Parabrisas

CORSA

LARRAURI Y MANSILLA: HORA DE DEFINICIONES

BALANCE DEL TC 2000 '82



Nº 868 del 18 al 24 de enero de 1983
- Argentina: $ 60.000 - Uruguay:
N$ 40 - Paraguay: Gs 230

LAS REVISTAS DE MAURO

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 completo con hora, minutos, segundos, día, mes, fecha, señal horaria, alarma, cronógrafo con tiempos parciales, contador de tiempo y luz.



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



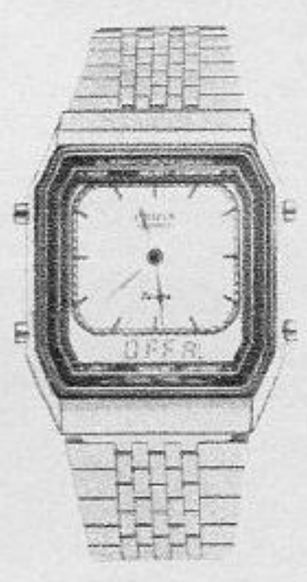


Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!

Hora Mundial:
El famoso multi-alarma con almanaque completo y hora mundial. Cinco relojes en uno!
1° reloj: Reloj completo: (Hora, minutos, segundos, etc.)
2° reloj: Multialarma (Con dos alarmas).
3° reloj: Cronógrafo completo. (1 100 con tiempos parciales).
4° reloj: Almanaque perpetuo. (Cada día que corresponde, titila).
5° reloj: Hora mundial (La de 22 países).



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



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

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA

Año XVI Nº 868
Fecha: Del 16 al 24 de Enero 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 Romanó ***(Jefe de Diagramación);*** Enrique Giovanetti, Marcos Tigilé ***(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., Bianco E., Calascione A., Carra E., Corbalán I., Fernández J. M., Gemelli L., León D., Martí E., Nuñes E., Paganetti M., Portillo L., Rueda D., Saia C., Varone O., Willinburgh A.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

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

editorial abril

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 624 - 1092 Capital.
T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Ing. Mario Palanconi

Avda. Roca 4410 - 1602 Florida (Pcia. de Bs. As.) T.E.: 760-5543

LARRAURI. MANSILLA. BENAMO...

LA ESPERANZA COBRA FORMA

Si bien al cierre de esta edición de CORSA, la semana pasada no había aportado oficialmente definiciones de fuste a las tratativas que desde hace tiempo vienen entablando nuestros pilotos de proyección internacional, sí brindó algunos datos como para "seguir creyendo", al menos, o, más que eso, afirmar las expectativas cifradas en la continuidad de sus respectivas campañas en el exterior.

Casi obviamente, entonces, esta perspectiva optimista se alimenta en el estado que habrían alcanzado dichas negociaciones en cada caso, sobreponiéndose por distintas vías a las dificultades redobladas que propone la situación económica del país y el tipo de cambio altamente desfavorable para reunir las sumas necesarias en moneda extranjera.

Así, tanto Larrauri como Mansilla, cada cual por su lado, no ocultaron desde un principio que, al volver de Europa a fines del año pasado, ya contaban con cierto patrocinio casi acordado inicialmente con empresas europeas o aun de los EE.UU. a través de contactos establecidos durante sus largas estadías en el Viejo Mundo.

Indudablemente, con esto quedaba claro un par de cosas: 1) que los muchachos han ido asimilándose plenamente al ambiente en que se manejan desde no hace mucho, y aprendiendo (y aplicando allá) la lección de que no sólo hay que saber hacerlo "arriba" del auto sino también fuera del mismo, e incluso lejos de la pista... y 2) que también han sabido adaptarse pronto a las circunstancias, recurriendo (como casi no queda más remedio, dadas esas mismas circunstancias...) a nuevas fuentes de respaldo cuya explotación, otrora, no era tenida tan en cuenta dada la mayor "facilidad" (si la palabra cabe...) con que el apoyo surgía de nuestro medio.

Así es como una empresa siempre dificilísima en condiciones normales, la de acceder a la F-1, no es hoy considerada virtualmente imposible por el propio Oscar Rubén Larrauri, como la especial situación local referida podría hacer suponer con toda lógica.

O como, lo que también resultaría prácticamente imposible para un argentino que dependiera en forma exclusiva del respaldo nacional, como el acceso a la F-2 Europea, tampoco llega a serlo en realidad para Enrique Oscar Mansilla.

Aunque en ambos casos corresponde reconocer que no carecen de algún "sponsor" local de envergadura razonable, no es menos cierto que, inaugurando un "estilo" atípico (y obligado...) en esta clase de trámites, para nuestros representantes, el meridiano de cualquier concreción pasa hoy por la asistencia financiera recibida del exterior.

Sin embargo, el hecho de que a Enrique Benamo tampoco parezca ahora resultarle imposible la empresa del Euro de F-3, no sólo radica en el menor monto de la cifra requerida con respecto a las aludidas en los dos casos arriba citados, sino en cierto apoyo que, pacientemente, habría sabido ir edificando en el país, lo que le permitió trasuntar mayor optimismo al respecto en la última y ajetreada semana.

Un optimismo que, como decíamos al principio, comparte con los otros dos compatriotas proyectados al máximo nivel internacional. Y es que Larrauri y Mansilla también habrían progresado sensiblemente en los últimos días en ese terreno, ya sea tratando con empresas radicadas en el país o no.

De todos modos, el momento de las definiciones se acerca y a nadie escapa que no se podrán superar ciertos plazos continuando las negociaciones indefinidamente. Pero también es sabido que, a cierto nivel (y especialmente en la F-1, y más aún en la actual, acosada como es lógico por la recesión económica mundial), las cartas no se ponen todas sobre la mesa hasta bien llegado el último momento, obviamente, para no dar ventajas...

Como sea, Larrauri, Mansilla y Benamo viven hoy instancias decisivas cuyos frutos recién veremos cuando no haya más tiempo para negociar (léase 31 de enero o poco antes en el caso del santafesino y... ¿Ligier?, y algo así en el del de Lanús que postergó sin preocuparse mayormente su viaje para probar un March oficial, en pro de otros "ajustes").

Lo importante al presente es que, así como esa meta (el vencimiento de esos plazos) está bien cerca, por ahora nuestros muchachos parecen, pese a todo, estar bien encaminados hacia ella.

Por lo pronto, entonces, un panorama tan alentador como, por estos tiempos, casi increíble.

TELEX...TELEX...TELEX.

FORMULA UNO EN ACAPULCO — ¿Sería lindo, no?. Y quizá dentro de muy poco tiempo pueda concretarse tan atractivo proyecto. Recientemente estuvo dándose una vueltita por la ciudad balnearia nada menos que **Bernie Ecclestone,** quien entre otras cosas trató el tema de la organización de una carrera del Campeonato Mundial de Fórmula Uno en dicho lugar. La propuesta de Ecclestone, que incluye entre otras cosas diagramar el circuito utilizando las calles de la ciudad, encontró bastante eco favorable en las autoridades mexicanas, y también entre directivos de la Federación Mexicana de Automovilismo, quienes no ocultan su deseo de retornar al calendario de la máxima categoría. Ecclestone regresó a Inglaterra con su portafolios lleno de anotaciones sobre el tema, que prometió considerar seriamente con vistas ya a la temporada **1984.**

TIRRELL SE QUEJA DE ECCLESTONE — *Y ya que hablamos de Bernie Ecclestone, bien vale la pena conocer unas declaraciones de* **Ken Tyrrell,** *que precisamente no hablan muy bien de ciertas actitudes del hombre fuerte de la FOCA. Dice al respecto Tyrrell:* **"La lucha por conseguir patrocinantes en la Fórmula Uno se ha convertido en un batalla tremenda, máxime cuando quien interviene en ella es Ecclestone. Dan ganas de mandar todo al diablo, cuando uno llega a una cita con un "sponsor" y se entera de que Bernie acaba de irse... Y lo peor es, en esos casos, la diferencia de presupuestos entre lo que pide él y lo que tratan los demás. Es una diferencia tremenda, porque Ecclestone está acostumbrado a hacer todo a lo grande y así pide, mientras que el resto de los equipos, como el mío, prefiere otros criterios más modestos, que se convierten en ridículos ante lo solicitado por Ecclestone".**

UN PREMIO PARA STEWART — A casi diez años de su retiro del automovilismo deportivo, **Jackie Stewart** sigue recibiendo premios. Esta vez quienes lo distinguieron fueron sus compatriotas de la **Fundación Jim Clark** para Servicios Automovilísticos, entregándole el Galardón 1982 Jim Clark en mérito a "sus infatigables esfuerzos por promover la seguridad tanto en las pistas como en las rutas". Puntualizan los responsables de la Fundación, que **"durante su campaña deportiva, Stewart se valió de todos los medios posibles para eliminar todos los riesgos innecesarios de un deporte peligroso, y al hacerlo contribuyó a la supervivencia de muchos pilotos y también del deporte. Asimismo, los automovilistas particulares de todo el mundo tienen mucho que agradecerle a Stewart, ya que no sólo enalteció con demostraciones la técnica de una buena conducción, sino que también insistió sobre la utilización de los cinturones de seguridad, logrando que su uso fuese obligatorio en toda Gran Bretaña, con los consiguientes beneficios que ello reportó".**

OPERARON A LAUDA

***Niki Lauda* fue sometido el martes pasado a una nueva intervención quirúrgica en su rostro. Encargado de efectuar la operación fue nada menos que el famoso cirujano plástico brasileño** *Ivo Pitanguy,* **quien en su clínica de Río de Janeiro, realizó en el rostro del austríaco una intervención quirúrgica que tuvo por objeto corregir el párpado de su ojo derecho, ya que debido a una cicatriz de una quemadura, Lauda corría serio peligro de perder la vista de ese lado.**

***Luzia de Souza, secretaria particular del doctor Pitanguy, resultó la encargada de dar a conocer los detalles de la intervención, señalando que** "durante la cirugía se le efectuó a Lauda un injerto de piel, sacada de la parte posterior de la oreja, sobre su párpado derecho, que había sufrido una gran retracción de la piel, como consecuencia de las quemaduras recibidas en el accidente sufrido en Nürburgring durante la disputa del Gran Premio de Alemania de 1976".*

La operación de Lauda, si bien tomó por sorpresa a muchos, no lo fue tanto para algunos allegados al austríaco, a quienes recientemente Lauda les había confesado su temor para enfrentar esta nueva intervención, que se hacía imprescindible, ya que la cicatriz de una quemadura tiraba de uno de los párpados, haciendo peligrar seriamente la normal lubricación de la córnea, y abriendo con ello la grave posibilidad de la pérdida total de la visión del ojo derecho. Un riesgo que, con eta operación, quedó definitivamente eliminado.

EL FIN DE LONG BEACH... — *Para la Fórmula Uno, parece estar cerca. No son pocos los que afirman que la de este año será la última carrera que la exigente categoría disputa en las calles de la ciudad californiana. Y elementos para sospecharlo, sobran. Uno es el reciente pedido de fecha, con la inmediata aprobación, que la gente de Long Beach realizó para una carrera del* **CART** *(la gran categoría rival de la Fórmula Uno en Estados Unidos) en* **1984.** *Otro hecho importante para considerar es el de que con la próxima carrera de Fórmula Uno a efectuarse el* **27 de marzo,** *concluirá el contrato que los organizadores tienen con la firma* **Toyota,** *sponsor principal de todas las ediciones realizadas hasta el momento. Un contrato que por los déficit arrojados por las últimas carreras, se tornaría casi imposible la tarea de su renovación. Algo que, de ocurrir, seguramente acabará con el ciclo de Long Beach en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. ¿Se llegará a esta situación?*

PARA CORRER EN LE MANS HABRA QUE RESPETAR... — todos los reglamentos de la **FISA** sobre el **Campeonato Mundial de Resistencia.** Así lo anunció recientemente, **Alain Berthaud,** uno de los principales responsables de la carrera francesa, señalando precisamente que todos los autos participantes deberán ajustarse estrictamente a las nuevas formas que rigen para el torneo Mundial de Resistencia. Afectados directos por estas modificaciones son los coches norteamericanos, mayormente los **Camaro** y **Chevrolet Corvette,** que durante varios años resultaran atracciones en Le Mans, y que ahora están impedidos de participar ya que el flamante reglamento contempla sólo tres grupos: C o sea autos de carrera deportivos hasta 3.000 cm3, el grupo C **Junior,** con coches de versión más pequeña, y el **Grupo B,** que son los autos de paseo con modificaciones. Ahora habrá que ver si los yanquis aceptan adaptar sus autos a las nuevas normas o si por el contrario prefieren esta vez pegar el faltazo a Le Mans.

SUZUKI CONSTRUIRA EL AUTO DEL PUEBLO — *Pero a no entusiasmarse mucho, porque no será en Argentina, sino en la* **India,** *donde la*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RES 9229. . . REVISTA CORSA + BAIRES

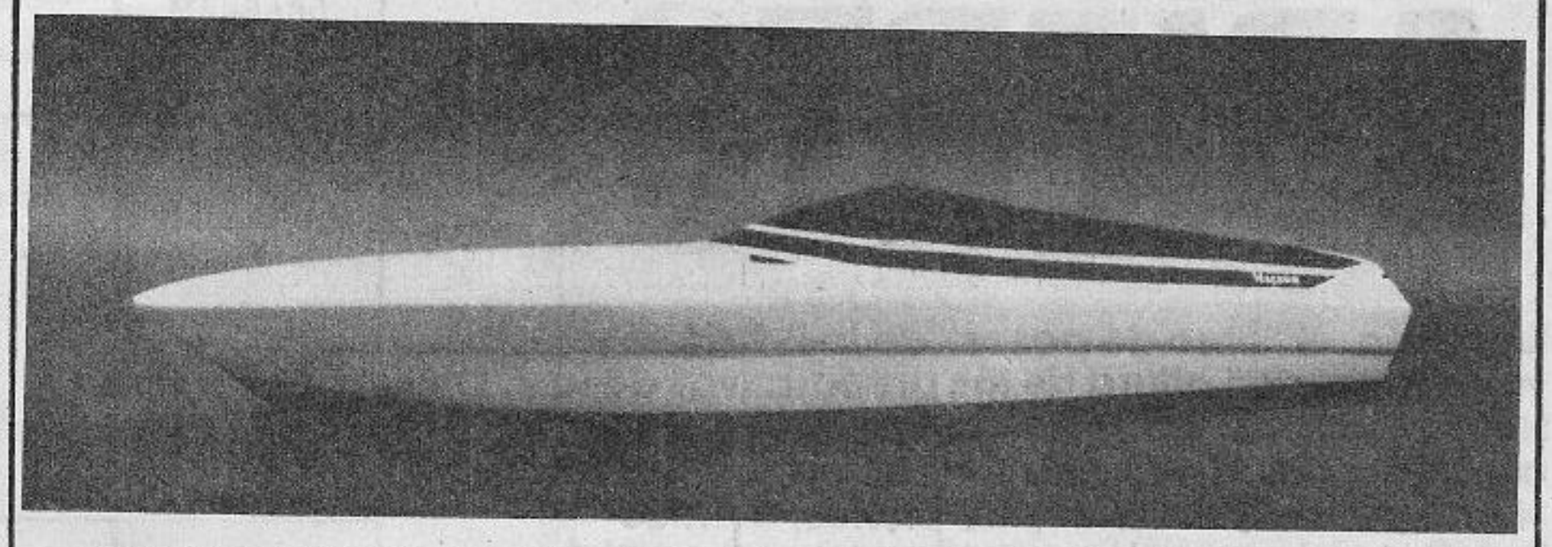
TELEX...TELEX...TEL

conocida empresa japonesa acaba de ganar una licitación, superando a marcas como Fiat, Renault, Peugeot, Volkswagen, Mercedes-Benz, Leyland, Ford (Estados Unidos), Nissan y Mitsubishi, para la fabricación de un auto que por sus características y economía, ha sido bautizado como "el auto del pueblo". El acuerdo suscripto por Suzuki con **Maruti Udyg Ltd.,** *contempla un plan de diez años, estando previsto un gasto de* **200 millones de dólares.** *A su vez la producción anual de los vehículos deberá alcanzar en 1984 la cifra de* **20.000** *unidades, cantidad ésta que, de no mediar inconvenientes, deberá trepar a* **100.000** *en* **1988.**

LOS ANDRETTI, JUNTOS EN EL MUNDIAL DE RESISTENCIA — Una atractiva pareja ya tiene asegurada su participación en las pruebas del certamen **Endurance.** Se trata de la compuesta por **Mario Andretti** y su hijo **Michael,** quienes estarán presentes en todas las jornadas del campeonato, alternándose en la conducción de un **Porsche 956.** En otras categorías, el camino de los Andretti tendrá destinos diferentes, ya que el veterano Mario participara en el torneo del **CART,** mientras que su hijo hará sus primeras armas sobre las potentes máquinas de la categoría **Can-Am,** como integrante del equipo **VDS** y teniendo como coequipier a **John Morton.**

UN NUEVO FORD CAPRI TURBO — *Es el que se conocerá a la brevedad y cuyo destino inmediato apunta a su intervención en el* **Campeonato Mundial de Rally.** *Esta flamante unidad tendrá un peso de* **1.255 Kg.** *y un motor de* **2.792 cm3.** *que en su régimen máximo alcanzará* **6.200 RPM** *y una velocidad máxima cercana a los* **220 Km/h.** *Su largo será de 4,43 m. mientras que el ancho llegará a 1,78 m.*

UN BOTECITO DE LUJO



El extraño aparato que muestra la foto es el **Bote Rápido 63.** ¿Y qué es el Bote Rápido 63? Nada menos que la última creación de **Pininfarina y Magnum Marine** para los amantes de la navegación. Se trata de un bote rápido (...) de gran nivel y rendimiento, en cuya construcción se ha unido la conocida eficacia de los productos Magnum Marine con la elegancia y pureza de líneas características de las creaciones del conocido diseñador italiano.

La presentación oficial del Bote Rápido 63 se efectuó recientemente en el "Show del Bote" realizado en **Miami** donde fue objeto de numerosos elogios. Allí los aficionados pudieron asimismo observar sus tres versiones: la deportiva, sin techo, la deportiva con techo convertible y la versión con techo fijo. Este sofisticado bote tiene un largo de 19,20 metros y un ancho de 5,18. Dispone de dos motores de 1.300 HP, siendo su velocidad máxima de 45 nudos y la de crucero, de 38 nudos. Que lo disfruten... quienes puedan.

LANCIA Y FERRARI HAN VUELTO A UNIRSE

En efecto, dos grandes han vuelto a unirse. Se trata de (...) Lancia y Ferrari, empresas que desde los lejanos días de 1955, no compartían proyectos ni hechos concretos en el terreno del automovilismo deportivo internacional. Ahora esa larga pausa se ha quebrado con el anuncio oficial de la constitución del equipo **Ferrari-Lancia,** *que participará en el próximo* **Campeonato Mundial de Resistencia.**

Los objetivos del flamante equipo, obviamente, estarán fijados en la conquista del título. Dispondrán para ello de la consistente y eficaz infraestructura de ambas firmas y también de un destacado plantel de pilotos, del cual se destacan dos figuras de la Fórmula Uno, como lo son **Riccardo Patrese** *y el joven* **Michele Alboreto,** *quienes en Ferrari-Lancia tendrán a su cargo la conducción de la primera unidad del equipo. Para la segunda máquina estarán los italianos* **Teo Fabi,** *también hombre de la categoría mayor, y* **Piercarlo Ghinzani;** *mientras que como eventuales reservas y en un tercer auto, que sólo participaría en las 24 Horas de Le Mans, quedarán otros dos volantes peninsulares:* **Corrado Fabi** *y* **Alessandro Nannini.**

No se detendrían aquí las consecuencias de esta unión de Lancia y Ferrari, ya que paralelamente a la constitución del equipo oficial, existirían buenas posibilidades para la integración de escuderías semioficiales. En una de ellas, la denominada SI Bahama, tendría **Oscar Larrauri** *su oportunidad para incorporarse a esta categoría en caso de no concretarse su ingreso a algún equipo de Fórmula Uno, o como sugestivo paso previo...*



EL "MERCADO" DE PILOTOS DE LA F-1 1983

UN LIBRO ABIERTO

En efecto, el "libro de pases" de la F-1 sigue, a esta ya "avanzada" altura de los preparativos de la temporada '83, casi totalmente abierto, con algunas confirmaciones y muchas incertidumbres. Numerosos movimientos de pilotos, febriles tratativas y la recesión económica como patrón omnipresente, condicionan una situación que, como sea, debería estar definida a más tardar para el 31 de enero, con el ya postergado (otro signo claro del cuadro...) cierre oficial de inscripciones en la F.I.S.A.. Y no parece que pueda estarlo mucho antes, dadas las circunstancias... A todo esto, nuestra "carta", Oscar Rubén Larrauri, mantiene su nombre en plena danza y, por supuesto, aquí destacamos sus posibilidades reales



1 **WILLIAMS** 2	Keijo Rosberg Jacques Laffite Jonathan Palmer (piloto de pruebas)	Están confirmados Rosberg y Laffite. Por su parte, Palmer continuará como piloto de reserva.
3 **TYRRELL** 4	Michele Alboreto Corrado Fabi (a confirmar)	Sigue Alboreto y se incorpora el menor de los Fabi, aunque esta presencia aún debe ser confirmada.
5 **BRABHAM** 6	Nelson Piquet Riccardo Patrese	No habrá modificaciones respecto del año anterior, continuando en el equipo los mismos pilotos.
7 **Mc LAREN** 8	John Watson Niki Lauda	Otra escudería que no ofrecerá cambios. Watson y Lauda seguirán siendo sus integrantes.
9 **ATS**	Manfred Winkelhock	La escuadra alemana sólo presentará un auto, confiado a Winkelhock y con motor BMW.
11 **LOTUS** 12	Elio De Angelis Nigel Mansell	Pese a que tras la muerte de Chapman nada se oficializó, todo indica que el equipo será el mismo de 1982, utilizando, al menos un auto, motor Renault.
15 **RENAULT** 16	Alain Prost Eddie Cheever Philippe Streiff (piloto de pruebas)	Elenco completo con la confirmación de Prost y el ingreso de Cheever. Como reserva, el joven Streiff.
17 **MARCH** 18	Elíseo Salazar Teo Fabi (?) Johansson (?) Sullivan (?) Daly (?)	Sólo Salazar tiene el lugar seguro. La segunda butaca posee varios postulantes; entre ellos, Danny Sullivan, de los EE.UU.
22 **EURORACING** 23	Andrea De Cesaris Mauro Baldi **Oscar Larrauri** (pilotos de pruebas)	Otro equipo con el "staff" integrado. De Cesaris y Baldi como titulares, y la presencia de Larrauri como piloto suplente.
25 **LIGIER** 26	Jean-Pierre Jarier **Larrauri** (?) Boesel (?) Moreno (?)	Muchos problemas para Ligier que aún no tiene asegurada su intervención en el torneo. Si lo hace, Jarier será uno de sus pilotos.
27 **FERRARI** 28	René Arnoux Patrick Tambay Didier Pironi (eventual) el convaleciente	Confirmados desde hace rato Arnoux y Tambay, queda la posibilidad para mediados de año de un tercer auto para Didier Pironi.
29 **ARROWS** 30	Marc Surer Coloni (?) Teo Fabi (?) Larrauri (?)	Sigue Surer, mientras que el segundo auto (con algunos candidatos) está a disposición del que llegue con el mejor patrocinante.
31 **OSELLA**	Bruno Giacomelli (a confirmar)	Un solo auto presentará este año el equipo italiano. Por ahora se menciona a Giacomelli como su piloto, aunque todavía no hay confirmación oficial.
33 **THEODORE ENSIGN** 34	Roberto Guerrero "Johnny" Cecotto (a confirmar)	Este renovado equipo ya tiene asegurado al colombiano Guerrero. Al venezolano Cecotto le falta resolver la parte económica para acceder al segundo coche.
35 **TOLEMAN**	Derek Warwick	Por el momento sólo tiene previsto presentar un auto, con Warwick, Si aparece algún piloto con un buen "sponsor", posiblemente ponga en pista otro coche.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

RIO DE JANEIRO: 9 AL 14 DE MARZO



● 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.-

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.





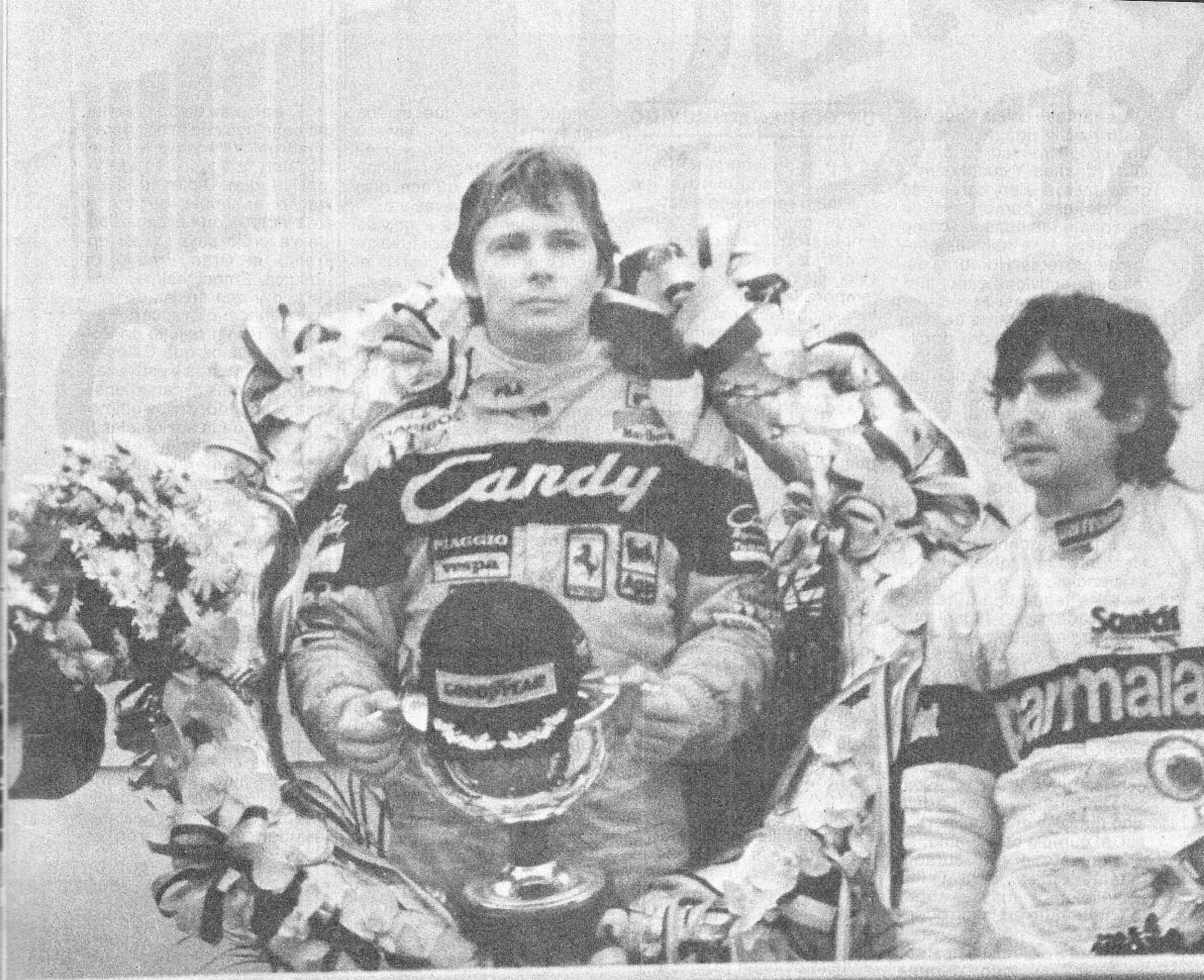
DIDIER PIRONI y su alucinante 1982

ENTRE LA CUMBRE Y EL ABISMO

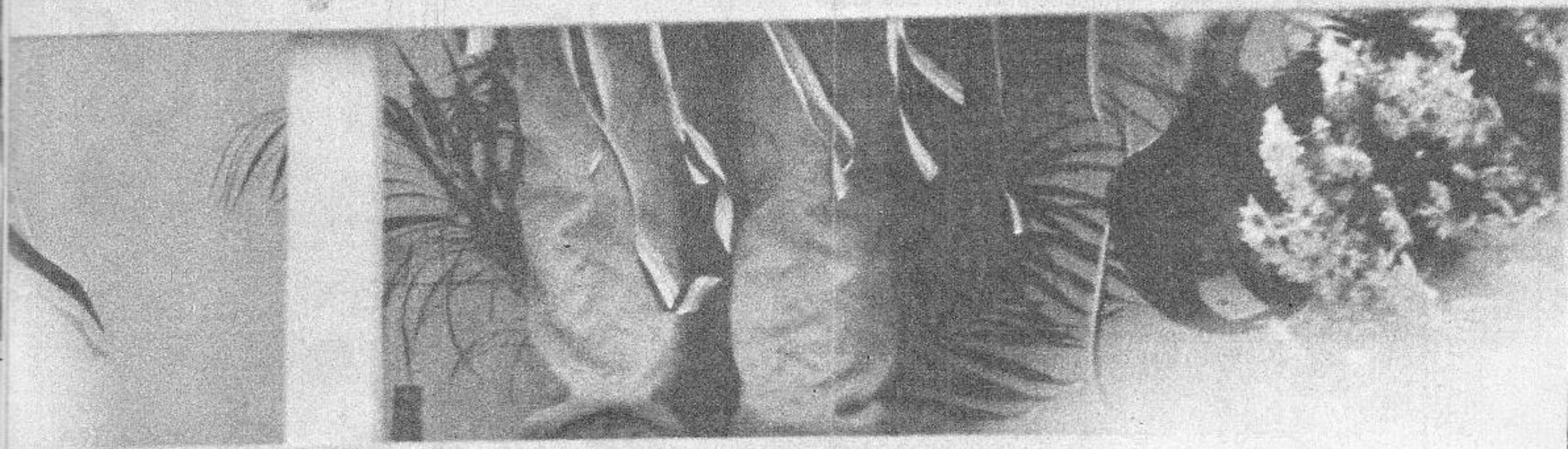
En el primer Grand Prix del año pasado, el francés ya alcanzó el primerísimo plano asumiendo la representación de sus colegas en un momento institucional crítico. Luego fue afirmándose al más alto nivel en la pista hasta llegar a perfilarse como principal candidato al título, aunque no sin antes de ser rozado un par de veces por la tragedia. A todo esto, su vida personal también había conocido pronunciados altibajos... Pero cuando todo parecía sonreírle ya definitivamente por 1982, un terrible accidente tronchó la posibilidad de defender sus válidas esperanzas. No obstante, resultó el subcampeón del ejercicio; y, por todo lo expuesto, postulante destacado al título simbólico de "Hombre del año" en la F-1...

Dos actitudes simbólicas de Pironi en 1982. Festejando sobre un podio luego de ganar el Gran Premio holandés, y, en la foto superior, meditando, seguramente, sobre los graves problemas que como dirigente, piloto y hombre le tocó enfrentar en un año tremendo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LONGINES



Cuántas cosas pueden ocurrir en la vida de un hombre en el transcurso de un año? Muchas. Y cuántas muchas más, suelen agregarse cuando ese hombre es un personaje tan especial como lo son los más insignes pilotos de carreras. Hombres éstos cuya actividad específica los condena casi irremediablemente a un ritmo de vida vertiginoso y no sólo por lo que hacen sobre los autos. Un ritmo de vida donde las sensaciones que experimentan, tanto las buenas como las malas, suelen aparecer y desaparecer con sorprendente facilidad. Así las alegrías, frustraciones, tristezas, triunfos, derrotas, momentos de gloria, de drama, de dolor, se constituyen en elementos infaltables de sus existencias, sin que ninguno de ellos tenga una duración asegurada ni un lugar muy preciso asignado.

Claro que hay casos... y casos... Como en todas las cosas de la vida. Este 1982 que hace poco nos dejó, aportó uno especial: el de Didier Pironi. Resulta asombroso, al repasar lo sucedido con el piloto francés, y no sólo en la parte deportiva sino también en la faz personal, el cúmulo de situaciones diferentes que vivió durante la temporada anterior. Quizá sea el ejemplo más fiel sobre lo comentado en la introducción. Un ejemplo tal vez... extremo. Porque Didier Pironi pasó de todo durante 1982. Lo bueno y lo malo. Lo alegre y lo triste. La gloria y el drama. "Su" 1982 tuvo contacto permanente con toda esa serie de jugarretas que el destino suele tender en la vida de los hombres. Con la diferencia de que lo que otros suelen padecer en varios años, Didier lo pasó en menos de uno. Si no, recapitulemos...

UN COMIENZO MOVIDO

Muy pronto, 1982 comenzó a proporcionarla a Pironi, hechos como para advertirle que iba a ser un año efectivamente movido. Y las cosas empezaron a sucederse en Sudáfrica, donde la Fórmula Uno inició su periplo de la temporada. Allí, el francés tuvo el contacto más cercano con la primera imagen dramática que entregó ese año la categoría. Ocurrió durante los ensayos extraoficiales, cuando Marc Surer chocó con su Arrows, fracturándose las dos piernas. Didier fue quien primero se acercó al suizo, prestándole los auxilios de emergencia y avisando a las autoridades de lo sucedido. Sin embargo, este hecho quedaría perdido como una anécdota más, ante la magnitud de lo que sucedería dias más tarde.

La huelga decretada por los pilotos con anterioridad al inicio de la clasificación en Kyalami, resultó uno de los hechos más sorpresivos y trascendentes de la temporada. Y allí estuvo Didier Pironi como actor principalísimo. Cumpliendo con gran eficacia, no exenta de una asombrosa tranquilidad, la nada sencilla misión de representar a sus colegas en las tensas conversaciones con los "aliados" de FISA y FOCA. En su actitud serena pero firme, radicó gran parte del mérito de lo logrado en aquella ocasión por los pilotos, quienes por su parte vieron en Pironi a la persona indicada para estar al frente de la Asociación de Pilotos Profesionales, entidad cuya fundación se concretó poco después de las agitadas jornadas de Sudáfrica.

Hubo, luego de este comienzo movido, un período de tranquilidad. Pero sólo fue un pequeño alto en el agitado camino que estaba por venir. Tras un sereno marzo, llegó... abril, y más específicamente, su última quincena. Esos quince días aportaron tres nuevas y diferentes alternativas a la vida de Didier. La primera tuvo un matiz agradable y ocurrió el 14 de abril, cuando en la iglesia de la pequeña localidad francesa de Eugene Les Brinns, Didier concretó en matrimonio su larga relación con Catherine Bleynie. No hubo mucho tiempo para la luna de miel, ya que las pruebas de Ferrari exigieron su presencia en Paul Ricard dos días después. Y allí fue Pironi. Y allí mismo casi se queda para siempre, cuando en un espectacular despiste destrozó totalmente su auto.

Increíblemente, el francés salió del duro trance con apenas un leve golpe en la pierna derecha. Una semana más tarde llegó el Gran Premio de San Marino. Y la gran batalla con Gilles Villeneuve, donde Didier se rebeló a las ambiguas órdenes de su equipo y ganó la carrera, y con ello la enemistad de su bravo coéquiper. La alegría, el drama y el triunfo, los tres mezclados en apenas dos semanas...

El episodio de San Marino no concluyó con la bandera a cuadros. Villeneuve se quedó "con la sangre en el ojo" por lo que Didier le había hecho en Imola, sacándole una victoria que el canadiense ya creía suya. Y así enfrentó el Gran Premio de Bélgica. Emocionalmente alterado y con ansias de venganza hacia el francés. Para colmo, Pironi resultó en Zolder más veloz que Gilles en la primera tanda y esto exasperó aún más al canadiense, que el sábado, en los últimos instantes de la sesión clasificatoria, salió decidido a todo con tal de superar a su "enemigo". La desesperación de Gilles lo llevó a la muerte, tras su toque con el March de Jochen Mass y un impresionante vuelo. A nadie escapó que la tensa situación creada con Pironi tuvo mucho que ver en el trágico final de Gilles.

