Nº 895 del 26 de julio al 1º de agosto de 1983. Argentina: $a. 11.00 -
Uruguay: N$ 50 - Paraguay: Gs 520

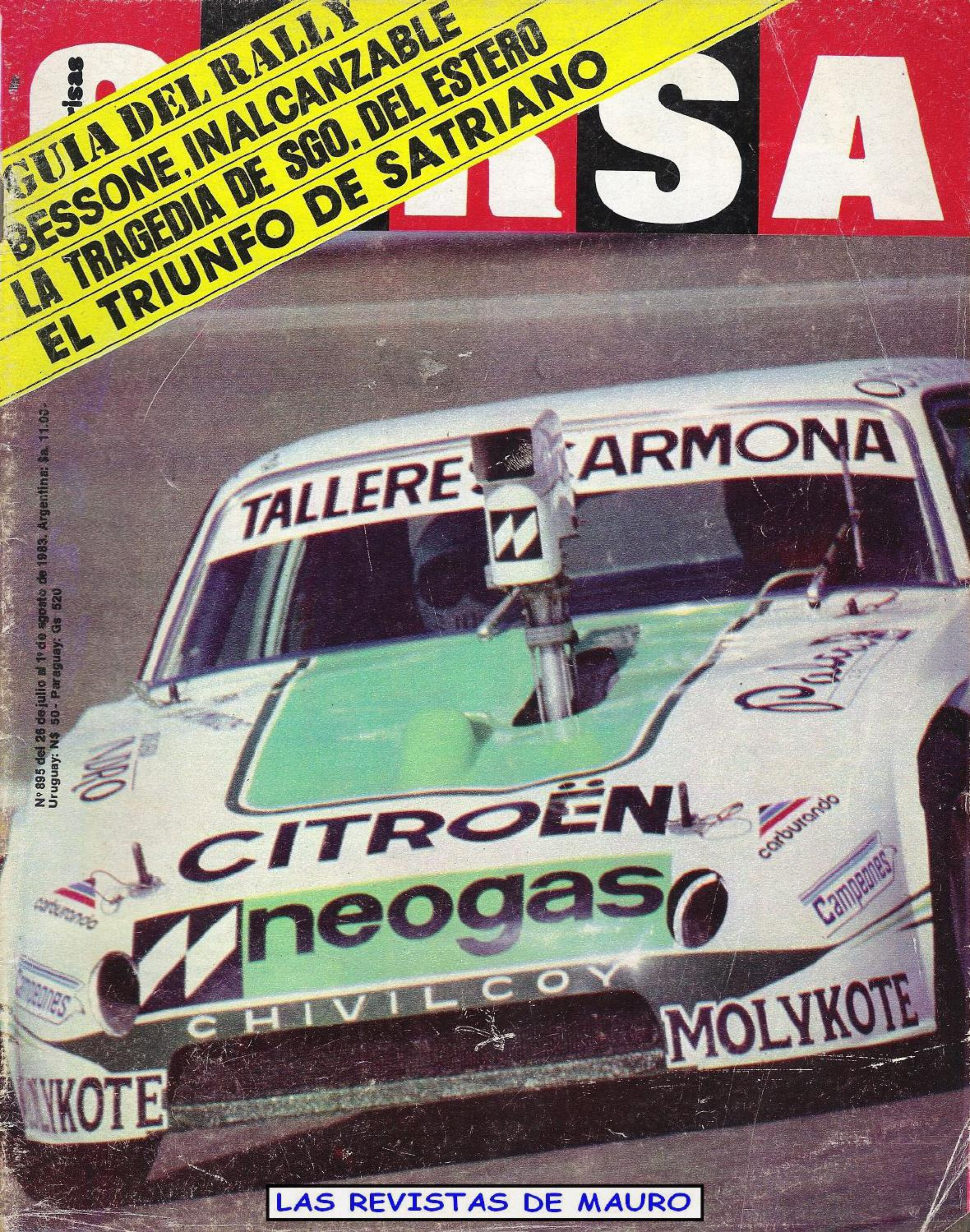
TC

GUIA DEL RALLY

BESSONE, INALCANZABLE

LA TRAGEDIA DE SGO. DEL ESTERO

EL TRIUNFO DE SATRIANO



LAS REVISTAS DE MAURO

REVISTA

AIRE & SOL SPORT

CON TODAS LAS ESPECIALIDADES DEPORTIVAS DE LA TEMPORADA.

CAZA MAYOR

Un argentino en Alaska.
Interesantísimo. Toda la fauna boreal en un apasionante relato que los muestra en su entorno autóctono.

CAZA MENOR

Enviados especiales, desde Esquel, detallan una exitosa cacería de avutardas.

PESCA

Los grandes señuelos de superficie. Variada de mar. Un pescador sudafricano, en el Paraná, a la captura de un dorado.

ARMAS

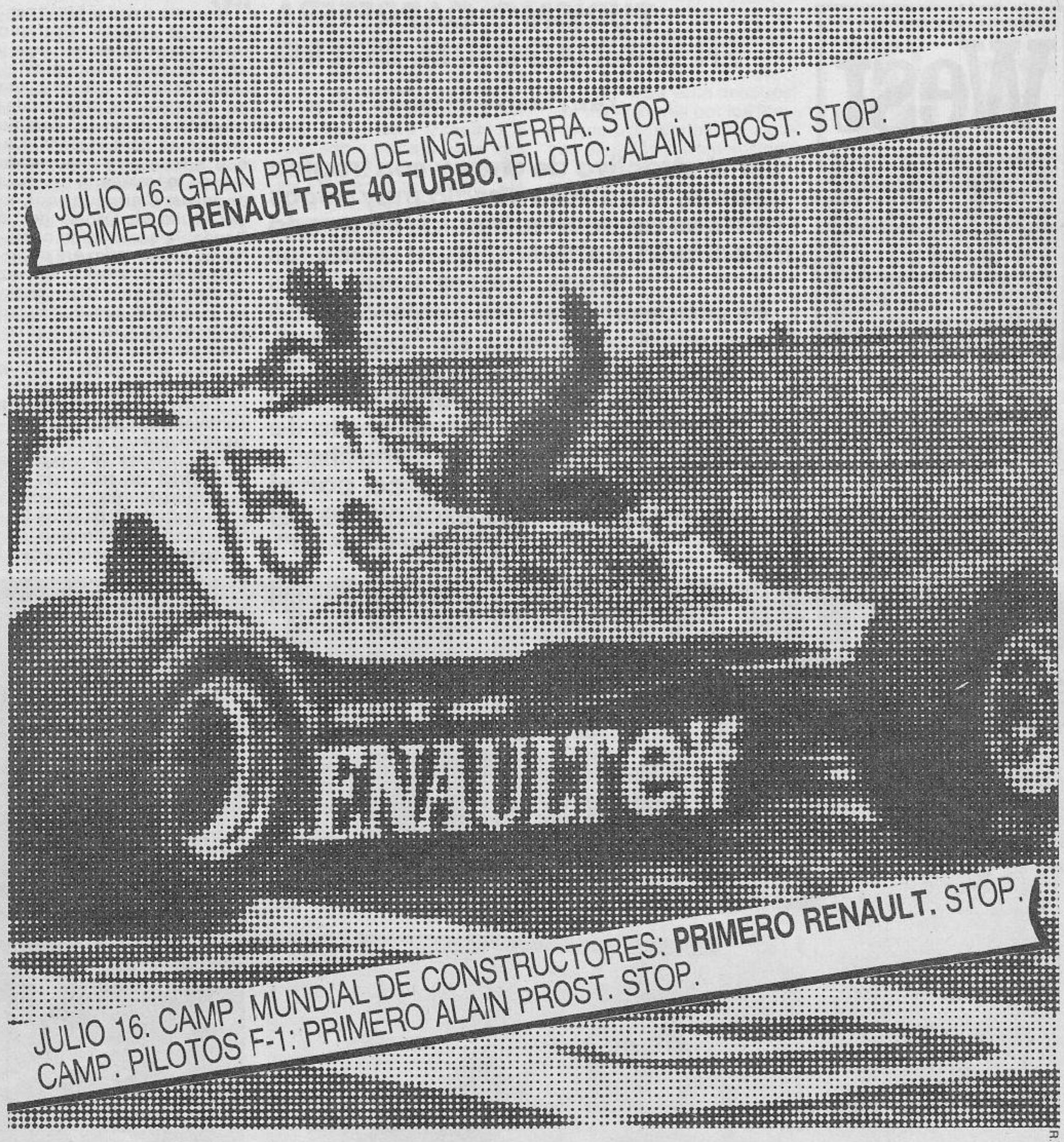
Comparamos escopetas antiguas y modernas.

ADEMAS:

NAUTICA: Lanchas Fórmula Uno.
CINOFILIA: El Braco alemán.
TURISMO: Nuevo complejo Valle de las leñas.

La revista de las áreas naturales y el turismo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



R. De Luca S.A.

Primero fueron Francia y Bélgica. Y ahora el Gran Premio de Inglaterra. Tres éxitos y un auto: **Renault RE 40 Turbo**, el resultado más reciente de la tecnología Renault. Una constante superación que se transfiere a todos sus modelos. Y hace ganar, día tras día, a millones de usuarios en todo el mundo.

SUPERARSE ES RENAULT

West
Su nuevo cigarrillo rubio.

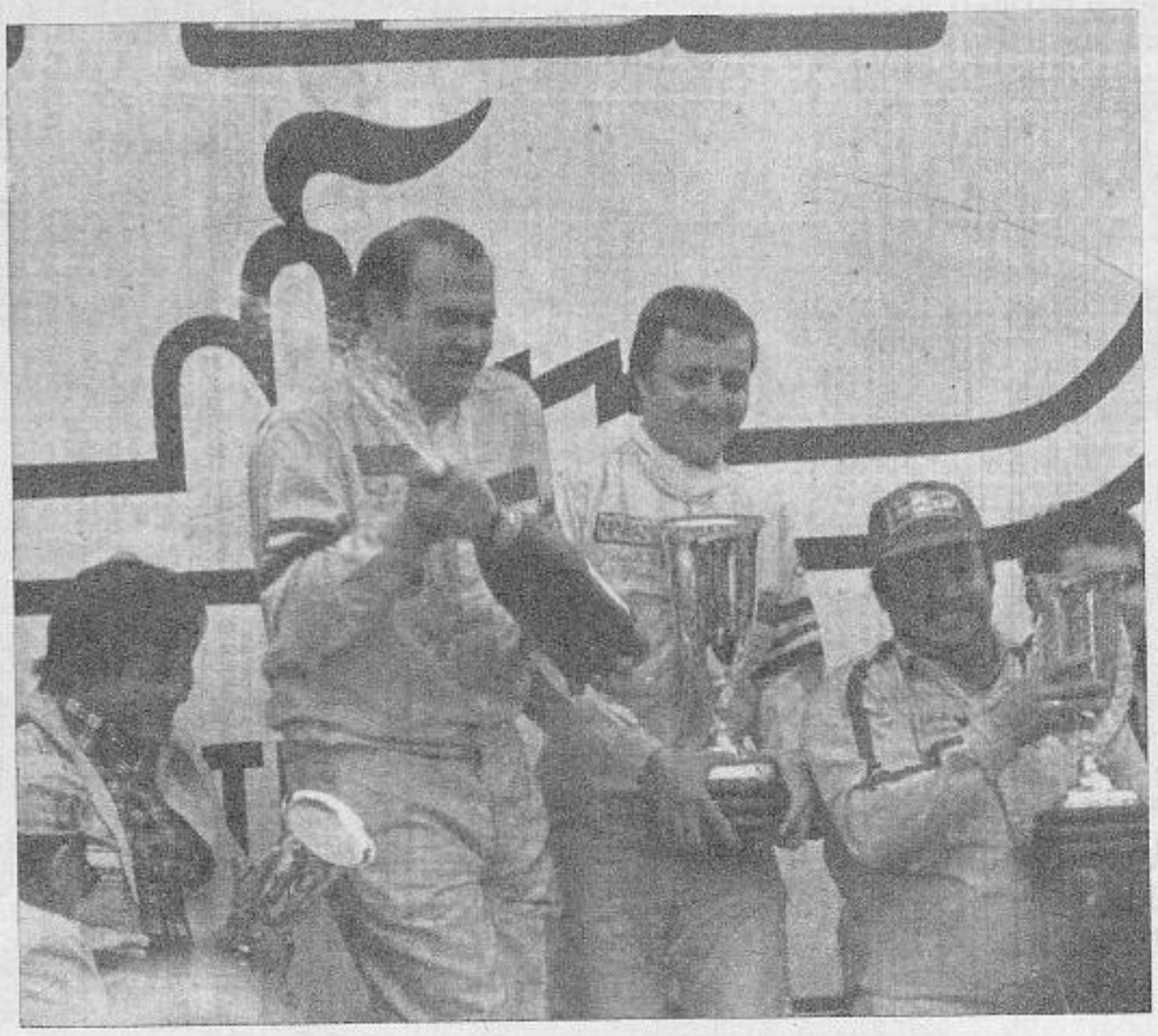
TURISMO CARRETERA EN SANTIAGO DEL ESTERO

Texto y fotos: Ricardo Delgado y Oscar Izzo

Sin el atractivo de otras y con trágico saldo, la carrera ofreció muy pocos matices de interés. Mouras se quedó de entrada, corriendo igual suerte los Hnos. Suárez. Castellano desapareció del lote puntero. Tomó la punta Pellegrini hasta "borrarse". Boero no podía más, tampoco De Benedictis, y Occhionero se vino desde atrás. Pero "la escopeta de Chivilcoy" disparó sus cartuchos y dio nuevamente en el blanco, con el motor como clave excluyente del circuito "La Capilla".

SATRIANO FUE EL MOTOR

"Vamos a andar bien" sentenciaba Emilio Satriano poco después de su serie y aprestándose para la final. Una confianza que el piloto de Chivilcoy basaba fundamentalmente en un cambio de gomas para la definitiva, que a través de una pisada menor le otorgaría un plus de salida. Claro que aquí, en el circuito La Capilla de La Banda, la aceleración contaba muy poco, pero era preferible tenerla "a favor" en vez de "en contra". Bien podía ser que a autos muy parejos, el factor fuera determinante. Pero además, Satriano integraba el abundante lote que se postulaba como candidato. En resumidas cuentas, los puntales de Dodge y Chevrolet se relamían de gusto previendo que los 24 y pico de kilómetros de recorrido del escenario fueran un terreno poco apropiado para los Falcon, fundamentalmente por la generosa sección frontal



Con los elementos mecánicos necesarios como fruto del esmerado trabajo que realizan con su hermano Pablo, y tomando oportunamente las decisiones justas, Emilio Satriano pudo festejar al tope del podio con su acompañante Miguel A. Mele, flanqueado por dos "reaparecidos" de Necochea: Juan Occhionero Y "Johnny" De Benedictis.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del producto de Pacheco.

A ese **"vamos a andar bien"**, como parte de la charla, Satriano lo sazonó más ampliamente. **"En mi serie los Dodge me sacaban un poco de ventaja en la parte húmeda de atrás. Entran así como vienen, mientras que yo tengo que telegrafiar; calculá, cada vez que levanto y vuelvo a acelerar pierdo como un segundo".** Si pensamos que cuando se dio el vía de la carrera, el sector estaba casi seco, en eso vamos encontrando algunas de las pautas que justificaron este retorno triunfal de Emilio Satriano.

Sin duda estamos hilando muy fino al hablar de las justificaciones del triunfo de Emilio, pero es que no hay otra forma de entenderlo. Un circuito al **"viejo estilo del TC"** (rectas interminables, curvas de 90° y alguna que otra un poco más cerrada), no pueden ofrecer márgenes generosos o muy evidentes en el trabajo de un ganador. **"Acá ganará el que tenga más motor. Sólo te tenés que dejar llevar... cuidándote mucho precisamente por eso: uno viene tranquilo y confiado y por ahí hace una macana".** Lo de Castellano fue elocuente: sólo había que tener un buen motor. Con la aerodinámica a favor por carácter intrínseco del auto, la relación justa y el terreno que se secó, sin ninguna duda podemos afirmar que la mecánica de Pablo Satriano volvió a rendir como en sus mejores momentos.

Es cierto que al cabo de las series había varios tiempos que ponían en duda la performance de Satriano, pero luego de lo que nos comentaba y sabiendo que Emilio no es hombre de hablar porque sí, decididamente Satriano pasó a figurar entre los candidatos. Junto con él, Pellegrini, Castellano y Mouras eran los más firmes. Una lista demasiado exigua a causa de las ausencias de los Aventín y Traverso, y como se vería después, aún más raleada por los tempranos abandonos de algunos de estos protagonistas.

Respecto de Satriano, en medio del gentío que lo rodeó desde su auto al podio, sólo atinó a comentarnos al pasar: **"tenía que darse, ¿eh?".** Una frase que implicaba mucho más de lo que en realidad decía. Un comentario cargado de amarguras previas, muchas horas de trabajo y sacrificio. Emilio "sólo" tuvo que llevar como él sabe a uno de los mejores autos del parque, lo demás quedó a cargo de su motor, las acertadas decisiones a la hora definirse y una mera cuestión climática.

ANTICIPANDO LA FINAL

Dieciséis autos en cada serie, una cifra baja que no obstante estuvo bien repartida. Había pilotos claves en ambas y como para que fueran dignos anticipos de la final.

La primera tuvo el atractivo del "rush" de Pellegrini hacia los primeros puestos con Satriano "tanteando" el

West

Su nuevo cigarrillo rubio.

UNA RAZON PARA TRES AUSENCIAS

Los Ford de los hermanos Aventín y de Juan María Traverso, preparados por José Miguel Herceg, fueron los grandes ausentes en Santiago del Estero. Según nos comentara Juan María Traverso "*se decidió parar por ésta carrera ante la serie de roturas padecidas últimamente. En Monte, los perjudicados fuimos Tony y yo, mientras que en 9 de Julio, otra vez yo, y Oscar. Por eso, se revisó todo a fondo comprobándose que el problema radicaba en una falla de material en los botadores. Tampoco pudo hacerse una revisión íntegra para la carrera del autódromo, por el fallecimiento del padre de Herceg. Esa vez armaron los mecánicos y no hubo tiempo para más. Por eso se decidió parar ahora, para solucionar el problema y arrancar normalmente en esta segunda etapa del campeonato. De lo contrario se correría el riesgo de nuevas roturas con el consiguiente atraso. Al principio estuve a punto de ir solo yo a Santiago, pero igual el panorama se complicaba. Esa fue la verdadera razón y no otra. En el equipo sigue reinando la cordialidad entre todos nosotros...*"

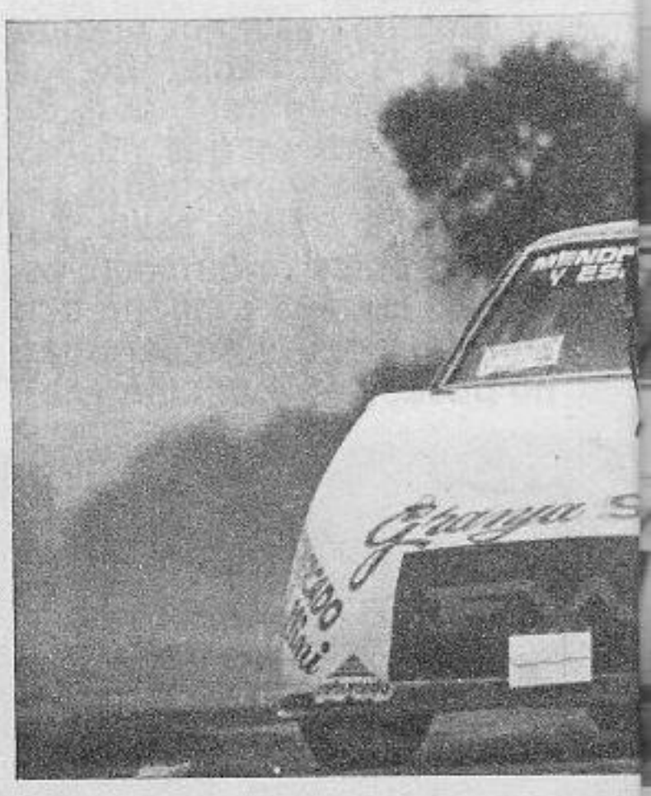
Tras una larga seguidilla de sinsabores, Juan Occhionero (abajo) volvió por sus fueros y, pese a largar con el motor "herido", terminó (desfalleciente...) segundo. Lo siguieron otro necochense en franca recuperación, Johnny De Benedictis (Izq.), el campeón Jorge Martínez Boero (der.) y Néstor Fernández (arriba).

MAS "COLORADO" QUE NUNCA

Después de mucho tiempo de no estar en los puestos de vanguardia, aún a pesar de parciales excelentes, ***Juan Occhionero*** *no sólo volvió a los puntos gordos sino que, además de cortar esa racha adversa, accedió al segundo escalón del podio.*

*"**Seguro que llegamos porque la carrera la acortaron a siete vueltas, si era a diez, nos quedábamos en la 8 ó la 9...**", nos comentaba, medio en broma, medio en serio, al cabo de la prueba. Luego, un poco menos que eurófico pero tan colorado como antes de la emoción, continuaba: "**Realmente tuve mucha suerte; cuando terminamos la serie (muy atrasados) descubrimos que la falla que tenía el motor era a causa de una fisura que tenía la tapa de cilindros. Para largar la final le pusimos sella-grietas y así salimos. De entrada no pasó nada, pero después —más o menos a mitad de carrera— comenzó a ratear de nuevo, sólo que en una forma menos perceptible. Levanté un poco una vez que me afirmé en el segundo puesto e hicimos la última vuelta con la aguja de temperatura totalmente enroscada... Creo que finalmente pasó algo importante en el motor...*"

Por más importante o no que haya sido lo sucedido en el motor, ya no imortaba, le había alcanzado a Occhionero para volver, mientras que por su parte el TC "recuperó" a uno de sus antiguos abonados de la punta.



UN DOMINGO PARA OLVIDAR

Fue la nota triste en una carrera que es preferible olvidar. Que vino precedida por una serie de problemas que casi derivan en la suspensión de la competencia. Luego, el domingo, la lluvia pretendió echar todo a perder sin conseguirlo, y se largó cuando —y esto es importante puntualizarlo— *estuvieron dadas todas las condiciones de seguridad*. Tanto para los pilotos como para el público —poco— que se dio cita en el trazado de La Capilla.

Y a pesar de todo, la tragedia se hizo presente. Nos abrumó con el cachetazo de una injusticia en un accidente que obliga a un replanteo total. Serio. ¿Por qué? Veamos: todo participante conoce perfectamente las reglas del juego. Sabe que está expuesto en un elevado porcentaje. Pero de ahí a elevar la dosis de riesgo, eso puede resultar realmente peligroso. Esto fue lo que pasó con *Juan Carlos Vázques* y *Roberto Goyeneche*, piloto y acompañante de la máquina 47, más allá de una falla mecánica o un error de conducción (riesgo que está en sus cálculos) lo que conviene replantear es el poco énfasis que se da al rubro seguridad cuando se arma un auto de carreras.

El auto volcó y dio una serie de tumbos despidiendo a ambos ocupantes del vehículo, estando ahí la raíz del problema. La jaula antivuelco soportó la serie de impactos, pero la gran falla estuvo en los *cinturones* que se habían desgarrado demostrando que habían terminado su vida útil o eran de una calidad inferior a la exigida. Ni siquiera queremos imaginar que iban desatados...

No pretendemos cargar las tintas, hay una muerte de por medio (la de Goyeneche) y la lacerante espera —hasta el cierre de esta edición— por saber si se salva la vida de Vázquez, llevado con heridas de carácter reservado a un centro asistencial de Santiago del Estero, y trasladado de urgencia en un avión de la Fuerza Aérea a Buenos Aires, donde fue internado en el Hospital Italiano. Recapacitemos. Pero en serio, asimilando esta triste experiencia que el domingo nos golpeó a muerte.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



terreno sin perderle mucho la pisada, y luego Boero, De Benedictis, Doumic y Caparrós.

En la segunda, las cosas fueron aún más movidas. Castellano mandó con firmeza pero Mouras estaba muy cerca y otro tanto sucedió con el sorpresivo Calamante que postergó a Martínez, Herraiz y Fernández.

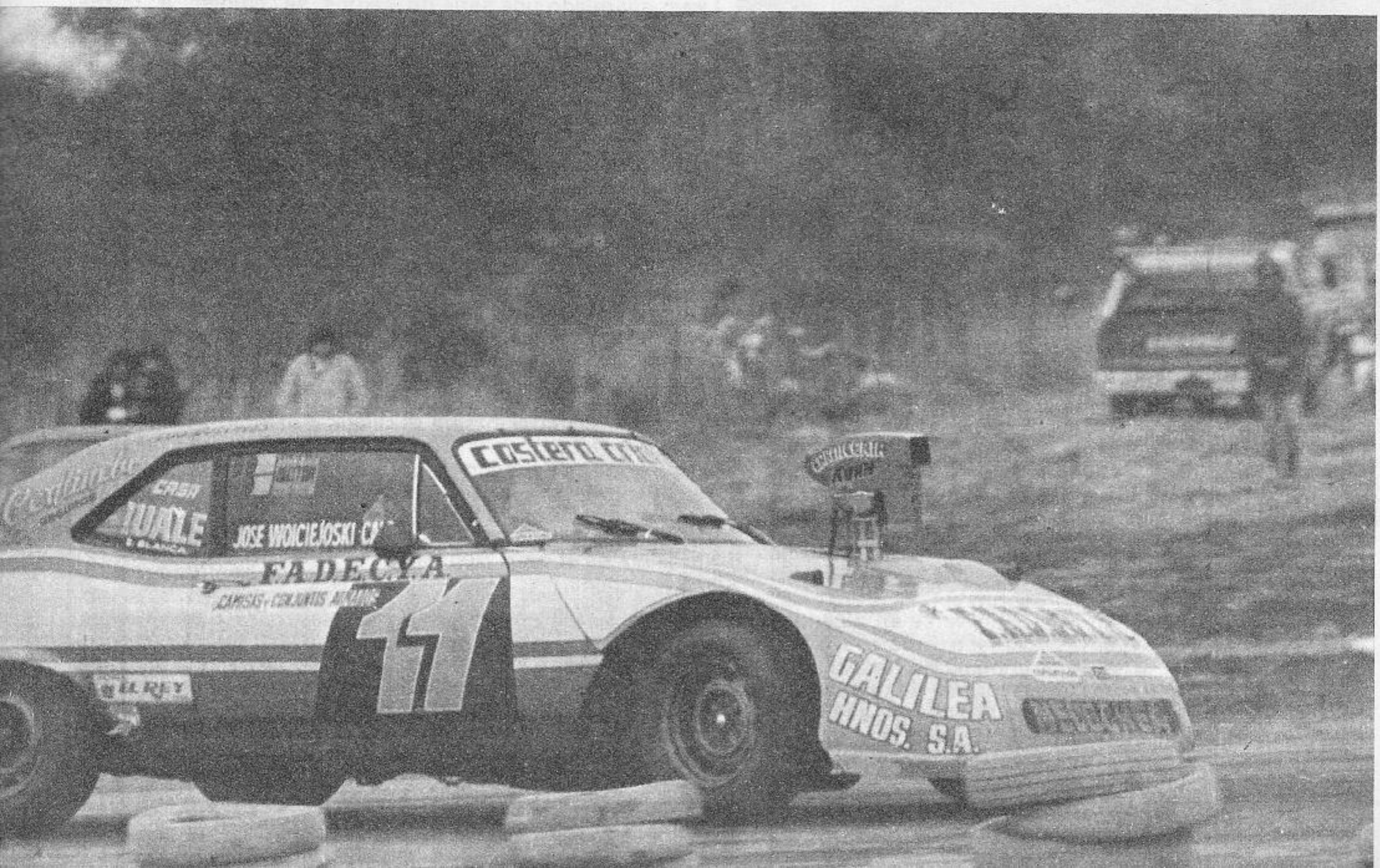
Todo hacía prever que, como suele darse habitualmente en TC, varios eran los que habían "guardado" para la final, tanto al "juguetear" con el pie derecho como reservándose algún elemento técnico como alternativa vital.

"Y APARECIO" EL MOTOR DE SATRIANO

Porque si bien es cierto que Pellegrini se hizo dueño de la carrera en los primeros tramos, Satriano nunca estuvo lejos (en la última pasada ante boxes, del primer puntero, éste le llevaba cinco segundos al de Chivilcoy). Y además, porque controlando desde esa ubicación el trámite, Satriano no sólo tenía "a

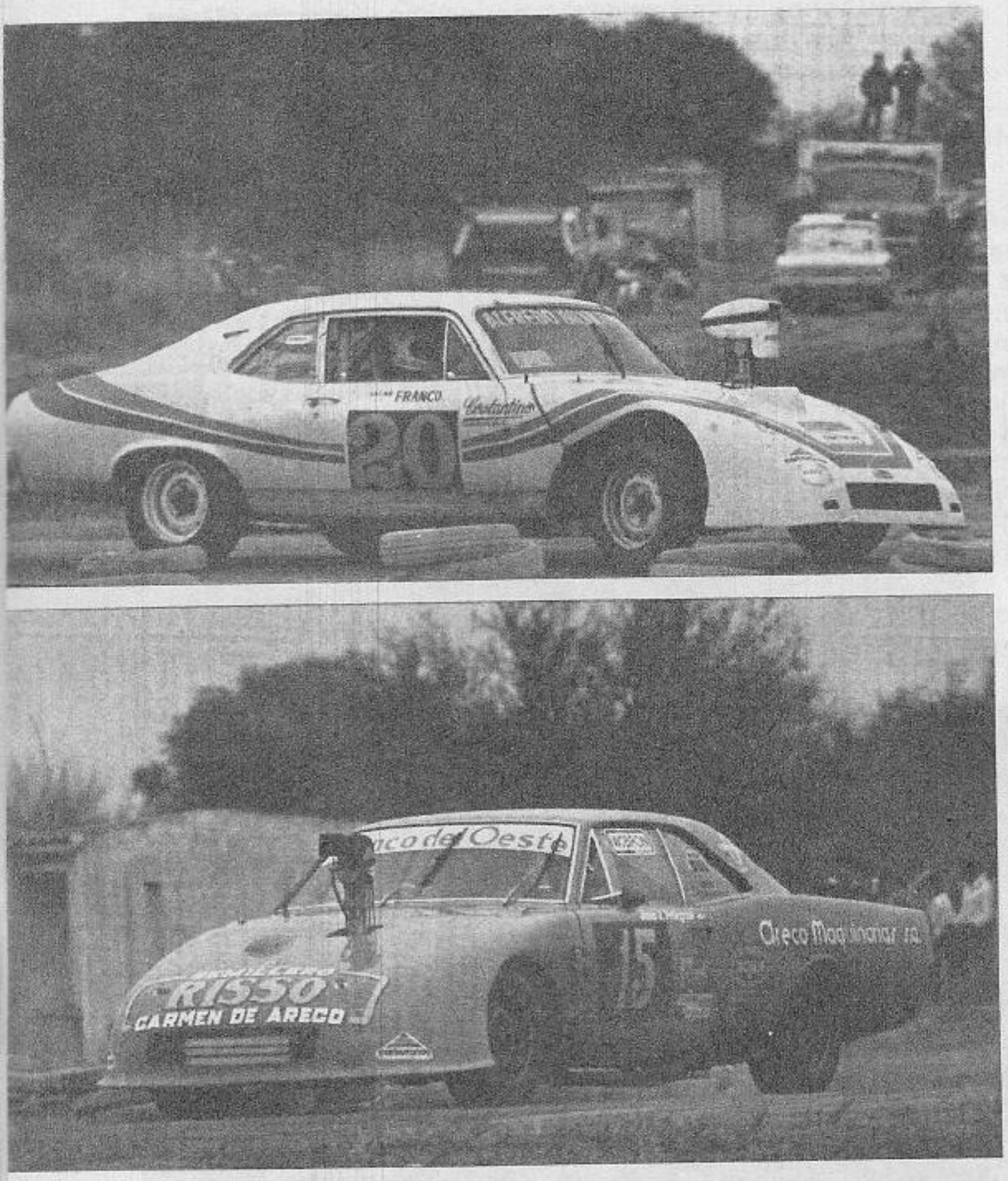






tiro de escopeta" a Pellegrini sino que controlaba perfectamente a De Benedictis y Martínez Boero, únicos pilotos que podían amenazar su plan. En la primera vuelta se fueron las esperanzas del encumbrado Mouras en el humo azul de un pistón roto. También Castellano cedía con una junta de tapa de cilindros quemada. Y entonces ascendía Occhionero —llegó muy atrasado en su serie— favorecido, es cierto, por tener un Chevy muy rendidor, pero también por imprimir un violento tren de carrera desde atrás.

Fernando Herraiz (arriba) resultó sexto, mientras que Juan José Pellegrini (abajo) ganó una serie desde atrás y en la Final abandonó tras puntear las cinco vueltas iniciales.



Como también suele ser habitual en las pruebas de TC, Juan José Pellegrini "desapareció" sugestivamente de la punta. Entonces sí, lo de Satriano fue casi "un paseo". Nadie más podía inquietarlo. Sólo quedaban a repartir los otros puestos.

Buen duelo (en la pista, no por radio) entre Herraiz y Néstor Fernández. Firme Boero sin mucho que hacer a bordo de su imparable Falcon. Notable lo que venía realizando el chico Caparrós. De Benedictis hacía lo que podía con un Dodge no tan rendidor (**"Le achiqué los gicleurs y salí con la 3.70 porque no andaba bien arriba. Así, aunque sea, tengo algo más de aceleración"**). Occhionero se tiró con todo sobre el final. Pero esto sólo pudo verse en algunos sectores, porque, precisamente, el piloto de Necochea, venía cuidando la temperatura y pensando en llegar. Como decíamos antes, nadie podía ganarle a Satriano. Quizá, junto con los protagonistas que citamos en estos pasajes, la performance más "lujosa" que se vio en esta desvaída, organizativamente discutible y complicada 2ª Vuelta de Santiago del Estero.

Sólo el nombre de un nuevo ganador en el año, el abandono de Mouras, el retorno de Occhionero y la debacle de la "Naranja Mecánica" matizaron la fría reunión. Que como espectáculo en sí dejó mucho que desear, aunque en cambio haya dejado el juego abierto para un mayor número de postulantes a la corona.

TIRITAS DE ASADO

IRONIA -- Santiago del Estero es una ciudad que se caracteriza por su escaso porcentaje de lluvias. Sin embargo y para comenzar un día que a la postre fue nefasto, gruesas gotas comenzaron a caer con los primeros minutos del domingo. Como si hubiera estado aguardando, la lluvia dijo presente amenazadoramente, poniendo inquietud en la mañana. En momentos previos a la largada se descargó, en un sector del circuito en forma copiosa, lo que trajo aparejado una serie de dudas, cabildeos y opiniones encontradas. Mientras la mayoría de los pilotos opinaban que se podía correr, Emilio Satriano y Jorge Martinez Boero se pronunciaban en contra, variando luego su postura.

.....

ANFITRION — José "Chelo" Chazarreta, santiagueño de ley, estuvo siguiendo de cerca todos los detalles de la competencia y manifestó su deseo de correr próximamente en TC, iniciando conversciones con *Pedro Doumic*, quien le ofreció para el futuro el Dodge que en Santiago corriera Federico Urruti. Mientras "Chelo" estudia la propuesta, encara su participación en rally y su meta próxima es el de la República Argentina.

.....

RENTREE — Federico Urruti participó, en efecto, con un auto que le cediera Pedro Doumic. Sin embargo, no habrá de seguir compitiendo en forma regular ya que el auto con el que iba a hacerlo fue vendido por su propietario.

.....

COMO ANTES — "...a la gente que está sobre la vía le rogamos despejarla, ya que se aproxima un tren que va a Añatuya." Como en su vieja época, esta carrera de TC fue matizada por el paso de un tren, aunque no cruzando el circuito sino paralelamente a la recta principal.

.....

SUSTO — en el transcurso de la primera serie, *Johnny de Benedictis* pegó con su Dodge contra un cartel de los que están al borde del circuito.

.....

HERMANOS SIN SUERTE — La dinastía *Banfi* no las tuvo todas consigo durante el fin de semana. *Angel* rompió un pistón en la primera vuelta de su serie. Quedaba la esperanza de su hermano *Roberto*, que venía haciendo una carrera interesante, pero no pudo controlar una frenada exigida en la última curva del circuito, siguiendo de largo. Allí se diluyó la esperanza familiar...

.....

SUSTO — Mientras los autos se dirigían a boxes para cargar combustible poco antes de largar la primera serie, dentro de su sector el joven *Caparrós* aceleró violentamente sobre la tierra. La consecuencia fue un trompo y una nube de tierra que pudo causar algo bastante desagradable, de haber alguna persona cerca.

.....

REDUCCION — La final, que estaba estipulada a diez rondas, fue reducida a siete giros para ganar tiempo por las audiciones radiales. Y en lugar de largar dos autos cada diez segundos se largó uno cada siete. En algunos casos no alcanzó...

.....

FE — "Hoy, en la serie tenía un auto para ganar, pero luego comenzó una falla que no le permitió al motor pasar las 6.800 vueltas. Para la final solucioné el problema y en carrera me acercaba con bastante posibilidad a De Benedictis, pero..." la rotura del cigüeñal le quitó toda posibilidad al *"Tolo" Doumic*. Con relación al auto

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que corrió Urruti es posible que en la competencia de Junin su conductor sea *Osvaldo "Cocho" López.*

.....

TAPANDO "HERIDAS" — Batante mejorados, en relación con el estado que mostraban el año pasado, estuvieron algunos sectores del *circuito* de La Banda. Los famosos lomos de burro desaparecieron bajo una capa asfáltica. Los autos no volaron como en la primera edición, pero a pesar de las mejoras el pavimento siguió mostrando un estado que distó mucho de ser el ideal.

CLASIFICACION

Circuito semipermanente "La Capilla", La Banda, de 24,200 km. - 7 vueltas - Recorrido total: 169,400 km.- 24-7-83.

PRIMERA SERIE

J. Pellegrini. 20m53s67. 3 vueltas: E. Satriano, 21m00s21, 3; J. Martinez Boero, 21m04s95, 3; J. De Benedictis, 21m10s66, 3; P. Doumic, 21m13s80, 3; E. Caparrós, 21m25s14, 3; M. Loioco, 21m25s94, 3; Hnos. Suárez, 21m27s85, 3; H. Pacchialat, 21m28s94, 3; R. De Arzave, 21m42s77, 3; O. ALaux, 21m46s97, 3; H. Mazzacane, 21m48s05, 3; H Ríos, 21m50s52, 3; J. Oyhanart, 21m56s30, 3; C. Palazzo, 24m33s64, 3.-
No registró paso: R. Gil Bicella.
Promedio del ganador: 208,476 km/h.
Record de vuelta: Pellegrini en la segunda vuelta en 6m51s94/100 a un promedio de 211,487 km/h.

SEGUNDA SERIE

O. Castellano. 20m50s21. 3 vueltas: R. Mouras, 20m54s33, 3; M. Calamante, 21m03s89, 3; E. Martínez, 31m16s67, 3; F. Herraiz, 21m21s14, 3; N. Fernández, 21m23s21, 3; C. Nani, 21m24s83, 3; R. Banfi, 21m31s34, 3; A. Arana, 21m34s51, 3; F. Urruti, 21m42s03, 3; C. Saiz, 21m51s24, 3; M. Carelli, 22m41s53, 3; J. Laiolo, 22m50s26, 3.
No registraron paso: Occhionero, Banfi y J. Vázquez.
Promedio del ganador: 209,052 km/h.
Record de vuelta: Castellano en la tercera vuelta en 6m51s48/100 a un promedio de 211,723 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	3	**Emilio Satriano**	**Chevrolet**	**48m07s93**	7
2º	11	Juan Occhionero	Chevrolet	48m24s98	7
3º	9	Juan De Benedictis	Dodge	48m40s95	7
4º	1	Jorge Martínez Boero	Ford	49m02s80	7
5º	45	Néstor Fernández	Chevrolet	49m03s48	7
6º	20	Fernando Herraiz	Chevrolet	49m11s69	7
7º	49	Edgardo Caparrós	Dodge	49m16s34	7
8º	67	Marcos Loioco	Dodge	49m17s75	7
9º	18	Héctor Pacchialat	Dodge	49m24s90	7
10º	72	Jorge Oyhanart	Ford	49m59s77	7
11º	37	Hugo Mazzacane	Dodge	50m01s01	7
12º	26	Carlos Saiz	Ford	50m06s37	7
13º	14	Ricardo De Arzave	Torino	50m15s87	7
14º	66	Manuel Carelli	Torino	52m23s65	7
15º	103	Federico Urruti	Dodge	53m36s86	7

Luego se clasificaron: C. Palazzo (Ford), 52m20s69, 6; J. Pellegrini (Dodge), 34m18s96, 5; J. Laiolo (Dodge), 46m56s76, 5; A. Arana (Ford), 28m10s68, 4; O. Castellano (Dodge), 35m18s83, 4.
No se clasificaron: R. Banfi 3 v.; R. Mouras, C. Nani, H. Ríos, O. Alaux, M. Calamante, 1 v.
No registraron paso: Hnos. Suárez, P. Doumic.
No largó: R. Gil Bicella.
Promedio del ganador: 211,168 km/h.
Record de vuelta: Pellegrini en la segunda vuelta en 6m48s72/100 a un promedio de 213,153 km/h.

Posiciones del campeonato (disputadas 7 competencias): Mouras, 122 puntos; Traverso, 101; Boero, 87; Satriano, 80,5; Castellano, 68,5; O. Aventin, 29,5; Arana, 24,5; Pellegrini, 24; Martinez, 23,5; Alaux, 21,5; Hnos. Suárez y Sasso, 21; Nani, 20; A. Aventin, 19; Oyhanart, 18,5; Banfi, 16,5; Calamante, y Herraiz, 16; Occhionero, 15,5; De Benedictis, 13,5; Fernández, 10,5; Doumic, 8; Pernia, 6,5; Marcos y Ayarza Garré, 6; Pachialat, 5,5; Espinosa y Caparrós, 4,5; Brescia, 4; Del Campo, Loioco y De Arzave, 3; Fernández, Doucret y Saiz, 2,5; Lynn, 2; Luaces y González, 1,5; Polanco, Bianchi, Pourciel y Salgado, 1; Francia, Bravi, Santagati, Ubeda, Landa, Doucret, Mazzacane, Corelli y Urrutti, 0,5 pts.

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

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

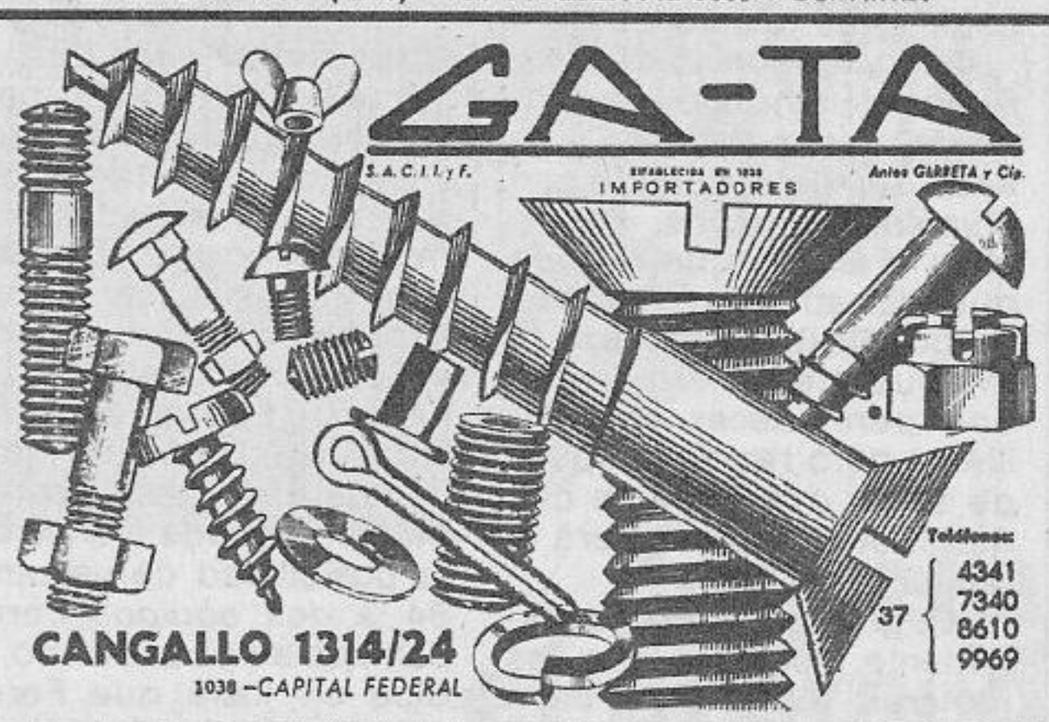
RESORTES DE SUSPENSION
Fabrica y distribuye:
ANICETO GOMEZ
Infórmese sobre Agente Autorizado más cercano
Tel. 641-2907 / 641-8429

EXIJA GUARDAPLAST LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483 de 7 a 15 hs.

CADENAS
A Rodillos de Transmisión y Silenciosas, para Distribución
Repuestos para MOTOS Nacionales e Importadas.
IMPORTADORES:
REMO MACCAFERRI S.R.L.
MEDRANO 275 (1178) Cap. • 983-4194

VOLANTES Cmatra
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Consolas, Butacas, Apoya Cabeza, Tuercas Antirrobos de Ruedas, Etc.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
RECIBIMOS TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
LINEA COMPLETA. ENVIOS AL INTERIOR
PICHINCHA 1657 • (1249) • Tel. 941-2327/942-3656 • BS. AIRES

GA-TA
S.A.C.I.I. y F. IMPORTADORES Antes GARBETA y Cía.

CANGALLO 1314/24
1038 –CAPITAL FEDERAL
37 Teléfonos: 4341 7340 8610 9969

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS
TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
TAUNUS L.GXL y GHIA.

ENVIOS AL INTERIOR
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

Con llamar a: EDDIE PUBLICITARIA SRL., Córdoba 443, 1º P. "A", Tel. 311-2184

EUROPA AL DIA

MERCADO DE PILOTOS... Y DE TURBOS

Comenzaron las grandes especulaciones sobre los posibles cambios de pilotos y equipos para *1984*.

Las novedades prometen ser muchas ya que involucran prácticamente a todos los nombres importantes de la Fórmula Uno actual.

El propio líder del campeonato, *Alain Prost*, parece ser un candidato a emigrar de equipo (ya lo hizo en la vida diaria instalándose en Suiza por razones fiscales), ya que siendo francés y en equipo francés, Prost sufre un considerable recorte impositivo en sus ingresos. Por tal razón Prost querría correr el año que viene en un equipo extranjero y deben ser varios los que pueden codiciar su talento.

El campeón 82, *Keke Rosberg*, tampoco firmó renovación con *Williams* y se sabe que ha dialogado con diversos equipos, entre ellos *Ferrari* que habría querido atraerlo. Sin embargo, Rosberg rechazó la eventual oferta Ferrari y podría permanecer con Williams pero recién después de saber exactamente con qué motor turbo correrá el equipo en 1984.

La gran pregunta es justamente cuáles serán los motores turbo para cada equipo ya que el final del Cosworth es definitivo y nadie con ambiciones puede pensar en 1984 sin tener un turbo confiable a sus espaldas. Por lo tanto, también hay especulaciones sobre qué motores turbo pueden equipar a nuevos equipos privados en 1984. Por lo que se dice, el turbo *Alfa Romeo* podría ser vendido a equipos como *Arrows, Osella, Tyrrell* y eventualmente *Theodore* si continúa en la Fórmula Uno. El motor *BMW*, por su parte, podría equipar a otros equipos además de *Brabham* y *ATS*, entre los cuales se menciona incluso a *Williams* si el famoso acuerdo con *Honda* no se explicita oficialmente de una vez por todas en las próximas semanas. El motor *Renault*, por su lado, equipará a los *Renault, Lotus* y **Ligier** y de ese modo se supone que aproximadamente todos los equipos actuales podrían ser equipados con un turbo el año que viene.

