luces un segundo.* Esto ayuda a detectar la presencia de locomotoras u otro vehículo, ya que sus luces se evidenciarían en la oscuridad total.

En los días de lluvia o niebla es común ver autos que circulan con las luces de posición prendidas. Esto es un error. Si el conductor piensa que pese a ser mediodía la visibilidad se ha reducido, *debe prender las luces bajas* para hacer más visible a su vehículo. Hay que reiterar que *las luces de posición son absolutamente insuficientes* para proporcionar seguridad en la marcha.

Incluso en condiciones muy especiales, es decir lluvias torrenciales, nieblas cerradas, nevadas, caminos muy polvorientos, es conveniente reforzar las luces bajas con las de destello o balizas, o en su defecto con una de las luces de giro.

Por último digamos algo que mucha gente ignora. En la ruta es muy difícil que se oiga la bocina desde otro auto. Por eso todos los "comunicados" deben hacerse con las luces: pedir paso, avisar el sobrepaso, agradecer alguna atención, etc. Recordemos aquí una frase de Lin Yú Sen: "La luz es luminosa y a la bocina se la lleva el viento".

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO

ACLARACION DE IRIARTE

Del Arquitecto Iriarte
Capital
Estimados Corsos:

Confirmado una vez más que sólo Dios es perfecto, leí con gran asombro en "Correo" del número 866 algunas "aventuradas afirmaciones" sobre el Delahaye 135 competición que, como recordarán, poseo desde hace más de quince años.

La carrera de Mar del Plata fue en febrero de 1949 y a Tito Dillon se le desprendió la varilla de comando de los tres carburadores en la Curva del Torreón, saliéndose de pista y estrellándose. Sufrió la rotura de cuatro dientes y un grave tajo en el rostro (que no se le nota gracias a la cirugía estética)

El auto quedó muy deteriorado y lo cambió por un MG TC 47, los sucesivos dueños lo fueron arreglando. Hace más de quince años (¡qué honor!!!) se lo compré a Jorge Rubino, que lo había cambiado por varios cajones de champagne.

Tenía el motor completo con su tapa, carburadores, árboles de levas, cigüeñal, block, etc; pero todo desarmado y el block estaba irrecuperable. Tenía una caja de velocidades Fiat 125 injertada y un motor Chevrolet 47, con ruedas no originales 600x16. Al poco tiempo compré un Delahaye 135 que tenía un motor con caja Cotal y ruedas 17" originales de repuesto; así fue que pude volver a su originalidad a mi 135 Course. Luego conseguí otro motor completo que tengo de repuesto.

Los tres carburadores son Solex 44HD horizontales, exactamente iguales a los que tiene mi auto y que pude comprobar recientemente en Francia que no existen ni siquiera en su país de origen (creo que fueron fabricados especialmente para los Course).

Las relaciones de diferencial son 3.72, 3.42 y 3.08 a 1. Mi auto tiene colocada una 3.08 y tengo otra 3.42. La distancia entre ejes es 3,75 mts. El rodado es 5,50x17" o sea que el diámetro de llanta es 43 cm. Los amortiguadores son "tijera" a fricción tipo Hartford.

Quedando a vuestra disposición para cualquier consulta sobre automóviles sport o clásicos o para lo que pueda serles útil para nuestro común tema, los saluda afectuosamente.
Arq. Rodolfo Iriarte.

R) Gracias por la aclaración y una consulta, ya que se ofrece tan gentilmente: ¿Cuánto puede valer un Falcon 58 bien de motor?

PAR MOTOR

Rolando Albertini
Rosario
Estimados amigos:

Como ustedes saben, las cuatro ruedas tiran, ¡y de qué modo! Algunas, veces traté de comprarme algún fórmula y ayudado por algunos amigos quise largarme a correr. Aunque la situación económica no me ayudó, las ganas continúan intactas. Ya que está, si Uds. saben de alguien que necesite un piloto me avisan. La cuestión es que los otros días encontré unos folletos de autos que hablaban del par motor y por más que quise me fue imposible saber qué es y cómo puede llegar a establecerse.. Desde esta "hermosa ciudad" argentina me despido felicitándolos por la revista.

R) Amigo rosarino: El par motor es un valor característico de la fuerza de torsión ejercida por un motor en cada instante de su funcionamiento. En los motores alternativos, ese par viene determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor. Puesto que esta distancia y la presión de los gases varían continuamente, el par resultante es variable.

En especial, por ser nulas las distancias en los puntos muertos, superior e inferior, el par aplicado al árbol será también nulo cuando el pistón se encuentre en dichos puntos.

En los motores monocilíndricos sólo existe par motor en las fases de explosión, haciéndose negativo (es decir, debe ser aplicado desde el exterior sobre el cigüeñal) durante la fases de comprensión, escape y admisión. Cuando se indica el par de un motor a un determinado número de revoluciones se expresa, por tanto, su valor medio de revolución.

Para que el motor pueda girar, es necesario que el par reducido en la fase útil (expansión) sea superior al par (negativo), absorbido durante las tres fases pasivas.

En los motores de varios cilindros, el par motor es la suma de los correspondientes a los diversos cilindros, por lo cual el suministro de potencia será más uniforme y se reducirán las irregularidades del par. Este, medido para un determinado régimen de revoluciones, indica directamente cuál es la presión ejercida por la combustión en aquel instante. En efecto, puesto que el brazo de la manivela es de longitud fija, el par será siempre proporcional a la presión de los gases. Por lo tanto, al aumentar a medida que se aprieta el acelerador, se alcanzará el par máximo cuando la combustión y el llenado sean los mejores.

El hecho de que el par depende de la presión ejercida en cada explosión, confirma que el par motor es independiente de la velocidad de rotación del motor. Sin embargo, es lógico que pudiendo disponer de un determinado par, se podrá realizar mayor trabajo durante la unidad de tiempo, aumentando la velocidad del motor. En efecto, el producto del par motor por número de revoluciones representa la potencia.

Por consiguiente, para aumentar la potencia de un motor se podrá aumentar el par (por ejemplo, aumentando la cilindrada o la relación de compresión), o el número de revoluciones (por ejemplo, variando el diagrama de distribución). También es posible dejar inalterada la potencia aumentando el par y disminuyendo proporcionalmente la velocidad de rotación (o viceversa) lo cual puede conseguirse con el cambio de velocidades.

Como verá, y como para que no se quede con ninguna duda, le ofrecimos con todo gusto, más material del que había solicitado.

EL BARCO

Jacinto Fernández
San Fernando
Corsomanos:

No soy un ferviente apasionado de los modelos de autos antiguos pero lo que puedo averiguar y saber sobre todo tipo de autos me interesa, es decir, que los autos me gustan en general. Sobre todo, me atraen las características raras que los hacen singulares. Es así como en este momento quisiera conocer un poco más a fondo el porqué de un apodo que llegó a mis oidos sobre un modelo; el Hispano-Suiza 32 CV de 6,6 litros al que denominaban "el barco".

R) El Hispano-Suiza 6 cilindros, 6,6 litros de Marcos Birkigt fue el rey del Salón de París en 1919. Su concepción de avanzada y su refinada mecánica hicieron sensación y, durante más de 10 años, este modelo fue la principal producción de la fábrica. Derivado de los motores construidos por esta casa para los aviones de la Primera Guerra Mundial, el de este coche era en aleación ligera, camisas roscadas en el bloque y culata amovible con un solo eje de levas, con 100x141 mm de carrera y diámetro de cilindrada (7.597 cm³). Su potencia era de 134 CV a 2750 rpm. Enormes tambores en las cuatro ruedas eran accionados por un potente servofreno mecánico mandado por la caja de velocidades. Esta técnica fue rápidamente adoptada por Rolls Royce, que la emplea aún hoy día. La caja de velocidades no presentaba ninguna otra particularidad. El Hispano llevaba un chasis clásico, pero se distinguía por su notable estabilidad y por la precisión y ligereza de su dirección. "Una carrocería en forma de proa de barco caracterizaba este soberbio coche".

ACTIVIDA

BUENOS AIRES
Bahía Blanca
Midgets

Como la noche de los records y los accidentes se recordará la sexta fecha del torneo de verano de Midgets. Fue, como todos los sábados, en el Club Tiro Federal con la organización del Club Midgista del Sur.

Luego de los trabajos realizados durante la semana el vuelco quedó detenido sobre la cuerda.

—La Final de Ganadores debió iniciarse dos veces. En la primera picaron en punta los dos **Palma** y **Juan Carlos Salaberry,** y en una misma línea giraron dos vueltas hasta que se tocaron frente al sector de partida. El único damnificado fue Salaberry que destruyó el tren delantero y una goma trasera. En la segunda largada **Alberto Palma** se fue adelante seguido por Roberto Tarulli. Al promediar la serie comenzó a alejarse y ya fue inalcanzable. Obtuvo de esta forma su primera victoria en el torneo oficial ampliando diferencias en el Campeonato.

1º Serie: 1º **Héctor Plano** 1m22s58/100; 2º Rubén Lorré; 3º Hugo Baqueiro; 4º Raúl Brayda.
2º Serie: 1º **Juan C. Salaberry** 1m21s55/100 (récord); 2º Roberto Tarulli; 3º José Messina; 4º Bautista Pérez.
3º Serie: 1º **Oscar Flores** 1m24s63/100; 2º Daniel Vicente; 3º Rouaix; 4º Dante Marcos.
4º Serie: 1º **Oscar Hernandorena** 1m24s45/100; 2º Alberto Sabaño; 3º Alfredo Coronel; 4º Alejandro Cirelli.
5º Serie: 1º **Claudio Andueza** 1m23s42/100; 2º Alberto Palma; 3º Hugo Bautista; 4º Mario Nador.
6º Serie: 1º **Francisco Palma** 1m22s34/100; 2º Hugo Salaberry; 3º Omar Villar; 4º Guillermo Blanco.
1º Semifinal: 1º **J.C. Salaberry** 1m39s51/100; 2º Alberto Palma; 3º Omar Villar; 4º Héctor Plano; 5º Alberto Sabaño.
2º Semifinal: 1º **Francisco Palma** 1m41s49/100; 2º Hugo Salaberry; 3º Rubén Lorré; 4º Claudio Andueza; 5º Alejandro Cirelli.
3º Semifinal: 1º **Roberto Tarulli** 1m41s43/100; 2º Claudio Andueza; 3º Oscar Flores; 4º Hugo Bautista; 5º Daniel Vicente.
Final de Perdedores: 1º **Héctor Plano;** 2º Hugo Bautista; 3º Omar Villar; 4º Alberto Sabaño; 5º Raúl Brayda; 6º Alfredo Coronel.
Final de Ganadores: 1º **Alberto Palma** 2m12s31/100; 2º Francisco Palma; 3º Héctor Plano; 4º Claudio Andueza; 5º Roberto Tarulli; 6º Hugo Salaberry.
Estado del campeonato (6 fechas(1º **Alberto Palma,** 121 puntos; 2º J.C. Salaberry, 100; 3º Hugo Salaberry, 79; 4º Roberto Tarulli, 73; 5º Francisco Palma, 65; 6º Héctor Plano, 56; 7º Omar Villar, 53; 8º Claudio Andueza, 45.