Y la misma muerte volvió a rozar a Didier un mes después, en Canadá. Su Ferrari ocupaba la pole position cuando, al darse la señal de largada, imprevistamente una falla en el embrague, la dejó paralizada en su lugar de partida. Milagrosamente, varios de los coches que estaban atrás pudieron es-

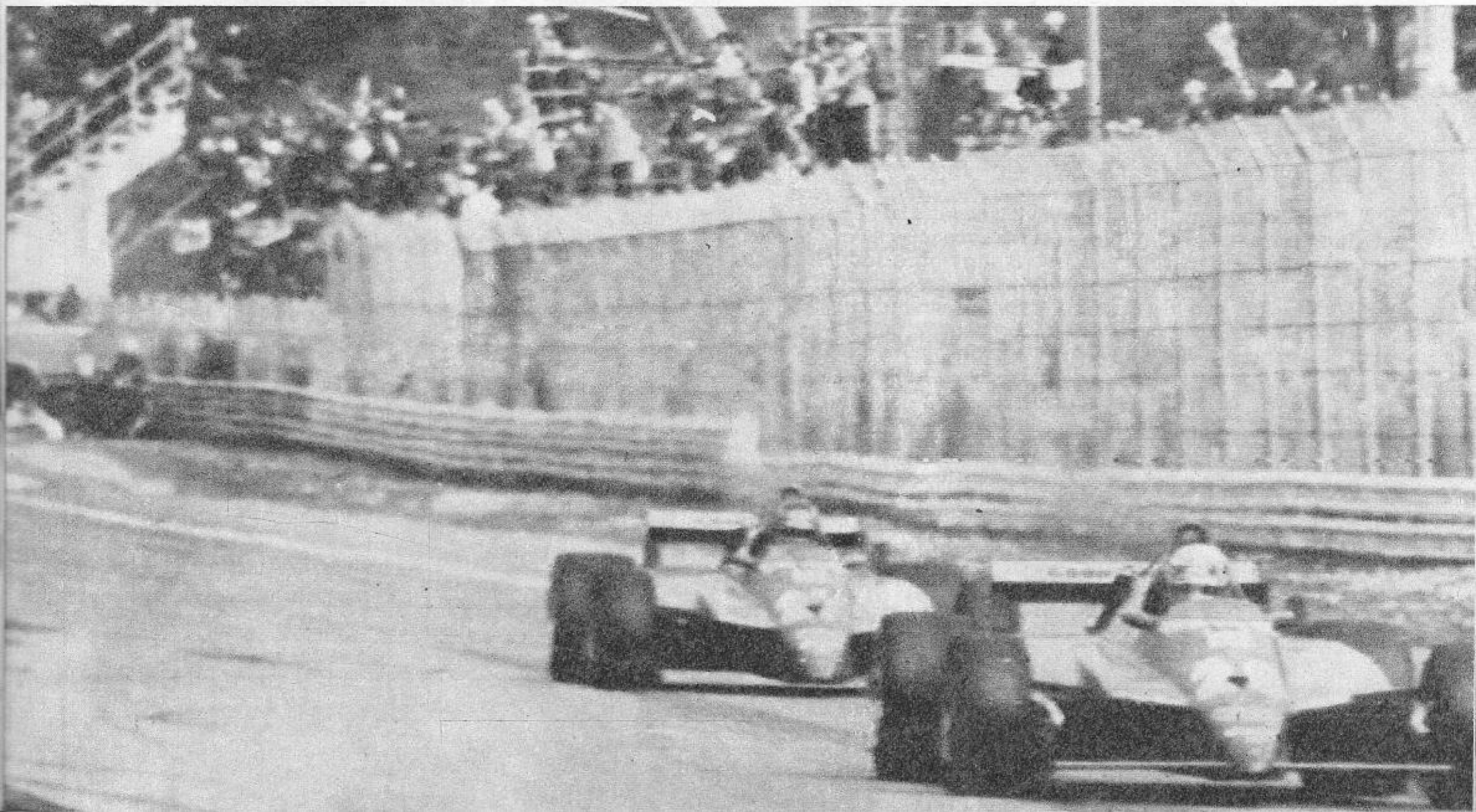


Arriba derecha. El día de su casamiento con Catherine Bleynie. Apenas tres meses después sobrevendría la separación y se afirmaría su relación con una actriz francesa.

El espectacular final del Gran Premio de San Marino, cuando le "sopló" la victoria a Gilles Villeneuve, originando el enojo del canadiense.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





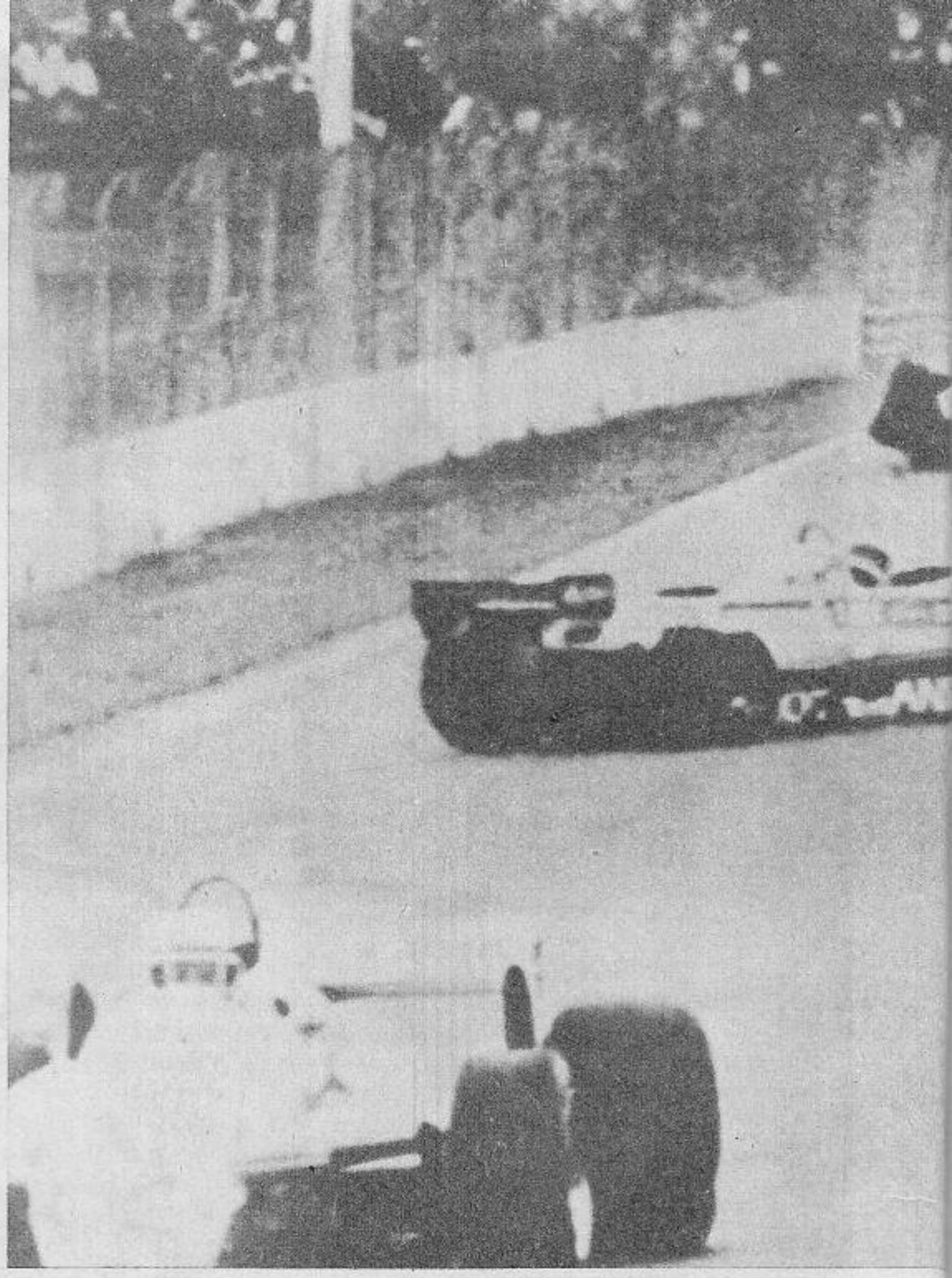
quivarla. Pero no ocurrió lo mismo con el Osella de Riccardo Paletti, que a más de 150 Km/h impactó contra el bólido rojo. La "suerte" volvió a ser la gran aliada de Pironi, quien escapó ileso del difícil trance. No ocurrió lo mismo con Paletti. Las graves heridas recibidas terminaron con su joven vida, horas más tarde en el Hospital Royal Victoria de Montreal.

TODO CAMBIA EN UN MINUTO

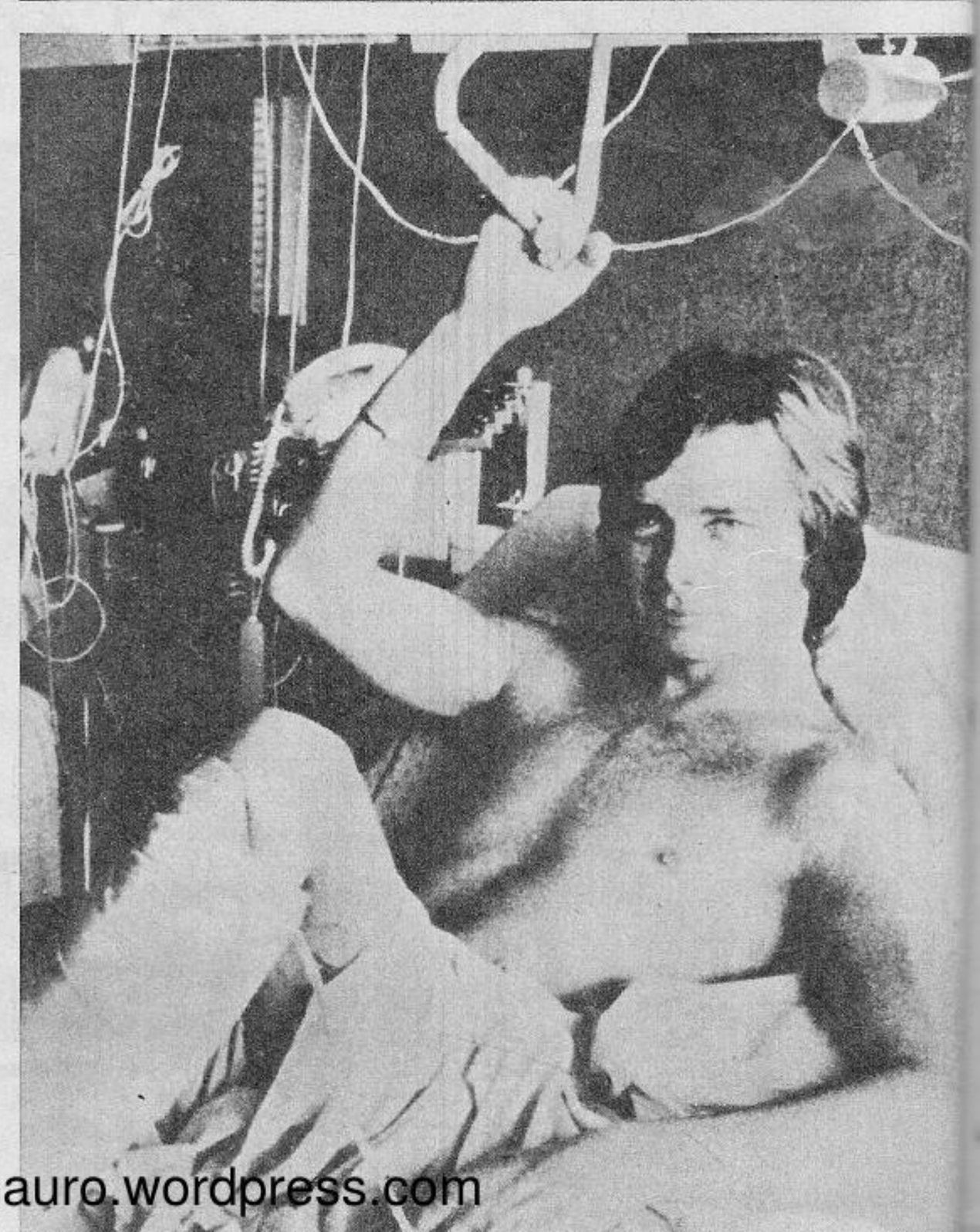
Pero la vida siguió y las carreras también. Y las alternativas continuaron. Con julio llegó la consolidación deportiva de Pironi. Un triunfo contundente en Holanda, seguido de un segundo puesto en Inglaterra y un tercero en su Francia natal, lo proyectaron a una cómoda posición al frente del Campeonato. La gloria de alcanzar el título mundial parecía estar al alcance de su mano... Pero este venturoso panorama profesional no era correspondido en el terreno personal. Ese mismo julio trajo para Didier el duro golpe emocional que significó su separación de Catherine, tras apenas tres meses de matrimonio... Una alegría, otra tristeza...

Pero aún no había llegado lo peor... Esa trampa terrible del destino permanecía preparada y se abrió contra Didier en la lluviosa mañana del 7 de agosto en los entrenamientos extraoficiales del Gran Premio de Alemania. Pironi había sido el más veloz el día anterior y ello, unido al excelente momento deportivo que atravesaba, lo llevó quizás a un exceso de confianza. Por eso, seguramente no midió riesgos cuando bajo un verdadero diluvio intentó superar a Prost. El impacto contra una rueda del Renault, y el posterior vuelo de la Ferrari, que cayó destrozada varios metros más adelante, lo cambiaron todo. Ese minuto varió completamente la vida deportiva y personal de Didier Pironi. La gloria de alcanzar el título mundial que ya acariciaba, pasó a ser una lejana ilusión indefensa que se fue desvaneciendo lenta y dramáticamente. Su venturoso panorama deportivo, con las ventajas que obtener el campeonato significa, debió dejar paso a la cruel incertidumbre que las graves heridas recibidas abrieron sobre la continuidad de su campaña deportiva y aun sobre la normalidad de su vida cotidiana. Y Didier, que esperaba dar en Hockenheim el golpe decisivo para llevarse el título, debió soportar duros, terribles momentos. Enfrentar así la posibilidad de la amputación de su pierna derecha, las "milagrosas" intervenciones que el profesor Letournel realizó para salvar tan dramático trance, otras dieciséis operaciones para tratar de devolver gran parte de los movimientos de sus piernas, 25 anestesias totales, un largo proceso de recuperación en distintos hospitales...

"Así es la vida", uno se tienta de decir... Y así es el destino, tan cambiante y caprichoso, que rige la existencia de los hombres. Que puede, en un minuto, modificarlo todo. Como ocurrió con Didier Pironi. Un Didier Pironi que, seguramente, desde su forzada y ya optimista convalescencia, estará reflexionando sobre todo lo que le deparó ese increíble 1982 que seguramente nunca olvidará y mucho deberá luchar por dejar totalmente atrás.



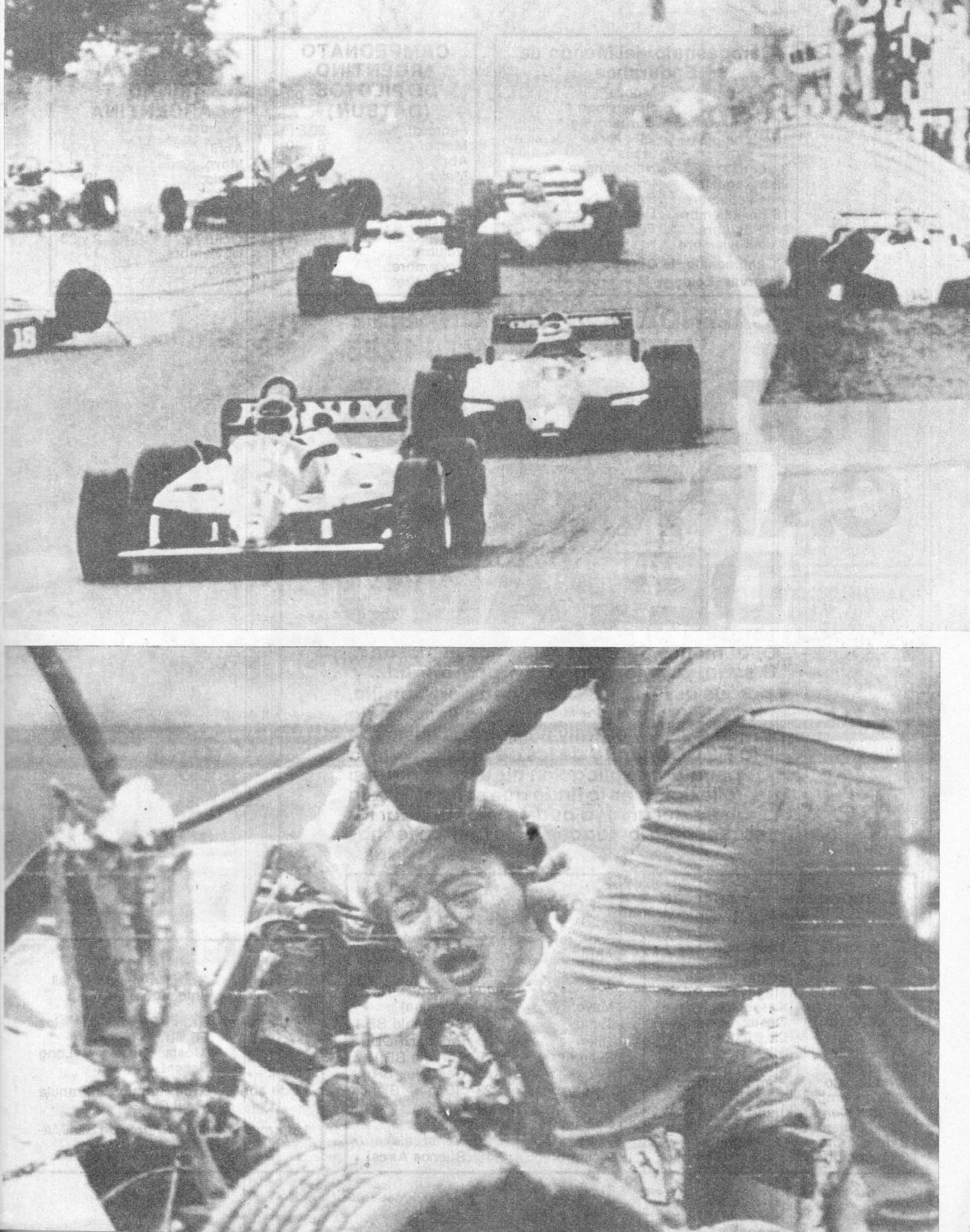
Arriba: Dramática secuencia de la largada en Canadá, cuando la inmóvil Ferrari de Pironi fue embestida por el Osella de Paletti, provocando la muerte del joven piloto italiano.



Pironi en su lecho de convalesciente, donde estoicamente soportó los primeros meses de su largo e increíble período de recuperación.

Abajo derecha: El instante más dramático de todos los muy diversos pasados por Didier en 1982. El accidente en Hockenheim. Fue la alternativa que cambió radicalmente la vida del francés.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Campeonato del Mundo de Endurance

10 de abril	Monza *
8 de mayo	Silverstone *
29 de mayo	Nurburgring *
18/19 de junio	24 horas de Le Mans *
3 de julio	Hockenheim
22 de agosto	Imola
4 de setiembre	Spa *
18 de setiembre	Brands Hatch
2 de octubre	Fuji *
5 de noviembre	Kyalami

*** Campeonato de Constructores**

Reservas: Zolder y Mantorp Park

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS (DATSUN)

Febrero:	20
Marzo:	6 y 20
Abril:	10
Mayo:	8
Junio:	19
Julio:	10
Agosto:	21
Setiembre:	4
Octubre:	2 y 16
Noviembre:	6 y 20
Diciembre:	4

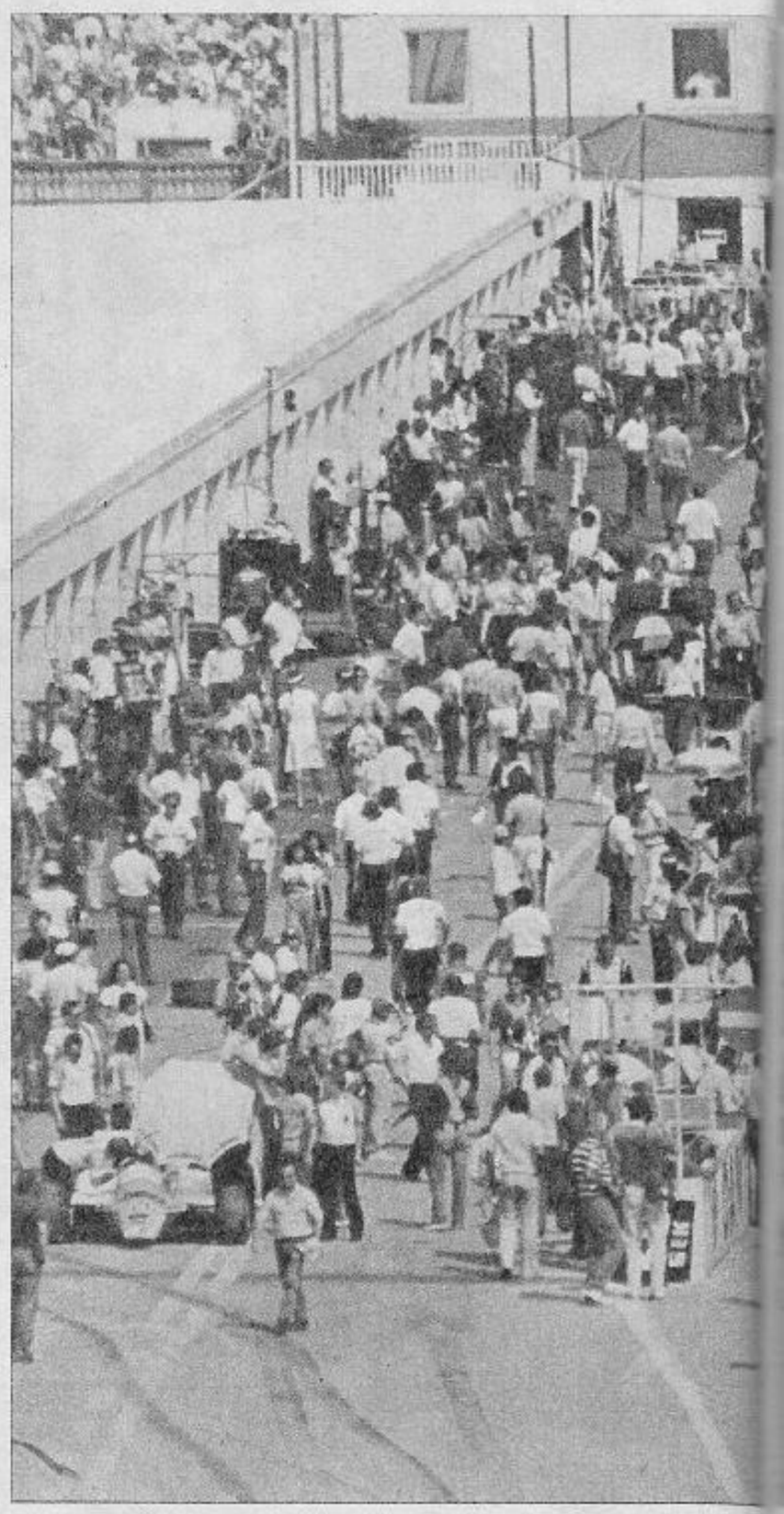
FORMULA RENAULT ARGENTINA

Abril	3 y 24
Mayo:	8
Junio:	19
Julio:	10
Agosto:	14
Setiembre:	4
Octubre:	2 y 23
Noviembre:	13
Diciembre:	4

CALENDARIOS NACIONALES E INTERNACIONALES 1983

TODAS LAS CARRERAS DEL AÑO

... O, al menos, todas las que nos interesan... O sean, por ejemplo, la F-1 por Larrauri... y porque es F-1...; la F-2 Europea por Mansilla, la F-3 Europea por Benamo, la Resistencia porque resiste y el Rally porque nos gusta. De la F-2 CODASUR y de las de acá, no vale la pena dar explicación alguna, aunque sí reflexionar en lo lindo que sería si, a esta altura del año, ya pudiéramos brindar los escenarios acordados junto con las fechas asignadas...



Campeonato Europeo de Fórmula 3

13 de marzo	Vallelunga
27 de marzo	Nurburgring
17 de abril	Zolder
1 de mayo	Magny Cours
8 de mayo	Kassel Calden
22 de mayo	Oesterreichring
5 de junio	La Chatre
12 de junio	Silverstone
10 de julio	Misano
7 de agosto	Ring Knutstorp
4 de setiembre	Nogaro
11 de setiembre	Jarama
25 de setiembre	Imola
9 de octubre	Donington
23 de octubre	Croix en Ternois

FORMULA 2 COSASUR

Febrero:	27 (Uruguay)
Abril:	3 (Las Vizcachas. RCH.)
	10 (San Juan. RA.)
Mayo:	8 (Argentina)
Junio:	19 (San Pablo.BR.)
Julio:	31 (El Pinar.ROU.)
Setiembre:	18 (Tarumá.BR.)
	25 (Cascavel. BR.)
Octubre:	23 (Bahía Blanca. RA.)
Noviembre:	6 (Chile)
	20 (Venezuela)
Diciembre:	18 (Buenos Aires)

13 de marzo	Gran Premio de Brasil (Interlagos)
27 de marzo	Gran Premio de los EE.UU. (Costa Oeste - Long Beach)
17 de abril	Gran Premio de Francia (Paul Ricard)
1 de mayo	Gran Premio de San Marino (Imola)

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TC 2000

Marzo:	13
Abril:	10
Mayo:	15
Junio:	5
Julio:	17
Agosto:	14
Setiembre:	11
Octubre:	9
Noviembre:	6
Diciembre:	18

TURISMO PISTA

Marzo:	6
Abril:	30
Junio:	12
Julio:	10
Agosto:	21
Setiembre:	4
Octubre:	2
Noviembre:	13
Diciembre:	18

TURISMO RALLY

Febrero: 13
Marzo: 20
Abril: 17
Mayo: 22
Junio: 19
Agosto: (CODASUR), en la primera semana.
Noviembre: 27 (G.P.)

TURISMO CARRETERA

Marzo:	6 y 27
Abril:	17
Mayo:	8 y 29
Junio:	19
Julio:	3 y 24
Agosto:	14
Setiembre:	4 y 25
Octubre:	16
Noviembre:	6 y 11
Diciembre:	18



Campeonato Europeo de Fórmula 2

20 de marzo	Silvestone
4 de abril	Truxton
10 de abril	Hockenheim
24 de abril	Nurburgring
8 de mayo	Vallelunga
23 de mayo	Pau
5 de junio	Spa-Francurchamps
12 de junio	Manturp Park
26 de junio	Donington
24 de julio	Misano
31 de julio	Pergusa
4 de setiembre	Mugello

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

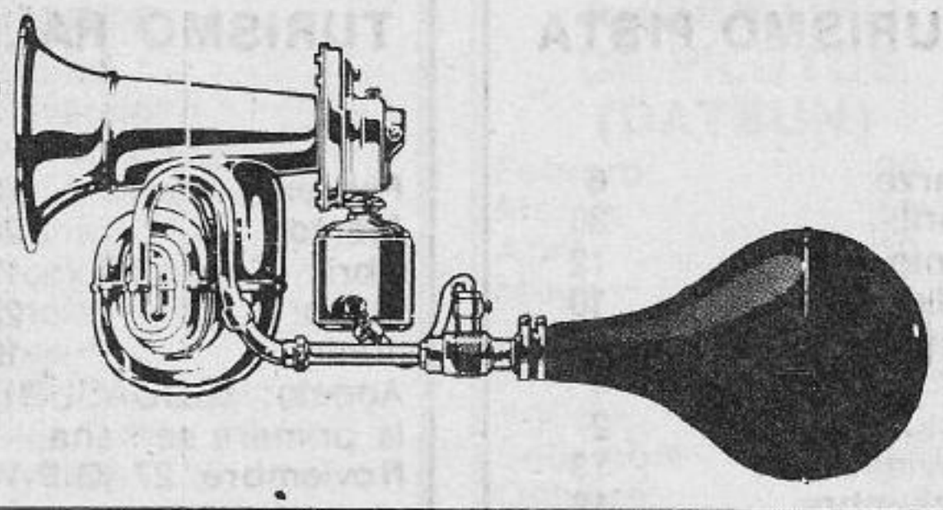
PILOTOS Y MARCAS

22/29 de enero	Monte Carlo
11/13 de febrero	Suecia* (Sólo por el camp. de pilotos)
1/6 de marzo	Portugal
31m/4 de abril	Safari
5/8 de mayo	Córcega
28 de mayo/3 de Junio	Acrópolis
24/29 de junio	Nueva Zelandia
1/7 de agosto	Codasur (Argentina)
24/28 de agosto	1000 Lagos
2/8 de octubre	San Remo
24/30 de oct.	Costa de Marfil* (Solo por el camp. de pilotos)
19/24 de noviembre	R.A.C.

FORMULA UNO. CALENDARIO INTERNACIONAL

15 de mayo	Gran Premio de Mónaco (Montecarlo)
22 de mayo	Gran Premio de Bélgica (Zolder)
5 de junio	Gran Premio de los EE.UU. (Detroit)
12 de junio	Gran Premio de Canadá (Montreal)
10 de julio	Gran Premio de Suiza (Dijon)
16 de julio	Gran Premio de Gran Bretaña (Silverstone)
7 de agosto	Gran Premio de Alemania (Hockenheim)
14 de agosto	Gran Premio de Austria (Osterreichring)
28 de agosto	Gran Premio de Holanda (Zandvoort)
11 de setiembre	Gran Premio de Italia (Imola)
25 de setiembre	Gran Premio de los EE.UU. (Nueva York)
9 de octubre	Gran Premio de los EE.UU. (Las Vegas)
29 de octubre	Gran Premio de Sudáfrica (Kyalami)

Toquecitos de BOCINA



CALENDARIO TECEISTA -- En la reunión de Comisión Directiva realizada la semana anterior, la Asociación Corredores Turismo Carretera confeccionó su calendario deportivo para la temporada 1983 (completando lo informado en págs. 14/15). En principio, han sido ofrecidas las siguientes fechas: **marzo - 13** Autómovil Club Mendoza (Autódromo), **27** Auto Club 25 de Mayo; **abril - 3** Necochea, **24** Punta Alta; **mayo - 15** Concordia; **junio - 5** San Luis (Potrero de los Funes), **29** Buenos Aires (Autódromo); **Julio - 9** Chivilcoy (Autódromo de Nueve de Julio); **24** La Banda, Santiago del Estero; **setiembre - 4** Lobería (Circuito de Necochea), **18** Club de Aprendices Casildenses; **octubre - 9** Olavarría, **23** San Nicolás o Coronel pringles; **noviembre - 6** Tandil, **20** La Plata. En el mes de **diciembre** se piensa concretar una carrera tipo **Gran Premio,** y en **agosto,** correr eventualmente una serie de competencias en **Brasil.** Este calendario no es definitivo, ya que los clubes favorecidos deberán ratificar la aceptación de la fecha propuesta por la **ACTC.** Hasta el momento está plenamente confirmada la carrera que se llevará a cabo en el circuito **Nº 1** del Autódromo General San Martín de Mendoza como apertura de la temporada y en homenaje al recordado piloto mendocino **"Fosforito" Fernández.**

.....

***"META PATA"** — El piloto **Héctor "Pata" Sánchez,** está trabajando en la preparación de un **Fiat 128 IAVA,** para adaptarlo al reglamento del **Turismo Competición 2000** y competir con dicha unidad en el campeonato de la especialidad. Sánchez es un corredor que se destacó hace unos años en los Campeonatos zonales de Fiat 600 y últimamente estuvo participando de las carreras de la categoría Turismo Nacional clase "B". La máquina está en los primeros tramos de su adaptación y posiblemente esté finalizada para el mes de abril.*

.....

CONTINUARA — No interrumpirá su campaña deportiva **Roberto Caneda,** ya que resolvió participar de las carreras de la nueva **F-2 CODASUR** durante 1983. En un principio existió la posibilidad de alquilar el nuevo Berta que estrenó (bajo la conducción de **Víctor Rosso**) en la última carrera de la temporada anterior, pero Roberto desestimó las ofertas y decidió ser él mismo el piloto de su nueva máquina. Para completar su equipo, adquirió hace pocos días un micro "doble camello" sobre el que construirá el taller y la casa rodante para trasladarse a las carreras sudamericanas.

.....

***MAL TRANCE** — El recordado acompañante de **Oscar Alfredo Gálvez, Federico Herrero,** se encuentra atravesando un mal trance, que afortunadamente superará a pesar de algunas secuelas inevitables. Herrero, que acompañó al "Aguilucho" en su época más brillante (por ejemplo, en el Gran Premio a Caracas) contrajo una infección en momentos en que se encontraba ocasionalmente en Santiago del Estero, y como consecuencia de esto se le debió amputar una pierna, pero consiguió salvar la vida. Con su proverbial humildad, está internado en el **Instituto de Cirugía de Haedo,** donde aguarda recibir el testimonio de sus amigos, que seguramente deben ser muchos.*

.....

REHABILITACION — Rápidamente fueron ejecutadas las obras de mantenimiento que debían realizarse en las instalaciones del **Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.** De tal forma, el escenario porteño ya fue rehabilitado para su uso habitual, es decir prácticas particulares en los horarios matutinos y sesiones generales por categoría en horas de la tarde.

.....

***MINI RALLY** — Los volantes que habitualmente participan de las competencias de Rally, pedirán a la Comisión Deportiva Automovilística que las carreras de ese tipo no tengan una extensión mayor a los **quinientos** kilómetros, no como sucedió en 1982 que debían extenderse por apróximadamente **mil.** Esta modalidad estará reservada para las pruebas comunes, dejando a criterio de los organizadores el recorrido del Gran Premio o pruebas extraordinarias. Con esta modalidad se espera reducir los gastos de los corredores, ya que los rallies se podrían concretar en una sola jornada.*

.....

OCULTISMO REGLAMENTARIO — Algunos de los preparadores que atienden máquinas de **TC 2000** están preocupados ante la demora que muestra la **CDA** para publicar oficialmente el nuevo reglamento de su categoría. Desde el mes de noviembre se sabe extraoficialmente que el Turismo Competición correrá en 1983 con una cilindrada de **1.900 cm³.** sin diferenciar a los motores varilleros de los dotados con un árbol de levas a la cabeza. También se convino en limitar el peso de los autos en **1.000 kilos.** La modificación sugerida por los protagonistas fue aceptada por los dirigentes, pero hasta el momento no se imprimieron los nuevos reglamentos técnicos, y por lo tanto algunos preparadores (por caso, **José Miguel Herceg**) no saben a qué atenerse.

.....

***GOL DE PEDERNERA** — Cuando aún se encuentra en proceso de preparación, la nueva máquina de **Turismo Carretera,** un **Chevrolet,** que está acondicionando **Carlos Pedernera** para reaparecer en la especialidad, ha sido puesta en venta, pues dicho **piloto correrá con otra marca** durante **1983.** Pedernera se ha constituído de alguna manera en el principal asesor deportivo de **Jorge Vieytes,** con quien colabora en el montaje del equipo que tendrá en los hermanos Aventín y Juan María Traverso, a sus pilotos oficiales. Como consecuencia de esa relación nació una amistad que ahora se transforma en convenio deportivo. Vieytes le ofreció a Pedernera un **Ford Falcon** similar a los que tendrá en su equipo, y ni lerdo ni perezoso, Carlos aceptó la oferta y puso en eventa su nuevo TC, que prácticamente está listo para largar.*

.....

NUEVOS CAMINOS — **Ricardo Risatti** continuará participando de las competencias de **Fórmula Dos** en la presente temporada. Luego de haber corrido durante 1982 en el equipo de Guillermo Maldonado, el volante de Laboulaye decidió, como ya explicáramos, encarar nuevos caminos y se puso en contacto con **Juan José Reybet** para que le atienda su monoplaza. Sobre el chasis Berta, Risatti piensa colocar un motor **Fiat 128** especialmente desarrollado por Reybet para la F-2 CODASUR. Un intento de este tipo ya lo había iniciado **Pedro Vidal** con elementos Abarth, pero nunca llegó a terminar la planta motríz, por lo tanto el preparador de Colón y ex Campeón de la F-4, será **precursor** en la preparación de ese motor con árbol de levas a la cabeza. Los trabajos ya están sumamente adelantados, esperándose que el debut se produzca en la carrera de **Punta del Este,** que se correrá el **27 de febrero.**

.....

***¿VOLVERA?** — La noticia corrió rápidamente por el mundillo automovilístico: el piloto internacional **Ricardo Zunino** estaría dispuesto a*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

volver a correr en una categoría nacional. El "Colorado" que llegó a correr F-1 Internacional en el equipo de Bernie Ecclestone (y nada menos que reemplazando a Niki Lauda...) estuvo en el Autódromo **Municipal presenciando el Premio** *Coronación que se disputó el mes pasado, y en ese momento se le habría hecho una oferta muy interesante para correr una máquina* **Ford.** *Por las versiones que pudimos escuchar, sabemos que no se trataría de un monoplaza. Las gestiones, se dice, están bien encaminadas y deben terminar antes de finalizar enero.*

.....

CRESPI Y RULLO — Definió su situación el piloto **Juan Carlos Giacchino,** quien seguirá vinculado en la próxima temporada con **Tulio Crespi** y su equipo de **Fórmula Renault.** Además, Giacchino tendrá plantas motrices atendidas por los hermanos **Rullo,** quienes asistirán al piloto en las competencias que la F-2 se lo permita. Crespi, por su parte, se encargará de la atención integral del auto, siendo el encargado de ponerlo en línea de largada. Indudablemente, Juan Carlos no oculta su intención de ganar el Campeonato en 1983, y equipo no le faltará, con seguridad.

.....

TODOS A CORRER — *Confirmada la realización del* ***Torneo Nocturno para Pilotos no Ganadores de Turismo Carretera,*** *para los días* ***12 y 19 de febrero,*** *se sumó una novedad de importancia para los* ***aspirantes*** *a correr T.C. durante 1983. La Comisión Directiva de la ACTC resolvió autorizar la concu-***rrencia de pilotos debutantes,** *mientras que antes se había dicho que solamente debían intervenir corredores con antecedentes y que no hubieran ganado. Ahora esta acertada medida le brinda la oportunidad de incorporarse a la categoría a una serie de postulantes que tienen sus autos listos y que debían esperar hasta la carrera del mes de marzo para concretar su debut; además, contribuirá a que se incremente el número de participantes en el Campeonato Nocturno, porque en primera instancia eran muy pocos los pilotos que estaban dispuestos a correr. Ahora el éxito de*

EL NUMERO 866 DE CORSA ES UNA RELIQUIA HISTORICA, ¡NO SE LO PIERDA!

¡Sí!, porque si usted se fija detalladamente en la tapa del número 866, aparecido hace un par de semanas, abajo, en el centro, al lado del precio pero de este lado, figura la fecha: 4 al 10 de enero de **1893.**

Nosotros también nos sorprendimos, porque sabíamos, sí, que Corsa salía hace años, pero jamás nos atrevimos a pensar que sus orígenes rebasaban la barrera del siglo XX (hacia atrás).

Como el TC, por ejemplo, que según consta en ese mismo número de Corsa, -página 4-, ya corrió en **1874** *la Vuelta de Laboulaye, ganada por el actual campeón Jorge Martínez Boero...*

Así, junto a los primeros intentos de los pioneros del automóvil como tal (automóvil), los pioneros del automovilismo del automóvil también salíamos a la palestra... Según una vieja historia, que pasó de padres a hijos en el seno de las familias de los hacedores de Corsa de todas las épocas, un visionario, del cual se ignora el nombre, por desgracia, habría fundado la revista medio siglo antes de la aparición del primer automóvil que conoce la historia; pero una revista de autos, sin autos, no funcionó y la idea cayó en el olvido, para resurgir después, con la alborada de estos vehículos en el mundo. Y esa misma historia dice que el creador de Corsa, cuyos últimos días coincidieron con ese despertar, murmuró al expirar: ¡¡Ahora sí!".