Volviendo a los pilotos, se da ya por hecho que *Patrese* se desvincularía de Brabham y que la intención de Ecclestone es contratar a un piloto joven con poco dinero que bien podría ser el brasileño *Senna Da Silva* por ejemplo. Por su parte *Michele Alboreto* es un personaje de importancia gracias a sus resultados en el modesto equipo Tyrrell, y sus acciones se cotizan alto, mencionándose incluso la posibilidad de una *Ferrari*. ¿Pero qué Ferrari? He allí la novedad de mayor interés escuchada hasta el momento: nada menos que la posibilidad de ver en el 84 a *dos equipos* Ferrari con dos autos cada uno. Se dice en Italia que Ferrari estaría dispuesto a dar todo el apoyo a un equipo semiprivado cuyo director bien podría ser *Giancarlo Minardi*, para presentar otras dos Ferrari con atención oficial pero con colores de "sponsors" privados. De ese modo se podría resolver un problema de "superploblación" de pilotos Ferrari que puede plantearse para 1984. En efecto, si continúan Tambay-Arnoux como hasta ahora, ¿qué hacer con *Pironi* si está efectivamente recuperado? su lugar podría ser en el equipo privado, a cuyo lado podría sumarse justamente Alboreto. Aunque se dice que *Patrick Tambay* tiene intenciones de retirarse a fines de 1983, lo cual dejaría otro agujero de importancia para ser cubierto...

Otro que se retiraría es *John Watson* (para pasar al terreno de los casados en próximo matrimonio con *Barbra Peterson*, la viuda del malogrado piloto sueco) dejando también una vacante de importancia en el poderoso equipo *McLaren-Porsche* que puede ser gran candidato al título en 1984. No se sabe quién podría ser allí el reemplazante del irlandés y así como *Niki Lauda* permanece sólidamente, el equipo podría sentirse tentado por otro retorno espectacular contratando a *Alan Jones*, variante que probablemente no interesará tanto al equipo Lauda...

En todo caso, habrá muchas novedades de aquí a setiembre y también es probable que alguno de los equipos "pobres" pague tributo a los tiempos de austeridad que se viven, retirándose de la Fórmula Uno tal como le paso a Fittipaldi el año pasado. Entre los pilotos y los turbos, el mercado de la Fórmula Uno alcanza realmente niveles de precios que se hacen difíciles para quienes no tienen el respaldo de grandes compañías automotrices por detrás.

G.S.

G.P. ARGENTINO 1984: EN EL PRECALENDARIO

Contrariamente a lo indicado en nuestra sección "Telex" de esta misma edición, noticias de último momento provenientes de Europa indican que, así como la fecha de 26 de agosto en el esbozo inicial de calendario oficial del Campeonato Mundial de F-1 1984 propuesto por la F.I.S.A., figura aún dudosa entre el eventual G.P. de París, el de Holanda o el de Bélgica, la del 22 de setiembre (conferida inicialmente al G.P. de Nueva York) sería para el *G.P. de la Argentina* si el A.C.A. decidiera concretar el año que viene el pedido presentado hace un mes. Sin embargo, en tal caso podría otorgársele la fecha del **10 de marzo** y reubicar el G.P. de Sudáfrica en el mes de abril ocupando el lugar dejado vacante por el G.P. de Long Beach.

Lauda probó el McLaren Porsche en Silverstone —tal como estaba previsto el austríaco probó durante miércoles y jueves en Silverstone el flamante McLaren-Porsche Turbo. Girando con gomas de carrera, el ex Campeón Mundial obtuvo su mejor tiempo en *1m15s08/100*, registro razonable si se lo compara con los tiempos de carrera obtenidos el sábado anterior en Silvestone por los autos con turbo menos veloces.

Hubo, sin embargo, problemas con el embrague y con el sistema de lubricación del motor, lo cual perjudicó el normal desarrollo de las pruebas. Los directivos del equipo McLaren anunciaron, por otra parte, que el debut oficial del motor Porsche turbo se producirá recién en *Zandvoort* (GP de Holanda) el próximo *28 de agosto* y no en Hockemheim o Zeltweg como se especulaba previamente. A pesar de ese retraso, *Niki Lauda* se muestra sumamente satisfecho por el próximo debut y declaró en Silvestone que *"es un motor mucho más potente y hoy comienza realmente una nueva etapa para mí"*.

Oportunidad para Palmer

como para retribuir los servicios de **Jonathan Palmer,** habitual piloto de pruebas de sus autos, *Frank Williams* le ofreció un tercer Williams al médico-piloto para correr en el GP de Europa que se disputará el *25 de setiembre* en *Brands Hatch*.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUCHAS NOVEDADES

Un mes de vacaciones a mitad de temporada es realmente una bendición.

No porque los equipos se hayan ido a las playas del Mediterráneo, sino porque las cinco semanas se aprovecharon a fondo para replantear muchas soluciones ténicas y por lo cual el gran retorno de Silverstone produjo una serie de novedades de importancia.

En primer lugar, los nuevos chasis Ferrari, más livianos por el uso de la fibra de carbono. Luego, los Brabham reactualizados, los Renault que ganaron unos 15 kilos de peso y que abandonaron los escapes laterales, nuevos chasis con profundas modificaciones en el equipo Alfa Romeo, el debut del Spirit-Honda que anuncia el regreso de la marca japonesa a la Fórmula Uno, y los sorprendentes chasis Lotus totalmente modificados por Gérard Ducarouge en cinco semanas y que fueron el día y la noche con lo que el equipo inglés mostraba en las últimas carreras.

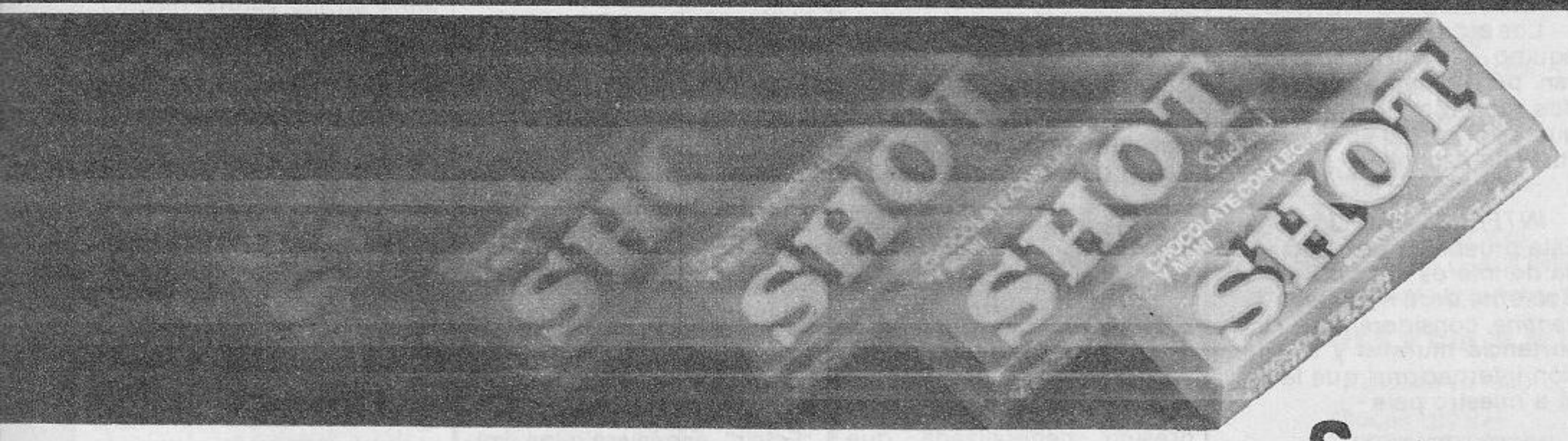
Todas esas modificaciones conciernen, sin embargo, exclusivamente a los autos con motores turbo. Significativamente, no había casi mejora alguna entre los de tipo convencional como si de repente hubiera llegado la hora final para ellos. Por supuesto que Silverstone es el circuito menos apropiado del mundo para presentar batalla con un Cosworth frente a cualquier auto con turbo. Pero todo lo que viene ahora, será bastante parecido y se explica así el desaliento evidente del campeón mundial Keke Rosberg, que al comprobar que con gomas de clasificación apenas podía girar en los tiempos de Prost con gomas de carrera, se bajó el viernes del auto asegurando que ya es indispensable disponer de un turbo lo antes posible.

La carrera de los aspirados fue por lo tanto una auténtica subcategoría. Rosberg, mejor tiempo de clasificación entre los Cosworth, recurrió a las soluciones que adoptara dos años atrás Reutemann en los circuitos veloces, o sea girar con el mínimo de apoyo aerodinámico para no frenar al auto en las rectas. El resultado era un coche más bien jabonoso en las curvas, razón de más para apreciar el virtuosismo del finlandés. Pero el sábado, para colmo, tuvo un motor escasamente enérgico y Keke fue perdiendo posiciones poco a poco hasta quedar relegado a un lejano y oscuro undécimo puesto.

Los honores del Cosworth quedaron esta vez a cargo de Niki Lauda, quien disponía de un McLaren particularmente bien puesto a punto para Silvesrtone, circuito más complejo de lo que parece a simple vista y en el cual Lauda ha sido siempre un eficaz investigador del equilibrio ideal. Pero un mísero puntito no es gran consuelo para el ex campeon mundial, quien espera con ansiedad el próximo debut del motor Porsche turbo acoplado al chasis McLaren. Y mientras tanto, si Frank Williams, llega a un acuerdo con Honda para disponer de un turbo japonés en 1984, sería probable que Keke Rosberg debutara con ese nuevo Williams-Honda en la última carrera de este año...

La era turbo se afirmó definitivamente en Silverstone el sábado 16.

G.S.



Supera el promedio.

CAMPEONATO DE TC 2000 (Disputadas 5 Competencias)

1º)	Rubén Luis Di Palma	90 puntos	8º)	Jorge Serafini	15 puntos	15º)	Norberto Rossone	7 puntos
2º)	Juan M. Traverso	52 "	9º)	Alejandro Pugiese	14 "	16º)	Orlando Buzzurro	6 "
3º	Gustavo Del Campo	35 "	10º)	Silvio Oltra	14 "	17º)	Rodolfo Scavuzzo	3 "
4º)	Eduardo Sáenz	32 "	11º)	Gerardo Del Campo	13 "	18º)	José Fortunato	3 "
5º)	Jorge O. Del Rio	24 "	12º)	Carlo Crocco	12 "	19º)	Enrique Torriani	2 "
6º)	Juan C. Larroca	24 "	13º)	José Pontoriero	10 "	20º)	Eduardo Usandizaga	1 "
7º)	Mario Gayraud	24 "	14º)	Antonio Ramponi	10 "			

Marlboro RALLY — 1983 — F.I.A. — ARGENTINA — SAN CARLOS DE BARILOCHE

A 7 DIAS DE LA LARGADA

SE ULTIMAN LOS PREPARATIVOS

DOS AUTOS SOLOS — Durante la semana pasada arribaron a la Argentina los dos autos "titulares" que correrán *Alen* y *Vudafieri* en el Rally de Argentina. Como siempre, vinieron escoltados por el *Sr. Piloti* —Transportes de Lancia-Abarth— que junto con la empresa OICE de Argentina e Italcargo de Italia, se encarga de los traslados del team. Por supuesto, arribaron junto con una cantidad importante de repuestos, entre los cuales se cuenta un chasis íntegro...

MARLBORO-RENAULT — Los autos y los pilotos del equipo oficial Renault estarán parcialmente patrocinados por Marloboro, marca que es principal sponsor del Rally de Argentina.

INTERES NACIONAL — Esta prueba ha sido declarada de interés nacional por el *Gobierno de la República Argentina*, considerando su importancia mundial y la difusión internacional que le dará a nuestro país.

HIELO — "El problema no es la nieve, para nada. Donde vamos a tener que cuidarnos es sobre el hielo, ya que ahí sí perdés el control del auto..." "Este comentario de *Jorge Recalde* es una de las claves que tendrá este rally. Habrá que ir con cuidado...



ALTERNATIVAS — Félix Barral y el *Sr. Lechner*, del Automóvil Club Argentino, han previsto cinco alternativas de rutas, en caso de que no pueda proseguirse con la carrera en algunos puntos críticos. Sin embargo, es impresión generalizada que lo único que podría impedir el paso del rally en cualquier punto, sería una nevada muy grande el día anterior al paso de los autos.

PRIMER ENLACE — Quienes larguen el Rally de Argentina, el próximo 2 de agosto por la noche, podrán hacer un primer enlace de menos de 100 metros. Efectivamente, en la Avenida del Libertador al 1700 (antes de doblar por Austria) los estará esperando *Oscar "Chacho" Rodríguez Marsili*, quien, en su recientemente adquirido "Eclair", agasajará a los amigos con un "drink" antes de que los esforzados competidores partan para perderse en la noche rumbo a Neuquén. Para unos pocos elegidos ya se ha comprometido a asistirlos con sandwiches y café caliente para soportar mejor el largo periplo. Sector especial de la confitería estará habilitado...

PRUEBAS DE DI PALMA — Entre el lunes y el jueves pasado estuvo entrenándose *Luis Di Palma* junto a *Néstor Straimel* sobre el *VW Gacelle*. *"El lunes hicimos los dos primeros primes. Son superrápidos y aunque había agua en los vados, pasábamos por el medio... Hicimos la tercera etapa junto a Recalde, Moroni y Soto, circulando los cuatro autos juntos. Nos quedamos algunas veces por la nieve, pero usábamos las cadenas sólo para salir del empatanamiento; si no, no eran necesarias. Durante estos días que vienen probaremos el Audi Quattro en cuanto quede libre del uso que le dan Michele Mouton y Hannu Mikkola".*

PLASTICO ROTO — Es el que tiene el *Lancia Rally*, muletto que están probando *Markku Alen-Ilkka Kivimaki*, en Bariloche. La escasa altura con que normalmente se regulan las suspensiones, provoca que, en cada barrial o piedra, salte fibra de vidrio para todos lados. Los remaches abundan...

Alejandro Moroni, Jorge Del Buono y Jorge Recalde haciendo monerías sobre la nieve en alguna parte de Río Negro, con un R-18 atrás. (Foto: Raulito Campaña)



Parte de los auxilios de Audik Motorsport que llegaron por vía marítima días pasados. Faltan algunos vehículos Iltis 4 x 4.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

FIAT ANSELMO

lo tiene

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS.
LINEA COMPLETA IAVA.

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

MUÑECAS 1046 - Tel. 855-5323 - (1414) - CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

Horacio M. Bojanich

Ruedas y llantas

con servicio integral de:
VENTA Y REPARACION DE LLANTAS

- Alineación
- Balanceo
- Gomería

H. Irigoyen 1585 - (1708) MORON
Tel. 629-2534 - Pcia. Bs. As.

limpiaparabrisas ALFREDO

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

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

Lodi
INGENIERIA EN PLASTICOS REFORZADOS

Carrocerías para Jeep en fibra de vidrio

Clásicas y último modelo para todo tipo de mecánica

• kit completo de techo rígido • cúpulas para todas las marcas, nacionales o importadas.

Av. Zeballos 1861 - Castelar, Bs. As.
Tel. 628-3892

LA TUERCA

MARIO LIBERTELLA

*ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL EN GENERAL.

CANGALLO 4402 - Tel. 982-5507

Miguel A. Fardini

*MECANICA INTEGRAL DEL AUTOMOTOR - NACIONALES E IMPORTADOS.
*CHAPA Y PINTURA.

RAWSON 378 - T.E. 981-3742 - (1182) - BUENOS AIRES

casa FELIPE

30 AÑOS AL SERVICIO DE SUS

DIRECCIONES.

VENTA - REPARACION - COLOCACION
MECANICAS HIDRAULICAS
*ENVIOS AL INTERIOR
COLOCACION DE EQUIPOS HIDRAULICOS.

CAMARONES 1507 - Tel. 59-4300 - (1416)
BUENOS AIRES

MULÉ CRISTALES PARA AUTOMOTORES CERRAJERIA

CRISTALES INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES

- COLOCACION INMEDIATA
- ELIMINACION DE FILTRACIONES

ENVIOS AL INTERIOR

MULÉ y Cía. S.R.L.

Fundada en 1940

RINCON 1339 al 41
(1251) CAPITAL FEDERAL
TEL. 23-7044 / 27-7944

DANCO

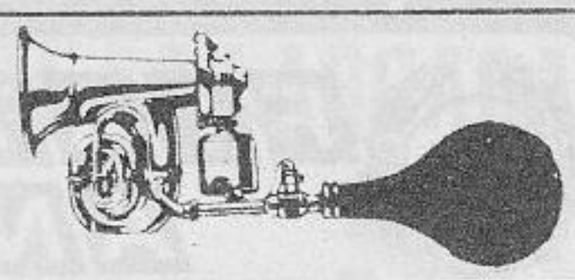
GEOMETRIAS DE SUSPENSION | ALINEACION DE DIRECCION | BALANCEO DE RUEDAS | NEUMATICOS SERV. GOMERIA | CENTRADO DE LLANTAS

• SOLO PARA GENTE MUY EXIGENTE •

TARJETAS DE CREDITOS

SUPERI 2702 - esquina P.I. Rivera - Tel. 542-4517 - (1430) BUENOS AIRES

TOQUECITOS DE BOCINA



EXCLUSIVO — Casi con seguridad en la competencia de Fórmula Dos CODASUR que se realizará en el autódromo Ciudad de Rafaela, se producirá la reaparición de Miguel Angel Guerra. Oreste Berta ya le entregó dos motores para que Guerra pueda realizar los primeros ensayos de puesta a punto sobre el nuevo chasis, donde están instalados algunos elementos de suspensión y frenos que Guerra adquirió en Europa. Los trabajos sobre el monoplaza fueron realizados en el taller que tiene Miguel Angel en la Avenida Juan B. Justo, ya que finalmente no se concretó la integración del equipo junto a Pedro Vidal. Guerra será el único piloto del equipo semioficial Renault, ya que momentáneamente queda en suspenso la incorporación de Norberto Picetti, quien seguirá participando de las competencias, pero en forma particular.

NUEVO MOTOR —En la carrera de Turismo Carretera que se realizará en el circuito semipermanente de Junín habrá de presentarse Osvaldo Sasso con el nuevo motor Falcon el que se proveyó de una nueva tapa de cilindros desarrollada por José Miguel Herceg. Durante el breve período de inactividad, Sasso aprovechó para llevar a cabo trabajos en la suspensión y los frenos.

SERA CON FORD — Jorge Vieytes continúa organizando el equipo de Turismo Carretera donde participará Osvaldo "Cocho" López. Vieytes, planea brindarle a su nuevo piloto la oportunidad de competir con el Ford Falcon que está terminando de armar Carlos Pedernera, desvirtuando las versiones que aseguraban que López intervendría en las pruebas de TC con un Chevrolet o acaso con el Dodge que perteneció a Oscar Aventín. Esta máquina podría ser confiada a Pedernera, mientras "Cocho" se presentaría con el citado Ford. De cualquier forma, la presentación de la nueva máquina demorará aproximadamente treinta días.

CONFERENCIAS — La Asociación Argentina de Rally continuará esta noche con la serie de conferencias que dictó para brindar asesoramiento a los pilotos que participarán en el Rally de la República Argentina. La semana pasada disertó el doctor Turri sobre un tema relacionado con los pilotos, las máquinas y la naturaleza; donde comentó a los eventuales corredores sobre la influencia del medio en el desempeño físico de un competidor. Hoy ofrecerá una clase sobre la técnica del Rally el señor Félix Barral, quien dará toda clase de explicaciones relacionadas con el sistema de control en las pruebas de dicha especialidad. La oportunidad será propicia para conocer el nuevo sistema que se pondrá en práctica, ya que en la carrera del ACA se pondrá en vigencia el sistema aplicado por la FISA, que unifica los tramos de enlace y PC, en los tiempos fijadas para cada sector.

PEQUEÑO y GRANDE — Dos carreras pueden integrarse al calendario de Turismo Carretera próximamente. Por un lado se presentaron en la sede de la ACTC los representantes del automovilismo pampeano, con la finalidad de proponer la realización de una nueva edición de la Vuelta de La Pampa, como es tradicional con epicentro en la ciudad de General Pico. Además estuvieron en la sede teceista los dirigentes puntanos que piensan concretar un "Gran Premio" en la provincia de San Luis. Esta carrera extraordinaria constaría de dos etapas que se realizaría en un fin de semana (sábado y domingo); en un circuito que abarcaría distintos caminos de la provincia, incluido el conocido circuito semipermanente Potrero de los Funes.

CONFIRMADA — Quedó confirmada la incorporación del volante uruguayo Fernando Camarotta al equipo de Gustavo Somml. El piloto oriental debutará en la F-2 CODASUR en la carrera de Rafaela, conduciendo el Berta Renault equipado con motor Alpine que preparan los hermanos Rullo. Luego de la presentación, Somml pondrá a disposición de Camarotta una máquina con motor Renault 18, de nueva preparación, similar a la que empleará el hombre de Chascomús. Las plantas motrices R-18 contarán con elementos desarrollados por Oreste Berta, que los Rullo adaptarán al motor que viene desarrollando desde principio de año.

CONMOCION — Fue muy agitada la semana pasada en el ámbito del Turismo Carretera, a puntal tal, que el miércoles se había suspendido la carrera de Santiago del Estero, que finalmente fue confirmada por los organizadores. La versión del alejamiento de Herceg, sumado al anuncio de la no participación en la prueba santiagueña de Juan María Traverso, con los inconvenientes propios de una "borratina" tan importante, hizo dudar a los dirigentes de la ACTC, quienes propusieron la cancelación de la carrera. Desde Santiago del Estero se les ratificó la confianza, aclarándoles... *"nosotros queremos traer a nuestra provincia al Turismo Carretera, no tiene importancia si falta algún volante de primera línea, lo que interesa aquí es la categoría"*. Sin embargo, la ACTC debió hacer frente a otra situación comprometida, que emergió de la cancelación de treinta pasajes en el "charter" ferroviario que tenían dispuesto. El clima se fue tornando pesado en la sede teceista, pues se llegó a pensar que la inusitada promoción que adquirió la defección del equipo de Traverso, tenía finalidades que iban mucho más allá de los problemas económicos denunciados. La lucha por el poder dentro del TC es un fantasma que se agita constantemente. ¿Existirá realmente?

TODOS PARA UNO — Y se produjo nomás la presentación de Osvaldo López en la nueva F-2 CODASUR. "Cocho" estuvo en el Autódromo de Buenos Aires con el chasis Berta que le adquirió al equipo INI Competición y realizó una sesión de entrenamientos. El ex campeón de la F-2 Argentina, realizó una sesión de entrenamientos limitándose a un registro de 1'16"7/10 para el circuito Nº 9. Tanto los componentes del equipo INI, como Miguel

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de Guidi han comprometido su colaboración para que Osvaldo López se pueda presentar en la carrera de Rafaela en condiciones más competitivas.

COMPRADOR — La máquina de Turismo Carretera que perteneció a Osvaldo Cortti y que últimamente intentaron presentar Miguel Atauri y Oscar Fangio, fue adquirida por una peña de la ciudad bonaerense de San Cayetano, para que sea conducida próximamente por un volante local. Las gestiones para comprar el Chevrolet, fueron realizadas por Di Nezio, quien tomará a su cargo la posterior preparación de la unidad. El Chevy II estará equipado con el mismo motor que fuera maquinado por los hermanos Padovani y que tantas buenas actuaciones parciales tuvo en poder de "Cacho" Fangio, hace unos años.

NO HAY POSTERGACION — Se mencionó la posibilidad de que la carrera de Turismo Competición anunciada para el 14 de agosto en el Autódromo de Santa Rosa sufriera alguna postergación para evitar la superposición de fechas con el Club Argentino de Pilotos y permitir de esa manera que Luis Di Palma pudiera presentarse en el TC-2000. Los directivos de la Asociación de Propietarios de Turismo Competición 2000 han disipado todo tipo de dudas al confirmar la carrera definitivamente. Lamentablemente, no se podrá acceder a la suspensión ya que son varios los volantes que corren en dos o tres especialidades. Por caso, el mencionado Di Palma y Juan María Traverso que reparte también sus actuaciones con el Turismo Carretera tradicional.

CHIMENTO — Aficionados al automovilismo deportivo que concurren asiduamente a una parrilla de la zona de la Costanera, aseguran haber visto cenando hace pocos días a dos dirigentes del automovilismo deportivo, quienes charlaron animadamente hasta las primeras horas de la madrugada. Dicen esas versiones que el encuentro gastronómico fue protagonizado por Carlos Akel y por su colega del Turismo Carretera, Octavio Suárez. El tema de lo tratado no pudo ser confirmado, pero hay quienes suponen que Akel bien podría estar informándose de la estructura independiente de la ACTC, o bien que Octavio quisiera informarse de las características técnicas de las máquinas de "dos litros de cilindrada". A lo mejor, fue un simple encuentro entre dos dirigentes amigos, sin ningún tipo de especulaciones.

IMPOSIBLE — El Club de Aprendices Casildenses tenía pensado organizar una prueba de Turismo Carretera en un circuito aledaño a la ciudad santafesina de Casilda. Por informes llegados a la ACTC se pudo saber que difícilmente se puedan finalizar en plazo los trabajos que debían realizar en el trazado semipermanente propuesto. Por lo tanto, se puede considerar que será imposible por el momento la realización de la carrera. En cambio, se podría concretar una nueva fecha en el circuito de 9 de Julio, ya que los dirigentes de Chacabuco han solicitado

NO IMPORTA SU EDAD
APRENDA
GANE $$$
Y ADELANTESE AL FUTURO
ENERGIA SOLAR
Maravillese con esta especialidad del presente y del futuro.
Conozca los secretos de la energia solar y sus aplicaciones prácticas.
Y OBTENGA GRATIS: agua caliente, AGUA POTABLE, agua destilada, REFRIGERACION, calefacción, GAS COMBUSTIBLE, electricidad y energia en general. PRIMER CURSO PRACTICO, con diseños de aparatos CASEROS que funcionan (y muchas ventajas más).
CET CIRCULO DE ESTUDIOS TECNOLOGICOS
Casilla 14-MF Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina
¡TERMINE PARA SIEMPRE CON SUS PROBLEMAS ECONOMICOS!
APRENDA BATERIAS
FABRICACION REPARACION
● COMERCIALIZACION Y VENTA
CON CLASES DE APOYO SOBRE ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL Y MUESTRAS DE COMPONENTES INTERNOS
LUCRATIVA PROFESION A SU ALCANCE
APRENDA (con materiales de práctica)
INSTALACIONES ELECTRICAS
Montaje – Reparación
INCLUYE: iluminación fluorescente y reparación de aparatos electricos).
● EN SU CASA POR CORREO
infórmese
Envie Su Cupón a C.E.T. Casilla 14-MF- Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina
■ No se requiere experiencia previa alguna. ■
NOMBRE
DIRECCION
CIUDAD
COD. POSTAL: PAIS
enseñanza privada no incorporada
(Si no desea cortar la revista, escriba por separado) DIRIJASE POR VIA AEREA



CORSA

Año XVI Nº 695
Del 26/7 al 1º/8 de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Télex: 9229/22148 - Abril - AR
T.E: 312-6010/29

DIRECTOR
Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION Oscar D. Fittipaldi

REDACCION:

Ricardo Delgado ***(Prosecretario);***
Jorge Fernández Morano,
Eduardo Enrique Neira,
Marcelo García Lobelos y Oscar Izzo
(Redactores); Rubén Lettieri ***(Archivo)***

DIAGRAMACION:

Eduardo César González ***(Jefe de Arte)***
Carlos Romano ***(Jefe de Diagramación)***
Enrique Giovanetti ***(Diagramador)***

COLABORADORES:

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

SECRETARIA:

María Delia Cedrés de Mango

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini ***(Jefe)***

LABORATORIO: Armando Pirro

Fotógrafos:
Casales A., Blanco E., Calascione A.,
Carra E., Corbalán I., Fernández J.M.
Gemelli L., León D., Martí E., Nuñes E.,
Paganetti M., Portillo L., Rueda D., Sala
C., Varone O., Willinburgh A.,

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

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

editorial abril SA

AREA EDITORIAL

Director Coordinador:
Guillermo Mártire
Gerente Servicios Editoriales:
Jorge N. Milani
Director de Arte: Julio Peralta

AREA EDITORIAL

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Constanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotor: Miguel Angel Drommi
AREA CIRCULACION
Gerente: Adolfo Nerpiti

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
T.E.: 30-7691/99

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

toquecitos de bocina

una nueva fecha para la presente temporada.

AUMENTOS — Fueron actualizados los precios de las licencias médicas que emite la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino. Las habilitaciones para los pilotos mantendrán sus anteriores valores, vale decir $a 65 para los pilotos que quieran correr en Turismo Competición, Fórmula Dos, Turismo y Club de Pilotos; en tanto que las licencias de concursantes se abonarán $a 90. Para las categorías promocionales de Fórmula Renault, Karting y Midget se cotizarán respectivamente a $a 35 y $a 50. Las licencias médicas con electroencefalograma cuestan ahora $a 430 sin EEG $a 360 y las destinadas a las escuelas de pilotos $a 90.

PILOTO CON AZUCAR — Juan Carlos Andreucci se llama un piloto tucumano, actualmente radicado en la Capital Federal, que intentará correr en la Fórmula Renault. Adquirirá un chasis Berta, sobre el que colocará un motor desarrollado por Carlos Feltri. Este piloto tiene 23 años y ha corrido en varias especialidades zonales. Sus objetivos van mucho más allá de la F-RA ya que aspira a participar del Campeonato Sudamericano de F-2, tratando de adquirir experiencia en la conducción de monoplazas con la menor de las categorías nacionales.

LIQUIDACION — Hugo Piccinini no pudo cumplir su ambición de intervenir en competencias de ruta con el Ford Falcon TC que utilizó en las carreras de autódromos. Diversos inconvenientes mecánicos que no pudo superar por déficit económico, lo han decidido a poner en venta la máquina. El auto tiene un motor armado con fierros desarrollados por Herceg y posee además cuatro gomas totalmente nuevas. La carrera será ahora entre un posible candidato y un sponsor providencial que le permita al piloto de Villa Madero solventar los gastos de preparación del auto y abandonar así la idea de venderlo.

OPCION — Alberto Baldinelli puede ser el piloto de la nueva máquina de Turismo Competición que está armando Juan Carlos Benavídez. Baldinelli recibió la oferta de parte del preparador de Ciudad General Belgrano y quedó en contestar en los próximos días. Alberto tendrá que reunir una cifra considerable en materia publicitaria si pretende volver al TC-2000. Benavídez tiene un muy buen concepto del piloto de Turismo y aguardará su definición, antes de buscar un nuevo candidato.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 31 de julio de 1983

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Tres Europea: *En el circuito italiano de Pergusa se realizará una nueva fecha por el Campeonato Europeo de F-3, no está confirmada la intervención del argentino Enrique Benamo.*

Fórmula Ford 2000: *En el trazado británico de Brands Hatch se concretará una competencia por el Campeonato Inglés de FF-2000, donde participará Víctor Rosso.*

CORSA *Hace 15 años*

Nº 118 - del 23 al 29 de julio de 1968

El que está solo y espera: la F-1 nacional se hacía presente en San Juan. Esta era la única competencia del fin de semana y lamentablemente no pudo dar el espectáculo que el público se merecía. La primera impresión sobre esto fue el pobre parque automotor de la categoría (poco más de diez autos) alistados en la grilla de partida. Almelda ganó la cuerda en la primera curva, pero no duró mucho en esa posición, Copello pasó a comandar el lote, llegando así al final, lo escoltaron Nasif Estéfano y Ramón Requejo.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTOCROSS INTERNACIONAL EN SALTA, EN SEPTIEMBRE

CON EL MUNDIAL EN LA MIRA



Esta toma corresponde al circuito mendocino donde se hizo el primer intento de homologación en 1981. Ahora, todo el colorido y la acción del "cross" se trasladan a Salta.

Reinaldo Cozzani está trabajando nuevamente para que volvamos a tener una fecha puntable por el Campeonato del Mundo, esta vez en la especialidad de Motocross. En conjunto con el Auto Club Salta y con el entusiasmo de la gente de la provincia. En esta nota nos cuenta los pasos a seguir y lo que veremos en septiembre.

"En 1980, cuando estaba en Ginebra trabajando para realizar el Campeonato del Mundo de Velocidad, charlando con Gerry Wolsink (en ese momento delegado de los pilotos de motocross) y René Bruneel, presidente de la comisión de cross, se empezó a hablar de la posibilidad de realizar una fecha por el mundial de esa especialidad en nuestro país..."

.....

En 1981 la ciudad de Mendoza fue sede de una carrera de motocross de relevancia internacional. En ella participaron, entre otros, el campeón italiano Franco Pico y el titular mundial de la clase 125, el belga Harry Everts. El motivo de esa prueba era homologar el trazado de mendoza con vistas a una fecha por el campeonato del mundo en 1983...

.....

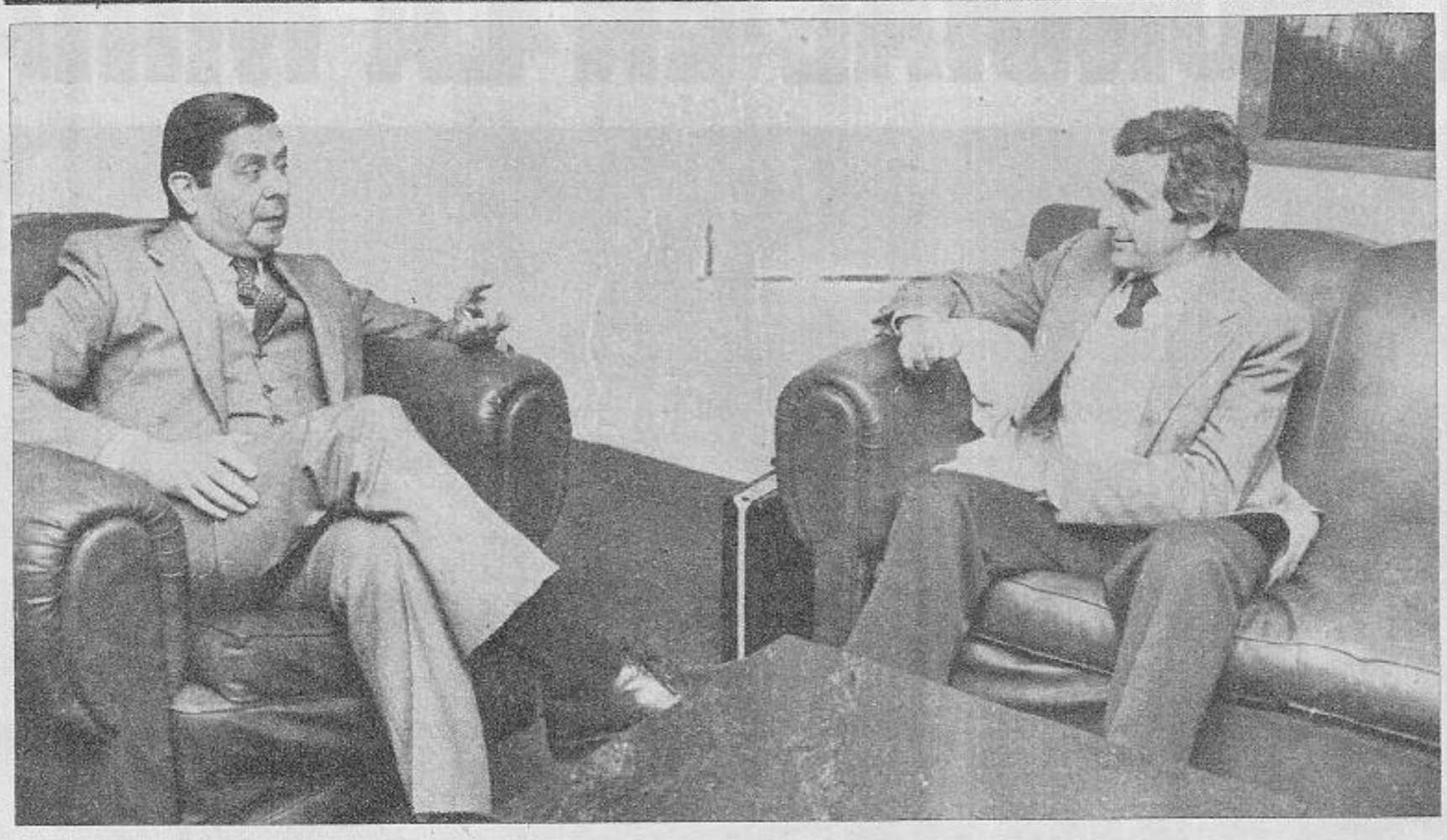
"Realmente el circuito era muy bueno, pero la ubicación de la gente no fue optima debido a que la contención del público se manifestó como un problema, a causa de la precariedad del sistema que empleamos. Y sobre el final la gente, entusiasmada, invadió un poco la pista; fue lo único discutible del asunto. De todas maneras el veedor de la FIM no le dio demasiada importancia porque con contención adecuada el problema desaparecía.

"Pero las cosas en el país empezaron a tomar un rumbo incierto y decidí no insistir en las gestiones a pesar de haberlas iniciado, ya que conseguir la fecha para después desecharla por el aspecto económico, no tenía sentido. Incluso se sumó otro factor, el que otras organizaciones aprovecharan nuestro trabajo y promoción para realizar fechas por el mundial en ese circuito, lo que trajo cierta confusión en la gente mendocina, que comenzó a desconfiar de todo lo que se hiciera en ese lugar.

"Me dediqué entonces de lleno al mundial de velocidad, hicimos nuestra carrera en el 82 y no insistí sobre la homologación del circuito de cross, cosa que estuvo acertada ya que apenas finalizado el mundial en el Autódromo se produjo el alza del dólar y una serie de sucesos que habrían impedido la realización de la carrera.

"Pero este año, hablando con organizadores brasileños, el tema volvió a la mesa ya que el motocross tiene actualmente un gran auge en Brasil y está creciendo muchísimo. Entonces estos organizadores mostraron interés en llevar adelante un proyecto que permita a Brasil y Argentina tener fechas por el campeonato del mundo. Antes del congreso de la FIM de febrero de este año, hicimos los pedidos y se nos incluyó en el precalendario, pero como el calendario de-

CON EL MUNDIAL EN LA MIRA



Reinaldo Cozzani (derecha) con el director de la Casa de Salta en Buenos Aires, Sr. Gerardo Zurita, donde se realizará en breve una conferencia de prensa.

finitivo de 1984 se confeccionó en ese congreso y ni nosotros ni Brasil teníamos circuito homologado, quedamos inscriptos para 1985. Y por las razones que apunté antes, decidí reemplazar Mendoza por algún otro lugar. Los más 'potables' me parecían Salta, Tucumán o Córdoba; por lo que me puse en contacto en primer lugar con la gente de Salta. Y encontré las condiciones ideales, la geografía adecuada y un entusiasmo por parte de la gente, que me decidió a hacerla allí. Creo que el factor decisivo fue que el gobernador viera inmediatamente clara la posibilidad de la provincia de trascender no sólo a nivel nacional sino internacionalmente en el ambiente del motociclismo. Por lo tanto, Salta pasará a ser la única provincia del pais y la segunda de toda América (con el de Brasil serían tres) en poseer un circuito de motocross homologado internacionalmente para ser sede del Campeonato del Mundo. Por la claridad con que la gente de allí ha entendido esto, es que yo —en carácter personal— me estoy ocupando de que desde ya se dé, de acuerdo con mis posibilidades, difusión internacional no sólo a la carrera sino a todo lo que se puede encontrar en Salta además del motocross. Estamos gestionando el viaje de publicaciones europeas (Solo Moto de España, Moto Revue francesa, Moto Sprint italiana) y dos de los Estados Unidos, para que esto se empiece a conocer desde ahora y no a partir del mundial en el 85".

MOTOCROSS PURO

"El circuito se está haciendo dentro del predio del autódromo del Auto Club Salta, que organiza en conjunto con nosotros, en la ladera de un cerro. Entre las cosas destacables creo que habría que apuntar que se utilizarán los boxes del circuito como zona de reparación de las máquinas de carrera, por lo que éste sería el primero del mundo en disponer de esta facilidad. Hay toda clase de comodidades: zona para camping, duchas, baños... Actualmente se está trabajando en el desmonte de la ladera en las zonas donde pasará el circuito y yo viajo esta semana para realizar el trazado definitivo. El recorrido va a estar totalmente circundado por un alambrado de seguridad y, si alcanza el tiempo, en la parte alta del cerro se va a instalar un depósito de agua que servirá, mediante cañerías, para el riego por aspersión del piso del circuito. Se está haciendo un largador automático para la carrera, con entrada individual para las motos, con un ancho de cuarenta metros... En fin, creo que todo será de primera."

BRASIL, MEU BEM

"En Brasil se está realizando un trabajo similar, con la diferencia de que allí aprovechamos un circuito que ya existía en Belo Horizonte. Además tenemos la posibilidad de Campo Jordao, en San Pablo, que es un lugar turístico cuyas autoridades se mostraron interesadas en la carrera por la promoción que ello implicaría, ya que está rodeado de ocho ciudades importantes.

"En cuanto a las carreras en sí, las tratativas están bastante avanzadas en todo sentido. Las federaciones de los países latinoamericanos están nominando a sus corredores, el italiano Franco Pico ya contestó afirmativamente a través de su Federación; Toni Elías, el español que ya estuviera aquí para las temporadas de la Rural, nos contestará en los próximos días... Tenemos la confirmación de Jaime Algersuari, el director de Solo Moto, de que vendrá a cubrir la carrera (y nos asegura la difusión de Moto Revue y Moto Sprint). La prensa uruguaya y brasileña van a estar... creo que será importante."

.....

Claro, es difícil tomar conciencia de la importancia de algo cuando se ignoran detalles íntimos; por eso, pocos saben que todo el trabajo de Cozzani tiene un patrón de medida que lamentablemente no es la repercusión interna de la tarea que viene realizando desde mucho antes de aquellas temporadas en la Rural, pasando por los dos Mundiales de Velocidad y ahora en pos de una fecha por el Campeonato Mundial de Motocross. Ese patrón es el prestigio internacional del que goza y que permite encarar proyectos de esta envergadura. Situación que aquí no tiene demasiado eco...

Y es lógico, si lo medimos con la vara acostumbrada de la mediocridad en la que nos movemos.

Eso, a él no le importa. Por suerte.

Texto y fotos: M.G.L.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas

CORSA

GUIA DEL RALLY

Marlboro RALLY

F.I.A.

1983

SAN CARLOS DE BARILOCHE

ARGENTINA



EL CAMINO CORRECTO

Hace aproximadamente dos años que la República Argentina está ausente de los calendarios de la actividad automovilística mundial. Desde el último Rally por el campeonato del mundo, realizado en 1981, no teníamos en nuestro país ninguna prueba de este nivel, ya que, desaparecido luego el último piloto argentino en la F-1, el interés en concretar un Grand Prix fue sepultado, entre otras razones, por la aguda crisis económica que vivimos desde hace algunos años. Así que, pues, nuestra representación "mundial" está dada por esta competencia, sin duda la más importante que tiene nuestro país, y para cuya concreción no es necesario suscribir contratos millonarios en dólares, rublos o rupias. Simplemente se debe contar con una actividad fuerte y sana, el apoyo de una ciudad y un "sponsor" que ayude a solventar los gastos organizativos. Eso es todo. Y por ello, a partir del próximo 2 de agosto y durante cinco días, tendremos la posibilidad de ver, sobre las rutas de cinco provincias, las virtudes de los autos que protagonizan el Campeonato del Mundo de Rally, que, entremezclados con un centenar de coches y pilotos locales, conformarán un digno espectáculo.

"A priori", puede comentarse que serán dos los equipos que comandarán las acciones. Lancia Martini con dos coupés modelo Rally y Audi Motorsport con un cuarteto de Audi Quattro. Para ellos la Argentina es un capítulo más de la lucha por el Campeonato Mundial que concretan sobre doce países y tres continentes. Ambos vienen con expectativas diferentes. Los italianos, pensando que ésta es una buena posibilidad de ensayar el novísimo Lancia Rally sobre caminos que, teóricamente, no le son propicios debido a la presencia en algunos tramos de hielo, nieve y escarcha. Así que, si suman un tercer o cuarto puesto y su performance es buena, bien habrá valido la pena el esfuerzo. Los alemanes, en cambio, vienen a ganar. A lo largo de 1983 han sufrido diversos colapsos en presentaciones que deberían haber dominado, y si pretenden el título de marcas tienen que elevar la puntería a partir de aquí.

Ambos han agregado un piloto argentino a sus equipos. Mayorga y Di Palma, respectivamente. Y si bien son escasas las posibilidades que ambos tienen de una privilegiada colocación final, aumentan en alguna medida las dificultades del equipo rival, además, por supuesto, de multiplicar el interés de los aficionados (y neófitos) argentinos en la carrera.

Por su parte, la industria nacional estará representada por la mayoría de los competidores. Y allí se destaca nitidamente el equipo de Renault Argentina. Habitual animador (y dominador...) del Campeonato Argentino de Rally, se presentará en el Rally Mariboro de

— *PARABRISAS CORSA*

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

AUTO	Montecarlo	Portugal	Safari	Córcega	Acrópolis	Nueva Zelanda	PUNTAJE
LANCIA	18	14	-	18	18	18	86
AUDI	14	18	16	-	14	-	62
OPEL	10	9	18	12	12	-	61
NISSAN	-	4	12	8	8	16	48
RENAULT	6	10	-	-	-	-	16
SUBARU	-	-	-	-	-	13	13
BLMC	-	-	-	-	-	11	11
PEUGEOT	-	10	-	-	-	-	10
TOYOTA	-	-	-	-	10	-	10
CITROEN	-	2	-	5	2	-	9
MAZDA	-	-	-	-	-	9	9
TALBOT	-	8	-	-	-	-	8
MITSUBISHI	-	-	-	-	-	7	7

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

CLASE 1: Colosi 62 puntos, García Jurjo 55, Mastromarino 32, Janovich 27, Frigo 20, Velázquez 12, Garrido y Vilosio 10, Piñeiro, Salgado Nash y Balerio Frías 8, Benítez y "Gómez Bonilla" 6, Berbel 4, "Deliavalentina-Narbo" 3.

CLASE 2: Chiavarolle 45, Chazarreta 32, Bescham 28, Torras 27, Ezquerra 26, Raies 20, Del Río y Celis 12, Damilano, Luna, Aubone y Harrington 10, De Giovanni, Díaz Mayer, y Márquez 8, Nizzo y Espil 6, Carballo 5, Clement, Sala, Bilbao y Campra 4, Ahumada, Romero, Gentile y Torre 3, Smith y Quiroga 2, Atencio y Merlo 1.

