Parabrisas

CORSA

Nº 877 del 22 al 28 de marzo de 1983. Argentina: $ 72.000 - Uruguay: N$ 40 - Paraguay: Gs. 230



C.A.P. EN MAR DEL PLATA: "SHOW" DRAMATICO

EL DEBUT DE LARRAURI Y MANSILLA EN F-2

PROGRAMA DE T.C. EN 25 DE MAYO

LAS REVISTAS DE MAURO

nueva línea CITIZEN

seven® digital

"La línea joven y accesible.



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





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



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



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







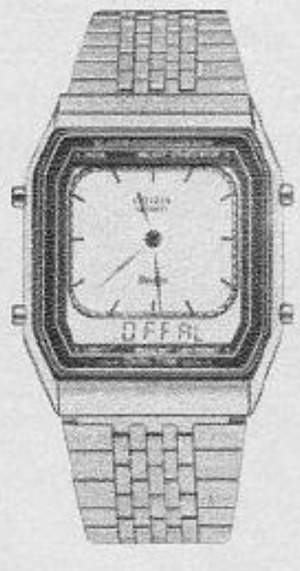
Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!

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

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



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



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

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

C.A.P. EN MAR DEL PLATA - En un circuito improvisado, carente de elementales medidas de seguridad, donde la providencia salvó un gran espectáculo...

DI PALMA FESTEJO LOS 80

...80 triunfos (nada menos)... Atrás, en la foto, el auto de Kissling, "decapitado" por el guard rail en el accidente que mostramos en tapa.



Todo parecía haber quedado atrás cuando Eros Borgogno, el largador oficial del Campeonato Argentino de Pilotos, levantó la bandera argentina y, con un grito ahogado por más de tres mil caballos de fuerza, dio el vía libre a la serie final de la tercera fecha del certamen '83.

Todo, todo parecía haber pasado ya. Las dificultades para —siquiera— iniciar un "estudio de factibilidad" para correr en la zona de Punta Mogotes en Mar del Plata, el levantamiento de una ordenanza municipal que prohibía hacerlo desde 1967, cuando sucedieran aquellos desgraciados accidentes de Martín y Facetti en una temporada de Fórmula Tres que incluyó un trazado urbano en Mar del Plata, la resistencia de los concesionarios de los balnearios, los desbordes del público, los esfuerzos para controlar un perímetro de dos kilómetros con más agujeros que un gruyere, los problemas con las chicanas improvisadas sobre las dos rectas que componen básicamente el trazado, las discusiones, los momentos amargos, los roces, en fin... todo.

TODO, parecía haber pasado. Y sólo serían las 36 vueltas que empezaban en ese instante las que habrían de determinar fría y concisamente cuál epílogo correspondería para esa larga historia.

Realmente fue un hermoso espectáculo, con todos aquellos ingredientes que dan a las carreras de autos ese particular sabor, esa "melange" de olor a escape, gritos, tensión, miedo, niñas empulpaditas, "vedettes" y guard rails, nombrando así sólo algunos de los elementos que las componen. Sólo algunos.

Claro, una carrera por campeonato nacional en Mar del Plata, con la receta propuesta por esta categoría era, sin lugar a dudas, una acertada convocatoria de, por cierto, inusitadas características.

Di Palma volvió a mostrarnos un manejo excelente, y, también por enésima vez, confirmó que ha logrado, más allá de la circunstancia, un equipo de trabajo alrededor de sí, responsable en gran parte de sus éxitos.

Cuando se decidió la forma definitiva del circuito, sin chicanas sobre él, supo que no debía exigir los frenos, los cuales serían utilizados a fondo en las dos frenadas principales: 1) la llegada a la "Ese" en subida al final de la recta de boxes y 2) la llegada al puente. A los dos lugares se arribaba a 180 km/plus y era necesario pues, "tirar el ancla" con precisión y cuidado. Y esa fue la clave. *"¿Sabés? En las primeras vueltas vi que Cocho se me acercaba bastante en cada frenada, y como los autos andaban más o menos parejos en aceleración y velocidad final, era la única forma en que podía intentar algo."* Di Palma dixit.