Por eso, nuestro pequeño y desapercibido homenaje a ese anónimo ser, cuya imaginación fue tan sólo comparable a su mala fortuna y que si viviera hoy día no podría evitar una mueca de dolor ante el rumbo que ha tomado lo que fue una brillante posibilidad... En fin..., que la historia no nos juzgue, o apelaremos.

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

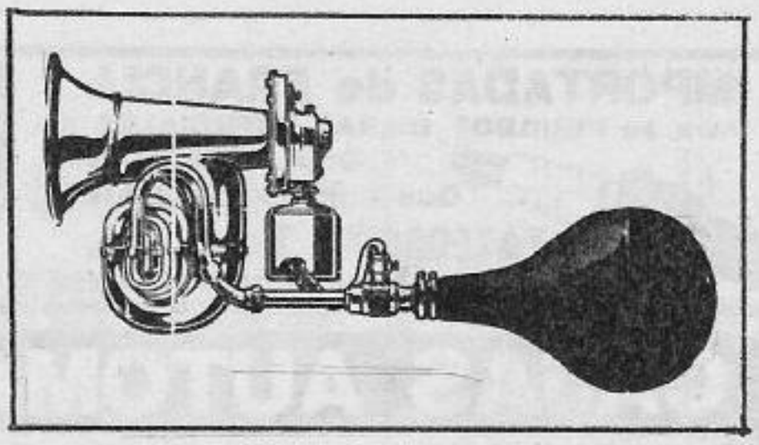
CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS
FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS
TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L • GXL y GHIA.
SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES - EXPORTADORES DE MARCO HNOS.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

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos.
TAUNUS GHIA - FALCON 82 - B.M.W.
PEUGEOT 505
RENAULT 18 FUEGO LEGITIMAS
y toda la línea EXCLUSIVA BMW.
para PEUGEOT - FIAT - DODGE
PRECIOS SENSACIONALES
Desde $ 150.000.-
DINERS • CARTA FRANCA
VISA • AMERICAN EXPRESS
CABAL • ARGENCARD
ENVIOS AL INTERIOR NO CERRAMOS AL MEDIODIA
WARNES 1401 ESQ. DORREGO 854-7322/0902

¡AHORA ES IMPRESCINDIBLE!


Ahora sí contrarembolso
$ 60.000.-
Porque al país lo hacemos entre todos.
solicítela por correo a: CLUB DE LETRAS Casilla de Correo N: 386 Correo Central
HUEMUL
Una división de EDITORIAL ABRIL S.A.
Remita cheque/giro postal **No A La Orden** de EDITORIAL ABRIL S.A.

POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A: EDDIE PUB. SRL., Córdoba 443, 1º P. "A", Tel. 311-2184



inscripciones está prácticamente asegurado, ya que no menos de quince pilotos están aguardando su oportunidad.

.....

GUERRA NO TIENE PAZ — Incansablemente está trabajando **Miguel Angel Guerra** para finalizar de estructurar su nuevo equipo de competición. Prácticamente ya tiene asegurado un chasis Berta que le será entregado en la segunda quincena del mes de febrero. También está definido que su taller estará ubicado momentáneamente en un local de su agencia de automotores instalada en la Avda. Juan B. Justo. También están muy bien encaminadas las gestiones con **Oreste Berta**, quien sería el preparador del motor **Renault 18** que con seguridad empleará "Angelito". Guerra se propuso debutar con su propio equipo en la carrera que se realizará en el Uruguay, dando iniciación al Campeonato CODASUR de *F-2.*

.....

FIEBRE DE TC-2000 — *Todo parece indicar que el* ***Turismo Competición 2000*** *recibirá en la presente temporada una corriente favorable para la especialidad, que se desató en los pilotos que habitualmente corren con* ***IAVA*** *en la categoría Turismo. Se tiene conocimiento de que* ***Julio Pardo,*** *uno de los campeones 1982 de esta última categoría, como* ***Omar Bonomo*** *y* ***Jorge Guiral,*** *están preparando sendos* ***Fiat 128*** *llevados a* ***1.600 cm³.*** *para correr en el TC 2000. Tal iniciativa contaría con el visto bueno de* ***Sevel,*** *empresa que está dispuesta a colaborar con los pilotos en el desarrollo de los nuevos motores. Por el momento es Pardo el que contará con mayores facilidades, habiendo tomado el compromiso de presentar un auto en la primera carrera de la temporada. Los directivos de la* ***APTC-2000*** *tienen, asimismo, conocimiento de diez autos que se están preparando.*

.....

A CUIDARSE LOS TOBILLOS — La medida adoptada por la **ACTC** permitiendo la intervención de pilotos debutantes en el Campeonato Nocturno, facilitará la presentación en la categoría, del jugador de Vélez Sarsfield (con sangre boquense, indiscutiblemente) **Vicente Pernía.** Teniendo en cuenta que Pernía es ganador en la categoría Turismo y que además cumplió actuaciones de verdadero mérito en esa especialidad, será habilitado para correr TC, a pesar de no ser Campeón de algún zonal, como reclamaba en un principio la ACTC para otorgar licencias a los nuevos corredores. "La Fiera" tendrá el asesoramiento de **Francisco Espinosa,** quien será el encargado de orientarlo en la nueva y difícil especialidad. Por lo pronto, Pernía ya es asiduo concurrente a las reuniones de los martes a la noche en la ACTC.

.....

EQUIPO DE PRIMERA — *Uno de los principales impulsores y preparadores de la categoría* ***Turismo Competición 2000*** *(¿o 1900 ?),* ***Carlos Akel,*** *está trabajando para presentar un equipo de campanillas en* ***190983.*** *Definido el tema de los autos, que serán sin ninguna duda* ***Ford Taunus,*** *está tratando de conseguir el servicio de dos pilotos de primera línea. Uno está prácticamente asegurado y será* ***Rubén Daray,*** *y el segundo sería nada más ni nada menos que* ***¡Francisco "Paco" Mayorga!*** *Claro que lo de segundo es solamente una manera de ubicarlo por cronología de contratación, pero de ninguna manera quiere decir que ese será su papel en las competencias... Akel está dispuesto a tener un equipo de primera y no escatimará esfuerzos para convencerlo a Mayorga, sin descartar que pueda ser otro hombre de primerísima línea el que maneje ese Taunus semioficial.*

.....

IGUAL A LOS INTERNACIONALES — Una modalidad similar a la que se emplea en la F-1 Internacional, aplicará a partir de este año la **F-2,** para identificar a sus autos y pilotos. La **numeración** se otorgará por equipos de acuerdo con el resultado del torneo anterior, y desde ese instante será inamovible, conservándolo casi indefinidamente. Solamente se intercambiarán los números entre los equipos que dejan y ganan el campeonato. Cada escudería podrá inscribir dos autos, tal cual sucede con la FOCA. En 1983 el **Nº 1** será para **Guillermo Maldonado** y el **2** para su compañero de equipo, que puede ser **Jorge Omar Del Río.**

.....

TENIAMOS RAZON — *Cuando la campaña de* ***Francisco Espinosa*** *no tuvo la eficacia que sus auspiciantes* ***aguardaban, dijimos en 1982*** *que* ***Omar Wilke*** *y* ***Jorge Pedersoli*** *podrían ser los encargados de reemplazar a* ***José Miguel Herceg*** *en la preparación delk auto de* ***Alegre Pavimentos.*** *El tiempo parece que nos ha dado la razón y casi con seguridad los preparadores de San Martín serán los encargados de atender, por* ***primera vez en su campaña,*** *un* ***Ford*** *en sus talleres de la Ruta Nº 8. Wilke y Pedersoli aceptaron atender la máquina, estando aún pendiente la forma en que diagramarán los trabajos, ya que ellos deberán atender también el* ***Dodge*** *de* ***Roberto Mouras.*** *Para el Ford de Espinosa incorporarían dos mecánicos con experiencia en la marca, a fin de que se ocupen de los trabajos sobre la carrocería y suspensiones. En esta semana se resolverá la casi segura recomposición del equipo que ganó el Campeonato 1979/1980 que organizó la ACTC.*

.....

POSTERGACION — El proyectado **Rally de Villa Dolores,** que iba a transcurrir entre el 4 y el 6 de febrero, fue diferido por dos semanas según informó **Alcides Raies.** Como se sabe, será la primera fecha del Campeonato 1983 de la categoría, y el único reglamento técnico que servirá para la preparación de los autos será el de **Grupo A.**

Lamentablemente, ese fin de semana también habrá TC nocturno y Datsun en Balcarce. Como siempre, las superposiciones de fechas no favorecen en absoluto al conjunto de la actividad. ¿No habrá manera de solucionar de una vez este tema?

CORSA hace quince años

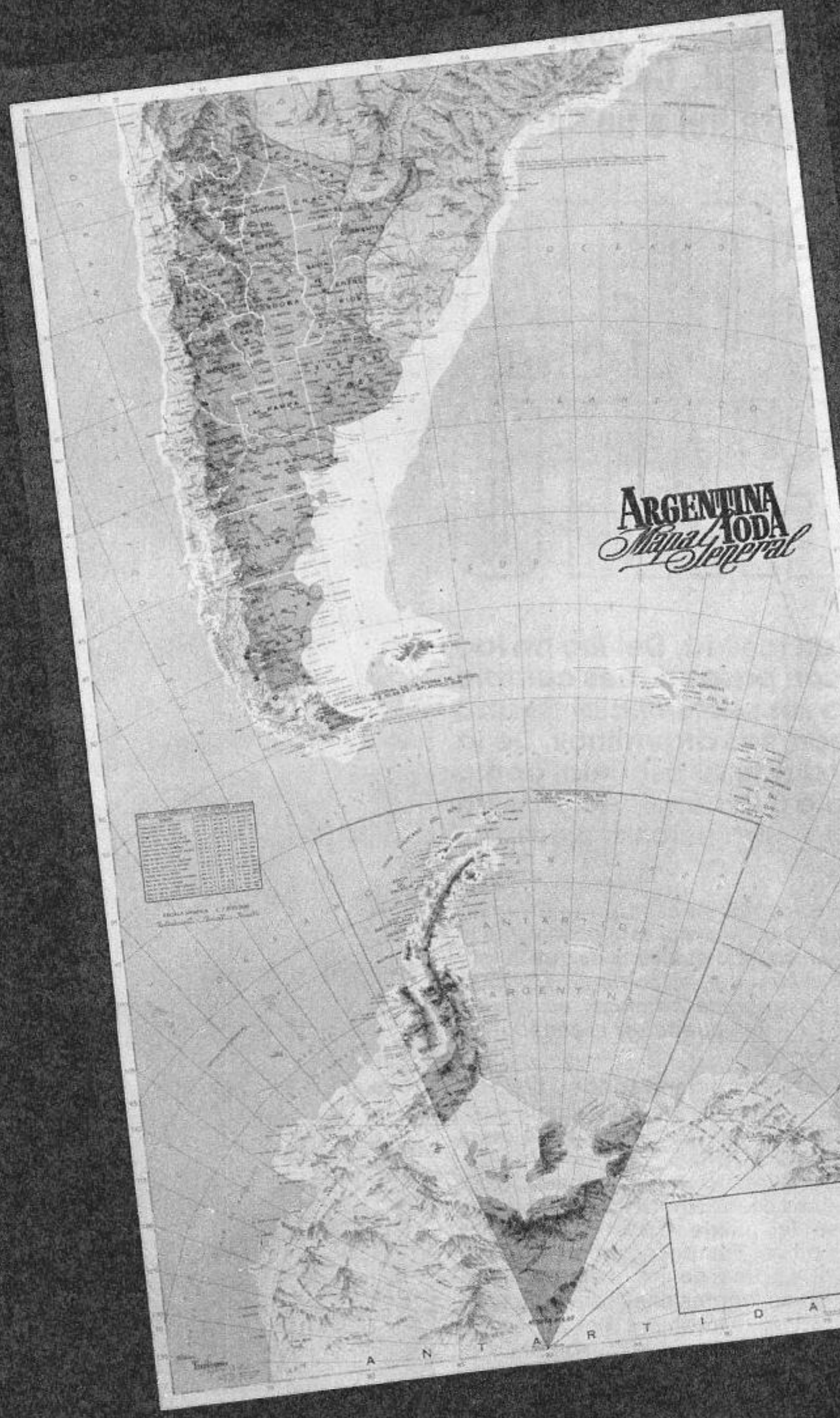
Nº 91 -del 16 de enero de 1968-

El momento de la M.A. F-2 — Corrían los primeros días de 1968, y una nueva categoría se estaba gestando. Aunque se decía que no se podía luchar contra el "absolutismo" del T.C. había gente que buscaba otros horizontes. Así, de esta forma, estaba por nacer la Mecánica Argentina de Fórmula dos, con un parque que superaba los veinte autos, con pilotos de las categorías promocionales como así también de trayectoria (Bordeu, Pairetti, etc.). Los precursores de esta nueva forma de competir sobre cuatro ruedas aseguraban que la Fórmula Dos sería, en el futuro, la categoría más útil del país... Hoy, después de quince años, la Fórmula Dos se hace sudamericana, quizá sin que nadie lo haya pensado en aquel momento, (acaso ni siquiera nuestro compañero Germán Sopeña, autor de esta nota).



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡EXTRAORDINARIO!



MAPA DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

Un excepcional regalo, para atenciones empresarias o para hacerse usted mismo.
Con o sin espacio para colocar el logotipo de su empresa.
No se pierda esta deslumbrante oportunidad.

IMPRESO EN HUECO-OFFSET A 9 COLORES SOBRE CARTULINA ILUSTRACION DE 290 GRS.

Con División Política, Orográfica, Hidrográfica, accidentes geográficos y Población.

Medidas: 67,5 x 1,10 m

SOLO $ 270.000.-

Solicítelo por correo a:
CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo Nro. 386 - Correo Central (1000)
Solicito un MAPA DE LA REPUBLICA ARGENTINA, por sistema de:
- ☐ **PAGO CONTRARREEMBOLSO ($ 330.000)**
- ☐ **PAGO CONTADO (Cheque/giro postal sobre Buenos Aires, No a la Orden de EDITORIAL ABRIL S.A por $ 270.000 más $ 230.000 para gastos)**

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

NO ES INPRESCINDIBLE EL ENVIO DEL CUPON.

JORGE OMAR DEL RIO

Tricampeón de TC-2000. Profesor en su escuela de pilotos. Director de su equipo de F-R. Cuatro títulos nacionales consecutivos... siempre fiel a un método

LA FILOSOFIA DEL EXITO



Con su estilo y una conducta en la vida, Del Río ha ido fijándose objetivos reales que con pasos firmes cumple inexorablemente. Así llegó a ser piloto oficial de una marca. Así ganó cuatro campeonatos argentinos. De la misma manera proyectó, creó y dirige su escuela, como también su equipo de F-R. El premio a la constancia de un profesional ejemplar

Hagamos de cuenta que usted no sabe de quién trata esta nota, y que el único dato que tiene es que la foto corresponde a un podio de TC 2000. La pregunta, entonces, es: ¿quién puede ser el ganador?...

"Desde 1967, cuando gané el concurso de la A.A.A.S., fui logrando buenos resultados en distintas categorías. Pero nunca pude demostrar todo lo que podía llegar a dar, por falta de continuidad. Recién pude hacerlo al entrar al equipo oficial Dodge de Fórmula 1."

Allí empezó la "colección" de aciertos, de éxitos, por parte de Jorge Omar Del Río. En 1979 ganó su primer campeonato, en Fórmula 1 **("Necesitaba ganar las últimas cinco carreras del año para salir campeón, y lo hice")** y de gencia. Es uno de los mejores ejem más en el ambiente automovilístico, pasó a ganar cuatro títulos consecutivos, en dos categorías distintas. Paralelamente desarrolló su propia Escuela de Pilotos (desde hace poco más de un año, auspiciada por el ACA) y ahora el aporte de 43/70 le posibilitó alcanzar otro difícil objetivo: la proyección de la escuela creando su propio equipo en F-R, que con Gurini llegó a pelear el subcampeonato y ganó la última prueba del año (y con un chasis -el DEPAC- vencedor por primera vez). Además, 1983 lo tendrá defendiendo su título en TC 2000, manejando su escuela y su equipo de F-R y formando parte de la Fórmula 2 SUDAM...

Sin la intención de comparar, existen pocos casos similares al de Del Río. No se le puede discutir capacidad como piloto. Tampoco ignorar su inteligencia. Es uno de los mejores ejemplos como profesional, en cuanto a dedicación al trabajo, y por su evolución permanente en la búsqueda y el logro de los objetivos que fue estableciéndose a lo largo de su extensa campaña. Habla poco porque hace mucho. Pero dentro del automovilismo tiene una conducta intachable porque sabe comunicarse, hablando siempre claro y delineando sus pautas. Así, lentamente, fue dando los pasos más seguros, constituyéndose actualmente en uno de los hombres más exitosos en todo lo que encara y desarrolla.

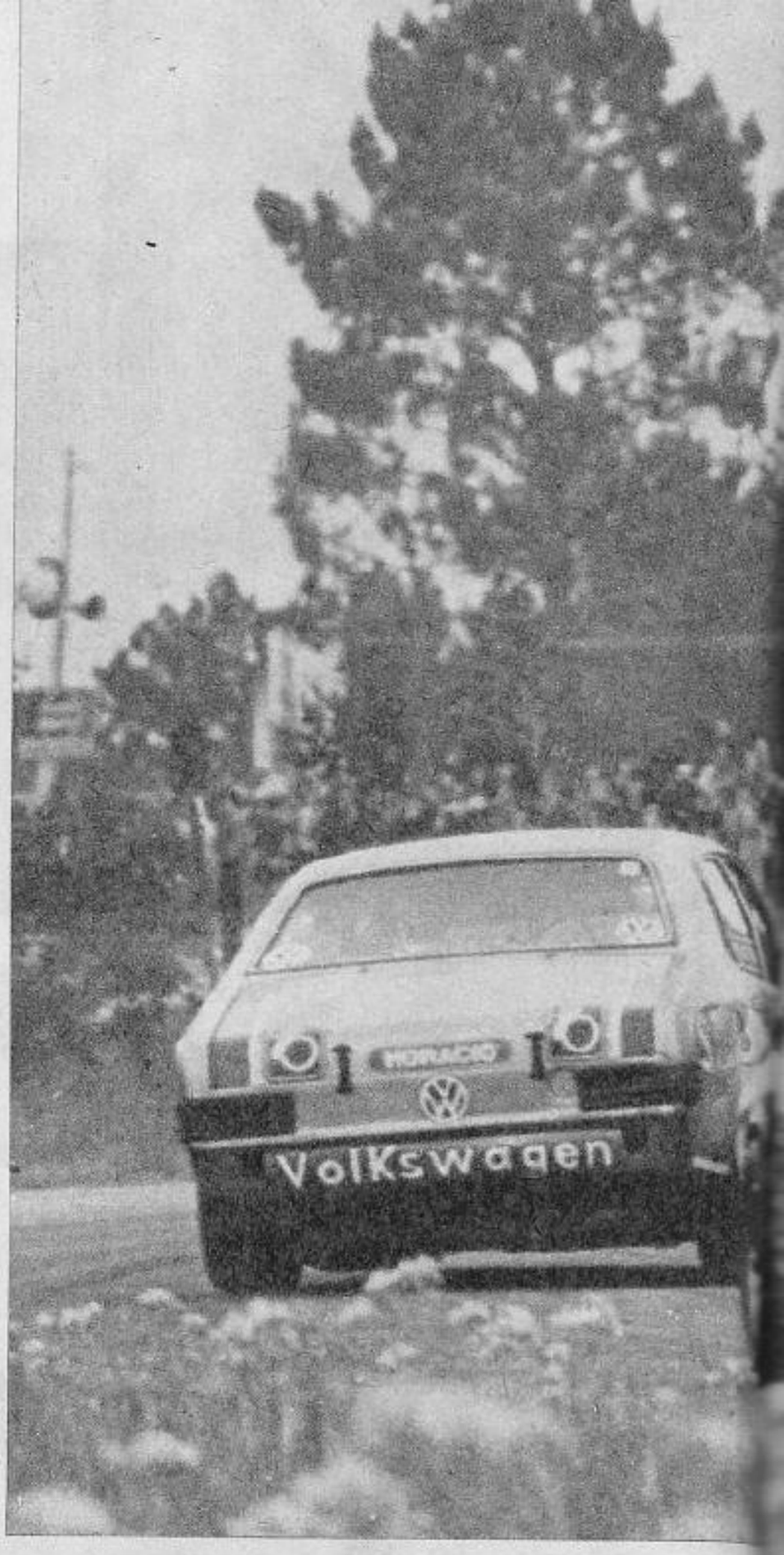
Su historia a propósito de nuestra "obligación" de hacerle una nota cada año -producto de los títulos que obtiene- es bastante conocida. En esta oportunidad preferimos que aborde

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


SHOT

SU CAMPAÑA

1	15-9-68	Asoc. Cordobesa de Volantes (J. Posse)	T.M.	Peugeot 404	9°
		Primera Serie: 4°			
2	20-10-68	1.000 Kms. de Bs. As. con Condomini Alcorta	T.M.	Peugeot 404	3°
3	9-3-69	Premio Apertura (AMCBA)	F-2	Rafaela-Peugeot	Ab
4	14-12-69	25 Horas de APAT con Carlos Marincovich	T.M.	Peugeot 404	11°
5	12-1-70	24 Hs. de Daytona, con Alain de Cadenet	SP-I	Porsche 908	N/C
6	12-4-70	1.000 K. de Brands Hatch con de Cadenet	SP-I	Porsche 908	11°
7	12-7-70	Club Atlético de Rafaela	S.P	Avante-Tornado	Ab
8	26-7-70	9 de Julio Automóvil Club	S.P.	Avante-Tornado	Ab
		Primera Serie: 12°			
9	16-8-70	Club de Volantes Entrerrianos (Paraná)	S.P	Avante-Tornado	Ab
		Primera Serie: 7°			
		Segunda Serie: 9°			
10	23-8-70	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda)	S.P.	Avante-Tornado	N/C
		Primera Serie: 10°			
		Segunda Serie: 8°			
		Tercera Serie: 8°			
11	4-10-70	Vte. López Automóvil Club (AMCBA)	S.P.	Avante-Tornado	Ab
		Primera Serie: 16°			
12	11-10-70	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	S.P.	Avante-Tornado	Ab
13	25-10-70	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda)	S.P.	Avante-Tornado	11°
		Primera Serie: 8°			
		Segunda Serie: 11°			
		Tercera Serie: 11°			
14	8-11-70	Las Flores Automóvil Club	S.P.	Avante-Tornado	N/C
		Primera Serie: 11°			
		Segunda Serie: 11°			
15	6-12-70	Copa Brasil de Sport Prototipo (Interlagos)	S.P.	Avante-Tornado	6°
16	23-12-70	Copa Brasil de S.P, 3a. Fecha (Interlagos)	S.P.	Avante-Tornado	Ab
17	27-12-70	Copa Brasil de S.P. 4a. Fecha (Interlagos)	S.P.	Avante-Tornado	6°
18	10-1-71	1.000 K. de Buenos Aires (AMCBA) con D.Wyer	S.P. I	Lola T-210	10°
19	5-3-72	Moto Club Argentino (AMCBA)	S.P.	Parodi-Tornado	Ab
20	16-4-72	Allen Automoto Club	S.P.	Parodi-Tornado	5°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 8°			
		Tercera Serie: 6°			
21	30-4-72	9 de Julio Automóvil Club	S.P.	Berta-Tornado	GANO
		Primera Serie: Ganó			
		Segunda Serie: Ganó			
		Tercera Serie: Ganó			
22	21-5-72	Club Atlético Maggiolo	S.P.	Berta-Tornado	3°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 3°			
		Tercera Serie: 3°			
23	11-6-72	Vte. López Automóvil Club (AMCBA)	S.P.	Berta-Tornado	Ab
		Primera Serie: 16°			
24	16-7-72	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	S.P.	Berta-Tornado	4°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 7°			
		Tercera Serie: 5°			
25	30-7-72	Automóvil Club Río IV	S.P.	Berta-Tornado	Ab
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 13°			
26	20-8-72	Club Atlético de Rafaela	S.P.	Berta-Tornado	7°
		Primera Serie: 7°			
		Segunda Serie: 6°			
27	17-9-72	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda)	S.P.	Berta-Tornado	5°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 5°			
		Tercera Serie: 4°			
28	10-12-72	Avellaneda Automóvil Club (AMCBA)	S.P.	Berta-Tornado	GANO
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: 2°			
29	17-12-72	Auto Moto Club Comodoro Rivadavia	S.P.	Berta-Tornado	2°
		Primera Serie: 3°			
		Segunda Serie: 2°			
30	4-3-73	Asociación Argentina de F-1 (AMCBA)	F-1	Berta-Tornado	7°
		Primera Serie: 8°			
		Segunda Serie: 7°			
31	18-3-73	Auto Moto Club Comodoro Rivadavia	S.P.	Berta-Tornado	Ab
		Primera Serie: 10°			
		Segunda Serie: 11°			
32	8-4-73	Allen Automoto Club	F-1	Berta-Tornado	Ab
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 11°			
33	6-5-73	500 Millas Argentinas (Rafaela)	F-1	Berta-Tornado	Ab
34	20-5-73	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	S.P.	Berta-Tornado	3°
		Primera Serie: 3°			
		Segunda Serie: 4°			



cada una de sus actividades por separado...

EL TITULO DEL '82

"Este campeonato de TC-2000 tuvo un índice de efectividad mucho mayor con respecto a los anteriores (80,22%), ya que no tuvimos esos inconvenientes anormales que pueden trabar un buen resultado, salvo esa pinchadura en Balcarce y el motor que se rompió en Bahía Blanca, aunque esto suena como hasta normal en el balance de toda una temporada. Debido a la experiencia de la familia Pianetto por un lado, y de Aldo Bellavigna por el otro, pudimos llegar al compromiso de toda carrera con un auto muy bien equilibrado para cada circuito.

"Lo relevante de este año es que todas las carreras fueron proporcionalmente más exigentes que las de años anteriores. Tuve que andar muchas veces a fondo, en la mayoría de las pruebas, lo que evidencia la evolución de la categoría. Quizá donde más me esforcé fue en la última presentación en Buenos Aires, en que debí recuperar desde atrás. Pero también

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La escena corresponde a la carrera de El Pinar, R.O.U., con Crocco en primer plano cerrando el trencito que encabeza... Del Río (!!) seguido de Pontoriero y Di Palma; y en cierto modo pretende simbolizar un concepto del Campeón: ***"Lo mejor del 82 para el TC 2000 es que se logró más paridad".***

anduve muy exigido en Balcarce. En Río IV pude sacar un margen muy pequeño de diferencia pero con Baldinelli siempre atrás. En Mendoza veníamos peleando con Luis Di Palma y con Baldinelli hasta que éste me tocó muy levemente, (y sin intención) y quedé algo lejos de la punta; le desconté bastante a Di Palma, aunque ganó él, no más, pero yo anduve siempre a fondo, hasta el final.

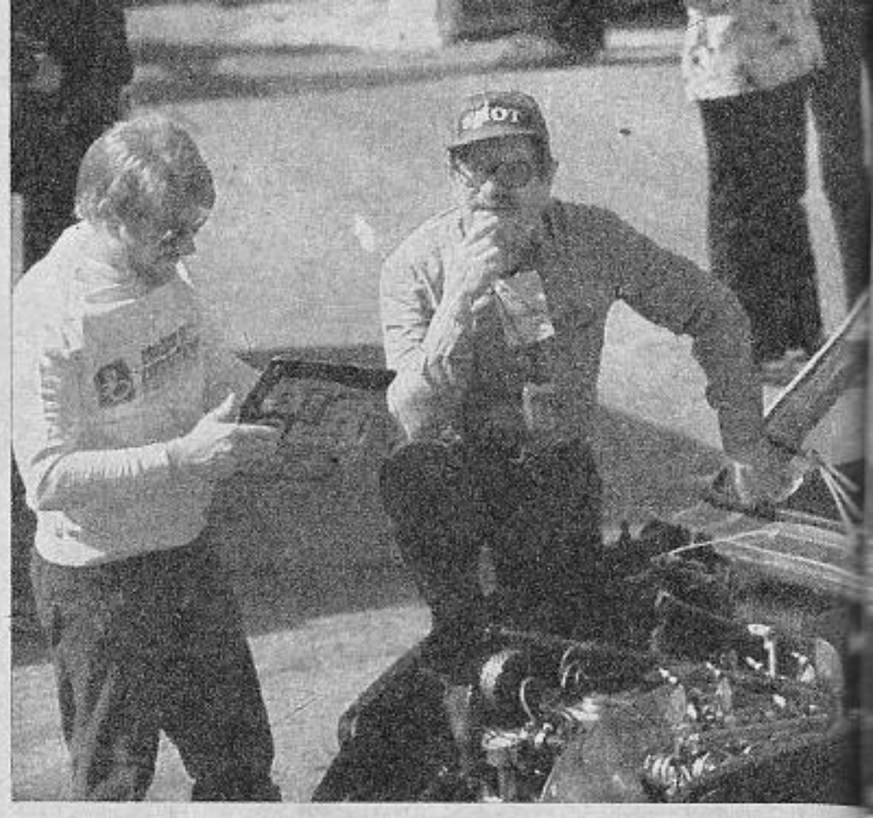
"No se puede decir que mi mejor carrera haya sido la última del Autódromo. Quizá porque soy o trato de ser medio perfeccionista... En muchas carreras de mi vida quedé conforme. La del Autódromo fue una de ellas. Pero también me dejaron muy satisfecho algunas pruebas que gané en F-1. Recuerdo aquella en que comencé a ganar el campeonato de F-1 en 1979, en Las Parejas, en mi segunda presentación con el equipo Bellavigna-Pianetto. Después de tener una desventaja de 2s5 en la primera serie, logré descontarla en la segunda, ganando en un circuito no muy ideal para nuestra máquina. También quedé muy conforme con la última prueba de ese año en Buenos aires, cuando con el campeonato ya asegurado, salí a pelear la punta desde el comienzo luchando con Marito García hasta la última vuelta... Y la carrera de este año en Las Flores fue muy buena para mí, a pesar del margen o la diferencia a favor que tenía. Pero esta cuestión, más que nada, la analizo en cuanto a mi rendimiento personal. Hasta cuando pierdo, salgo segundo, tercero o más atrás... Lo importante para mí es aprovechar al máximo el rendimiento y las posibilidades del auto y del equipo. Puede darse el caso de que me ganen porque un día, tal auto camine mucho más rápido que el mío. En ese caso no puedo volverme loco. Lo más lógico me parece hacer un análisis de aprovechamiento de mi medio. Si fue muy bueno, perfecto, e igualmente me ganaron, tengo que sentirme satisfecho, aunque posteriormente trabaje 24 horas por día para mejorar tratando de llegar al nivel del que me ganó.

"A propósito de la evolución que antes comentaba, el ejemplo más claro para graficar este año es el aumento de trabajo que tuvimos durante pruebas y clasificación, que son los días en que se ganan las carreras, o donde se cimentan los éxitos. El ritmo de pruebas fue muy superior a años anteriores. En ningún momento busqué "el tiempo" de clasificación, y si varias veces conseguí la pole fue por una consecuencia, porque en una vuelta, por una serie de aciertos en la puesta a punto y por encontrar la pista "limpia", pude marcar esas 2/10 de diferencia que te hacen largar en primer lugar. Pero básicamente, en los días de pruebas y de clasificación, nosotros trabajamos para la carrera. Con el ritmo del domingo y probando todo lo que está a nuestro alcance. Para nosotros el domingo debe ser la concreción final del trabajo durante las jornadas previas.

"Técnicamente, lo más relevante de este año fue el avance de los equipos particulares que componen el segundo pelotón. Se acercaron bastante a la punta y por esa razón, como decía, en la mayoría de las competencias no me sobró nada. La carrera de Mendoza, por ejemplo, fue muy dura para mí porque andando a fondo no

SU CAMPAÑA

35	15-7-73	Vte. López Automóvil Club (AMCBA) Primera Serie: 2° Segunda Serie: 3°	S.P.	Berta-Tornado	3°
36	29-7-73	Asociación Argentina de F-1 (Oscar Cabalén) Primera Serie: 15° Segunda Serie: 5°	F-1	Berta-Tornado	9°
37	26-8-73	Vte. López Automóvil Club (AMCBA) Primera Serie: 3° Segunda Serie: 10°	F-1	Berta-Tornado	8°
38	16-9-73	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	F-1	Berta-Tornado	6°
39	4-11-73	Federación de Asociaciones de Pilotos Primera Serie: 19°	F-1	Berta-Tornado	Ab
40	18-11-73	Club Atlético de Rafaela Primera Serie: 5° Segunda Serie: 7°	F-1	Berta-Tornado	5°
41	9-12-73	Auto Moto Club Comodoro Rivadavia Primera Serie: 6° Segunda Serie: 6°	F-1	Berta-Tornado	4°
42	20-10-74	Fed. Asoc. Pil. Autom. de Comp. (AMCBA)	F-1	Berta-Tornado	Ab
43	1-12-74	Automóvil Club Mendoza Primera Serie: 15°	F-1	Berta-Tornado	Ab
44	7-9-75	Asociación Uruguaya de Volantes (El Pinar)	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
45	26-10-75	Federac. Asoc. Pil. Autom. de Comp (AMCBA)	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
46	16-11-75	Club Atlético de Rafaela	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
47	14-3-76	Premio Apertura (AMCBA)	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
48	30-5-76	Asociación Argentina de F-1 (AMCBA) Primera Serie: 3° Segunda Serie: 6° Tercera Serie: 8°	F-1	Berta-Dodge V-8	7°
49	20-6-76	Fed. Asoc. Pil. Autom. de Comp. (AMCBA) Primera Serie: 6° Segunda Serie: 3°	F-1	Berta-Dodge V-8	3°
50	18-7-76	Auto Club Salta Primera Serie: 9°	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
51	22-8-76	Fed. Asoc. Pil. Autom. de Comp. (AMCBA) Primera Serie: 4° Segunda Serie: 3°	F-1	Berta-Dodge V-8	4°
52	20-9-76	Asociación Argentina de F-1 (AMCBA) Primera Serie: 13°	F-1	Berta-Dodge V-8	Ab
53	10-10-76	Club Atlético de Rafaela Primera Serie: 8° Segunda Serie: 3°	F-1	Berta-Dodge V-8	5°
54	7-11-76	Asoc. Argentina de F-1 (El Pinar) Primera Serie: 2° Segunda Serie: Ganó Tercera Serie: 6°	F-1	Berta-Dodge V-8	5°
55	5-12-76	Automóvil Club Pergamino (AMCBA) Primera Serie: 3° Segunda Serie: 3°	F-1	Berta-Dodge V-8	3°
56	20-3-77	Torneo Apertura (AMCBA)	F-1	Pianetto-Dodge	5°
57	24-4-77	Auto Club Balcarce Primera Serie: 2° Segunda Serie: 6°	F-1	Pianetto-Dodge	4°
58	7-5-77	Automóvil Club Mendoza Primera Serie: 5° Segunda Serie: 11°	F-1	Pianetto-Dodge	9°
59	9-7-77	Auto Club Salta Primera Serie: 5° Segunda Serie: 5° Tercera Serie: 5°	F-1	Pianetto-Dodge	4°
60	21-8-77	Club Atlético de Rafaela Primera Serie: 2° Segunda Serie: 10°	F-1	Pianetto-Dodge	8°
61	4-9-77	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda) Primera Serie: 7°	F-1	Pianetto-Dodge	4°
62	16-10-77	Club Atlético de Rafaela Primera Serie: 2° Segunda Serie: 3°	F-1	Pianetto-Dodge	3°
63	13-11-77	Asociación Uruguaya de Volantes (El Pinar)	F-1	Pianetto-Dodge	8°
64	27-11-77	24 Horas del SIAC, con Juan Vallasciani	T.N.	Peugeot 504	6°
65	4-12-77	Asociación Standard Mejorado (AMCBA) Primera Serie: 2° Segunda Serie: 2°	F-1	Pianetto-Dodge	2°
66	18-12-77	Asociación Argentina de F-1 (Balcarce)	F-1	Pianetto-Dodge	N/C
67	19-3-78	Argentino Atletico Club Las Parejas	F-1	Pianetto-Dodge	3°
68	16-2-78	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	F-1	Pianetti-Dodge	3°
69	20-6-78	Automóvil Club Argentino (AMCBA)	F-1	Pianetto-Dodge	Ab





podía alcanzarlo a Di Palma, pero tampoco despegarme de Crocco que terminó a un segundo de mí. Y así sucedió muchas veces.

"Especialmente, lo que sobresale aquí para ganar un campeonato es el equipo, con una eficiencia, creo yo, fuera de lo común. Sobre 11 carreras ganar 6, más tres segundos puestos y un tercero, con sólo un abandono, evidencia un excepcional trabajo de atención en el auto, por parte de los Pianetto y sus mecánicos (José Mazoli, "El Negro" Oliva, Willy Aboledo, Freite y Pepe), y de Aldo Bellavigna con su grupo de mecánicos. El conjunto de esto, sumado al trabajo que hacemos en la pista, es lo que produjo el alto porcentaje de efectividad y el tercer título en TC."