Presenciando la final de perdedores en el Círculo Naranja Juan Carlos Salaberry —hombre record en Midgets—, Enrique Denamo y el Ingeniero Zaperi.



Enrique Benamo hace entrega del trofeo logrado en el 6º fecha de Midgets a Francisco Palma, clasificado segundo en la final.

Círculo Naranja quedó en perfecto estado, lo que favoreció el andar de las máquinas que fueron 30. Nuevamente se presentó **Héctor Plano,** luego de su alejamiento parcial, cuatro máquinas debutantes, y varias reformas en algunas otras, todo configurando un panorama más que alentador para el espectáculo.

Los accidentes fueron lo corriente. En la segunda semifinal, a pocos metros de largarse, se produjo un violento roce entre **Hernandorena** y **Coronel.** El primero quedó contra la empalizada con el tren delantero destruido y Coronel luego de un

TC del sudeste
Campeonato

Resultados finales del Campeonato de TC del Sudeste en sus clase "A" y "B" luego de disputadas 13 competencias:

Clase "A": 1º Luis Hernández; 2º Francisco Hernández; 3º Raúl Marino; 4º Oscar Moran; 5º Ernesto Fernández; 6º Carlos Garrido; 7º Carlos Calamante; 8º Luis Troglia; 9º Ricardo Crespo; 10º Pedro Pallini.

Clase "B": 1º Eduardo Finocchio; 2º Alberto Finocchio; 3º José Luis Gabrielli; 4º Antonio Brion; 5º Eduardo Panunzio; 6º Luis Finocchio; 7º Walter Gabin; 8º José Solis; 9º Alberto Altuna; 10º Manuel Alegetti; 11º Eduardo Loyarte.

Córdoba
Río de los Sauces
Motocross

Nuevamente en Río de los Sauces se repitió el éxito de días anteriores con la presentación de los muchachos del motocross provincial. Al igual que en la primera fecha, alrededor de 4.500 personas "invadieron" la tranquila villa serrana.

En la categoría Promocional se vio el desquite de rioscuartense **Claudio Bellotti** que en la primera fecha había sido desclasificado luego de haber ganado las dos series. Esta vez volvió a ganar ambas mangas pero sin ningún tipo de dudas, demostrando además que lo bueno que tiene como "pistero" lo puede tener como crosista. Hacía mucho que no subía a una moto de cross, la última vez que lo hizo fue en aquellas famosas "tenidas" nocturnas en Río Cuarto, pero demostró que una vez que le tome el tiempo al asunto será un rival de cuidado. Su escolta en la suma final, fue Carlos Accendere, mientras que el tercer lugar fue para Hugo Bimas.

En 125 cm³ Fórmula Internacional No Graduados el ganador de la primera manga fue **Villagra** escoltado por Reimondi, en tanto que en la segunda las posiciones se invirtieron. Quedando de esta manera como ganador de la suma final **Reimondi.** En Graduados la cosa estuvo muy peleada, y hubo también gran espectativa por el debut de Hugo Fumero con la máquina ex Chiapetta.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

D ZONAL

Pehuajó

Promocional 850

Resultado de la última competencia de Promocional 850 disputada en Pehuajó en el circuito "Jorge Farabollini", conjuntamente con las de Promocional Bonaerense 4 y 6 cilindros clases "A" y "B".

Promocional 850: 1º. **Marcelo Diaz;** 2º Alberto Cataldo; 3º Osvaldo Michelli; 4º Pedro Batalla; 5º Jorge Gregorio; 6º Juan Defacio; 7º Oscar Allegrini.

Posiciones finales del campeonato: 1º **Sigfrido Rohr;** 2º Amilcar Tablado; 3º Roberto Deluca; 4º Marcelo Diaz.

Promocional Bonaerense clase "B": 1º **Raúl Gorosito;** 2º Carlos Gonzalez; 3º Daniel Cavagnaro; 4º Carlos Castañares; 5º Horacio Canaparo; 6º Alfredo Recalite.

Campeón clase "B": Daniel Cavagnaro.

Promocional Bonaerense clase "A": 1º **Miguel Spinazzi;** 2º hector Lamanna; 3º Fernando Lara; 4º José Sibila; 5º Armando Brión; 6º Omar Quiroga.

Posiciones finales del campeonato: 1º **Adolfo Ruvira;** 2º Miguel Spinazzi; 3º Dante Dinucci; 4º Hector Martin; 5º Carlos Gandini.

Luis Pérez fue el ganador de la primera manga, superando en esta oportunidad a Ramón Leyría de Río Cuarto, Raúl Soriano, Daniel Ruiz y a Daniel Alba que en esas posiciones se ubicaron luego de ardua lucha en un circuito que tuvo como característica la tierra suelta. La segunda fue también para Luis Pérez, seguido por Leyría y el debutante Fumero, que en los primeros tramos logró mantener la primera colocación. De cualquier manera, el muchacho de Elena demostró, al igual que Bellotti, que una vez que tome ritmo estará para cosas mayores. En la tercera serie se repitieron los dos primeros puestos, mientras que el tercero fue ocupado por Daniel Ruiz y el cuarto por Fumero.

De esta manera, y ante la total normalidad de la máquina de Pérez, éste se adjudicó la suma final escoltado por Ramón Leyría y Daniel Ruiz.

Buenos Aires

Sport 1050

RANKING 1983

Nº	Piloto
1	TUERO, Eduardo
2	FRATE, Jorge
3	DIAZ, José Raúl
4	LARA, Hugo
5	ALMADA, Ricardo
6	RORMOSER, Juan Carlos
7	LEUWERS, Osvaldo
8	NICIEZA Norberto
9	PASTURA, Norberto
10	UENO, Osvaldo
11	FISCINA, Carlos
12	FAGGIANO, Daniel
14	VILLA, Alberto
15	DI MARCO, Eduardo
16	YGNAZZI, Jorge
17	VIEGAS, Héctor
18	LEONE, Julio
19	GARCIA, Jorge
20	SAN MILLAN, Eduardo
21	FARDON, José
22	TUCCI, Alejandro
23	KANZUR, Carlos
24	GERGHI, Augusto

CALENDARIO 1983

Todas las competencias, con excepción de las de Estancia Chica, se realizarán en forma conjunta con la Fórmula Renault Argentina.

20 de marzo	Estancia Chica
3 de abril	Aut. Municipal
24 de abril	Aut. Municipal
8 de mayo	Dolores
5 de junio	Estancia Chica
19 de junio	Estancia Chica
10 de julio	Aut. Municipal
1º de agosto	Aut. Municipal
14 de agosto	Estancia Chica
4 de setiembre	Estancia Chica
2 de octubre	Olavarría
23 de octubre	Aut. Municipal
13 de noviembre	Pigüé
4 de diciembre	Estancia Chica

Turismo de carretera standard Calendario

No bien comenzado el año, el Automóvil Club de Río Cuarto, mediante la Sub Comisión de Turismo de Carretera Standard, dio a conocer el calendario para la presente temporada. A pesar de faltar la aprobación definitiva de la Federación Cordobesa de Automovilismo, que por supuesto es ya un hecho, se pudo saber que la actividad comenzará el próximo 3 de abril en el autódromo de Río Cuarto. Constará de 12 fechas y culminará también en Río Cuarto el 13 de noviembre. No están todavía definidos los escenarios a utilizarse pero se da por descontado que se repetirán los de la temporada pasada por varios motivos. El principal es la experiencia que ya tienen esos clubes como organizadores, y en segundo lugar se contempla el eco que ha tenido la categoría en la zona de Río Cuarto, por lo que se consideran como firmes las localidades de Gral. Cabrera, La Carlota y Achiras.

Las fechas previstas, son las siguientes: **3 de abril, Río Cuarto; 24 de abril;** 15 de mayo; 5 y 19 de junio; 10 y 31 de julio, 21 de agosto; 11 de setiembre, 2 y 23 de octubre y 13 de noviembre.