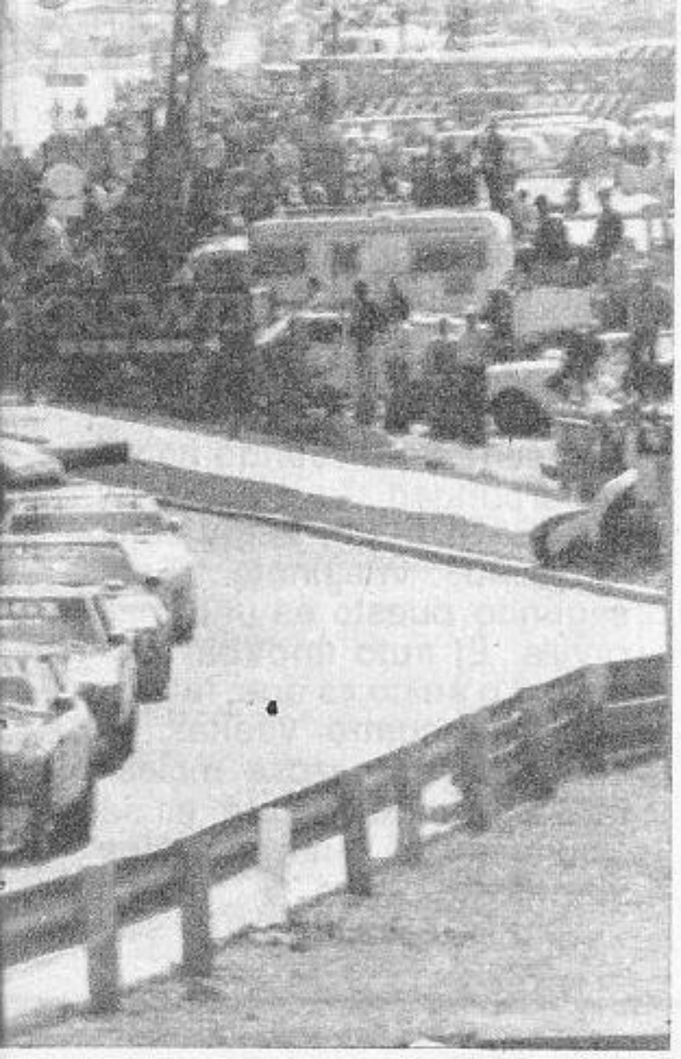
La exigua extensión del circuito en su versión definitiva, midió 1.680 metros contra los 1937 anunciados, el parejo rendimiento de las coupés de Di Palma y López, y la similar habilidad en ambos; fueron condimentos que sazonaron la sabrosa lucha a través de una veintena de vueltas. Y entusiasmaron a los 35.000 espectadores que con conducta ejemplar soportaron una espera densa, mientras en la "playa de boxes" dispuesta sobre el estacionamiento del Balneario Nº 8 de Punta Mogotes, las autoridades, pilotos, organizadores y demás, intentaban ponerse de acuerdo sobre esta complicada carrera y la mejor manera de llevarla, de una vez por todas, a buen puerto; para lo cual, tristemente, tardaron bastante.

Ya el sábado habíamos visto que los trabajos sobre el circuito no prometían la seguridad necesaria como para que la tranquilidad reinara al día siguiente. Guard rails poco apropiados con fijaciones escasas, un "embudo" riesgoso en la "ese" de que hablábamos más arriba, (que por otra parte era la única del circuito, excepción hecha, obviamente, de las controvertidas chicanas), y chicanas "a granel" justificadas por un intento de reducir la velocidad. Gastón Perkins, miembro de la C.D.A. y responsable en el rubro "Circuitos" de la misma, no destilaba precisamente euforia, otorgándonos una pauta importante para el posterior