LOS LOGROS DE LA ESCUELA

"La escuela me gusta. me produce placer trabajar, transmitir la serie de conocimientos y experiencia que voy acumulando. Más allá del aspecto comercial, para mí es algo muy lindo y

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







"La clave del gran rendimiento del 82 está en la organización y eficacia del equipo encabezado por Bellavigna y los Planetto" *(izquierda, arriba), sentencia Del Río, a quien también suele acompañar a las carreras (y colaborar con él) su mujer (abajo). Con respecto al equipo de F-R (en la foto mayor, con su "delfín" Gurini), hay conformidad y esperanzas.*

que me da satisfacciones muy grandes. Al paso de los años voy viendo que son muchos los muchachos que comenzaron conmigo y que fueron encontrando el camino hacia el automovilismo, que es lo más complicado. En esta actividad lo más difícil es encontrar la manera de practicarla, y ése es uno de los fundamentos de la escuela. Proporcionar el primer medio, el primer paso. De alguna manera estoy dando la posibilidad de llegar al automovilismo a mucha gente que no hubiera tenido otra forma de hacerlo. No solamente en el caso máximo de Mansilla, por la satisfacción de haberle dado la primera puerta para abrir, sino de muchos otros. El resto de la campaña de Mansilla fue mérito suyo, exclusivamente, pero ese primer paso es fundamental para cualquier piloto. Y desde 1982, con la posibilidad de armar el equipo de F-R de 43/70, otorgando con él el premio de hacer automovilismo serio sin intervalos y en un "team" de punta, el logro y los objetivos de la escuela se ampliaron notoriamente. Creo que es un caso único en el mundo. En un automovilismo comercializado en todas partes, donde primero te preguntan por el dinero de que disponés y después cómo manejás, el haber creado un sistema que apunte nada más que a verificar cómo maneja el individuo, independientemente de sus posibilidades económicas, da un poco la idea de cuál es la filosofía puesta en práctica. Apunto a facilitar el acceso al automovilismo, a la mayor cantidad de jóvenes posible. Desde 1982, el piloto que gana el concurso de la escuela, corre en la temporada siguiente en F-R sin la preocupación de poner un peso. Y si ese piloto tiene condiciones, vamos a tratar de invitarlo a correr un segundo año gratis, pero con el auto número 1, para que deje el lugar vacante al ganador del concurso del siguiente año. Si en su segunda temporada obtiene buenas clasificacionees y consigue ganar carreras, encontrará el apoyo para subir a la F-2, por ejemplo".

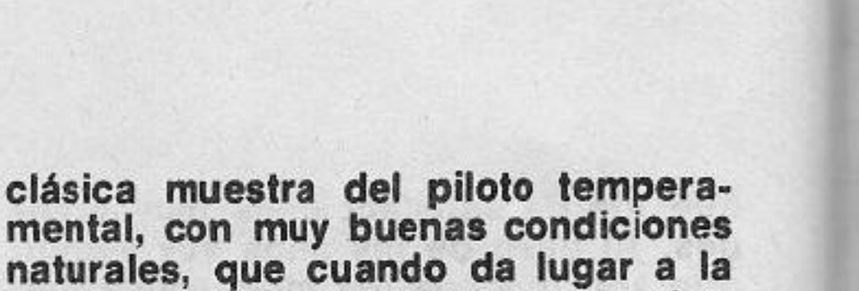
—Hablemos de los alumnos "ilustres".

—Enrique Mansilla, por ejemplo, lo mejor que tiene es que piensa dentro del auto. No conduce por impulsos. Lo hace en forma razonada, que es la manera que tratamos de transmitir. Posteriormente, se nota que el mismo criterio utilizado en la pista también lo adoptó fuera del auto de carrera, con los resultados conocidos. Alberto Baldinelli es un piloto con una gran facilidad natural y en general también es mun pensante. A Roberto Guerrero lo tuve cuando contaba 17 años, cuando el padre tenía la idea de mandarlo a estudiar a Inglaterra y hacerlo correr en la Fórmula Ford. Ya había corrido en karting y por ese entonces tenía una gran facilidad para andar en autos, más ese ímpetu de los 17 años. Básicamente trabajé en eso para que supiera utilizar esas "ganas juveniles" en favor de conseguir resultados. A lo largo de su carrera fue evolucionando mucho. Al principio, mejor dicho, siempre, fue muy rápido, pero algo inseguro hasta lograr la madurez que hoy tiene y que lo llevó a sentarse en un F-1. Víctor Rosso, en cambio, es la

SU CAMPAÑA

70	6-8-78	Club Atlético de Rafaela	F-1	Pianetto-Dodge	Ab
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: 8°			
71	1-10-78	Asociación Argentina de Automoviles Sport	F-1	Pianetto-Dodge	3°
72	29-10-78	Club Atlético de Rafaela	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: 2°			
73	24-11-78	Argentino Club de Las Parejas	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
74	17-12-78	Argentino Club de Las Parejas	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: 2°			
75	22-4-79	Auto Club Salta	F-1	Pianetto-Dodge	8°
76	25-5-79	Autoclub de La Rioja	F-1	Pianetto-Dodge	2°
77	24-6-79	Chaco Automoto Club (Resistencia)	F-1	Pianetto-Dodge	2°
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: 2°			
78	22-7-79	Argentino Atlético Club Las Parejas	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: Ganó			
79	16-9-79	Club Atlético de Rafaela	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
80	7-10-79	Aero Club Pampeano (Santa Rosa)	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
		Primera Serie: Ganó			
		Segunda Serie: Ganó			
81	8-12-79	Automóvil Club Rio IV	F-1	Pianetto-Dodge	Ganó
		Primera Serie: Ganó			
		Segunda Serie: Ganó			
82	15-12-79	Asociación Argentina de Automóviles Sport	F-1	Pianetto-Dodge	GANO
		Primera Serie: 2°			
		Segunda Serie: Ganó			
83	20-4-80	Vte. López Automóvil Club (AMCBA)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
84	7-6-80	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
		Primera Serie: 3°			
		Segunda Serie: Ganó			
85	12-7-80	Chaco Automoto Club (Resistencia)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
		Primera Serie: Ganó			
		Segunda Serie: 2°			
86	24-8-80	Automóvil Club Rio IV	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 2°			
87	28-9-80	Automóvil Club de Las Flores	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 3°			
		Segunda Serie: 4°			
88	12-10-80	Automoto Club Carlos Paz (Oscar Cabalén)	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 4°			
		Segunsa Serie: 4°			
89	1-11-80	Automóvil Club Mendoza	TC-2000	Dodge 1500	4°
90	14-12-80	Asociación Argentina de Automóviles Sport	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 6°			
		Segunda Serie: 3°			
91	28-12-80	San Isidro Automóvil Club (AMCBA)	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 4°			
		Segunda Serie: 3°			
92	4-4-81	Automóvil Club Mendoza	TC-2000	Dodge 1500	3°
		Primera Serie: 5°			
		Segunda Serie: 4°			
93	2-5-81	San Isidro Automóvil Club (AMCBA)	TC-2000	Dodge 1500	7°
		Primera Serie: 3°			
		Segunda Serie: 7°			
94	23-5-81	Autoclub de La Rioja	TC-2000	Dodge 1500	Ab
95	11-7-81	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
96	9-8-81	Auto Club Concordia (Entre Rios)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
97	12-9-81	Asociación Sanjuanina de Volantes (Zonda)	TC-2000	Dodge 1500	GANO
98	27-9-81	Asociación Uruguaya de Volantes (El Pinar)	TC-2000	Dodge 1500	2°
99	10-10-81	Bahía Blanca Automóvil Club	TC-2000	Dodge 1500	4°
100	7-11-81	Marcos Juárez Motor Club	TC-2000	Dodge 1500	GANO
101	28-11-81	Aero Club Pampeano (Santa Rosa)	TC-2000	Dodge 1500	3°
102	20-12-81	Asociación Argentina de Automóviles Sport	TC-2000	Dodge 1500	Ab
103	11-4-82	Automóvil Club Rio IV	TC-2000	Dodge 1500	GANO
104	30-4-82	Automóvil Club Mendoza	TC-2000	Dodge 1500	2°
105	6-6-82	Asociación Argentina de Automóviles Sport	TC-2000	Dodge 1500	GANO
106	25-7-82	Automóvil Club Las Flores	TC-2000	Dodge 1500	GANO
107	8-8-82	Auto Club Concordia	TC-2000	VW-1500	2°
108	12-9-82	Asoc. Sanjuanina de Volantes (El Zonda)	TC-2000	VW-1500	GANO
109	2-10-82	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)	TC-2000	VW-1500	GANO
110	24-10-82	Asociación Uruguaya de Volantes (El Pinar)	TC-2000	VW-1500	3°
111	6-11-82	Bahía Blanca Automóvil Club	TC-2000	VW-1500	Ab
112	27-11-82	Auto Club Balcarce	TC-2000	VW-1500	GANO
113	19-12-82	Asociación Argentina de Automóviles Sport	TC-2000	VW-1500	GANO





clásica muestra del piloto temperamental, con muy buenas condiciones naturales, que cuando da lugar a la técnica consigue excelentes resultados, pero... a veces lo traiciona ese temperamento. De cualquier manera es muy joven y, repito, tiene buenas condiciones.

EL EQUIPO DE FORMULA RENAULT

"Cuando el año pasado tuve la confirmación de 43/70 para hacer el equipo, traté de buscar las mejores posibilidades para armar un buen conjunto. Probé distintos chasis y motores, de diferentes preparaciones. De acuerdo con esos tests me incliné por los chasis DEPAC, los motores de Rullo y las cajas de Meriggi. Estoy conforme con los resultados obtenidos, porque la categoría no es fácil, no se pueden encontrar resultados fácilmente. Pero el haber estado con Néstor Gurini en los puestos puntables de todas las carreras, es una satisfacción mayor que terminar segundo o tercero en el

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Arriba, izquierda. El podio de Bahía los unió en el festejo de sus respectivos títulos '82 y probablemente el 83 los vea juntos en le F-2 CODASUR: Del Río y Maldonado... Abajo, Pianetto hijo y señora, junto al "Tero" Pontoriero, quien en el transcurso del 82 se integró al mismo equipo del "profe".

campeonato, porque demuestra claramente mi filosofía de ver el automovilismo. Primero que nada, apuntamos a un rendimiento, a la seguridad y la confianza de todo el grupo para trabajar en la pista. Con una cantidad de trabajo enorme fuimos progresando, y llegando a mitad de año a un buen nivel competitivo. Quizá no conseguimos más triunfos porque este año la categoría tuvo un equipo, (el de Urretavizcaya) que se destacó notablemente del resto, pero siempre estábamos dentro de los cuatro o cinco mejores de cada clasificación, de cada carrera, logrando por lo menos ese primer triunfo en la última del año que nos hizo muy bien a todos.

"Lo importante es que el equipo cumplió en este primer año con los objetivos trazados. Fue un trabajo muy grande porque todo era nuevo (autos, motores, pilotos, mecánicos), y se requirió un trabajo de desarrollo de los autos bastante pronunciado. Porque a pesar de estar muy bien construidos, los DEPAC no habían tenido hasta ese momento un desarrollo de este tipo. Ahora aspiramos a reforzar en el '83, este primer año más que nada de organización y puesta en marcha de todo el conjunto. Yo mismo necesité trabajar muchísimo en los autos, para agilizar la puesta a punto de los chasis, apurado porque las carreras se venían encima y había que tratar de mejorar todos los días para seguir el ritmo de la categoría. Y en el trabajo en carrera, ya el domingo, Gurini adquirió la experiencia suficiente para que este año tome una serie de decisiones por sí mismo.

"En general, este primer año en la F-R fue muy bueno para nosotros, pero lo más importante es que este equipo, como decía, marcó la continuidad de la escuela, el paso siguiente. Gurini hará otro año como primer piloto, acompañado por el ganador del concurso que ahora estamos definiendo, y en 1984 trataremos de proyectarlo a la F-2. Ahora, con la internacionalización de esta categoría, los costos son mayores y es más difícil. Pero lo ideal, sería que un alumno de la escuela llegara por méritos propios a la F-2 SUDAM. Veremos si también a este sueño, como hace unos años lo era el equipo de F-R, podemos hacerlo realidad"

En TC-2000, en su escuela de pilotos, también con su equipo de F-R o planeando cuidadosamente su próximo ingreso a la F-2, la misma filosofía. El mismo sistema de trabajo. Idéntica seriedad para cualquiera sea la actividad. Jorge Omar Del Río, o cuando los resultados eximen de cualquier adjetivo.

Jorge Fernández Morano
Fotos: Abril

TC 2000: BALANCE DE 198

EL CAMINO



Complejo año para la categoría. Complicado de entender si se intenta profundizar cada punto esencial que haga a la vida de esta joven especialidad. Antes que nada conviene recordar que acaba de concluir su tercera temporada oficial. Que nació en plena crisis del país y, por ende, del automovilismo, y como "respuesta" del ACA al avance efectivo de la ACTC. Por lo tanto, nació mal. Por eso su primer año con grandes altibajos, por eso una segunda temporada con varias dudas, a pesar del repunte en las últimas carreras.

Sin embargo, dentro del panorama general de dificultades en todos los órdenes, el TC-2000 cumplió su tercer año sin pedirle nada a nadie. Institucionalmente arrancó 1982 con algunas dificultades en el mismo seno de una APTC —Asociación de Propietarios— en plena etapa de reorganización y acuerdos entre sus integrantes. Pero este punto hay que dividirlo en dos partes ya que las soluciones recién comenzaron a aparecer a mediados de temporada. Al iniciarse el campeonato en Río Cuarto (11 de abril), se había logrado un importante acuerdo en lo referente a neumáticos. A diferencia del uso indiscriminado que se hizo en 1981, este año comenzó con un acuerdo basado en la utilización de cubiertas más duras —capaces de sobrellevar el esfuerzo de clasificación y

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2.BUSCANDO LA SENDA...
ESTA CERCA



carrera—, con la obligación para cada piloto, de comprar y correr en cada prueba un juego totalmente nuevo. Por ese lado la APTC, mediante un arreglo con Faneco (proveedor de neumáticos Fliter) se aseguró desde principio de año un precio razonable por juego, y el objetivo era equiparar las chances o, mejor dicho "arrimar" a los de atrás hacia la punta. Pero en dicha Asociación todavía había puntos sin resolverse, sin un acuerdo generalizado. Teniendo el espejo de la F-2 nacional, con la que compartieron dos temporadas, la mayoría de los propietarios conocían la lección de copiar las cosas buenas de sus colegas, pero por pequeñas diferencias no encontraron los caminos más propicios para llevarlo a la práctica. Se necesitaron varias reuniones, dejar intereses de lado y comprender después de tres años la imperiosa necesidad de estar unidos estratégicamente, compartiendo incluso, todos, parte de los intereses que cada uno defendía. La alternativa de la proyección internacional de la F-2 y la firmeza mostrada en cada paso que esta dio, aceleró de alguna manera este proceso de entendimiento en el TC 2000. Ya que desde mucho antes de culminar la temporada sabían que durante 1983 no podrían compartir con aquélla el mismo programa, rápidamente llegaron esos acuerdos básicos, que a mediados de año culmina-

ron con la union tan esperada como buscada por un núcleo de sus dirigentes.

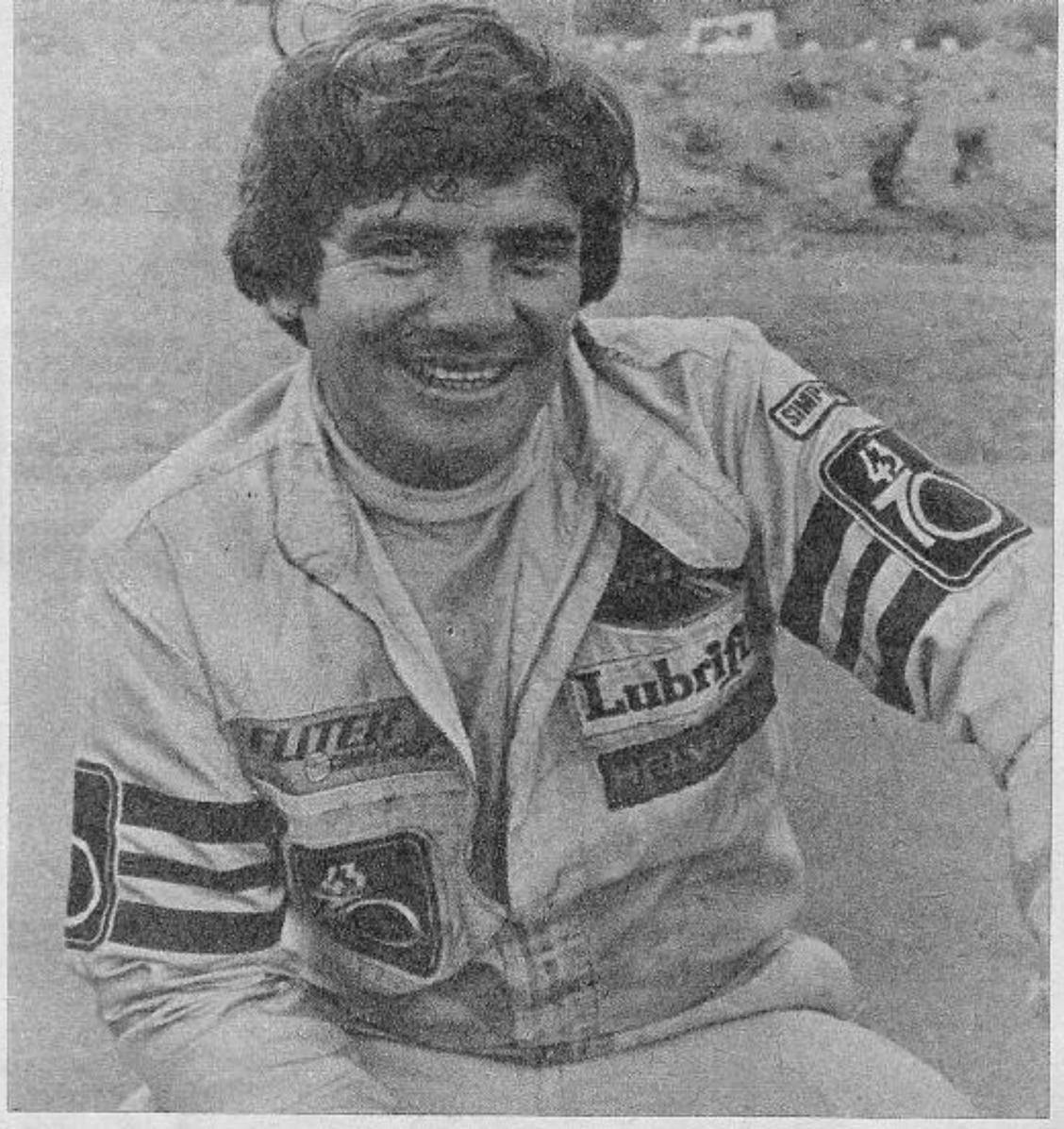
Básicamente se convino presentar al ACA un proyecto para modificar el reglamento, llevando la cilindrada tope a 1900 cm³, según el pedido de la mayoría, acercando no sólo a los Ford sino también mejores posibilidades a Renault. Este primer punto tuvo la conformidad y aprobación del ente rector antes de concluir 1982, posibilitante también la inclusión de motores de menor cilindrada —caso Fiat 128— ya que ahora la admitida va de 0 a 1900 cm³. En segundo lugar, todos los propietarios se unieron para poner en línea de partida los poco más de 30 autos que componían el parque. Con aquéllos que tenían sus autos casi terminados —caso Ramponi, Scavuzzo, Eduardo Torriani, etc.—, miembros de la Asociacion colaboraron de una manera u otra para ponerlos en condiciones de dubutar. Paralelamente su buscó mejorar el lote existente, obligando a determinados pilotos a invertir por lo menos lo cobrado como prima de partida, para dotar de ciertas mejoras a sus máquinas. Por otra parte, meses antes de concluir la temporada, se comenzó a trabajar en la búsqueda de un "sponsor" para la categoría —casi logrado actualmente mediante el auspicio de una tabacalera— y en delinear una serie de pautas para 1983.

De algún modo los obstáculos se fueron superando desde comienzos de año, cuando la ausencia del equipo oficial Ford privó de una buena cuota de interés a cada presentación. Definitivamente, el caso del TC-2000 no es nuevo en nuestro automovilismo, ya que en sólo tres años, los que empezaron como pilotos o propietarios esta nueva especialidad originalmente impulsada por el A.C.A., también tuvieron que desempeñarse como dirigentes. Complicada tarea, teniendo en cuenta el momento actual...

LO DEPORTIVO

En lo que hace al tema deportivo concretamente, durante 1982 se observó una variante alentadora por tratarse de toda la categoría en general. De un 1981 donde vimos carreras muy malas, malas, regulares y buenas, esta vez se pasó a funcionamiento y rendimiento colectivos más regulares. El comienzo en Río Cuarto y la siguiente en Mendoza dejaron mucho que desear. Pocos autos, con escasa confiabilidad en el lote del medio y de atrás. Pero Buenos Aires mostró cierto repunte, igual que Las Flores —carrera bajo la lluvia—, para confirmar ese buen síntoma en Concordia, donde a la lucha Di Palma-Del Río por la punta, también se sumó Ernesto Bessone (h) con otro auto de primera línea. San Juan tambien fue una carrera buena, mientras que en Córdoba el piso del circuito atentó contra el espectáculo, y a pesar del brillante e inteligente triunfo del campeón, lo ofrecido en la pista no resultó de interés para el público. El torneo continuó en Uruguay, luego en Bahía Blanca —se-

1



2

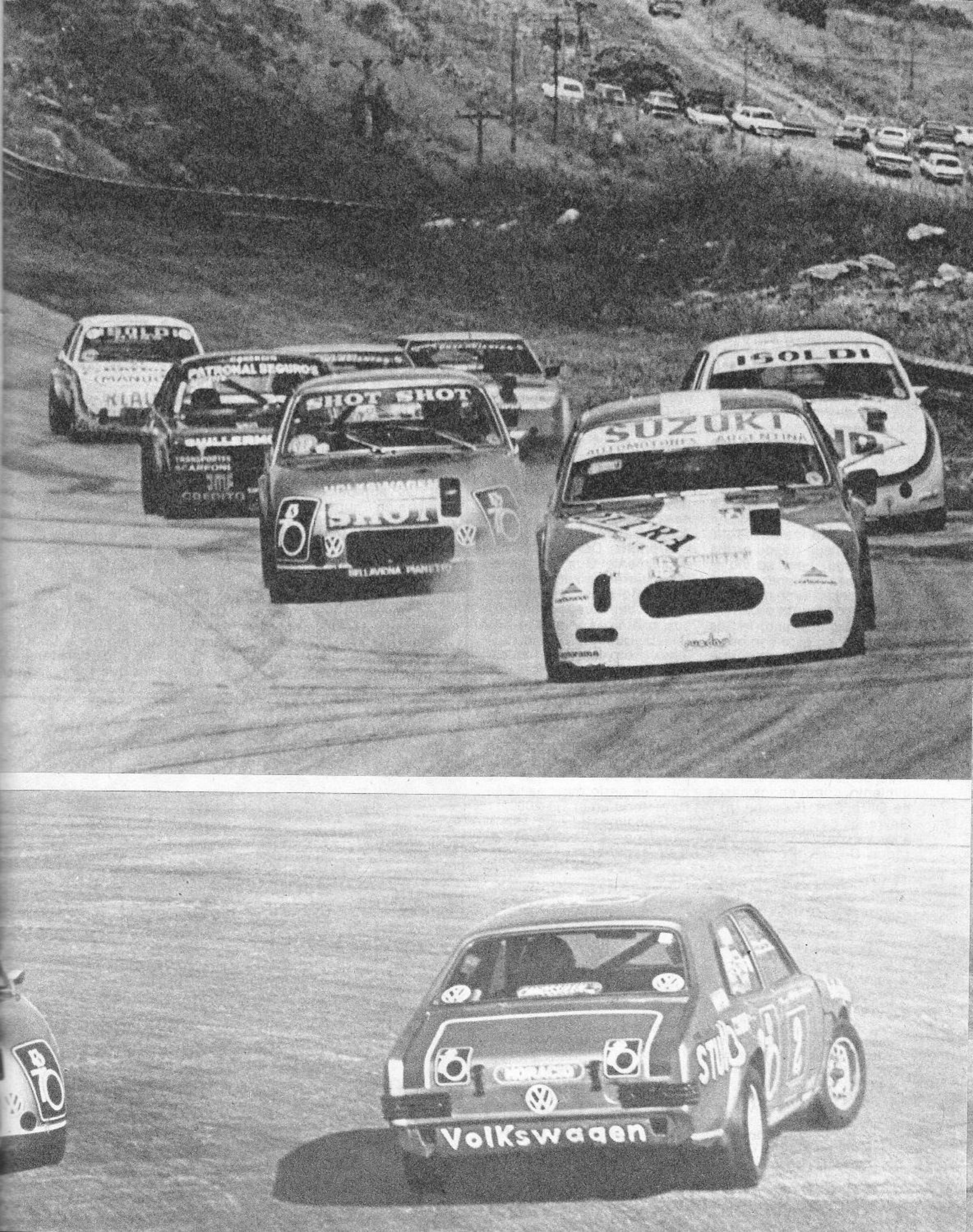


3



1: Segundo subcampeonato consecutivo para Luis Di Palma, que a pesar de haber logrado un muy buen rendimiento durante el '82, igualmente eso no le alcanzó para pelearle el título a Del Río. 2: Gerardo y Roberto Del Campo. Este año Gerardo tuvo actuaciones muy dispares con respecto a su primo Gustavo, pero ambos mostraron un progreso evidente, pasando a integrar el segundo pelotón: 3: San Juan y el momento en que Di Palma pierde la punta por un inconveniente en la caja. Del Río, que venía atrás, con un motor menos potente, gana sobre el final. Un duelo que se repitió durante las 11 reuniones. 4: Penúltima del año en Balcarce, con Oltra en punta seguido por el campeón. Así se luchó en las últimas carreras del 82...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


ISOLDI
SUZUKI
SHOT SHOT
Volkswagen

guramente la mejor carrera— para concluir con dos buenas presentaciones en Balcarce y Buenos Aires.

¿Por qué esta notoria evolución? Básicamente porque entre sus integrantes privó una vergüenza deportiva que hizo disminuir las diferencias entre los "oficiales" de Volkswagen (Del Río-Di Palma) y el resto. A pesar de contar aquél con una mayor infraestructura, la mayoría comprendió finalmente que las ventajas del auto campeón no radican esencialmente en la potencia del motor sino en la puesta a punto del coche en general, comprendiendo esencialmente el trabajo en suspensiones, frenos y otros elementos de importancia que además del rendimiento hacen a la confiabilidad. No se repitieron errores de atrasos o paradas por "fierros de 2 pesos", salvo en la medida de lo normal o atendible en un auto de carrera. Como en la mayoría de los casos, tal evolución llegó desde arriba hacia abajo, pero se vio al final, ya sea copiando la modalidad del sistema de trabajo de los de punta o experimentando y probando en los talleres. Todo esto conformó un parque mucho más uniforme que en el '81, que en definitiva mejoró las características y jerarquía de cada reunión.

A este marco de mejoras contribuyó en buena medida el aporte de nuevos nombres, con autos de buen rendimiento, como en los casos de Oltra, Rey, Bessone (h) y Gayraud, que acompañaron a los ya confirmados y afianzados Crocco, Pontoriero y Sáenz. Mención aparte para Jorge Serafini con el primer Renault 18 TX que llegó a la categoría, incorporando a otra de las grandes marcas nacionales.

Completaron el año la regularidad de Buzurro, el ascenso paulatino y notorio de los primos Del Campo, mas las presentaciones de Darío Rodríguez, Enrique Torriani, Rossone, Bessone padre y, sobre el final, Eduardo Torriani, Scabuzzo y Ramponi.

El aspecto técnico, por ende, evolucionó más en los autos del segundo pelotón y de atrás con mejoras notirias en la performance. Las últimas actuaciones de Silvio Oltra evidenciaron un progreso considerable del equipo Benavídez. Carlos Crocco trepó concretamente dos puestos en el ranking —excluimos los números 3 y 4 correspondientes a los Ford oficiales que sólo actuaron dos veces— a base de buenas plantas motrices y mejor confiabilidad que en el '81. Los primos Del Campo, especialmente Gustavo, tuvieron mejores actuaciones que en el año de su debut, gracias a otra preparación en sus máquinas y a la experiencia que fueron acumulando. Pero contrariamente a lo que pueda suponerse, los que menos evolucionaron en este sentido fueron Del Río y Di Palma. Ambos, con un potencial suficiente para pelear el título, basaron gran parte de sus trabajos en la eficacia, obteniendo así las mejores performances de su trayectoria en el TC-2000.

Globalmente, esta vez la categoría no mejoró los registros de años anteriores,

Carlos Rey, Mario Gayraud, Ernesto Bessone (h), Silvio Oltra y Jorge Serafini

LA "SANGRE NUEVA"

Cada uno llegó por separado, por distintos conductos, pero rápidamente se integraron a la categoría, obteniendo en algunas oportunidades buenas actuaciones. De la escuela del TN pasaron a conducir autos con mayor potencia, con otro tipo de preparación y mayor libertad en las suspensiones, por lo que debieron trabajar constantemente aplicando lo que ya sabían y traían como experiencia y descubriendo una serie de elementos nuevos que hacen a la puesta a punto.

Carlos Rey fue sexto en el campeonato, corriendo todas las competencias, del año con un Taunus del equipo de Akel ganador con Rubén Daray en 1981. De manera que a esa ventaja de subirse a un auto ya vencedor, más el asesoramiento permanente de Carlos Akel, supo aprovecharla. Como todo piloto de turismo, trajo consigo una serie de virtudes —por ejemplo, la condición de excelente "manejador" en cualquier circuito— pero también algunos vicios que fue y deberá ir puliendo. Según Rey, **"el TC-2000 es un 'mundo' completamente distinto del Turismo. Los autos son muy diferentes y aquí hay que manejar muchos conocimientos para lograr una puesta a punto correcta. Para mí no es nada fácil pero éste fue el paso más lógico en busca de una superación".**

Mario Gayraud eligió un camino bastante similar, comprando un auto gemelo del de Rey, pero atendido por su propia gente. Tuvo que esforzarse mucho para "meterse" en el ritmo de la categoría ya que venía de manejar un Fiat 128 en Turismo con casi la mitad de potencia. Pero lentamente fue encontrando el camino, terminando octavo en el campeonato. **"Mi llegada al TC-2000 fue lo más lógico de mi campaña. Estaba cansado del Turismo por la falta de dirigentes y los constantes manoseos que sufren los**

1



1: Dos de los máximos exponentes de Ford en la categoría, al desaparecer el equipo oficial. Gayraud haciendo su primer año de experiencia y con escasos recursos económicos (muchas veces probó, clasificó y corrió con un mismo motor), realizó una temporada completa con resultado correcto. Lo sigue Carlos Rey, con otra de las coupés de Akel. Ambos pilotos llegaron del Turismo con una serie de virtudes y, todavía, "secretos" por develar. 2: Jorge Serafini encabeza este trío con Sáez y Gerardo Del Campo más atrás. La incorporación del Renault fue una de las novedades más importantes del año, aunque no llegó a alcanzar el nivel de punta. Sáenz mantuvo la regularidad del año anterior, pero el paso de Ford hacia Volkswagen lo benefició.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pilotos. Después de ganar ese torneo en Mar del Plata no encontré ningún incentivo en mi anterior categoria. De manera que opté por comprar un Taunus y hacer este primer año de experiencia.'

Ernesto Bessone (h) lo siguió en el campeonato, debutando en Las Flores luego de comprar el segundo auto de Di Palma. Puso la plata y se largó a clasificar sin ninguna experiencia. Para colmo le tocó debutar bajo la lluvia al día siguiente. Pero lo suyo fue acertado desde todo punto de vista. Contando con los medios necesarios adquirió un auto de punta y estuvo peleando con Del Río y Di Palma en Concordia (terminó tercero), repitiendo esa buena actuación en San Juan. Luego se complicó con el segundo auto para su padre, y el accidente que sufriera De Guidi lo privó de contar con una mejor atención en los motores. Para él, **"fue un primer año para estudiar las posibilidades. En un principio temí equivocarme. Me asustaba algo la fragilidad de los motores. Pero creo que trabajando en orden, de manera organizada, se pueden lograr buenos resultados".**



Gayraud, Rey y Bessone (h) tres de los jóvenes que llegaron para engrosar el parque de la especialidad.

Silvio Oltra fue la revelación de las últimas competencias, aunque igual mérito le corresponde al equipo Benavidez por proporcionarle un "fierro" deprimera línea con un motor de los mejores de la segunda mitad de temporada. En Bahía Blanca estuvo a punto de ganar y finalmente terminó segundo detrás de Crocco. En Uruguay también estuvo muy cerca de los punteros hasta que paró. En Balcarce fue en punta más del treinta por ciento de la competencia. Concluyó el año con un toque en Buenos Aires que le quitó toda chance. De cualquier manera, auto y piloto demostraron que pueden integrar el pelotón de adelante. Oltra, volante con inquietudes e intenciones de superación, decía: **"Por ser el primer año, quedé muy conforme. Yo venía de correra algunas veces en Turismo, pero debido a la diversidad de clases me incliné hacia el TC-2000, llegando a lograr a fn de año, un buen 'diálogo' con mi auto, mi equipo y la especialidad. Para esta temporada queremos pelear el campeonato y junto a Benavídez estamos trabajando a fondo en la preparación del grupo. También compré un Fórmula Renault para tener el primer contacto con un monoposto y algún día tratar de subirme a un Fórmula 2. Pero en 1983 la prioridad será el TC-2000".**

Finalmente, el caso de **Jorge Serafini** es bastante particular. Primero, por tratarse de un piloto experimentado. En segundo lugar porque fue el primer hombre en correr con **Renault 18,** aportando una nueva marca a la especialidad. Serafini comenzó el desarrollo con Berta, consiguió cierto apoyo de la Asociación de Concesionarios de la marca, pero en definitiva le faltó infraestructura para demostrar lo que pueden dar él mismo como piloto y el auto en sí. De más está decir que su máquina es muy apta y que cuenta con un motor de diseño muy moderno, constituyendo un conjunto que ya demostró sus cualidades en Turismo ganado el campeonato. Pero en TC-2000 todavía le falta recorrer camino para llegar a la punta.



los aumentó en cambio. Pero principalmente por adoptar neumáticos mucho más duros, que finalmente beneficiaron los espectáculos al emparejar las posibilidades.

DEL RIO Y DI PALMA

En efecto, ambos tuvieron su mejor temporada en la especialidad. Repitieron los mismos logros finales que en 1981, pero esta vez con mayor esfuerzo, trabajando mucho más y con el índice de efectividad más elevado.

Jorge Omar Del Río fue el campeón indiscutido, bastante antes de culminar el año. Esta vez alcanzó el 80,22 por ciento de eficacia, traducido en seis primeros puestos, tres segundos lugares, na tercera posición y apenas un abandono. De las once carreras del año, completó los totales estipulados en diez y en éstas nunca bajo del podio. Su equipo (Bellavigna-Pianetto), aun atendiendo a Pontoriero como segundo piloto, fue el mejor ejemplo de trabajo de 1982. Cuando llovió —caso Las Flores—, Del Río fue primero. Cuando las cubiertas no aguantaban por un piso demasiado abrasivo como el del Cabalén, Del Río también fue primero, y además ganó dos o tres carreras con motores "flacos" considerando la performance en lo recto de algunas plantas motrices adversarias.

Luis Di Palma fue otro ejemplo digno de destacar en la categoría. Con un equipo numeroso, abarcando tres divisiones y atendiendo cinco autos (un Fórmula 2, un TC 2000 y tres Datsun), llegó al subcampeonato con un 55% de efectividad y ganando cuatro carreras. Perdió el título frente a la avasallante firmeza del conjunto campeón, pero el porcentaje del arrecifeño fue muy bueno, considerando que en otras especialidades nacionales le hubiera alcanzado para ganar el título, sólo que en el TC-2000 están Del Río, Bellavigna y los Pianetto consiguiendo algo fuera de lo normal.

LA LUPA PARA EL '83

Cada temporada que llega significa un nuevo desafío para la categoría. Ahora que comenzaba a verse el camino correcto, que los acuerdos elementales para una convivencia normal no parecían imposibles, el TC-2000 tiene que olvidarse de la Fórmula 2 iniciando por sí solo la temporada '83. Posiblemente habrá carreras compartidas con la Fórmula Renault, pero esencialmente deberá demostrar en muchos aspectos la madurez por la que se trabajó en los últimos meses de 1982. Para esto, la ACTC le ha dado una muy buena mano "borrando" por el momento de su ámbito la "tentación" de los 2 litros. De manera que aquéllos que tengan un auto armado o por terminar, tendrán, indefectiblemente, que correr en TC 2000 venderlo a archivarlo. Pero nunca más ejercer la presión de un traspaso a las filas del TC mayor. Dentro de este espectro la categoría tiene la oportunidad, que también es desafío, de demostrar que ya puede valerse por sí misma.

Jorge Fernández Morano
Fotos: Abril

Carlos Crocco y José M. Pontoriero

LOS CONFIRMADOS

Por distintos caminos, Pontoriero con mayor experiencia, Crocco con una temporada y media de antecedentes, encontraron sus lugares dentro de la categoría, siendo actualmente nombres de pesos. **José Miguel Pontoriero**, pasando a integrar el equipo campeón con un segundo auto, sumó en nueve de las once pruebas, y hasta la penúltima, en Balcarce, estuvo peleando el subcampeonato con Di Palma. En ese momento ya era casi imposible conseguirlo, pero así y todo nunca desentonó en la temporada. Su mejor mérito es la agresividad bien controlada que exhibe sobre el auto, y a pesar de arriesgar bastante, pocas veces se equivoca. En 1982 quiso contar con la confiabilidad y la seguridad del equipo campeón y escaló posiciones, escoltando finalmente a los dos oficiales. Concluyó el año con diez vueltas de lujo en el autódromo de Buenos Aires peleando mano a mano con Crocco la punta de la carrera, y finalizando tercero detrás de Del Río y Di Palma. Una superación para tener muy en cuenta.