SANTA FE

Arequito

De la promoción '82, Delpiccolo

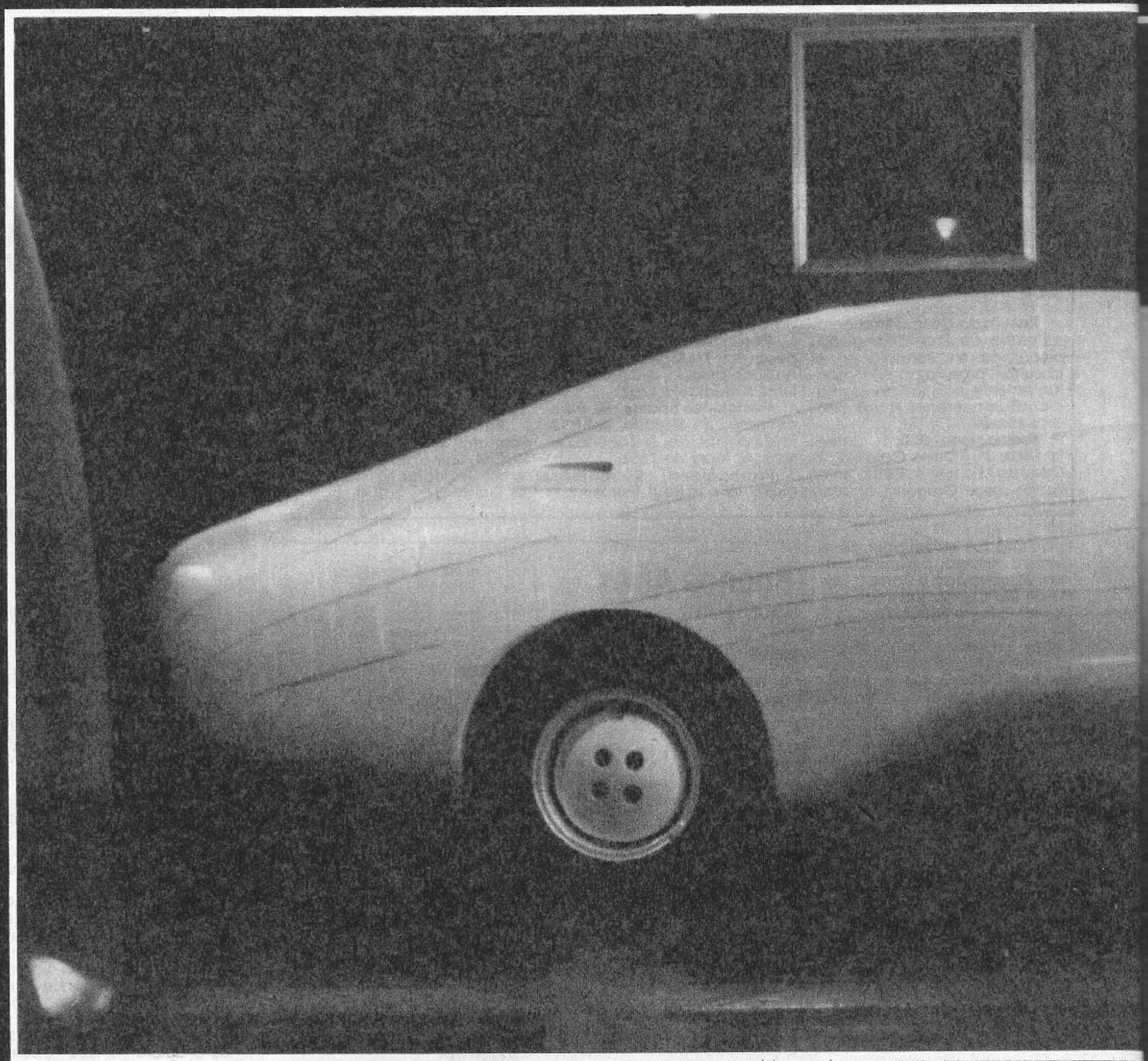
Ya todo está en camino para dar el paso esperado. De la Fórmula Cuatro Santafesina a la Fórmula Renault Argentina, sin más transiciones, por otra parte innecesarias. **Eduardo Delpiccolo** ya anduvo en todo lo que debía. En el '77 hizo sus primeros palotes en automovilismo y fue haciéndose un lugar en el Karting Mayor Santafesino. En el '80 los hermanos Benedetti de Casilda le ofrecieron un kart con el que Delpiccolo hizo suyos los títulos en Santa Fe y el Sudoeste Cordobés. Un año



Eduardo Delpiccolo, campeón de la Fórmula Cuatro Santafesina, ahora correrá en la nacional.

más y el cambio fue obligado, el destino era esta vez la Fórmula Cuatro Santafesina. Fue así como, a fines de 1981, Delpiccolo adquirió el auto con el que **Miguel Angel Gentili** obtuviera el tercer lugar en la categoría. Los Benedetti pusieron manos en el asunto, como siempre, y ya con la unidad reacondicionada a nuevo en la primera del '82, en San José de la Esquina, se produjo el debut. Debut que no pudo ser más propicio ya que Eduardo obtuvo el quinto puesto en la final y ganó su serie. En la cuarta competencia de la categoría, en San Jorge, logró su primera victoria y de ahí hasta la Coronación el joven piloto de Arequito no hizo que más reafirmar sus condiciones carrera tras carrera. Toda esta trayectoria, por supuesto, fue rubricada con la obtención del título.

Ahora la máquina campeona pertenece a **Oscar Palmero,** doble campeón de karting, y Bravi construye una nueva unidad para **Delpiccolo** que participará con ella en Fórmula Renault Argentina. Otro aporte del semillero santafesino que podremos apreciar en el orden nacional.

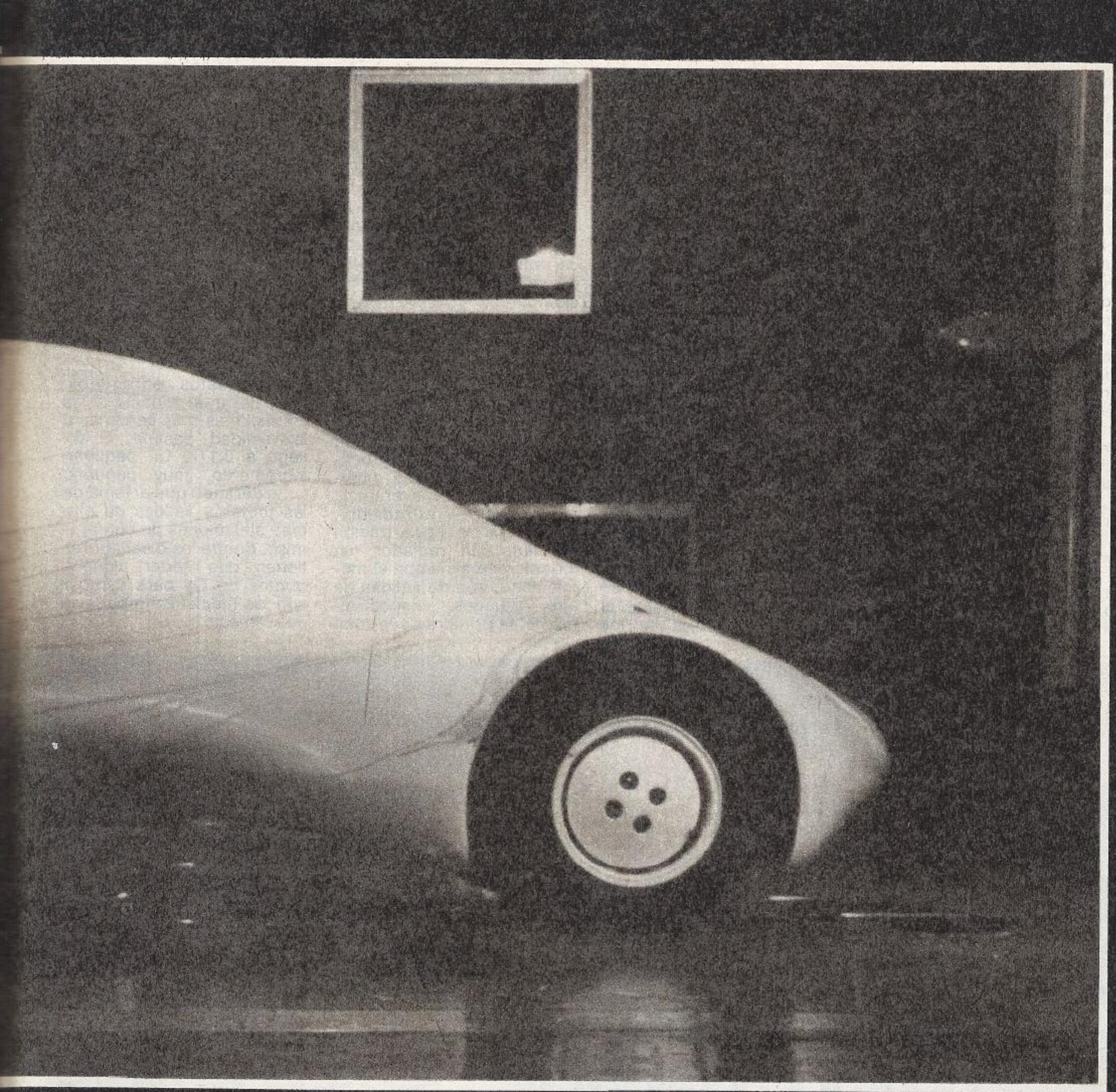


LA FORMA DE

La búsqueda de la forma ideal. Un tema que cada día cobra más vigencia en función del ahorro de combustible. La Pininfarina, con su estudio sobre una carrocería con posibilidades de desarrollo por parte de la industria automotriz, ha logrado el coeficiente de forma más bajo existente para un auto de serie. Cómo se llegó a esa enigmática forma y los resultados obtenidos

Cuando pensamos en una carrocería aerodinámica, la forma la asociamos a un perfil alar. Esto ya es algo innato en el hombre común de la década del '80. Y es así por la cantidad de carrocerías que con esa forma se han construido a lo largo de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



L VIENTO

la historia del automóvil. No solamente los autos de record llevaron esa "vestidura", los autos de calle también estuvieron en esa línea aeronáutica.

Cuando hubo que diseñar una carrocería que ofreciera la menor resistencia posible al aire, era común que el lápiz del proyectista buscara, naturalmente, circunscribir el volumen móvil dentro de las cotas que determinan un perfil alar. Todo esto sucedió hasta que la Pininfarina comenzó un estudio en el año 1976, con una buena dosis de "futurismo" tecnológico a fin de proponer soluciones que contaran con cierta proyección en el tiempo y permitieran, en base a ello, cierta libertad respecto de los esquemas limitativos actuales. Todo conducente a encontrar la forma de una carrocería para un auto de calle, que fuera aerodinámicamente "ideal".

EL CX Y LA S

Es sabido que la resistencia aerodinámica depende esencialmente de dos facto-

res: el Cx, que es el coeficiente de forma, y S, que es la sección maestra; este último está estrechamente ligado a las dimensiones del hombre y resulta prácticamente imposible de reducir. Por ello, en el estudio se trabajó respetando las principales limitaciones de carácter normativo y productivo, buscando, desde el punto de vista aerodinámico, una solución globalmente nueva en lo que se refiere a la forma de las carrocerías para automotores. La construcción del modelo a tamaño natural se hizo con un chasis metálico y sobre él se montaron placas de resina que fueron conformando la carrocería.