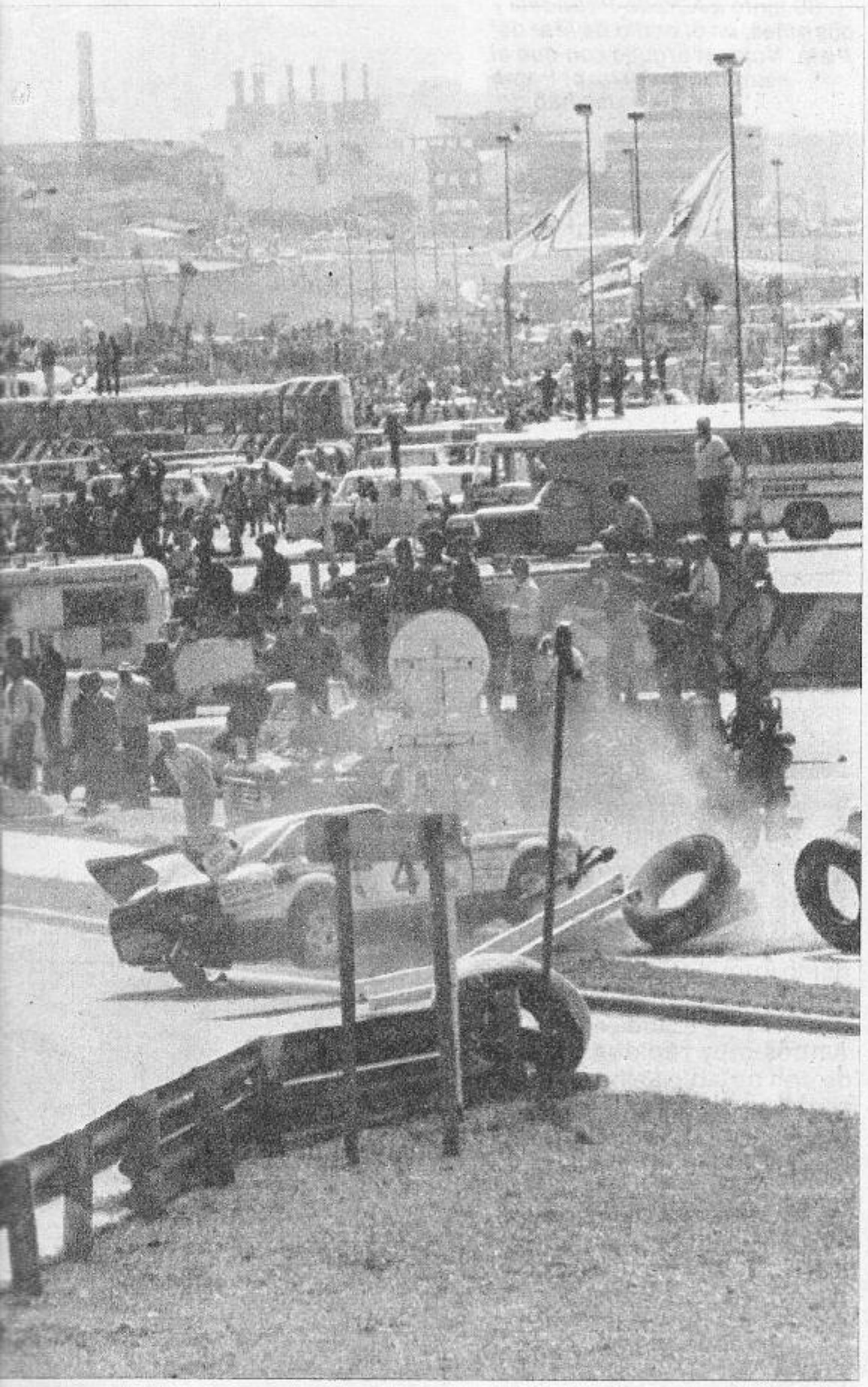




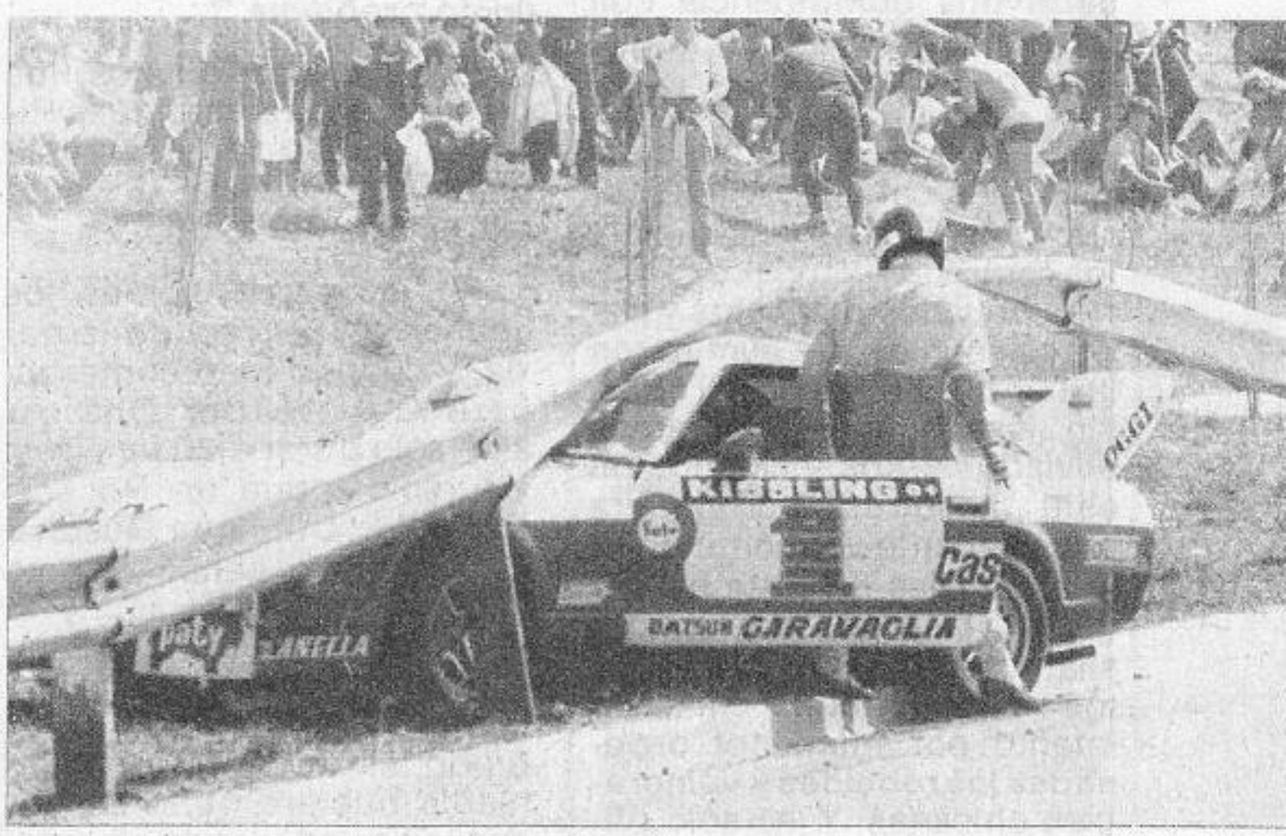
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com











Pachelo acercandose a los boxes luego de la piña con Der Ohanessian. No volvería a salir a pista. Guillermo Kissling bajando del auto luego del golpe contra el guard rail. Notar lo abollado del techo, dada la ausencia en todas estas coupés de protección en la parte delantera superior del cockpit.

Foto mayor: El temido momento. La largada de la final. Gustavo Der Ohanessian le pega al guard rail externo, luego de ser tocado por Pachelo, cuando ambos intentaban "embocar" la primera curva. En las otras fotos: los momentos anteriores: cuando comienza a cruzarse al Datsun Nº 41 y mientras sube a la vereda, ya totalmente de costado.

análisis. Y en el conjunto, una pregunta no tenía respuesta apropiada: ¿Fue realmente imposible probar todo con 24 horas de anticipación, "cerrando" las calles durante, digamos... unas tres horas? Los entrenamientos previos antes de cada carrera no son una casualidad, sino que sirven, fundamentalmente, no sólo para pulir décimas, sino también para garantizar en buena medida la seguridad ulterior. O deberían. Un piloto que sale "a todo o nada" después de haber girado sólo diez vueltas (como en este caso) sin ninguna experiencia previa sobre el dibujo en cuestión, debe asumir muchos más riesgos que si hubiera entrenado con anterioridad, un tiempo lógico. 30 ó 60 minutos, por caso. Ahora volvamos a la carrera.