Lo logrado por **Carlos Crocco** tiene otro sabor, a pesar de terminar cuarto en el torneo. En 1981 se había mostrado como uno de los mejores particulares. En el



1



4

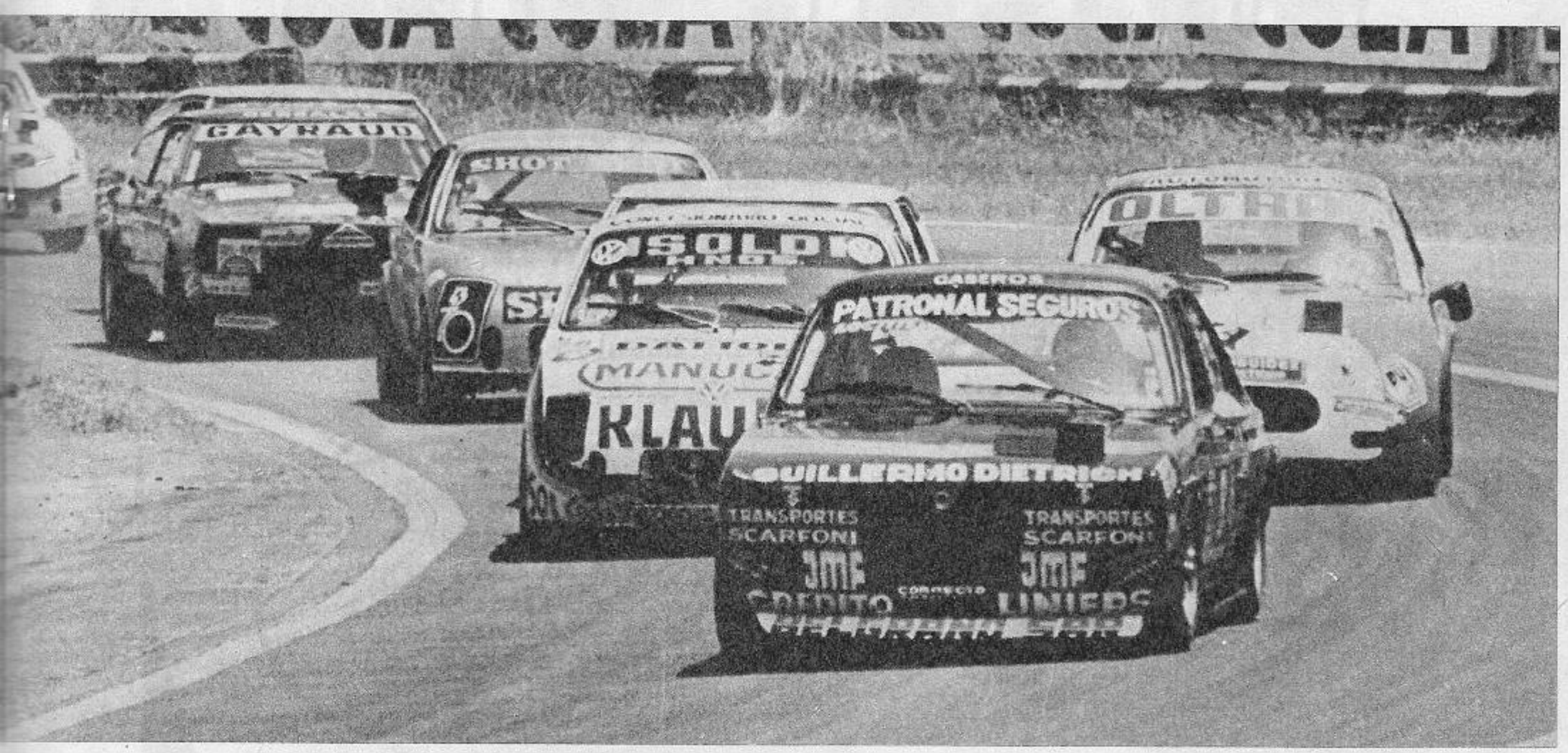


1: "Cocho" López en Mendoza. fue la única aparición del Peugeot, ya que todo quedó en proyectos. Una verdadera pena. 2: Carlos Crocco ganando su primera carrera en TC-2000, en Bahía Blanca. El único triunfo de un auto particular en 1982. 3: Panorámica de San Juan, con los autos en línea de largada. En general los espectáculos evolucionaron considerablemente con respecto a temporadas anteriores. De ahora en más la categoría deberá demostrar su madurez, al no seguir compartiendo el programa con la F-2. 4: Juan María Traverso con uno de los Taunus oficiales, en Las Flores. Para la marca, una presentación sin peso, para el piloto, sólo una oportunidad para "despuntar el vicio".

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

'82 lo confirmó ampliamente, incluso ganando en Bahía Blanca. Pero no sólo ese triunfo fue importante. Lo de Crocco es el premio a lo medido, a lo respetuoso, al silencio y al trabajo permanente y con mucho sacrificio de su gente, ya que arman el auto después de las horas habituales de trabajo. Para el motor, Miguel De Guidi le suministra los fierros esenciales y el hermano de Carlos arma todo "inventando" muy poco ya que utiliza más tiempo en el desarrollo y el mantenimiento del auto en general, cuidando los detalles al máximo. De esta forma, Crocco siempre llegó a las carreras con motores de repuesto. Y con el auto perfectamente presentado y equilibrado, ya que en muchas ocasiones su Dodge fue uno de los más rápidos en los sectores donde "había que doblar". Los suyos conforman un grupo ejemplar al que el piloto respondió con buenos resultados.

Crocco liderando sobre Pontoriero y Oltra en el Autódromo. Nuevamente aquél confirmó sus aciertos, a base de trabajo, como el mejor particular del parque.



2





3

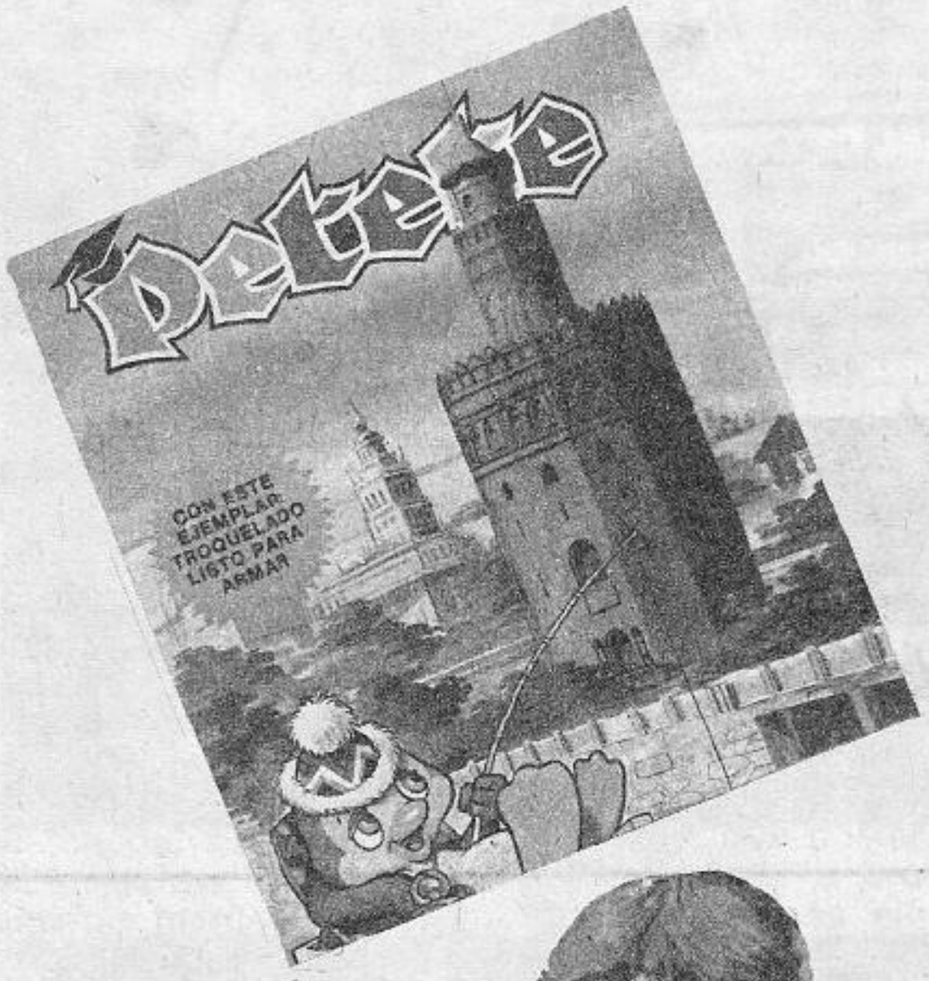


AHORA, TODOS LOS LUNES LOS CHICOS YA TIENEN SU REVISTA.

Pebete

PARA APRENDER JUGANDO TODO LO QUE CONVIENE SABER.

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



**Esta semana:
Un nuevo y fascinante
troquelado para armar...
"LA TORRE
DEL ORO"
(SEVILLA).**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TC 2000-1982

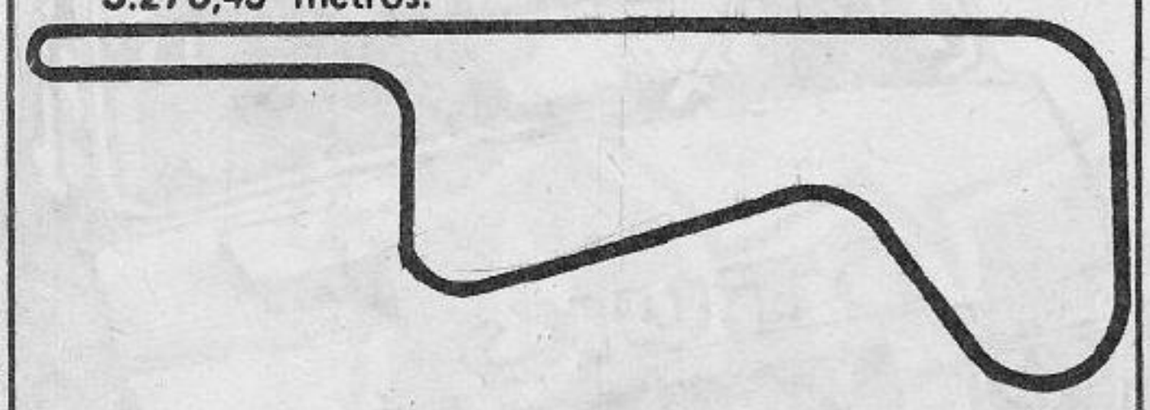
LOS NUMEROS DEL AÑO



CORDOBA (1)

Automóvil Club de Río IV. Autódromo de Río IV. Circuito de 3.276,40 mts. de extensión. Recorrido total: 101,568 km - 11-4-82

EXTENSION:
3.276,49 metros.



Del Río, 1m24s70; Baldinelli, 1m25s06; Di Palma, 1m25s28; Larroca, 1m26s17; Pontoriero, 1m26s26; Crocco, 1m26s34; Daray, 1m26s81; Buzurro, 1m30s17; Rossone, 1m30s67; Sanabria, 1m32s26; Torriani, 1m36s36; Cabanellas, 1m41s37; Marich, 1m44s49.
No clasificó: Sáenz.
Promedio general: 139,260 km/h.

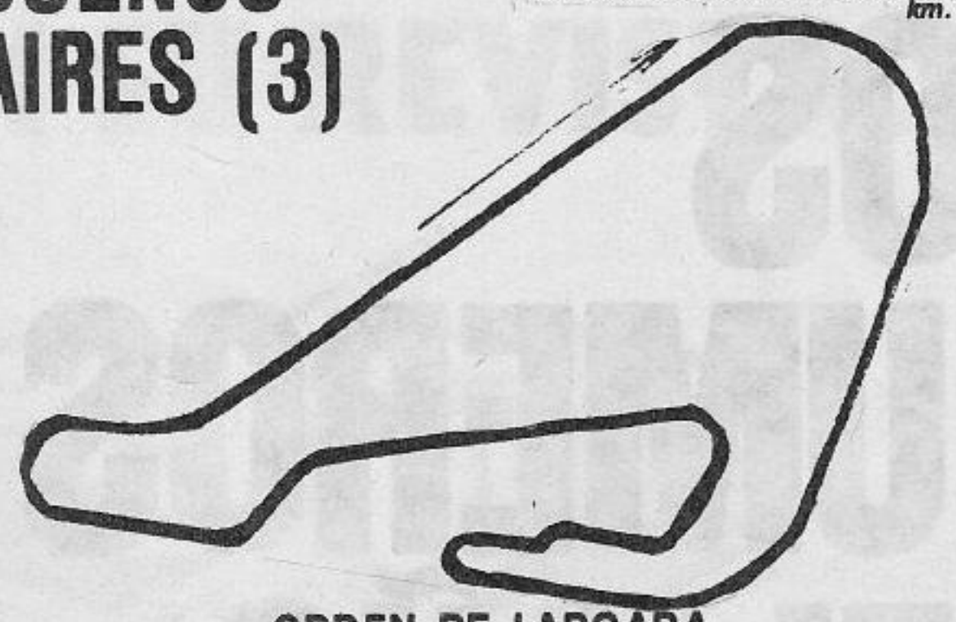
CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	1	**Jorge O. del Río**	**Dodge 1500**	**45m14s14**	**31**
2º	7	José M. Pontoriero	Dodge 1500	45m37s30	31
3º	6	Rubén Daray	Ford Taunus Coupé	45m38s98	31
4º	2	Luis R. Di Palma	Dodge 1500	45m16s46	30
5º	8	Carlos Crocco	Dodge 1500	45m26s77	29
6º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus Coupé	45m53s68	29
7º	22	Darío R. Cabanellas	Ford Taunus Coupé	48m10s00	22

No se clasificaron: 17, Alberto Baldinelli (Dodge 1500, 19 vts.); 5, Eduardo Sáenz (Dodge 1500, 7); 32, Norberto Rossone (Ford Taunus Coupé, 6); 24, Eduardo Sanabria (Dodge 1500, 2); 23, Enrique Torriani (Dodge 1500, no registró paso); 30, Juan C. Larroca (Dodge 1500, n.r.p.).
Promedio del ganador: 134,702 km/h
Record de vuelta: Del Río de la 13a., 1m26s29 a 136,674

BUENOS AIRES (3)

A.A.A.S. -Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 9 de 3.345,50 mts. - 30 vueltas - Recorrido total: 100,365 km. - 6-6-82



ORDEN DE LARGADA

Traverso, 1m34s69; Di Palma, 1m34s88; Fernandino, 1m35s31; Del Río, 1m35s33; Crocco, 1m35s76; Daray, 1m36s06; Pontoriero, 1m36s10; Larroca, 1m37s11; López, 1m37s31; Rey, 1m37s37; Sáenz, 1m38s41; Oltra, 1m38s78; Torriani, 1m39s58; Gerardo Del Campo, 1m39s87; Buzurro, 1m40s55; Gustavo Del Campo, 1m40s58; Scarfoni, 1m42s17; Lepiane, 1m44s21; Aranzana, 1m46s78; Solomita, 2m00s50; Conti, 2m20s52.
Promedio general: 127,185 km/h.

FINAL

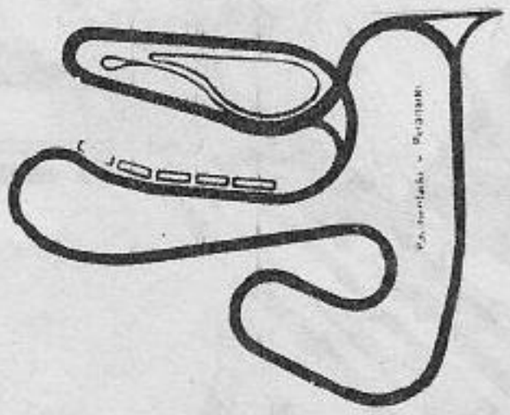
POS.	N	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	1	**Jorge O. del Río**	**Dodge**	**48m37s14**	**30**
2º	8	Carlos Crocco	Dodge	48m39s13	30
3º	3	Juan M. Traverso	Taunus	49m26s69	30
4º	33	Osvaldo López	Peugeot	50m05s92	30
5º	11	Angel Solomita	Dodge	49m19s89	29
6º	34	Silvio Oltra	Dodge	48m43s41	28
7º	7	José M. Pontoriero	Dodge	49m00s80	28
8º	18	Gustavo del Campo	Taunus	49m21s82	26
9º	4	Esteban Fernandino	Taunus	33m03s05	20

No se clasificaron: Carlos Rey (18 vueltas), Eduardo Sáenz (16), Héctor Buzurro (11), Horacio Leplane (11), Juan Larroca (9), Gerardo del Campo (8), Alfredo Conti (8), Luis Di Palma (7), Rubén Daray (4), Enrique Torriani (3).
Promedio del ganador: 123,858 km/h
Record de vuelta: Luis Di Palma en la 2da. vuelta en 1m35s62/100 a un promedio de 125,954 km/h.

MENDOZA (2)

Mendoza Automóvil Club, circuito Nº 4 de 3.175 mts. —32 vueltas— Recorrido total: 102 km 2-5-82

EXTENSION:
5.021 metros.



ORDEN DE LARGADA

Pontoriero, 1m22s91; Del Río, 1m23s17; Di Palma, 1m23s80; Crocco, 1m24s50; Baldinelli, 1m25s54; Larroca, 1m25s92; Sáenz, 1m26s17; Daray, 1m26s32; Solomita, 1m28s19; López, 1m30s03; Buzurro, 1m30s37.
No clasificaron: Daporta, Rodriguez, Torriani y Rossone.
Promedio general: 137,860 km/h.

CLASIFICACION FINAL

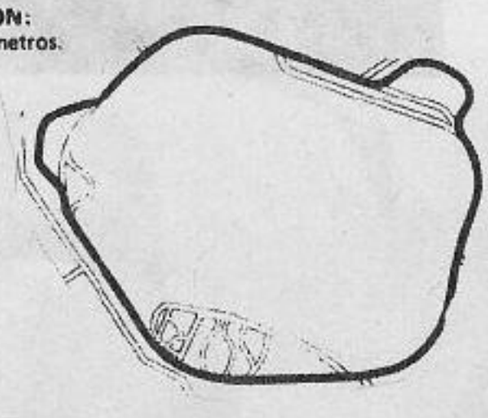
POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	2	**Luis Di Palma**	**Dodge-W1500**	**45m19s59**	**32**
2º	1	Jorge O. Del Río	Dodge-VW 1500	45m23s67	32
3º	8	Carlos Crocco	Dodge-VW 1500	45m24s58	32
4º	5	Eduardo Sáenz	Ford Taunus	45m05s08	31
5º	33	Osvaldo López	Peugeot	45m22s85	30
6º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	46m01s24	30
7º	32	Norberto Rossone	Ford Taunus	45m29s20	29
8º	11	Juan C. Solomita	Dodge-VW 1500	45m38s36	28
9º	7	José Pontoriero	Dodge-VW 1500	35m49s94	23

NO SE CLASIFICARON: Darío Cabanellas, Rubén Daray y Juan C. Larroca.
Promedio del ganador: 134,490 km/h.
Record de vuelta: Carlos Crocco en la 31 en 1m23s99 a 136,087 km/h.

LAS FLORES (4)

Autódromo de Las Flores -Circuito de 3.739 mts. -Recorrido total: 104,692 km. 25-7-82

EXTENSION:
3.694 metros.



ORDEN DE LARGADA

Del Río, 1m27s23; Traverso, 1m27s35; Di Palma, 1m27s63; Serafini, 1m28s22; Rey, 1m29s19; Pontoriero, 1m30s14; Saenz, 1m30s15; Crocco, 1m30s56; Oltra, 1m31s22; Bessone, 1m31s47; Gayraud, 1m31s64; Gustavo del Campo, 1m33s38; Buzurro, 1m33s35; Gerardo del Campo, 1m33s99; Norberto Bessone, 1m35s88; Conti, 1m37s95; Torriani, 1m43s88.
Promedio general: 154,722 km/h

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	1	**Jorge O. Del Río**	**Dodge-VW 1500**	**48m05s64**	**28**
2º	3	Juan M. Traverso	Ford Taunus	48m49s84	28
3º	7	José Pontoriero	Dodge 1500	49m30s64	28
4º	36	Carlos Rey	Ford Taunus	48m12s24	27
5º	5	Eduardo Saenz	Dodge 1500	48m31s47	27
6º	38	Ernesto Bessone (h)	Dodge 1500	49m23s16	27
7º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	48m14s51	26
8º	37	Mario Gayraud	Ford Taunus	48m50s40	25
9º	18	Gustavo Del Campo	Ford Taunus	49m03s84	25
10º	34	José Oltra	Dodge 1500	40m44s85	21
11º	23	Enrique Torriani	Dodge 1500	48m51s94	20
12º	19	Jorge Serafini	Renault 18	S/T	13
13º	8	Carlos Crocco	Dodge 1500	S/T	9
14º	14	Gerardo del Campo	Ford Taunus	S/T	8
15º	2	Luis Di Palma	Dodge 1500	S/T	3

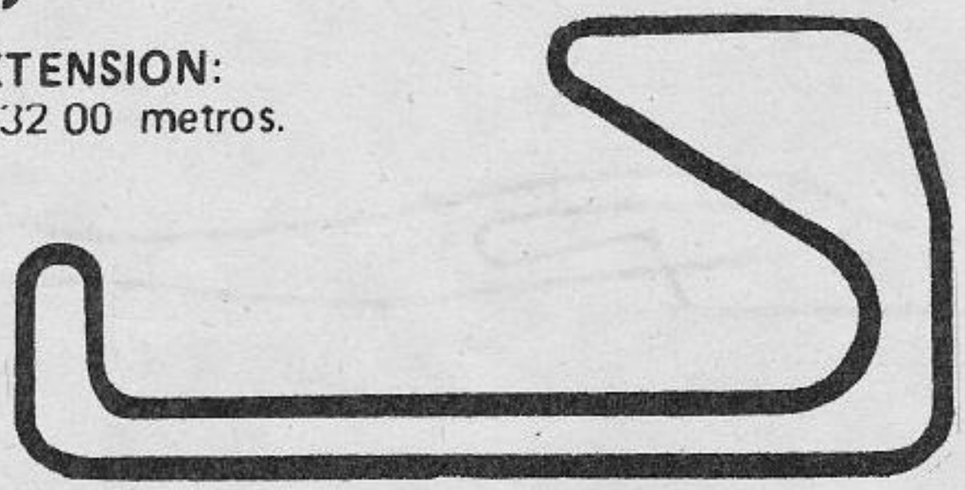
No largaron: Juan C. Solomita, Horacio Laplane, Alfredo Conti y Norberto Rossone.
Promedio del ganador: 130,958 km/h.
Record de vuelta: Del Río en la 2º vuelta en 1m37s00 a un promedio de 139,138 km/h.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONCORDIA (5)

Autódromo de Concordia de 3.200 mts. 40 vueltas- Recorrido total: 128 km- 8-8-82

EXTENSION:
32 00 metros.



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m26s63; Bessone (h), 1m28s31; Rey, 1m28s89; Del Rio, 1m29s90; Pontoriero, 1m30s29; Gayraud, 1m31s42; Crocco, 1m31s48; Solomita, 1m32s14; Del Campo, 1m32s26; Gerardo del Campo, 1m33s64; Buzurro, 1m34s58; Bessone, 1m39s66; Torriani, 1m45s64 Enrique Torriani, 1m54s71.
No clasificaron: Serafini, Rodríguez y Oltra.
Promedio general: 104.638 km/h.

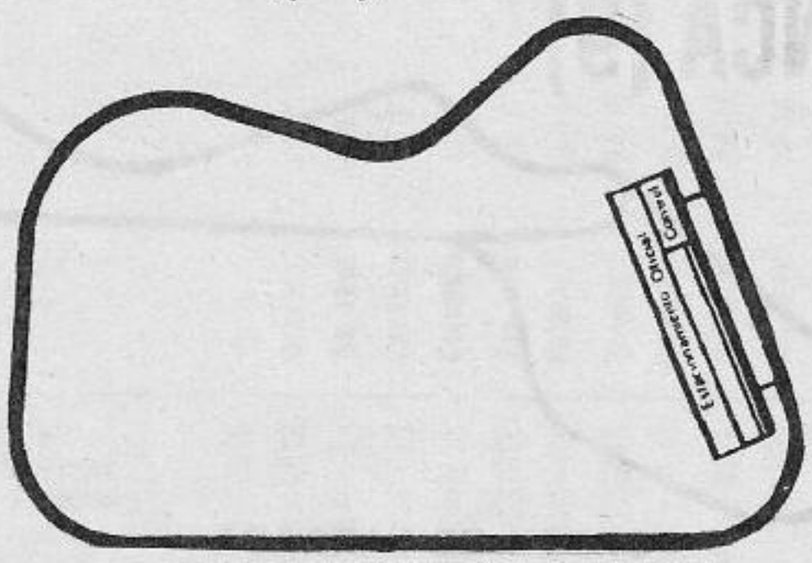
CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS
1º	2	**Luis Di Palma**	**Dodge 1500**	**51m59s64**	**40**
2º	1	Jorge O. Del Rio	Dodge 1500	52m03s78	40
3º	38	Ernesto Bessone (h)	Dodge 1500	52m10s46	40
4º	36	Carlos Rey	Ford Taunus	S/T	39
5º	37	Mario Gayraud	Ford Taunus	S/T	39
6º	7	José M. Pontoriero	Dodge 1500	S/T	38
7º	18	Gustavo del Campo	Ford Taunus	S/T	38
8º	11	Juan Carlos Solomita	Dodge 1500	S/T	38
9º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	S/T	37
10º	34	Silvio Oltra	Dodge 1500	S/T	36

No se clasificaron: 23, Enrique Torriani, 14 Gerardo Del Campo; 8, Carlos Crocco, 40, Ernesto Bessone.
promedio del ganador: 116,228 km/h
Record de vuelta: Di Palma en la 3º en 1m15s72 a 119,714 km/h.

CORDOBA (7)

Autódromo Oscar Cabalén - Circuito Nº 2 de 2.600 mts. - 40 vueltas- recorrido total: 104 km - 3-10-82



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m21s74; Del Rio, 1m21s76; Serafini, 1m23s20; Crocco, 1m23s54; Pontoriero, 1m23s56; Rey, 1m24s51; Saenz, 1m25s04; Oltra, 1m26s34; Bessone (h), 1m26s36; Gerardo Del Campo, 1m26s68; Gustavo Del Campo, 1m27s97; Buzurro, 1m27s99; Rodríguez,1m38s83;
No clasificaron: Torriani y Bessone
Promedio general: 114,509 km/h

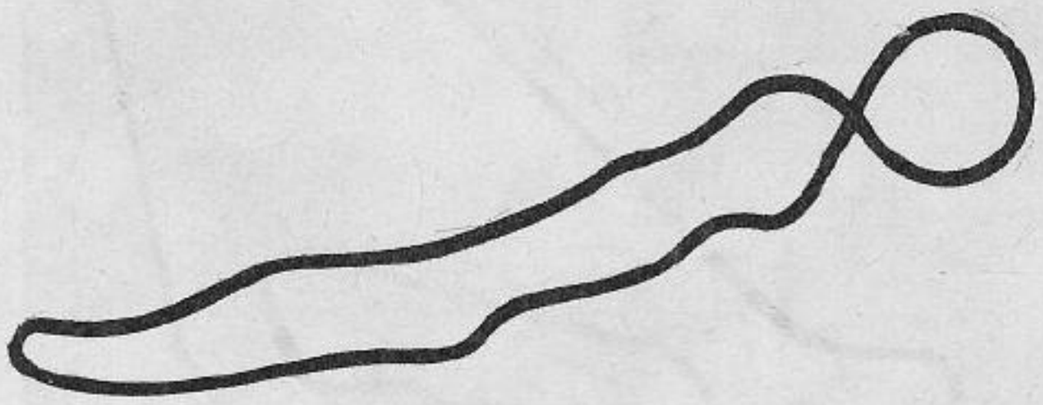
CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	1	**Jorge O. Del Rio**	**VW-1500**	**58m22s86**	**40**
2º	5	Eduardo Sáenz	VW-1500	59m12s69	40
3º	19	Jorge Serafini	Ranault 18	59m17s68	40
4º	7	José Pontoriero	VW-1500	58m47s10	39
5º	8	Carlos Crocco	VW-1500	59m02s97	39
6º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	59m23s99	39
7º	22	Darío Cabanellas	Ford Taunus	58m41s04	34
8º	18	Gustavo Del Campo	Ford Taunus	50m53s65	30
9º	2	Luis Di Palma	VW-1500	39m01s73	27

No se clasificaron: Carlos Rey, 21 vueltas; E. Bessone, 12; S. Oltra, 7; Gerardo del Campo, 6; E. Torriani, 2.
Promedio general: 106,884 km/h.
Record de vuelta: Di Palma en la 2º, 1m23s67 a 111,868 km/h

SAN JUAN (6)

Autódromo "El Zonda" - Circuito de 3.230 mts. - 32 vueltas - Recorrido total: 103,36 km. 12-9-82



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m22s91; Del Rio, 1m23s88; Pontoriero, 1m25s15; Oltra, 1m25s73; Gayraud, 1m26s28; Serafini, 1m26s59; Rey, 1m26s96; Gustavo Del Campo, 1m27s40; Gerardo Del Campo, 1m27s97; Buzurro, 1m29s10,
No clasificaron: Crocco, Bessone (h) y Bessone.
Promedio general: 140,248 km/h.

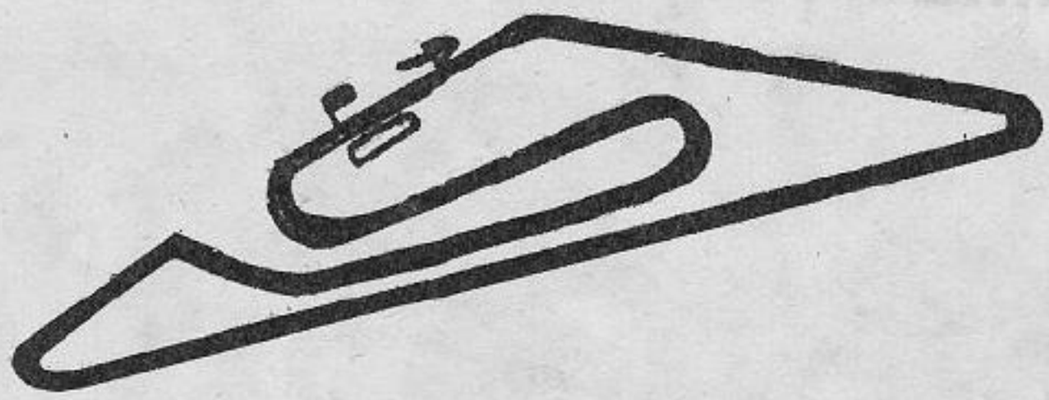
CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS
1	1	**Jorge O. Del Rio**	**VW-1500**	**48m47s48/100**	**32**
2	2	Luis Di Palma	VW-1500	46m56s24	32
3	7	José M. Pontoriero	VW-1500	47m04s44	32
4	38	Ernesto Bessone (h)	VW-1500	48m02s53	32
5	36	Carlos Rey	Ford Taunus	47m56s12	31
6	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	43m30s43	28
7	14	Gerardo del Campo	Ford Taunus	46m51s73	26
8	37	Mario Gayraud	Ford Taunus	37m49s96	25
9	8	Carlos Crocco	VW-1500	29m16s22	20

No se clasificaron: Gustavo Del Campo (8 vueltas) y Silvio Oltra (2).
Promedio del ganador: 132.537 km/h.
Record de vuelta: Di Palma, en la vuelta 8, en 1m25s02/100 a un promedio de 136,768 km/h.

URUGUAY (8)

Autódromo de El Pinar - R.O. del Uruguay - Circuito de 3.000 mts. - 34 vueltas - Recorrido total: 102 km. 24-10-82



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m26s24; Serafini, 1m26s84; Pontoriero, 1m27s20; Del Rio, 1m28s22; Saenz, 1m30s44; Rey, 1m30s59; Gayraud, 1m30s76; Buzurro, 1m33s95; Enrique Torriani, 1m34s68; Eduardo Torriani, 1m40s20; Cabanellas, 1m40s91.
No clasificó: Carlos Crocco
Promedio general: 125,232 km/h

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	2	**Luis Di Palma**	**VW-1500**	**52m34s68**	**34**
2º	7	José M. Pontoriero	VW-1500	52m37s81	34
3º	1	Jorge O. Del Rio	VW-1500	52m38s12	34
4º	37	Mario Gayraud	Ford Taunus	53m08s15	34
5º	5	Eduardo Sáenz	VW-1500	53m34s65	34
6º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus	53m58s95	34
7º	19	Jorge Serafini	Renault 18	51m01S93	33
8	40	Eduardo Torriani	Fiat 125 Coupé	53m26s02	32
9º	22	Darío Cabanellas	Ford Taunus	54m01s45	30
10º	23	Enrique Torriani	VW-1500	48m24s34	29
11º	8	Carlos Crocco	VW-1500	42m50s57	27
12º	36	Carlos Rey	Ford Taunus	N/C	10

Promedio general: 116.398 km/h
Record de vuelta: Serafini en la 32º vuelta en 1m28s26;s/100 a un promedio de 122,366 km/h.

BAHIA BLANCA (9)

Autódromo de Aldea Romana de 3.274, 88 mts. Recorrido total: 104,796 km - 7-11-82



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m24s12; Del Río, 1m25s09; Serafini,1m25s70; Pontoriero, 1m26s23; Oltra, 1m26s44; Saenz, 1m26s49; Crocco, 1m26s58; Gayraud, 1m26s74; Gerardo Del Campo, 1m27s03; Bessone Ernesto, 1m27s06; Rey, 1m28s25; Buzurro, 1m29s95; Gustavo DelCampo, 1m31s33; Torrinai,1m34s12; Enrique Torriani, 1m35s94; Rodriguez, 1m40s11;Bessone Norberto, 1m44s81.
No clasificó: Scabuzzo
Promedio general: 140,152 km/h

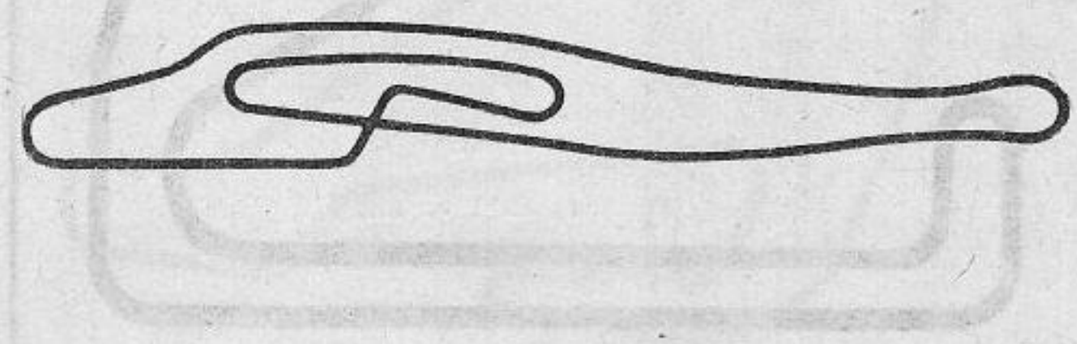
CLASIFICACION FINAL

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	**Carlos Crocco**	**Dodge-VW1500**	**46m58s10/100**	**32**
2º	Silvio Oltra	Dodge-VW1500	47m09s10/100	32
3º	Gustavo Del Campo	Ford Taunus C.	47m31s87/100	32
4º	Jorge Serafini	Renault 18	48m06s37/100	32
5º	Eduardo Sáenz	Dodge-VW1500	48m13s97/100	32
6º	Carlos Rey	Ford Taunus C.	48m14s28/100	32
7º	Orlando Buzurro	Ford Taunus C	47m35s57/100	31
8º	Norberto Rossone	Dodge-VW1500	47m22s55/100	30
9º	Rodolfo Scabuzzo	Fiat 1600C	47m39s11/100	28
10º	Enrique Torriani	Dodge-VW1500	47m57s98/100	28
11º	Jose Pontoriero	Dodge-VW1500	38m03s33/100	26
12º	Mario Gayraud	Ford Taunus C.	38m55s45/100	26
13º	Luis Di Palma	Dodga-VW1500	36m30s52/100	25

No se clasificaron: Gerardo Del Campo; Jorge Omar Del Río; Darió Cabanellas; Ernesto Bessone y Eduardo Torriani.
Promedio general: 133,868 km/h.
Record de vuelta: C. Crocco, 1m25s89/100 en el 16º Giro, a 137.263 km/h.