LAS PRUEBAS EN EL TUNEL

Con ese modelo base se iniciaron una serie de pruebas en el túnel de viento, modificando ciertas partes de la carrocería. Los mejores resultados se obtuvieron con las llantas de las ruedas carenadas y la parte interior de los guardabarros delanteros redondeados con plastilina así como también el encuentro de éstos con la parte frontal de la carrocería. Sobre este modelo también se hicieron las pruebas de visualización del flujo aerodinámico con hilos de lana y líquidos coloreados. De esta manera se pudo definir las principales líneas de corriente sobre la carrocería. El Cx obtenido en esta prueba fue de 0,160. El Cx más bajo en autos de serie actuales es el del Mercedes Benz 190, con un valor de 0,33.

En una segunda prueba se hicieron algunas modificaciones sobre la carrocería, de acuerdo con los resultados obtenidos en la primera, se colocaron dos cubos en la parte inferior del modelo en el lugar correspondiente al apoyo de los pies de los pasajeros posteriores, para cumplir con los requisitos de habitabilidad del vehículo.

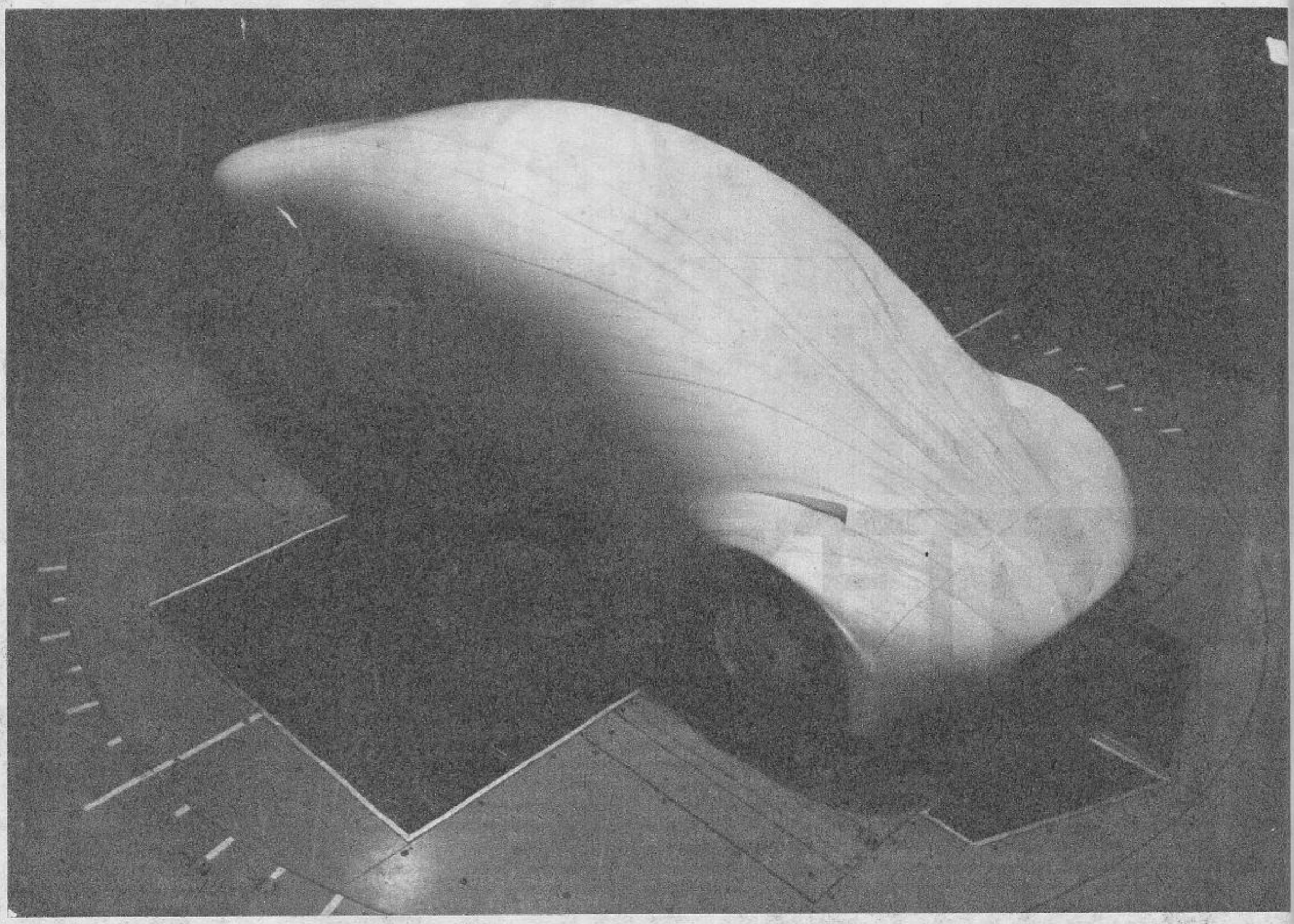
Estos agregados llevaron el valor del Cx a 0,161. En esta fase se hizo la medición de la presión en la superficie del modelo para la ubicación más conveniente de las salidas de aire, tanto del circuito de refrigeración del motor como del sistema de ventilación del habitáculo.

CON LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE AIRE

Para el sistema de refrigeración del motor, se instaló una toma de aire situada en la parte frontal de la carrocería, con un conducto divergente de empalme entre la toma de aire y el radiador, una parrilla de regularización del flujo, un radiador, un modelo que simulaba el motor, dos pares de salidas de aire situadas, respectivamente, la primera en la zona superior del capot y la segunda en la zona inferior del compartimiento del motor.

El sistema de ventilación del habitáculo tiene dos tomas de aire en la parte frontal del modelo, dos conductos de empalme entre las tomas de aire y el compartimiento que simula el habitáculo, dos conductos de salida y, finalmente, dos salidas ubicadas en la posición presumible que ocuparán los montantes posteriores del techo.

Con estos agregados, para llevar al modelo a las condiciones más cercanas a la realidad posible, el Cx llegó a 0,172. Un pequeño incremento, muy pequeño considerando que el tema de las tomas y salidas de aire crea situaciones de compromiso, donde los diseñadores tienen que ceder algunos puntos de Cx para cumplir con las funciones impuestas del vehículo.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HILANDO MAS FINO

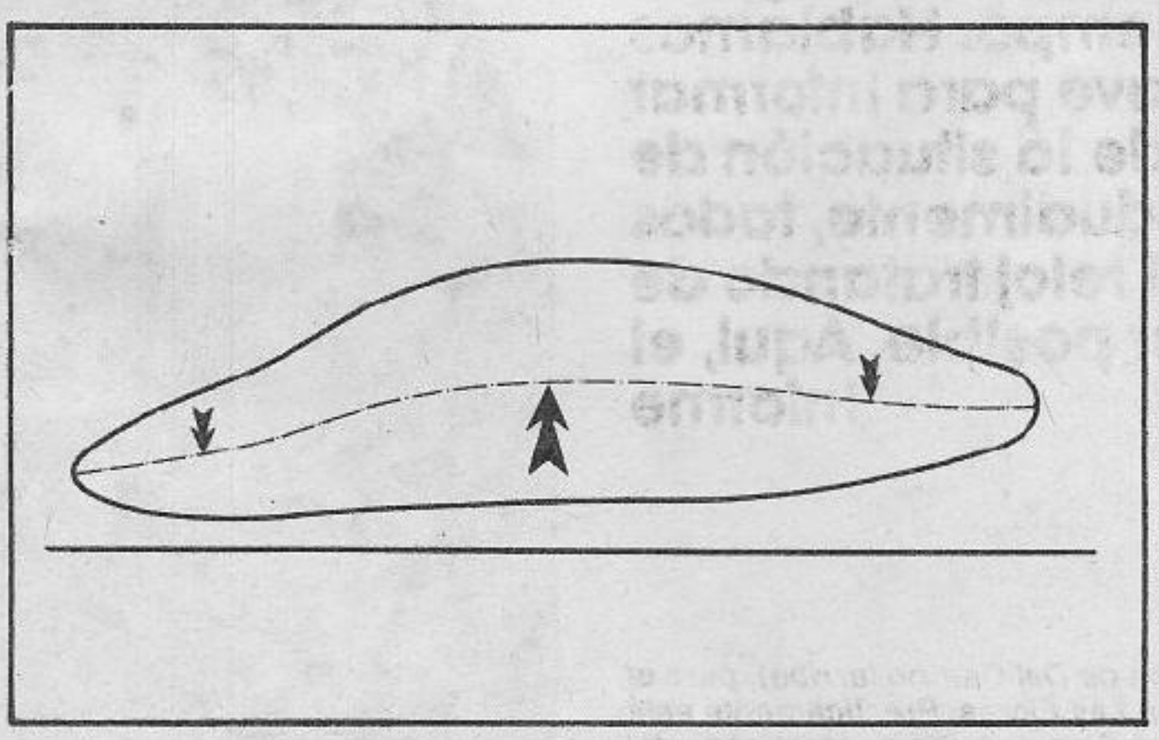
En una última etapa se adaptó al modelo todo lo concerniente para hacer más real la prueba, como es la instalación de limpiaparabrisas, un espejo retrovisor, caño de escape, paragolpes integrados a la carrocería, fresaduras para imitar la luz existente entre las puertas y una cola más corta. El resultado final se resume en un valor Cx de 0,201 contra un promedio de 0,460 para los vehículos europeos de mediana cilindrada, actualmente en circulación. De aquí en más queda todo librado a la industria automotriz para la adopción de esta forma o similares que se estudien y se adapten a las exigencias del mercado, que es, a fin de cuentas, el que aprueba o no los grandes cambios formales de la industria en un sistema de libre competencia como el europeo o el americano.

DIMENSIONES DEL MODELO ESTUDIADO

Largo	entre 4.200 y 4.500 mm (según el largo de la cola)
Ancho	1.680 mm
Alto	1.370 mm
Volumen del baúl	4.400 cm³
Distancia entre ejes	2.550 mm
Trocha delantera	1.400 mm
Trocha trasera	1.390 mm

Abajo izquierda: el modelo en el túnel de viento. Las líneas que se ven sobre él son de líquido que se hace correr y determina las principales líneas de corriente sobre el cuerpo del modelo. Sobre esas líneas se efectuaron controles de presión estática.

Para disimular la resistencia inducida se le da al perfil esta forma especial.