CLASE 3: Recalde 60 puntos, Moroni 30, Maggi 20, "Mataco" 16, Soto 15, Germani 14, Veronessi, Batolla, Santángelo, Fenoglio 12, Bassi y Cano 10, Siambasi 8, Cravero y "Jure-Pojer" 6, Sarasate 5, Iglesias y Gatti 4, Pecci y Barabaglio 2.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POS. PILOTO	MONTECARLO	SUECIA	PORTUGAL	SAFARI	CORCEGA	ACROPOLIS	N. ZELANDA	PUNTAJE
1°) RÖHRL	20	-	12	-	15	20	20	87
2°) MIKKOLA	10	20	20	15	-	-	-	65
3°) ALEN	15	-	10	-	20	15	-	60
4°) VATANEN	8	6	-	20	-	10	-	44
5°) MOUTON	-	10	15	12	-	-	-	37
6°) BETTEGA	-	-	-	-	10	8	12	30
7°) BLOMQVIST	12	15	-	-	-	12	-	27
8°) VUDAFIERI	-	-	8	-	12	-	-	20
9°) MEHTA	-	-	-	-	-	6	10	16
10°) SALONEN	-	-	-	-	-	-	15	15
11°) LAMPI	-	12	-	-	-	-	-	12
12°) SMAH J.	-	-	-	10	-	-	-	10
13°) SABY	1	-	-	-	8	-	-	9
14°) WITTMANN	-	-	4	-	-	4	-	8
GRUNDEL	-	8	-	-	-	-	-	8
HELLIER	-	-	-	8	-	-	-	8
COOK	-	-	-	-	-	-	8	8
18°) TOIVONEN	6	-	-	-	-	-	-	6
ZANINI	-	-	6	-	-	-	-	6
SILLER	-	-	-	6	-	-	-	6
POND	-	-	-	-	6	-	-	6
BOURNE	-	-	-	-	6	-	-	6
23°) SMAH M.	-	-	-	4	-	-	-	4
NILSSON	-	4	-	-	-	-	-	4
COULOUMIES	-	-	-	-	4	-	-	4
BISH	-	-	-	-	-	-	4	4
DE VOEST	-	-	-	3	-	-	-	3
27°) COPPIER	-	-	-	-	3	3	-	3
MORAE	-	-	-	-	-	-	-	3
WATT	-	-	-	-	-	-	3	3
KABY	-	-	3	-	-	-	-	3
32°) SERPAGGI	2	-	-	-	-	-	-	2
WALFRIDSSON	-	2	-	-	-	-	-	2
FISCHER	-	-	2	-	-	-	-	2
GUYOT	-	-	-	-	2	-	-	2
WAMBERGUE	-	-	-	-	-	2	-	2
CAMERON	-	-	-	-	-	-	2	2
38°) DORCHE	-	-	1	-	-	-	-	1
CHOMAT	-	-	-	-	-	1	-	1

CRONOGRAMA

Lunes 1° de Agosto de 1983 - 09.00 y 14.00 a 18.00 hs.
Verificación técnica de los automóviles y administrativa

Lunes 1° de Agosto de 1983 - 20.00 hs.
Reunión general con los participantes en la Sede Central del A.C.A.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 08.00 a 14.0 hs.
Verificación técnica de los automóviles observados y administrativa.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 16.00 horas
Apertura del parque cerrado previo a la iniciación del Rally en Buenos Aires.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 18.00 horas
Cierre del parque cerrado previo a la iniciación.
Sin penalización.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 19.00 horas
Cierre definitivo del parque cerrado previo a la iniciación del Rally.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 19.30 horas
Lista oficial de participantes.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 20.45 horas
Apertura del parque cerrado a los participantes.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 21.00 horas
Partida en caravana de los participantes hacia la línea de largada.

Martes 2 de Agosto de 1983 - 22.00 horas
Partida del primer automóvil participante - Largada de la Primera Etapa desde Buenos Aires.

Miércoles 3 de Agosto de 1983 -
Finalización de la Primera Etapa en la ciudad del Neuquén.

Jueves 4 de Agosto de 1983 - 07.00 horas
Largada de la Segunda Etapa desde la ciudad del Neuquén a San Carlos de Bariloche.

Viernes 5 de Agosto de 1983 - 07.30 horas
Largada de la Tercera Etapa desde y hasta San Carlos de Bariloche

Sábado 6 de Agosto de 1983 - 08.00 horas
Largada de la Cuarta Etapa desde y hasta San Carlos de Bariloche.

Domingo 7 de Agosto de 1983 - 12.00 horas
Entrega de premios - Asociación Bomberos Voluntarios sita en calles Beschtedt y Moreno en San Carlos de Bariloche.



Argentina San Carlos de Bariloche 1983, con tres autos oficiales (y algunos semi...) Luego, los pilotos privados que, con diversos medios, capacidades y esfuerzos completarán una nómina en la cual son, como siempre, mayoría indiscutida.

El aspecto organizativo, en esta competencia adquiere especial relevancia dadas las heterodoxas (y desconocidas para nuestros pilotos) condiciones sobre las cuales se desarrollará parte del Rally de Argentina. El Automóvil Club Argentino, por medio del mismo equipo de gente que realizó en 1980 y 1981 las ediciones del Codasur, trabajó con ahínco en esta oportundiad. Asimismo, se han resistido presiones que, vía FISA (provenientes de Italia), para que se modifique el reglamento particular de la prueba...

De todas formas, y aunque marche sobre rieles, la concreción de esta carrera en la primera semana de agosto con epicentro en Bariloche multiplica los problemas, por lo cual ya se está gestionando un cambio de fecha para la próxima temporada.

Como siempre, este Rally de Argentina será como un iceberg: tendrá una parte bien visible compuesta por los Alen, Mouton, Mikkola, o Recalde, mientras que la base "sumergida" estará formada por las otras nueve fracciones dadas por los particulares. Ambas partes se necesitan... como el relleno y la tapa en la empanada. No pueden compararse. Cada uno a su función...

Habrá más de un centenar de autos en la largada el próximo 2 de agosto. El Rally ya es un éxito. Sólo esperemos que termine igual.

Eduardo Enrique Neira

Marlboro RALLY

1983

F.I.A.

ARGENTINA

SAN CARLOS DE BARILOCHE

LOS PROTAGONISTAS

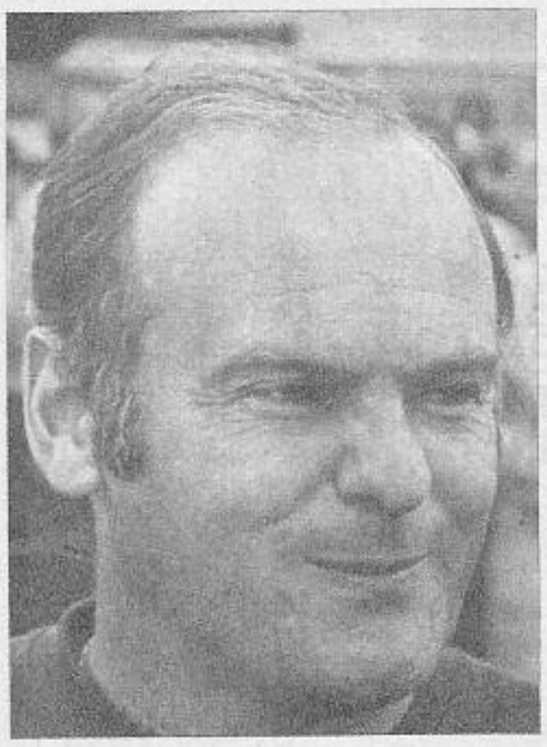




Foto 1

STIG BLOMQVIST

Nació el 29/1/46 en Orebro, Suecia. Ha ganado siete rallies por el Mundial, cinco con Saab y dos con Audi Quattro. Si bien es especialista en nieve y hielo, también tuvo buenas actuaciones en otros países. Alterna sus participaciones en el Mundial con carreras en los campeonatos sueco e inglés. Navegante: Bjorn Cederberg.

Foto 2

HANNU MIKKOLA

Nació el 24/5/42 en Joensuu, Finlandia. Ganó 16 rallies mundiales. Con Audi, desde 1980. Este año lucha por el campeonato de pilotos puesto que su programa anual contempla más carreras que Röhrl o Alen. Se lo considera un piloto temible en cualquier tipo de rally. Navegante: Arne Hertz.

Foto 3

MICHELE MOUTON

Nació el 23/6/51 en Grass, Francia. Es la mujer más exitosa que ha conducido un automóvil de competición. Ha ganado cuatro rallies mundiales (todos con Audi) y en 1982 fue subcampeona mundial. En las tres últimas carreras abandonó. Navegante: Fabrizia Pons.

Foto 4

ADARTICO VUDAFIERI

Nació el 11/9/50 en Castelfranco Veneto, Italia. Este año corre con Lancia como piloto oficial (en Argentina) o semioficial. Fue campeón europeo en 1981, e italiano en 1978/79/80 con Fiat 131 Abarth. Navegante: Mauricio Perissinot.

Foto 5

SHEKHAR MEHTA

Nació el 20/6/45 en Kampala, Uganda. Vive en Kenya. Es un especialista en rallies largos. Ha ganado cinco veces el Safari Rally, siempre con Datsun. Esta vez debuta sobre un Audi Quattro. Navegante: Yvonne Mehta.

Foto 6

MARKKU ALEN

Nació en Helsinki, Finlandia, el 15/2/51. Integra el Grupo Fiat-Lancia desde 1974. Anteriormente, campeón finlandés y campeón finlandés sobre hielo. Desarrolló junto a Pianta el Lancia Rally. Ha ganado diez rallies mundiales. Navegante: Ilkka Kivimaki.

Foto 7

JORGE BESCHAM

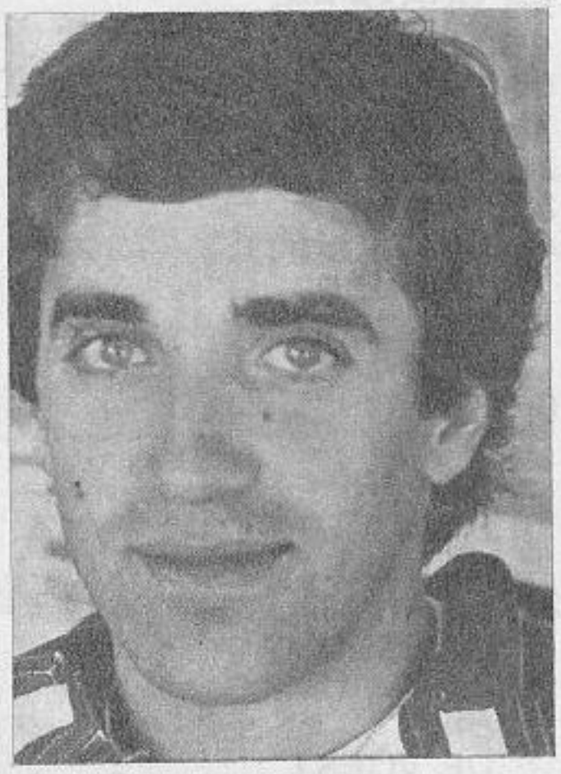
Nació en Córdoba, el 11/10/54. Debutó en 1975 con Fiat 128. campeón nacional de Turismo clase B en 1981 con Fiat 128. Este año ganó el Rally de la Provincia de Buenos Aires.

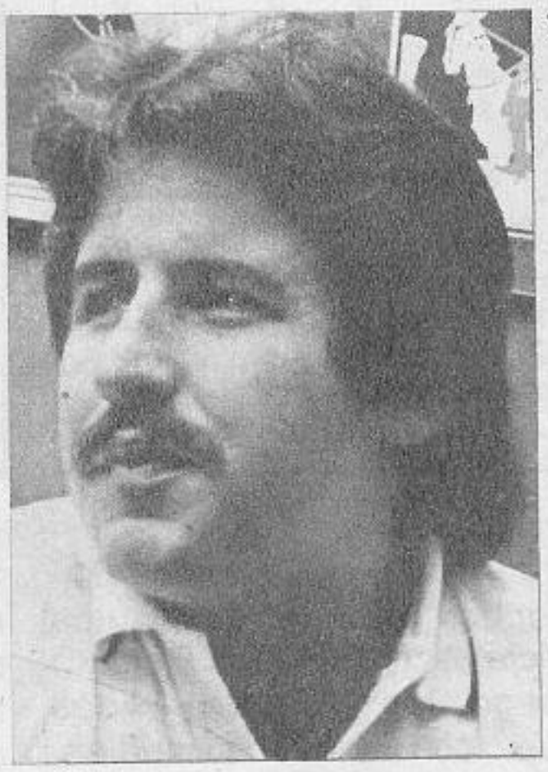
Foto 8

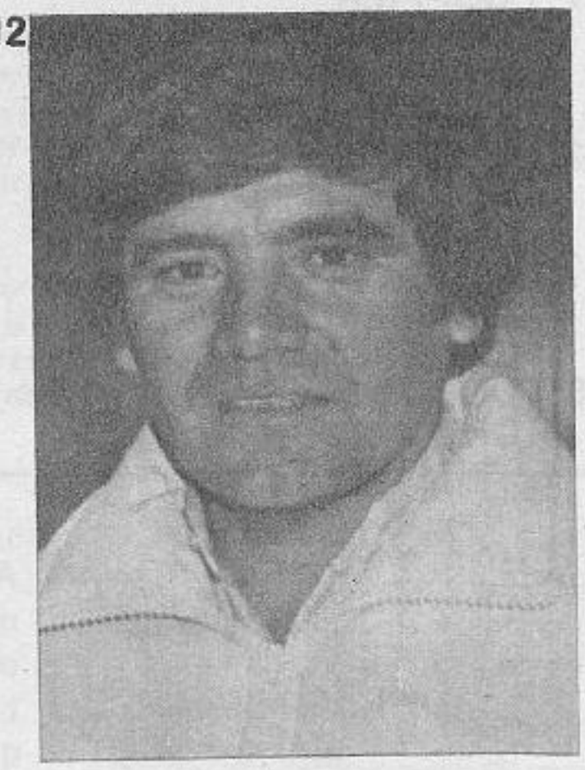
ALEJANDRO MORONI

Nació en Córdoba el 17/8/57. Debutó en 1980 con Renault 12 TS. Fue subcampeón nacional de rallies en 1982. Integra el equipo oficial Renault. Es jefe de la sección Competición de Renault Argentina. Navegante: Raúl Campaña.













https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3



4



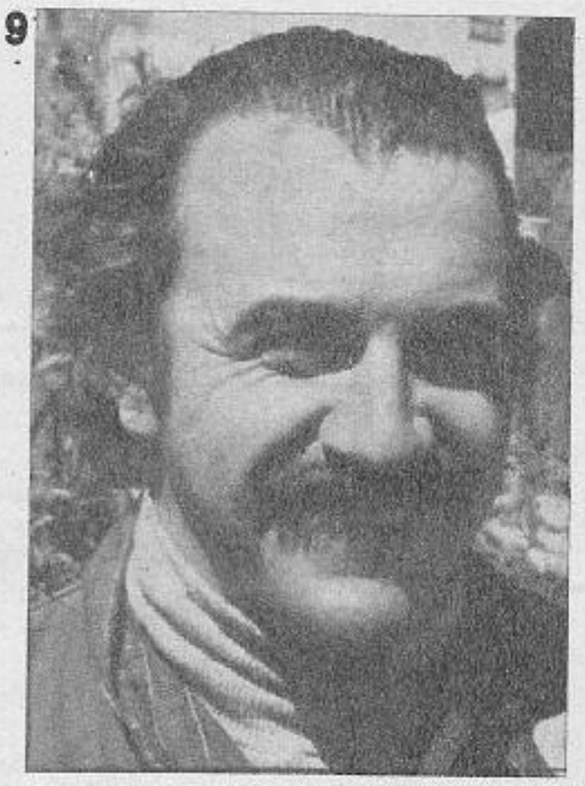
5



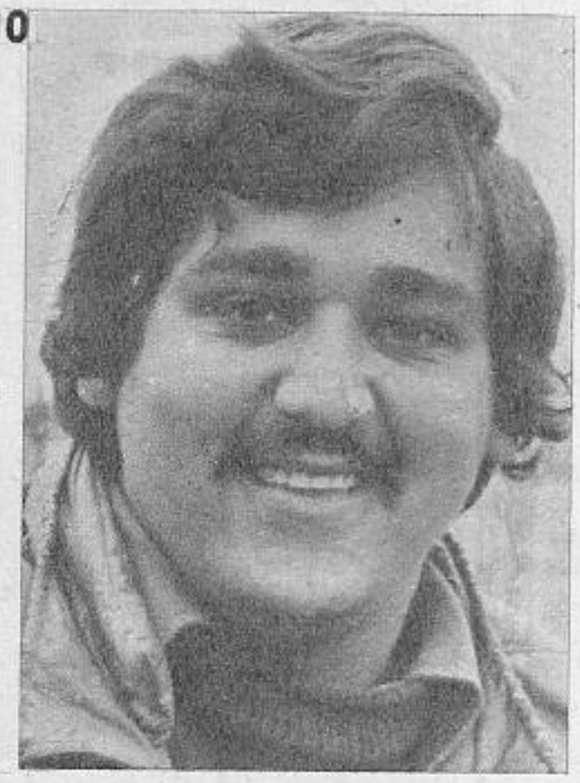
6



9



10



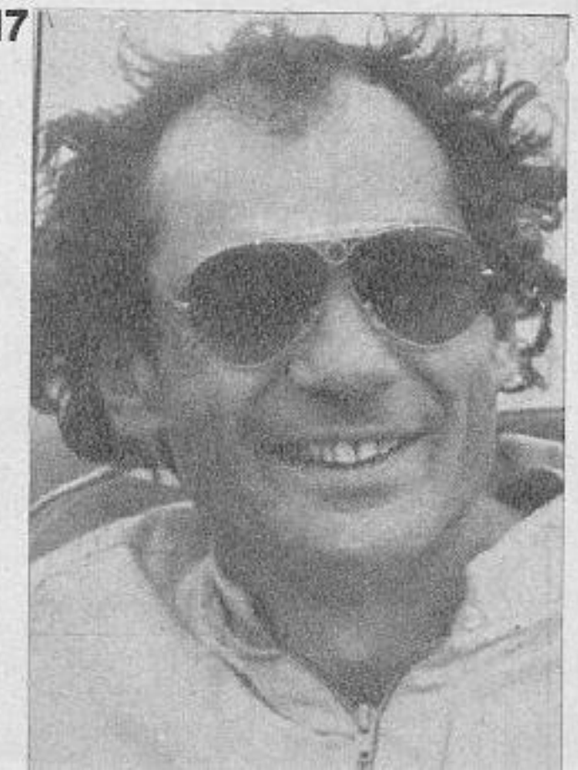
13



14



17



18

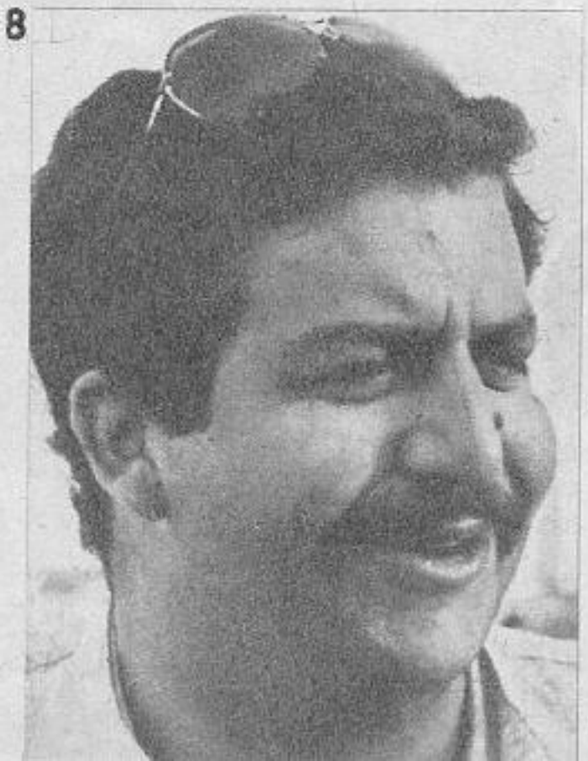


Foto 9

JORGE RECALDE

Nació el 8/8/51 en Mina Clavero, Córdoba. Es el piloto de rally más exitoso de la Argentina. Ha corrido con Ford Escort, Mercedes Benz y Datsun 160 J en rallies mundiales. Su mejor colocación fue un 2do. puesto en Bandama 1980. Poseedor de varios títulos argentinos. Navegante: Jorge del Buono.

Foto 10

GABRIEL RAIES

Nació en Córdoba el 11/5/58. Debutó en 1976 con Fiat 128 IAVA. Fue campeón argentino en 1980 y 1981, ambas oportunidades con Fiat 128. Desde 1982 con Renault 12. Navegante: Roberto Bizzochi.

Foto 11

ERNESTO SOTO

Nació el 20/10/54 en Villa Dolores, Córdoba. Debutó en 1978 con Fiat 128. Corre desde 1979 con Renault. Fue campeón argentino de rally en 1980. Navegante: Daniel Stillo.

Foto 12

LUIS DI PALMA

Nació el 27/10/44 en Arrecifes, Buenos Aires. Comenzó a correr a los 18 años. Obtuvo varios títulos nacionales argentinos en diferentes categorías. Es la primera vez que compite en un rally. Navegante: Néstor Straimel.

Foto 13

FRANCISCO MAYORGA

Nació el 24/7/41 en la Capital Federal. Fue campeón argentino de Turismo Nacional en 1972 y 1973. Entre los innumerables autos que corrió se cuenta un Fiat 131 Abarth en el Codasur de 1980. Navegante: Martín Christie.

Foto 14

CARLOS VERONESSI

Nació el 18/5/56 en Villa Regina, Río Negro. Corrió con Fiat 125 y desde hace dos años con Renault 18. Se beneficiará con su conocimiento de la zona. Navegante: Carlos Silva.

Foto 15

DIEGO FENOGLIO

Nació en Bariloche. Aunque de corta experiencia (debutó en 1981) ha logrado buenos resultados. Compite con Renault 18 GTX. Navegante: Raúl Rosso.

Foto 16

JORGE MAGGI

Nació el 2/7/41 en Capital Federal. Debutó con De Carlo. Corre con Peugeot hace más de 10 años. Navegante: Héctor Valles.

Foto 17

HORACIO SANTANGELO

Nació en Villa Regina, Río Negro. De larga experiencia en el Turismo Nacional y en la zona de Neuquén y Río Negro. Navegante: Daniel Griwieniec.

Foto 18

CARLOS CELIS

Nació en Córdoba el 14/6/56. Debutó en 1981. Campeón nacional de rallies en 1982. Siempre corrió con Renault 12 TS. Navegante:

Marlboro RALLY 1983 ARGENTINA SAN CARLOS DE BARILOCHE

EL RECORRIDO

PRIMERA ETAPA

TRAMO		P.C.	ENLACE	HORA PASO
Buenos Aires-Fray Luis Beltrán			1.125,05	22 h
Fray Luis Beltrán-Valle Azul	**PC1**	**81,50**		**11,30**
Valle Azul			10,66	12,07
Valle Azul-Paso Córdoba	**PC2**	**83,74**		
Paso Córdoba-Neuquén			66,95	13,07
Neuquén				14,36

RECORDS EN PRIMES

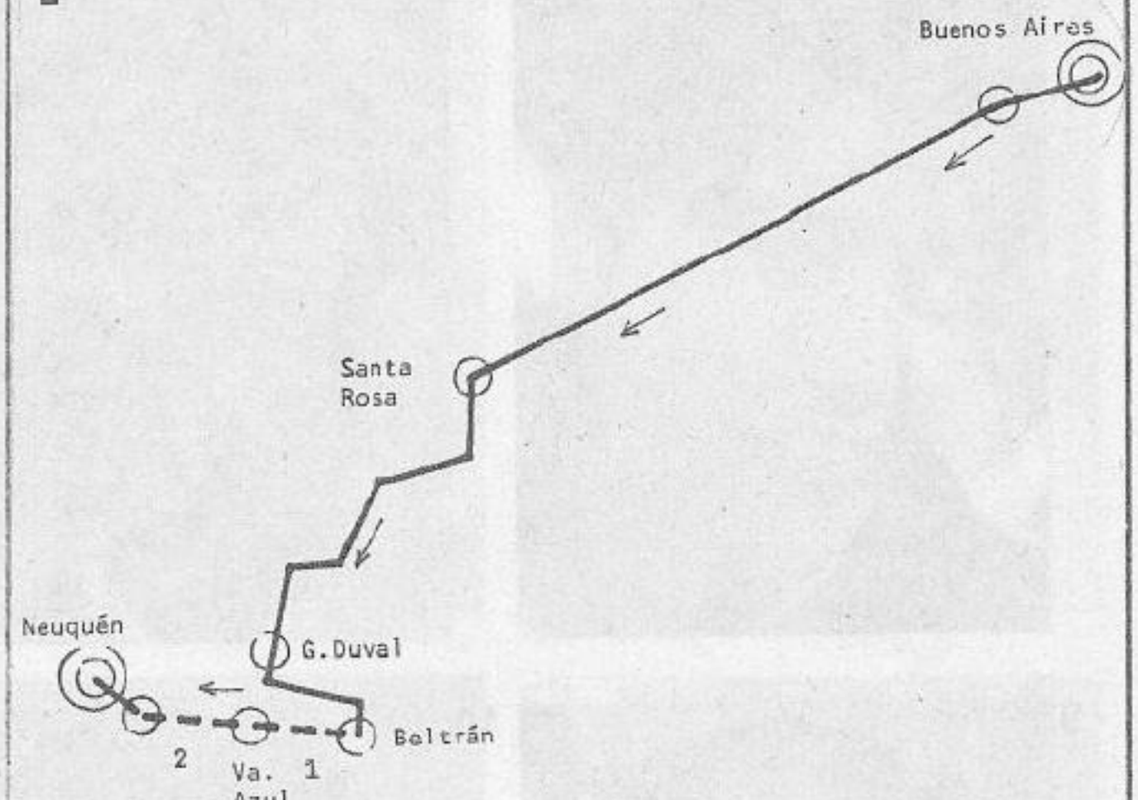
De los dieciocho tramos de velocidad que habrá en el Rally de Argentina, sólo tienen antecedentes recientes 6 de ellos. Estos son los tiempos registrados en ellos:

TRAMO	PILOTO	RALLY	AUTO	TIEMPO
PC 6/16/18:	Recalde-Del Buono	Manzana 83	Renault 18 GTX	30 m
P.C. 12:	Recalde-Del Buono	G.P. 82	Renault 18 TX	54m45s
P.C. 13:	Recalde-Del Buono	Manzana 83	Renault 18 GTX	23m42s
P.C. 14:	Recalde-Del Buono	G.P. 82	Renault 18 TX	19 m

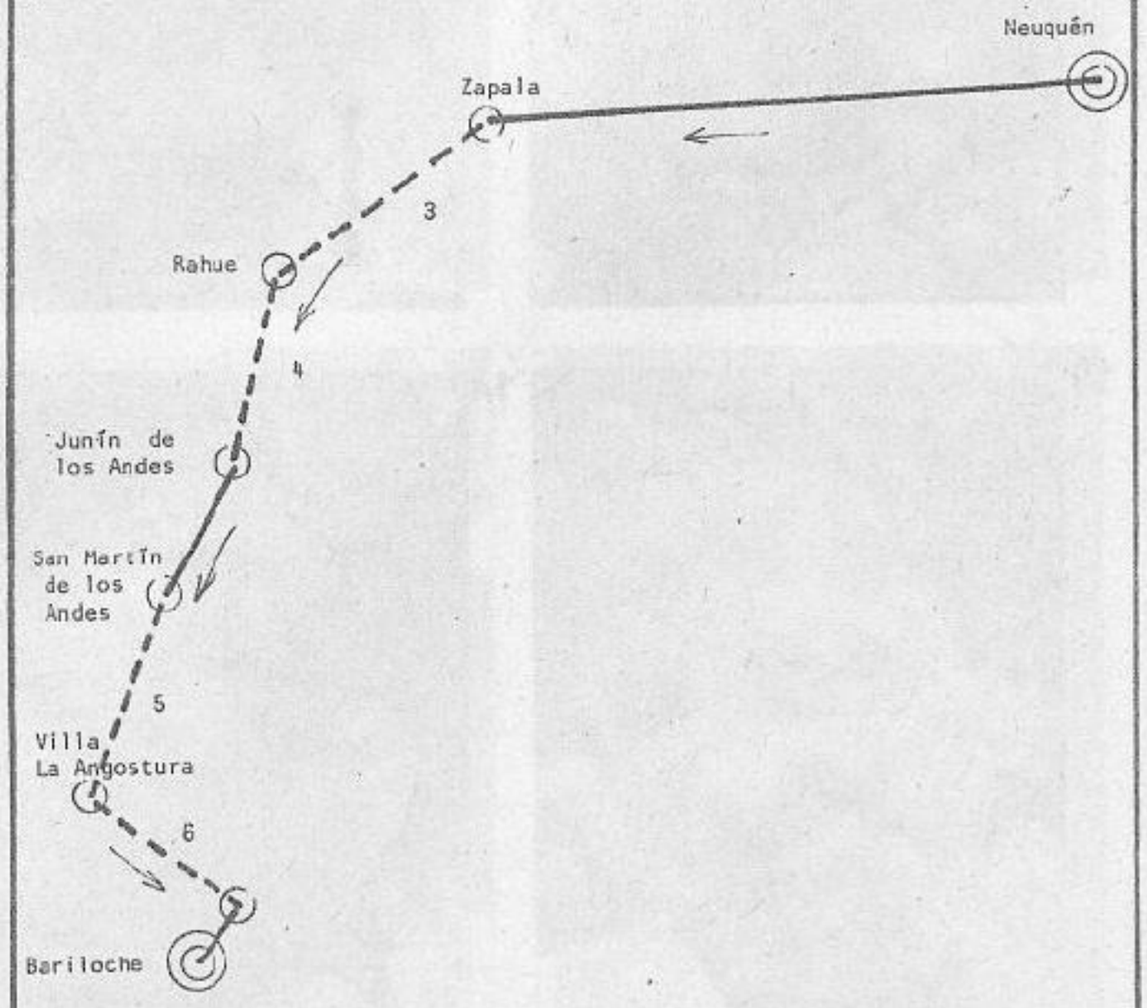
SEGUNDA ETAPA

Neuquén-Zapala			191,17	7
Zapala-Rahue	**PC3**	**108.58**		**9,30**
Rahue			3,22	10,25
Rahue-El Tropezón	**PC4**	**81,82**		
El Tropezón-San Martín d.l.A.			51,09	11,31
San Martín dl. Andés-Va. L. Anges	**PC5**	**106.51**		**12,36**
Villa la Angostura			6,55	13,37
Villa La Angostura-Nahuel Huapi	**PC6**	**58.29**		
Nahuel Huapi-S.C. de Bariloche			21,44	14,40
Bariloche				15,22

1



2





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERCERA ETAPA

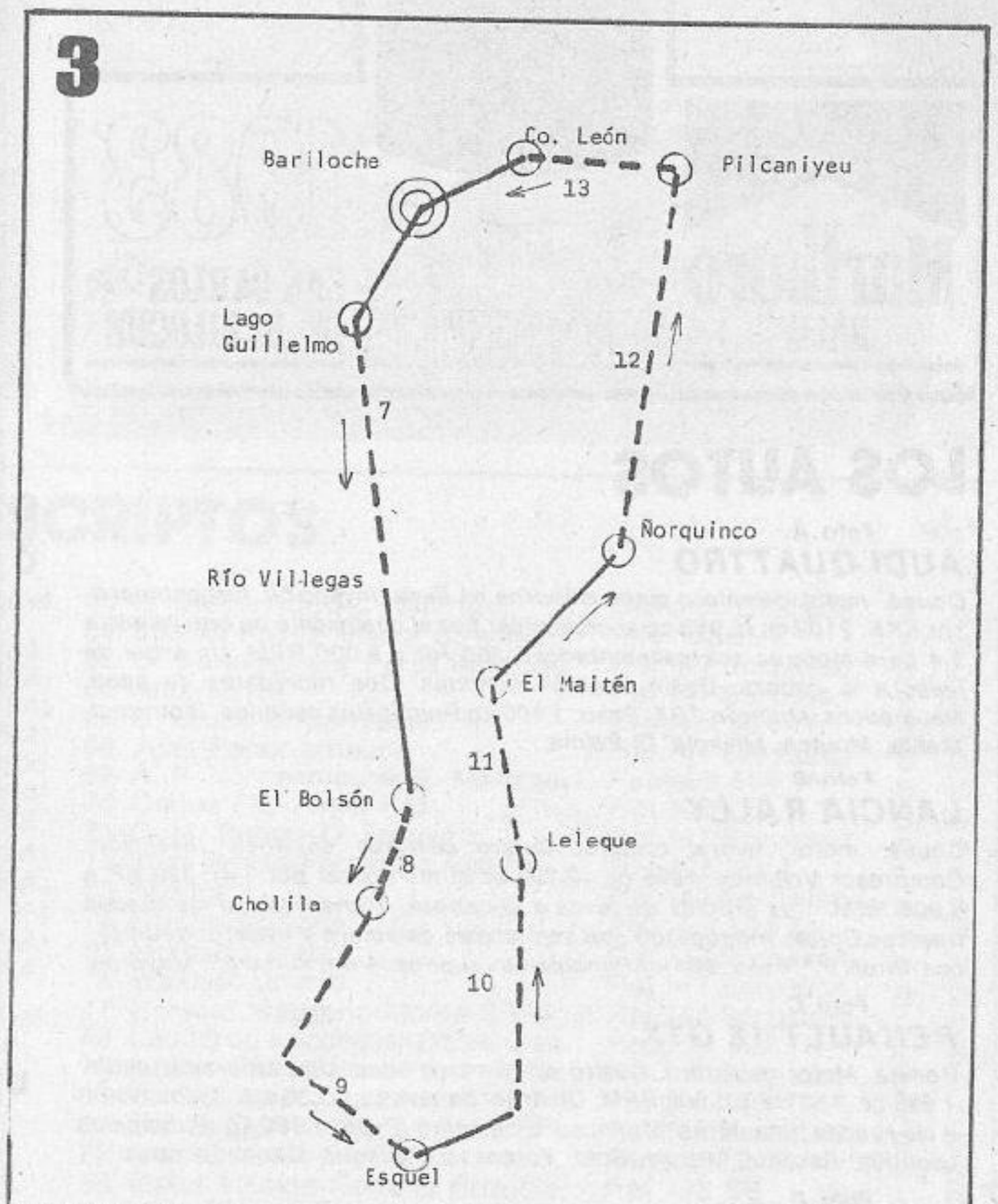
San Carlos de Bariloche-Lago Guillelmo				
Lago Guillelmo-Los Repollos	**PC7**	**61.85**	45,5	7,30 **8.20**
Los Repollos-Cruce RN258 y RP71			64,17	8,59 **10.13**
Cruce RN258 y RP71- Cholila	**PC8**	**22.45**	5,86	10,30
Cholila				
Cholila-Esquel	**PC9**	**106.25**	29,36	11.47 **12.39**
Esquel-Acceso Aeropuerto			10,20	13,15
Acceso Aeropuerto-Leleque	**PC10**	**72.43**	38,07	13,59 **14.35**
Leleque			5,15	15,30
Leleque-El Maitén	**PC11**	**31.23**	16,57	16,24 17,01
El Maitén-Norquinco				
Norquinco-Pilcaniyeu	**PC12**	**104.35**		
Pilcaniyeu				
Pilcaniyeu-Cerro León	**P.C.13**	**48.33**		
Cerro León-Bariloche				
Bariloche				

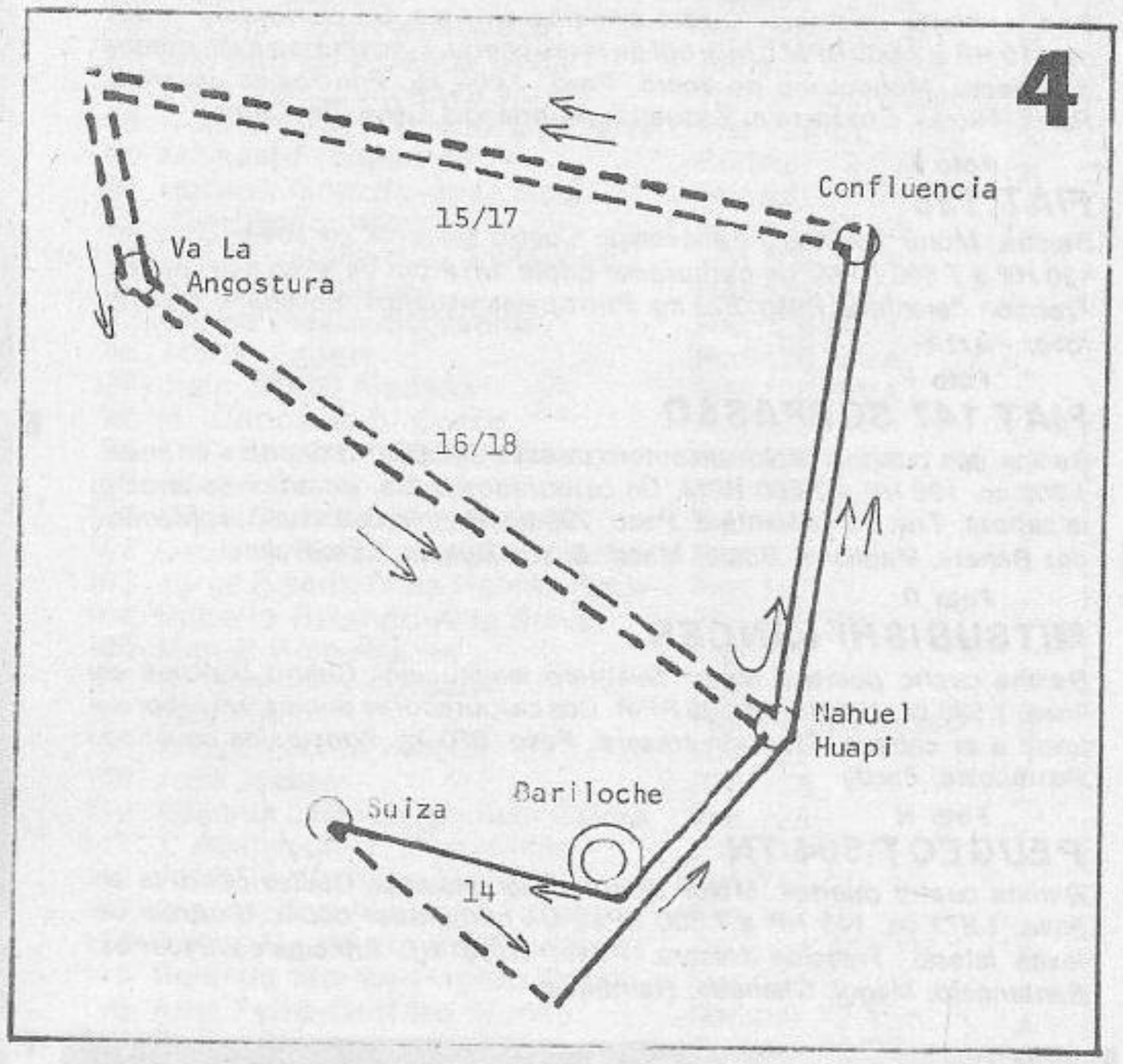


CUARTA ETAPA

Bariloche-Colonia Suiza				
Colonia Suiza-RN 258	**PC14**	**29.49**	25,70	8 **8.40**
RN 258-Confluencia Traful			74,81	9,01 **10.13**
Confluencia Traful-Va. La Angostura	**PC15**	**89.35**	6,56	11,15
Va. La Angostura				
Va. La Angostura-Nahuel Huapi	**PC16**	**58.29**	46,49	12,12 **13.04**
Nahuel Huapi-Confluencia			6,56	14,36
Confluencia-Va. La Angostura	**PC17**	**89.35**	22,33	15,05 16,20
Va. La Angostura				
Va. La Angostura-Nahuel Huapi	**PC18**	**58.29**		
Nahuel Huapi-Bariloche				
Bariloche				







Marlboro RALLY 1983 ARGENTINA SAN CARLOS DE BARILOCHE

LOS AUTOS

Foto A

AUDI QUATTRO

Coupé, motor delantero cinco cilindros en linea. Inyección. turbocompresor KKK. 2109 cc (2.953 cc al multiplicar por el coeficiente de equivalencia 1,4 para motores sobrealimentados). 360 HP a 8.000 RPM. Un árbol de levas a la cabeza. Doble tracción continua. Dos radiadores de agua. Neumáticos: Michelin TRX. Peso: 1.100 kg.Principales usuarios: Blomqvist, Mehta, Mouton, Mikkola, Di Palma.

Foto B

LANCIA RALLY

Coupé, motor central trasero. Cuatro cilindros en linea. Inyección. Compresor Volumex. 1995 cc. (2.793 cc al multiplicar por 1,4). 320 HP a 8.000 RPM. Dos árboles de levas a la cabeza. Transmisión a las ruedas traseras.Chasis monocasco con semichasis delantero y trasero. Neumáticos: Pirelli P7. Peso: 964 kg.Principales usuarios: Alen, Vudafieri, Mayorga.

Foto C

RENAULT 18 GTX

Berlina. Motor delantero. Cuatro cilindros en linea. Un carburador doble. 1.995 cc. 150 HP a 6.500 RPM. Un árbol de levas a la cabeza. Transmisión a las ruedas delanteras. Monocasco de acero. Peso. 1.080 kg. Principales usuarios: Recalde, Moroni, Soto, Veronessi, Fenoglio, Cano, Siambasi.

Foto D

RENAULT 12 TS

Berlina. Motor delantero. Cuatro cilindros en linea. Un carburador. 1.397 cc. 110 HP a 7.000 RPM. Un árbol de levas lateral. Transmisión a las ruedas delanteras. Monocasco de acero. Peso: 1.000 kg. Principales usuarios. Raies, Torrás, Chazarreta, Ezquerra, Albertengo. Celis, Del Campo.

Foto E

FIAT 128

Berlina. Motor delantero transversal. Cuatro cilindros en linea. 1.302 cc. 120 HP a 7.500 RPM. Un carburador doble. Un árbol de levas a la cabeza. Tracción delantera. Peso: 820 kg. Principales usuarios. Bescham, Chiavarolle, Piazza.

Foto F

FIAT 147 SORPASSO

Berlina dos puertas. Motor delantero transversal. Cuatro cilindros en linea. 1.302 cc. 120 HP a 7.500 RPM. Un carburador doble. Un árbol de levas a la cabeza. Tracción delantera. Peso: 790 kg. Principales usuarios: Menéndez Behety, Maglione, Busto, Macri, Smith, Buigas, Carnevalino.

Foto G

MITSUBISHI LANCER

Berlina cuatro puertas. Motor delantero longitudinal. Cuatro cilindros en linea. 1.595 cc. 120 HP a 6.500 RPM. Dos carburadores dobles. Un arbol de levas a la cabeza. Tracción trasera. Peso: 950 kg. Principales usuarios: Pentecoste, Pardo.