BALCARCE (10)

Autódromo de Influencia Regional "Juan Manuel Fangio" de Balcarce - Premio BRESTAN 60 - Circuito Nº 1 de 4.592,40 mts. - 22 vueltas - Recorrido total: 101,033 km - 28-11-82



ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m57s81; Del Río, 1m58s40; Oltra, 1m58s76; Sáenz, 1m58s95; Crocco, 1m59s28; Gayraud, 2m00s28; Gerardo Del Campo, 2m01s21; Rey, 2m01s75; Gustavo Del Campo, 2m03s93; Buzurro, 2m05s18; Enrique Torriani, 2m08s38; Nathan, 2m12s09; Pontoriero 2m14s05.
No clasificaron: Serafini y Scavuzzo
Promedio general: 140,575 km/h

CLASIFICACION FINAL

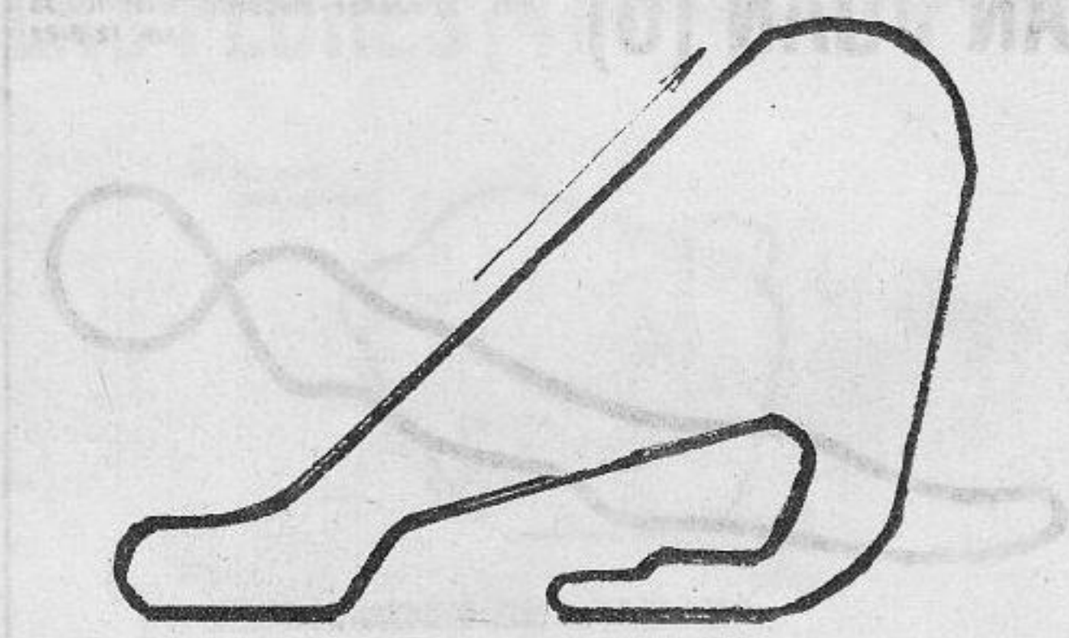
POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	2	**Luis R. Di Palma**	**Dodge-VW1500**	**44m21s40**	**22**
2º	1	Jorge O. Del Rio	Dodge VW1500	44m51s17	22
3º	37	Mario Gayraud	Ford Taunus C.	45m53s29	22
4º	10	Orlando Buzurro	Ford Taunus C.	45m58s29	22
5º	36	Carlos Rey	Ford Taunus C.	46m01s42	22
6º	23	Enrique Torriani	Dodge-VW1500	43m39s16	19
7º	42	Jürgen Nathan	Ford Taunus C.	45m03s65	18
8º	5	Eduardo Sáenz	Dodge-VW1500	34m21s90	17

No se clasificaron: Rodolfo Scavuzzo, 11 vueltas; Silvio Oltra, 9; Jose Pontoriero, 9; Carlos Croccio, 6; Gustavo y Gerardo del Campo, 3; Jorge Serafini, 2.
Promedio del ganador: 136,667 km/h.
Récord de vuelta: Di Palma en la tercera vuelta en 1m58s61/10 a un promedio de 139,389 km/h.

BUENOS AIRES (11)

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Gran premio Coronación- Circuito Nº 9 de 3.345,45 mts. - 30 vueltas - Recorrido Total: 100,363 km. - 19-12-82





ORDEN DE LARGADA

Di Palma, 1m35s02; Del Río, 1m35s57; Rey, 1m36s46; Crocco, 1m36s47; Gerardo Del Campo, 1m36s60; Pontoriero, 1m36s73; Oltra, 1m36s92; Bessone (h), 1m37s09; Gayraud, 1m37s17; Sáenz, 1m37s17; Gustavo Del Campo; 1m38s19; Florez, 1m40s33; Buzurro, 1m40s47; Bessone, 1m42s69; Torriani, 1m43s61; Usandizaga, 1m45s52; Scavuzzo, 1m48s72; Conti, 1m49s11; Ramponi, 1m51s85; Rodríguez, 2m11s60.
Promedio general: 126,750 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	1	**Jorge O.del Rio**	**VW 1500**	**49m05s92**	**30**
2º	2	Rubén L. Di Palma	VW 1500	49m07s58	30
3º	7	José Pontoriero	VW1500	49m28s66	30
4º	4	Esteban Fernandino	Ford Taunus C	49m28s86	30
5º	36	Carlos Rey	Ford Taunus C.	50m00s29	30
6º	37	Mario Gayraud	Ford Taunus C.	50m01s3	30
7º	14	Gerardo Del Campo	Ford Taunus C.	49m51s03	29
8º	34	Silvio Oltra	VW1500	49m46s54	28
9º	43	Antonio Ramponi	Ford Taunus C.	50m05s52	27
10º	23	Enrique Torriani	VW1500	50m10s79	27
11º	44	Héctor Flores	VW1500	43m33s44	25
12º	41	Rodolfo Scavuzzo	Fiat 125 C	50m11s03	24
13º	22	Dario Rodríguez	Ford Taunus C	49m31s21	22

No se clasificaron: Gustavo Del Campo, Ford Ta. nus, 12 vueltas. E. Bessone (h), VW 1500, 9; E. Usandizaga, VW 1500, 8; H. Buzurro, Ford Taunus, 8; E. Sáenz, VW 1500, 7; Crocco VW 1500, 7; J. Serafini, Renault 38 TXº 4.
No se registró paso: Eduardo Torrinai, Fiat 1600
No largaron: H. Lepiane, Ford Taunus; A. Conti, VW 1500; E. Bessone, VW 1500; J. Nathan, Ford Taunus.
Promedio del ganador: 122,648 km/h.
Record de vuelta: Del Río en la sexta vuelta en 1m36s67/100 a un promedio de 124,587 km/h.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Es la novena competencia del año llevada a cabo en Bahía Blanca, donde ganara Carlos Crocco.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO DE TURISMO COMPETICION 2.000 1982

Pos.	Nombre	Río IV 11-4	Mendoza 30-4	Bs. Aires 6-6	Las Flores 25-7	Concordia 8-8	San Juan 12-9	Córdoba 3-10	Uruguay 24-10	Bahía Blanca 6-11	Balcarce 28-11	Bs. Aires 19-12	Total	PUNTOS NETOS
1º	Jorge O. Del Río	20	15	20	20	15	20	20	12	-	15	20	177	165
2º	Luis R. Di Palma	10	20	-	-	20	15	2	20	-	20	15	122	122
3º	José M. Pontoriero	12	2	4	12	6	12	10	15	-	-	12	88	88
4º	Carlos Crocco	8	12	15	-	-	2	8	-	20	-	-	65	65
5º	Eduardo Saenz	-	10	-	8	-	-	15	8	8	3	-	52	52
6º	Carlos Rey	-	-	-	10	10	8	-	-	6	8	8	50	50
7º	Héctor Buzurro	6	6	-	4	2	6	6	6	4	10	-	50	50
8º	Mario Gayreaud	-	-	-	3	8	3	-	10	-	12	6	42	42
9º	Ernesto Bessone (h)	-	-	-	6	12	10	-	-	-	-	-	28	28
10º	Juan M. Traverso	-	-	12	15	-	-	-	-	-	-	-	27	27
11º	Jorge Serafini	-	-	-	-	-	-	12	4	10	-	-	26	26
12º	Silvio Oltra	-	-	6	1	-	-	-	-	15	-	3	25	25
13º	Gustavo Del Campo	-	-	3	2	4	1	3	-	12	-	-	25	25
14º	Osvaldo López	-	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	18	18
15º	Angel Solomita	-	3	8	-	3	-	-	-	-	-	-	14	14
16º	Rubén Daray	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
17º	Esteban Fernandino	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	10	12	12
18º	Darío Rodríguez	4	-	-	-	-	-	4	2	-	-	-	10	10
19º	Enrique Torriani	-	-	-	-	-	-	-	1	1	6	1	9	9
20º	Gerardo Del Campo	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	8	8
21º	Norberto Rossone	-	4	-	-	-	-	-	-	3	-	-	7	7
22º	Jurgen Nathan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	4
23º	Eduardo Torriani	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3
24º	Rodolfo Scavuzzo	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	2
	Antonio Ramponi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
26º	Ernesto Bessone	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1



ERNESTO C. BESSONE, PADRE E HIJ
DE QUIENES TOMAN AL AUTOMOV

COSA DE

Bessone & hijo entre sus autos. Paqueta Ferrari 308 GTB, Dodge 1500 de TC-2000 ex Di Palma, Fiat 125 SP de Turismo, otro Dodge 1500 ex Oltra, y segunda coupe 125 SP. "Presidiendo", la 280 ZX del CAP que mantienen a medias con Freddy Castaño. "Lo mejor es poder hacer esto juntos". Para ellos, el compañerismo es algo más que una palabra.





"Los Bessone". Simplemente, son padre e hijo... Conocidos y habitués en tres categorías, mantienen cinco autos de carrera, y su intensa actividad automovilística es, sin duda, un heterodoxo ejemplo en estos complicados momentos. Por todo ello, queremos presentárselos

Mayoritariamente, el automovilismo es aún un deporte de aficionados. Son proporcionalmente pocos, en realidad, quienes, en su dedicación, logran hacer de esta actividad una profesión. La enorme mayoría corre por... eso mismo, por el mero placer de hacerlo, de competir, de probarse a sí mismo, sin que la eventual y esquiva recompensa —premios en metálico, relativa fama...— sea factor decisivo. A no dudarlo, esto es así, tanto aquí en la Argentina como en Kuala Lumpur. Al que le gusta, se mete... sin importarle si tiene que dejar de comer para comprar esos amortiguadores que...

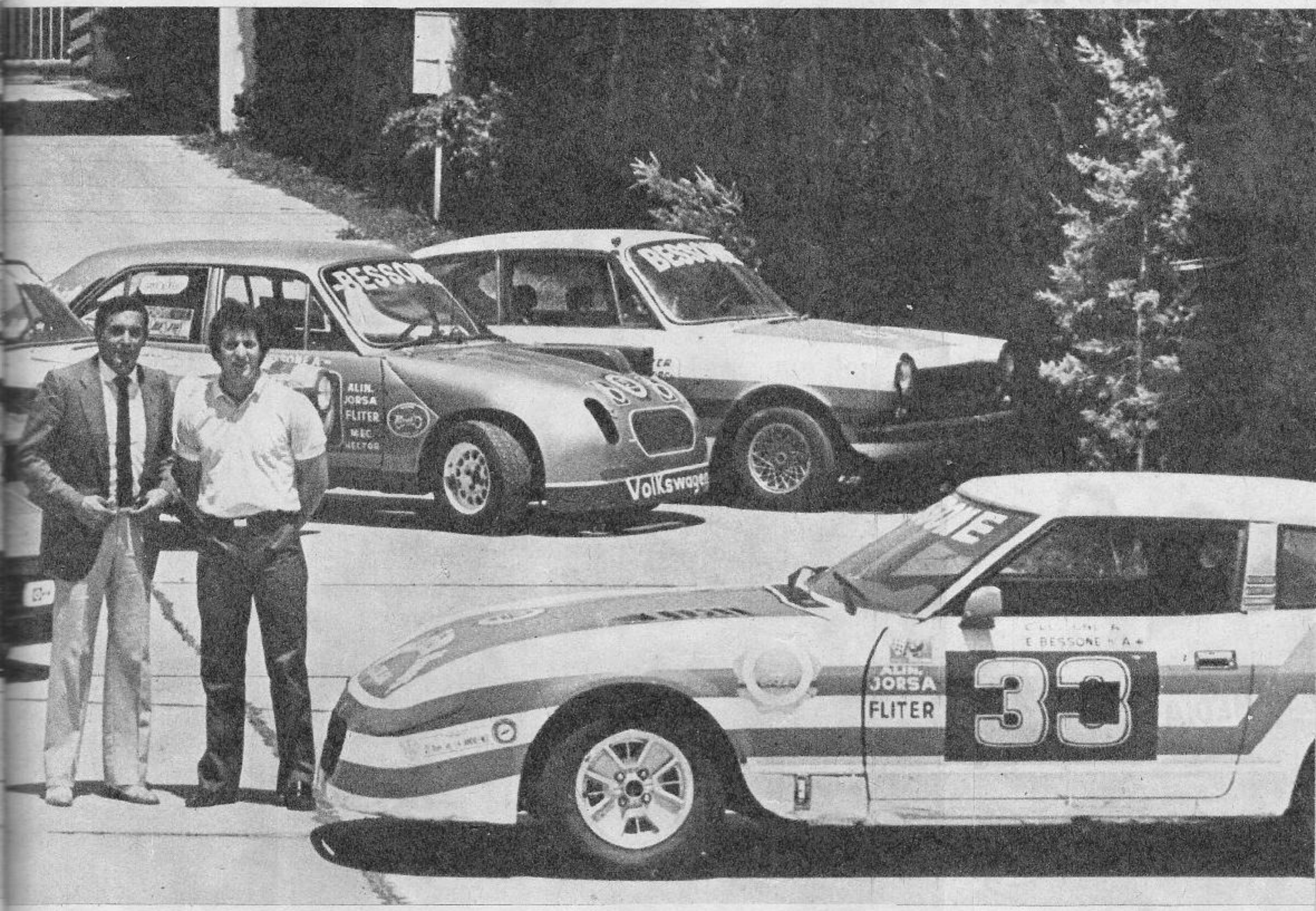
Por ello, entre los pilotos, digamos..."amateurs", bien pueden establecerse algunas diferencias, y entre ellas, vale la pena rescatar una, fundamental, definitiva y que, como en todos los órdenes es casi, casi inapelable: **1) Los - que - tienen - con - qué** y **2) Los - que - no - tienen - ni - para - el - colectivo.** Por supuesto, este último grupo es el más nutrido, lo cual, considerando los habitualmente altísimos costos que tiene la actividad automovilística, termina resultando claramente lógico, (además, seamos francos, siempre es así...).

Ahora bien, quien posea cinco autos de competición, de tres categorías diferentes, y no haga del automovilismo su profesión, forma parte, sin dudarlo un instante, de la división (1). Y ése es el caso, precisamente, de Ernesto Celestino Bessone, en sus dos versiones: "padre" e "hijo". Bajo los techos de su fábrica, en el Gran Buenos Aires, albergan un par de coupés Fiat 125 SP: **"Con una de ellas corrí en el '81, cuando fui el que más puntos sumó, amén de ganar en Santa Rosa junto a Carlos Porchetto"**, nos dice "Tito" Bessone. Completan el parque dos Dodge 1500 de TC 2000 y una coupé Datsun 280 ZX. **"El primer Dodge se lo compré a Luis Di Palma y lo corrí por primera vez en Las Flores, el año pasado, y po-**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O, DESAHOGADO EJEMPLO
ILISMO COMO ...

AFICIONADOS



cas carreras después, en Concordia, abandoné cuando iba punteando, al quemarse la junta de tapa de cilindros. El otro TC 2000 lo compró papá, y antes lo habían corrido Daporta y Oltra. En cuanto a la 280 ZX, la tenemos en sociedad con Freddy Castaño y la usamos —después que Garro se desvinculó de éste— tanto en el Campeonato Argentino de Pilotos como en un par de carreras de Turismo". De las coupés Fiat y los Dodge se ocupa Héctor Giambronne, mientras que en el Datsun es Juan Carlos Tutti el responsable.

"Lo que más nos entusiasma es no sólo el hecho de hacer lo que nos gusta, sino la posibilidad de realizarlo juntos. Para nosotros, es una gran satisfacción, e incluso compartimos otras actividades —aparte, claro, del trabajo—, tales como el esquí en nieve o agua y el 'windsurf'. Somos, en todo sentido, muy compañeros..."

"Para este año, muy probablemente cambiemos el esquema. Es casi seguro que nos dediquemos sobre todo al Campeonato Argentino de Pilotos, pero no definimos nada aún en cuanto a las eventuales participaciones en otras categorías..."

Ernesto Bessone (padre) comenzó su carrera en el automovilismo en 1972 con una berlina Fiat 125, dedicándose en la medida que su trabajo le permitía. "Tito", en cambio, se inició en el karting y si bien se dedicó luego fundamentalmente al Turismo Nacional, también realizó alguna incursión en Fórmula Renault: **"Fue en Bahía Blanca con un auto ex-Chiviló. Hice el 5º tiempo en clasificación pero no pude largar la carrera. Fue la única vez que me subí a un monoplaza."**

Junto con los cinco autos de carrera, descansa, prolijamente enfundada, una Ferrari 308 GTB, que marca en su cuentakilómetros una modesta cifra. **"¿Sabés lo que pasa? Los fierros nos gustan..."**

Fotos: Alfredo Albornoz

JOSE LUIS POZZI:

Ya sea fabricando sus reconocidos "kits" de frenos para F-R o, en su nueva etapa, construyendo sus propios monoplazas, priva la misma tónica, aunque ya...



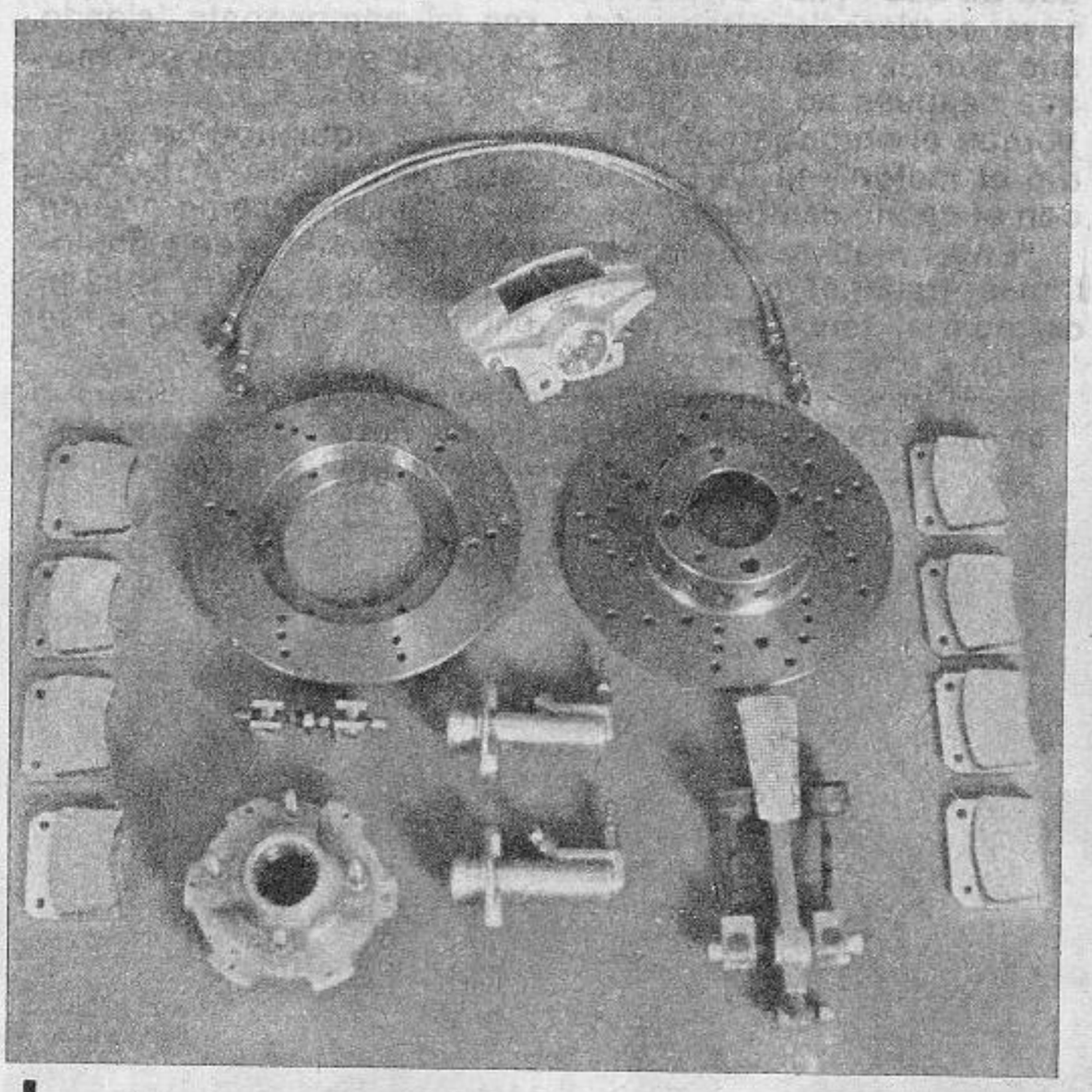
Arriba: José Luis Pozzi y Edgardo Sacavino, su "socio" en esta aventura de construir autos de carrera, posando detrás del Rossi de Fórmula Renault que le dio origen y que obtuviera este año el subcampeonato del zonal cordobés de la especialidad. Sacavino estuvo en Inglaterra trabajando en Argo, hasta que la visa dijo basta y no le fue renovada por motivos relacionados con la guerra... Derecha: Uno de los "Kits" de frenos de F-R.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NO SOLO DE FRENAR SE TRATA

Porque en filosofía del laborioso "Nino" siguen imperando el trabajo a conciencia y la investigación sin pausas pero sin prisas tentadoras. Así que este año la Fórmula Renault recibirá un nuevo equipo con autos de construcción propia, que no sólo "pararán" bien sino que habrán sido presentados sin apresuramientos. Derivados del Rossi que debutara en la temporada '81, ya están listos dos monocascos... con muchas ilusiones. El mismo flamante ingeniero rosarino nos cuenta sus planes



José Luis Pozzi no es de esos tipos que se hacen propaganda, al contrario. Quizá por eso la gente se dio cuenta de que los autos más veloces de la Fórmula Renault usaban desde 1980 frenos construidos en Rosario, recién cuando los propios pilotos se encargaron de elogiarlos. Y de la misma manera muchos tropezamos con un auto "fuera de lo normal", es decir, ni Crespi ni Berta ni DEPAC, al caminar por boxes en 1981. Se trataba del Rossi, máquina construida por Juan Rossi con la colaboración directa de "Nino" Pozzi. Y el auto sorprendió, porque de entrada no más y con un conductor casi sin experiencia en las lides nacionales (Roberto García) anduvo consistentemente. Incluso fue candidatazo en aquella carrera callejera en el Uruguay, en la ciudad de Minas (¿se acuerda?), pero el "Loco" Giacchino largaba cerca y...

Poco después, el Rossi desapareció de las carreras nacionales y el propio "Nino" fue el encargado de comunicarnos que, por la falta de

apoyo, habían decidido volcarse al zonal cordobés. **"Porque nuestra intención es desarrollar el auto y para eso nos alcanza el zonal; cuando estemos listos, si aparece algún aporte que nos lo permita, volveremos al nacional..."** —dijo en esa oportunidad.

Y aquello ocurrió justo cuando teníamos lista una nota de presentación del auto de Rossi, que quedó así en carpeta para cuando decidieran volver. Por eso esta vez nos anticipamos y nos fuimos hasta Rosario a ver qué está tramando el flamante ingeniero y ahora constructor.

"El año pasado, Rossi se fue a Italia a trabajar —nos contó Pozzi— **y actualmente está en Ossella, encargado de la construcción de los monocascos de fibra de carbono, por eso nosotros seguimos trabajando en el auto que habíamos construído con él y encaramos la fabricación, con la posibilidad de hacerlo en serie, de un coche nuevo para la Fórmula Renault. Este proyecto lo estamos llevando a cabo con Edgardo Sacavino, quien estuvo hasta hace poco tiempo trabajando en la fábrica inglesa Argo y tuvo que volver porque se le terminó la visa...**

"Después de haber hecho aquella experiencia en el nacional en 1981, debimos volver al zonal por falta de presupuesto, pero no nos preocupó mucho porque nosotros teníamos un solo objetivo, desarrollar el auto, y para eso nos podíamos arreglar con la FR cordobesa. Un zonal no es lo mismo que el nacional, pero para el trabajo de desarrollo inicial sirve, además nuestro objetivo era no quedarnos parados. Como resultado de este año pasado de experiencia con el auto original, ya tenemos en proceso de construcción dos coches, con modificaciones que surgieron de la experiencia, como otra distancia entre ejes y algunos detalles, pero sin alterar nada básico porque el auto demostró andar bien. Por suerte contamos para esto con un piloto como Roberto García que sabe transmitir lo que siente en el auto y nos permite ir mejorándolo. Así llegamos al modelo nuevo, pero antes de estrenarlo habíamos tenido la oportunidad de que "Tito" Urretavizcaya corriera la última del año con el auto nuestro, lo que después no fue posible porque el equipo de él vendió el motor y la caja junto con el coche campeón.

"En el modelo nuevo estamos trabajando sobre la carrocería, tema en el que hasta ahora no habíamos hecho nada, por pulir primero el chasis. Para esto contamos con la ayuda de Carlos Duarte, un amigo nuestro que está fabricando plásticos en Paraguay. Tenemos la idea de carenar incluso el motor, pero esto último lo va a determinar el tiempo que tengamos para desarrollar."

PASADO Y FUTURO

En 1975, Pozzi trabajaba con Juan Rossi en la construcción de autos para la Fórmula Dos zonal y decidió construir sus propios frenos, aprovechando la experiencia recogida en los años en que trabajó con Pianetto **("Yo, prácticamente estuve con ellos toda la vida, porque desde chico me apasionó esto").** Un día, un juego de frenos llegó a Buenos Aires y Néstor López los probó en su Fórmula Cuatro, ganando la última carrera del año. Cuando la gente de Víctor Rosso encaró la F-R a nivel nacional, depositó su confianza en Pozzi y así sus frenos llegaron al campeonato, siendo después adoptados por muchos pilotos.

Hasta aquí, una breve reseña de la incursión de Pozzi en el automovilismo grande como proveedor de elementos especiales, pero 1983 lo encuentra embarcado en la construcción de un equipo de frenos para Turismo Carretera y con planes para la fabricación de autos de F-R completos. El mismo lo explica y resume su filosofía: **"Ya con el modelo actual de auto tuvimos varias ofertas de compra, pero no quisimos venderlo porque nuestro interés es desarrollar un coche de buen nivel pero simple a la vez. Incluso me insistieron bastante en Uruguay, donde el auto "cayó" muy bien, para que entrara en la licitación de provisión de la F-R de ese país, pero no quise. Recién ahora vamos a intentar la experiencia de encarar la fabricación en serie, del nuevo modelo, que todavía no sabemos qué nombre llevará. Nuestra intención es tener un equipo de dos autos, con opción a un tercero, este año en el nacional de F-R. Los pilotos serán el "negro" García y Alberto Baudagna, que fue cuarto este año en el zonal y va a hacer experiencia.**

"Todo esto lo podíamos haber intentado hace un año, como podríamos haber entrado en licitaciones o ventas de autos; lo que ocurre es que yo, por sobre todo, quiero permanecer en esta actividad porque es lo que me apasiona, por eso trato de hacer las cosas lo mejor posible y no caer en tentaciones que puedan reportar un beneficio inmediato pero que a la larga dejan ver sus falencias. Me interesa prioritariamente eso: hacer las cosas bien."

Una manera de encarar el automovilismo, que tiene mucho ver con la forma en que la gente como José Luis Pozzi vive; claro que a veces la recompensa parece demorarse más de la cuenta, pero es solamente un gaje del oficio para quienes ponen cariño en lo que hacen y saben que, sin duda, lo que se va consiguiendo ya no se pierde.

Uno de los flamantes monocascos que competirá este año en F-R en manos de Roberto García. La idea de "Pozzi & Co." es presentar dos autos para el nacional 1983 de la especialidad.

Texto y fotos: M.G.L.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTORES PRESTIGIOSOS

NUESTROS EXITOS

GRANDES BEST - SELLERS

Son todos títulos de
editorial abril S.A

Consígalos en las mejores librerías
o solicítelos por correo enviando este cupón a:
CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo Nro. 386 - Correo Central
Capital Federal.

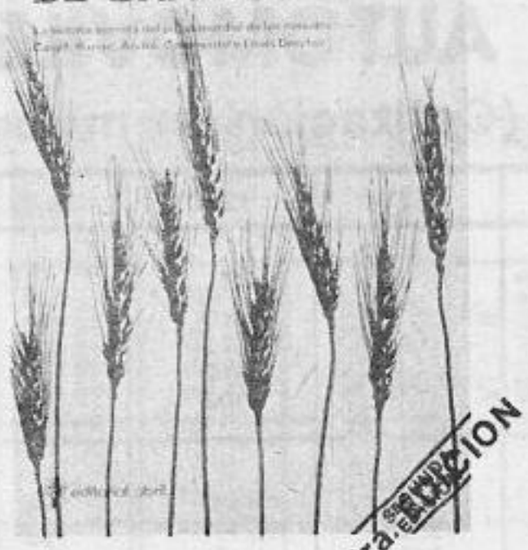
Solicito envío de un ejemplar de:.....
Adjunto giro/cheque sobre Buenos Aires No A La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por $ ..... —más $ 10.000.- para gastos.
NOMBRE:.....
DIRECCION:.....
PROVINCIA:.....
C. POSTAL:.....

Ahora si contrarrembolso.
No es imprescindible el envío del cupón.

PEDIDOS DESDE EL EXTERIOR: u$s 10.-

CLUB DE LETRAS EN URUGUAY
Rio Branco 1511 - Montevideo

Dan Morgan
LOS TRAFICANTES DE GRANOS



370 págs.
$ 210.000.-

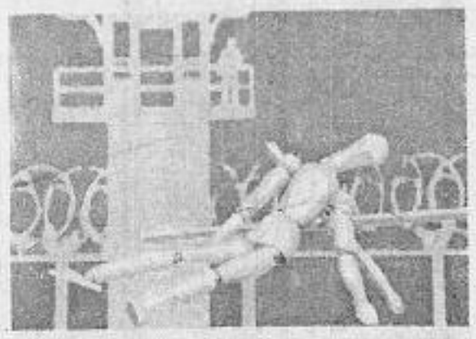
AXEL MADSEN
el PODER de las MULTINACIONALES



87 págs.
$ 150.000.-

W. T. TYLER
El que perdió la guerra

"la ética mortífera del espionaje desnudada en una novela notable, de prosa muy cuidada..."
The New York Times



378 págs.
$ 160.000.-

GLENN INFIELD
LA VIDA SECRETA DE HITLER



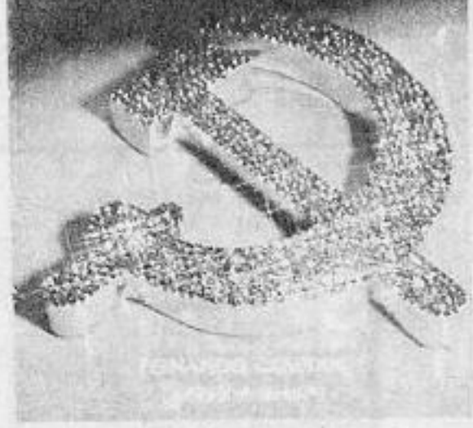
248 págs.
$ 110.000.-

Daphne du Maurier



300 págs.
$ 160.000.-

Michael Voslensky
LA NOMENKLATURA
LOS PRIVILEGIADOS EN LA U.R.S.S.



393 págs.
$ 230.000.-

Ferrari



186 págs.
$ 90.000.-

HASSO G. STACHOW
El pequeño soldado Quast

protagonista y testigo, desde las Juventudes de Hitler hasta el Frente Ruso, dice su verdad con voz alemana



254 págs.
$ 135.000.-

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 10 de enero de 1983)

	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972
CITROEN										
3 CV Azam.		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Ami 8		110	100	90	85	75	55	45	42	40
Elyssée		110	100	90	85	75	55	45	42	
Mehari		110	100	90	85					
Furgoneta AK-R		100	90	85	75					
VOLKSWAGEN-DODGE										
1500 GT		190	165	155	145	130	120	100	80	70
1500 M 1.8	230	210	190	175	160	150	130			
1500 M 1.8 Automático	230	210	190	175	160	150	130			
Rural 1.8	270	255	235	210						
Rural 1.8 Automático	270	255	235	210						
Coronado	230	210	190	175	160	145	130	120	110	105
Polara			165	155	145	130	120	110	100	90
G. MOTORS										
Opel K 180				145	120	110	100	90		
Opel K 180 LX				155	135					
Chevy Coupé Serie Dos				220	200	175	165	155	135	
SS 4 Puertas							135	120	110	100
Malibu										
Rally Sport				200	185	170	160	115	105	95
400 SS								115	105	95
400 Special								90	80	70
FIAT (SEVEL)										
600	120	110	100	90	80	70	55	50	45	35
133	143	130	110	100						
128				115	105	95	80	70	60	45
128 C Europa	185	170	150	130						
128 CL Europa	200	175	160	145						
128 IAVA	200	175	160	145						
128 Europa Familiar	220	195	180	170						
125 Sport Coupé				110	100	90	80	60	55	
125 Berlina			145	135	120	100	90	80	70	
125 Berlina Potenciada			145	135	120	100	90	80	70	
125 Familiar	200	180	160	145	130	110	100	85	75	
125 CL Mirafiori	190	180								
1600 Sport										80
1600 Berlina										70
1500 Familiar										
147 C	145									
147 CL	160									
PEUGEOT (SEVEL)										
404, 404 Diesel		165	150	132	115	105	95	90		
404 GP			165	150	130	115	105	95	90	75
504			200	175	155	135	125	115	100	90
504 XL, XE						150	135	125	110	
504 XSE						165	155	145	125	
504 2000 L					176	154				
504 GLS	285	265								
504 SL	310	285								
504 Familiar	365	340								
505 GR	420									
505 SR	455									
FORD MOTORS										
Fairlane Elite	340	310	275							
LTD 8 Cilindros	330	300	265	240	220	200	165	155	135	120
LTD 6 Cilindros			220	210	190	175	160	145	135	120
Fairlane 500				165	155	140	130	110	95	85
Falcon Rural De Luxe				200	200	180	165	150	140	120
Falcon Rural STD	285	265	250	230						
Falcon STD	265	240	225	205						
Falcon De Luxe	285	270	250	230						
Falcon Futura	320	300	275	255						
Falcon Sprint	320	300	275	255						
Taunus L		280	210	190	165	155	145	125		
GX L 2000					190	160	155	145		
GX L 2300		275	255	230	210	190	175	160		
Coupé GT		285	265	240	220	205	190			
Coupé GT SP		285	265	240	220	205	190			
Ghia L	285						190			
Ghia	400									
Ghia GT	410									
Ghia GT SP	410									
RENAULT										
Renault 4-S	155	135	125	105	95	85			85	
Renault 6	210	190	170	145	130	115	105		90	
R-12				170		135	110	95		70
R-12 TL	245			190	150			100		80
R-12 TS	270	225	190	210						
R-12 Break TS	290	245	210	235	175					
Torino GR	335	270	235	245	190	170	170	155		
Torino Coupé ZX	425	315	280		225	190				
Torino Coupé TSX		390	360	280		210				
Torino 7 B			300		245	190	170	145		

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes al 10 de enero de 1983

	CILIND. CM³	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC	MARCH	PUERTA	ASIENT	PESO TOTAL	LARGO mm.	ANCHO mm.	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	465.969.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	542.516.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	592.631.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	437.821.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	506.956.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	577.744.000
Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	340.194.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	410.442.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	519.947.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	671.777.000
R 18 TX	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	920.329.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	753.954.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	975.707.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.047.009.000
R Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.112.944.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	673.621.000
Taunus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	971.889.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	964.075.000
Falcon STD															630.911.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	649.314.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	671.884.000
Taunus Ghia Aut.															1.038.730.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	718.239.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	986.125.000
Taunus Coupe Aut.					D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.006.611.000
Taunus Coupe					D	T	4	2	5		4.400	1.700			959.562.000
Falcon Ghia SP					D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.031.264.000
Falcon 3/6 4 c.					D	T	4	4	5		4.730	1.790			880.221.000
Falcon Ghia Aut.					D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.041.681.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1545	165	1	402.043.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	340.029.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	407.967.000
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	590.899.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	732.933.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	761.776.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	891.340.000

PARABRISAS CORSA

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6º piso, Tel. 40-181.**

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

1.0	**Automóviles de competición** (compra, venta, permuta)	2.4	**Auto ahorro** (compra, venta, permuta)
2.0	**Automóviles** (compra, venta, permuta)	3.0	**Camiones** (compra, venta, permuta)
2.1	**Automóviles de colección** (compra, venta, permuta)	4.0	**Pick-ups** (compra, venta, permuta)
2.2	**Automóviles importados** (compra, venta, permuta)	5.0	**Motocicletas** (compra, venta, permuta)
2.3	**Autos fuera de serie** (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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0. Automóviles de competición

— VENTA —

FORMULA RENAULT Tulia XVII, listo para girar. Vendo o permuto por auto particular, gomas, llantas varias. Llamar TE: 431-5009, Añasco 345, Capital Federal.

RENAULT TULIA XIX. Vendo prácticamente sin uso, llantas y repuestos Juan Carlos Tomalino, Estrada 2786, Sarandí. TE: 204-6368.

KARTING PANTHER L.D.P completo, dos motores "0" km., preparados Omar Brea, equipo magnesio,repuestos varios. Vendo o permuto por auto, moto. Rodríguez Peña 389, Alberdi, Córdoba (Capital) (5000).

T.C BONAERENSE listo para largar, trailer Z.F, autobloc, bielas especiales, mecánica Siccia, permuto por auto o moto total $ 110.000.000. Sábados todo el día, preguntar por Rodolfo, Echeverría 670. S.A de Padua 0220-22577.

RENAULT 850 cc Grupo 2 Antelo, caja Meriggi c/relaciones, ruedas, estilo Filter, trompa Berta, trailers, repuestos vs. frenos a discos, ruedas impecables. Tratar TE 23781 de 10 a 18 hs. Sr. Nino, San Rafael, Mendoza.

—COMPRA—

FORMULA RENAULT Crespi Tulia 19 en adelante, c/motor 1.400. Mandar detalle de trompas, gomas, relaciones, caja, forma de pago, dirigirse a Carlos Aimar Rancul, La Pampa, C.P. 6214

2.0. Automóviles

—VENTA—

O PERMUTO men/val. Dodge 1500 GT 100 1977, detalles cubiertas radiales 0 km., llantas magnesio Gabriel Alvear 342, Martínez 798-5967, valor 160 mill. color negro.

O PERMUTO taxi Dodge 1500 mod 1979, Sr. Osvaldo, Ipiranga Nº 1374, Boulonge.

DODGE 1500 mod. 1974, color bronce (met.), cubiertas radiales seminuevas, excelente estado general. Retiro usado como pago. Tratar después de las 21 hs. al TE: 0472-8492, preguntar por Daniel Magnaterra, Sarmiento 1323. Leones (C.B.A).

O PERMUTO Jeep Willys, impecable de gomas; pintura; motor, tapizado. Por auto, moto o bote inflable de 440 mts. para arriba. Tratar en 9 de Julio Bs. As. TE: 3005.