Tardaron en ponerse de acuerdo los interesados, sobre la conveniencia de quitar las chicanas, cuya peligrosidad quedó demostrada en el transcurso de las escasas vueltas de entrenamientos que inauguraron la jornada La más cercana a boxes se transformó rápidamente en un burdo montón de fardos de pasto y gomas sueltas, dando la pauta de lo que sería una competencia con dieciocho autos, cifra habilitada para largar.

En suma, y después de múltiples cabildeos, una serie y media de clasificación, los entrenamientos de marras, muchos disgustos y peligros inútiles, se eliminaron la benditas chicanas. Todos, sin excepción, respiramos aliviados y nos incluimos en este "nosotros" porque era espeluznante ver cómo algunos oficiales de pista arriesgaban la vida para poder allanar el camino a los autos que giraban, en vano intento por mantener ordenadas las rebeldes y vulnerables chicanas. Y no sólo oficiales de pista, sino más aún: el propio Pairetti se sumó a esa recogida de gomas, mientras a sólo centímetros, clasificaban sus colegas. Espe-luz-nan-te.

La decisión que seguiría fue que los automóviles realizarían dos series, ordenándose por el ranking hasta la fecha. Por supuesto que esto multiplicó las quejas, lamentos y gritos, hasta que, gracias a El, todo pareció normalizarse.

En la primera serie a Cocho sólo le costó una vuelta imponerse sobre Kissling, sin que nadie pudiera darle caza. "Willy" mantuvo el segundo lugar en todo el resto de la batería mientras el enterriano Talermann efectuaba un "sprint" interesante hacia el tercer puesto. Entre los daminificados, Mustafá se golpeó contra el guard rail interno, y Monguzzi abandonó luego de un toque con Paco Mayorga provocado muy probablemente por "Tito" Bessone en la frenada anterior al puente.

La segunda serie fue mucho más ordenada. Sin golpes ni "besos" al guard rail, Di Palma hizo todo como sabe, y sus perseguidores no supieron más de él hasta la culminación del parcial, diez vueltas y casi nueve minutos más tarde. Fernandino atrás, primero en la liza con Pisandelli y Pachelo, y luego en la clasífica oficial.

Todos tenían bien claras las exigencias de esa particular mañana: *"Tengamos cuidado en la largada, y después los frenos serán el único problema."*

Entre los candidatos, los de siempre, agregándose Pisandelli y Bessone (h), este último, dueño de un auto extremadamente eficaz.

Se alinearon nomás los coches en la línea de largada, y cuando todo comenzó, para Gustavo Der Ohanessian sólo duraría 200 metros. Un recio toque de Roberto Pachelo **("Creo que Gustavo no me vio o pensó que yo estaba algo más atrás...")** no le permitió virar al auto Nº 41, el cual se cruzó para finalizar contra una columna de alambrado, sin que providencialmente hubiera otras consecuencias (en ese momento, pues a posteriori de la llegada, Der Ohanessian, padre, como concurrente del auto, presentó una denuncia al comisario Deportivo). Pachelo, con la rueda trasera izquierde destrozada "renquearía" hasta boxes para ya no salir más.

Di Palma y Cocho López estaban enfrascados en un duelo que parecía continuación del de Buenos Aires hace un par de semanas. Ambos muy rápidos y girando con notable firmeza. Pero, como ya dijimos, la diferencia estaría en el cuidado de los frenos.

Pisandelli superó inmediatamente a Kissling, mientras Fernandino, Marito García, Talermann, "Cascote" Juárez (en su rentrée en el C.A.P. y automovilismo) y Sancho los seguían en su estela.

LO QUE DIJERON

"TITO" BESSONE: "Creo que a mi auto le falta acelerar arriba, sin embargo anda muy bien".