Foto H

PEUGEOT 504 TN

Berlina cuatro puertas. Motor delantero longitudinal. Cuatro cilindros en linea. 1.971 cc. 145 HP a 7.500 RPM. Un carburador doble. Un árbol de levas lateral. Tracción trasera. Peso: 1.100 kg. Principales usuarios: Santangelo, Maggi, Chehede, Hernández

A



B



C



D



E



F



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

G



H



LOS INSCRIPTOS

Nº	Piloto-Navegante	Marca	Gpo.	Prioridad
1	Stig Blomqvist-Bjorn Cederberg	Audi Quattro	B	1(FISA)
2	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi Quattro	B	1(FISA)
3	Shekhar Mehta-Yvonne Mehta	Audi Quattro	B	1(FISA)
4	A. Vudafieri-M. Perissinot	Lancia Rally	B	1(FISA)
5	Michele Mouton-Fabrizia Pons	Audi Quattro	B	1(FISA)
6	Attilio Bettega	Lancia Rally	B	1(FISA)
7	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	B	1(FISA)
8	Jorge Bescham	Fiat 128 CLI	B	2(FISA)
9	A. Moroni-R. Campaña	Renault 18 GTX	A	2(FISA)
10	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	Renault 18 GTX	A	2(FISA)
11	Gabriel Raies-Roberto Bizzochi	Renault 12 TS	A	2(FISA)
12	Santiago Silguero	Datsun 160 J	A	2(FISA)
14	C. Joaquín-M. Escribano	Peugeot 504 TN	B	A
15	Jorge Maggi-Héctor Valles	Peugeot 504 TN	B	A
16	Raúl Busto	Fiat 147 Sorpasso	B	A
17	H. Santángelo-D. Griwieniec	Peugeot 504 TN	B	A
18	Franz Wurz-Hans Stohl	Audi 80 Quattro	A	A
19	Gonzalo Barceló-Suárez	Datsun 160 J	A	A
20	Carlos Veronessi-Carlos Silva	Renault 18 GTX	A	A
21	Diego Fenoglio-Raúl Rosso	Renault 18 GTX	A	A
22	Ernesto Soto-Daniel Stillo	Renault 18 GTX	A	A
23	Carlos Celis	Renault 12 TS	A	A
24	Fernando Ciapessoni-R. Benech	Honda Civic	A	A
25	R. Albertengo-C. Altamirano	Renault 12 TS	A	A
26	C. Mastromarino-J. Carrera	Citröen Visa	A	A
27	E. N. López-López de Barros	Fiat 147	A	A
28	Eugenio Velasco-Javier Arau	Daihatsu Charade	A	A
29	Alejandro Schmauk-Jaurena	SEAT 131	N	A
30	F. Mayorga-M. Christie	Lancia Rally	B	B
31	J. Edelberg-L. Martinez	Peugeot 504 TN	B	B
32	M. Torrás-M. Tornquist	Renault 12 TS	A	B
33	José Chazarreta-Hugo Medina	Renault 12 TS	A	B
34	Omar De Giovanni	Renault 12 TS	A	B
35	Julio Pardo-Miguel Contreras	Mitsubishi Lancer	A	B
36	A. L. Madrigali-D. Velásquez	Toyota Celica	A	B
37	Miguel Tubal-Jorge Guiral	Datsun 160 J	A	B
38	J. Ezquerra-M. Pellejero	Renault 12 TS	A	B
39	José Cecchetto	Daihatsu Charade	A	B
40	Héctor Hernández	Peugeot 504 TN	B	B
41	Alejandro Smith-G. Smith	Fiat 147 Sorpasso	B	C
42	Mario Alvarez	Fiat 147 Sorpasso	B	C
43	Antonio Buigas-Eduardo Mezza	Fiat 147 Sorpasso	B	C
44	C. Sambiasi-J. Ayala Torales	Renault 18 GTX	A	C
45	José Cano-Claudio López Osses	Renault 18 GTX	A	C
46	Victorio Lamperti	Fiat 125 BS	A	C
47	Matías Jerman	Renault 12 TS	A	C
48	Vicente Piazza-Roberto Martínez	Renault 12 TS	A	C
49	Oscar Díaz	Renault 12 TS	A	C
50	Arturo Abella Nazar-Kiahiayian	Renault 12 TS	A	C
51	Rodolfo Márquez-R. Lovissutti	Renault 12 TS	A	C
52	Oscar Pentecoste-Luis Ramírez	Mitsubishi Lancer	A	C
53	Janez Flere	Fiat 128	A	C
54	G. Clement-M. Olivera	Renault 12 TS	A	C
55	Carlos Aimar	Renault 12 TS	A	C
56	Carlos Díaz Mayer	Renault 12 TS	A	C
57	Raúl Luna-Teyssedou	Renault 12 TS	A	C
58	Rubén Del Campo	Renault 12 TS	A	C
59	Víctor Solmi	Citröen Visa S.	A	C
60	Cirilo Frigo	Daihatsu Charade	A	C
61	Milan Janovich	Daihatsu Charade	A	C
62	S. Atencio-G. Decchechi	Subaru Hatck-back	A	C
63	H. García Jurjo-L. Sarlinga	Daihatsu Charade	A	C
64	Luis Di Palma-Néstor Straimel	Audi Quattro	B	D
65	O. Garavaglia-J. Pérez Arnaudo	Fiat 147 Sorpasso	B	D
66	Antonio Isa	Fiat 147 Sorpasso	B	D
67	B. Bruck-D. Carrascal	Peugeot 504 TN	B	D
68	Juan Pérez Arnaudo	Fiat 147 Sorpasso	B	D
69	A. P. Nonnenmacher-E. Marorgiu	Peugeot 504 TN	B	D
70	Carlos Paz-Angel Paz	Fiat 128 CLI	B	D
71	C. M. Behety-O. Ferreyra	Fiat 147 Sorpasso	B	D
72	José Basso-Fernando Padilla	Fiat 128 IAVA	B	D
73	"Zorba"	Fiat 147 Sorpasso	B	D
74	Oteiza-Giribone	Peugeot 504 TN	B	D
75	Norberto Traut	Fiat 147 Sorpasso	B	D
76	Rolando Uriarte	Fiat 147 Sorpasso	B	D
77	Horacio Maglione-Martín Sikic	Fiat 147 Sorpasso	B	D
78	Leonardo Lucchessi-Daniel Zec	Peugeot 504 TN	B	D
79	Néstor Carnevalino-Justo Pérez	Fiat 147 Sorpasso	B	D
80	O. Caputo-A. Cristensen	Peugeot 504 TN	B	D
81	Carlos Guerrero-Juan Frúgoli	Fiat 147 Sorpasso	B	D
82	Aldo Cancelo-Barreiro	Renault 12 Alpine	4	D
83	Víctor Villoldo-Roberto Brizuela	Fiat 125 BS	A	D
84	Mary Klis	Renault 12 TS	A	D
85	Héctor Gómez	Renault 12 TS	A	D
86	E. F. Barrios-Valdebenito	Peugeot 504 TN	B	D
87	Osvaldo Giró-Carlos Ghioli	Renault 12 TS	A	D
88	Juan Velázquez-Luis Silva	Fiat 147 Sorpasso	B	D
89	Gabriel Graglia-Martín Salaverry	Fiat 128 CL	A	D
90	M. Asef-F. Izquierdo	Renault 12 TS	A	D
91	Horacio Gonzalo-Juan Rodi	Renault 12 TS	A	D
92	Campagnon-Rodríguez	Renault 12 TS	A	D
93	E. Chiavarolle-E. L. Picciones	Fiat 128 IAVA	+	A
94	Barabaglio-Darsie	Fiat 128 IAVA	+	C
95	Carlos Piazza-Schroeder	Fiat 128 IAVA	+	C
96	Aníbal Eggers	Fiat 128 IAVA	+	C
97	Juan Carlos Madero	Fiat 128 IAVA	+	C
98	M. Odriozola-S. Cocco	Fiat 128 IAVA	+	C
99	J. C. Salgado Nash-H. García	Fiat 128 IAVA	+	C
100	Sergio Colosi-Zárate	Fiat 128	+	C
101	Hugo Berbel-Dante Berbel	Fiat 128	+	C
102	Osvaldo Benítez-Angel Bazán	Fiat 128	+	C
103	Jorge Balerio Frías-Ramón Roda	Fiat 147 CL	+	C
104	Roberto Rolando-Alva Salvay	Fiat 125 SP	+	D
105	Miguel Rojo-Krause	Fiat 128	+	D
106	G. Gentile-H. Lucesoli	Fiat 128	+	D
107	Luis Macri	Fiat 147 Sorpasso	B	D
108	Enrique Hintermeister	Fiat 128	+	D
109	José Alcazar	Fiat 128	+	D
110	Alejandro Gayanigo-Juan Galota	Fiat 128	+	D
111	J. Atkinsson-N. Caccaviello	Fiat 128 IAVA	+	D
112	José Reyna-Hugo Piccinini	Fiat 147 CL	+	D
113	Claudio Frecha-Jorge Tabolaro	Fiat 147 CL	+	D
114	Daniel Ale-Héctor Hernandorena	Peugeot 504 TN	B	E
115	Rolando Moreta-Rogelio Copeti	Fiat 125	A	E
116	Ariel Ferro-Gustavo Alonso	Renault 12 TS	A	E
117	Carlos Mura	Renault 12 TS	A	E
118	C. Cami Landaburu-C. Macedo	Renault 12 TS	A	E
119	Ezequiel Viejobueno	Fiat 128 CL	A	E
120	Fernando Rielo-Alejandro Rielo	Fiat 147 Sorpasso	B	E
121	Jorge Bortoni	Daihatsu Charade	A	E
122	Domingo Cuello-Jorge Jauregui	Fiat 128 IAVA	A	E
123	Daniel Salazar-Fernando Estela	Fiat 128		E
124	Héctor Martínez-Raúl Silvestre	Fiat 128		E
125	Moranchel-Garona			

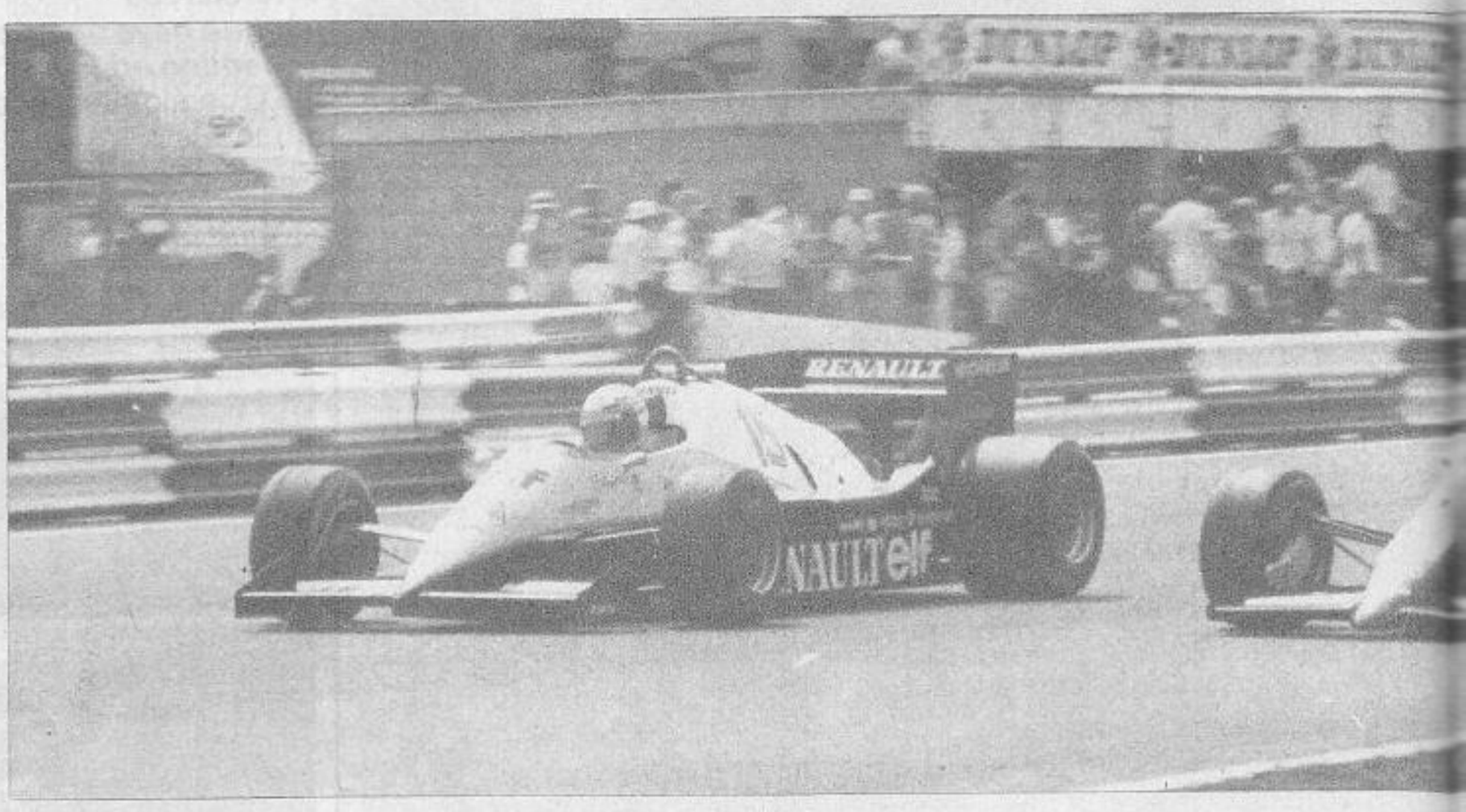
+: Sólo compite por el campeonato nacional.

Conclusiones después de Silverstone: ENTRE RENAULT, BRABHA

LAS GOMAS PUEDEN D

El festejo en el podio de quienes se perfilan como los tres principales candidatos al título: Prost, Piquet y Tambay. Y el momento en que, rumbo a Copse, el Renault de Prost supera a la C3 de Tambay.





Una vez más hay que destacar el indudable oportunismo de Bernie Ecclestone. Y esta vez no en los aspectos financieros a los que suele dedicarse con preferencia, sino en un plano estrictamente técnico que se remonta a fines de la temporada pasada.

Como se recordará, en aquel entonces Brabham brindó la inesperada sorpresa de cambiar de proveedor de neumáticos inclinándose por los radiales Michelin en lugar de las Goodyear que desde mucho tiempo atrás era la única marca que contaba para Ecclestone. El instigador de dicho cambio bien pudo haber sido el responsable técnico de Brabham, Gordon Murray, cuya competencia técnica es tan indiscutida como la astucia de Ecclestone. Se acababa de modificar el reglamento de Fórmula Uno eliminando de una vez por todas el famoso efecto suelo y se abría por lo tanto una etapa radicalmente diferente desde el punto de vista técnico.

No solamente había que diseñar autos nuevos: también era necesario imaginar cuál sería el nuevo compromiso ideal entre aerodinámica, suspensiones y gomas. Varios técnicos sugirieron ya desde que se conoció el nuevo reglamento que las gomas radiales trabajarían mejor que las convencionales, y Ecclestone pareció convencido por tales argumentos. El equipo Brabham pasó así a utilizar gomas Michelin y a modo de contrapeso, la casa americana volvió a equipar los chasis Ferrari en otro cambio de frente de la casa italiana cuyas razones no se conocieron realmente a fondo.

El G.P. de Silverstone del sábado pasado dio en cierta forma una respuesta técnica crucial sobre ese tema: primero Renault y segundo Brabham, ambos con radiales, y tercero Ferrari con un auto que era el más veloz en clasificación pero cuyos problemas de consumo de neumáticos convencionales arruinaron sus posibilidades de un triunfo que parecía probable al observar a las dos Ferrari en primera fila en el momento de largar.

LAS GOMAS QUE SE HACEN OVALADAS

Silverstone fue entonces el detonante. Primera pista realmente veloz de la serie que caracteriza a la segunda parte del torneo, el circuito inglés está compuesto de curvas que se recorren a grandes velocidades y donde la fuerza centrífuga es más brava en 1983 que hasta el año pasado, por culpa de la desaparición del efecto suelo que "clavaba" a los autos contra el piso con mucha menos carga aerodinámica. La deriva de los autos aumenta y por lo tanto la banda de rodamiento de las gomas debe compensar esa tendencia con una resistencia mayor a la deformación.

Según lo evidenciado en Silverstone, son las gomas de construcción radial las que por su diseño parecen soportar mejor la acción de dicha fuerza centrífuga en curvas de alta velocidad. Las convencionales en cambio sufren una ovalización de la banda de rodamiento a causa de la menor rigidez de dicha construcción. El fenómeno no es grave, desde luego, pero sí suficiente para disminuir en algunos centímetros la superficie de apoyo de la banda de rodamiento sobre el piso. En el momento en que el auto recorre la curva, el neumático no trabaja sobre todo el ancho de la banda sino sobre una superficie menor y la consecuencia es que aumenta la temperatura de trabajo de la goma y se acorta su duración.

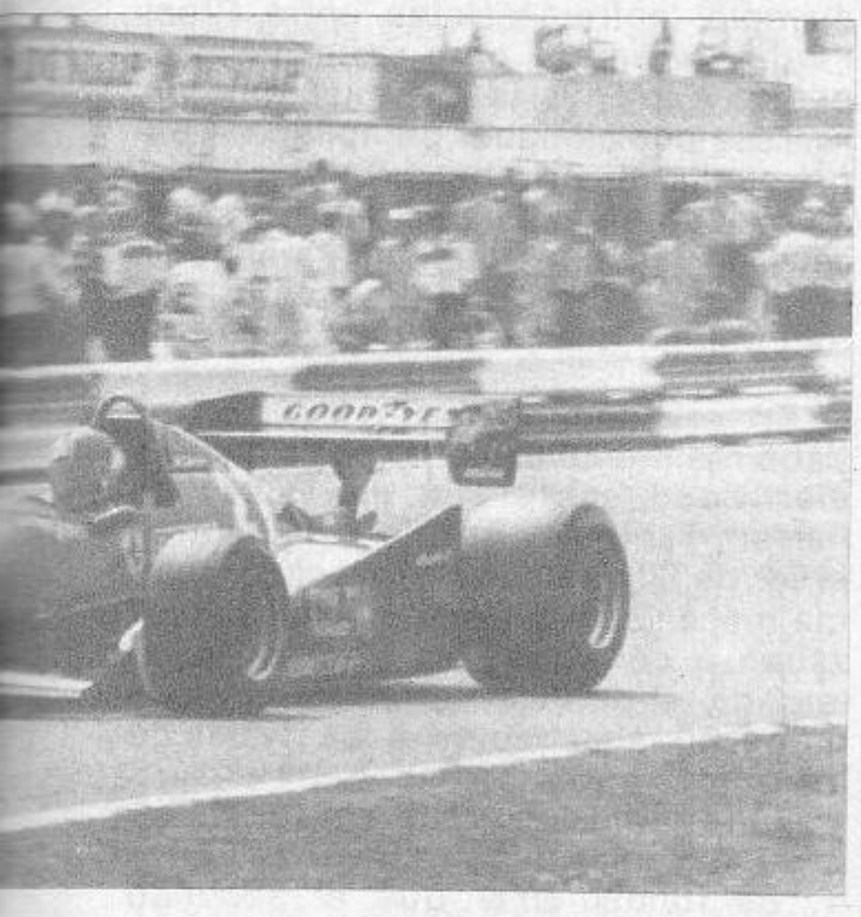
Eso es lo que sufrió Ferrari en Silverstone. Una experiencia inquietante porque puede volver a complicar el panorama de la casa italiana en trazados parecidos como Hockenheim, sobre todo Zeltweg y también Monza o Zandvoort. Por supuesto que la solución elemental es correr con gomas más duras. Patrick Tambay se lamentaba luego del GP británico por no haber podido probar convenientemente en la prueba de tanques llenos de la mañana por culpa de la rotura de su motor que obligó a un apresurado cambio en las tres horas que faltaban para la carrera: *"Si hubiera podido probar adecuadamente en la mañana, seguramente me habría inclinado por el compuesto 'A' y no por el 'B' para la carrera"*. Pero era también una solución a medias. Con el "A" se podría haber girado sin problemas de adhe-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

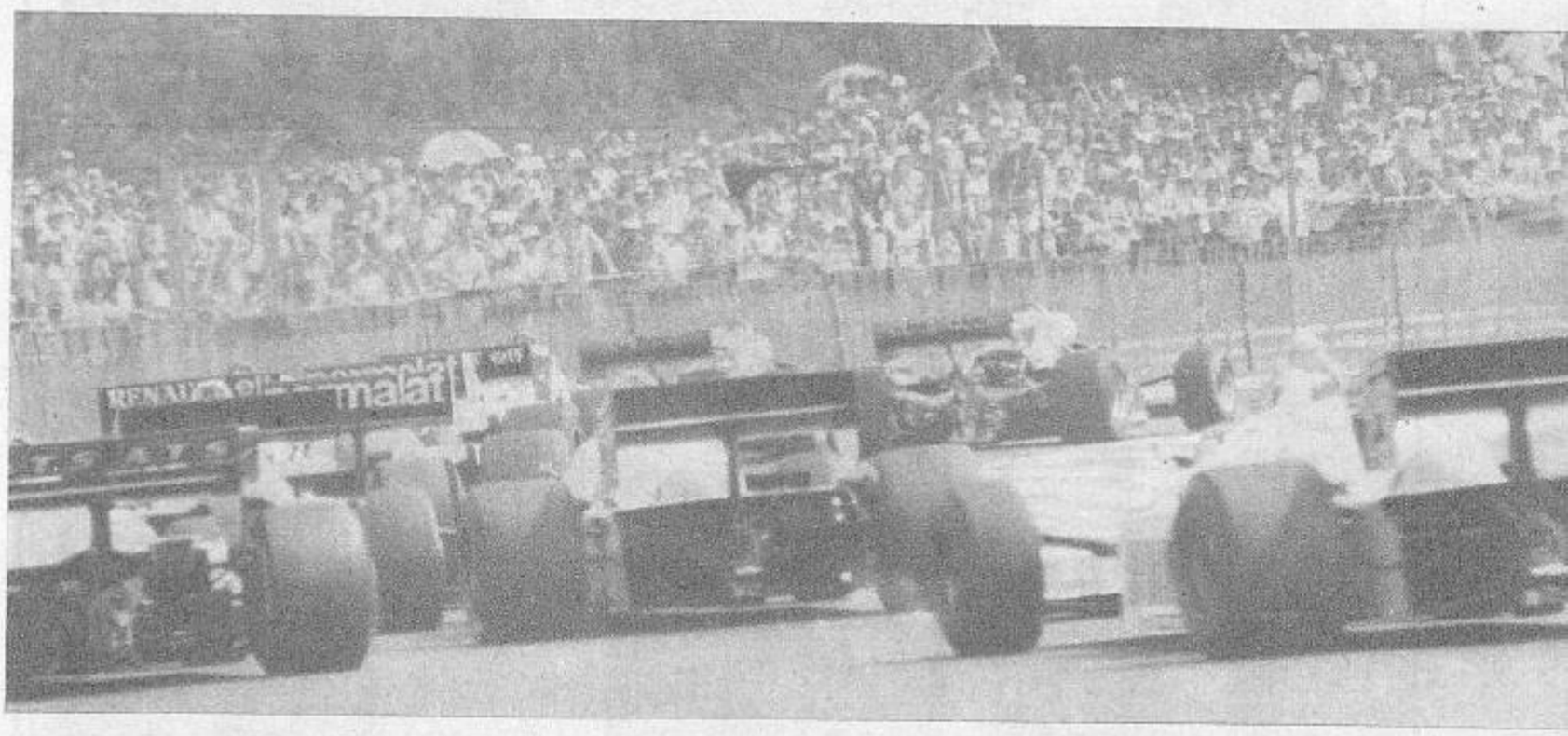
M Y FERRARI...

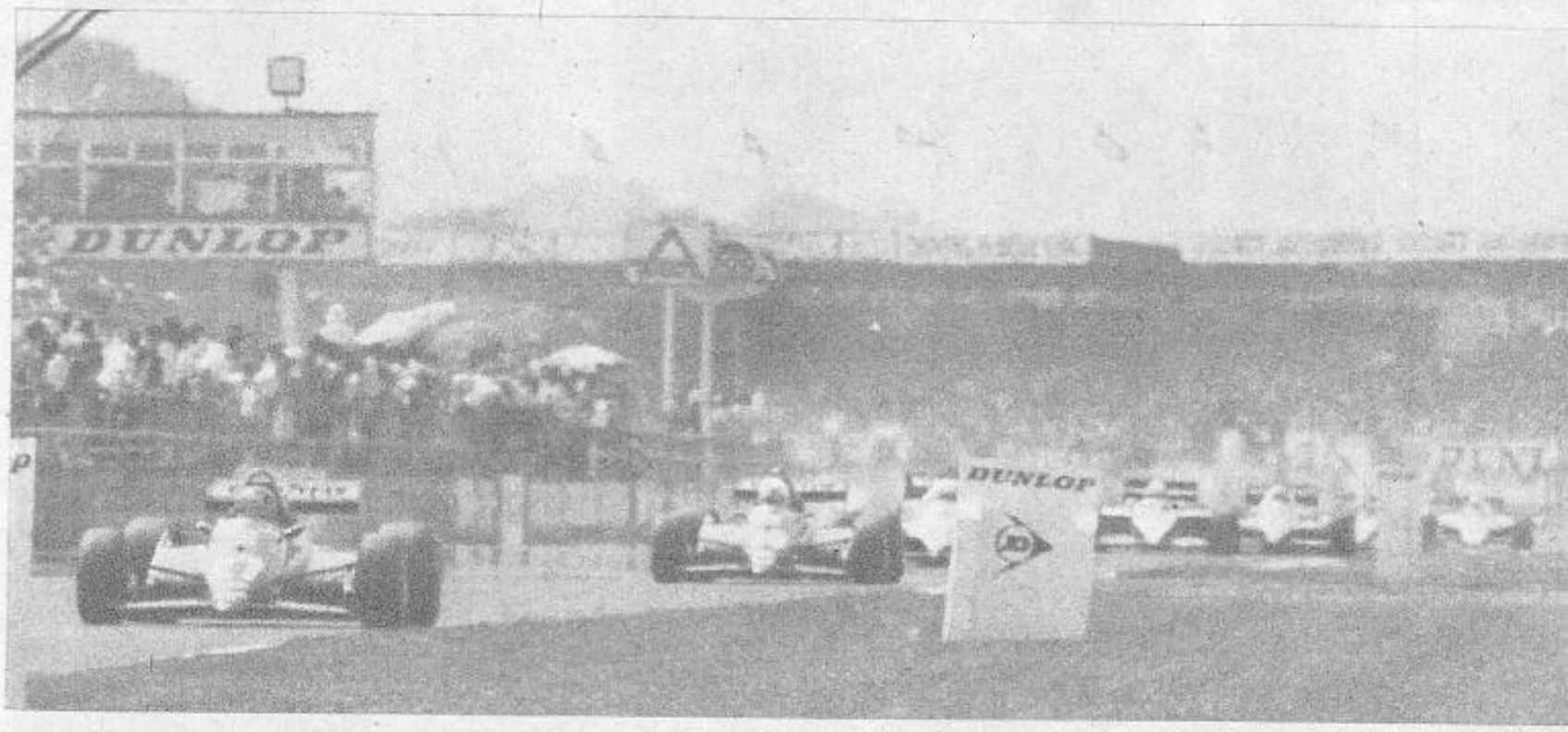
ECIDIR

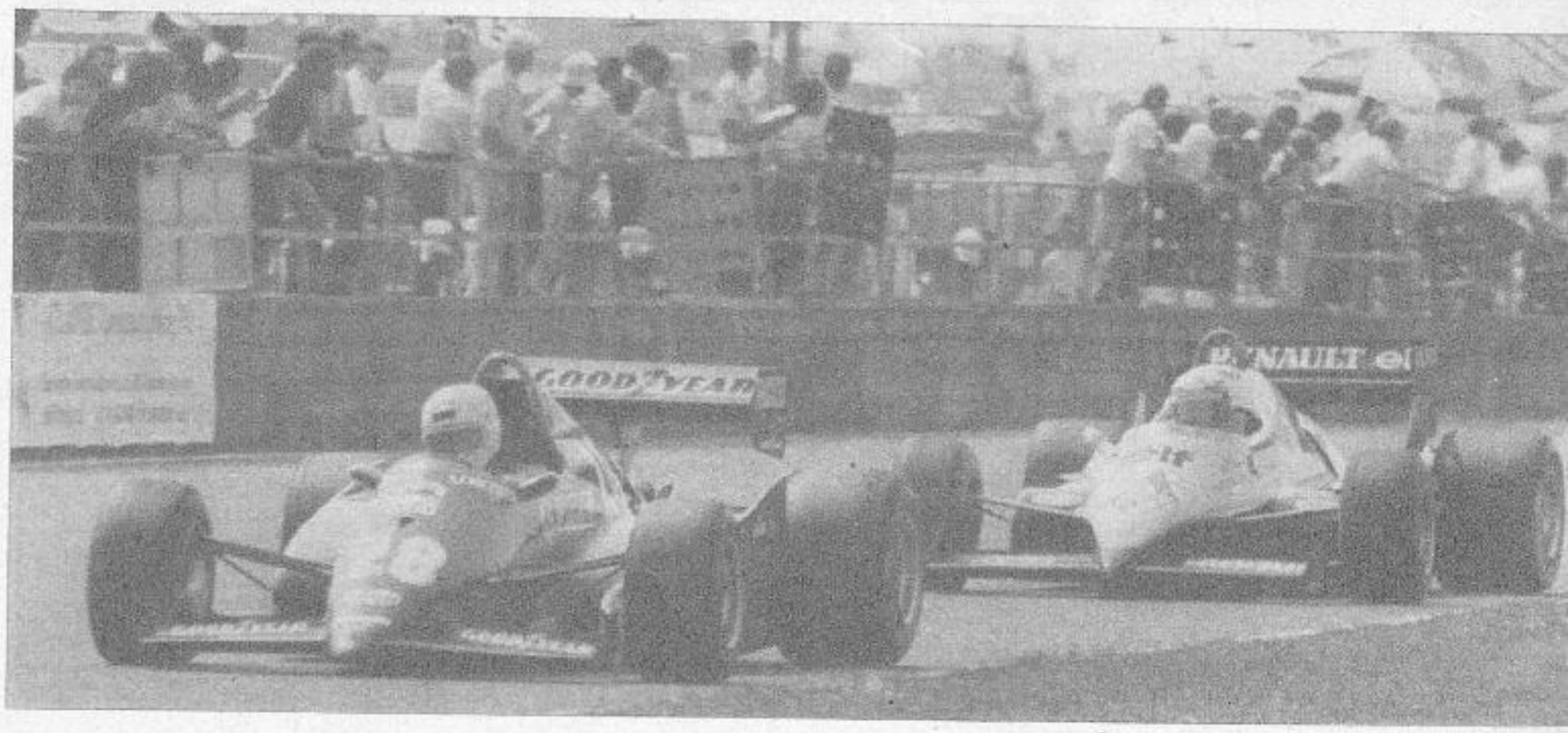
Texto y Fotos: Germán Sopeña









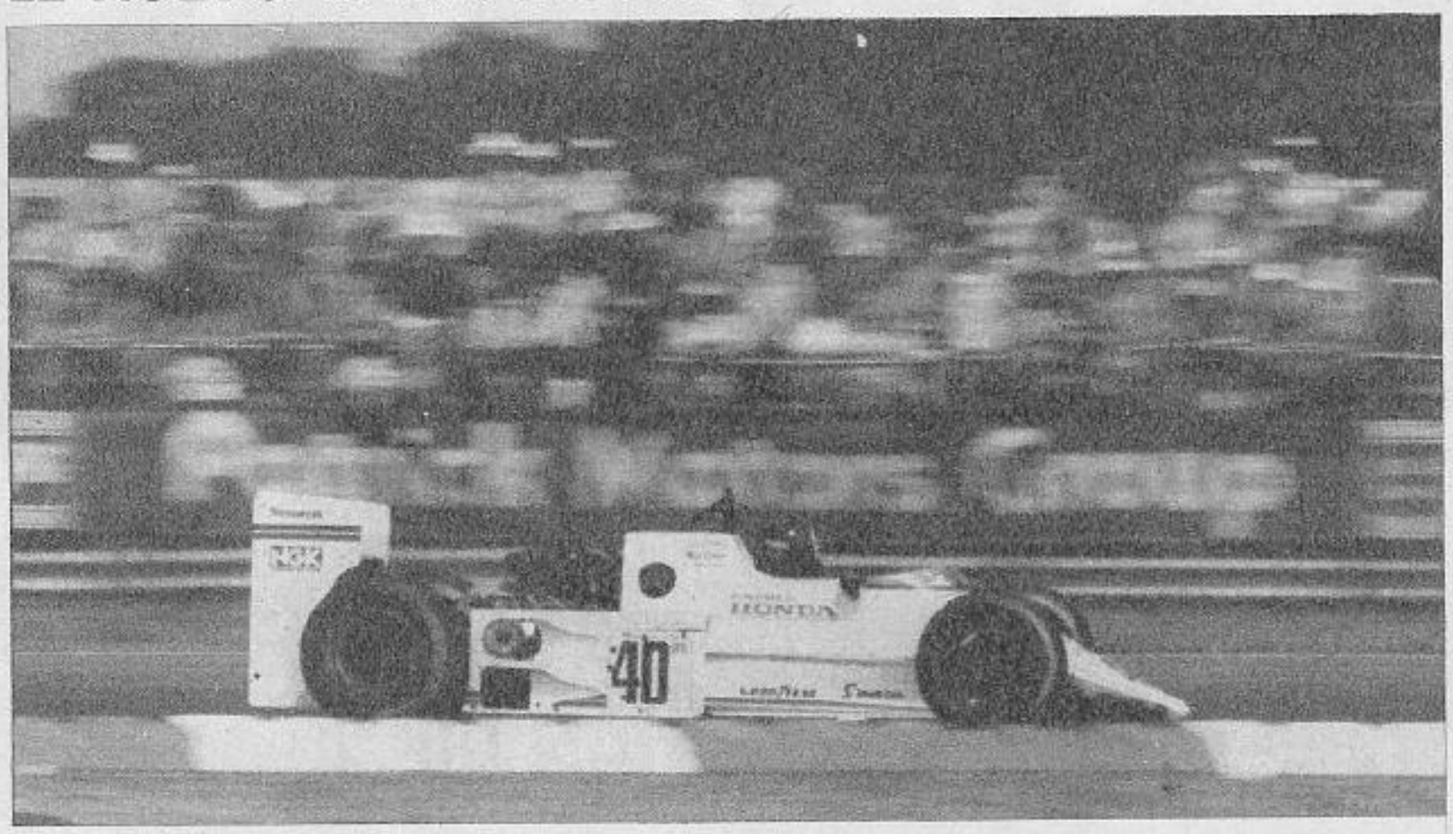


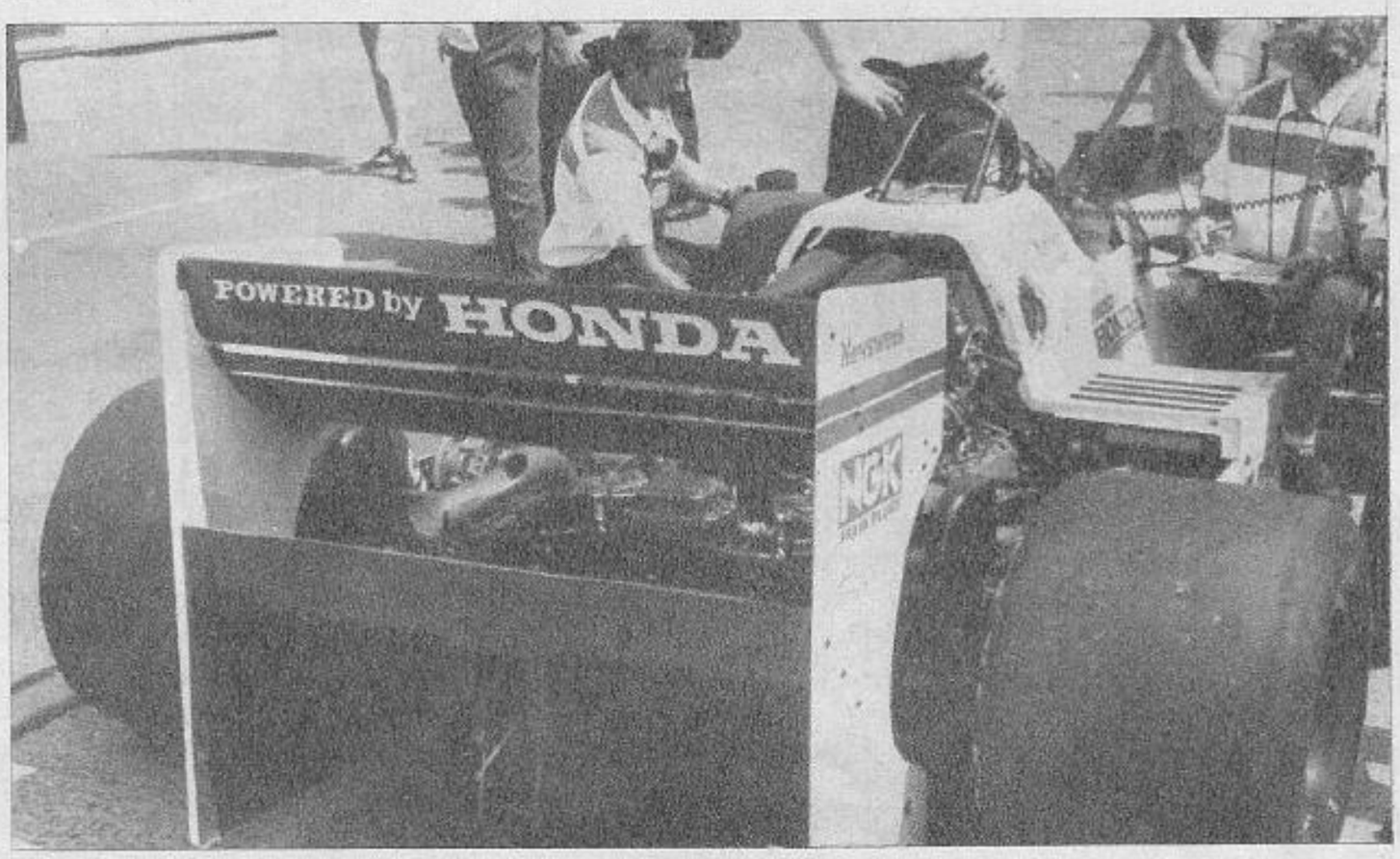
rencia pero también los tiempos de vuelta habrían sido más lentos.

En las dos semanas que faltan hasta Hockenheim, Ferrari multiplicará sus pruebas en Fiorano como sólo el equipo italiano es capaz de hacerlo. Pero entretanto Renault y Brabham aparecen sólidamente calzados sobre las radiales francesas y hasta pudimos saber en Silverstone que Ferrari volvió a tomar contacto hace poco con la gente de Michelin consultando si no interesaría volver a trabajar juntos en 1984. Según nuestro confidente, la respuesta seca de Michelin —disgustada por el repentino abandono de Ferrari a fines del '82— fue que: *"No nos interesa, estamos muy bien representados por tres equipos grandes con turbo como Renault, Brabham y McLaren-Porsche para 1984".*

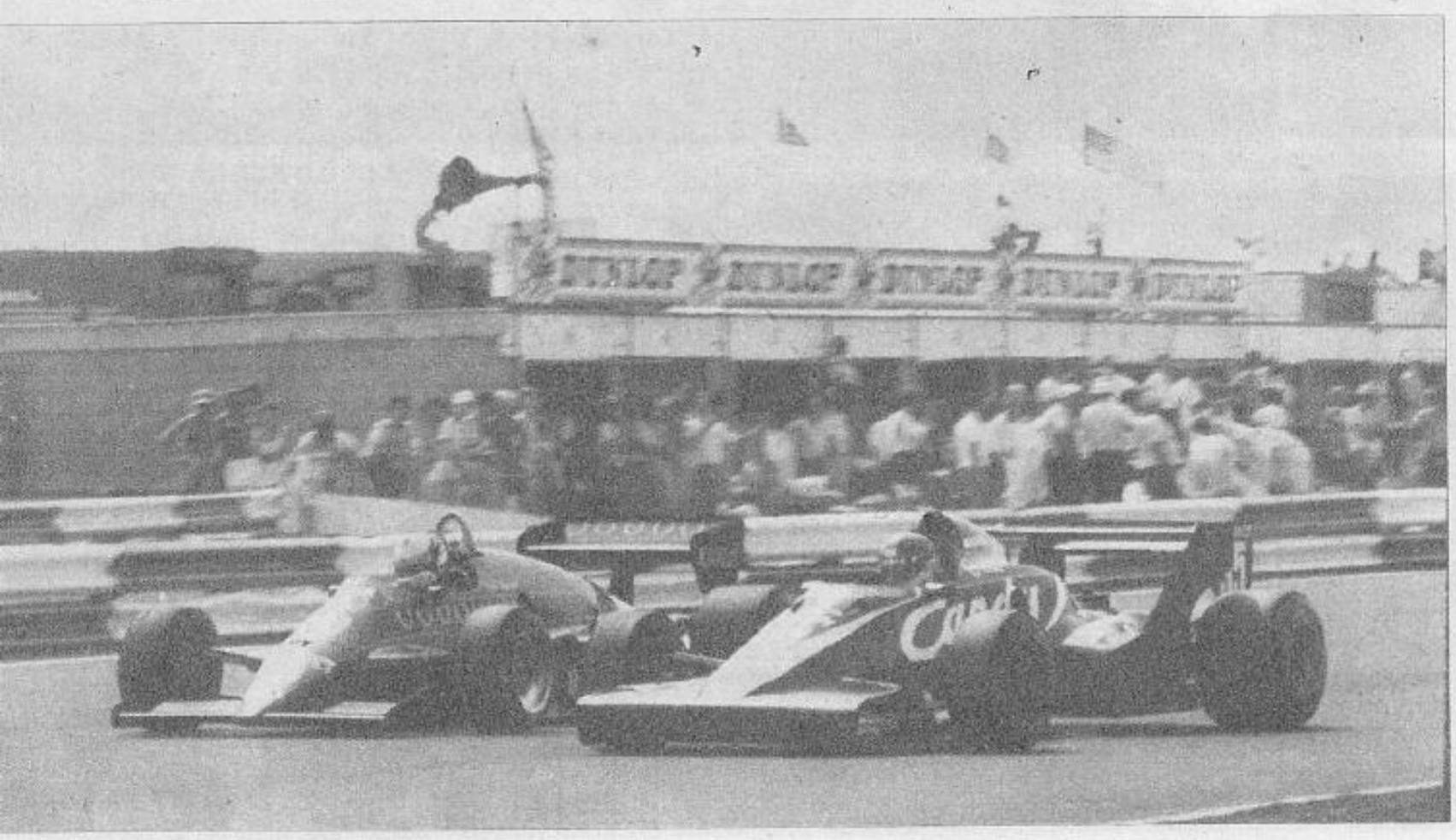
Secuencia de los primeros tramos de la carrera. Arriba, acaba de largarse con las dos flamantes C3 al frente seguidas de Piquet y Prost, y luego el pelotón visto de atrás al ingresar en la primera curva. Después el tránsito por la recta principal tras la vuelta inicial con Tambay ya al frente y Arnoux soportando en seguida el asedio de Prost.

EL NUEVO SPIRIT-HONDA





La "vedette" de Silverstone (junto con la nueva Ferrari C3) en acción, al mando de Stefan Johansson. Y un detalle del remate de carrocería y alerón, prolongados en busca de algo de efecto suelo... Duró poco en carrera pero causó buena impresión, y ese turbo es codiciado...



Nigel Mansell con el Lotus 94-Renault pergeñado hábilmente por Gérard Ducarouge, sobrepasando en los tramos iniciales al Toleman de Warwick, a quien también le cupo actuación destacada al principio. A la postre, el de Lotus se ubicaría 4º en lo mejor de la marca durante 1983, lo cual abre nuevas esperanzas al alicaido team JPS.

LA IMPORTANCIA DEL SEGUNDO PILOTO

Si las gomas pueden jugar el rol determinante en la definición del Campeonato, en segundo lugar hay que considerar actualmente el juego de equipo que corresponde a los dos pilotos de cada team. En Silverstone, el triunfo de Prost habría sido mucho más influyente para el resto del torneo si Eddie Cheever hubiera podido, por ejemplo; entremezclarse entre Prost, Piquet y Tambay para restar valiosos puntos a los rivales. Del mismo modo, Patrese podría haber cumplido un papel similar si no abandonaba rápidamente sufriendo así una nueva frustración de las que parecen perseguirlo desde su desgraciado día en el GP de San Marino que perdió poco antes del final.

En realidad, el único equipo que traba realmente al ciento por ciento de efectividad sobre sus dos autos es Ferrari. Tambay y Arnoux completaron el GP de Silverstone sin un solo problema mecánico y si las gomas los autorizaban a conservar las posiciones de largada, el doblete Ferrari habría sido un hecho, alejando así a los rivales de los puntos importantes.

Esa carta, la de la suprema confiabilidad mecánica, juega a favor de Ferrari. Es fundamental que el segundo piloto también esté en condiciones de dar batalla cuando la lucha interna en cada equipo parece ya resuelta a favor de Tambay, Piquet y Prost respectivamente.

Pero aun con ese factor favorable a Ferrari, la palabra decisiva puede quedar en manos de las gomas.

PATIO DE BOXES

SUPERIORIDAD RADIAL — El éxito de las gomas de carcaza radial fue particularmente amplio en Silverstone. Entre los diez primeros se clasificaron ocho gomas radiales (siete *Michelin* y una *Pirelli* contra sólo las dos unidades Ferrari calzadas con *Goodyear*.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARNOUX, REY DE LA POLE POSITION

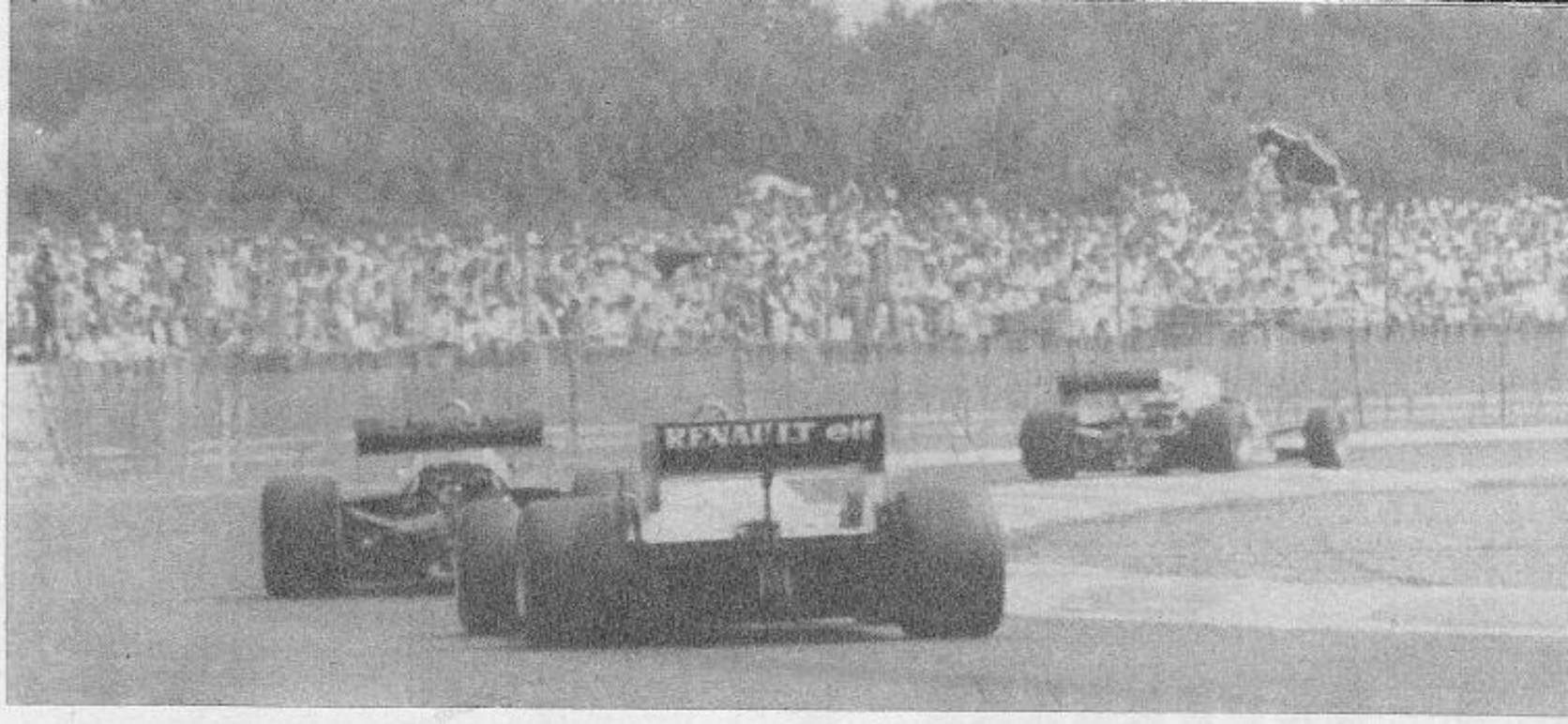
Ya suena a esquema repetido. Pero en cada carrera es un espectáculo por sí solo. Faltan diez o quince minutos para el final de la última práctica clasificatoria y René Arnoux se calza tranquilamente el casco con la mirada más perdida que nunca en el horizonte, sale a pista, da una vuelta para calentar las gomas y luego inicia dos o tres giros sencillamente impresionantes para alzarse, como en Silverstone, con una nueva pole position para su colección.

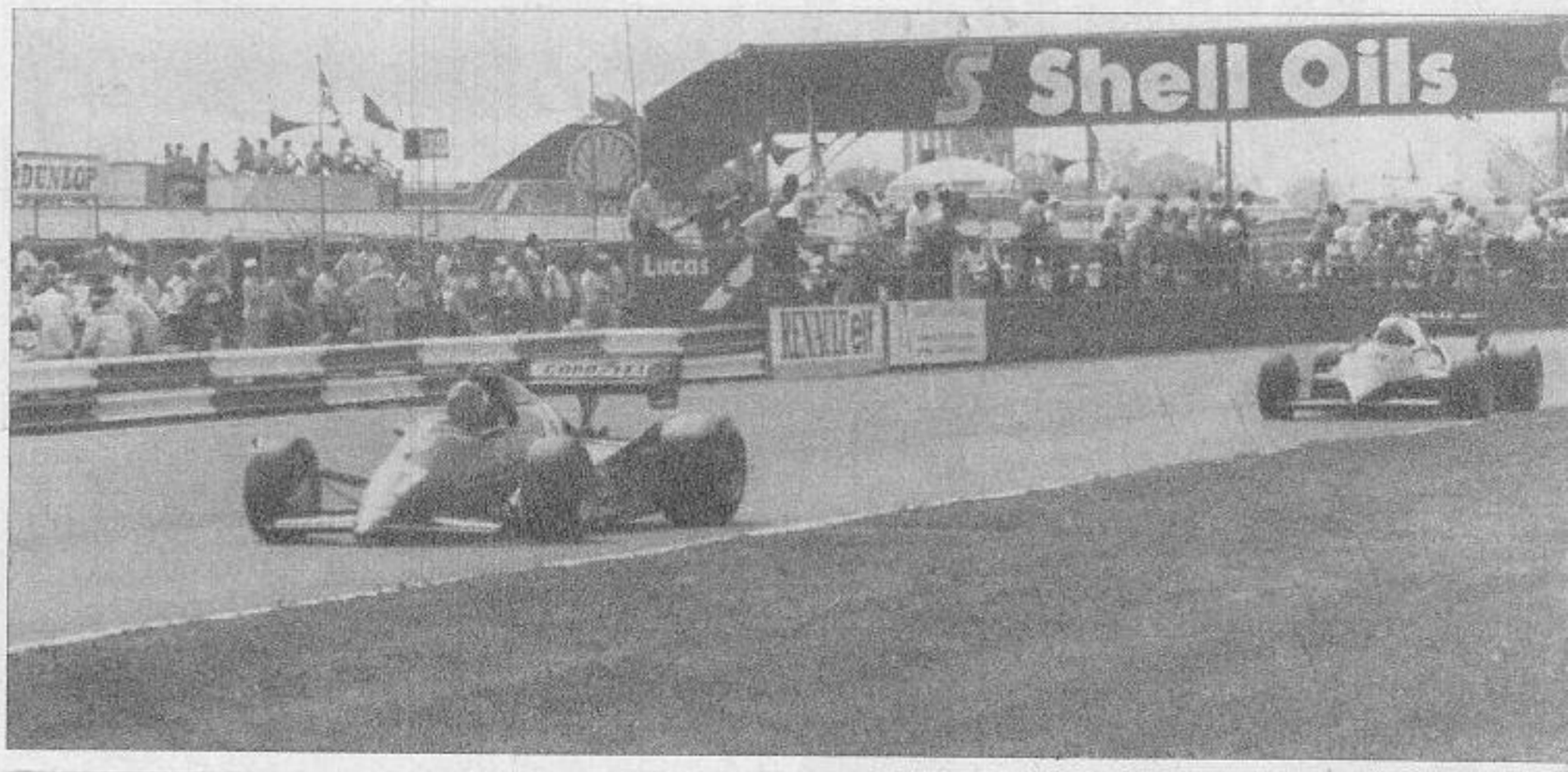
La de Silverstone fue la número 18 y Arnoux la explicaba con su tranquilidad posterior apenas traicionada por el pelo revuelto y los ojos un poco más inquietos que de costumbre. "El auto nuevo es un innegable avance porque por ser más liviano permite frenar más cerca de la curva y se apoya mejor en el ingreso al viraje. Hice una buena vuelta, sin gran tráfico, y estaba seguro de que debía tener un buen tiempo. Podría haber bajado un poco más, sin embargo, quizás a 1m9s clavados, si no me demoraba un poco de más al cambiar de segunda a tercera en la chicana de Woodcote. Pero lo mismo estoy satisfecho".