FORD FALCON standard, mod 1971, disponible a partir 24-01-83, color beige sunset, en estado general "no hay otro igual". Tratar Daniel Magnaterra, Sarmiento 1323 (2594) Leones. Después de las 21 hs. TE: 8492.

DONATO FERRARA vende Peugeot 504 mod. 70, muy bueno, Gaspar Campos y Marcos Sastre, San Miguel.

FORD FALCON rural de lujo modelo 1971, particular, urgente, muy buen estado, cubiertas nuevas, Lambaré 951, Capital Federal, 86-6120, llamar después de las 21.00 hs.

O PERMUTO cupe Dodge DARG 270, convertible, mod. 66, caja autom. Servo Freno, Direcc Hid. alternador, todo orig. de fábrica, chapa-pint., tapiz 10 pts. Escu-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cho ofertas, escribir o por Tel. a Orlando 24-630, Gral Pico, La Pampa, TE: 21894, verla es comprarla.

2.1 Automóv. de colección

—VENTA—

DUEÑO VENDE urgente Packard Sedan 1938, $ 23.000.000 Voitoure Ford 1935, $ 20.000.000, coupé Cadillac 1951, $ 15.000.000, Buick Sedan 1939, $ 25.000.000, Rugby Sedan 1930, $ 8.000.000, TE: 222-2605, Paraná.

MANUALES DE despiece para De Soto 1947, Dodge Dart 164, línea Ford 1955 a 1957, manuales de Taller Para Ford 1957 De Soto 1957, originales 100% ¡únicos por su estado! Rosetti 2431, Olivos, escucho ofertas.

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.

CUPE ALFA Romeo 2600 Sprint, carrocería Bertone, modelo 1963, 6 cilindros con repuestos, accesorios, manuales, cubiertas San Martín 686, Piso 7, Capital 15 a 19 hs. Escucho ofertas.

2.3 Autos fuera de serie

—VENTA—

CITROEN modelo 1939, mot Road, estado impecable, papeles en orden, motor y caja original, preparado a nuevo, para entendidos, La Rioja 936, Capital.

3.0 CAMIONES

—VENTA—

DODGE DP-400 modelo 1962, con Perkins 6-305, año 1971, bomba inyectora hecha a nueva, cub. 900 x 20, baterías nuevas (con 1 año de garantía). Caja de carga mixta. $ 150 millon. Sarmiento 1323. Leones (C.B.A.) noc. 0472-8492. Preguntar por Daniel Magnaterra.

5.0 Motocicletas

—COMPRA—

PARTICULAR COMPRA al contado Zanella 180 en buen estado y con papeles, Billinghurst 2386, 5º "F" Capital.

—VENTA—

DANIEL CARRINI vende o permuta Kawasaki 650 KZ con todo el nivel, Gaspar Campos y Marcos Sastre, San Miguel.

MATCHLESS 500 1949, motor y gomas muy buenos, papeles en orden $ 12.000.000, Billinghurst 2386, 5º "F".

CBX 1047 mod. 79 vendo o permuto por auto, moto menor valor Daniel, Marcos Juárez C.B.A. 0472-26198, horario comercial por contado efvo. Muy buen precio, moto para probar.

ARGENTINO Fontana vende RF 100 cc. RK 17 cc. refrig. agua, listas para largar más de 60 carreras ganadas, ideales para Speedway o velocidad. Llamar al TE: 0395-2968 o dirigirse a Alvarado 28, Carlos Casares.

URGENTE Honda 50 NC Express, primera mano, impecable, modelo 1980, 5.000 km. $ 13.000.000, Dante Giacoboni, Mitre 1305. 3228-Chajarí, E. Ríos. TE: 21189.

CUPULA PICK-UP Chevrolet Brava 1969, perfecto estado súper solido, vendo ctdo. o permuto por caja de cambios Sagindo 3 marchas o gomas 650 x 16. TE: 755-7236. Preguntar por Roberto.

CARBURADOR HOLLEY múltiple admisión y escape, filtro aire Chevrolet $ 2.500.000, tapas cilindro Chevrolet Bel Air V.S, bomba agua, carter multiple admisión, escape juego, juntas, motor completas $ 2.000.000, TE. 628-6717, Sr. Roberto.

FIAT 128 IAVA motor semiarmado, usado con papeles tiene, bielas, pistones, cigüeñal, carter y manuales, usuario, camiones Ford y Pick Ups, nafteros, gasoleros, informes TE. 824-4812 de 17 hs. a 18.30.

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l DISTRIBUIDORES OFICIALES

Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. ENVIOS AL INTERIOR

FAROS CARELLO: líquido parrilla original Chevy, sin cristal. $ 150.000 y otro redondo, intacto $ 200.000 Chorroarin 967. Capital. Lunes a viernes de 11 hs. a 19 hs.

PEUGEOT 504 aire acondicionado, pistón, dispersor, compresor, radiador, marca 402 k, importado $ 4.300.000, escucho ofertas Sr. Norberto, después 21 hs. TE. 781-6910.

ROBERTO ALINEACION

ALINEACION ELECTRONICA TREN DELANTERO

BALANCEO ELECTRONICO AMORTIGUACION

FRENOS

TACUARI 925

T. E. 26 - 5341/23 - 4109

ZANELLA SURUMPIO Cross, mod 77, excelente estado, patentada, encendido electrónico, cubiertas buenas, color amarillo. Tratar Pueyrredón 1249 (2700) Pergamino Bs. As. Desde las 15.30 hs.

SUZUKI 450 GS, modelo 81, 7.000 millas Sr. Cafaro, TE: 611-1084, T. 85.000.000.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

—VENTA—

2 PIRELLI Cinturato 155-13 (Dodge 1500) 5000 km. de uso, Directorio 160, Llavallol, Bs. As. 1836, 298-1606, hasta el 16 de enero.

CHABERT juego bielas, Barasi, para T.C. Ford, llamar Raúl, TE. 72-5776, calle Garay 5275, Mar del Plata.

ZANELLA 125 motor para Karting ok., valvula rotativa caja 4º R.K. ideal zona Chacabuco, completo "Pepe", Carnero R. de Escalada 654, Escobar. TE. 0321-20575, llamar de 10 a 12, 18 a 20 $ 15.000.000 urgente.

CHOCADOS, VOLCADOS cualquier marca y modelo pago bien como soy tallerista enviar datos fotos y pretensión precio y número teléfonico si lo hay a Daniel Isleño, Castro Barros 327, Córdoba 5000.

CASCO DODGE turismo carretera con trompa, tren delantero completo, papeles al día, regalo $ 10.000.000, tratar Laiz Hnos. Alvarado 370, San Pedro, Bs. As. o llamar al tel. 26014 de 6 a 14 hs. Preguntar por Hugo.

MOTOR COMPLETO caja tercera nueva, puertas derechas completas, zócalos nuevos, parabrisas Dodge Polara, Elizalde 1944, Avellaneda, tel. 203-1738.

MOTOR TT 27 super 0 km. completo base lame, encendido escape, caburador modelo 82. Nuevo sin uso TE: 34-8669, 34-9796, Sr. Jorge Viale, 1a. oferta razonable. Amen.

MOTOR caja velocidad chasis, armado, repuestos, varios, de Renault 1938, permuto TE. 747-2874, 13 a 14 hs.

STOCK repuestos electricidad del automóvil, encendido electro partes, bobinas, bendix, sele Noides, nuevos y de recambio. Ideal para iniciarse en el rubro tambien catalogos, llamar al TE, 602-2862 capital.

CUBIERTAS dos, caballino, radiales. S/cámara, 185/13, buenas $ 1.500.000, premuto por bobina Aciel, Mallory 4-cil. Rubén Darío 1068, Alt. Paseo 1900, Temperley.

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

TERRIBLE fierro tipo BMW 650 0 km, valijas, cajón de herramientas. ¿Qué será? Río IV 3086, Capital, acepto auto inclusive volcado y el resto en efectivo. Total $ 120.000.000.

CASCO Rayo Azul, casi nuevo $ 120.000, Centenera 134, 4º "K", Capital, visitar sábado 10 a 16 horas.

AC

REPLICAS DE AUTOS CLASICOS

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



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





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

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

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



BUZOS ANEXO J
ANTIFLAMA
Juan B. Justo 4300

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

—COMPRA—

MOTOR COMPLETO o semi completo (block armado, carburación, encendido) de Ford "A" en buen estado y magneto para cuatro cilindros, tratar Kennedy 9, TE: 41123, 8.000, Bahía Blanca, señor Cobreros.

7.0 Herramientas y máquinas

— VENTA —

TORNO PORTATIL flexible, 1,5 hp. 15.000 rpm, $ 11 millones, engrasadora manual y neumática $ 6,5 millones, banco para armado y control de motores alemán, ideal motores de autos, camiones, motos, lanchas, etc. $ 17 millones, 750-4256.

8.0 Náutica

—VENTA—

LANCHA SUZUKI 85, casco Regnicoli, modelo 80 con trailer a estrenar muy poco uso, valor 240.000.000. TE: 0329-89492 Baradero, llamar de 20 a 24 hs.

9.0 TRAILERS Y CASAS RODANTES

—VENTA—

OMNIBUS Pegaso 1969, doble camello, ideal casa rodante o turismo, perfecto estado general, Soler 707, Ituzaingó.

ACOPLADO: Jaula (12 m) Rosso-Leones, año 1966 con pecho, $ 55.000.000. Entrega contado, resto 30-60-90 días s/interés. Daniel Magnaterra. Leones (CBA).

CASA RODANTE de Lujo, nueva, 4 personas, trotamundo, valor real $ 38.000.000, vendo $ 29.000.000 bomba eléctrica, inodoro químico, piso simil, cerámica, ventanas de acrílico. Valentín Alsina 1153, Adrogué.

CASA RODANTE veraniega, 4 personas $ 14.000.000, teléfono 256-1903, ver Sargento Cabral 555, Berazategui o Av. Rivadavia 1069, Capital.

CYCLE WORLD
* PROTECTORES DE CARTER *
PARRILLAS PORTAEQUIPAJES
* EQUIPOS DE ESCAPES 2 a 1
4 a 1 y 6 a 1
* HONDA * KAWASAKI *
SUZUKI * YAMAHA
Somos fabricantes Precios especiales
para revendedores Envíos al interior
Av. del Libertador 8404 Cap.
Tel. 701/5419

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60
(1684) EL PALOMAR

10.0 Varios

— COMPRA —

MAGAZINES en buen estado para autostéreo, compro Parral 449, Capital 99-6327.

—VENTA—

ATRARI juego electrónico para TV con dos cassetes. Urgente, poco uso, excelente estado. Tratar 153 Nº 745, Berisso TE: 61-3541.

COLECCION REVISTA Parabrisas, excelente estado encuadernado, faltan números del 1 al 8, tiene todos los road test publicados, Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32 5º piso, Capital Federal, TE: 90-7998.

NUMEROS SUELTOS Corsa Automundo Parabrisas, Mecánica Popular, vendo de cualquier año, escribir Daniel Reisenman, Florencio Balcarse 32 5º piso 1405, Capital Federal, llamar 90-7998 de tarde.

TRAMITES DE automotores zona Pilar, Luján S. A Areco, Capilla del Señor, Zárate, Arrecifes, también Capital. Colaboro con otras gestorías, llamar dejando dirección y/o TE: al 791-6797, 824-4812, Carlos.

TRAMITES del automotor, transferencias Capital, provincia, duplicado, título, cédula, libre deuda, certificaciones altas, bajas, de 9 a 12 hs. y de 15 a 20 hs. habilitaciones municipales.

JOVEN COLECCIONISTA de catálogos y fotografías de la temática automotriz desea iniciar intercambios con coleccionistas afines a este hobby, prometo contestar, dirigirse a Carlos Kassardjián, Hipólito Yirigoyen 3891, Florida, 1602, Prov. Bs. As., TE: 760-5923.

10.0 VARIOS

—PERMUTA—

TRANSFIERO taller electrónico automovil, habilitado, totalmente equipado. Acepto automóviles. Avda. San Martín 4192, Capital.

PERMUTO terreno en Carlos Paz, $ 85.000.000 por Pick-Up mediana o gasolera grande mod. 72 al 76, buen estado, Bogotá 201, Carlos Paz, Córdoba TE: 22012.

Es un publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel. 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel. 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 143.947. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel. 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Dispia S.A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S.A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, enero 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.

la actividad zonal

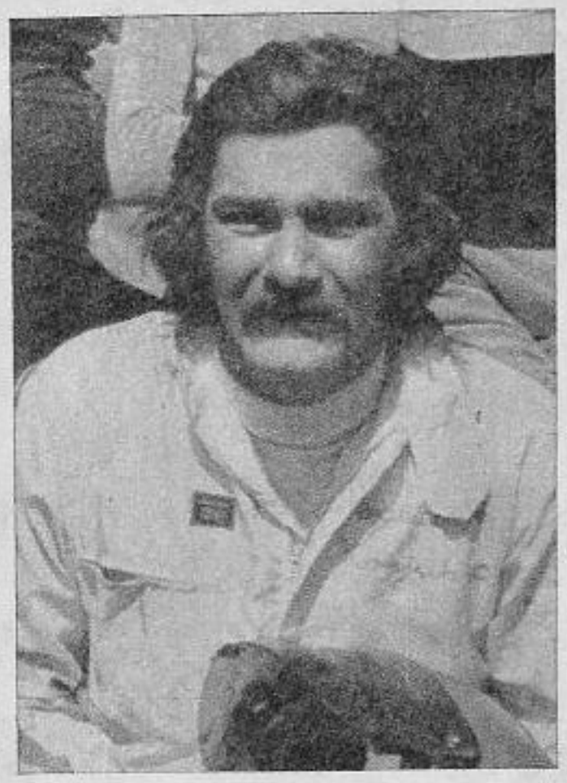
SANTA FE

RESUMEN TEMPORADA 1982

Como en las últimas temporadas, el automovilismo zonal santafesino supo salvar un año sumamente difícil, en lo que respecta a cumplimentar el calendario previsto por la Federación Regional de Automovilismo Zona 4.

En general, el balance fue positivo, si tenemos en cuenta que más de un noventa por ciento de las competencias se cumplieron. En lo que respecta a lo deportivo y a lo técnico, también se continuó avanzando, dejando la sensación de que la temporada venidera tendrá, al principio, los mismos caminos trazados.

De esta manera, y como lo hacemos todos los años, queremos hacer llegar a los lectores de CORSA un resumen sintético de lo ocurrido en 1982, dentro de cada una de las 17 categorías con que cuenta el zonal.



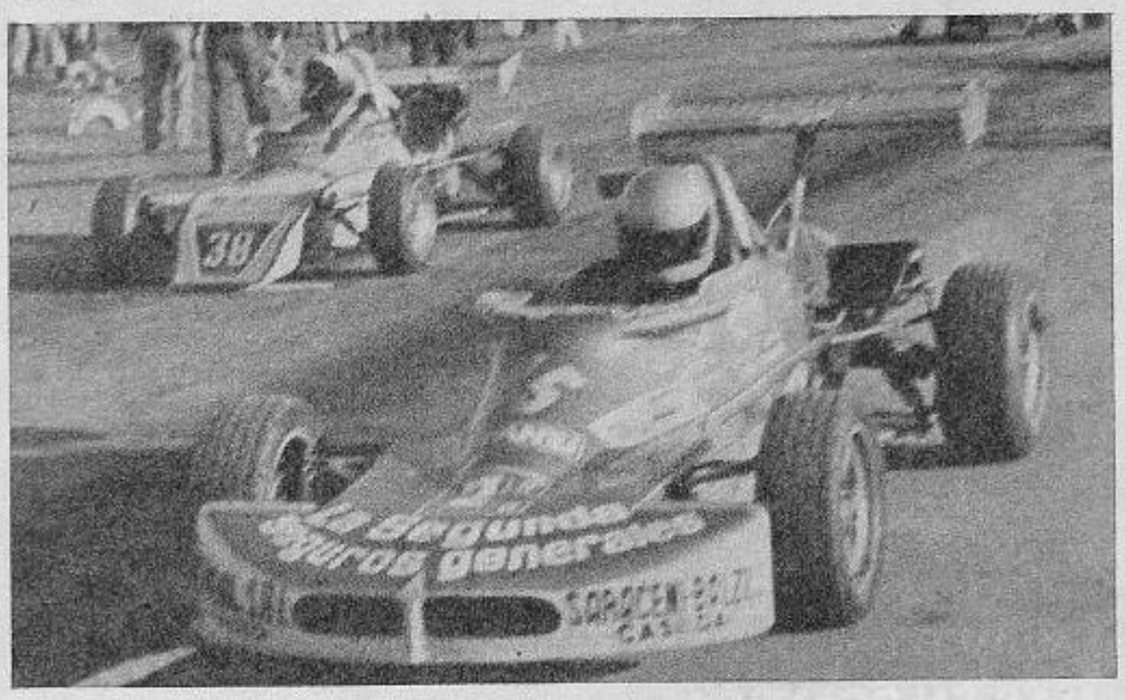
Miguel Angel Konjhu, campeón de Limitada Santafesina 1982.

LIMITADA SANTAFESINA

Al principio de temporada, todo parecía que el balance se inclinaba en favor de un piloto que, con el correr de su campaña, sería posiblemente el sucesor del campeón 1981. Nos referimos a Norberto Tedeschi. Comenzó con esperanzas y allí quedaron. La lucha se entabló entre Miguel Angel Konjhu y Abel Venaría, sobresaliendo la seguidilla de tres victorias iniciales consecutivas del hombre de Los Molinos. Cuando la temporada llegaba a su parte media, terció con los antes mencionados Fernando Castellano, que cuando se cumplió la octava fecha, y, gracias a un trabajo bastante regular, comandaba el lote del torneo. Todo hacía presumir que más de tres ganadores no habría en la Limitada. Pero llegó la competencia del mes de setiembre en Totoras y Norberto Caballero, con la máquina que es de propiedad de la peña de San José de la Esquina, se queda con un triunfo que da por tierra con los pronósticos. Fue una demostración superlativa de Caballero. Pero desde allí hasta el final, fue una dura porfía entre Konjhu y Venaría, quedándose el título en las manos de Konjhu, y la última victoria del año en el premio Coronación en Villa Constitución, para Abel Venaría.



Nuevamente Raúl Caligaris obtiene el título en la categoría Midgets.



El juvenil Eduardo Delpiccolo se quedó con la corona en la Fórmula Cuatro.

FORMULA CUATRO SANTAFESINA

Esta categoría cierra un ciclo en 1982, demostrando que está pasando por su mejor momento. Netamente profesionalizada y con adelantos técnicos adecuados a la época que se vive, resultó ser el peldaño más importante que debe subir todo piloto joven con pretensiones de llegar a los torneos nacionales.

Como en anteriores temporadas, pero en esta oportunidad con mayor desazón por parte de Jorge Humberto Mari, obtiene el título el piloto de Arequito, Eduardo Delpiccolo. Cuando los modernos monoplazas pisaron por primera vez el Autódromo Municipal Ciudad de Rosario para disputar el Premio Coronación, donde el puntaje era doble, Mari se encontró separado de quien sería el campeón por diez puntos. Todo parecía definido. Pero como siempre, las carreras terminan con bandera a cuadros y allí se definió la cosa. Mari no pudo sumar puntos y Delpiccolo llegó segundo, sumando doce unidades y desplazándolo por dos puntos.

Mari resultó subcampeón por tercera vez consecutiva. Tercero quedó Sergio De Marco, que tuvo un espectacular accidente en Rosario. Con un panorama sumamente positivo para la actual temporada, la Fórmula Cuatro Santafesina podrá seguir marcando la diferencia.

MIDGETS

La categoría "espectáculo", como se la suele llamar, se desplazó dentro de su zona del centro oeste de la

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la actividad zonal

provincia, evidenciando que, a pesar de su antigüedad, mantiene una vigencia total. El campeón fue un piloto que está acostumbrado a los éxitos, se llama Raúl Caligaris. Cuenta con una máquina sumamente tecnificada, siendo una de las mejores del parque automotor. La lucha por la conquista del título se definió en la última carrera del año, en San Francisco, donde Caligaris se queda con la victoria y su más inmediato perseguidor, René Zenklusen, se ubica en la tercera colocación. Quedó como escolta en el campeonato Luis Nicolini, un piloto que en las últimas temporadas estuvo en permanente ascenso.

TURISMO CARRETERA DEL 65

No fue un año con saldo positivo para una de las mejores categorías que tuvo el zonal en temporadas anteriores. Fueron numerosos los factores que perjudicaron a la actividad. Los altos costos de preparación y algunas desinteligencias entre corredores, fiscalizadores y dirigentes, le dieron un panorama bastante oscuro.

Alberto Calcaterra fue el campeón y el subcampeonato para Alberto Palmieri. Habrá que esperar 1983 y se sabrá cómo continuará la cosa.

TURISMO GRUPO DOS

Esta categoría volvió a demostrar que tiene una vigencia que será muy difícil de igualar. Desde el inicio de la Federación 4, en el año 1968, siempre estuvo ligada a la entidad rectora del automovilismo zonal. Con un parque automotor que siempre asciende, el Turismo Grupo Dos parece manifestarse "vitalicio" dentro de la boleta santafesina, y en esta temporada también emigró hacia la provincia de Buenos Aires, compitiendo en la ciudad de San Pedro. Como en 1981, el título quedó para Ricardo Broda, quien muestra una perfecta adaptación al medio mecánico que posee, pintado con los clásicos colores de una vaca Holando Argentina, paseó por distintos escenarios su calidad.

Con el subcampeonato se quedó Luis Laiz, que demostró cierta regularidad y, en varias oportunidades, escoltó al campeón en clasificaciones. Abelardo Zenklus-

Oriéntese hacia CANAL 2 verifique la dirección de su antena.

F. Rossaroli & Asoc.

Canal 2 tiene una programación de excepción para ofrecerle. Oriéntese hacia sus series de fama internacional, cine, deportes, teleteatros. Vea con toda nitidez Canal 2.
Sería una pena que la acción del viento o una mala fijación de su antena, lo privasen de su serie o programa favorito. Por esto, verifique la dirección de su antena y asegúrese de una correcta instalación de la misma.
Vea sin problemas todos los canales. Y no olvide que entre ellos, hay uno que SIEMPRE ES PROGRAMA.

CANAL 2

siempre es programa.

la actividad zonal

sen, piloto acostumbrado a los Fiat semipreparados, fue el tercero a la finalización del torneo, quedando en la cuarta ubicación el rosarino Luis Ruani. Un año con saldo favorable para una de las categorías con mayor antigüedad en el zonal y con un parque automotor suficientemente numeroso para seguir diciendo presente en cuanto programa automovilístico se realice.

la disputa del Premio Coronación, en la localidad de Ceres, el campeón fue el piloto de San Justo, Agustín Grass, que sumó un total de 53 unidades y aventajó a un "veterano" de la especialidad, Raúl Tschopp. Tercero fue Abel Wider, que conquistó varios primeros puestos y cuarto se ubicó Rubén Tregnaghi, que además compitió en pruebas de Turismo grupo 2. Para 1983 la categoría está preparada para continuar con el ritmo previsto, destacándose que habrá una nueva entidad fiscalizadora. Hasta ahora era la gente del Chovet Motor Club, a partir del mes de marzo, será el Automóvil Club Santa Fe, el encargado de continuar con los Fiat 600 SP.

La popular "vaquita" de Ricardo Broda fue campeón en el TG2.



FIAT 600 SEMIPREPARADOS

Sufriendo los inconvenientes del tiempo y sacando de la "galera" algunas competencias, pudo la categoría finalizar un año calendario, tal como estaba programado desde el inicio del año. Creemos que fue lo más positivo de lo realizado por los Fiat 600 desde hace varias temporadas. En algo se avanzó, se dejaron de lado muchos problemas entre quienes forman la gran familia y eso gravitó en bien de todo. Con calendario bien nutrido y con

TURISMO CARRETERA 2000

Con su nueva denominación —anteriormente se llamó Mecánica Argentina Jeep 4— la categoría se desenvolvió dentro de un sector aledaño adonde tiene asiente su fiscalizadora, es decir la ciudad de Villa Constitución. Contó para la temporada 1982 con entidades que supieron hacer los esfuerzos necesarios como para mantenerla en un nivel competitivo. Fue positiva la actividad y volvió a coronarse campeón un "legendario", como lo es Oscar Gismondi, que obtiene el título por segundo año consecutivo.

Junto a Gismondi, podemos mencionar a pilotos de la talla de Hilario Petri y Daniel Gómez, quienes empataron el subcampeonato en el puntaje, pero quedando el mismo en manos de Petri, por haber sido el ganador de la última competencia del año. Detrás, se ubicó Roberto Santinelli, quinto Juan Carlos Landucci y sexto Carlos Calua. Para 1983 todo parece indicar que el camino continuará de la misma manera, agregándosele otros atractivos como participar más asiduamente en escenarios pavimentados.

LOS DIMINUTOS KARTING

Los karting fueron mayoría como categorías federadas. Compiten en distintos puntos de la provincia, son cinco reglamentos vigentes y tienen sus allegados que concurren masivamente a cada una de las competencias.

De los respectivos campeones netamente aparece en primer lugar el rosarino Oscar Palmero, doble campeón, que ya se quedó con los títulos del Karting Mayor y el Promocional "A". Precisamente, Palmero adquirió la máquina del campeón Delpiccolo, de F4, para participar en dicha categoría en la temporada venidera. Otro ascenso significativo para un novel piloto, que con solamente 17 años concreta tal empresa.

FIAT 128 SANTAFESINO

Para finalizar este resumen, dejamos a la categoría Fiat 128 TN Santafesino, por cuanto fue la especialidad que se quedó con el campeonato desierto. Esta situación no fue como consecuencia de la falta de pruebas, sino que, a raíz de contar con máquinas fuera de reglamento y sufrir la desclasificación de los posibles candidatos al título en la última competencia disputada en Rosario, el informe pasó al Comité Ejecutivo para su posterior definición. La categoría se movió al margen de la legalidad, en gran parte del año calendario, como consecuencia de haberse hecho un pacto de "caballeros", entre quienes compiten y los fiscalizadores. Por él, se permitía competir con un peso menor al establecido, quitándose a los Fiat 128 la rueda de auxilio, paragolpes, asientos traseros etcétera. Algo absurdo si tenemos en cuenta que existe un reglamento y que esas franquicias no hacían al logro de un mayor parque por abaratamiento de la preparación. Por lo tanto, ni Francisco Massedoni ni Horacio Varela pudieron disfrutar de una corona que los esperaba en la fiesta coronación, llevada a cabo en la localidad de Totoras.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO

BAJO PERFIL

Arnaldo Repetto
Capital
Estimados Corsarios:

Sin decirles ni una sola palabra de lo que pienso de vuestra... sensacional... revista, porque no hace falta, voy al asunto sin más vueltas.

Pienso que la cosa para Uds. ha de ser sencilla, por lo clara y breve. ¿Cuáles son las bondades de un neumático de perfil bajo con banda de rodamiento ancha; respecto de una de perfil más alta y banda de rodamiento más angosto? Tengan en cuenta que la pregunta se refiere a su utilización en un auto de calle, claro.

R) Por su construcción una buena cubierta de perfil bajo tiene buena tracción en pavimento, como así también, una mejor reacción de la dirección del vehículo. La maniobrabilidad en carretera mejora sintiéndose una amplia diferencia al encarar cada curva. Este neumático minimiza, por su menor tamaño en el perfil, la deformación por contacto con el pavimento. Si se le suma a estas cualidades una mayor superficie de apoyo de la banda de rodamiento el vehículo se beneficiará con una mejor tenida. Estimado lector, tenga en cuenta que estas características, por buenas que sean, no son tan contundentes cuando el automóvil se desplaza por las calles de la ciudad con un manejo normal.

HUMEDAD

Renato Servini
Capital:
Corsos:

Lo que mata es la humedad. No hay ninguna duda y sobre todo cuando se desea tener limpio el coche. Sucede que cada vez que lavo mi "Yeyo" 504 tengo que bancarme varios días un terrible olor a humedad. Y eso me pone mal porque no doy pie con bola; ya que no sé de dónde proviene.

R) Estimado amigo: tenga en cuenta que el agua puede filtrarse y acumularse en cualquier sector sin que Ud. pueda darse cuenta.

Hay sectores en que el agua puede filtrarse aunque el tiempo que permanezca húmedo no sea prolongado como el caso que Ud. presenta.

De acuerdo con sus datos podemos aconsejarle que revise las canaletas por las que desagota el agua que penetra por los costados del techo corredizo. Verifique, también, en los interiores de cada puerta pues la falta o deficiencia de alguna vagueta puede dejar libre el paso del agua. Como dato importante revise las planchuelas de fieltro colocadas debajo de las alfombras, pues suelen llegar a absorber y almacenar gran cantidad de agua, produciendo esa insoportable humedad.

¿¿¿UNA RATA???

Andrés Carniglia
Capital
Estimados amigos:

Lamentable. Triste y lamentable. Les escribo pero no sé si corresponde hacerlo a Uds. o no. En este momento tengo una terrible bronca. Mi auto camina una barbaridad; no tiene problemas mecánicos ni de chapa ni de pintura.

Pero he aquí el dilema. Se me metió una rata!!!, sí como dije, una rata adentro del coche y no sé cómo sacarla. Realmente no sé.

Es por eso que a pesar de gustarme los autos y la mecánica me viene a pasar esto. ¿Uds. qué dicen?

R) Amigo, como Ud. dijo, es lamentable. Pero no se desanime. Antes de colocar una pastilla de gamexane (que puede ocasionarle trastornos ulteriores), consígase una trampera tipo jaula en cual en su interior tenga un gancho especial. Allí debe colocar un trozo de queso o una manzana. Cuando el roedor muerda accione la traba que sostiene la puerta cerrándola instantáneamente. Colóquela un día y espere. Una vez atrapado el animal le aconsejamos revisar principalmente la instalación eléctrica y los tapizados. Que tenga suerte en su cacería. Otra cosa que puede hacer es conectar una manguera al caño de escape y el otro extremo introducirlo a través de una ventanilla, lo más cerrada posible soportando la manguera. Ponga el auto en marcha y déjelo regulando, todo bien cerrado y espere unos 20 minutos. Luego abra bien las puertas y deje salir todo el gas antes de buscar a la finada ratita.

UNA MASA QUE NO ENGORDA

Rogelio Dalmares
Quilmes Oeste
Estimado Sr. Director:

Le envío esta breve carta porque mi 600 tiene un pequeño problema en la instalación eléctrica.

Cuando enciendo las luces de posición todo va bien, igual que el guiño. Pero cuando acciono el pedal de freno las luces de stop encienden con normalidad y sucede que la luz de posición trasera izquierda se apaga. No quiero desarmar todo antes de consultarlos.

R) Lo que debe hacer Ud. es retirar el foco trasero izquierdo y verificar si en uno de los dos lugares en que se colocan los tornillos (preferentemente abajo) hay una pequeña chaveta. Esta hace masa con la carrocería y permite el buen funcionamiento del conjunto lumínico. Así podrá corroborar que ese inconveniente se debe a la ausencia de esa pieza.

UNA RADIO QUE RATEA

Claudio Arana
Berazategui
Sres. míos:

Estoy seguro que cuando les cuente el pequeño problema del que adolece mi auto esbozarán una pequeña sonrisa por no decir carcajada, que se escuchará hasta Uganda. Sucede, ríanse nomás, que la radio de mi coche, además de las transmisiones normales reproduce un intermitente rateo, que aumenta o disminuye de acuerdo con las revoluciones del motor. Revisé las bujías, instalación eléctrica, hasta probé la radio en otra localidad y no pasó nada. Qué consejo me pueden dar.

R) Lector nuestro: (Note el carácter serio de la respuesta...) Su problemón no es tal, ya que su radio carece ni más ni menos que de "masa". Por esta razón la radio capta los saltos de chispa de las bujías. Le aconsejamos sacar la radio y verificar si el cable o sostén de masa está suelto. De no existir reemplásselo por un trozo de cable.

FORMULA ATLANTIC, F-1, INDY, F-2 CODASUR... NORTEAMERICA, EUROPA, SUDAMERICA...

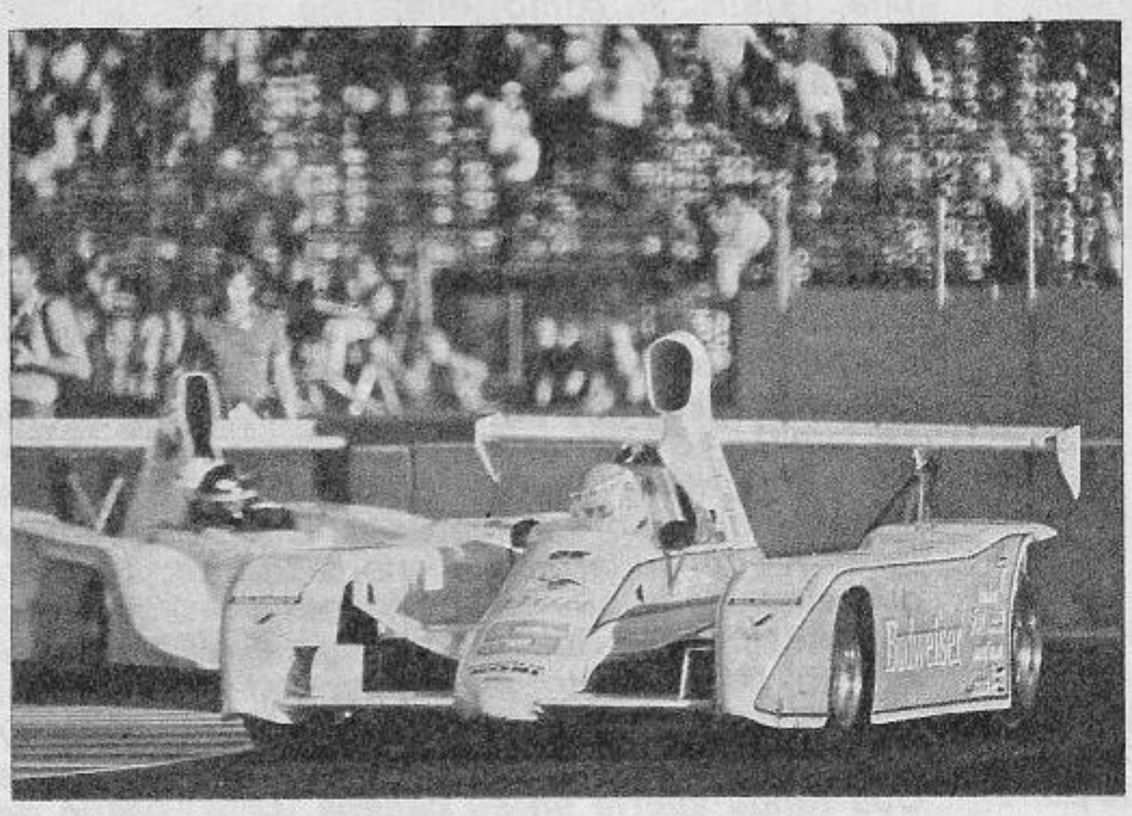
BOBBY RAHAL, "EL INTERCONTINENTAL"

... Y todo eso, sólo por resumir la extensa y matizada campaña de este simpático piloto estadounidense que nos visitara hace un mes, y que también abarcó F-3 y F-2 Europeas, además de Can-Am e I.M.S.A. en los EE.UU., aparte de la legendaria categoría de autos "tipo Indy", hoy fiscalizada por el C.A.R.T., de la cual es subcampeón 1982. Una trayectoria curiosa, rica y "viajada" como pocas, que resultó ilustrativo repasar con él

El 19 de diciembre último, luego de varias reuniones entre directivos de Fórmula Dos Asociados y representantes de la O.E.A. (Organización de Estados Americanos), se concretaba finalmente en pista la participación de un piloto norteamericano con más aspecto de "embajador" que de corredor. Bobby Rahal era el "invitado de lujo" para esa segunda presentación de la F-2 Sudamericana.

Y quien en aquella ocasión corriera con el auto del campeón argentino de la especialidad logrando el sexto puesto, repasó entonces con nosotros toda su rica trayectoria deportiva, dejándonos también algunas reflexiones como saldo de ésta, su primera visita a nuestro país.

"Nací el 10 de enero de 1953 en un pequeño pueblo, en las afueras de Cleveland, llamado Medina, pero en realidad me crié en Chicago. Allí fui a la escuela hasta que pasé a la universidad de Ohio, donde fui a estudiar abogacía, o, a decir verdad, lo tendría que haber hecho...



"Mi carrera se vio interrumpida al principio por la guerra de Vietnam, y luego de haber completado la primera etapa de mis estudios, dejé definitivamente la abogacía ya que había comenzado a competir en pruebas de amateurs, al igual que mi padre, allá por el año 1974.

"El primer auto que conduje fue un Lotus 47, una versión para competencias del Lotus Europa, en una categoría que podría denominar como para automóviles sport organizada por la SCCA en todos los Estados Unidos. Ese mismo año también adquirí un Lola para competir en la misma división.

"Al año siguiente pasé a correr en el torneo de Fórmula Atlantic en Canadá con

Su conocida apariencia de profesional (aunque no lo parezca del deporte, sino más bien de alguna disciplina universitaria) se paseó por Buenos Aires durante una semana, en diciembre último. Como también lo habrá hecho en Las Vegas'81 cuando llegó cuarto con el March de Paul Newman en la carrera de Can-Am.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


UFO

un Lola-Cosworth 1.6, (en mi país no había en esos momentos un campeonato de la división, solamente una carrera por invitación a fin de temporada, la cual gané ese año en Road Atlanta) finalizando quinto en el certamen luego de las seis o siete competencias que componían el campeonato. Mi mejor ubicación ese año fue segundo detrás de Gilles Villeneuve en un pequeño circuito perdido en el medio de Canadá, llamado Gimley.

"En 1976 seguimos en la misma división, que para esa temporada se había unificado en un solo torneo de trece carreras entre Canadá y Estados Unidos, y a pesar de haber triunfado en Mosport fue un año que podría tildar de negativo por todos los problemas que tuvimos, aunque fue muy competitivo. Ese año finalicé sexto en el certamen compitiendo con un March, del equipo de Dug Shierson.