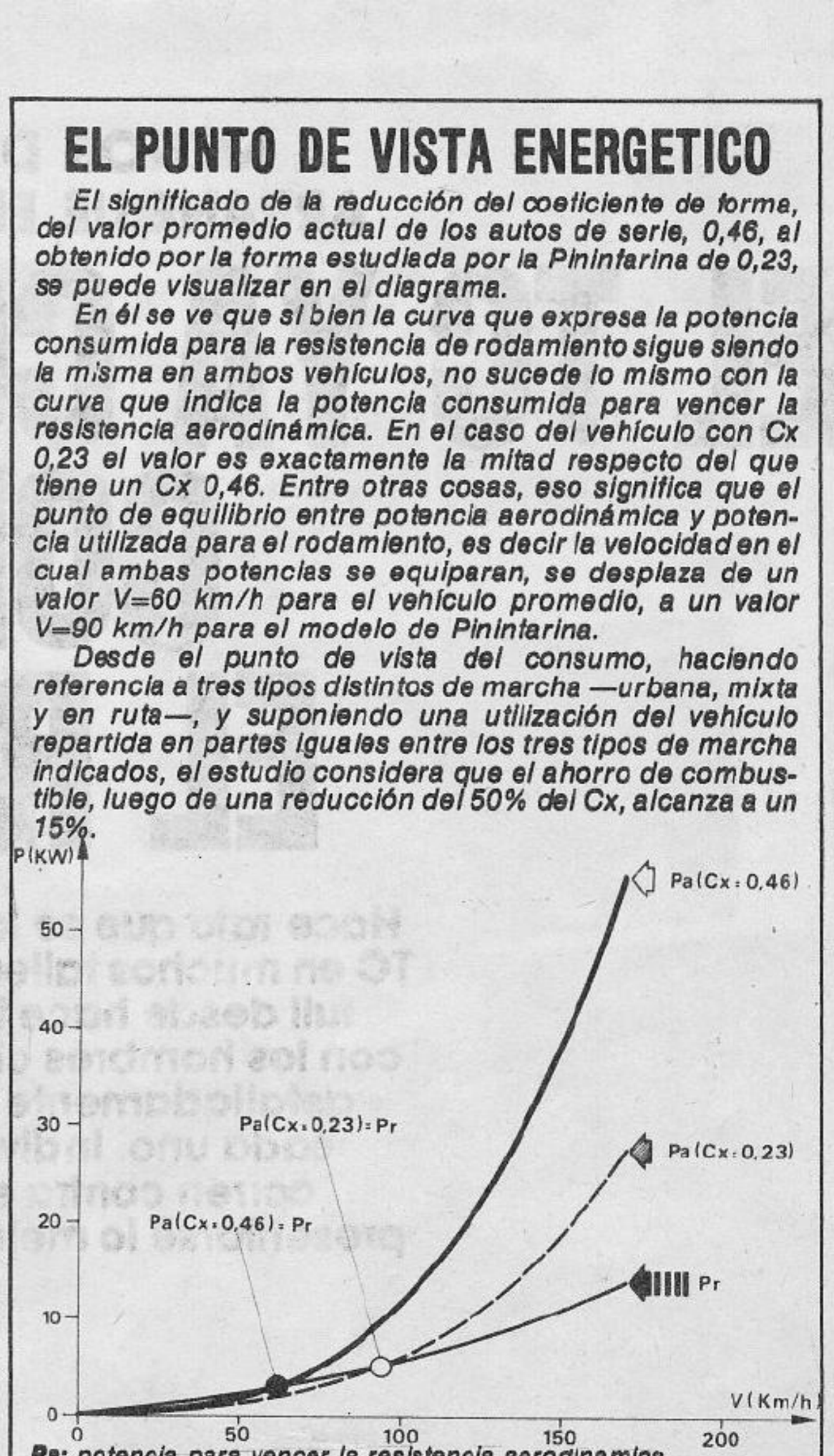


EL PUNTO DE VISTA ENERGETICO

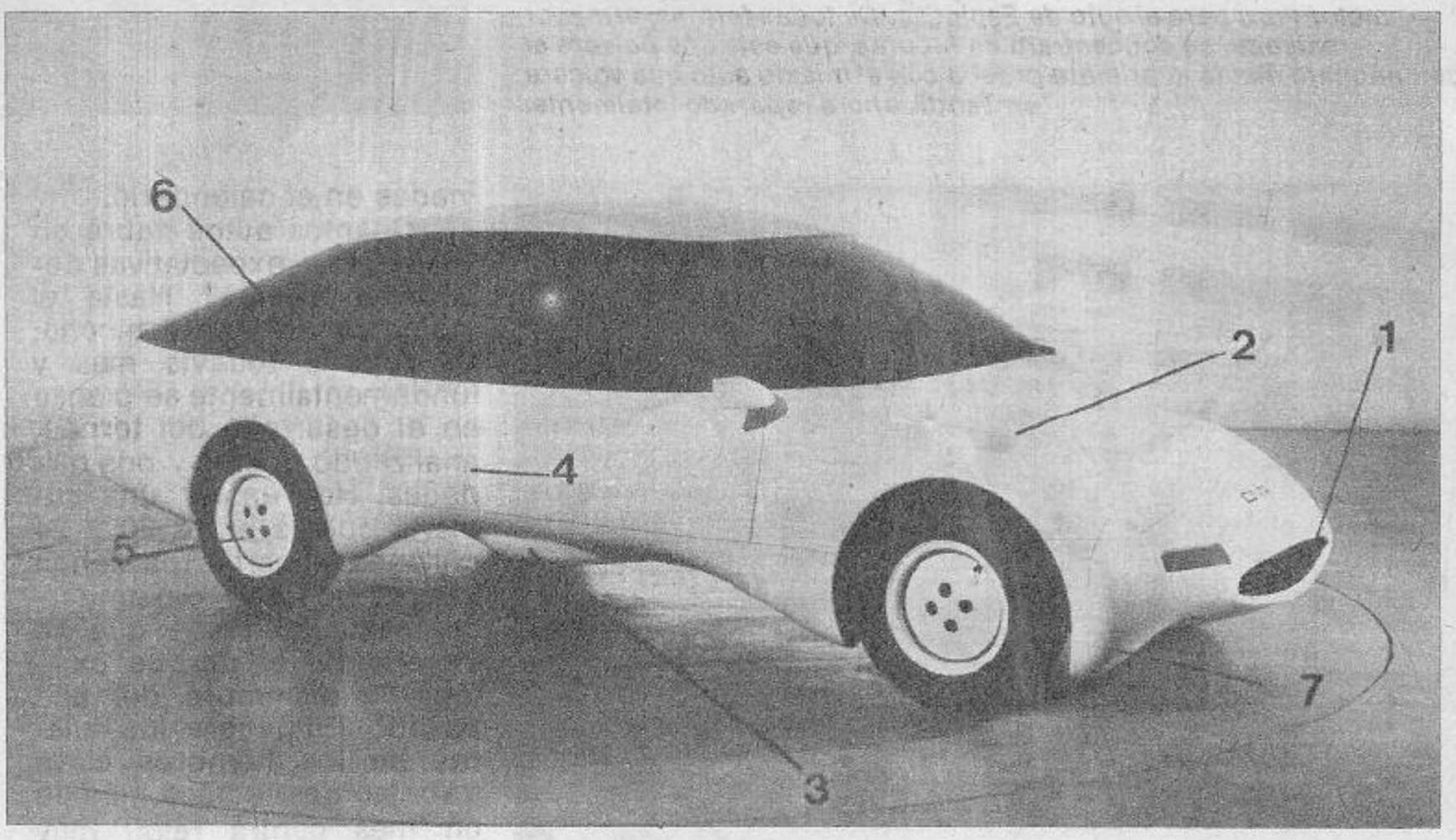
El significado de la reducción del coeficiente de forma, del valor promedio actual de los autos de serie, 0,46, al obtenido por la forma estudiada por la Pininfarina de 0,23, se puede visualizar en el diagrama.

En él se ve que si bien la curva que expresa la potencia consumida para la resistencia de rodamiento sigue siendo la misma en ambos vehículos, no sucede lo mismo con la curva que indica la potencia consumida para vencer la resistencia aerodinámica. En el caso del vehículo con Cx 0,23 el valor es exactamente la mitad respecto del que tiene un Cx 0,46. Entre otras cosas, eso significa que el punto de equilibrio entre potencia aerodinámica y potencia utilizada para el rodamiento, es decir la velocidad en el cual ambas potencias se equiparan, se desplaza de un valor V=60 km/h para el vehículo promedio, a un valor V=90 km/h para el modelo de Pininfarina.

Desde el punto de vista del consumo, haciendo referencia a tres tipos distintos de marcha —urbana, mixta y en ruta—, y suponiendo una utilización del vehículo repartida en partes iguales entre los tres tipos de marcha indicados, el estudio considera que el ahorro de combustible, luego de una reducción del 50% del Cx, alcanza a un 15%.



***Pa:** potencia para vencer la resistencia aerodinamica.*
***Pr:** potencia para vencer la resistencia por rodadura.*



Así es el modelo final con el que se logró el Cx·0,201. 1.- Toma de aire para el sistema de refrigeración del motor y parrrilla de regularización de flujo. 2.- Salida de aire del sistema de refrigeración del motor. 3.- Protuberancia inferior para alojar los pies de los pasajeros de la parte posterior. 4.- Fresadura en el modelo para simular los espacios entre las puertas y carrocería. 5.- Llantas de disco plano. 6.- Salida del aire del habitáculo. 7.- Redondeado de los guardabarros delanteros con protuberancia hacia la parte inferior.

A MENOS DE UN MES DEL ARRANQUE EN MENDOZA...