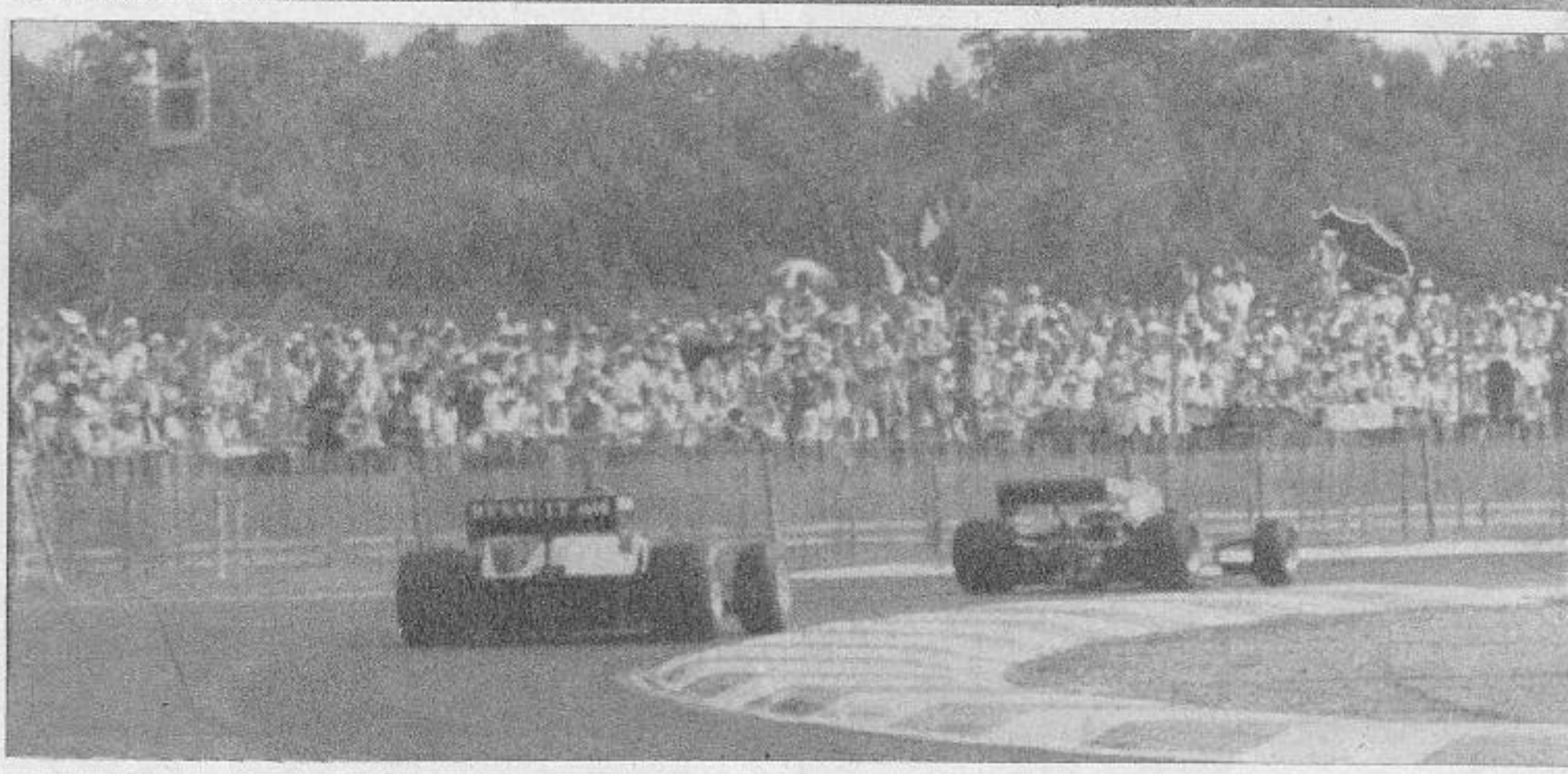
Su seguridad respecto de la posibilidad de hacer mejor tiempo que nadie le permite incluso esperar hasta el final de la sesión aguardando con calma el desarrollo de la misma y estudiando serenamente los tiempos de los demás. ¿No teme acaso encontrarse con un tránsito inesperado en los últimos minutos y arruinar así la posibilidad de encontrar el mejor tiempo? Su respuesta es un simple "no". *Para Arnoux nunca parece haber tráfico en la pista. Pero es verdad que influye mucho la forma en la cual se lanza en el momento de buscar la pole. Su Ferrari pasa tan velozmente por la pista que se explica que los rivales abran paso al observarlo venir por los espejos retrovisores.*

Luego viene el ritual. La televisión, los cronistas de todos lados escuchando siempre sus mismos relatos sobre la forma en que fue el más veloz de la clasificación. Arnoux es indiscutiblemente el rey de la pole position.

G.S.

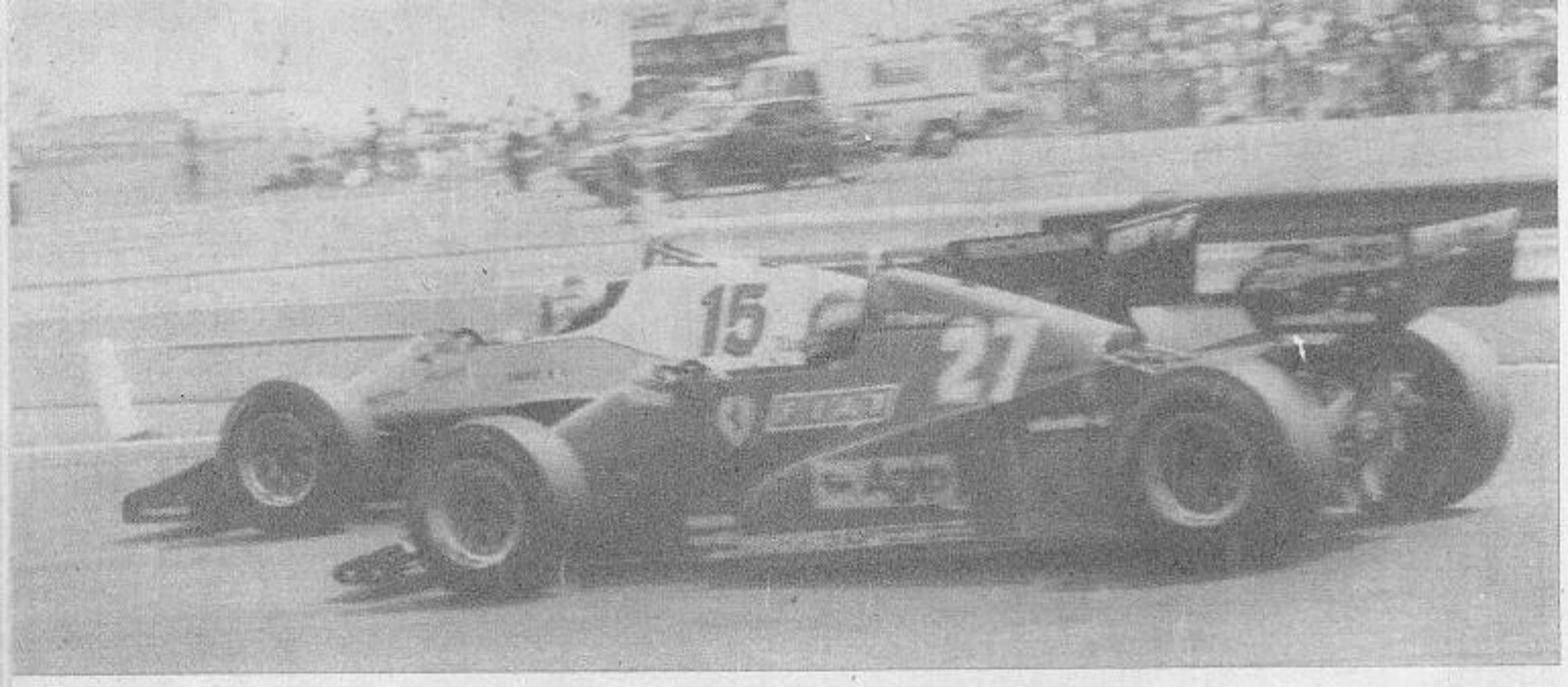




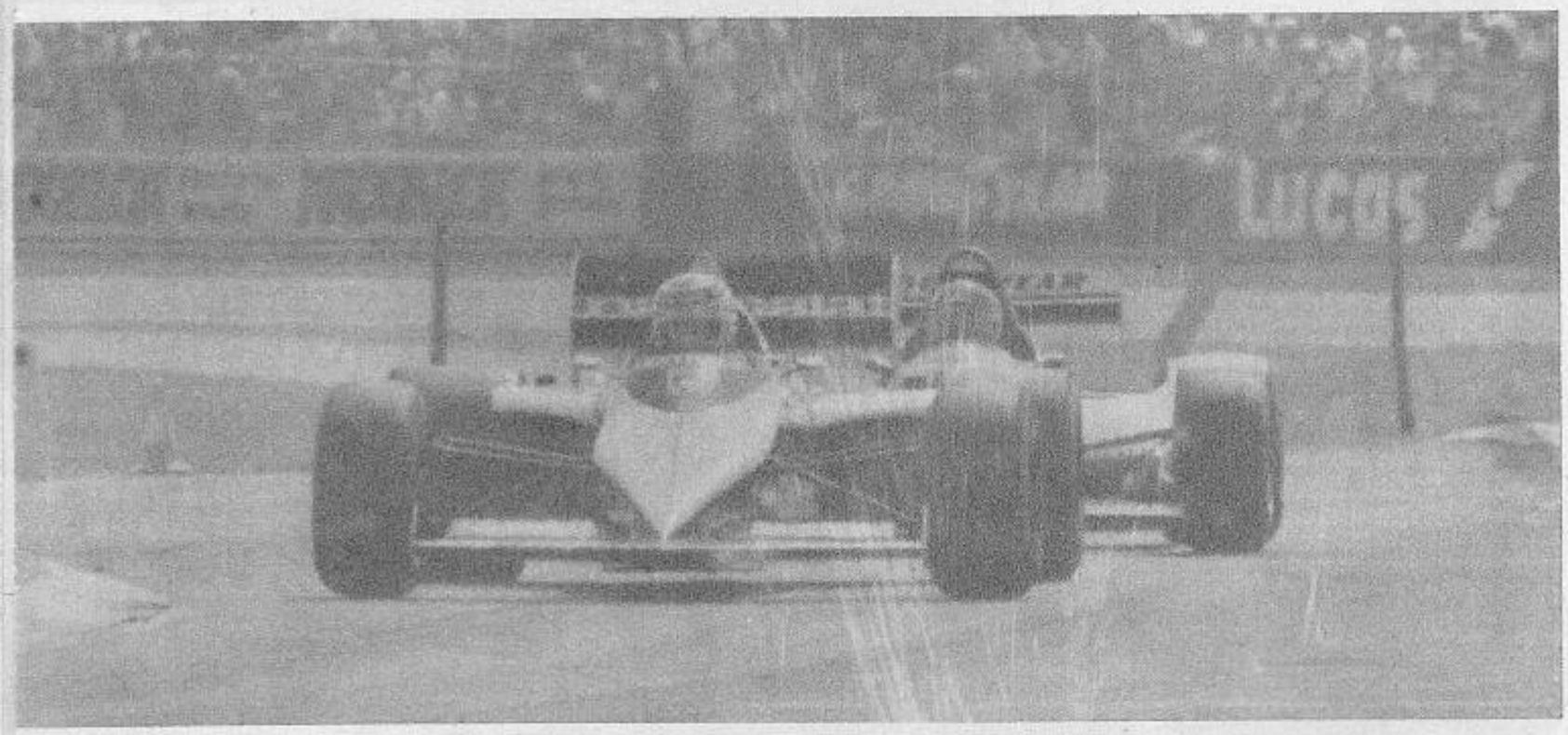




Tomado desde atrás, el ataque de Prost sobre Arnoux y con Tambay a la vista. En las tomas siguientes, tras desplazar al "poleman" el Renault de Prost avanza sobre la Ferrari de Tambay, lo que se aprecia desde dos ángulos distintos. Y en la última, en plena recta de boxes, quien resultaría ganador ya aparea al que punteó la primera decena de vueltas.







Arriba, el preciso instante en que, abordando Copse, el Renault de Prost quiebra definitivamente la línea de la Ferrari de Tambay. Y en las tomas sucesivas, Arnoux acosado por Piquet quien, al rato de superarlo, también desplazaría al otro "ferrarista", Tambay (abajo). Las posiciones se definían...

RECHAZO Y APELACION — Fue rechazada por los comisarios técnicos de Silverstone la denuncia de *Ken Tyrrell* respecto de los sistemas de inyección de agua utilizados por Ferrari y Renault. Tyrrell alega que tales sistemas aumentan el octanaje efectivo de la nafta en el interior del motor, por encima del límite comercial reglamentario. Ante el rechazo, Tyrrell insistió apelando la medida y ahora la decisión definitiva será tomada por el Tribunal de Apelaciones de la FIA.

PRUEBA — Luego de su resonante triunfo en la carrera de Fórmula Tres previa al G.P., el brasileño *Ayrton Senna Da Silva* se subió por primera vez a un *Fórmula Uno* el miércoles pasado en el circuito de Donington, gracias a una invitación de *Frank Williams* que le ofreció una sesión a bordo del auto de Keke Rosberg. Senna Da Silva impresionó favorablemente, como era previsible, y se incrementan las chances de verlo en Fórmula Uno en *1984*.

EXCLUSIVO

El ingrato trabajo del más grande de los

"PUDO HABE

Aunque estaba muy decepcionado por haber terminado 11º en el Gran Premio "casero" de mi equipo, supongo que las cosas podrían haber salido peor. Esta carrera fue el "paseo" más grande que jamás lograron los turbos; a pesar de que estallaron tres de ellos, ocuparon los cinco primeros puestos... El único no turbo que consiguió entrar dentro de los seis primeros puestos fue el McLaren de Niki Lauda, y un punto es muy pobre recompensa para el esfuerzo que debe de haberle significado.

No voy a aburrir a los lectores de mi columna con otra lista de excusas sobre la superioridad de los turbo. No necesito decírselo a nadie que haya visto a doce de ellos ocupando las seis primeras filas en la grilla de largada de Silverstone. Pero tal vez ustedes tengan interés en saber cuán difícil resulta, en un circuito rápido como Silverstone, girar en tiempos que se acerquen a tres o cuatro segundos de los turbos...

Con el fin de arañar hasta el último km/h en las rectas (y por lo tanto poder esperar "chuparse" de los turbos), tuvimos que correr con nuestros coches sin ningún ángulo de alerón. Dado que los alerones imprimen al auto su "down-force" en las curvas, esto significaba que dependíamos totalmente de nuestros neumáticos Goodyear para el agarre en los virajes. Ahora que se aproximan en el calendario los circuitos rápidos, los turbos están ganando más velocidad en las rectas colocando alerones pequeños. Lamentablemente, lo que un conductor de turbo denomina "pequeño" alerón, es el doble del tamaño de los que nosotros usábamos en Silverstone.

No obstante, hubo algo bueno que decir sobre el circuito. Durante el invierno yo había dicho varias veces que me preocupaba la posibilidad de un accidente en Silverstone porque había observado varios sitios en torno al circuito donde una "sacudida de cabeza" podría haber tenido consecuencias muy serias. Debo ahora informar que los coches de especificación de fondo plano de 1983, son mucho más lentos en las curvas, que los de "polleritas" del año pasado, de los cuales me mostré excesivamente crítico.

Supongo que muy bien podría haber

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESCRIBE KEIJO ROSBERG

Campeón durante "el paseo turbo"

R SIDO PEOR..."

pasado la mayor parte del tiempo de clasificación tirado al fantástico sol "tipo Riviera" que bañó a Silverstone el fin de semana pasado. Los ingleses son un poco como los finlandeses: ven tan poco sol que cuando finalmente aparece, tratan de aprovecharlo al máximo. Las graderías parecían más una de las playas cerca de mi casa de vacaciones en Ibiza, que las tribunas para el Gran Premio del Royal Automobile Club...

Algunos de los periodistas, que deberían haber tenido mejor información, se mostraron muy excitados cuando vieron que mis tiempos en la sesión oficial de clasificación habían sido descontados el viernes por la tarde. Suponían que debíamos haber hecho algo ilegal y que se nos había castigado. La verdad era, por supuesto, que sabíamos que un par de los turbos que habían tenido problemas el día anterior, muy probablemente resultarían más rápido que nosotros, así que decidimos concentrarnos en poner el auto a punto lo mejor posible con neumáticos de carrera y tanques llenos. Por lo tanto dijimos a las autoridades de la competencia que no usaríamos gomas de clasificación y que no queríamos que nos tomaran tiempos oficialmente.

Sabía que el comienzo de la carrera no iba a ser particularmente fácil para mí porque habíamos ajustado la caja de velocidades en mi coche de manera que pudiera usar las marchas a los mejores efectos en todo el circuito. La segunda velocidad era ciertamente muy larga, así que debía impulsar bien el motor en primera y esperar que no "se muriera" al pasar a segunda. Así que volví a hacer todo bien, pasando a tres coches por afuera hacia Beckett's la curva más lenta del circuito.

La única batalla real que libré, inevitablemente, fue con dos coches de motor Cosworth. La primera fue con el McLaren de John Watson, que se venía de atrás después de hacer otra mala clasificación y andaba realmente bien. Las dos principales empresas fabricantes de neumáticos no siempre salen parejas cuando se trata de diseñar gomas para distintos circuitos, así que puede resultar significativo que "Wattie" haya usado la misma marca que le permitió ganar la



Keke departiendo con Patrick Head (diseñador del auto) y Frank Williams durante las agitadas prácticas para el G.P. de Inglaterra, en un circuito que, como era de esperarse, no ofreció posibilidad alguna a los coches de motor Cosworth, de lograr una actuación destacada.

carrera al Renault de Prost. Pero cuando lo vi después de la carrera y le pregunté cómo había terminado, dijo "noveno", lo cual parecía muy pobre recompesna por tan duro trabajo.

El otro rival fuerte de mi fin de semana fue Jean-Pierre Jarier con su Ligier. Corrimos juntos, más juntos que un par de gatos enamorados, durante más de media distancia, hasta nuestras paradas para cargar combustible. No sabía que él pensaba parar, y supuse, cuando lo vi irse a boxes, que podría haber roto algo... El misterio fue que, cuando paré un par de vueltas después, ése resultó el trabajo más rápido que los mecánicos hayan hecho jamás en un Williams... Pero en cuanto volví a la pista descubrí que Jarier estaba justo delante de mí.

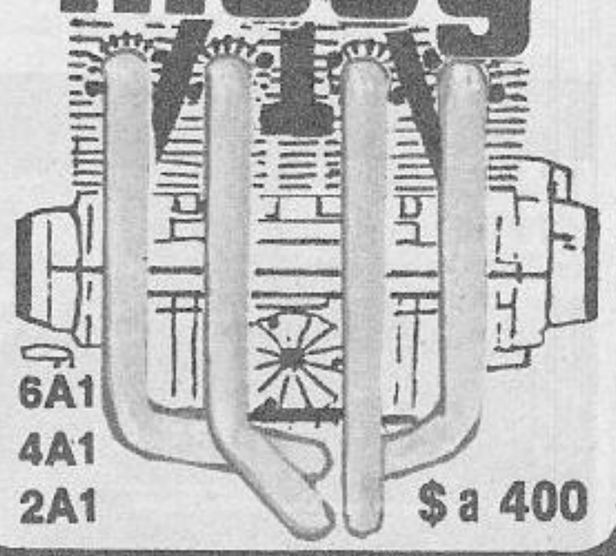
Todavía me pregunto de dónde saco esos pocos segundos extras, porque su décimo puesto no habría estado seguro si yo hubiera logrado mantenerlo a tiro antes del final de la carrera...



ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

DESCUENTOS A MECANICOS Y REVENDEDORES

moog



AV. J. B. JUSTO 3525
58-5143
AV. DEL LIBERTADOR 5653
CAPITAL FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

Para divertirse, jugar, . . .y seguir aprendiendo:



ANTEOJITO

La revista infantil mãs completa . . . ¡y la más útil!

Más sobre el TC 2000 en Las Flores

PRESENTACIONES, MUCHOS AUTOS Y BUENA

TRAVERSO Y DI PALMA "R

...Reeditando un viejo duelo que, felizmente, promete continuar



2



1



3



4

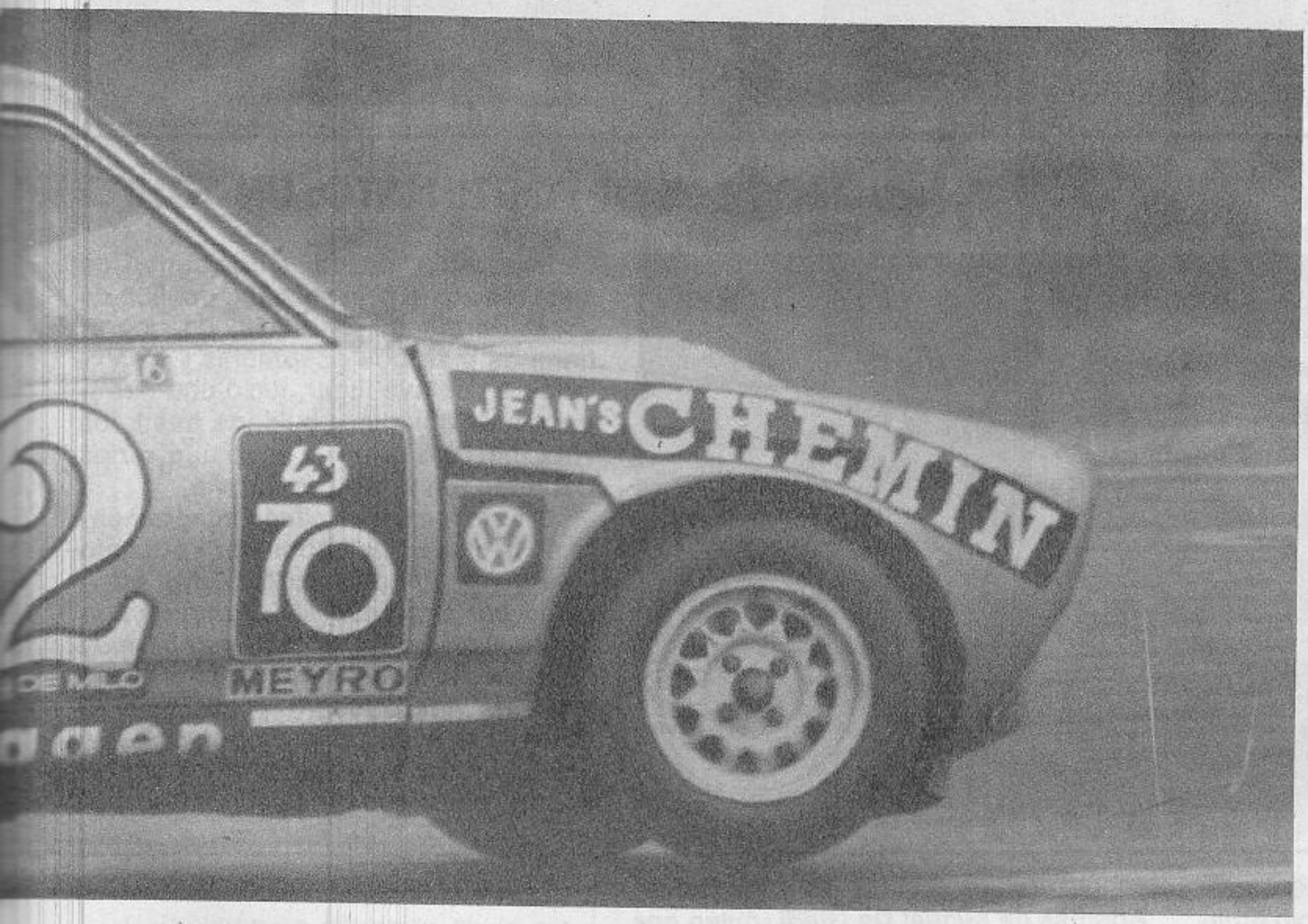
BREVETTE — En pocos días más, *José Luis Di Palma* recibirá la habilitación correspondiente para practicar la aviación civil. En Las Flores, el mayor de los hijos de Luis mostraba a todo el mundo el comprobante que se le entregó previo al "brevette". De más está decirles la cara de satisfacción de Di Palma padre y en general de toda la familia que se acercó hasta Las Flores para verlo a papá en acción.

CAUCHO NUEVO — Durante los ensayos extraoficiales del viernes, *Luis Di Palma* y *Jorge Omar Del Río* ensayaron nuevos compuestos de *Fliter,* sensiblemente más blandos que los utilizados hasta la actualidad. Los resultados fueron muy satisfactorios ya que a los pocos giros de prueba, Di Palma batía extraoficialmente el record de la pista (1m27s23) con *1m27s16.* Los mismos fueron usados por todos los usuarios Fliter el domingo y a pesar de que la victoria correspondió a las *Paul* que equiparon la coupé de Traverso, la mayoría coincidía en que aquello constituía un paso adelante muy importante

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fotos: Ricardo Delgado y Marcelo García Lobelos

CARRERA, PERO INSISTIMOS:
OBARON" EL ESPECTACULO



¡Ooopaa...! Así viajó toda la carrera Luis Di Palma. Esa ruedita en el aire todas las vueltas en la chicana, también sintetizó, en cierta forma, la impotencia de Luis por aventajar a Traverso.

Largada del TC-2000 en Las Flores. Pica en punta Traverso y Gayraud sorprende a Di Palma robándole el segundo puesto. Más atrás y envueltos por el polvo se advierten Pontoriero y Del Río.

Buen trabajo del cordobés Larroca. Con una coupé de rendimiento aceptable logró el sexto puesto. Pudo haber clasificado mejor pero varios problemas menores lo relegaron.

Acabada prueba del rendimiento del 505 de Fortunato. La escena lo muestra a la cola de Serafini y su R18. Este no rindió como se presumía dada la condición "local" del piloto.

del caucho del "Ruso".

¿EL VERDE ES MUFA? — Sin duda no pensó lo mismo el *"Tero" Pontoriero* cuando se le ocurrió cambiar el color principal de su auto para ver si también cambiaba su suerte. El *VW 1500* luce ahora sus flancos de llamativo color verde, que, como es bien saido, está considerado en el ambiente como "tonalidad mufa" (¡qué diría Colin Chapman si viviera!). Previo a la prueba, el Tero comentaba: *"Total, peor que hasta ahora no me puede ir..."* Aunque en este caso, la tendencia no surtió el efecto nefasto que se le adjudica y Pontoriero terminó cuarto. ¿Será la excepción a la regla?

NUEVO RUMBO — Será el que tomará *Alberto Pérsico,* varias veces Campeón Argentino de Motonáuica, quien en la actualidad está afectado a la promoción. Según comentó, abandonará definitivamente las carreras de lanchas para dedicarse de lleno a *Pérsico Promociones,* empresa de reciente creación que tiene la responsabilidad de todo el movimiento promocional de 43/70 en las carreras adonde asiste la marca.

ABANDONO - Lamentablemente, el escenario de Las Flores se encuentra bastante abandonado. Los boxes siguen siendo precarios y la calle posterior, de tierra. Es más: los "boxes" que se improvisaron en el lugar, para trabajar en los autos de Turismo, estaban llenos de barro y eran una suerte de "tembladeral". Es una lástima, ya que, excluyendo Buenos Aires, Las Flores era el escenario más apto para pruebas y una alternativa ideal en caso de suspenderse una carrera.

VENTA - Del auto *Campeón de TC-2000 1982.* El mismo se halla en Cañada de Gómez a cargo de los Pianetto, quienes nos aseguraron que se vendía con o sin propulsor... y al mejor postor. Ello lo motivó el que la unidad que condujo Del Río en Las Flores fuera absolutamente "cero kilómetro" y con la terminación y calidad de construcción propias de los Pianetto. Lástima que se plantó en la última vuelta, de otra forma hubiera concretado un más que aceptable debut ya que venía para tercero.

HERCEG RUMBO AL NORTE — Pero no como podría suponerse, rumbo a los Estados Unidos, sino un poco más cerca. Según "El Polaco", recibió una interesante oferta de Brasil, y a pesar de que no quiso entrar en mayores detalles, aseguró que se trataba de una propuesta *"de una Comisión similar a las de aquí".* Herceg tendría que dedicarse a la preparación de motores tal como lo hacía en nuestro país. Algunos insinuaron que trabajaría sobre unidades *Passat* y *Chevrolet Opala.*

DESVINCULACION - De Oriano Buzurro, del equipo de Akel. A pesar de nuestra indagatoria, ninguno de los dos quiso hacer declaraciones sobre el tema, aunque se supone que hubo disconformidad por ambas partes. Como el motor de la coupé de Buzurro se había "herido" en ensayos, el piloto solicitó un propulsor a Roberto Del Campo y éste le cedió uno de 1800 cm³, con el cual Buzurro finalizó la carrera sin mayores problemas y satisfecho



Nueva presentación del Fiat 128 de Gava en el Turismo Competición 2000. A pesar de que está lejos de la punta, en Las Flores mostró un rendimiento superior al de autos teóricamente superiores.

EL PEUGEOT 505 DE FORTUNATO: UN "CHICHE"



Impecable desde todo punto de vista resultó la presentación del 505 de *José Fortunato.* Además de lograr tiempos más que aceptables y clasificarse en octavo lugar, lució una terminación envidiable y cuidada hasta los más mínimos detalles, algo que varios deberían tener muy en cuenta.

El auto fue desarrollado íntegramente en la ciudad de Lobos por Fortunato y su gente. El nos amplió: *"Estoy satisfecho por la presunción, aunque pudo haber sido mejor. El auto estaba muy flojo de adelante —los espirales no eran los adecuados— y es evidente que nos falta un poco de potencia. En los ensayos y pruebas de clasificación se nos rompieron los dos motores que*

por haber llegado. De ahora en más, Buzurro buscará armar su propio equipo y uno de los colaboradores de Herceg se haría cargo de la atención de los motores.

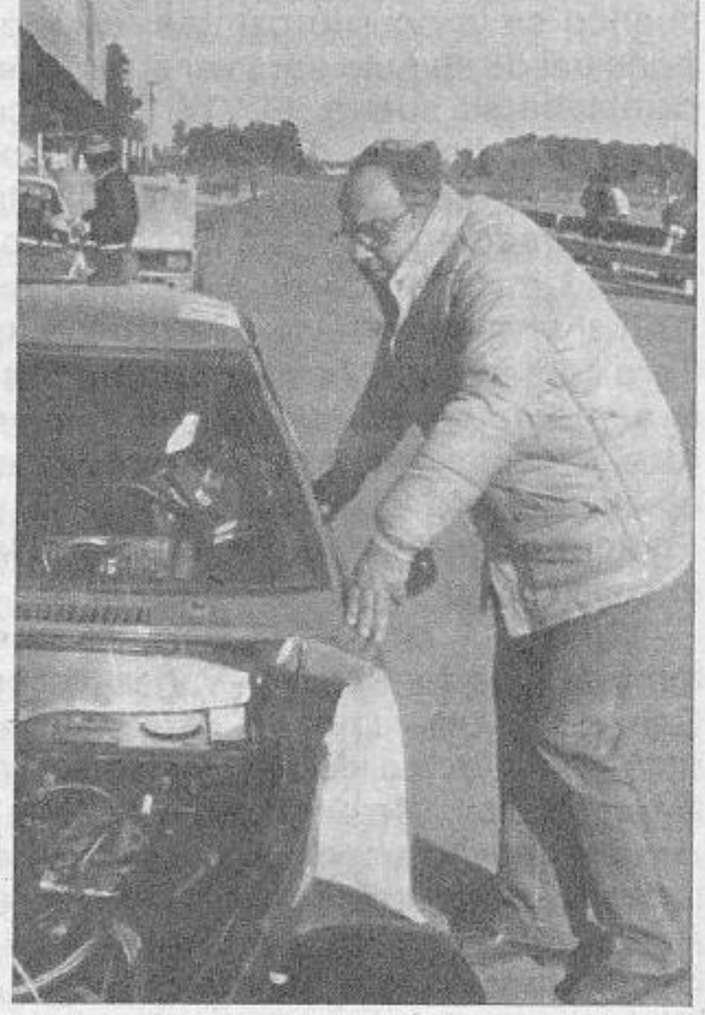
RADIALES DE AGUA - Lo confirmó el propio *"Ruso" Fliter:* en estos días comenzarán los ensayos de una goma de F-2 para piso mojado, de construcción radial. El encargado de la prueba sería *Angel Guerra,* como parte de los test iniciales de su *Berta-Renault.*

OTRA VEZ LA VIBRACION... — en el auto de Di Palma. Tal como se produjera en ocasión de la última carrera de TC-2000 en el Autódromo, el *VW-1500* del líder del Campeonato presentó el sábado en clasificación una fuerte vibración. Luego de muchos cabildeos, el equipo decidió comenzar a cambiar elementos para ver si lograban hacerla desaparecer. Finalmente, cuando le llegó el turno al cardan, la trepidación disminuyó notoriamente hasta casi desaparecer. Según *"Tito" Hanley,* jefe del equipo de Di Palma, *"seguramente estaba algo torcido".*

GENTE DE F-2 - Numerosos pilotos y personajes ligados a la *F-2 Codasur* se hicieron presentes en Las Flores. Además de *Miguel De Guidi* (quien por su carácter de preparador de los "fierros" oficiales de VW, debía estar) estuvieron *Guillermo Maldonado, Rafael Fossacecca, Gustavo Der Ohanessian* (reciente "adquisición" de la categoría), *Fernando Croceri y Ricardo Chourrout* (que "jugó" de local"). Todos coincidían en que la afinidad provocada por una temporada corriendo juntos con el TC-2000, además de algunas razones particulares, fueron la causa de su presencia.

RECORD - Previo a su viaje a Las Flores, más concretamente el día jueves 14, *Fernando Croceri* estuvo probando su *Berta-VW* en el Autódromo. Como resultado de estas pruebas, el piloto de *INI* logró un impresionante tiempo de *1m14s30/100,* lo que extraoficialmente viene a constituirse en el record absoluto para el circuito *N° 9.* Según la gente de INI, el registro pudo haberse mejorado, de haberse utilizado otras relaciones, más cortas, de caja. Sin duda, un antecedente de mucho peso en relación con la presentación de Croceri y el equipo INI en Rafaela.

AKEL TRABAJA Y HABLA



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Después de una pobre largada, Del Río se recuperó bien, llegando incluso a superar en la pista a su coequipier Pontoriero. Sin embargo, el tercer puesto que prácticamente había asegurado el campeón, se esfumó medio giro antes del final con el motor roto. El "Tero", en cambio, quebró la racha y llegó cuarto.

VELOZ

trajimos, pero no fueron roturas de importancia sino de detalles —como ser un pequeño pedacito de pistón entre los alojamientos de los aros—. De los dos hicimos uno para correr, y se sabe que al recurrir a esto no se cuenta con la misma potencia. El mejor de ambos motores tenía 170 HP y, a partir de ahora, vamos a tratar de mejorar la potencia. De lograrlo satisfactoriamente, y poner bien a punto el auto, podemos andar bastante mejor".

Un esfuerzo para tener en cuenta. Sin duda, una presentación muy positiva para la categoría, que podría decidir a más de un remiso o encarar "La alternativa de SEVEL".

Notablemente atareado se lo vio a Carlos Akel, *presidente de la APTC-2000. Los autos de Larroca y Ramponi tuvieron problemas varios que los obligaron a estarles casi continuamente encima. Sin embargo, a la postre el esfuerzo se vio premiado por el 6° lugar del cordobés y un decoroso papel en Ramponi, a pesar de su abandono. En un alto en el trabajo, Akel no pudo olvidarse de sus funciones a la cabeza de la agrupación que nuclea a los propietarios de TC-2000.* "Este jueguito de las gomas y la batalla entre Paul y Fliter le está costando mucho dinero a la Asociación, calculo que tenemos una deuda de 60.000 pesos con Fliter y no sé hasta cuánto se podrá aguantar. Es una situación muy lamentable que por todos los medios tratamos de evitar, pero nos pasó por arriba. El resultado de todo esto puede significar un futuro incierto para la categoría, aunque todavía tengo esperanzas de que no se llegue al desastre". *Lacónica y acertadamente, Carlos Akel comentó la situación actual del TC-2000 planteada por una competencia con visos de insensatez en este momento en particular de la categoría.*

LA EMPRESA LIDER DEL AUTOMOVILISMO EN EL SUR ARGENTINO...

PRESENTA

RALLY ARGENTINA '83
campeonato del mundo

TRANSMISION RADIAL COMPLETA
2-3-4-5 y 6 de Agosto por

LU 19 RADIO LA VOZ DEL COMAHUE
y LA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO EN LA PATAGONIA

UN AVION TRANSMISOR y SIETE RADIOMOVILES
Cubriendo toda la Ruta

PROGRAMACION TELEVISIVA LU84 TV CANAL 7 de NEUQUEN y sus 23 Repetidoras

Todos los días emisiones Diarias - Tres Cámaras en la ruta - Transporte por Micro Onda desde San Martín de Los Andes y San Carlos de Bariloche - Directo en el mismo día etapa por etapa.

UNA EMPRESA DE COMPETENCIA SIN COMPETENCIA
CASANOVA COMPETICION

MIGUEL MUÑOZ 650 TEL. 0943-71382/72890 (8324)
CIPOLLETTI R.N. RAP-COMFER N° 210

ACTIVIDAD ZONAL

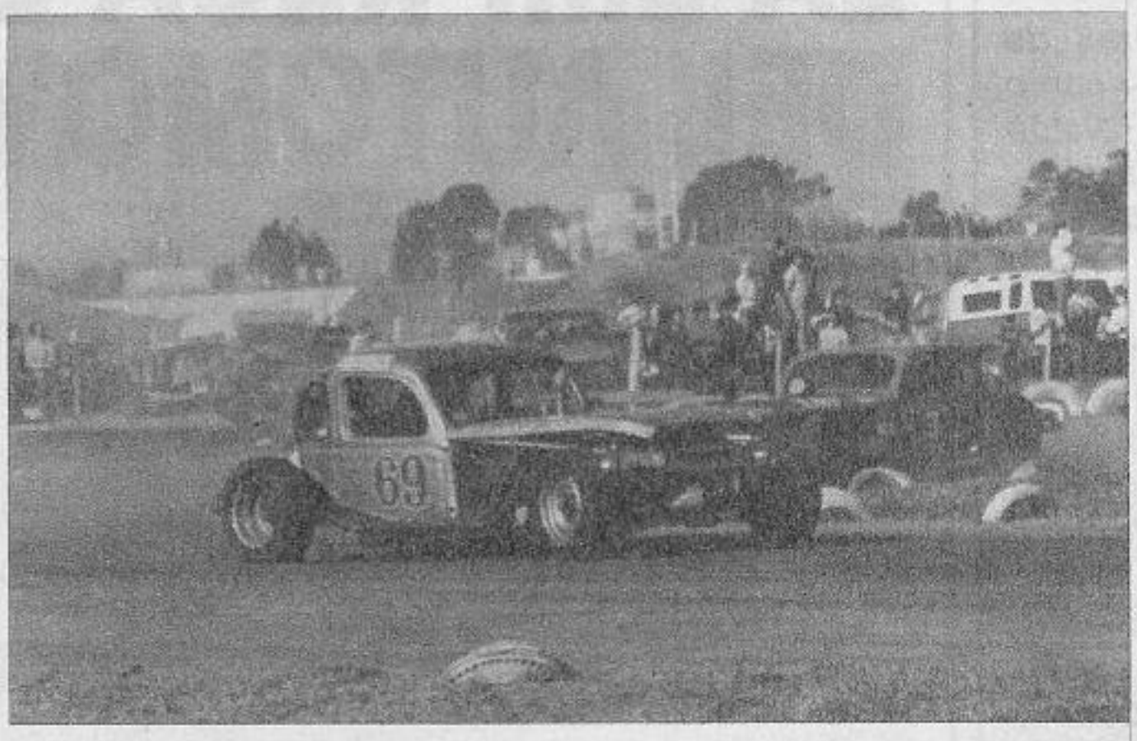
BS.AS.

MERLO

"RICARDO OLEARO... GANO CON LO JUSTO EN EL T.C. BONAERENSE"

La cuarta competencia del campeonato T.C. Bonaerense, en sus dos clases ("A" y "B"), se llevó a cabo en el Circuito Ciudad de Merlo, que el Club Argentino posee en aquella ciudad. Organizó la misma gente de la "Peña el Bosque". Luego de un paréntesis, nuevamente Merlo, capital de las Cafeteras, puso en marcha "la máquina de hacer carreras" que bajo la batuta del Sr. "Tato" Schmalt siempre hace las cosas bien.

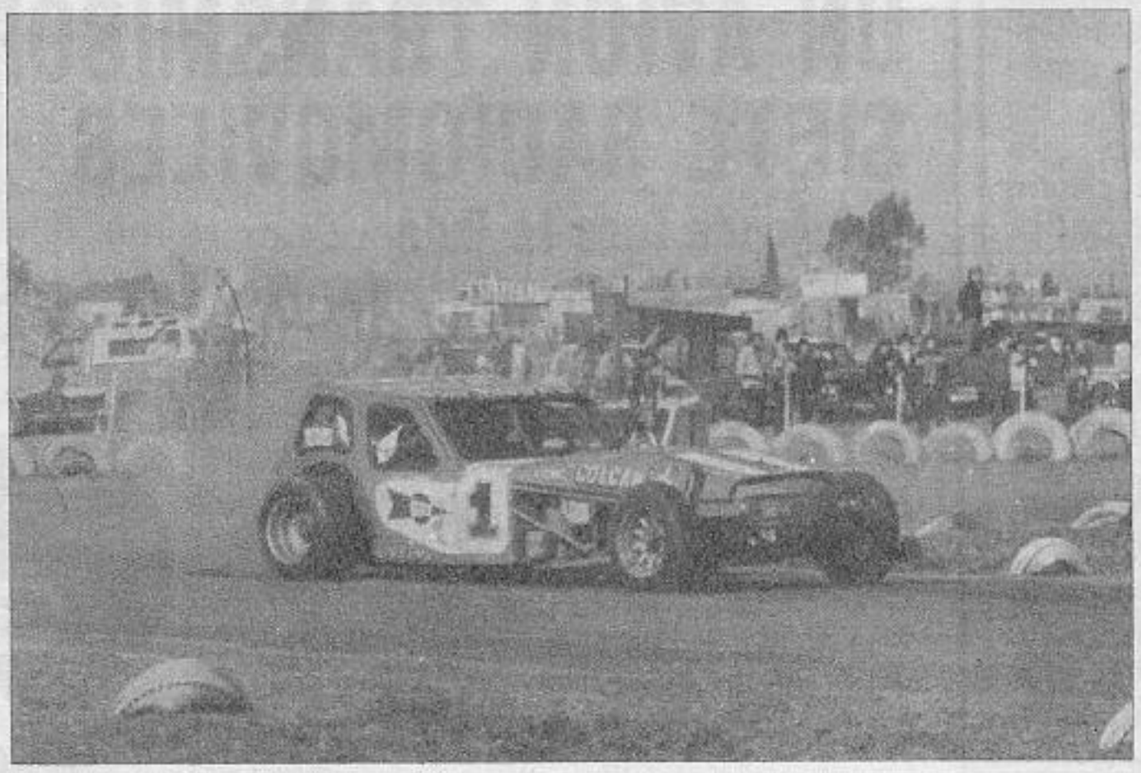
También se contó con la presencia del intendente municipal señor Oscar Ismael Di Paquo y del ex intendente don Juan Carlos Brieva. Cerca de tres mil personas presenciaron el espectáculo en las instalaciones ubicadas en la intersección de la calle Antezana y Puente Falvo. En la clase "B" se disputaron dos series y una final. En la primera se impuso Daniel Bordone, de Ituzaingó, con planta motriz Dodge, luego de una enconada lucha con Scatizza y los hermanos Figueroa, que terminarían segundo y terceros, respectivamente. En la segunda, Jorge Biondi fue el ganador, seguido por Carlos Pietranera y Juan Marquerre. En la final, Daniel Bordone fue puntero por tres vueltas; luego se quedó a un costado del circuito por fallas mecánicas y los hermanos Figueroa tomaron la punta, acosados por Jorge Biondi. Faltando cuatro giros, el desgaste prematuro de las gomas (Paúl) le obligaron a ceder el puesto de puntero a manos de Jorge Biondi, que sería el ganador. La segunda posición la ocuparon los hermanos Figueroa y tercero se clasificó José "Chiche" Scatizza. Cuarto fue Miguel Braga y quinto Carlos Pietranera. En la clase "A" se disputaron también dos series y una final. En la primera, Ricardo Olearo fue ganador sin discusión. El segundo puesto lo pelearon, palmo a palmo, Natalio Ciccia, Julio Petrucci y Miguel Ferreyra y se clasificaron en ese orden, segundo, tercero y cuarto. En la segunda serie, Hugo Angliani con planta motriz Falcon se distanció de entrada y fue el ganador. Segundo, René Tornatore con Falcon y tercero Guillermo Barcia de Capital Federal con motor Torino. La final fue para alquilar balcones. Ricardo Olearo, con motor Falcon, tomó la punta desde la largada, pero la alegría duró una vuelta, cuando fue superado por Julio Petrucci, también con Falcon. El joven Olearo no se dio por vencido y no le daba respiro a Petrucci. A Olearo tampoco le aflojaba un céntimo Guillermo Barcia. En el último giro, Ricardo Olearo se tiró a fondo y le salió redondo porque ahí..le ganó la carrera a Petrucci. Tercero fue Guillermo Barcia y cuarto Roberto Puerta. La quinta posición fue para Miguel Ferreyra. El Campeonato de la especialidad en la clase "B" es encabezado por los hermanos Figueroa de Morón con 21 puntos, segundo Carlos González con 20 y Jorge Biondi, tercero con 29 unides. En cuanto a la clase "A" el puntaje es: Guillermo Barcia es puntero con 17 puntos, con 16 Julio Petrucci y tercero es Natalio Ciccia con 12 puntos.



Ricardo Olearo (Nº 69), representante de Moreno, con motor Falcon, saliendo de la primera curva de entrada al mixto. Fue ganador en el Circuito de Merlo.