"1977 sí que que un año disputado...

"Gilles Villeneuve obtuvo el campeonato, yo fui segundo y Rosberg tercero (siempre en F-Atlantic). Para que se den una idea de lo disputado que fue el certamen, me acuerdo que cinco de nosotros llegamos al final con posibilidades matemáticas de obtener el campeonato. Yo lideraba la última competencia hasta que se me aflojó un cable de bujía, y fue allí cuando me superó Gilles ganando la carrera y el torneo. Yo, por mi parte, remontaba de la cuarta a la segunda posición ocupando el mismo lugar en el certamen, esta vez con un Ralt y dos triunfos".

RUMBO A EUROPA

—Luego de haber obtenido ese subcampeonato de Fórmula Atlantic, ¿cómo llegaste al acuerdo con Walter Wolf para competir en su equipo de F-3 y después en Fórmula Uno?

"En 1978 comenzamos compitiendo en el certamen de Fórmula Atlantic con un Ralt de la escudería Pier Phillips. Nosotros ya habíamos sido contactados por Wolf previo a la carrera, ya que él tenía la intención de incorporar a un piloto americano o canadiense a la Fórmula Uno. Para esto se iban a realizar unas pruebas en Italia a bordo de un auto de Fórmula Tres, y los dos mejores tendrían la posibilidad de competir en Mónaco en F-3 y luego acceder a esa butaca.

"En Long Beach -que era la primera del año- clasifiqué en la pole position con casi un segundo de luz sobre el resto, pero en la primera curva un auto me tocó y tuve que detenerme en boxes quedando último. Al promediar la competencia ya había remontado posiciones hasta llegar a estar segundo muy cerca del puntero, pero debí abandonar faltando muy pocas vueltas al romperse un palier.

"Después de la carrera, Wolf se me acercó y me dijo que no hacía falta que hiciera la prueba y que la butaca era mía... Supongo que habrá quedado impresionado con mi manejo en esa competencia, ya que creo que no quedaron dudas de quién era el hombre más veloz del escenario.

"De allí fuimos a Mónaco e hice la pole allí también con un Dallara del equipo Wolf. Esa temporada participamos en seis o siete carreras en Europa (de los torneos británicos y europeo) a fin de conseguir la experiencia necesaria para luego pasa a la Fórmula Uno".

—Después de esas experiencias llegó así la posibilidad de probar un F-1 hacia fines del '78. ¿Notaste una gran diferencia en las primeras pruebas del Wolf, con respecto al Fórmula Tres?

"En realidad, no tuve mucho tiempo de adaptación, ya que sólo probé el auto una tarde en Brands Hatch antes de que salieran rumbo a Norteamérica para los dos últimos G.P. del año. La diferencia era muy grande, pero creo que el balance de esas dos competencias fue muy positivo ya que no sólo clasifiqué sino que en Watkins Glenn finalicé decimosegundo, mientras que en Montreal venía séptimo cando se me rompió el sistema de alimentación.

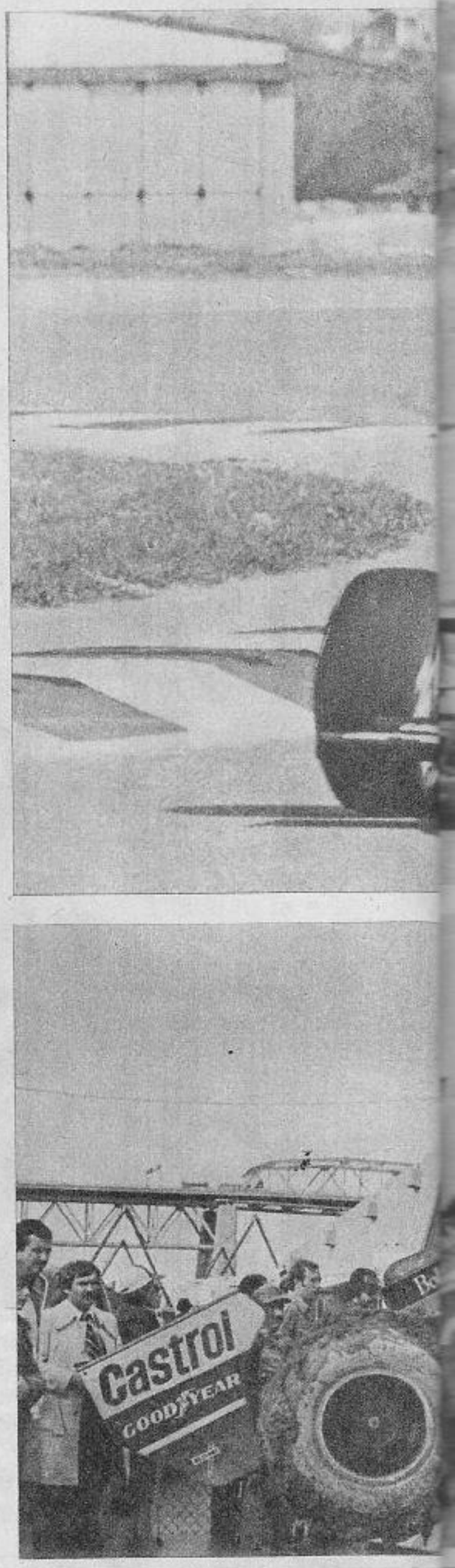
"Al año siguiente no pude reunir el patrocinio necesario para seguir en la escudería Wolf, pero aparte James Hunt sólo quería un auto en el equipo y por lo tanto yo quedé afuera..."

—Al no poder continuar tu campaña en la F-1, en 1979 te volcaste a la Fórmula Dos Europea y a Can-Am. ¿No pensás que te perjudicaba el hecho de tener que ir y venir de los Estados Unidos y Europa para continuar tu campaña?

"Bueno, esa temporada yo la comencé participando solamente en la F-2 con un Chevron oficial, ya que el arreglo con la escudería U.S. Racing surgió hacia fin de año, para incursionar en Can-Am.

"Lo de la F-2 fue una buena experiencia, aunque lamentablemente el presupuesto de la gente de Chevron no era muy elevado y creo que ésa fue la razón por la cual hacia fin de temporada comenzó a decaer el equipo. A pesar de todo, conseguimos dos terceros puestos y el décimo final en el certamen. Y fue a mediados de julio de ese año que me contactó la gente de U.S. Racing, con la que el año anterior había corrido George Follmer antes de su accidente, y me ofreció competir en las últimas cinco competencias del campenato con un Lola 333 modificado por ellos, ya que Follmer había decidido retirarse definitivamente.

Esa experiencia en Can-Am fue altamente positiva tanto para mí como para el equipo, ya que en las cinco carreras clasificamos siempre en la primera fila, fuimos los únicos en robarle la pole position a Keke Rosberg, punteamos en tres de las cinco y ganamos una en Laguna Seca. Finalmente terminamos quintos en el campeonato con una victoria, dos segundos puestos, un tercero y un abandono, cosa que creo que es muy impor-



Arriba. El Chevron de Rahal seguido del March de Miguel Angel Guerra en circuito inglés de Thruxton, allá por 1979. Eran los tiempos de la F-2 Europea para Bobby, y su última temporada en el Viejo Mundo. El limitado presupuesto del team lo privó de logros importantes.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tante si tomamos en cuenta que sólo participé en un tercio del torneo".

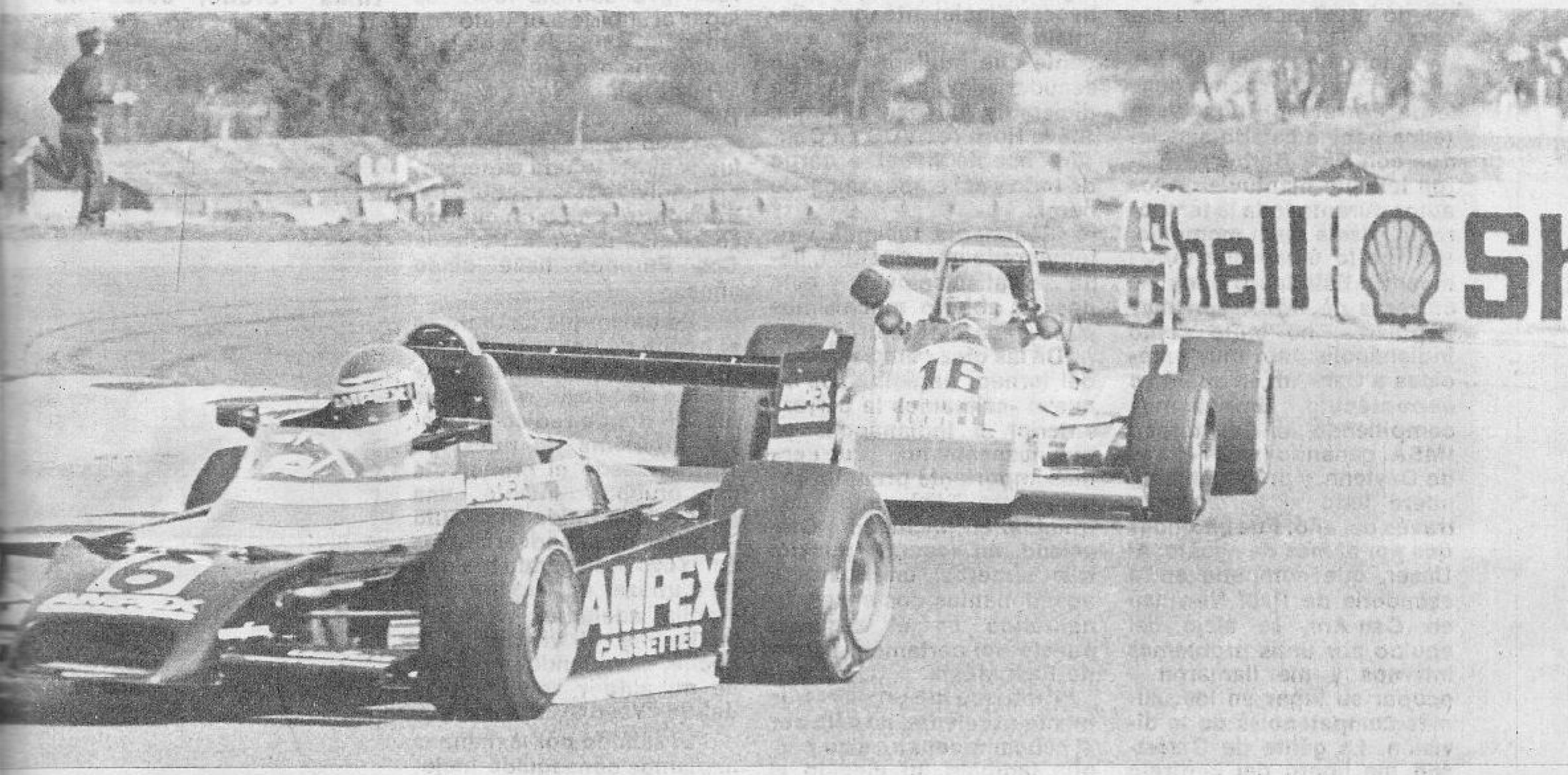
DE VUELTA A CASA

—1980 te encontró participando en los Estados Unidos, nuevamente en Can-Am. ¿Por qué desististe de volver al Viejo Mundo?

"Luego de esos excelentes resultados de fines del '79, decidí quedarme en la misma escudería para 1980, y como Can-Am era una buena categoría en esa época, pensé que no sería necesario intentar regresar a Europa.

"El año fue desatroso... Lola salió con un nuevo auto de efecto suelo, y nosotros quedamos a años luz ya que no habíamos desarrollado nuestro vehículo como ellos. Hubo un par de carreras en donde estuvimos peleando los primeros puestos, pero siempre se rompía algo. Nuestra mejor ubicación fue una segunda en carrera y el quinto puesto final en la división. Ese año, Tambay y el Lola fueron imparables...

"Al promediar esa temporada, también comencé a competir en el torneo de Endurance con un Porsche 935, participando en las 24 Horas de Le Mans y otras competencias con el equipo







Abajo. A la Derecha con Oreste Berta, durante las prácticas para la carrera de F-2 CODASUR del 19 de diciembre. ***Sus chasis podrían aprovechar mucho mejor el efecto suelo"*** *afirma Bobby. izquierda,: las "ruinas" de su Wolf tras un despiste en la clasitica para el G.P. de Canadá '78, en, Montreal.*

de Dick Barber que nos tenía con John Fitzpatrick como pilotos. El team era realmente muy bueno ya que ese año ganaron el campeonato IMSA en los Estados Unidos, pero desgraciadamente se retiraron a fines de esa temporada".

—Luego del retiro de la escudería de Barber, ¿cómo quedó tu situación para encarar el '81?

"Hacia fines del '80 me puse en contacto con la gente de Garretson Enterprises (ellos habían estado asociados con Dick Barber) y fueron los que mantuvieron los autos durante toda la temporada. Hasta ese momento, eso era lo único que teníamos. En Estados Unidos las carreras de IMSA son muy populares, no tanto como Indianápolis pero muy parecidas a Can-Am en cuanto a espectáculo. Empezamos compitiendo en el torneo IMSA, ganando las 24 Horas de Daytona, y prácticamente lideré todo el certamen a través del año. Fue entonces que por el mes de agosto, Al Unser, que competía en la escudería de Paul Newman en Can-Am, se alejó del equipo por unos problemas internos y me llamaron a ocupar su lugar en las últimas competencias de la división. La gente de Garretson me liberó del contrato para poder participar en Can-Am (también había problemas internos...) y en definitiva finalicé cuarto en el torneo IMSA. En Can-Am nos fue bastante bien; yo iba en punta en Mosport en mi primera presentación, y tuve que dejarlo pasar a Teo Fabi para que ganara él la carrera porque era una de las cláusulas del contrato, ya que él estaba en la lucha por el título y yo recién ingresaba...

"Terminé noveno en el certamen de Can-Am y tercero en el Campeonato Mundial de Endurance para pilotos."

—¿Y cómo es que nace la idea de incursionar en el torneo CART de 1982, siendo una categoría tan costosa y competitiva, y más difícil aún con una escudería totalmente nueva?

"Al terminar el año 81, Jim Truemann —quien siempre me ha patrocinado en cierta forma y que es el dueño de los hoteles Red Roof— y yo, comenzamos a ver la posibilidad de formar un equipo ya que eso era algo que siempre quisimos hacer. Finalmente nos dispusimos a conseguir a la gente que pudiera dirigir la escudería, y fue el 1º de diciembre de ese año que Steve Horn (ex VDS en Can-Am) aceptó hacerse cargo de todo y así empezamos: de cero...

"Realmente tuvimos una temporada muy positiva, llena de satisfacciones, y esto nos ha abierto muchísimas puertas para el futuro.

"De las diez competencias del torneo, participamos en nueve -salteamos la carrera anterior a Indianápolis ya que pensábamos que era más importante prepararnos para ésta-, obtuvimos dos triunfos, en Michigan y Cleveland, un segundo puesto, tres terceros, un quinto y abandonamos dos veces, finalizando en el segundo puesto del certamen, detrás de Rick Mears.

"Creo que fue un año realmente excelente, no sólo por el subcampeonato, sino porque también fui elegido el "Rookie of the year" (el debutante del año), lo que me ha abierto grandes posibilidades para el '83".

—¿No creés que el haber cambiado tanto de categorías puede haber perjudicado tu rendimiento?

"No creo que sea así... Siempre que he cambiado ha sido para mejor, y según las experiencias vividas, siempre ha sido para bien. Cuando dejé de correr en Europa, volví a competir en Estados Unidos en la categoría que más auge tenía en ese momento, al igual que cuando dejé el torneo IMSA para volver a Can-Am. Creo que siempre que tenga una mejor oportunidad (contrato mediante) seguiré con mi política de cambiar el rumbo sobre la marcha..."

EL VIAJE A SUDAMERICA

—¿Qué saldo te dejó esta competencia de F-2 Sudamericana aquí en Buenos Aires? ¿Te sentiste fuera de lugar al subirte a un auto con tan sólo 180 HP, acostumbrado como estás a los 800 HP habituales de tu March-Cosworth?

"Creo que esta carrera fue realmente una experiencia inolvidable, ya que me transportó al tiempo cuando yo competía en la Fórmula Dos Europea hace cinco años...

"Lo único que lamento es el hecho de haber tenido tan pocos días para adaptarme al auto de "Yoyo", y creo que fue allí donde radicó mi mayor problema de puesta a punto. Desde el primer día de pruebas intenté una puesta más rígida en el auto -a pesar de las advertencias de "Yoyo"-, llegando inclusive a utilizar una trocha más amplia adelante, y desistí finalmente el viernes a la noche, cambiando el reglaje de mi auto y "copiándolo" del de "Yoyo".

"El sábado por la mañana habíamos conseguido mejorar casi dos segundos con ese reglaje, y fue entonces cuando me di cuenta de que era yo el que estaba acostumbrado a otro tipo de manejo mucho más rígido que el que necesitaban estos autos.

"Es que hay una cosa que me causó mucha sorpresa en estos coches... Son máquinas que poseen efecto suelo, y en vez de utilizar las suspensiones rígidas (como en todos lados), obtienen mejores resultados con un reglaje blando... Yo creo que uno de los factores pueden ser las gomas, pero pienso que el punto fundamental radica aún en buscar un equilibrio justo en los chasis y entonces sí, tratar de conseguir que los pontones estén lo más perpendiculares posible a la pista para aprovechar de la mejor manera el efecto suelo. En fin... lo dejo en manos de Oreste Berta...

"En carrera, el único inconveniente radicó en los frenos, donde a pesar de haber incorporado unas pastillas Ferodo, éstas no





Arriba. A la izquierda, aprovechando un alto en los prolegómenos del "Coronación" en compañía de "Joe Luis" Di Palma y de Maldonado padre. A la derecha, tripulando ya en carrera el Berta-VW campeón '82 de F-2, rumbo al 6º puesto. Pese a la supensión y la potencia...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aguantaron el trajín de la competencia y cedieron a partir del décimo giro. En definitiva, extraigo un balance más que positivo para mi primera -y espero que no sea la última- visita a la Argentina...

—¿Y qué es lo que te espera para el '83?

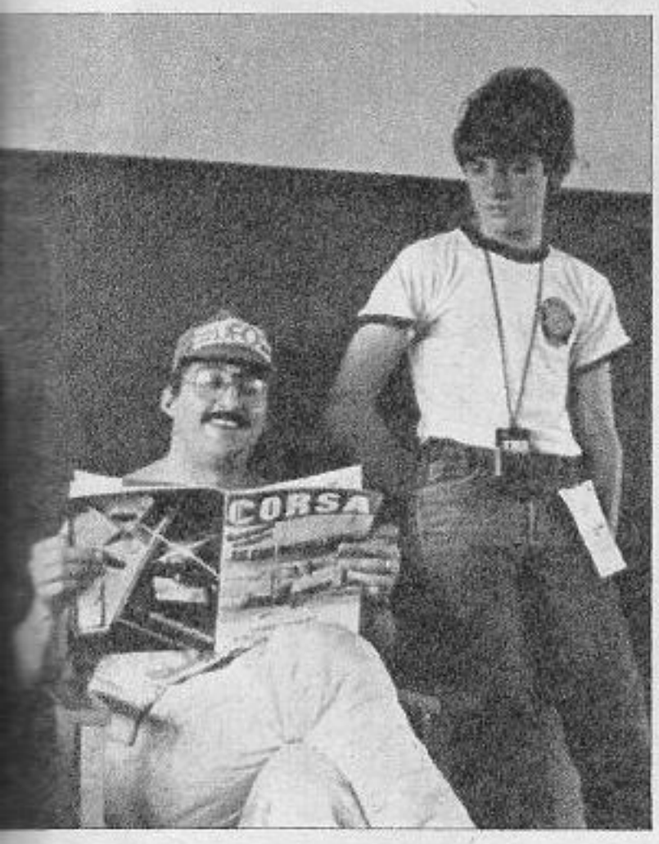
"Bueno..., seguiré en el equipo Red Roof en el torneo CART durante toda la temporada, alternando con las competencias del campeonato IMSA en donde participaré en el equipo oficial Ford con un Mustang Turbo.

"Esto último es realmente muy importante para mi carrera, ya que mi participación en el torneo IMSA con Ford será acompañada por una gran campaña publicitaria que seguramente me ayudará mucho".

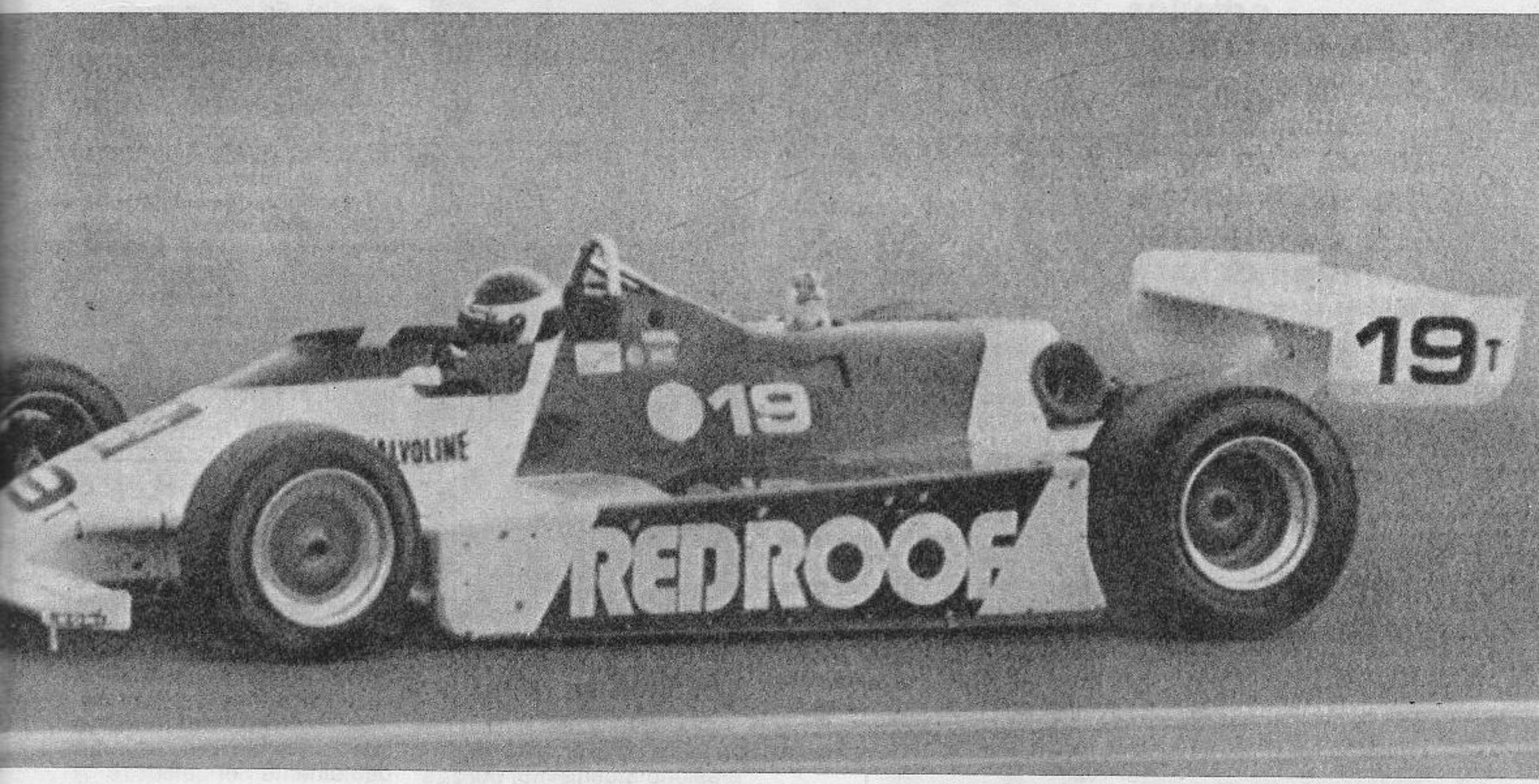
.....

Bobby Rahal, 30 años, casado. Un hombre que busca su futuro con ambición, ya que, tras lo expuesto, su intención es retornar a la Fórmula Uno Internacional y repetir lo logrado por Mario Andretti y Phil Hill: ser Campeón Mundial de F-1. Menudo objetivo, el de este viajero (de continente en continente, de categoría en categoría...) incansable.

Felipe Mc Gough







Con e March 82-C Cosworth DFX que llevara al subcampeonato del C.A.R.T. en 1982 escoltando a Rick Mears y tras dos triunfos en su primer año con los "tipo Indy". Todos éstos, elementos como para ir pensando en tenerlo como uno de los candidatos al título en 1983...

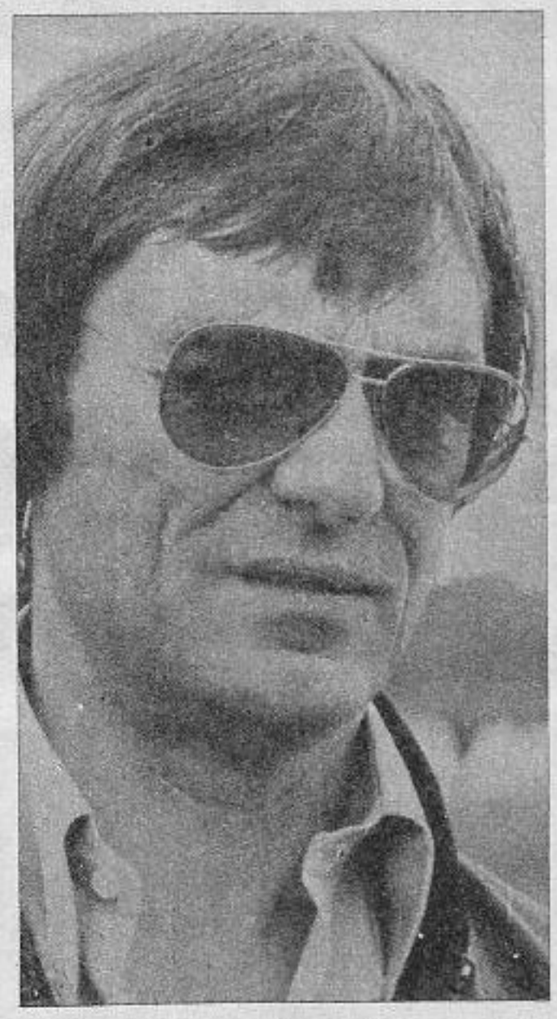
LA MUERTE DE CHAPMAN: OPINAN LOS "GRANDE

"FUE UNA PE

Ecclestone, Moss, Fittipaldi, Reutemann y Lauda convivieron muchos momentos con el genial constructor. A poco de conocerse el deceso de Chapman, cada uno vertió sus conceptos y, a pesar de sus criterios disímiles, hubo acuerdo general respecto de lo irreparable de su desaparición así como a su imaginación y genialidad

BERNIE ECCLESTONE:

"La muerte de Colin Chapman constituye una enorme pérdida para la Fórmula Uno. Todos lo extrañaremos ya que su figura era



una de las más características dentro del ambiente de la categoría. Como diseñador fue un verdadero adelantado al tiempo, y sus creaciones frecuentemente marcaron nuevos rumbos en las concepciones de los autos de carrera, que luego la mayoría de los demás constructores no tuvo reparos en seguir con una fidelidad asombrosa. Todo esto lo convirtió en uno de los más brillantes diseñadores de la historia de la Fórmula Uno. Personalmente, era amigo suyo desde hace veinticinco años, y lo admiraba. Era el único de nosotros que podía hacer todo a la vez: diseñar los automóviles, dirigir la escudería, manejar los negocios y arreglar con los patrocinadores."

STIRLING MOSS:

"La desaparición de Colin Chapman es una pérdida abrumadora para el deporte automovilístico. Colin era indudablemente un genio entre los diseñadores. Fue un gran innovador y cada año aportaba al automovilismo ideas revolucionarias, que otros diseñadores y constructores aceptaban y copiaban sin resistencia. Sin lugar a dudas, Chapman resultó un fuera de serie, ya que la mayoría de sus creaciones tuvieron un éxito tremendo. Personalmente tuve la satisfacción de brindarle a Lotus la primera victoria en la Fórmula Uno. Fue en Mónaco '60 y ello representó para mí una gran alegría. Una alegría que contrasta con la honda tristeza que ahora siento por la muerte de Colin."



EMERSON FITTIPALDI:

"La noticia de la muerte de Colin Chapman me impresionó muchísimo, porque en mi vida profesional él fue una de las personas que más me ayudó y enseñó. Particularmente le debo muchísimo, ya que gracias a su Lotus 72, logré en 1972 mi primer título



mundial. En su faz profesional, Chapman resultó insuperable, ya que fue un constructor con ideas de gran creatividad, que introdujo en la Fórmula Uno cambios importantes que con el transcurrir del tiempo marcaron los destinos de la categoría. Dos de ellos fueron el intento de coche a turbina y la explotación del efecto suelo, que causó una verdadera revolución. Con la muerte de Chapman yo perdí a un amigo y, el automovilismo mundial, a una de sus figuras de mayor relieve."

CARLOS ALBERTO REUTEMANN:

"Chapman fue un grande de verdad. Para el análisis objetivo hay que separar dos cosas: el genio deportivo, del inflexible jefe de equipo. Por lo primero, motivos para demostrarlo hay de sobra ya que Chapman resultó indudablemente el maestro y precursor del diseño de los automóviles de la época moderna de la Fórmula Uno. Fue responsable de todos los grandes cambios y parecía estar mirando siempre

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ES" Y COINCIDEN...

RDIDA ENORME"

tres o cuatro años más adelante que el resto de los diseñadores. Como jefe de equipo resultaba tremendamente exigente, pero eso formaba parte de su personalidad, ya que también lo era consigo mismo."



NIKI LAUDA:

"Colin Chapman fue un diseñador muy atrevido, original y exitoso. Abrió nuevos rumbos en la concepción de los autos de la Fórmula Uno. Y aunque en algunos casos no estuve de acuerdo con varias de sus creaciones, por considerarlas inseguras para el piloto, no por eso dejó de reconocer que tenía un talento fuera de serie. Por todo esto, su muerte constituye una gran pérdida para la categoría, donde Chapman deja un hueco que será muy difícil de llenar."

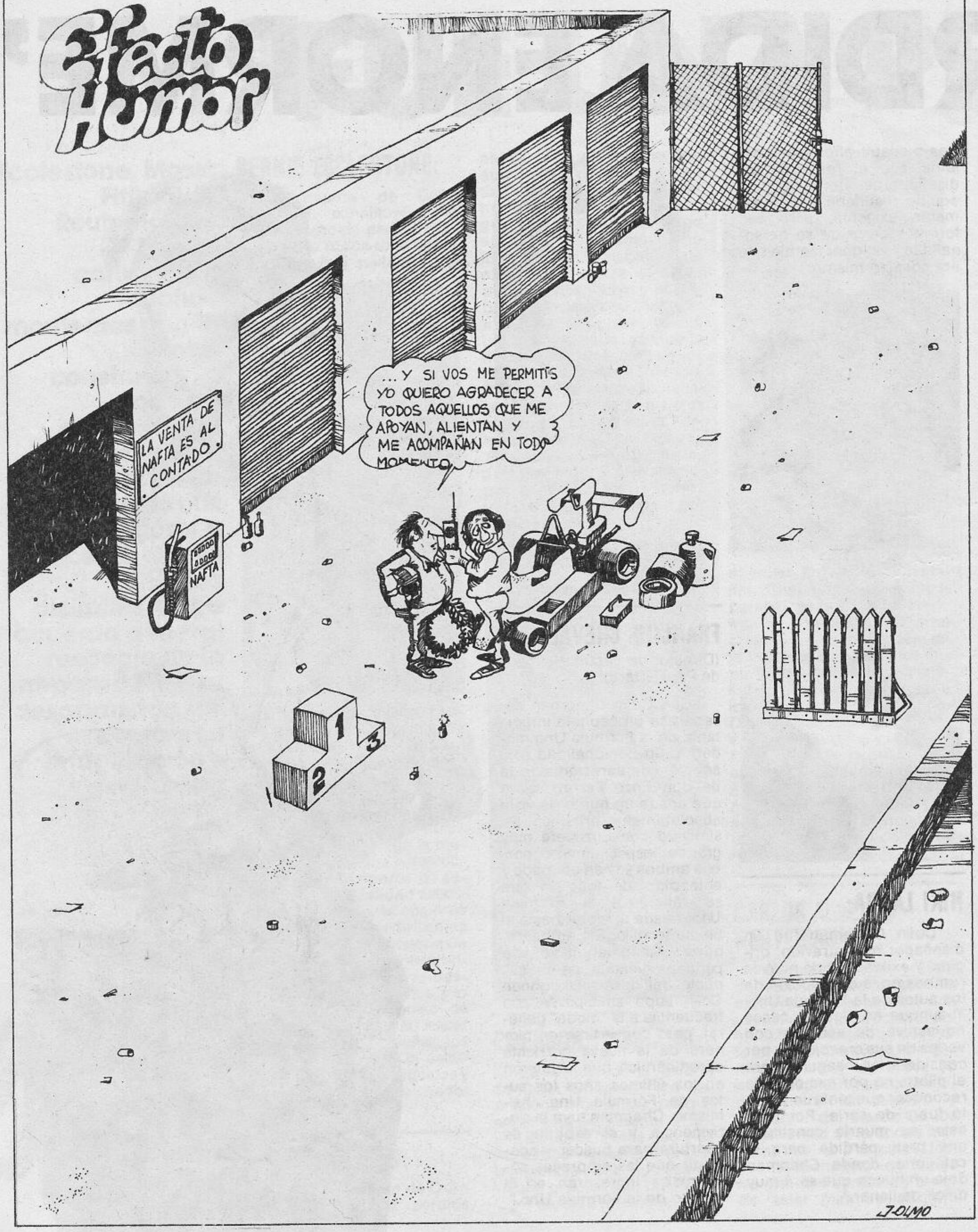


FRANCOIS CHEVALLIER

(Director del circuito de Paul Ricard):

"Con Colin Chapman desaparece un capítulo importante de la Fórmula Uno moderna. Su personalidad sólo admite comparación con la de don Enzo Ferrari, claro que desde un punto de vista absolutamente británico. Su similitud con Enzo era muy grande, especialmente porque ambos se han ocupado y entendido de todo lo que se refiere a la Fórmula Uno, desde el motor hasta el último tornillo. Sin embargo, quizás Chapman lleve una pequeña ventaja en el aspecto del desarrollo, donde Colin supo anticiparse con frecuencia a la "moda" general, para convertirse en pionero de la nueva corriente aerodinámica que siguieron en los últimos años los autos de Fórmula Uno. Asimismo, Chapman tuvo la clarividencia y el espíritu de apertura para buscar y consentir que las empresas comerciales ingresaran en el mundo de la Fórmula Uno."

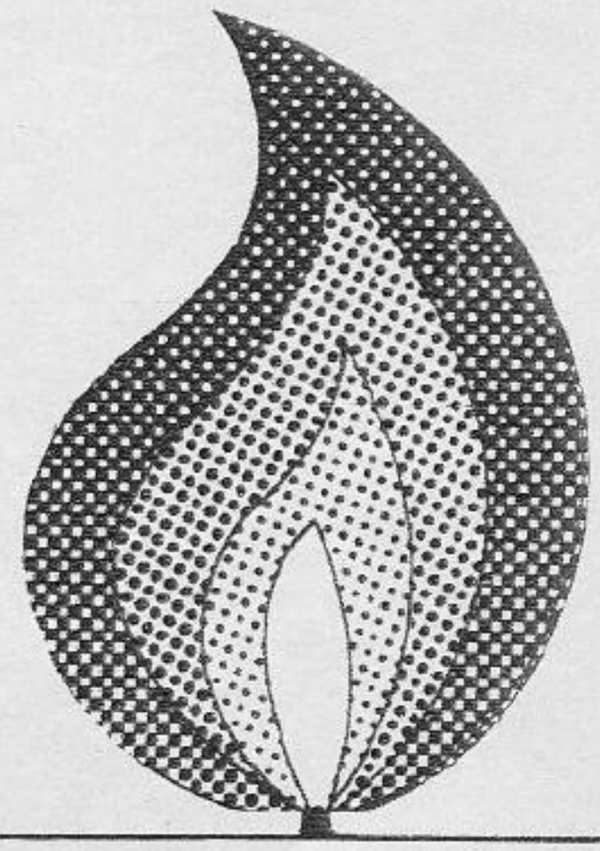
Efecto Humor



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una amistad que cumple 25 años.

Sí; ya hace 25 años que nos conocemos.
Se supone que usted sabe bien quienes somos. Y que también conoce nuestra posición frente a la realidad del país.
Después de todo, venimos caminando juntos y orientándonos con las mismas estrellas.
Esta radio -igual que usted- sueña con una patria grande, soberana, democrática.
Somos una emisora independiente. Siempre lo hemos sido.
Y acuérdese que mantener esa independencia no siempre ha sido fácil.
Sucede que no nos interesa hacer buena letra, porque sabemos que la verdad se escribe a veces desprolijamente.
Sin embargo, en los momentos difíciles hemos tratado de mantener una actitud constructiva. Dentro de nuestras posibilidades buscamos la forma de aportar algo para la solución de los problemas nacionales. Porque no medramos con el oportunismo altisonante ni con el sensacionalismo negativo.
Junto a otras emisoras colegas demostramos la importancia y la eficacia de la radiodifusión privada.
No somos la radio de un grupo. Y lo hemos puesto de manifiesto en estos 25 años abriendo nuestras puertas a todos los sectores de la vida nacional.
Usted ya sabe estas cosas.
Pero queríamos recordárselas ahora que empieza el año en que celebramos nuestro 25° aniversario.
Estamos al servicio de la verdad y somos la radio de todos.
Debe ser cierto, porque si no, hace rato que usted nos habría dejado.



LS5 RADIO RIVADAVIA

25° ANIVERSARIO
1958-1983

CAMEL

Una aventura en sabor.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com