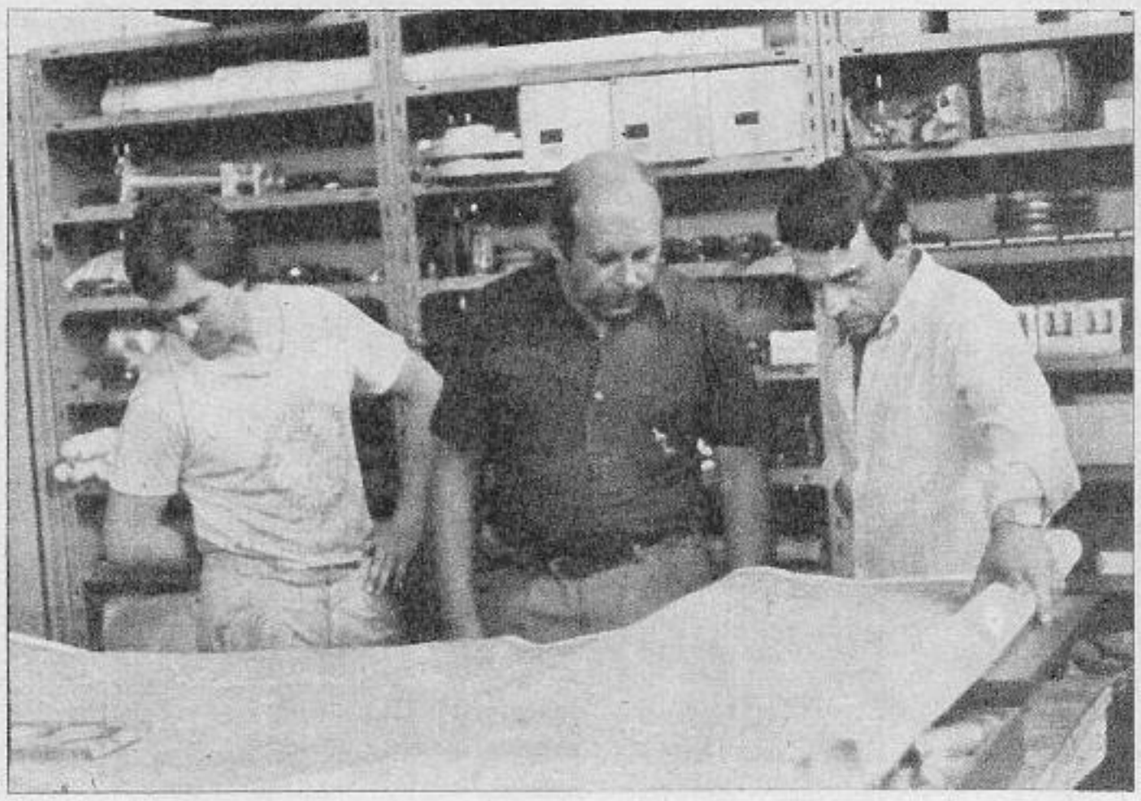
EL TC YA CORRE CONTRA EL RELOJ

Hace rato que se largó la carrera del TC en muchos talleres que trabajan a full desde hace tiempo. Hablamos con los hombres clave para informar detalladamente de la situación de cada uno. Individualmente, todos corren contra el reloj tratando de presentarse lo mejor posible. Aquí, el informe



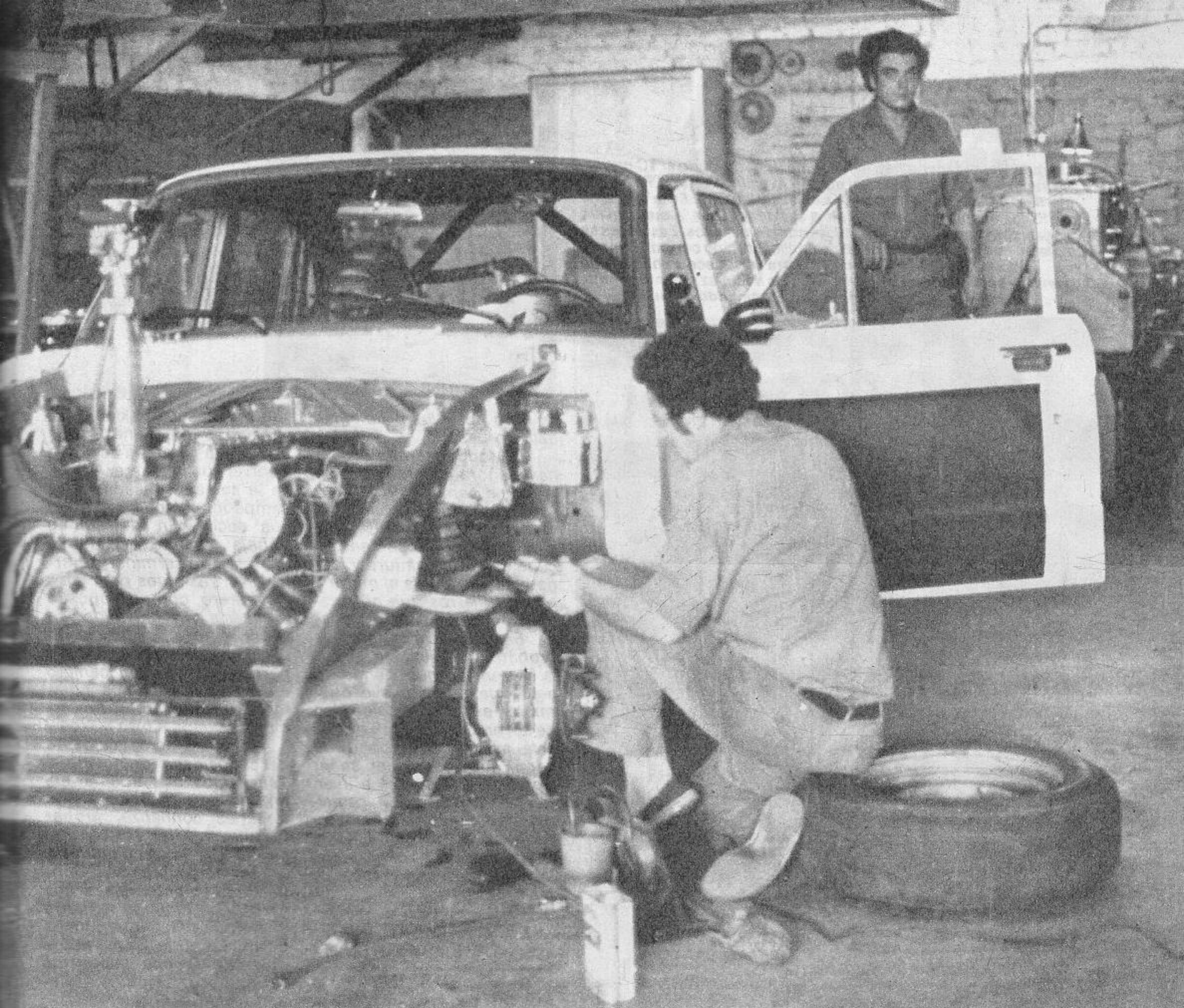
Ultimos trabajos en el primer Falcon de Del Campo (arriba), para el posible debut de Gerardo en Las Flores. Prácticamente está terminado. Abajo, Pedersoli, Wilke y Riga con uno de los planos del motor Ford para el auto de Espinosa. De todas formas, el mayor esfuerzo se concentrará en Mouras, que este año peleará el campeonato desde la primera prueba con el mismo auto que volcara en Tandil, ahora reparado totalmente.

"*Vacaciones serán para algunos*", *comenta irónicamente* la mayoría de la gente vinculada al automovilismo deportivo. Y en el caso que nos ocupa, la directamente allegada al Turismo Carretera. Ya que en pleno período de vacaciones para cualquier hombre corriente, los talleres de competición siguen con su ritmo de casi todos los días. Concretamente falta menos de un mes para que la categoría realice la primera presentación por el campeonato '83, el 13 de marzo en Mendoza, para cumplir en el transcurso del año las 15 carreras programadas en el calendario.



¿Cuántos autos habrá en 1983? ¿Qué expectativas deportivas existen? Hasta el momento se habla mucho, se supone todavía más y fundamentalmente se piensa en el desarrollo del torneo, analizando costos y posibilidades. Hoy en día una cubierta cuesta entre 20 y 24 millones y los fierros tienen valores siderales. Sin embargo, hasta se prevé que se incremente el parque existente a diciembre del año pasado. En general los talleres de los hombres clave trabajan desde hace más de un mes contra reloj, muy

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



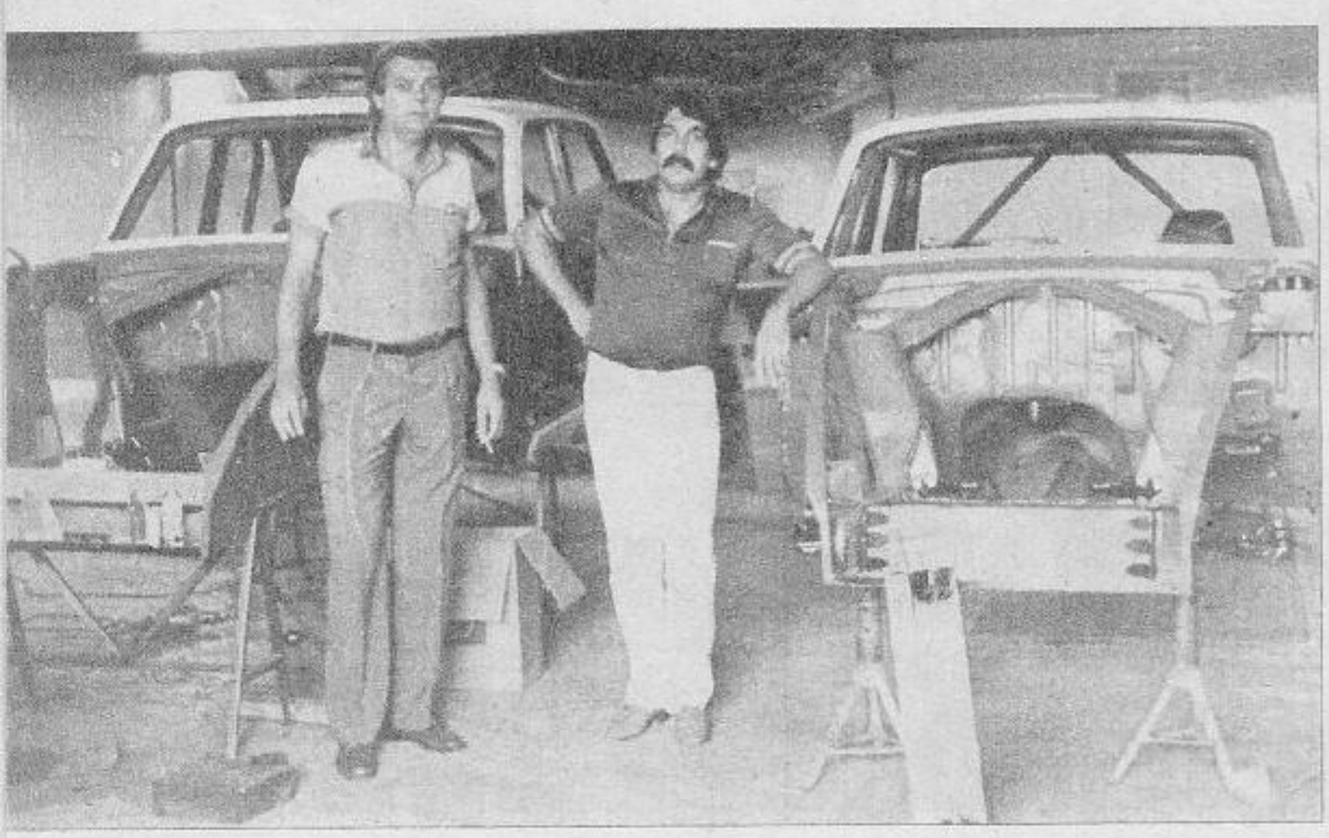
ajustados de tiempo, pero con la seguridad de poder llegar a la primera presentación en Mendoza incluso con los autos probados.