Con el Nº 15 en sus puertas; Julio Petrucci en constante lucha con el ganador Olearo, salen apareados en la horquilla del circuito Ciudad de Merlo. Fué segundo en la clase "A".



Jorge Biondi (Nº 1) como representante de San Miguel y con motor Chevrolet fue el ganador del T.C. Bonaerense Clase "B".

SEPTIMA COMPETENCIA DE FORMULA DOS SUDOESTE

En el circuito "Parque Samuel Davis" de Coronel Suárez, se desarrolló el pasado 3 de julio la séptima prueba puntable por el campeonato de Fórmula 2 del Sudoeste. Se disputaron dos series, ganadas por Armando Fernández la primera y Sergio Lamenza la segunda. La clasificación final, cumplidos los veinte giros, fue la siguiente: 1º) Armando Diez; 2º) Armando Fernández; 3º) Heraldo Medrano; 4º) Oscar Mascaro; 5º) Jorge Palola y 6º) Jorge Striebeck.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

F—4.000 SANTAFESINA Y F-RENAULT CORDOBESA EN MARCOS JUAREZ

En el Autódromo "Ciudad de Marcos Juárez", se llevó a cabo el pasado 9 de julio una jornada automovilística compuesta por las categorías Fórmula 4.000 Santafesina y Fórmula Renault Cordobesa. Este acontecimiento fue organizado por el Club A.B. y Mutual San Martín, en adhesión a la semana de la declaración de nuestra independencia. Los resultados fueron los siguientes: en Fórmula 4.000 Osvaldo Massei (actual campeón de F—Entrecor) fue el ganador, seguido por Orlando Sotro y Ramón Requejo. En Fórmula Renault Cordobesa, Gustavo Mandrini fue el que llegó primero, pero en el momento de la revisación técnica fue desclasificado por no estar su auto dentro de la reglamentación correspondiente. Lo siguieron Eduardo Ballario y Héctor Porta.

CHACABUCO: CAMPEONATO ZONAL DE KARTING

A continuación damos a conocer las posiciones del campeonato zonal de Karting 125 cm3, que organiza el Auto Moto Club Chacabuco, como así también el calendario para lo que resta del año:

Campeonato cumplidas 6 fechas: Tonello, 27 pts; Federico, 20,95; Ayastuy Walter, 19; Sánchez, 14, 80; Levato, 14; Morales, 13,95; Ayastuy Sergio, 12,80; Bragagnolo, 10; Rampoldi, 8,70; Dakkache, 4,95; Verge, 4,75; Piñeiro, 3,65; Bó, 3,60; Tadel, 3,60 y Bracho, 2,55 pts.

Calendario: Agosto: 7 (Chacabuco) 14 (Salto) y 21 (Chacabuco); Setiembre: 4 (Salto), 11 (Chacabuco) y 18 (Salto); Octubre: 2 (Chacabuco), 9 (Salto) y 23 (Chacabuco).

TUCUMAN

CAMPEONATO TUCUMANO DE KARTING (6º FECHA)

El campeonato tucumano de karting ha continuado su marcha regular para conformar el primer domingo de julio, su sexta fecha oficial, teniendo esta vez como escenario, el circuito de 900 metros de desarrollo, alrededor de la plaza principal de la ciudad sureña de **Famaillá**. Con un público entusiasta que bordeó el circuito de competición, se disputaron dos series de 16 vueltas cada una y la final a 25 giros. La primera batería fue para Julio Cruzado, la segunda para Carlos Mohamed y la final quedó para **Carlos Mohamed**. Los parciales tuvieron estos resultados: **primera serie:** 1º, Julio Cruzado; 2º, Gerardo El Chaeg; 3º José Cusumano; 4º Carlos Cruz; 5º Víctor Ferez; **segunda serie:** 1º Carlos Mohamed; 2º, Jorge Birggi; 3º Julio Grellet; 4º Marcelo Cuadrado; 5º, José Burgio.

Hasta aquí todo pareció normal, pero luego vino la sorpresa y por cierto ingrata ya que, lo que debió ser una jornada deportiva de **juego limpio**, quedó de pronto cubierta por un manto de duda cuando el trabajo final del comisario técnico de la **Asociación Tucumana de Karting** dio por cuestionado el motor de la máquina ganadora por "no ajustarse a reglamentos". El resultado definitivo quedó entonces a resolución de una comisión especial pero, mientras tanto, esta observación sirvió para ratificar entre los kartistas tucumanos, la voluntad inquebrantable de competir con las manos limpias y, fundamentalmente, entre caballeros. Que así sea. En tal estado, la **clasificación final provisoria** se anunció de este modo: **1º Carlos Mohamed;** 2º Julio Grellet, 3º Rafael González; 4º Jorge Birggi; 5º Víctor Ferez; 6º Julio Rivera y las **posiciones provisorias** en el campeonato: 1º Carlos Mohamed, con 28 puntos; 2º Julio Cruzado, y doctor Raúl Mendillaharzu, 21; Alejandro D'Angelis, 15 y con 14 unidades Julio Grellet.

MAR DEL PLATA

T.C. DEL SUDESTE (6a. fecha)

Se corrió el pasado 10 de julio la 6ª fecha del Campeonato Zonal de TC del Sudeste. La misma debió disputarse en el circuito semipermanente "El Pinar" de Pinamar, pero casi sobre la fecha de realización fue inhabilitado dicho circuito por autoridades de CECA, aunque esto no fue escollo para la gente de Villa Gesell y Pinamar (organizadores), que aceptando el ofrecimiento del Mar del Plata Automóvil Club cediéndole su autódromo pudieron así realizar la competencia, no perdiendo la fecha.

La primera serie de la clase B se puso en marcha aproximadamente a las 14 y fue ganada por el hombre de Cte. Nicanor Otamendi, Carlos Hernández, no sin antes soportar un intenso duelo con Walter Gabin, Manuel Alegretti y E. Panunzio, que en ese orden culminaron la batería.

En la segunda, desde el vamos tomó la punta Alberto Finocchio y solamente en algunos momentos se vio inquietado por O. Abasciano que tuvo que conformarse con escoltar al ganador, tercero arribó V. Rapari y cuarto Juan C. Miraball con un motor Fiat 125.

La final tuvo en Walter Gabin un dominador absoluto, desde la luz verde picó en punta no abandonando esta posición hasta la bandera a cuadros. En las primeras vueltas fue M. Alegretti que de alguna forma inquietó a Gabin, pero a raíz de un trompo, debió resignar posiciones, mientras que por el segundo puesto pugnaban C. Hernández, O. Abasciano y E. Panunzio en un trencito que agradó a los aficionados. Al caer la bandera a cuadros lo encontró como escolta del ganador a D. Abasciano, tercero E. Panunzio, cuarto C. Hernández y quinto V. Rapari.

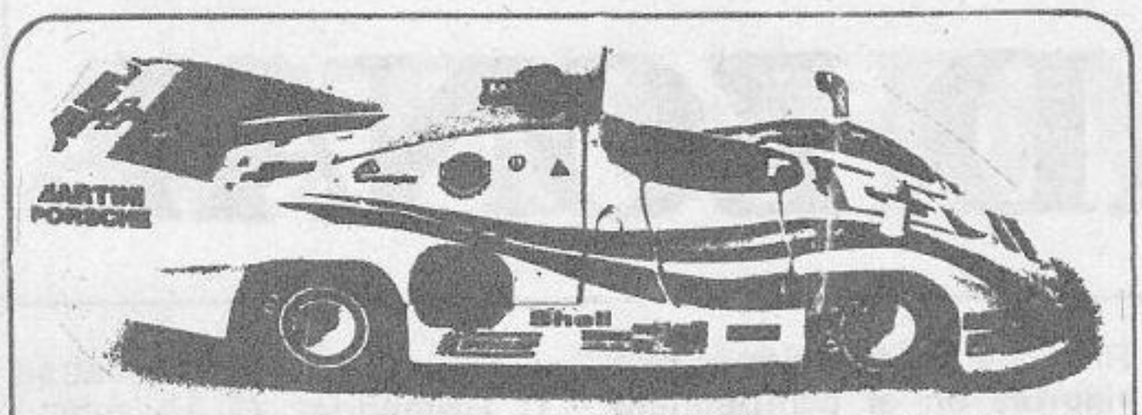
La primera serie clasificatoria de la clase a tuvo en C. Garrido a un cómodo ganador, llegando segundo C. Calamante y tercero un piloto con auto nuevo: José Mondani de la ciudad de Mar de Ajó.

La segunda serie fue para Raúl Marino con un andar muy veloz y que ya se vislumbraba como uno de los principales candidatos al triunfo en la final. Segundo arribó O. Morán, tercero P. Pallini y cuarto G. Báez.

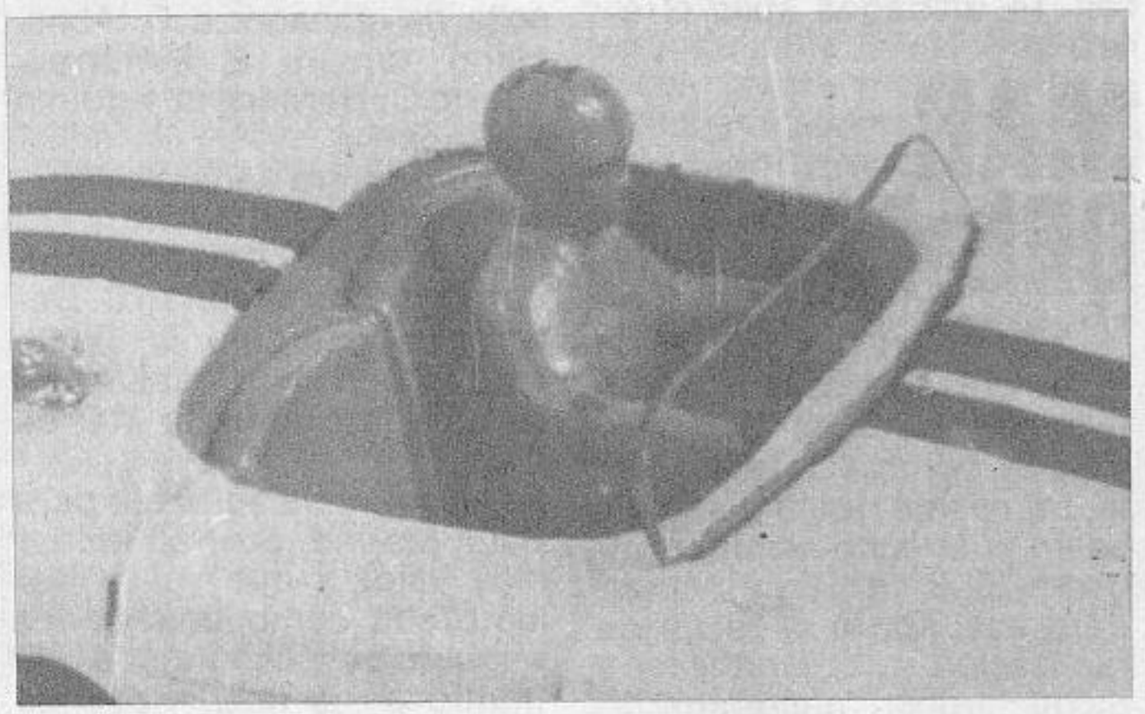
El repechaje para esta clase habilitó a R. Crespo y G. Machin, ambos pilotos de Ford.

Se largó la gran final donde R. Marino que estaba en primera fila se quedó parado, picando en punta Carlos Garrido; pero al cumplirse la 2ª vuelta, efectúa un vuelco el coche de José Mondani produciéndose un principio de incendio, debiendo intervenir de inmediato los bomberos para sofocar el mismo. A todo esto se paró la carrera y una vez normalizado todo, se largó nuevamente y esta vez sí, desde el vamos Raúl Marino mandó el pelotón seguido por O. Morán, C. Garrido y el resto, produciéndose un toque entre Calamante y Crespo que los relegaba a ambos pilotos. El andar de Marino fue aplastante, sacando al finalizar la prueba una considerable distancia a quien, a la postre, luego de dura porfía con O. Morán consiguió el segundo puesto, Carlos Garrido; cuarto llegó C. Calamante remontando posiciones, quinto P. Panunzio, sexto G. Machin y, completando el lote de los que obtuvieron puntos, séptimo G. Báez.

TEXTOS Y FOTOS: HECTOR OCAMPO



AUTOMODELISMO



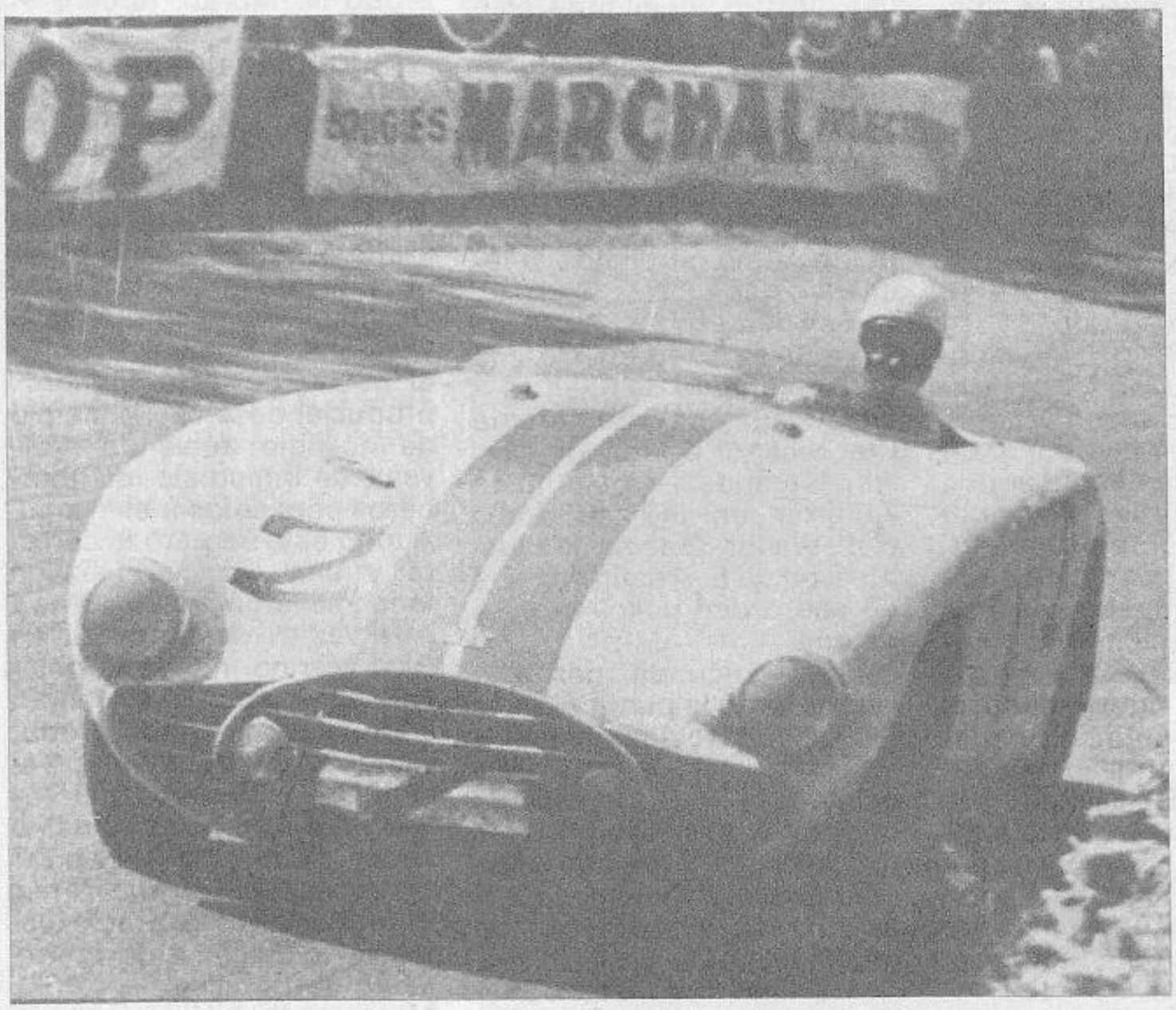
Es cierto que las fábricas de autos de colección siempre tienen en la mira autos famosos para luego reproducirlos en miniatura; pero a veces hay excepciones. Este es el caso de Dinky Toys cuando tuvo en cuenta el Cunningham C-5 R, un auto que no llegó a descollar en el campo deportivo (salvo excepciones) ni tampoco fue popular, pero tenía el respaldo de un hombre muy adinerado, con una pasión increíble por los autos de competición: Briggs Switt Cunningham.

La miniatura de Dinky Toys tiene el Nº 133/1 de catálogo (el 133/2 fue el Ford Cortina 1965) y salió por primera vez de la línea de producción en 1953 (marzo, más exactamente) siendo su último año de fabricación 1960.

El auto verdadero daba la sensación de "gordo y pesado" y la miniatura también la da. Esto significa que fue reducido con gran fidelidad. Sólo se le puede criticar la altura del parabrisas, que debió ser un poco menor, pero la carrocería es perfecta. La miniatura mide 9,9 mm y sólo se fabricó en color blanco con dos franjas azules que atraviesan el auto en forma longitudinal (en realidad, los colores americanos de competición). El número que lleva en las puertas y el capot es el 31, también en azul, y nunca fue cambiado.

Pero, ¿cómo nació la marca en realidad?
Cunningham tenía metido en su cabeza triunfar en las 24 horas de Le Mans, ¡casi nada! Fanático terrible de los autos sport, compró la

CUNN



El verdadero Cunningham en acción. Aquí, lanzado a toda velocidad en el circuito de La Sarthe, piloteado por Fitch y Walters.



Arriba. El típico piloto "Dinky", realizado en metal. No es muy real que digamos, pero sí es mejor que el de Solido...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

primera Ferrari que llegó a los Estados Unidos, una V-12 Spyder de 1948. Y ya en 1950 se decidió a participar en Le Mans con dos Cadillac...

¡Imagínense lo que debían ser esos dos inmensos Cadillac en Le Mans!! A no reírse que pudieron llegar (claro que en 10º y 11º, lugares). En 1951 se decidió a participar en la prueba francesa con autos de su propia construcción. Para ello instaló una planta en West Palm Beach. El motor a utilizar sería un Chrysler V-8 de 5,5 litros y el auto se pintaría —por supuesto— en blanco y azul. 3 máquinas fueron preparadas para la línea de largada. En carrera abandonaron dos de ellas, y la tercera, luego de estar en segunda posición durante 6 horas, se clasificó en 18º lugar. Este modelo era el C-2R/1. Luego de desarrollarlo, apareció el C-3 R que incorporaba una caja alemana ZF de cuatro velocidades. La carrocería fue diseñada por Michelotti y construida por Vignale de Turín. El precio del auto era de u$s 10.000 (al contado, porsu). En 1952 se presentó para correr en Le Mans un nuevo modelo: el C-4 R. Este coche era más corto, angosto y liviano que el anterior, con caja de 5 velocidades y nuevas llantas de magnesio ventiladas. Ya en este año el equipo Cunningham era súper-profesional pues, a la par de sus adversarios más famosos, el team disponía de casas rodantes y una serie importante de vehículos de apoyo.

En carrera, dos de los autos tuvieron problemas de válvulas y debieron desertar de la competencia. El tercer coche, piloteado por el mismo Cunningham y Bill Spear, llegó en 4ª posición al final, ganando su clase. Lo notable fue que Cunningham manejó durante 20 horas de las 24 que tenía la carrera!!! En los Estados Unidos, al auto le fue bastante bien, ya que triunfó en Elkhart Lake, Turner y las 12 horas de Sebring con John Fitch.

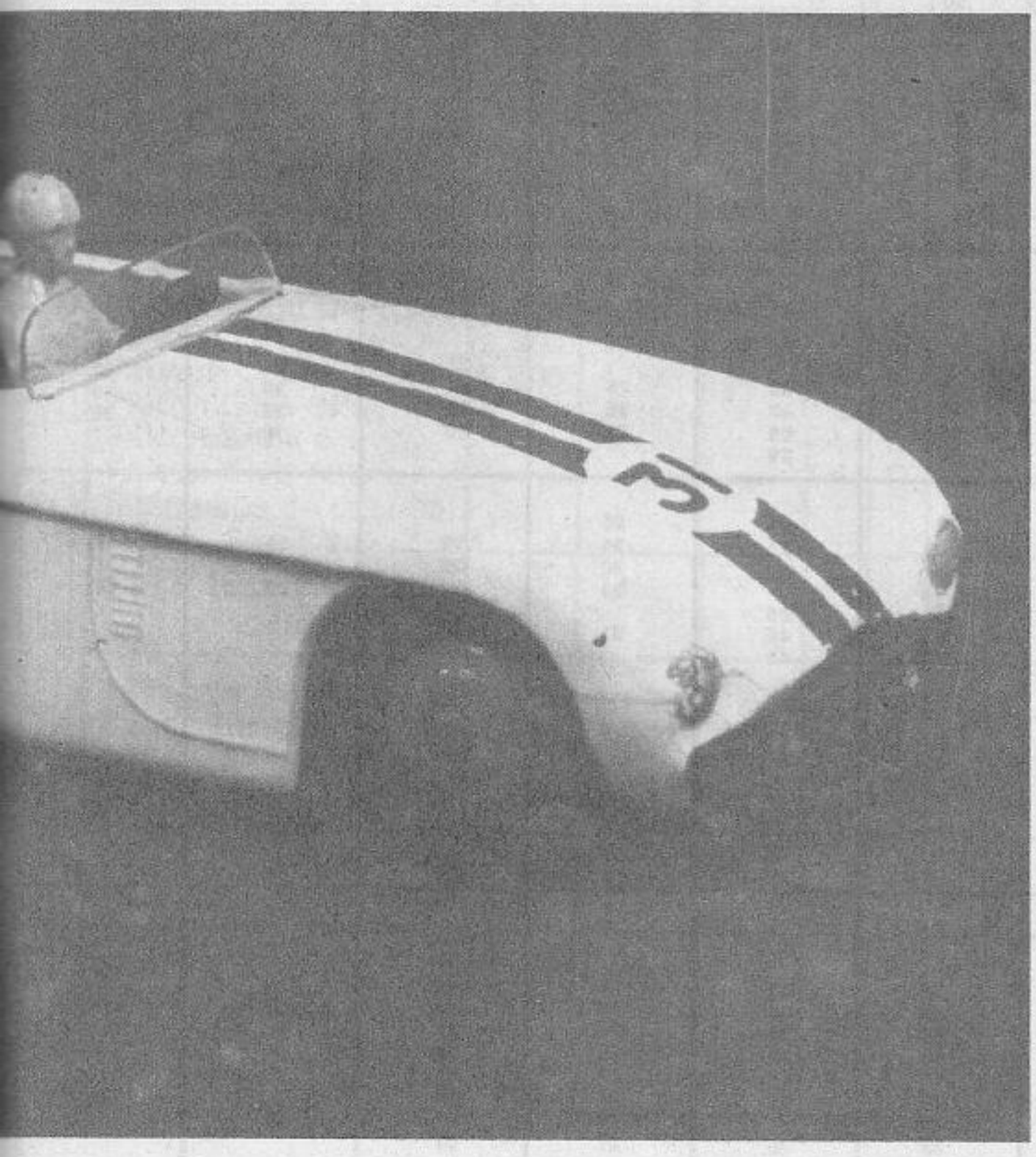
En 1953 apareció el modelo C-5 R que sería reproducido por Dinky Toys. Ese año, en Le Mans, luego de una excelente performance, obtuvo el tercer puesto (el auto vencedor fue el Jaguar de Rolt-Hamilton y segundo se clasificó otro Jaguar). Los obsoletos C-4 R (se presentaron dos) arribaron en 7º y 10º lugar, lo que significó el 100% de arribos de la marca norteamericana en esa edición de "las 24". Finalmente, en 1955, la fábrica Cunningham cerró sus puertas, participando Briggs en Le Mans con Jaguar, Corvette y Maserati, además de abrir un museo del automóvil en Costa Mesa, California.

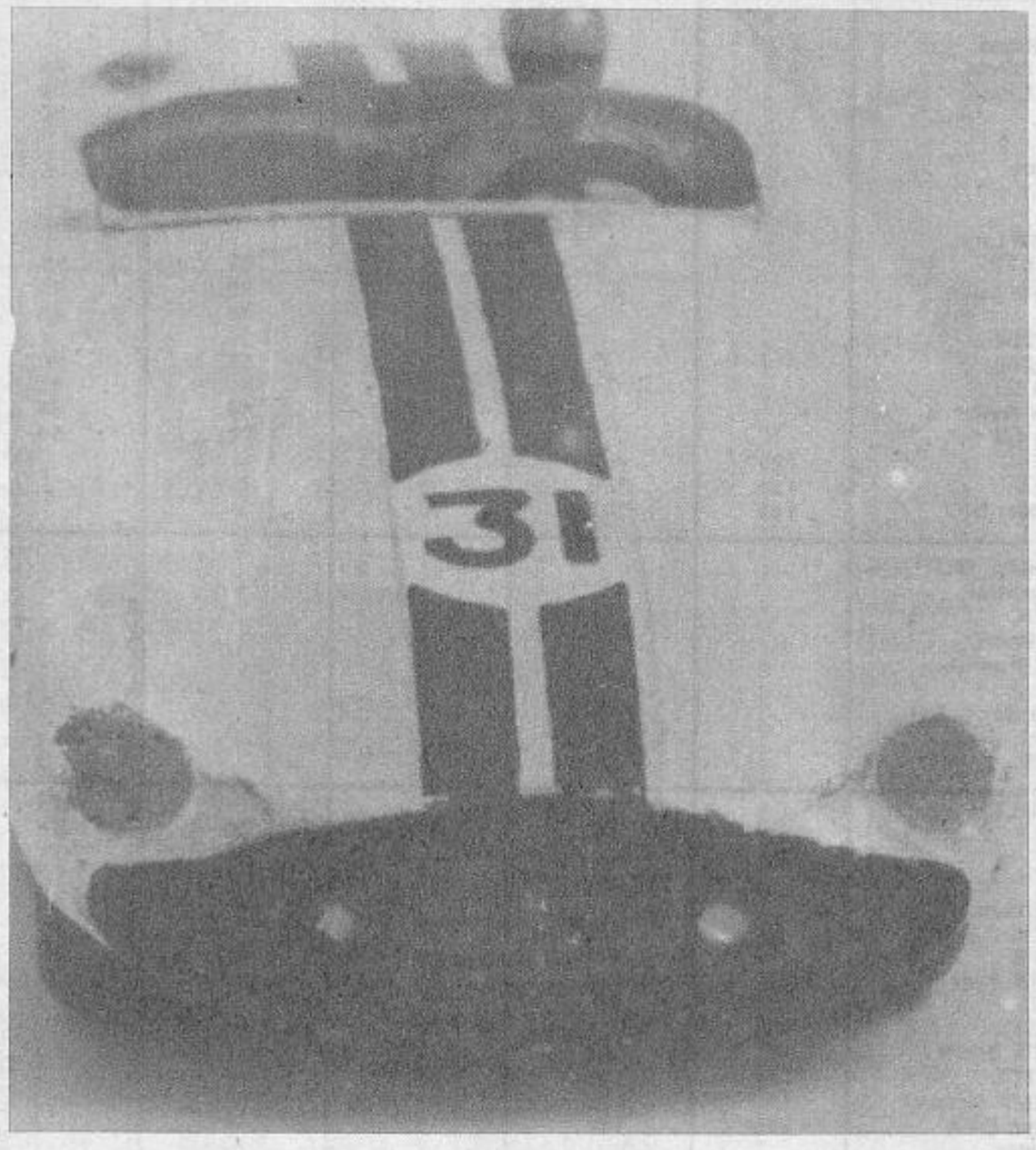
Como datos complementarios, recordemos que el Jaguar que corrió Cunningham fue realizado por Tenariv (Nº 13 C) y el Cunningham C 4 R fue realizado por Precición Miniatures (Nº 011).

Creemos que después de esta reseña nos podemos dar cuenta fácilmente del porqué de la reproducción en miniatura de un Cunningham. ¿Verdad?

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

INGHAM





Este detalle nos muestra la trompa del Cunningham. Lejos, la más fea de la época, que hizo que lo apodaràn "el tiburón". Bien ganado el apodo, sin duda.

¿Es un auto feo? Las opiniones en general no lo favorecen. Tal vez se deba a sus líneas un poco intrascendentes, pero de algo estamos todos de acuerdo: ¡lindo no es!!

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en miles de pesos argentinos al 25 de julio de 1983

		1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN											
3 CV Azam.				28	26	24	21	18	15	12	10
Ami 8				30	28	26	23	20	17	15	13
Elysse.				30	28	26					
Mehari				26	24	22	20	16	13	12	9
Furgoneta AK-R				22	20	18	16				
FIAT											
600 R.							20	18	16	14	12
600 S			30	28		24	22				
125 Sport Cpe.						28	26	24	21	19	17
125 Berlina							26	24	22	19	17
125 Familiar.				42	38	36	32	28	25	22	20
125 CL Miraf.		55	50	45							
128						28	26	23	18	16	14
128 Familiar						29	27	25	20	18	16
128 C 1100 E.			42	38	36	32					
128 Iava			50	42	36	32					
128 Famil. Eur.		55	50	42							
128 CL 1300 E		55	50	42							
133			32	29	26	24	20				
147 C.		35									
147 CL 5.		43									
PEUGEOT											
404				40	35	32	28	26	23	20	18
404 GP.					40	35	32	29	26	23	20
404 Diesel.				52	47	42	36	35	33	30	28
504 GL.			52			38	35	32	29	25	23
504 GLS.		65	58	52							
504 XE.								33	30	27	25
504 XL.								30	28	26	23
504 XSE.								37	34	30	28
504 2000 L.							35	32			
504 SES 2000					50	45					
504 SED.				65	60						
504 2000 E.				48	43	38	35	33			
504 2000 SE.				60	55	50	42	38			
504 Familiar.		85	75	70	65						
505 GR 4 V.		90	80								
505 SR 4 V.		110	95								
FORD											
500 6 Cilind.						32	29	27	24	22	19
LTD 6 Cilind.					45	42	39	36	33	29	25
LTD 8 Cilind.		75	70	60	55	45	39	34	30	26	23
Elite		80	75	65	50						
STD.						40	37	34	30	27	25
De Luxe.						44	40	37	33	30	28
Futura.						46	42	39	35	32	30
Sprint.						46	42	39	35	32	30
Rural de Lujo.						48	45	40	37	34	31
Rural STD.		70	65	60	55	50					
Rural de Luxe.		85	80	70	65	58					
L.				45	42	38	35	31	29	27	
GXL 2000.							38	34	32	30	
GXL 2300.				55	50	45	40	37	34	32	
Coupe GT.				65	55	50	45	40	37		
Coupe Automát.				65	55	50	45	40	37		
Coupe GT SP.				70	60	50	45				
Ghia.	120	90	75								
GT.	125	100	90								
GT Motor SP.	145	100	90								
GENERAL MOTORS											
400 Special									22	19	17
400 S.S.										23	20
Rally Sport.										23	20
S.S. 4 Puertas.									27	24	22
STD.						35	30	25	22	20	18
Coupe Serie 2.						45	40	35	32	29	26
180						28	25	22	20	18	
180 LX.						30	28				
RENAULT											
4 S.	53	38	34	30	27	23	21	20			
R 6.	64	50	42	38	33	30	27	25	22	20	18
R 12								30	28	25	22
R 12 Break.								35	32	28	25
R 12 TL.	82	58	53	49	45	40	35				
R 12 TS.		65	60	55	50	45	40	35			
R 12 TS Break.	105	75	65	60	55	50	45				
R 18 TX.	157	95	80								
R 18 GTL	119	70	65								
R 18 TX Break	167	105	90								
R 18 GTX.	154	100	90								
R 18 GTX Break	165	120	105								
R Fuego GTX.	175	140									
4 Puertas.											18
Coupe 7 Banc.								38	32	27	24
Torino C TSX.					60	55	50	43			
Torino G. Rout.			65	60	50	45	38	32	28	24	
VW-DODGE											
Polara Coupe.											20
GTX 8 Cilind.											23
Polara C. RT.						30	27	24	22	20	
GTX 8 Cilind.						35	30	27	24	20	18
Coronado Mec.			55	50	45	38	32	26	22	20	18
Coronado Aut.			55	50	45	38	32	26	22	20	18
1500 GT. 90							29	26	23	20	18
1500 GT. 100						31	29	26	23	20	18
1500 SPL.						35	32	29	26	23	21
1500 1,8 C. Aut.			45	38	37	33	30	27	25		
1500.	75	47	42	38	35	32					
1500 M-1,8.	86	50	45	40	38	33	30	27	25		

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes. Incluidos los impuestos. Vigentes al 25 de julio 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 ARGENTINOS
VOLKSWAGEN															
VW 1500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	69.522
VW 1500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	79.867
VW 1500 1,8 aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	87.280
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	70.344
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	81.452
Microbus	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	92.827
Sin gastos de patente															
IES															
IES 3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	57.964
RENAULT															
4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	63.848
6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	78.988
12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	91.024
12 TS Breack	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	117.371
18 TX	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	160.813
18 GTL	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	131.660
18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	157.561
18 GTX Breack	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	182.585
Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	217.337
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73 cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	113.464
Taunus Ghia	2.300	5.000	100 cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	170.993
Taunus GT SP	2.300	5.500	114 cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	181.092
Falcon STD	2.300	5.500	114 cv	4	D	T	4	4	6						125.414
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84 cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	129.073
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84 cv	6	D	7	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	133.558
Taunus Ghia Aut.															195.114
Falcon Rural Standard	3.080	4.000	84 cv	6	D	7	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	142.774
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84 cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	195.934
Taunus Coupe Aut.	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	189.082
Taunus Coupe	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	180.097
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	204.998
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	205.852
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5					1	207.070
Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA 5V	1.301	6.200	90	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	165	1	83.758
Super Europa	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4						84.964
147 CL 5	1.100	6.150	53	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	135	1	68.613
147 TR 5	1.290	6.800	90	4	D	D	5	2	4	825	3.840	1.590	145	1	75.694
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.150	4.490	1.690		1	118.547
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	149.761
505 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	162.184
505 SR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	183.756

IMPORTANTE
Para publicar avisos comerciales en esta sección, dirigirse a H.B. Producciones SRL, Av. Córdoba 3008, 6° "B", en el horario de 14 a 20 horas. Tel. 96-6285.

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), 6° piso, Tel. 40-181.**

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de Competición

—COMPRA—

GORDINI 1093 G.2 Compro con 5ta. y frenos a disco. Escribir dando detalles y precio a calle Las Cañas 610 (5519) Dorrego-Guaymallén, Mendoza. Darío Dante Daldi.

—VENTA—

VENDO FIAT 600 STD. mejorado modelo 71, 4 filter, 5° en últimas 2 horas, pallieres palagi, escape cañossilen, liquido primera oferta superior a 17.000, 2 motores. Guatemala 5957. Capital.

OPORTUNIDAD CHASIS Fórmula Renault zonales sport 1050, escucho oferta o permuto. Rogriguez Peña 3928, Villa Bonich, San Martín, altura Ruta 8 km 16, 200. Horario 8-22 hs. Sábado, todo el día.

MOTOR 1020 FORMULA Renault (ex-Crocerl) preparado por Rullo, completo. Vendo urgente Rodríguez Peña 389. Córdoba (capital) C.P. 5000 TE.: 25049.

KARTING CHASIS M-101 modelo 81, motor Zanella 125, varias gomas y repuestos $a 4.500 ó permutaría por moto. Santos Dominguez 418. Paraná. E.R. TE.: 241075, preguntar por Javier Monti.

MOTOR 1020 Fórmula Renault, preparación Rullo, completo. A toda prueba vendo urgente. Rodríguez Peña 389. Alberdi- Córdoba (CP 5000) TE.: 25049.

FORMULA 2 ENTRECOR Rossi, Fiat 125, motor Berta, caja Merissi 5 marchas, impecable, 2 carreras corridas, vendo recibo auto de calle. San Martín 2128, Rosario TE: 82-5403.

VENDO CHASIS de Kart categoría juniors inter completo o desarmado. Ver de 18 a 22 hs. José C. Paz 443. S. Andrés TE.: 752-6130.

VENDO BERTA F/R 2 motores, 1 reybet, 1 standard, 14 ruedas, 4 lluvia, 21 relaciones, caja TCM. muchos repuestos, varias trompas. acepto permutas y doy facilidades. Preguntar por Gustavo Ohanessian. Av. Gaona 4467- Ciudadela TE.: 653-6419, 653-6551.

DATSUN 160 J 2.000c.c. Grupo dos integramente equipado en origen (Japón). Motor caja diferencial, toda prueba. Listo para largar. Incluido importante lote de repuestos. TE.: 797-5980.

2.0 Automóviles

—VENTA—

PEUGEOT 404 GRAND prix 1974, estado excepcional, blanco bien de todos lados. Alem 630, Lomas de Zamora.

VENDO COUPE CHEVY 73. Serie 11 muy buena, equipo especial, llanta magnesio, bocina musical, para exclusivos, 68, La Plata N° 1447 TE.: 51-5941. Permutaría.

VENDO VOLKSWAGEN 1957, detalles de motor y pintura, pa-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

peles al día, tapizado caja y gomas buenos, batería de 12 voltios buena. Frenos nuevos, regalo urgente $a. 7.800.- TE.: 431-2292 o 631-1480.

COUPE CHEVY Serie 2 1975 única excelente estado cubiertas radiales, Goodrich importadas bujías, champion americanas, llantas Magnesio, IAVA, color naranja franjas blancas. $a. 35.000 531, esquina 2 Tolosa TE.: 3-4913. Particular Vendo.

RENAULT 18 solamente motor 3.500 kilómetros de fábrica con o sin caja y embrague, sin carburador. San Jorge- Pcia de Santa Fe. TE.: 40261 (2451)

FORD FALCON modelo 1977, motor 188, 4 cubiertas Michelin nuevas en Córdoba, llamar al 721791. Preguntar por Tony.

VENDO JEEP GLADIATOR 1964, papeles al día. Listo para trabajar TE.: 771-7601

no cruce
ni avance así
su arbol de levas

CONSULTE UN ESPECIALISTA



·ARBOLES DE LEVAS
·POTENCIACIONES
·PREPARACION DE MOTORES
·EQUIPOS ESPECIALES

ALBERTO CRESPO
COMPETICION

ACASSUSO 1393 - 1525 OLIVOS (1636)
T. E. 795-9864 - 791-4121
(Altura Avda. MAIPU 3.200)

2.1 Automóviles de colección
—VENTA—

CUPE FORD 1946 original GIVA joya mecánica blanca, impecable estado, única vendo urgente. Cangallo 250 Ramos Mejía $a. 25.000

VENDO COUPE Volkswagen Karmann Ghia 1958. Original. Casco sin choques ni corrosión, pintura perfecta. Mecánica excelente. Joya. $a 25.000. Tratar Sr. Iriso. Mitre 371, TE. 31854. 23335 (8000) Bahía Blanca.

VENDO COUPE CHEVROLET 1941 chapa y pintura para restaurar, motor caja y gomas buenos, batería nueva con garantía, papeles al día oferte $a. 3.850. Todo original TE.: 90-6762 o 981-9338.

CITROEN 11 LIGERO 1947 a terminar alternador carburador 404 nuevo. Papeles en orden, escucho ofertas. Tratar TE.: 298-1582 de 14 a 17 hs.

WHIPPET 1927 todo original restaurado a nuevo exclusivo P/coleccion o/entendidos. Realizo cine T.V., casamientos, cumpleaños, una verdadera joya. Liquido urgente U$s 3.000 o su equivalente. Llamar 757-5609.

FORD BABY 1934, inglés, estado bueno, beige y negro, dos puertas, por Ford A Voiture convertible. Recibo ofertas y datos por carta. Sr. Cámpora, calle 20 Nº 88. Mercedes, Bs. As. Papeles al día.

2.3 Autos fuera de serie
—COMPRA—

COMPRO LOTUS SEVEN cualquier mecánica por carta especificando estado y precio a Sr. Carlos, Avenida Pascual Echagüe 7307. 3000 Santa Fe.

NECESITA DOBLAR UN CAÑO . . .?
VEALO A RICARDO ! !
RICARDO ZEZIOLA
LOPEZ Y PLANES 5835.
BILLINGHURST. TEL. 751-6872

4.0 Pick-Ups
—VENTA—

VENDO O PERMUTO PICK-UP Chevrolet Rural 76, impecable estado. Juan Ghiglione, Garro 3037. Altura La Rioja 1800.

VENDO FURGON con Buche para Pick-Up, Toyota, puerta trasera, ventiluz de acrílico. Todo de aluminio forrado, interior con chapadur blanco con estanterías líquido, 9 de Julio 1022. Arequito TE.: 0464-9161.

SABARU 600 furgoneta vendo o permuto menor o igual valor nacional con ventanillas muy buen estado primera mano $a. 27.000 Aristóbulo del Valle 1102, Moreno Pcia. de Bs. As.

5.0 Motocicletas

HONDA CROSS 1980 80cc. motor recién reparado $a. 5.000 Francisco García Ruta 38 s/n. VillaGiardino CP 5176. Córdoba.

CASCO INTEGRAL motocross anexo J. Vendo super urgente buen estado amarillo $a. 300 Avenida Las Heras 2143. Piso 8º Dto. "A"

VENDO MOTO INDIAN 750 bicilíndrica modelo 1938. Totalmente restaurada, pintura niquelados, mecánica, funcionamiento perfecto, permutaría por moto importada, interior o superior precio, 9 de Julio 1022, TE.: 0464-91261. Alquilo. Santa Fe.

CONDOR 100 CROSS modelo 1981 permuto por fiat 600 64 o 71. Edificio 62 3er. Piso Dto. "D" Villa Celina Barrio Gral Paz. Adrián.

SUZUKY 550 GSE 80, color negro c/carenado original, defensas, 5.000 millas $a 15.500, particular todo el día, Camacuá 645, Capital (altura Rivadavia 6.600)

CASCO INTEGRAL a estrenar $a 230, sábado, block 28, 6º "A", Barrio Gral. Savio (Frente Autódromo)

MOTOPLAT completo (encendido electrónico) nuevo a estrenar, para Andina o Zanella 200 $a 650, Billinghurst 2386, 5º "F".

MOTO TRANSITER 175 cc. Monocilíndrica, Modelo 1963 aprox. nacional. Compro selectora u horquilla, piñón de 2a. Para más datos escribir a Miguel A. Maimó, Avda. Roca 1530, R. Gallegos, S. Cruz. (9400) Tel.: 0966 - 2865.

MOTO HONDA 650 cm³, Luston, año 1980, impecable, tomo auto mayor o menor, valor diferencia convenir. Daniel Martí, Irigoyen 1111, 9 de Julio, Tel.: 0317 3005. A toda hora.

CURSOS
SEA TECNICO EN:
1) Carburación.
2) Electricidad
3) Motores nafteros y Diesel.
4) Motores de competición
Pida informes a: IMA
C. C. 40. Suc. Caseros (B)
(1678) Bs. As.

CASCO ABIERTO (U.S.A.) casi nuevo con caja y 2 viseras $a 500, block 28 6º "A", Barrio Gral. Savio (Frente Autódromo), sábado (Carlos).

CASCO INTEGRAL a estrenar (sin uso) $ 2.500.000, tamaño mediano y color rojo. Billinghurst 2386, 5º "F", Buenos Aires, día sábado únicamente.

MOTO JAWA 350 con carenado sin golpes, pintura nueva muy prolija, hay que verla $a 7.500, escucho ofertas, tel.: 651-7119

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

de 13 a 18 hs. Dirección: Avellaneda 5059, Tablada, Prov. Bs. As.

VELOCETTE INGLESA modelo 1953, M.A.C. 350, impecable totalmente original, motor reparado a nuevo, solo para especialista o coleccionistas U$S 1.500 instrumental original Rosario, Santa Fe 231, piso 10 of. 7, ofrezco remitir fotografías. Hablar al Tel.: 44293, 35230, de tarde, Córdoba.

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

120 A Sedán	$a. 86.900,00
120 A Cupé	$a. 86.900,00
Bluebird Sedán	$a. 155.000,00
Bluebird Cupé	$a. 161.900,00
Bluebird Rural	$a. 148.320,00
Laurel MT (c/techo corredizo)	$a. 270.585,00
Laurel Aut. (c/techo corredizo)	$a. 281.505,00
280 ZX	$a. 349.965,00
280 ZXT (c/techo desmontable)	$a. 376.320,00
180 SX "Silvia"	$a. 141.500,00
Pick-Up Doble tracción p/1000 kg	$a. 121.095,00
Pick-Up Diesel p/1000 kg	$a. 124.430,00
Pick-Up Cabina y media p/1000 kg	$a. 156.235,00

6.0 Repuestos y accesorios

—COMPRA—

COMPRO CAJA y manual de moto Transiter 175 cc. cuatro tiempos, modelo 1963. Para más datos y convenir precios escribir a Miguel A. Malmó. Roca 1530. R. Gallegos, S. Cruz (9400) o llamar al 0966-2865. ¡Gracias gente de CORSA!

COMPRO CAJA DE VELOCIDAD DE Gordini 4ta. ó 5ta. "Buen estado" pago contado y traslado Sr. Guardia Los Tilos 3187. Barrio Parque Drummond. Luján de Cuyo-Mendoza (5507) TE.: 981705.

COMPRO CUBIERTAS 11 x 15 y 16 x 15 nuevas o usadas en buen estado o en mal estado para reparar. Llamar 35-0421 - 0522 - 9220 - 9288.

RESORTES Y VALVULAS ESPECIALES
ARBOLES DE LEVAS
JOSE RAPONI
ENVIOS AL INTERIOR
AV. MITRE 198 o VILLA MARTELLI
PROV. BS. AS. o TEL. 761-1586

COMPRO MOTOR FORD F-100 de ex sport prototipo o ex Fórmula-1 Argentina. Llamar 35-0421 - 0522 - 9220 - 9288.

COMPRO CAJA PUENTE nacional o importada para motor Ford F-100 de ex sport prototipo o ex Fórmula 1 Argentina. Llamar 35-0421 - 0522 - 9220 - 9288.

URGENTE encendido electrónico Kawasaki KX 125 Cross. Malpú 90, Villa Carlos Paz, Córdoba. T.E. 22547, llamar de 17 a 20.

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

—VENTA—

FALCON FIERROS preparados tapa $a. 3000.- múltiple escape silens $a. 600.- multiple admisión $a. 600. Holley 40-40 $a. 600, botadores $a. 500. Tres


ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

Weber 45-45 $a. 3000.- Villaroel 1341. Altura Juna B. Justo 2.400 (Capital Federal.

VENDO LLANTAS FIAT 128 como nuevas. Total $a. 1.000, Belgrano 2864 8º G. Mar del Plata. TE.: 37948

AIRE ACONDICIONADO para automotores. Venta e instalación. Reparaciones de todas las marcas Nac. e imp. Campillo 2545 Cap. Tel. 51-6771

CAJA DE VELOCIDAD para Fiat 128. Regalo $a. 2000. Av. Hipolito Yrigoyen 3763, 1º piso Lanús Oeste. TE.: 240-3803.

CILINDRO FLAPPERO, Tapa, embrague, caja Minarelli cuarta, 2 motoplast, todo para Zanella 180, 4 ruedas completas imperial 8" Todo junto o separado. navarro 1275. Castelar TE.: 628-1488.

VENDO ESCAPE "MORWING" italiano de carrera completa para Kawassaki 650 Puede ser "Custom" "K2" "2" "SR" completo. Urgente $a 1000, Sr. Juan 50-6422; 203-3437. Balgorria 2459. Capital. Además espejos originales.

MOTOR LIMPIAPARABRISAS para Volkswagen de 6 volts, liquido $a. 270.- portafiltro de aire para Fiat 1500 $a. 50.- Ver en: Luis María Campos 4740, Caseros Prov. Bs. As.