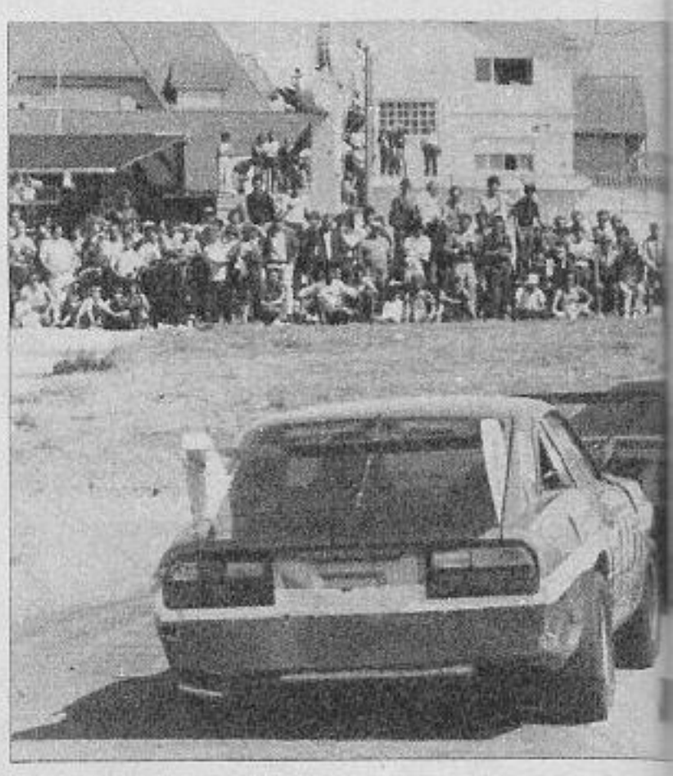
RODRIGUEZ MARSILI: "El auto quedó bastante torcido, y no anda muy bien..."

AMADEO VIDELA (Filter): "Las gomas andan muy bien, lo único que quizás haya que perfeccionar es el ancho de las delanteras. En algunos casos toca el pasarruedas. Creo que lo mejor sería hacer dos anchos diferentes para usar atrás y adelante. No sé, vamos a estudiarlo".

"TINGO" FERNANDEZ: "Tengo ganas de alquilar el auto en algunas carreras. A partir de la siguiente después de 25 de Mayo voy a estar en todas las de T.C. ¿Datsun? Sólo cuando no se superpongan..."

PISANDELLI: "Estoy contentísimo, imaginate. Este segundo puesto es una maravilla. El auto andaba bárbaro. Lo único es que, faltando unas cuatro vueltas, el chupador empezó a molestar. Si puedo, estaré en la Vuelta de la Manzana. Nos vemos ahí".

PAREDES: "Sé que soy



Di Palma festejando su triunfo Nº 80 junto a Alfredo Pisandelli y dos niñas, en el podio de Mar del Plata. Notar el orgullo con que el neuquino muestra el trofeo malhabido.

Talerman y Bessone (h) mientras disputaban la tercera posición. Hubo roces, toques y mucha garra. Al final, sería Bessone quien ganara el duelo. Fue uno de los atractivos.

Pisandelli —utilizando el auto de Pairetti— con el fondo del público que concurrió a Punta Mogotes.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS PROTAGONISTAS

debutante, con todo lo que ello implica. Voy a hacer las cosas con cuidado..."

VALLASCIANI: "Algo había quedado sentido en la suspensión trasera, sentí algo por ahí y paré. Para Bahía, la próxima, me tengo una fe...

RICARDO IGLESIAS: "Me chocó Sancho. Me agarró al medio y no hubo nada que hacerle".

COCHO LOPEZ: "Se rompió un cilindro de freno..."