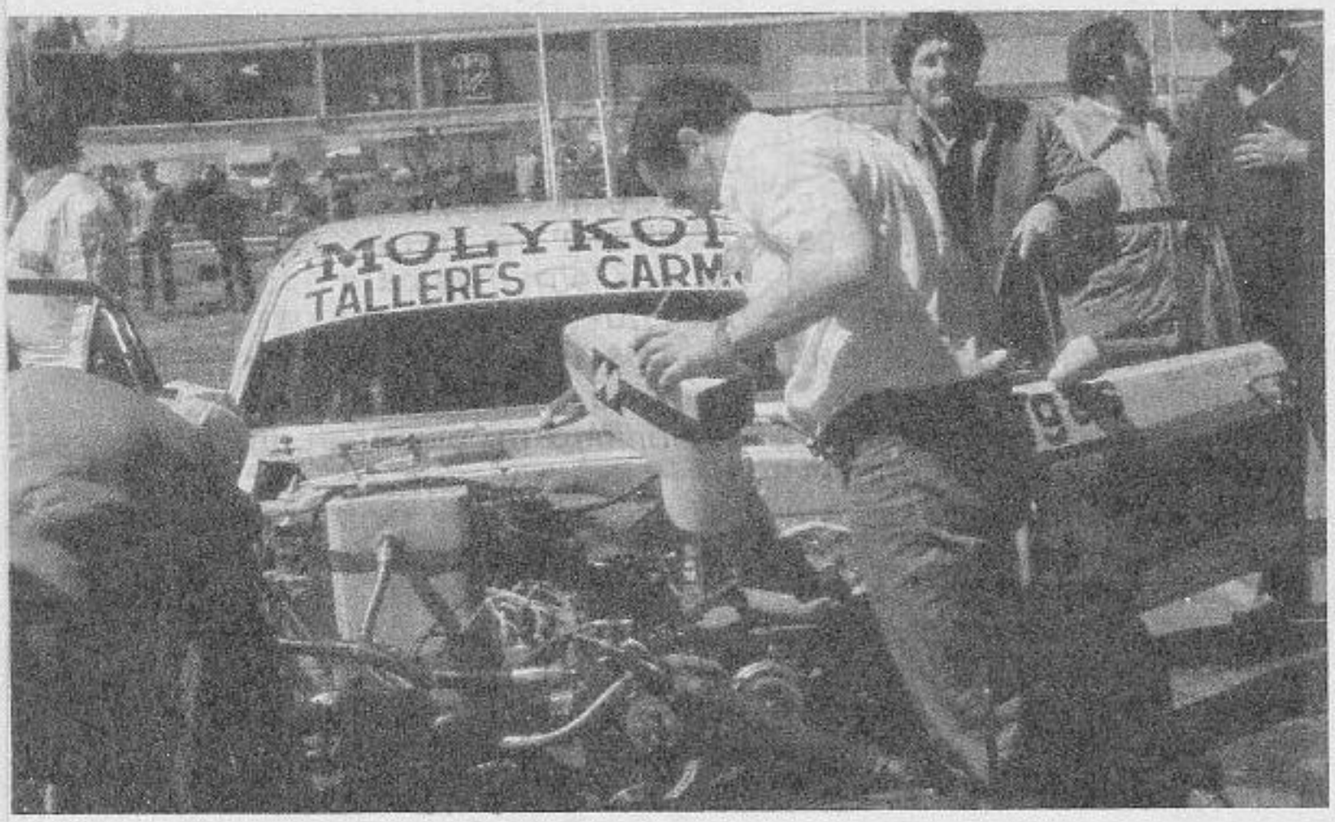
El equipo campeón estuvo ensayando hace unos diez días en el autódromo municipal donde *Martínez Boero* probó una serie de modificaciones en su Falcon, aunque esencialmente se experimentó en el sistema de frenos ya pensando en la carrera de Mendoza, pero además con la intención de mejorar un elemento clave del auto.

Emilio y *Pablo Satriano*, por su parte, decidieron directamente postergar el descanso veraniego acelerando la puesta en marcha de la nueva cupé Chevrolet que están armando, adquirida meses antes de concluir la temporada anterior. Los de Chivilcoy declaran: *"Estamos cumpliendo todo lo programado, a la perfección. Desde los meses de septiembre-octubre del '82 teníamos la idea de comenzar esta temporada con un auto totalmente nuevo. Necesariamente, para no otorgar ninguna ventaja y para aplicar la experiencia que sacamos de un año muy intenso. El casco nuevo está muy bien reforzado y aproximadamente realizamos más de diez modificaciones con respecto al anterior. En la parte motores estamos trabajando desde hace rato con dos objetivos muy claros: por un lado, lograr una mayor performance, y por el otro, contar con una cantidad de tapas y motores semiarmados para no tener ningún tipo de inconvenientes durante el transcurso del año. Con respecto a la potencia, hace unos días pusimos un motor nuevo en el banco de pruebas y después de darle muy fuerte durante días, sacamos conclusiones muy satisfactorias ya que logramos algunos caballos de más con respecto al año pasado, con la confianza y robustez que esperábamos. Este punto fue clave para el desarrollo del torneo pasado, por lo menos para nosotros, que en la última parte tuvimos una serie de paradas que nos quitaron toda posibilidad de pelear el título. Pensamos que un poco por inexperiencia y otro tanto por algunas fallas de nuestra responsabilidad, se produjo ese bajón en los últimos meses. Pero precisamente para eso nos quedamos trabajando durante todo el verano, intentando disminuir*

Miguel Herceg (derecha), lentamente, fue volviendo al TC mayor. Ahora también estará ligado al equipo Aventín. Abajo, el Falcon de Martínez Boero, que probó frenos en el autódromo. En la siguiente foto, los hermanos Aventín junto a sus dos cascos. A medida que llegan, los elementos se van colocando en los autos. Las tomas se completan con una foto del coche de Emilio Satriano con su hermano Pablo trabajando. Esta cupé ahora pertenece a una peña de Olavarría y será conducida por Juan Carlos Vázquez. Mientras tanto, los Satriano están terminando un auto nuevo.









en gran parte los problemas del año pasado.

"Si todo marcha como hasta ahora, creemos que en la última semana de febrero estaremos probando el nuevo auto. Prácticamente falta muy poco. Esta semana la cupé estará en pintura y luego faltaría ponerle el motor y algunos fierros que no pueden demorar mucho el trabajo. En Mendoza estaremos probando el jueves previo a la carrera porque siendo un auto totalmente nuevo queremos evitar cualquier tipo de sorpresas. La cupé del '82 está en Olavarría donde la peña que integra el señor Bazet se la facilitará a Juan Carlos Vázquez. En principio, de acuerdo a lo conversado en el momento de la venta, nosotros le haremos los motores para toda la temporada."

LA OTRA CARRERA DE LOS FORD

El fenómeno, tras la actuación de Martínez Boero en 1982, comenzó a "picar" a mediados de la temporada anterior, donde los Falcon duplicaron su valor de reventa rápidamente y muchos fueron los que empezaron a armar Ford.

El anunco más importante lo realizó el equipo *Aventín* que antes de finalizar el '82 manifestó el cambio de marca. Interesados por Jorge Vleytes, hincha fanático de Ford y hermano personal de lo hermanos de Morón, en pocos dias se logró la incorporación de *Juan María Traverso* y posteriormente el asesoramiento y colaboración de *Miguel Herceg* para encargarse en un principio de la parte motores. Hasta el momento el equipo cuenta con tres cascos Falcon, más un cuarto que tiene Carlos Pedernera, también decidido a correr con la marca. A fines de la semana pasada, el ex campeón *Antonio Aventín* nos decía: *"En el taller se trabaja más de diez horas diarias para terminar de armar los tres autos para fines de febrero, con el propósito de salir a probar en los primeros dias de marzo. Estamos muy apurados porque éste fue un cambio muy grande. De autos y motores que ya todos conocíamos pasamos a otra marca y a unidades prácticamente desconocidas para nosotros. Tendremos que adaptarnos rápidamente a los Falcon, tomarles confianza, probar las nuevas cajas y hacer una serie de trabajos con miras a la carrera de Mendoza donde deberemos presentarnos sin otorgar ninguna ventaja".* su hermano Oscar terminaba aclarando: *"Una vez logrado el auspicio de una importante tabacalera, todavía quedan distintos problemas por resolver. Por un lado completar la parte publicitaria y por el otro contar con todos los elementos necesarios para pelear el campeonato desde la primera carrera. En eso mucho tienen que ver Vleytes como Orlando Losavio, Carlos Miori y Polanco: cada uno está encargado de distintas funciones. Este cambio lo encaramos con mucha ambición para todo el equipo, tratando de organizar un grupo que sea ejemplo en todo sentido y que deportivamente ofrezca buenos resultados desde principio de año. En este momento dos de los tres cascos están a pocos dias de terminarlos totalmente y el tercero está saliendo de pintura para*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"colgarle" todos los elementos. Confiamos en poder probar en la primera semana de marzo".