2 DISCOS DE FRENO delantero Honda 400/750/900/1000 un regalo $a. 200 c/u Después 21 hs TE.: 52-7380. Eduardo.

DOS CARBURADORES WEBER Horizontales DCH-40-40 nuevos especiales Dodge 1500, Alfa Romeo etc. Con caño admisión Dodge 1500. TE.: 628-3086.

ARBOL DE LEVA Falcón 221 perfecto estado $a. 220 Liberta 836. Piso 2º oficina 39 TE.: 393/5547 de noche Juan.

PLACAS DE EMBRAGUE REPARADAS y sin reparar discos en igual condición, cajas de cintas de freno, remaches, crapodinas y grafitos de embrague. Todo primera calidad. Acepto auto TE.: 244-1646.

CAJA DE VELOCIDADES Año 1970, tablero completo y burro de arranque de Peugeot 404 TE.: 244-1646.

TRES CARBURADORES WEBER 45-45 horizontales, buen estado o permuto por 1 vertical 40-40 de IAVA o 48-48 diferencia a conversar TE.: 37-1075/0688 de 9 a 14 hs. Int. 40 Alvarez.

CASCO COUPE FIAT 1600 con tren delantero, vidrios, puertas, tapa, baúl, instalación eléctrica. Tratar tel: 21908, Rio Tercero (Córdoba).

ESCAPE MOTO T-Marvin enlozado con sordina para Honda 900cc o 750cc, estdo impecable, $a 300.- Tel.: 658-3298.

4 LLANTAS originales Toyota Célica Coupé con tuercas y centros, 0 km., modelo 1600, $a 450.- Tel: 658-3298.

VENDO Autoportante Mercedes Benz frontal 321, seis camas, dormitorios separados, baño, ducha, comedor, calefón, cocina tres hornallas con horno, extractor de aire, heladera, motor 0 km. Perfecto estado, urgente, 551-5464.

JAULAS ANTIVUELCO Peugeot 504 y otra Fiat 128, tapizada desarbables nuevas para TN Rally, TC. 2000, particular vende urgente. Tel.: 568-7635, Tinogasta 5070, Capital, Devoto.

BOMBA ACEITE CICARE 3 cuerpos, buen estado, embragues, múltiples, discos competición, un cuenta vueltas Jeager, un distribuidor Mallory para seis cilindros y 4 llantas, magnesio Dodge 1500 nueva. Llamar 774-1009, calle Thames 2290, 1° piso A, Capital Federal.

CIGÜEÑALES CHEVROLET 3 litros, turismo carretera uno 0 km. otro usado y en bruto, bombas nafta eléctrica Stiwar Warnes. Ver av. Mitre 2884, Munro o llamar 762-4772 de 17 a 21 hs.

CUBIERTA Y CAMARA marca Continental, nueva sin uso para, motor, llanta 16, $a 1.200. Tel: 658-3298.

PORTAFILTROS DE AIRE para Fiat 1500, $a 50.- Luis María Campos 4740, Caseros.

CASCO ABIERTO Importado USA, extra duro, c/caja 2 viseras, muy poco uso, excelente estado, $ 6.000.000. Sábado, block 28, 6º A. Barrio Gral. Savio (frente autódromo).

MOTOR FIAT 600 850 cm³, único ganador en Fórmula 4 Santafesina con caja y 30 relaciones. Seguro que va fuerte. Tratar Ricardo Broda Enzo, Bordabehere 1151, San Jorge. Tel: 40356.

DISTRIBUIDOR MALLORY doble platino Falcon competición, carburador Weber horizontal 45-45, árbol levas Falcon Sprint 0 km., radiador Falcon 1983 nuevo. Tel: 773-0669, Jufré 579.

VENDO ENGRANAJES de caja de velocidad. De Jaguar, Modelo 47 ó 48 de 2,5 lts. y 3,5 lts. nuevos intactos. TE 792-0694.

PARA SUZUKI CUPE Servo CXG. Repuestos varios, capot trasero, capot delant. guard. delantero derecho, guards. traseros, puerta derecha completa. Luneta tras. completa. Torpedo cristales laterales. Espejo retrovisor externo. Luz posición y giro guardabarro completas todo original junto o separado. Cesar Malnatti 1055. San Miguel, Bs. As.

VENDO PORTAEQUIPAJE para Yamaha 400. R.D. o Daytona, nuevo. $a. 200 calle 17 Nº 1975, entre 72 y 73 La Plata, preguntar por Sr. Daniel.

WEBER 45-45 tres, tapa cilindros Falcon Sprint, preparada árbol de levas Romero múltiple admisión y Holley 40-40, botadores múltiple escape silens, embrague liquido junto o separado, Villaroel 1341, Capital.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VENDO BOMBA aceite cicaret 3 cuerpos, buen estado, embragues múltiples discos competición, un distribuidor, Mallory para 6 cilindros, 2 cuentas vueltas, 1 marca Jeager y Johes. Llamar 774-1009, Calle Thames 2290 1º Piso "A" Capital Federal.

TRAILLER PARA auto de carrera, vendo ideal Fiat 600 128 F Renault. Llamar 761-1880, ver Berutti 711, V. Martelli- Buenos Aires.

VENDO 2 WEBER 45-45 horizontales 4.000.000 c/u permuto por Weber Solex 40-40,45-45 verticales. Ingeniero Brian 2161, Haedo 659-9235.

MOTOR TORNADO TE. 611-5795, horario comercial.

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

HONDA CB 400T lateral $a 150, TE. 242-5501, de 15 a 18 hs.

—PERMUTA—

CARBURADOR WEBER 28-36 DCDI3 y múltiple Fiat 1500 por carburador Weber Bricen y Múltiple Fiat 128 o vendo. Córdoba 1180, San Andrés, Partido de San Martín. Tel: 755-3807.

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

7.0 Herramientas y máquinas

—COMPRA—

COMPRESOR 1 1/2 H.P. Alta. doble cabezal practicamente sin uso, gasógeno, soldadura de punto, rotativa, pios de soldadura. TE.: 244-1646.

TORNO PORTATIL COLGANTE con eje flexible con pie de apoyo y accesorios, una joya ideal para rectificación tapas cilindros, hobby mecánica dental etc. $a. 1.900. ver sólo jueves: Belaustegui 1612 (J.B. Justo 4400)

CARGADOR DE BATERIAS 0 km, una joya tipo carrito para 6 y 12 volts. Vendo $a. 1.300. Luis María Campos 4740, Caseros.

VENDO 3 CARBURADORES Wewer doble bola con el caño de admisión Torino todo como vino de fábrica. El modelo 1968, tratar TE.: (0352)-8520. Chacabuco Pcia. de Bs.As.

DISTRIBUIDOR ELECTRONICO con cables y bobina. Falcon 1983, nuevo TE.: 773-0669. Jufre 579. Capital.

10.0 Varios

—COMPRA—

MANUAL DE HONDA DAX ST 70. nuevo o usado pero en buenas condiciones. Llamar para arreglar el precio al teléfono 667-0079. Gaspar Campos 2115, Muñiz, Provincia de Bs. As. Martín Ryan.

—VENTA—

"AVIACION VENDO avión Cessna 180 4 plaza excelente estado, habilitado como normal y restringido. Restan 750 horas de motor. Tratar Av. Vleytes 256 TE.: 587. Chacabuco (6740).

REGISTRADORA PANASONIC cinco totales doble ticket con visor y cajón. Prácticamente sin uso 244-1646.

DOS CASCOS INTEGRALES NAVA, poco uso, negros, 800 $a c/u. alforjas de cuero color suela 130 $a. usadas. TE.: 8012682. Las Heras 1860. 1º A. Alejandro.

RADIOGRABADOR DAHICHI 0KM una verdadera joya, estéreo vendo urgente $a. 1.500 ver jueves únicamente en: Luis Belaustegui 1612 (J. B. Justo al 4400) Capital.

MAQUINARIA PARA fabricación completa de calzado (está en Capital Federal) Dirigirse a: Sr. García, Bruselas 560, Dto. 2 (1408) Capital Federal o Sr. Marcel. Cortejarena 4280 (5009) Córdoba.


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

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

COLECTIVO MERCEDES BENZ LO 140 modelo 1972, carrozado 1980, motor 0 km. ideal equipo competición doble camello. Tel: 773-0669. Jufré 579, Capital

CENTRO MUSICAL sin bandeja, marca Aiko, una joya, con timmer. Vendo $a 2.500.- Ver días jueves en Bellaustegui 1612 (Juan B. Justo 4400). Capital.

VENDO TRANSFIERO TALLER de motos excel. ubicación totalmente equipado casi un hospital habilitación al día Malabia 691 Capital, acepto coche o motos. Preguntar por Claudio Berman.

10.0 —VARIOS—

JOVEN PERUANO estoy interesado en comprar el libro de la Fórmula Uno (de Corsa) escribir a Huarac P. 10 Los Manzanos-Surco , Lima Perú. Precio razonable cuñao.

INTERCAMBIO DE CORRESPONDENCIA DATOS y fotos sobre la F-1 y el automovilismo mundial y nacional. Contestaré: José San Román. General Güemes 331. Barrio General Paz-Córdoba 5000 Argentina.

TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
(Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO•
• OSVALDO MACEIRA •
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

11.0 Automodelismo

—COMPRA—

AUTOS EN MINIATURA compara coleccionista. Matchbox. Tomica, Dinky, Corgi, Tekno, Spot-on, Solido, Diapet, Eligor, Brooklin, Eidal-Grip, Majorette, Buby, Gama, Río, etc. en Bas. As. Sergio 824-4535 en Montevideo (ROU) Horacio 79-1483.

—VENTA—

SUPER PISTA SCALEXTRIC 90 tramos chicana, lomos burro

automundo
AUTOMODELISMO DEPORTIVO
Ventas por Mayor únicamente
Martes a viernes 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. Dto 1 (C.P. 1407)
Tel. 69-8096 BUENOS AIRES

pulsadores, cuentavueltas electrónicos, 2 vías. Todo sobre mesa doble de aglomerado con patas y barandas. Circuito super difícil $a 1.200. Laguna 1493.

AUTOMODELO 1/8 Montecarlo SG, nuevo motor explosión a radio, control con accesorios. Solís 5926, TE. 82-1339, 7600, Mar del Plata.

Es una 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 200.490. 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: Displa S. A., Juan M. Blanes 1076, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, julio de 1983.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4981
	Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión Nº 7970

Cuando al "show" de la Fórmula Renault '83 ya casi nada parecía faltarle, en General Roca se "destapó"...

Con fondo de Chacabuco, el constructor Gustavo Donadío junto a Gustavo Mancuso sobre el Depac —que luce junto al apellido del piloto el escudo de la ciudad— estacionado en la plaza central, reviven la consagración...

GUSTAVO MANCUSO

EL FACTOR SORPRESA

Era apenas la 13a. carrera en la categoría, de una campaña personal discontinua, y sólo la segunda de una tercera etapa en que recién pudo encarar su participación "con todo"... Y el nuevo "crédito" de Chacabuco dio el "batacazo"... Aparte de su novel equipo, acaso únicamente Gustavo Donadío, su coterráneo constructor del Depac que llevó al triunfo y, "sobre la hora", el hoy exitoso preparador "Nino" Freire, quien le alquiló de urgencia un motor "mágico", habían confiado en él. La cuestión es que, "armando" una carrera excepcional, agregó un nuevo condimento al espectáculo vibrante de la F-R y se suma ahora a una lista de candidatos que, como la especialidad, crece

Sábado a medianoche. El baile es en un taller. Y en General Roca, provincia de Río Negro. Y nadie luce impecable...

Muertos de frío, engrasados, un puñado de muchachos que acaba de devorarse una parrillada a pocas cuadras y, de postre, dormitó sentado a la mesa mientras la voz ronca del constructor del auto respondía la metralla de sus inquietudes, vuelve a sumergirse entre los fierros.

Lo primero que hay que hacer es cambiar los espirales de suspensión del coche, que se vencieron por haberlo traído sin montar, en trailer, desde Chacabuco, comiéndose las irregularidades de un camino de más de 1.200 kilómetros, *"lo que equivale como a treinta carreras de uso"*, dice Donadío, preocupado por el ingrato descubrimiento...

Se acaba de instalar el motor que esta misma tarde le alquilara a Freire, a quien recurrieron visto el pobre rendimiento del propio, como una de tantas "soluciones heroicas" que, para remontar dos días aciagos de entrenamientos y clasificación, había que buscar. El auto "tiene que ir" bien...

Por último, retoques para una puesta a punto "salvadora" y repaso general. Se hicieron como las siete de la mañana del domingo...

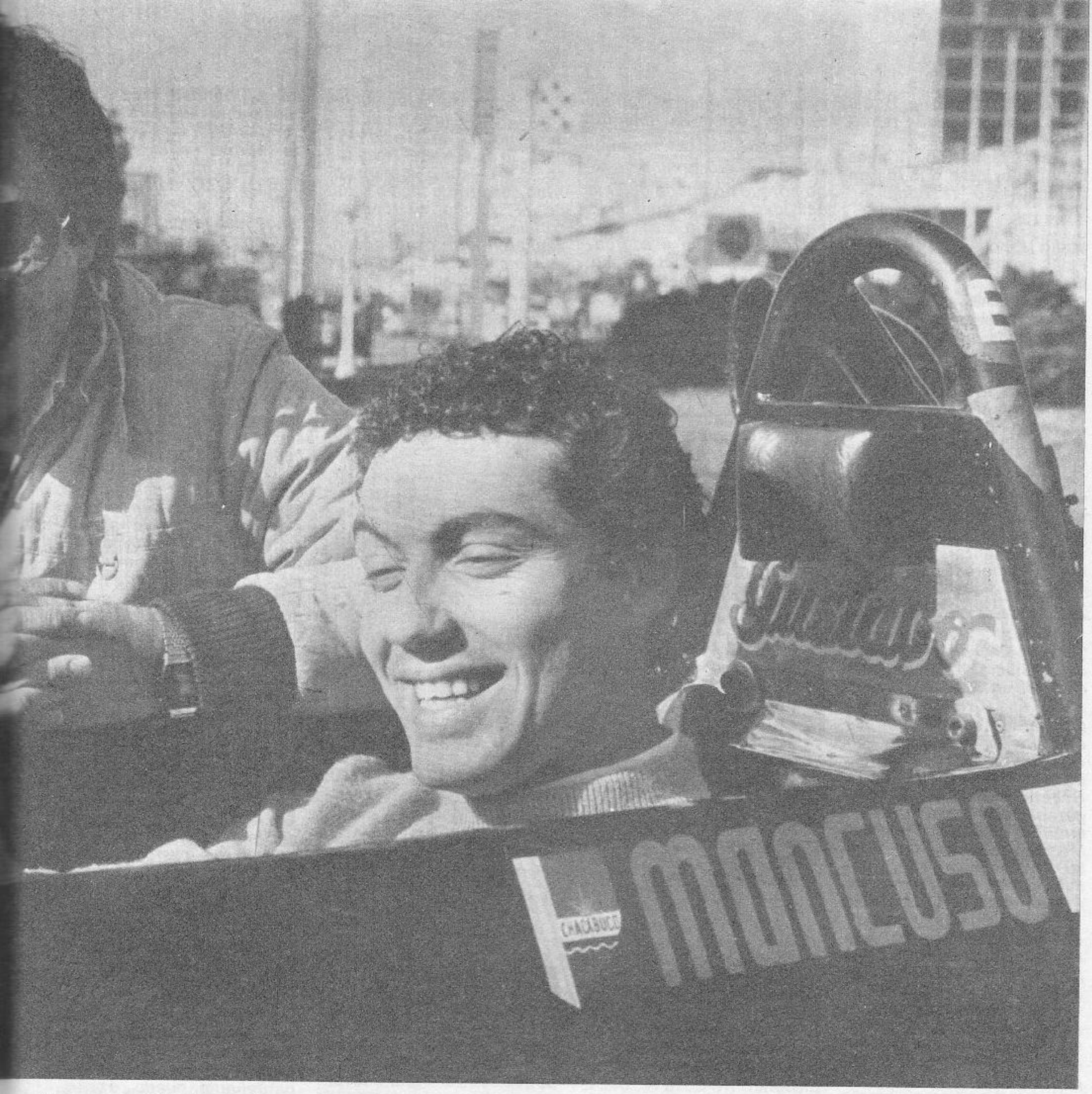
El auto de nuevo arriba del trailer, y al hotel, a pegarse un baño y despabilarse un poco, que a las once hay "tanques llenos"...

A eso de las nueve, todos listos para ir al circuito, mientras Gustavo, el piloto, descansa algo. Pero al salir... ¡¿dónde está el coche?! El trailer, vacío...

Desesperación imaginable y todos disparados hacia distintos rumbos sin entender nada... De pronto, un alma caritativa que les dice haber visto un auto negro "de carrera" tirado justo frente a la discoteca... Y allí estaba, con la trompa y los soportes destruidos... Lo habían fijado mal y se cayó del trailer al pasar por ahí. Ellos, "filtrados" como estaban, ni cuenta que se habían dado...

Como locos a arreglar todo de urgencia, y que Gus-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



tavo no se entere hasta después de la carrera, por favor...

49s20/100 es el mejor tiempo tomado en una incursión por el "warm up". Malo, realmente, el peor de los cronometrados esta mañana. Peor todavía que el magro *48.89* que le significara el *23er* puesto en la clasificación del sábado... ¿Qué hacer?

Meriggi entra en acción.Es el fabricante de la caja que lleva este Depac, aliviánada por dentro como la de Gurini... contribuyendo a los escasos 335 kg. de un auto al que ellos mismos, durante largos meses de cariñoso y prolijo trabajo en Chacabuco, le aligeraron hasta el menor detalle (salvo la batería, que *"como no teníamos para comprar una más liviana, ahí estamos pasados como en 4 kg..."*). El propio Meriggi la desarma, le cambia las relaciones y vuelve a armarla. Ahora sí... El auto tiene que estar mejor adaptado a este motor...

Es el comienzo de la primera serie y Gustavo queda penúltimo, pero en seguida... desata una escalada que lo lleva al cuarto puesto con record de giro (extraoficial: *¡47s10!* cuando la pole de Gurini había sido 47.48) incluido.

"Todas las vueltas pasaba a uno o dos —dice el piloto— *y creo que en una más los empalmaba a los tres punteros en el curvón... ¿Ponemos gomas nuevas para la Final? Estas tienen la 2ª tanda de clasifica, 'tanques llenos' y la serie encima..." "Mirá* —contesta el constructor—, *si hiciste ese tiempo con éstas, yo no arriesgaría,cam-*

biándolas, el equilibrio del auto, aunque puedan terminar muy gastadas.."

Está bien, no toques nada, que, pese a la ida de trompa, esto va como un "jet"...

...Y Gustavo Guillermo Esteban Mancuso, tras largar la Final en segunda fila por fuera, llega en punta a la primera curva,

Contra el grueso de los pronósticos, aguanta el malón durante treinta y tres vueltas memorables en que "los apiló a todos" usando cuanto recurso se le ocurriera, haciendo gala de una astucia digna de liderar una carrera que, como ninguna, resume la paridad competitiva y el nivel espectacular de la F-R actual. Una categoría que, como corresponde, acaba de lanzar, con él, un nuevo nombre. Pero...

¿QUIEN ES?

"Nací el 24 de agosto de 1959 en Chacabuco, provincia de Buenos Aires. Empecé a correr en Karting a los 18 años, en 1978. Al año siguiente salí campeón en las dos categorías zonales con caja, en Chacabuco. A raíz de eso Gustavo Donadío y Roberto Nicola (recién empezaban con Depac) me invitaron a probar su auto en Marcos Juárez, en enero del 80. Anduve muy bien y pensaba correr en F-R, pero no arreglamos y quedé parado.

"A mitad de 1980 compré un Tulia XVI y fui a correr a Pigüé. Después tuve una piña grande cuando venía remontando muy bien en Las Flores, donde destruí el auto... Compramos uno nuevo. Pero luego de la primera carrera del 81 falleció mi padre y dejé.

"Hasta que a mediados de ese año, teniendo yo unos cuantos fierros arrumbados, Donadío me ofreció su auto y fuimos a la Carrera de los Campeones en el circuito 8 del Autódromo. Venía cuarto y se pinchó una goma, pero hicimos el record de vuelta (que no me reconocieron...). Ese año corrí cinco carreras.

"En el 82 hice solamente un par de competencias en Turismo, en pareja con 'Patita' Minervino (N. de la R.: también de Chacabuco, kartista y ahora integrado a la F-R) pero sin resultados; el motor se rompía... Y además, alguna intervención en Karting, categoría Internacional.

"Estuve dudando un tiempo porque no quería dejar la actividad pero, de continuar, deseaba hacerlo bien... Hablé con Donadío y acordamos comprarle un Depac. Estuvimos siete meses trabajando para terminarlo y nos perdimos las dos primeras de este año. Finalmente debutamos en Rosario, y en General Roca..."

EL AUTO

"El chasis que tiene Gustavo —acota Donadío—, era el último Depac del modelo anterior y estaba 0 km., pero convinimos que luego de vendérselo fuera reformado. Y ahora no tiene diferencia alguna con el modelo actual, salvo las parrillas de la suspensión delantera, de las que a partir de la próxima ya va a disponer. (N. de la R.: tras la victoria, le fueron regaladas por Depac) *Las estuvimos desarrollando desde principios de año con el equipo de Berecíbar. Con ellas se resuelve el problema que sufríamos del barrido de la trompa en curvas de media velocidad, y permite un balance más fácil, un coche más equilibrado en general.*

Por otra parte, recién estamos comenzando el desarrollo por un camino distinto del tentado el año pasado, así que todavía podemos mejorar bastante más como ya lo demuestra el auto de Mancuso.

Además, son muchas las cosas que inciden en el rendimiento de un chasis. Por caso, lo de General Roca fue como si Gustavo hubiera corrido con el auto recién llegado al circuito el domingo, porque con el motor que consiguieron para ese día, sensiblemente más potente que el que tenía antes, se abría un campo nuevo de posibilidades de puesta a punto y balanceo. De haber podido trabajar, el auto no habría estado tan subvirante...

EL MOTOR

C.— *A propósito de eso, ¿qué pasó con el cambio a motores de 1.400 cm³ para este año?*

D.— *Los autos nuestros siempre transmitieron bien la potencia al piso; al acelerar, no "patinan" las ruedas traseras... Así, aunque los motores actuales tienen un alto torque, no nos vemos perjudicados. A grandes rasgos, no ha cambiado por eso la puesta a punto con respecto al 82, como tampoco hubo que hacerlo por estas gomas. Aunque, por supuesto, todo se puede optimizar...*

C.— Sin embargo, algunos opinan que estos motores son menos "nerviosos", menos "de carrera" que aquellos 1.020. ¿Qué opinión tenés vos, que manejaste ambos tipos?

M.— *Básicamente, éstos son menos "nerviosos" porque no tienen el árbol de levas cruzado como los anteriores, pero salen "de abajo" una barbaridad más y yo calculo que tendrán siempre como un 25% más de potencia aprovechable, además de estar mejor repartida. Con los 1.020, doblabas mal (como yo, a propósito, saliendo del radio ideal, para "cuidar" la punta, sí pude hacerlo en Roca) y se "morían" y no recuperaban más; a éstos, en cambio, los podés dejar caer en régimen, que cuando los pisás salen como un cohete. Con los 1.020 tenías 80/85 caballos, pero todos juntos allá arriba...; ahora no, la recuperación es más inmediata, se siente que el motor empuja, hasta en cuarta...*

D.— *Pero hay que tener en cuenta que, pese a que estos motores, siendo más elásticos, "perdonan" más la conducción y hasta el no acertar las relaciones ideales, aquel piloto que hace todo "finito" y bien en la pista, también saca diferencia, aunque así haya más paridad...*



Los dos "Gustavos" con otro famoso de Chacabuco, Roberto Urretavizcaya, en el Golf Club donde "Tito" suele pegarle... La noche previa se habían juntado en una gran cena de homenaje a Mancuso.

EL PILOTO

C.— ¿Por qué lo elegiste aquella vez a Mancuso y cómo lo viste progresar?

D.— *En primer lugar, porque lo conocía como persona... Pero seguí su campaña desde el karting y nunca dudé que iba a andar bien. Y ahora, el triunfo de Roca es una auténtica gratificación para nosotros que, desde cuando le ofrecimos el auto en el 80, creíamos que tenía talento.*

C.— ¿Qué cualidades sobresalen en él?

D.— *Es seguro y rápido. Además, es sensible para la puesta a punto. Es que no va complicado, va "suelto" arriba del auto, puede pensar... Lo de General Roca no nos sorprendió, sabíamos que cuando él tuviera un buen motor y los demás medios necesarios, estaría adelante. Siempre se lo dijimos...*

C.— ¿Y vos, lo creías...?

M. —*Y... El día que más confiado me sentí fue cuando me subí por primera vez al Fórmula en Marcos Juárez. Me habían dicho que tuviera cuidado, que no lo acelerara, que era difícil... pero llegué a la primera curva y ya venía en cuarta a fondo. Me sentí cómodo enseguida y al segundo día*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

andaba en los tiempos de Rosso en su circuito. Pero no me agrandé, porque sé que para andar bien, siempre se necesita aprender y únicamente la experiencia que te van dando las carreras, sirve.

EL TRIUNFO

M. —La última vuelta, en Gral. Roca, tardé un siglo en darla... Eso es experiencia, ¿ves? Yo he visto a muchos, sobre todo en kart, perder la carrera en la última vuelta, por descontrolarse.

C. —¿Qué otra cosa aplicaste del Karting...?

M. —La largada... El Karting con caja (especialmente en tierra) te enseña a largar, a usar el embrague para no quedar patinando... Yo suponía que los de adelante se iban a quedar arando, y aproveché eso.

En carrera, sabía que no me podían pasar así no más. Siempre creí que cuando tuviera un auto confiable —en el sentido de que me respondiera cuando lo necesitara para hacer "piruetas"— les iba a pelear sin "loquear".

Pero en un momento creí que la perdía. Fue por la vuelta veinte más o menos cuando ya había abierto una luz y vi de reojo que un banderillero traía corriendo la bandera de aceite en la pista..., pero yo ya me había mandado a doblar como siempre; entonces frené todo lo que pude y después largué y traté de traerlo para adentro en la curva, pero pisó el aceite y se me cruzó... Apenas pude dominarlo y pensé que la cosa se me complicaba porque los demás seguramente tenían más experiencia que yo para casos así y se me vendrían encima. Pero inmediatamente pensé que no, que todos tendrían problemas (¿quién maneja sobre el aceite...?), porque si yo, que venía adelante, casi tuve que parar por completo, a ellos les iba a ir peor, y ni que hablar de los que pasaran del otro lado de la mancha...: hasta la ruta no paraban... Cabía un solo auto entre la cuerda y esa mancha; entonces, en las vueltas siguientes me mandaba por ahí y en cierto sentido eso me dio seguridad ya que por afuera era imposible que me pasaran.

...Hasta que empezaron a aparecer los rezagados, y Giacchino a presionarme. Creo que la carrera quedó definida cuando lo pasé a Villar; me tuve que jugar al todo o nada, a hacerlo en un lugar prácticamente imposible, y me salió bien. Se lo dejé de tapón a Giacchino y cuando salimos a la recta vi la distancia que le había sacado y comprendí que no me alcanzaba más...; pero si me sale mal podía perder la carrera...

C.— ¿Cuándo pensaste que ganabas?

M. —Cuando vi que pasaban las vueltas y aguantaba a todo el malón atrás, y después superé lo de la mancha de aceite..., pensé que si no me cansaba (hasta Rosario hacía un año y medio que no corría en F-R) podía ganar.

Cuando largamos y tomé la punta, no sabía cuánto podía durar. Pasé por los boxes y vi a todo mi equipo saltando y gritando...; pensé: que no se hagan tantas ilusiones porque esto puede durar un par de curvas y adiós... Hay que estar ahí, perseguido por toda esa gente que tiene experiencia, que prácticamente vive arriba del auto de carrera... Yo no tengo esa gran experiencia, así que me dije: acá hago la que sé, recurro a la del Karting. Y así fue. Ellos me estudiaban de atrás y yo a ellos por los espejos. Gurini me lo mostraba por acá, por allá, y yo me decía: no te duermas, no te duermas porque éste te la va a hacer de colores... Salía a la recta, miraba por los espejos y veía trompos, humo... Después llegábamos a la otra curva y volvía a ver el humo de las bloqueadas... Y pensaba: si no me tocan, nadie me saca de la cuerda. No... Si se había pintado lindo...



El auto, el piloto y el equipo. Del chasis se ocupan Juan J. Pugliese, Edgard Palmentieri y Guillermo Muro; motor: Carlos De Luis; caja: Juan C. Minguila; finanzas y organización: Dr. Juan Quadrelli y Juan J. Lupo.

C. —¿Si no tomabas la punta de movida, habrías ganado?

M. —No sé, la verdad, no sé. A mí me gusta correr de atrás... Y coche como para pasar (N. de la R.: pese a lo que dijo apenas terminada la carrera...), *tenía, porque mi auto frena bien, y doblando, salvo que alguno se equivoque, no se pasa a nadie...*

C. —¿Se puso realmente bravo cuando un par de veces se te aparearon, Kehler y Giacchino, rumbo a la primera curva, ésa de cuarta a fondo...?

M. —¡Ah, no...! Yo venía a fondo y seguía a fondo; si podían, que me pasaran... Es que esta carrera fue juntar experiencia constantemente, y desde ahora he fijado unos cuantos conceptos que no voy a olvidar fácilmente.

LA CATEGORIA

C. —¿Y qué opinás ahora del nivel de los pilotos de la F-R?

M. —Mirá, que no son "monstruos" pero no sé si en la próxima voy a entrar en los puntos... No porque no me tenga fe sino porque hay que entender que, acá, un ínfimo error te manda al fondo, como les pasó a muchos... Y técnicamente, los coches son parejos, muy parejos... Si te quieren pasar por cualquier lado, se tiran en los frenajes, usan toda la pista, todo el auto... Y yo no dejé ningún elemento sin exigir, hasta el embrague tenía que usar... ¡Faltaba que "remara" con una mano en el piso...!

D. —Es que ésta es una categoría promocional y mientras los pilotos no se queden mucho en ella (caso Guerra en su momento), el nivel será siempre parejo. Y técnicamente, creo que está mejor que nunca. Los motores también contribuyeron a emparejar las chances de los chasis, que de por sí están en un plano muy competitivo como consecuencia de la lucha de marcas que ha elevado el nivel de la categoría.

C. —¿Y el futuro?

M. —Seguiremos con motores preparados y atendidos por "Nino" Freire. Paralelamente continuaremos desarrollando un motor aquí en Chacabuco con la gente de Recti-Diesel, para más adelante.

Trataremos de trabajar bien y después veremos si podemos pelear el campeonato o habrá que esperar al 84.

La charla informal en un bar de Chacabuco, sirvió para empezar a disipar aquel "¿quién es?" inicial, ¿no? Pero por las dudas, el propio Gustavo Mancuso piensa seguir encargándose de contestar el resto, que no ha de ser poco.

Texto y fotos: O.D.F.

FORMULA DOS EUROPEA EN MISANO ADRIATI

PALMER SE ESCAPA,

Nuevamente el médico inglés hizo valer su certera frialdad aunque las cosas no le pintaran inicialmente favorables, y con este nuevo triunfo capitaliza ya una creciente ventaja sobre el ahora conflictuado italiano, que no fue la excepción en una auténtica debacle bajo el sol abrasador del Adriático. Y uno de los primeros en sucumbir fue precisamente Enrique Mansilla tras un toque con Ferté cuando luchaban al fondo del pelotón puntero, en un fin de semana que se presentó adverso para March



El peor enemigo de un auto de carrera es sin duda alguna el calor. Cuando aumentan los grados de temperatura todo se complica porque los motores recalientan, las gomas se despedazan y hasta los pilotos parecen perder un poco la calma y contribuyen a verdaderas debacles mecánicas de las cuales puede surgir cualquier cosa.

Eso es lo que pasó el domingo en Misano. Casi cuarenta grados con un sol rajante, más de 60 grados en la pista y una serie de incidentes más o menos provocados por el calor, que fueron diezmando el elenco de autos presentes hasta dejarle en bandeja la carrera a un Jonathan Palmer que parecía la única persona tranquila en Misano.

Y sin embargo el Dr. Jonathan Palmer había sido protagonista de un inesperado incidente en el momento en que se ordenaba el "starting grid", cuando su auto tocó desafortunadamente a James Greshman, el director del equipo de Mansilla, echándolo por el aire y provocándole una terrible fractura en la pierna izquierda. Palmer no perdió un ápice de su calma sin embargo y tampoco pareció ponerse muy nervioso cuando al principio de la carrera su auto no andaba del todo a la perfección y a pesar de tomar la punta en la largada fue luego superado progresivamente por Streiff y Alliot que durante gran parte de la competencia dominaron a voluntad en el circuito del Adriático.

Hasta ese momento la carrera de Misano era una gran incógnita abierta. No es una sorpresa encontrar resultados extraños en Misano, como aquel recordado triunfo de un Chevron-Ferrari en manos de Lamberto Leoni años atrás. Misano es un circuito técnicamente difícil para encontrar el equilibrio ideal, y para colmo, el consumo de las gomas por culpa del calor complica soberanamente los planes. La mejor prueba de ese nivelamiento por las dificultades, estaba en el orden de largada que pocas veces se vio tan repartido. En los ocho primeros lugares, o sea las cuatro primeras filas, había siete marcas diferentes (Martini, Ralt, AGS, Spirit, Minardi, Merzario y March). Una paridad extraordinaria que tenía que ver con ciertas confusiones inexplicables como las de los pilotos de March cuyas gomas de carrera hacían mejor tiempo que las de clasificación. Así se explicaba la lejana posición de largada de Beppe Gabbiani que se jugaba aquí el campeonato, así como la del propio Mansilla que había hecho con sus gomas de clasificación 4 décimas por debajo del tiempo del domingo a la mañana con gomas de "Corsa"

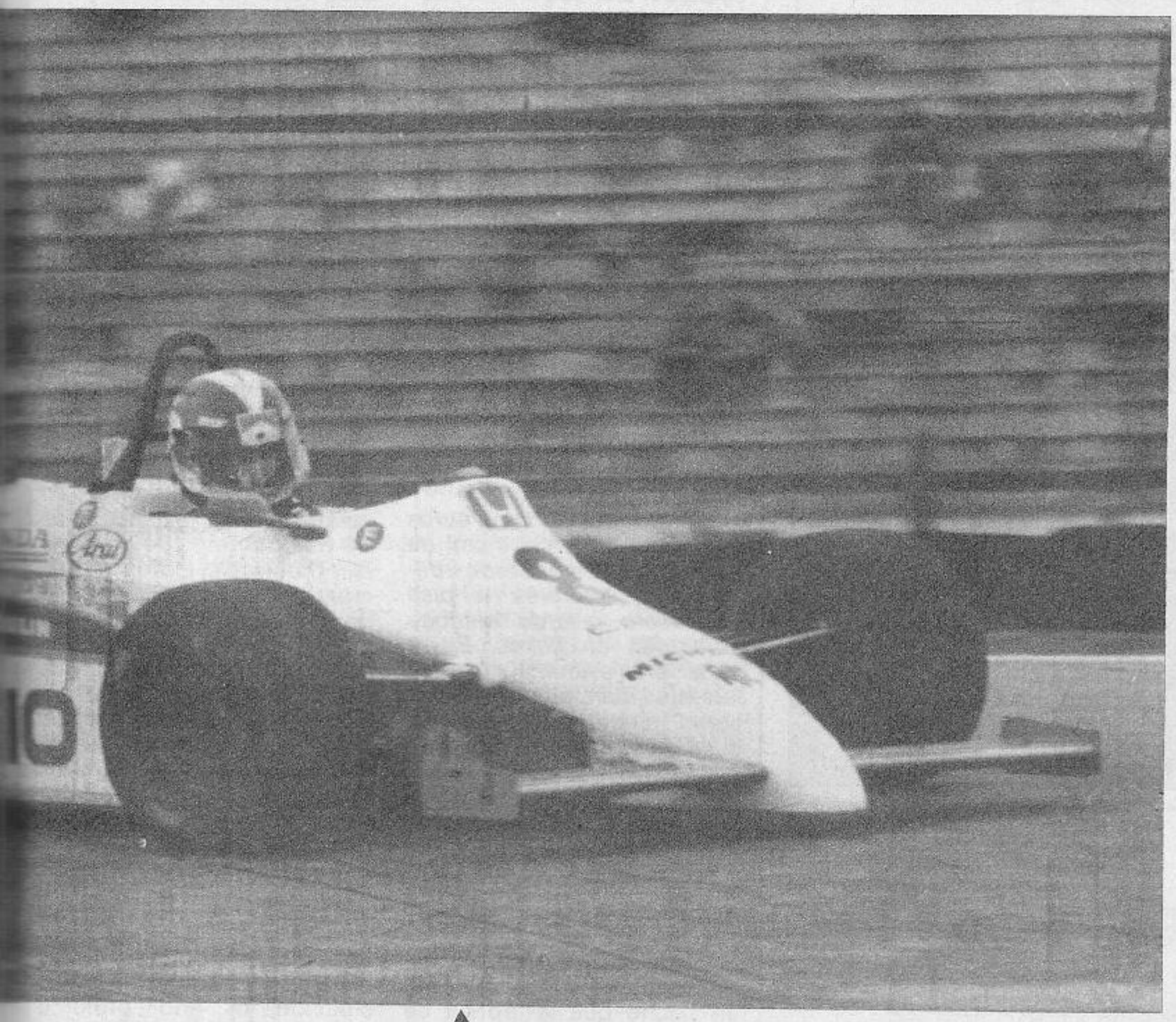
El conjunto más sólido parecía sin embargo el de Philippe Alliot y su Martini-BMW. Pese a una mala largada el francés se recuperó poco a poco pasando de cuarto a primero en unas diez vueltas para luego mantenerse allí como dispuesto a triunfar con toda comodidad. Detrás circulaba Streiff, el sorprendente Nannini con el Minardi, Palmer, Dallest, Gardner, Gabbiani, Thackwell, Danner, Mansilla y Michel Ferté que integraban el pelotón puntero donde nadie se despegaba demasiado.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CO

Texto y fotos: Germán Sopeña (Enviado especial a Misano, Italia)

GABBIANI SE QUEDA



▲ *La conjunción Ralt-Honda se perfila encaminada a reverdecer los laureles de Geoff Lees en 1981, a través de Jonathan Palmer este año. ¿Qué dirá Gabbiani?*

ORDEN DE LARGADA

P. Alliot
Martini-BMW
1m09s21
Promedio:
181.420 km/h.

P. Streiff
AGS-BMW
1m09s70

A. Nannini
Minardi-BMW
1m10s13

R. Dallest
Merzario-BMW
1m10s23

M. Thackwell
Ralt-Honda
1m10s50

P. Martini
Minardi-BMW
1m10s57

C. Danner
March-BMW
1m10s62

P. Chauvet
Spirit-BMW
1m11s42

F. Ballavio
AGS-BMW
1m11s71

F. Lienhard
March-BMW
1m13s00

J. Palmer
Ralt-Honda
1m09s34

J. Gartner
Spirit-BMW
1m09s93

M. Ferté
Martini-BMW
1m10s17

R. Del Castello
March-BMW
1m10s35

B. Gabbiani
March-BMW
1m10s56

E. Mansilla
March-BMW
1m10s60

D. Scott
March-BMW
1m10s99

G. Dacco
March-BMW
1m11s63

P. Petit
Maurer-BMW
1m12s07

A. Bertuzzi
March-BMW
1m13s52

La lucha intensa era de todos modos en la parte posterior de ese trencito y rápidamente se vieron las consecuencias. Primero se tocaron en una curva lenta Mansilla y Ferté que con su rueda delantera izquierda tocó la trasera derecha de Mansilla. El coche del argentino hizo un trompo completo tras el toque y se vio que la rueda trasera derecha estaba totalmente falseada. Rotura de suspensión también para Ferté y adiós ambas máquinas. Poco después Danner y Thackwell se tocaban pero en forma mucho más riesgosa. Al intentar pasar a Thackwell, Christian Danner levantó vuelo tocando la parte superior del auto del neocelandés y cayendo luego en una serie de tumbos impresionantes. No pasó nada aunque el casco de Danner mostraba las huellas de haber andado por el piso, y ambos pilotos volvieron a boxes caminando.

A continuación siguieron las fallas mecánicas. Rotura de suspensión para el pobre

CLASIFICACION

Autódromo de Santamonica, Misano Adriático - Circuito de 3.488 km - 58 vueltas - Recorrido total: 202.304 km. 24-7-83.

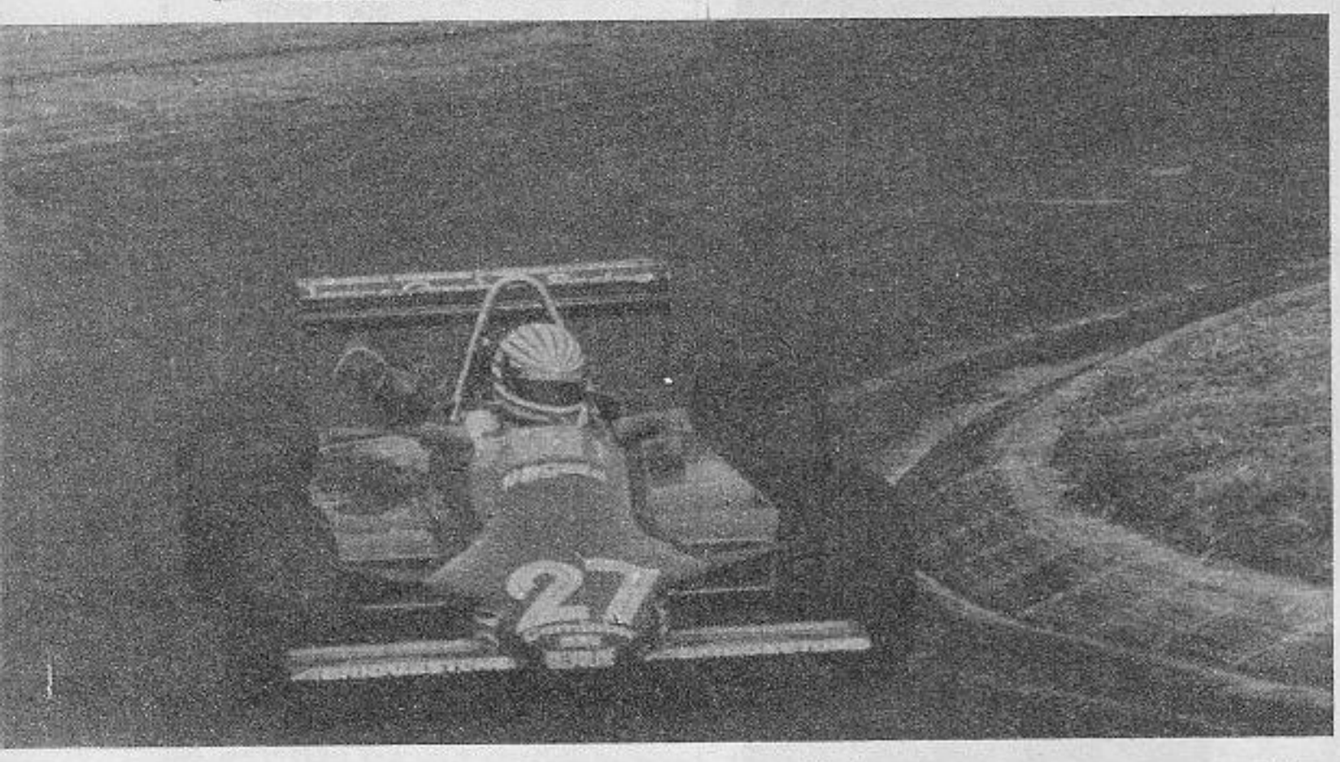
POS	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTA
1º	**Jonathan Palmer**	**Ralt RH6-Honda**	**1h09m37s74**	**58**
2º	Pierluigi Martini	Minardi 283-BMW	1h10m41s61	58
3º	Roberto del Castello	March 832-BMW	1h10m50s60	58
4º	Guido Dacco	March 832-BMW	1h10m35s75	57
5º	Fulvio Ballabio	AGS JH19B-BMW	1h10m36s38	57
6º	Freddi Lienhard	March 832-BMW	1h10m04s21	55
7º	Richard Dallest	Merzario 283-BMW	1h09m54s14	54

Promedio del ganador: 174,330 km/h.
Record de vuelta: Alliot en la sexta vuelta en 1m10s95/100 a un promedio de 176,980 km/h.
Posiciones en el campeonato: Palmer, 46 puntos; Gabbiani, 36; Thackwell, 35; Danner, 16; Bellof y Ferté, 13; Streiff, 11; Tassin y Gartner, 9; Nannini, 8; Martini, 6; Del Castello y Dacco, 4; Acheson y Oshino, 3; Ballavio y Alliot 2; Jelinski, Leoni, Mansilla, Scott y Lienhard, 1.-
Próxima competencia: el 31 de julio en Enna, Pergusa, Sicilia, Italia.

PIQUET, EL MAS VELOZ EN HOLANDA

La Fórmula Uno continúa preparándose con vistas a sus futuros compromisos. Así, inmediatamente después de disputado el Gran Premio de Inglaterra, un importante lote de equipos puso proa hacia Holanda para iniciar en Zandvoort los ensayos correspondientes al Gran Premio que tiene por fecha asignada el próximo 28 de agosto.

A la hora de los cómputos extraoficiales lo mejor estuvo a cargo de** Nelson Piquet, **quien confirmando su adaptación al trazado holandés de 4,252 km. de extensión, estableció con su** Brabham BT 52-BMW **turbo una marca de** 1m16s90/100 **a un promedio de 192,169 km/h. Resultó asimismo significativo el buen desempeño de los Lotus que colocaron a Nigel Mansell, con 1m19s28/100, como escolta de Piquet, y a Ello de Angelis, con 1m20s36/100, en la cuarta posición detrás del Alfa Romeo de Andrea De Cesaris, que dejó lo más rápido en 1m19s97/100. Fue en cambio algo opaco lo registrado por Alain Prost y su Renault, quien en el orden quedó quinto con 1m20s56/100.



No fue una semana muy propicia para Mansilla. Primero, las reclasificaciones de Jarama lo devolvieron al sexto puesto español, y luego, el calor de Misano le arruinó el 'fine settimana".

RIGIDEZ ITALIANA QUE ERA NECESARIA

INCIDENTES DEL SABAD

Continúa el clima enrarecido en la Fórmula Dos por culpa del dichoso efecto suelo que se resiste a la desaparición gracias a diversas astucias técnicas y/o reglamentarias. Como se recordará por anteriores explicaciones sobre el mismo tema, las sospechas y las denuncias comenzaron desde las primeras carreras del año cuando se advirtió que algunos autos iban directamente pegados al piso como antes y utilizando por lo tanto similar efecto suelo al de 1982 pese a que la nueva reglamentación, si bien no exige fondo plano como en la Fórmula Uno, obliga por lo menos a un despeje mínimo del suelo, de 4 cm.

Sin embargo varios autos cumplían con esos 4 cm. de distancia entre el borde inferior de los laterales y el piso pero sólo cuando estaban detenidos en boxes. En la pista era evidente que los laterales iban tocando el piso como antes gracias a una simple estratagema imaginada en el diseño de los resortes helicoidales. Se trata de unos resortes de doble acción, utilizados en primera instancia por los Ralt y luego por los Maurer, en los cuales un suplemento superior de escasa resistencia sirven para elevar al auto cuando está parado y sin presión del aire sobre la carrocería, pero cuya resistencia es rápidamente vencida cuando el coche comienza a caminar y la presión aerodinámica empieza a surtir efecto sobre los pontones alares de los Fórmula Dos. Durante varias carreras los Ralt y los Maurer corrieron en dichas conformaciones dudosamente reglamentarias hasta que el problema explotó primero en Jarama con la exclusión de los tres primeros de la carrera (Thackwell, Belloff y Palmer) y luego en Donington donde se llegó a un acuerdo legal por el cual veedores calificados observarían con buen ojo a los autos en acción en la pista, elevando luego sus informes a la di-

¿NO MAS B.M.W. EN FORMULA DOS?