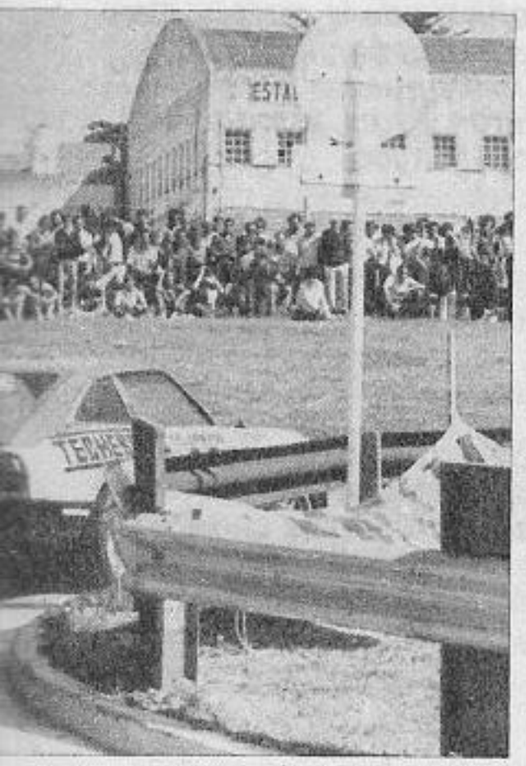
FERNANDINO: "En la mitad de la de la final empecé a quedarme sin frenos. Si intentaba seguir, no hubiera llegada al final, y antes que suceda cualquier cosa, preferí parar. El circuito es muy lindo y sería interesante perfeccionarlo para otras carreras".

TELERMANN: "Mirá cómo están las pastillas y los discos". (Ni se imaginan el estado de esos fierros...)

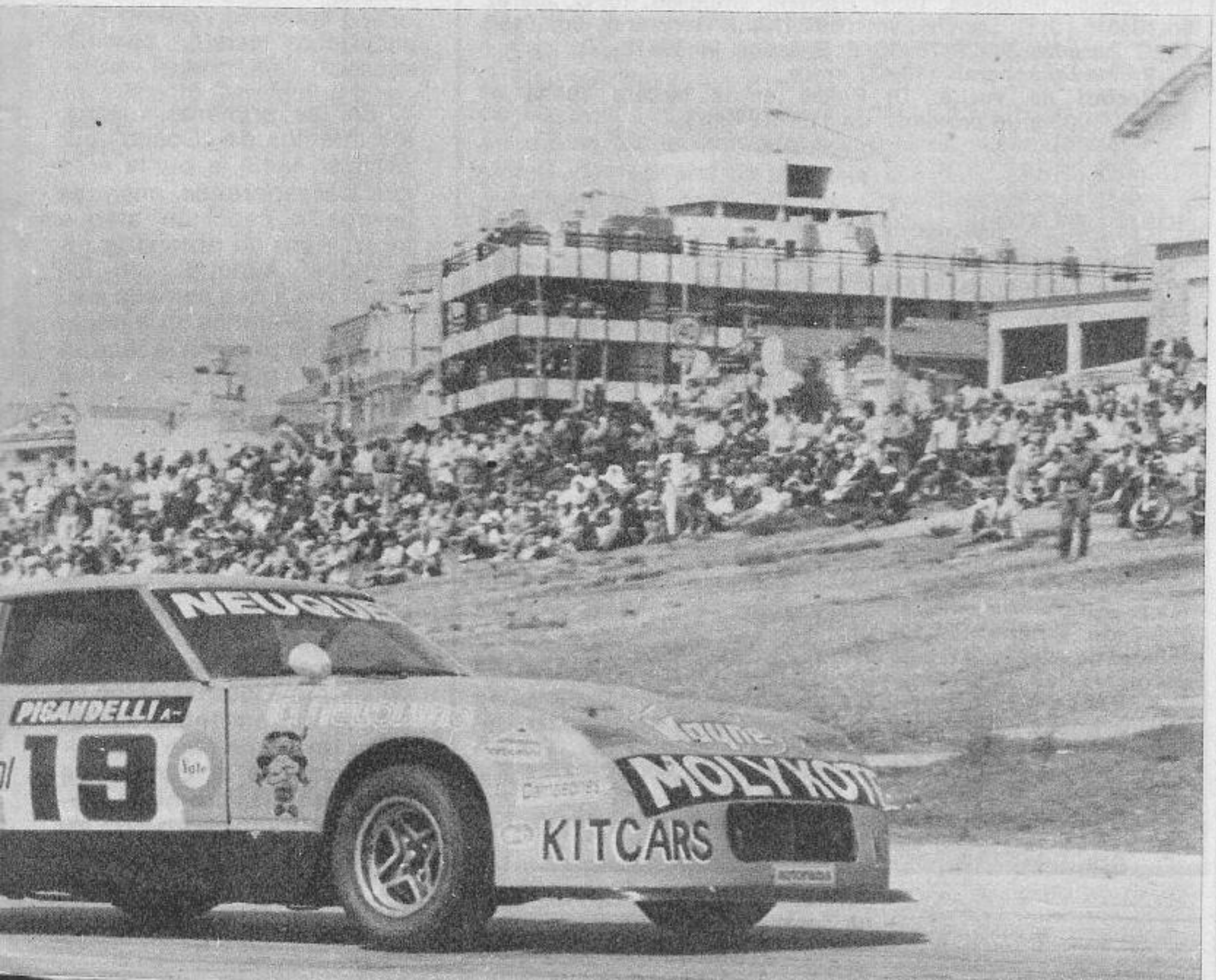
DER OHANESSIAN: "Pachelo me emparejó la línea de largada antes que dieran la señal, cuando en realidad debía estar unos ocho metros más atrás".