Otro que también corre contra el reloj es el taller de *Omar Wilke* y *Jorge Pedersoli*. Allí el trabajo "pinta" como muy duro desde ya hace unos cuantos meses. Y no es para menos según los responsables de los mismos: *"En un principio habíamos pensado en dedicarnos exclusivamente a Roberto Mouras porque sinceramente merece una atención de ese tipo. Luego hicimos los cálculos y además del auto de Mouras necesitábamos hacer cinco motores más para mantener el taller. Los primeros compromisos que tomamos fueron con "Juancho" Ayarza Garré y Mazzacane. Pero después nos llegó la propuesta de Antonio Alegre y "Colo" Espinosa para armar y atender el Falcon. Lo pensamos bastante y al final nos decidimos. Así y todo no fue una decisión razonada, sino más bien afectiva. Ya que armar un Ford para nosotros implica un tremendo desafío y algo que nunca pudimos concretar. Solamente en 1971 empezamos a hacerle un Falcon a "Pucho" Sáenz pero que al final no corrió. De manera que ahora estamos a un mes de Mendoza, con tres marcas distintas en el taller y muchas dudas sobre el Falcon por todos los elementos especiales que tenemos que mandar a hacer afuera."*

"Con Roberto Mouras pensamos pelear el campeonato desde la primera competencia. Por una cosa u otra en 1982 no estuvimos en dos carreras y en el campeonato anterior faltamos cinco fechas. De manera que en 1983 queremos iniciar con las mejores posibilidades. El Falcon de Espinosa calculamos que empezará a girar en abril, aproximadamente aunque recién el próximo mes tendremos una idea más clara sobre su presentación.

Otro que piensa estar con mayor frecuencia en la categoría es *Roberto Del Campo*, propietario de un equipo Falcon: *"Por ahora tenemos dos cascos. Uno terminado casi totalmente con el que debutará mi hijo Gerardo, posiblemente en la carrera de Las Flores. El otro auto todavía falta terminarlo. Por el momento Gerardo va a correrlo siempre y cuando las fechas no coincidan con las de Turismo Competición, donde estaremos en todas las competencias y con buenas posibilidades de andar bien desde el comienzo. El Falcon, en cambio, lo puedo alquilar a un piloto de primera línea que aporte publicidad o directamente venderlo. Todo se verá de acuerdo a cómo se presente el panorama en la categoría. Al día de hoy tenemos los dos TC 2000 prácticamente listos y uno de los dos Falcon, de manera que empezaremos a trabajar en el otro casco, también con la idea de alquilarlo o venderlo".*

Primer pantallazo de lo que va aconteciendo en los talleres clave de la categoría. Un año costoso desde todo punto de vista, el Turismo Carretera piensa enfrentarlo abriendo nuevas plazas en 1983, aumentando el parque con respecto al año anterior y ofreciendo espectáculos de interés para la gran cantidad de público que últimamente sigue a la categoría.

Jorge Fernández Morano

AGENDA HUEMUL 1983 PARA DOCENTES...



Enseñanza preprimaria

401 Martha Bacigalupo y Alicia Disabato
Recortamos y empezamos a jugar
(Juegos didácticos)

402 Martha Bacigalupo y Alicia Disabato
Y los lápices empezaron a jugar
(Aprestamiento)

403 Hedda Segré de Bullaude,
Lolita y Nicolás (Aprestamiento)

404 Hedda Segré de Bullaude
Lolita y Nicolás, Rincón de ciencias

HUEMUL

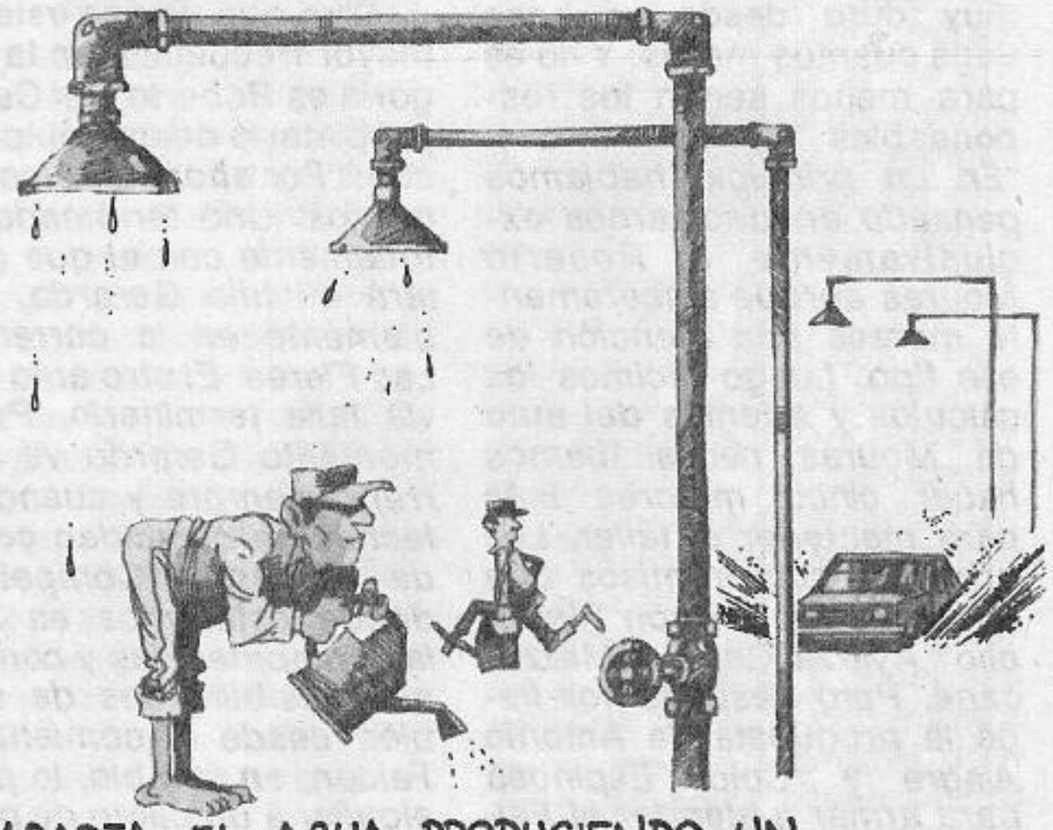
lo más actual al mejor nivel.

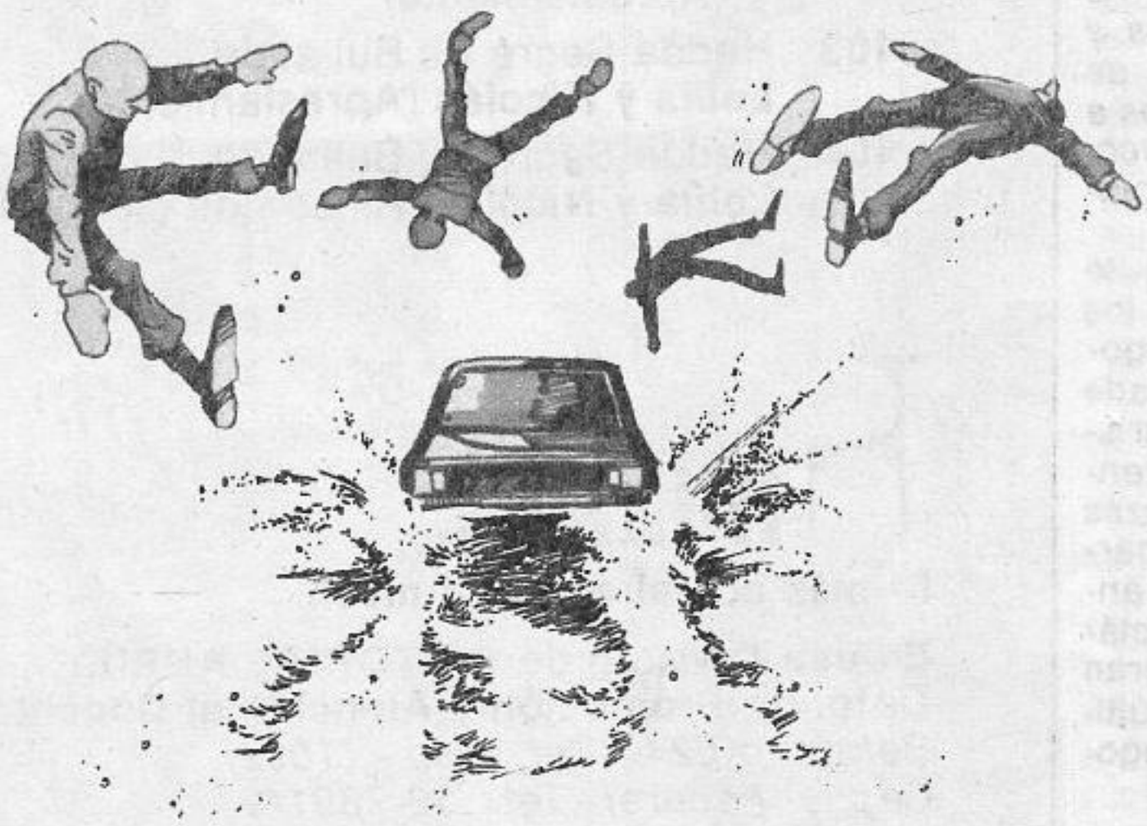
Es una División de EDITORIAL ABRIL
Dpto. de Promoción y Atención al Docente:
Belgrano 624 - 1er. piso - (1092)
Capital Federal - Tel.: 30-7891/9













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 digitos (2 letras y hasta 10 números) para recordarle direcciones, teléfonos, cifras, códigos de cajas fuertes, cuentas bancarias, etc. Reloj completo con todas las funciones y muchas innovaciones.



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



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





Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!

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

1° reloj: Reloj completo; (Hora, minutos, segundos, etc.).
2° reloj: Multialarma. (Con dos alarmas).
3° reloj: Cronógrafo completo. (1/100 con tiempos parciales).
4° reloj: Almanaque perpetuo. (Cada 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.

CAMEL

Una aventura en sabor.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com