Nada se dice oficialmente. Sin embargo suena ya como un hecho que la fábrica de Munich abandonaría la Fórmula Dos en 1984. Luego de muchos años de repetidos triunfos en la categoría. La explicación tiene que ver simplemente con la dedicación plena que requiera la Fórmula Uno donde BMW piensa incrementar su participación el año próximo equipando a varios teams entre los cuales podría incluirse al mismo equipo Williams cuyo conversado acuerdo con Honda no parece hoy en día tan seguro como se decía hasta hace

PALMER SE ESCAPA, GABBIANI SE QUEDA

Alliot que circulaba en gran estilo, parada en boxes de Gabbiani que cambió gomas y luego paró ya con una suspensión rota, Nannini abandonando con un escape roto, Gartner con motor roto, Streiff también con motor roto. ¿Resultado poco antes de mitad de carrera? Palmer tranquilamente en punta y muy lejos por detrás el debutante Pierluigi Martini sobre el auto que antes corría Oscar Larrauri, mientras tercero era Roberto Del Castello, actual compañero de equipo de Mansilla ya que se subió al auto que conducía Leoni (ya sin más dinero para continuar). Cruel ironía para los pilotos argentinos cuya suerte parece totalmente esquiva en Fórmula Dos este año.

Todo le sonríe en cambio a Palmer que en el circuito de Misano ha dado un paso decisivo para obtener un título que parecía casi en manos de Gabbiani hace tres meses. Pero luego de un ingrato trompo en Pau donde Gabbiani perdió la punta y la carrera, todo le sale al revés al fogoso itálico mientras que Palmer corre con la frialdad de una computadora, mérito que desde ya le vale una considerable expectativa por parte de los equipos de Fórmula Uno que se preparan para contratar nuevas figuras para 1984.

Desde mitad de carrera en adelante, Palmer, realmente, paseaba por la pista ya que sólo Martini estaba en su misma vuelta y a gran distancia como para inquietarlo. Quedan tres carreras todavía para que Gabbiani intente repetir su notable co-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O O EL MAL ENDEMICO DE LA F-2

rección de la prueba para estudiar detenidamente a tal o cual auto.

Aparentemente se había llegado a una solución de compromiso y desaparecerían los famosos resortes de doble acción. Pero justo pocos días antes de iniciar una nueva etapa más "limpia" en Misano, el Tribunal de Apelación de la Federación Española revocó la sanción tomada contra los tres primeros de Jarama y tanto Thackwell (Ralt) como Belloff (Maurer) y Palmer (Ralt) fueron reclasificados en sus puestos y por lo tanto les fueron devueltos los puntos que habían sido atribuidos a sus seguidores, entre ellos "Quique" Mansilla que de un sexto puesto original (un punto) había subido a los cuatro puntos de un teórico tercer puesto legal.

Con la reclasificación de los tres primeros de Jarama todo el campeonato dio un vuelco ya que Palmer pasó a la punta holgadamente superando a Gabbiani que hasta hace poco parecía el campeón casi seguro. Pero de todos modos habrá nuevas instancias legales frente a la FIA si los equipos rivales protestan, y el asunto continuará por lo tanto arruinando un clima que ya no es ni remotamente el de años anteriores en la Fórmula Dos. Prueba de esa tensión latente se vivió el sábado de clasificación en Misano cuando los veedores técnicos ubicados en distintas partes del circuito detallaron que el Maurer de Belloff tocaba el piso prácticamente en todos lados. Se le colocó entonces bandera negra para que Belloff se detuviera y sometiera su auto al control, pero durante varias vueltas el piloto alemán rehusaba ingresar a la revisación técnica. Recién con la cuarta bandera negra el Maurer se detuvo en boxes y al bajarse, Belloff, furioso, comenzó a apostrofar a los comisarios técnicos y al propio Director de la Prueba. Hubo una discusión airada pese a que Belloff hablaba en alemán o inglés y los italianos en la dulce lengua del Dante, hasta que tuvo que intervenir la policía para alejar a Belloff del lugar ante el pedido de las autoridades deportivas. Willy Maurer, el dueño del equipo alemán, acusaba también a gritos a "la mafia italiana" mientras varios recordaban oportunamente que Maurer no es precisamente el más indicado para hablar de comportamientos "mafiosos" cuando se recuerda que hace poco, en Hockenheim, la policía tuvo que embargarle sus autos por orden del preparador suizo Heini Mader que no podía cobrar unas cuantiosas sumas debidas por Maurer.

Fin del episodio: Belloff, que había obtenido el tercer tiempo de clasificación detrás de Alliot y Palmer, fue desclasificado de dichas pruebas y por lo tanto no pudo correr el domingo ya que no había cumplido legalmente ninguna vuelta válida. Maurer tuvo que volverse sin correr a Alemania y la dureza de las autoridades italianas sirvió al menos para poner un mínimo de orden en una situación tristemente análoga a la conocida en Fórmula Uno hasta el año pasado.

Vale la pena recordar justamente que en 1982 fue la rigidez de las autoridades italianas en el GP de Imola (boicoteado por la FOCA pero que se llevó a cabo igual con sólo 14 autos) la que marcó por fin el camino de un acuerdo entre los dos sectores que hasta entonces eran intransigentes. Quizá dicho ejemplo haya sido tomado en cuenta por los responsables de Misano. Sería el momento de que esto "prendiera" porque si no, la Fórmula Dos terminará el año 83 sin que nadie sepa claramente quién es el campeón hasta que se decidan las apelaciones, contraapelaciones y apelaciones de las apelaciones.

G.S.

poco. El "triunfo" de la opción BMW sobre la Honda en el caso de Williams sería una forma de revancha para BMW que actualmente ve escaparse el campeonato de Fórmula Dos justamente en beneficio de la marca japonesa.

Sea como sea, falta la confirmación. Pero es altamente probable que no hay motores BMW de Fórmula Dos en 1984.

mienzo de año. Pero hoy por hoy el equipo Ralt parece mejor plantado que el March (siempre que respete estrictamente la legalidad respecto del despeje al suelo) y Jonathan Palmer tiene todas las condiciones aparentes como para merecer el título.

En Misano era necesaria la calma y el médico de Londres la tuvo más que nadie.

MANSILLA FRENTE A 1984

OTRO AÑO DE F.2... Y ALGO DE F.1

Enrique Mansilla regresó a Europa luego de un fugaz paso por *Buenos Aires*. Fugaz pero productivo sin embargo a juzgar por la nueva decoración de su auto en el cual ahora se lee en enormes letras en los flancos laterales la leyenda *"Visite Argentina, mi país"*. Dicha inscripción responde a un apoyo brindado al piloto argentino por el Ministerio de Acción Social que, junto al patrocinio habitual de una financiera privada, logró sumar el aporte necesario para disputar las tres últimas carreras del año 83 de Fórmula Dos y poder así preparar orgánicamente la temporada próxima.

Las ideas de Mansilla al respecto son bien concretas. *"Debo seguir en Fórmula Dos para poder aplicar la experiencia realizada este año conociendo los circuitos y los autos. Pienso que es el camino lógico."*

—¿Y la Fórmula Uno?

—*También está en mis planes para 1984. Por lo conversado con March hasta ahora, la idea es la de utilizarme como piloto probador durante el año* (N. de la R.: Cosa que se ha hecho habitual en la Fórmula Uno por obra de la gran cantidad de tests necesarios lo cual obliga a tomar pilotos de Fórmula Dos para hacer kilómetros en los F-1). *Y así poder habituarme a la potencia y los secretos de un Fórmula Uno. Luego, sobre fin de año, March me haría correr dos o tres carreras de la parte final del Campeonato.*

Hay que agregar además que lo más probable es que el equipo March disponga en 1984 de motores turbo BMW con lo cual levantar sus alicaídas acciones en Fórmula Uno. La opción suena bastante sólida para el futuro del piloto argentino cuya meta innegable es llegar a la categoría máxima.

G.S.

C.A.P. EN AL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

BESSONE A TOD

Porque como si apareciera en un televisor de ésos que él y su padre fabrican (de algo hay que vivir...), mientras a todos los demás les quedaba la modesta pantalla de un blanco y negro... no hubo discusión posible. Y así se presentó la cosa desde los mismos entrenamientos del viernes, cuando ya todos "apostaban" por él, pasando por la clasificación y su serie. El "Chango" y "Cocho", a distancia prudencial, lo acompañaron al podio, cerrando el buen espectáculo de costumbre, pero con poco público en jornada desapacible



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O COLOR

Desde el viernes, la categoría estaba enferma de "Bessonitis" aguda. No había caso, nadie podría mejorar lo que Bessone (hijo) hacía sobre el circuito nueve del autódromo de Buenos Aires. Los comentarios más comunes escuchados en los boxes eran: *"...Mirá, querido: yo me tiro con todo en cada lugar y el tiempo no lo saco. Y mi auto es de los mejorcitos... Así que, a Bessone, ni sueñen en alcanzarlo. Les va a sacar un almanaque."* Y cosas del mismo tenor...

Por lo tanto, todo estaba claro. Ganaba "Tito" Bessone. Nadie lo dudaba desde 48 horas antes.

Sin embargo, la primera serie pareció desmentirlo. Si bien se impuso la coupé azul de Bessone (h) desde el primer momento sobre Fernandino, quien viene retomando los puestos a que estuvo acostumbrado tanto tiempo, no le fue fácil despegarse y fueron varias las oportunidades en que el "Chango" quiso tomar la punta. Monguzzi no podía terciar entre ellos. Y así terminaron.

En la segunda batería, "Cocho" desde el primero al último giro. Di Palma atrás, con un Carlos Rey que ya mostraba sus inquietudes y que sobrepasó a "Paco" Mayorga en pleno tobogán (hay que verlo para creerlo...).

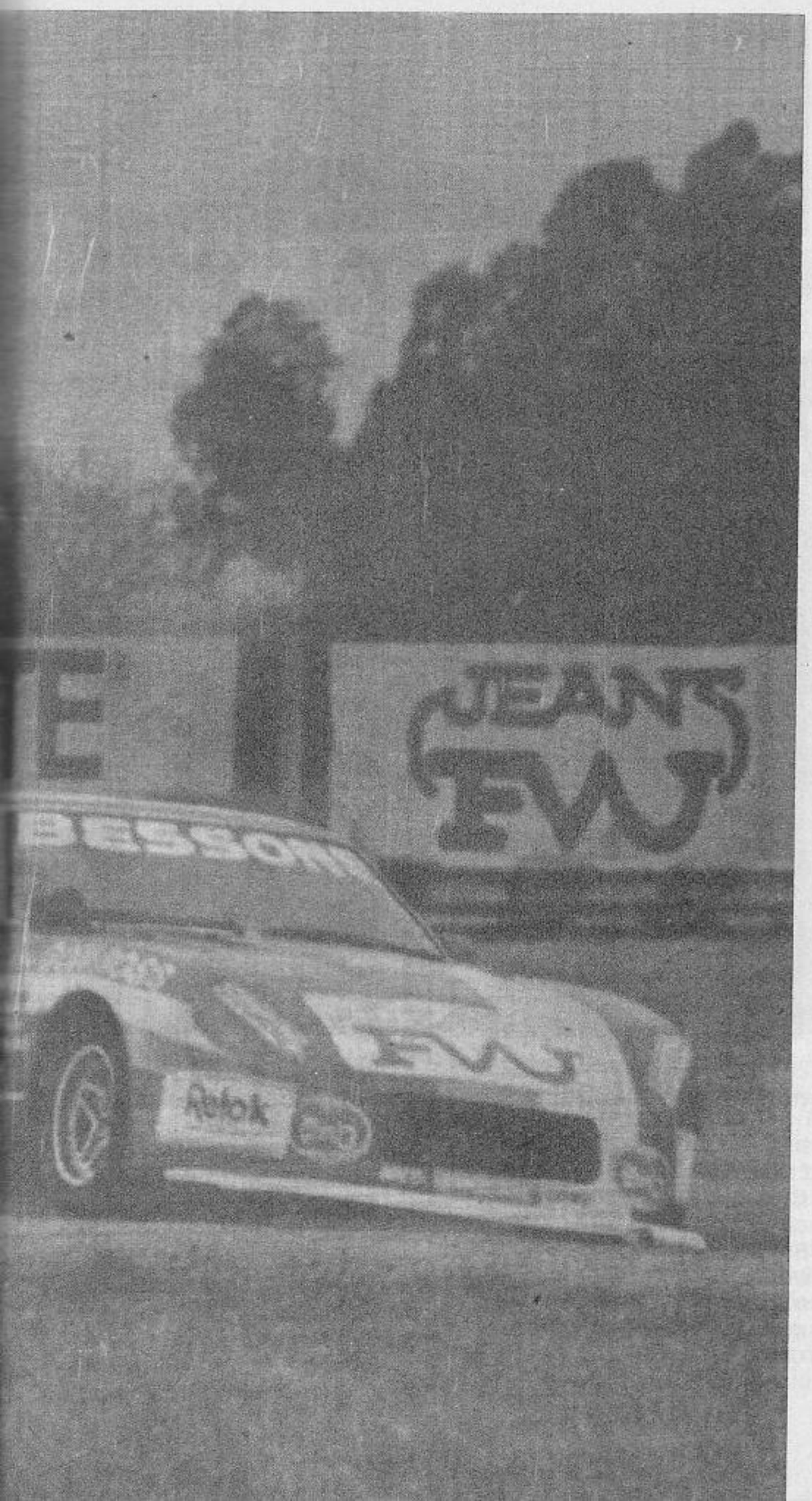
Pero una vez largada la final, se confirmaron los fáciles pronósticos. "Tito" se fue adelante, muy adelante. Monguzzi intentó seguirlo pero en la primera vuelta quedó 1s6/10 atrás, y cuando pretendía continuar en la brecha, **"Me olvidé de 'cargar' los frenos y cuando quise frenar a la entrada de los mixtos, seguí derecho..."** López heredó el segundo lugar, acosado por quien sería su "compañero de aventuras" durante toda la final, Esteban Fernandino. La diferencia con Bessone se iba estirando: 3s36, 3s54, 4s54, 4s59, 4s61, 4s65, 5s31, 5s62, 5s95..., estabilizándose luego en el orden de los seis segundos.

Previamente, en la primera pasada de la jauría por el curvón, un desbande general afectó principalmente a Di Palma y Talermann, quienes, luego de pastorear unos instantes, se vieron relegados a las últimas posiciones del pelotón. Di Palma sólo podría llegar al décimo puesto subiendo trabajosamente en la clasificación... Talermann, en cambio, perdió una vuelta y finalizó entreverado con los del medio...

Mientras, Fernandino había pasado a Cocho, pero no le era fácil despegarse y protagonizaban entre ambos uno de los tantos duelos que tenía la carrera. Detrás, a seis segundos, el grupo compuesto por Carlos Rey, Daniel Mustafá y Juan Vallasciani, no se regalaba un centímetro, apretándose en un segundo y medio. Pisandelli, Rodríguez Marsili y Der Ohanessian lidiaban solitariamente, con autos que podrían ser más eficaces. Juárez y Sancho discutían entre ellos hasta que este último tuvo una falla en el circuito de combustible en las vueltas finales.

No hubo mayores novedades a lo largo de los últimos giros. Bessone adelante sin inconvenientes. El "Chango" Fernandino lo controlaba a "Cocho" que se retrasó hacia el final, y Mustafá superó a Rey, distanciándose ambos un poco más de Vallasciani.

Cuando todo terminó, fue como si ya supiéramos el final del cuento. Sin sorpresa. ¡Total! Estaba cantado...

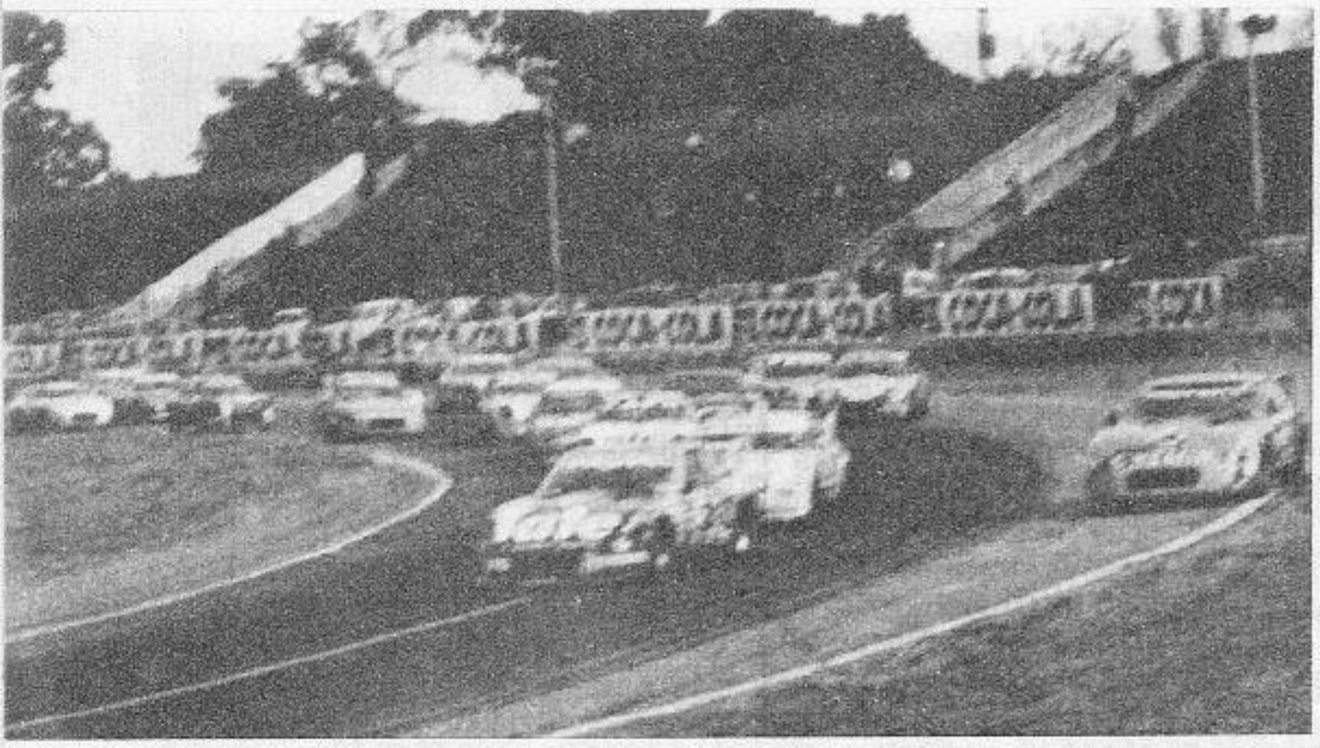


"Tito" y Fernandino negociando la salida de la curva del ombú. Bessone logró lo que buscaba desde principios de año, mientras que el Chango afirma su posición en el campeonato. En el podio, Cocho intenta tomar un sorbo de champán y los Bessone se abrazan... Conmovedor, ¿no?

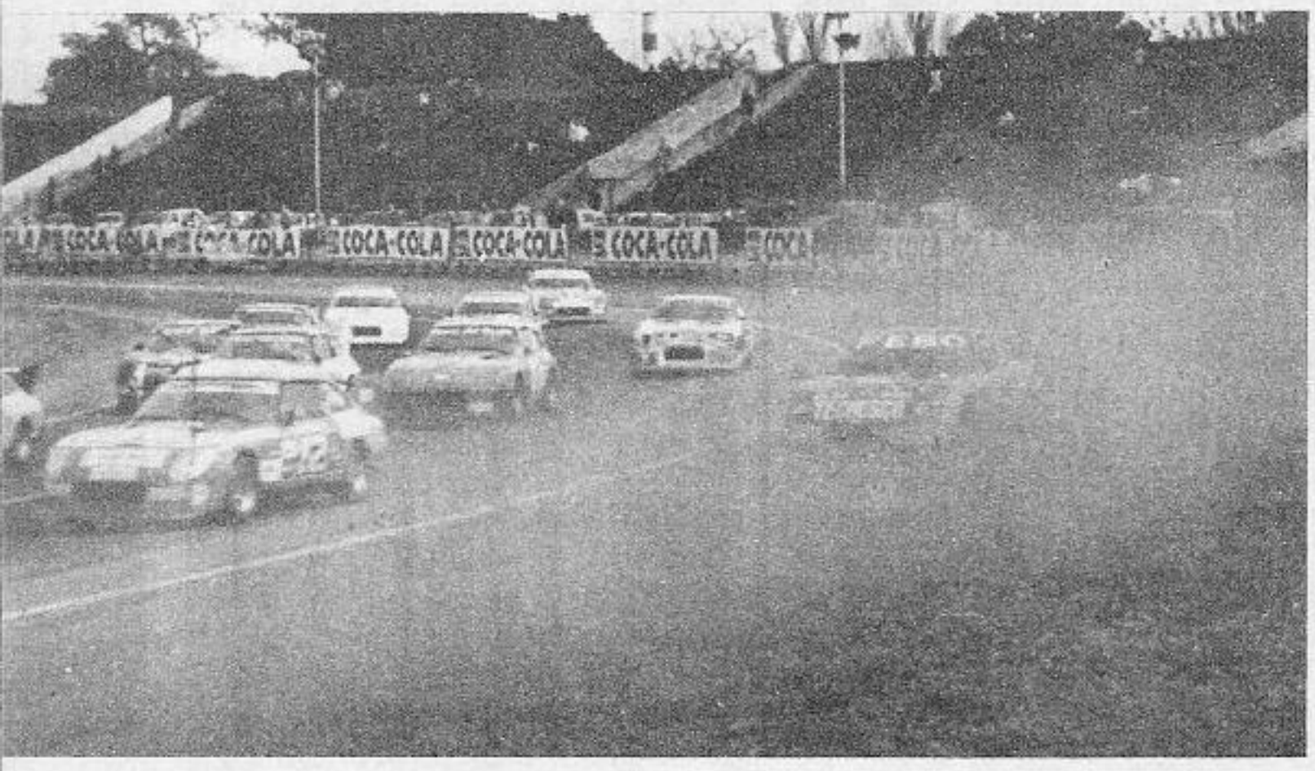
PATIO DE BOXES

REAPARECIDO — Fue *Roberto Pachelo*. Días anteriores había probado junto al "Chango" Fernandino, y parece que la cercanía del Autódromo motivó al de Pilar. *"Anduve bien, pero igual no estoy conforme. No sólo se rompieron dos diferenciales —uno el viernes y otro el sábado— sino que además tendría que adelgazar unos diez kilos. Parece que no, pero aquí el estado físico*

C.A.P. EN AL AUTODROMO DE BUENOS AIRES







Largada. Llegan al Curvón y Di Palma, por afuera, se va a pasto. Mientras regresa a la pista, Mayorga y Talermann realizan un extraño ballet del cual Paco sale indemne (y sin perder tiempo), mientras que el Nº 22 sigue pastoreando.

"Cocho" López y Angel Monguzzi mientras luchaban por el segundo puesto. Aquí, en la segunda vuelta, el porteño apretaba...

El pelotón que entretuvo a la tribuna durante toda la final: Mustafá, el debutante en la categoría, Carlos Rey, y el bahiense Vallasciani.





cuenta muchísimo y a la hora de 'moverte' se nota."

.....

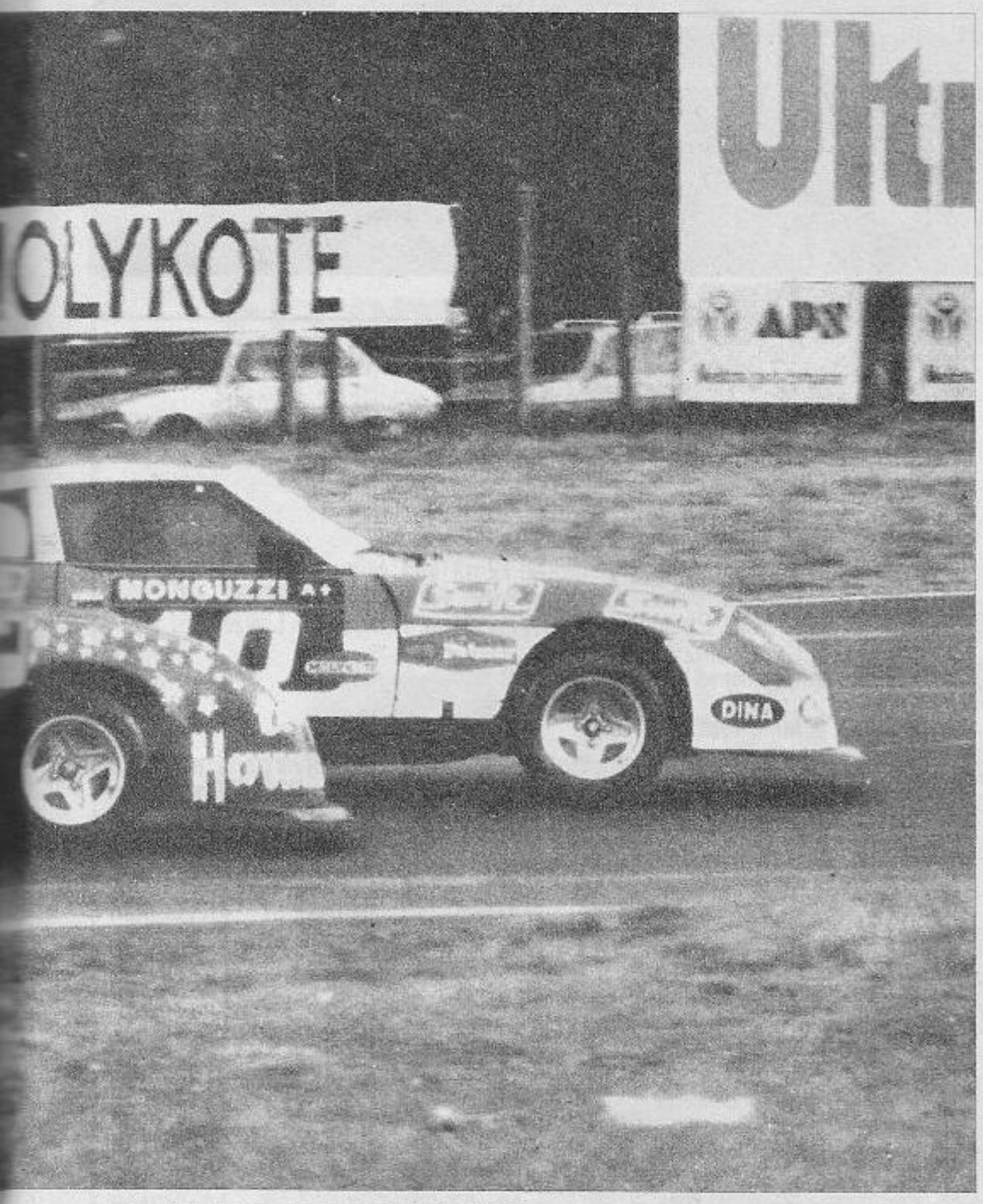
VALLASCIANI — "Aunque me tocó Mustafá en el curvón, creo que fue una linda carrera. Nos juntamos con Rey y Mustafá formando un pelotón bastante parejo y nos divertimos como locos..."

.....

ROTOS — Los cuatro amortiguadores que estaban colocados el sábado en el auto de *Gustavo Der Ohanessian*. *"Fuimos a lo de Horacio y en el diagrama que se usa para establecer el estado de cada amortiguador, los nuestros hasta se salían del cuadro...."*, Se suponía que mejoraría el comportamiento de la coupé Nº 41, una vez cambiados estos

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





elementos, pero al terminar la final, *"No, el auto no va..."*.

.....

TROMPOS VARIOS — Fueron los realizados a lo largo del fin de semana por *Carlos Cura*. Y en la final, una salida de pista bajando el tobogán lo dejó definitivamente fuera de carrera.

.....

CLASIFICA — Estos fueron los tiempos de clasificación registrados el sábado por la tarde: *Bessone (h), 1m33s76/100*, López, 1m34s07; Monguzzi, 1m34s16, Di Palma, 1m34s20; Fernandino, 1m34s44; Rodríguez Marsili, 1m34s64, Mustafá, 1m34s66; Rey, 1m34s80, Pisandelli, 1m34s86, Mayorga, 1m34s89; Vallasciani, 1m34s98, Der Ohanessian, 1m35s05; Pachelo, 1m35s50; García, 1m35s67; J.C. Iglesias, 1m35s71; Sancho, 1m36s01; Juárez, 1m36s06, Talermann, 1m36s39, Lavari, 1m36s59, Bessone, 1m36s76; Cura, 1m37s15, Bary, 1m40s21.

.....

EL GANADOR — *"Para mí, el secreto de esta carrera fueron las gomas. Previendo cualquier inconveniente, preparé un juego, lo asenté bien y lo puse en la final. Así, el auto era un 'tren'. Doblaba perfecto y trasmitía toda la potencia. El trabajo para esta carrera había empezado inmediatamente después de General Pico. Vinimos al Autódromo y giramos bastante, a la semana siguiente me fui a Bariloche y volví recién para los entrenamientos del viernes. Hoy, en la largada de la final, aceleré 'todo' y me apuré las primeras vueltas para sacar la mayor ventaja mientras pudiera, girando entre 1m33s6 y 1m33s9. Una vez adelante, quedé cómodo y ya no tuve problemas. En las últimas vueltas bajé mucho el ritmo, por las dudas, y así llegué. No sabés lo contento que estoy..."*

Para "Tito", un alegrón que hace años está buscando. Es la primera vez que gana en la categoría, pero muy difícilmente sea la última...

.....

ATROPELLADO — Fue un empleado del Autódromo Municipal el viernes 22 mientras transcurrían los entrenamientos del C.A.P. Cuando cruzaba la pista, lo embistió el auto de *Roberto Pachelo*. Consecuencias: una pierna y una muñeca rotas para la infortunada víctima, y bastante plástico para reparar en la trompa de la coupé Nº 8. Realmente, es una barbaridad que se cruce gente en la pista mientras los autos están girando. Si bien éste es uno de los autódromos más seguros, con esas imprudencias esta calificación se puede arruinar muy rápido...

.....

DEBUT O.K. — Fue el de *Carlos Rey*. De larga trayectoria en el Turismo Nacional con una coupé Fiat 125, y algunas carreras en TC-2000 integrando el equipo de Akel, este piloto porteño alquiló para esta carrera la nueva coupé marrón que *Freddy Castaño* había acondicionado para el "Pájaro" Garro. *"Me hablaron el jueves a la tarde, y el viernes me subí al auto."* Enseguida estuvo en los "tiempos", haciendo 1m36s. *"Lo que me encanta de esta categoría es la paridad que hay. Cuando pestañeaste te pasan de a cinco. El sábado hice 1m34s6 en los entrenamientos* (mejor que lo de clasifica) *y después nos dimos cuenta de que las válvulas estaban fuera de regulación. Finalmente todo anduvo perfecto y me divertí bastante. Sin embargo, no creo que pueda ir a las tres de Norte. Esto cuesta mucha plata por carrera y no se pueden desatender los asuntos personales mucho tiempo..."*

.....

TODO LISTO — Tenía *Luis Di Palma*. Su avión particular posado en el aeródromo de La Matanza, para despegar inmediatamente de terminada la prueba, hacia Neuquén, donde lo esperaba un *Volkswagen Gacelle* (el nuevo modelo que está por salir acá a la venta) con el cual recorrería la ruta de la segunda etapa del Rally de Argentina. Lo acompañó —como hará durante el rally— nuestro colega *Néstor Straimel*. El domingo, en la carrera de Datsun, vimos a *Eduardo Feijóo* y a *Surinder* de *Thatti*. Este último acaparó miradas...

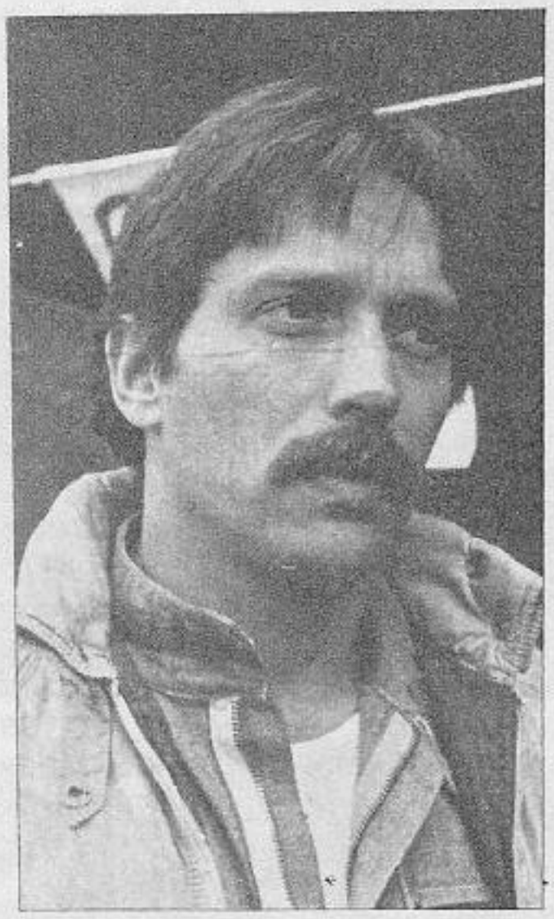
.....

FERNANDINO — *"...¿qué querés que te diga? Bessone tiene un auto que es una luz. En la final intenté acercarme, llegué a estar a 5/10, pero él, inmediatamente, 'pisó' y se fue. No se podía hacer nada. Ni yo, ni nadie... Y eso que mi auto anda bárbaro, Pero el suyo es mejor aún. Con "Cocho" anduvimos todo el tiempo sin problema alguno. Pero patinaba un poco en el mixto y en la horquilla, ésa creo que fue la diferencia final... También puede ser que se haya quedado sin gomas..."*

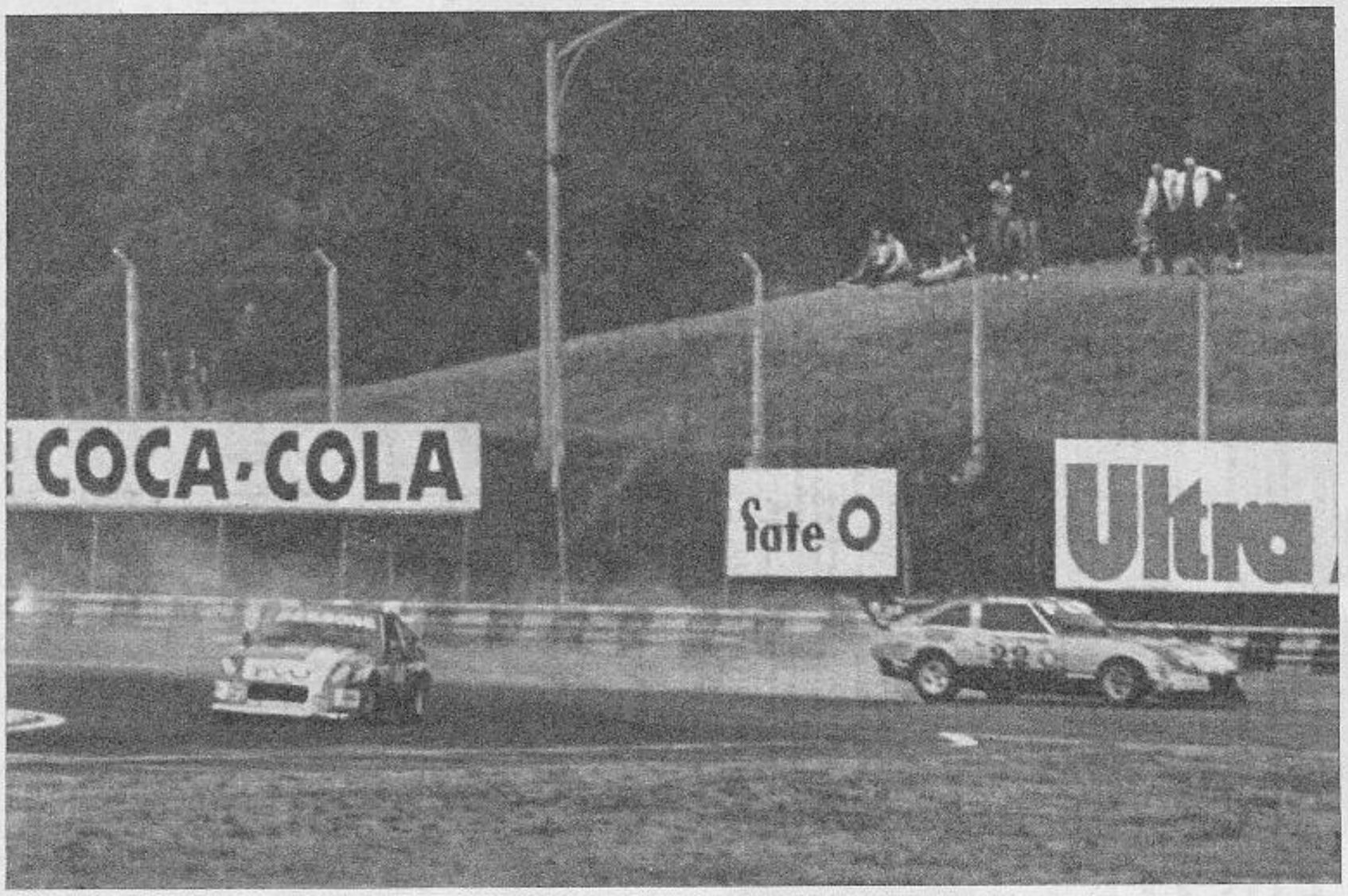
.....

ESCUELA DE KARTING — Los integrantes de *A.P.D.* (Asociación para el Automovilismo Deportivo) realizaron una exhibición el domingo por la mañana, sobre el pavimento de la recta principal,

C.A.P. EN AL AUTODROMO DE BUENOS AIRES



Carlos Rey. Desde el viernes se lo vio andar con consistencia. El domingo fue una grata presencia.



José Luis Talermann bloqueando en la entrada a los mixtos. Mientras, Bessone (h) doblaba sin problemas...

frente a boxes, en unimprovisado circuito de unos 400 metros. Ahí los chicos (entre 7 y 12 años) dieron cátedra de manejo. Recordamos que esta escuela funciona en las instalaciones del Autódromo Municipal los días sábados.

.....

SANCHO — El rosarino terminó el fin de semana más contento. *"El auto va bien y yo estoy algo más conforme con lo que hice."* Mejor así. El viernes se le rompió un palier y se le salió una rueda al auto Nº 18 bajando el tobogán. No pasó nada, pero el susto no fue chico...

.....

A GRANEL — Durante el fin de semana fueron numerosas las niñas que pululaban, con paso de gacelas, por los boxes, publicitando distintos productos. Realmente, una buena costumbre que se está haciendo más y más popular con cada carrera del C.A.P. Hicimos una pequeña compulsa y resultaron ganadoras las señoritas (de suéter y pantalón colorados) que anunciaban a Retok. Pero no nos olvidamos de las divinas de Vértigo, las preciosas de Y.P.F., las criaturas de A.P.S., las barbaridades de FW, las bellezas de Molykote, las recatadas de Seven Up, las locas de...

.....

.....

CUMPLEAÑOS — Para festejar su....º cumpleaños, *Paco Mayorga* organizó en el Autódromo, una vez terminada la carrera, un asado. Por supuesto, de lo más "paquete" y con torta y todo. *"El auto no anda. Y no creo que vuelva a correr hasta que tenga un medio competitivo. Hablé con Castaño y podría llegar a alquilar la coupé marrón que corrió Rey. No sé. Por ahora me voy para el Sur a recorrer la ruta del Rally de Argentina... Después veremos."*

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Enrique Bianco, Héctor Ocampo, Rogelio Cano y Rubén Lettieri

CLASIFICACION

Vicente López Automóvil Club. Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº 9 de 3.345,5 metros. 20 vueltas: 66,910 km.- 24/7/83.

PRIMERA SERIE 8 vueltas

Bessone (h) 12m31s18/100, Fernandino 12m31s94, Monguzzi 12m47s82, Mustafá 12m48s28, Vallasciani 12m48s68, Pisandelli 12m52s37, J.C. Iglesias 12m53s56, Pachelo 12m56s72, Juárez 12m59s98, Lavari 13m01s95, Cura 13m23s29.
Promedio del ganador: 126,580 km/h.

SEGUNDA SERIE 8 vueltas

López 12m43s76. Di Palma 12m45s82, Rey 12m55s58, Mayorga 12m56s16s, Der Ohanessian 12m58s70, Sancho 13m01s68, Bary 13m39s16, Rodriguez Marsili 13m56s52, Talermann 13m58s37, García 8m24s80 (5 vueltas)

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.	DIFERENCIA
1º	**44**	**Ernesto C. Bessone**	**31m34s57**	**20**	
2º	4	Esteban Fernandino	31m40s60	20	6s03/100
3º	3	Osvaldo López	31m42s72	20	8s15/100
4º	50	Daniel Mustafá	31m51s	20	16s43/100
5º	55	Carlos Rey	31m52s12	20	17s55/100
6º	11	Juan Vallasciani	31m54s72	20	20s15/100
7º	26	Oscar Rodríguez Marsili	31m59s67	20	25s10/100
8º	10	Angel R. Monguzzi	32m02s24	20	27s67/100
9º	19	Alfredo Pisandelli	32m03s83	20	29s26/100
10º	2	Luis R. Di Palma	32m07s83	20	33s26/100
11º	41	Gustavo Der Ohanessian	32m13s51	20	38s94/100
12º	18	Daniel Sancho	32m18s31	20	43s74/100
13º	20	Juan C. Iglesias	32m25s06	20	50s49/100
14º	54	Edgardo Lavari	32m26s16	20	51s59/100
15º	25	Carlos Juárez	32m42s05	20	1m07s48/100
16º	22	José L. Talermann	32m08s35	19	1 v.
17º	52	José L. Bary	33m07s48	19	1v.
18º	8	Roberto Pachelo	21m02s10	13	7 v.

No clasificaron: Mayorga (12 vueltas), Bessone (4 vueltas) y García (1 vuelta).
Promedio del ganador: 127,140 km/h.
Record de vuelta: Bessone (h) en la segunda vuelta en 1m33s63/100 a 128,632 km/h.
Próxima competencia: el 14 de agosto en Santiago del Estero.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Categoría Datsun 280 ZX

POSICIONES EN EL CAMPEONATO 1983

POS.	PILOTO	PROCEDENCIA	PTOS	COLOR	Nº
1º	"Cocho" López	Capital Federal	89	Rojo	3
2º	Ernesto Bessone (h)	Capital Federal	82	Azul/blanco	44
3º	Rubén L. Di Palma	Arrecifes	81	Dorado	2
4º	Angel Monguzzi	Córdoba	64	Blanco	10
5º	Esteban Fernandino	Cnel. Pringles	62	Rojo/blanco	4
6º	Daniel Mustafá	Córdoba	45	Blanco	50
7º	Alfredo Pisandelli	Neuquén	43	Naranja	19
8º	Juan Vallasciani	Bahía Blanca	40	Blanco	11
9º	G.Der Ohanessian	Capital Federal	28	Blanco/dorado	41
10º	Mauricio García	Ramallo	22	Azul/rojo	14
11º	Guillermo Kissling	Olivos	18		1
	José L. Talermann	Concordia	18	Rojo/amarillo	22
13º	Roberto Pachelo	Pilar	9	Azul	8
	Paco Mayorga	Capital Federal	9	Rojo	12
15º	Carlos Rey	Capital Federal	8	Marrón	55
	Daniel Sancho	Rosario	8	Plateado	18
17º	O.Rodriguez Marsili	Capital Federal	7	Negro	26
18º	Ricardo Iglesias	Pergamino	4	Amarillo	16
	Carlos Paredes	Daireaux	4	Blanco	51
20º	Juan Carlos Iglesias	Pergamino	3	Amarillo	20
	Carlos Juárez	San Juan	3	Blanco/rojo	25
22º	Ernesto Bessone	Capital Federal	1	Azul/rojo	33

MOLYKOTE®

® Es Marca Registrada de Dow Corning Corp. U.S.A.

El complemento lubricante sólido más eficaz.



Representante Exclusivo

molysil argentina s.a.

PUBLI ART

MOLYKOTE SILIKOTE

¡HOLA HERCEG! ¿CÓMO ESTÁS?

¡HOOOLAACACHOOO, MEEEEVOYY AABRAAASILLL! ¡AAAQUIIÍ NOOO HAYYY FIEEERROOOS NII MOTOOORES NIINADAAA! ¡CHAAAUUU!

DOMINGO 17 DE JULIO. 10ª Hs

LA NOTICIA CONVULSIONÓ LA MAÑANA TUERCA. ¡EL POLACO ANUNCIÓ SU RETIRO DEL AUTOMOVILISMO NACIONAL!

EN ALGUNAS PERSONAS, LA NUEVA PRODUJO GRAN ALEGRÍA...

¡CUATRO FORES MENOS!

ESTE AÑO ES NUESTRO ¡¡UJUH!

WILK PEDER

EN OTRAS CAUSÓ FUSTRACIÓN

¡CARTUCHO, TANTO ESFUERZO CON EL BALÍN PARA NADA! ...¡EL POLACO SE VA A BRASIL!

CTC

BS

¡No!

PERO HABÍA UNO QUE ESTABA REALMENTE PREOCUPADO...

ESTE POLACO ME QUIERE MATAR DE UN SÍNCOPE ¡JUSTO AHORA QUE CONSEGUIMOS UN BUEN APOYO EN LAS CUATRO RUEDAS!

TEMPLADO

CPA

10

¿QUÉ ME HACÉS POLACO?... ¿ESTÁS LOCO? ¿CÓMO TE VAS A IR?

¡NDOOTECALENNTÉSFLAAACO! ¿SAABÉES QUÉEEPASA? ¡ÚLTIMAAAMENNTE ESTAABAN HABLANNNDOMÁS DE FILIOL QUEEDEMÍIIFLACOOO!

Ferd MUESTRA GRATIS

CONTRATO DOYE

fisco

CONTRATO

RENÓ

J. OLMO

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS MAS TIERNAS Y DIVERTIDAS HISTORIAS PARA ALEGRIA DE LOS MAS PEQUEÑOS.

LIBROS ILUSTRADOS A TODO COLOR.

¡REGALELAS!



Consígalas en las mejores librerías de todo el país o solicítelas por correo enviando este cupón a:
CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo Nº 386 - (1000) - Correo Central.

☐ Solicito el envío de toda la colección de cuentos de animalitos.
☐ Solicito un ejemplar de: .....
FORMA DE PAGO ESCOGIDA: .....
☐ OFERTA CONTADO (Adjunto cheque/giro postal Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por la suma de $a .....-)
☐ CONTRARREEMBOLSO (Al recibirlo pagaré la suma de $a .....-)
NOMBRE: .....
CALLE: .....
NUMERO: ..... PISO: ..... DPTO: ..... C. POSTAL: .....
LOCALIDAD: .....

NO ENVIE EFECTIVO. NO ES IMPRESCINDIBLE EL ENVIO DEL CUPON

Marlboro
RALLY
ARGENTINA
SAN CARLOS DE BARILOCHE



CON PUNTAJE POR
EL CAMPEONATO DEL MUNDO
(MARCAS Y PILOTOS)

ACA

Venga al mundo Marlboro.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com