RESOLUCION DE CECA

En la reunión de la samana pasada, CECA aprobó la Resolución Nº 250, referida exclusivamente a las competencias automovilísticas, de verdadero interés para todos los pilotos y cuyo texto dice; "Art 1º) Declárase obligatorio a partir del 1-5-1983 el uso de una identificación con la inscripción de los datos personales de cada competidor, o sea nombre y apellido, grupo sanguíneo, y en su caso, afecciones alérgicas. *Art 2º)* La identificación deberá grabarse en un material no inflamable y será llevada colgada del cuello o sujeta a la muñeca, en tal forma que no resulte peligroso su uso o fácil desprendimiento. *Art 3º)* Las autoridades deportivas de cada prueba serán las encargadas de verificar el cumplimiento de lo dispuestp".







ROSSO VIAJO Y CAMBIO

El miercoles pasado, Victor Rosso *partió hacia Inglaterra e inmediato a su llegada comenzaron a producirse novedades respecto de su campaña '83.*

La más importante estuvo referida al cambio de marca de auto. Si bien tenía pensado seguir con Van Diemen, tal como ocurriera en el '82, una reunión con su jefe de equipo, Bob Salisbury, *y una posterior entrevista con gente de* Reynard, *determinaron lo contrario. En efecto, gracias a los oficios del argentino* Sergio Rinland *—diseñador de Reynard— quien ya había entablado conversaciones con Rosso, el Salisbury Racing, y por ende el cordobes contarán con autos de origen con motores "powered by Salisbury" y equipados con gomas* Yokohama.

Como se sabe, Víctor recién arrancará en la segunda del año (Oulton Park *el* 1º de abril) *quedándole por disputar 22 pruebas más para completar el torneo británico de FF-2000. En relación con esto, la primera del año fue ganada por* Tim Davies *en* Brands Hatch con un Van Diemen. Los pocos cambios introducidos en la versión '83 de esta marca, fueron factor determinante para el cambio de Salisbury/Rosso que además tendrán asistencia oficial *de Reynard.*

CORSA

Año XVI Nº 873
Fecha: Del 22 al 28 de Febrero de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Telex: 9229/22148 - Abril - AR. T.E:
312-6010/29 .

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

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

DIAGRAMACION:
Eduardo César González ***(Jefe de Arte);***
Carlos Romano ***(Jefe de Diagramación);***
Enrique Giovanetti, Marcos Tiglié ***(Diagramadores)***

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

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini - Juan Carlos Franceschini

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

LABORATORIO: Armando Piro ***(Jefe)***

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

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

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

editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL

Gerente: Antonio Rodríguez Villar

Gerente de Coordinación Editorial: Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Costanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

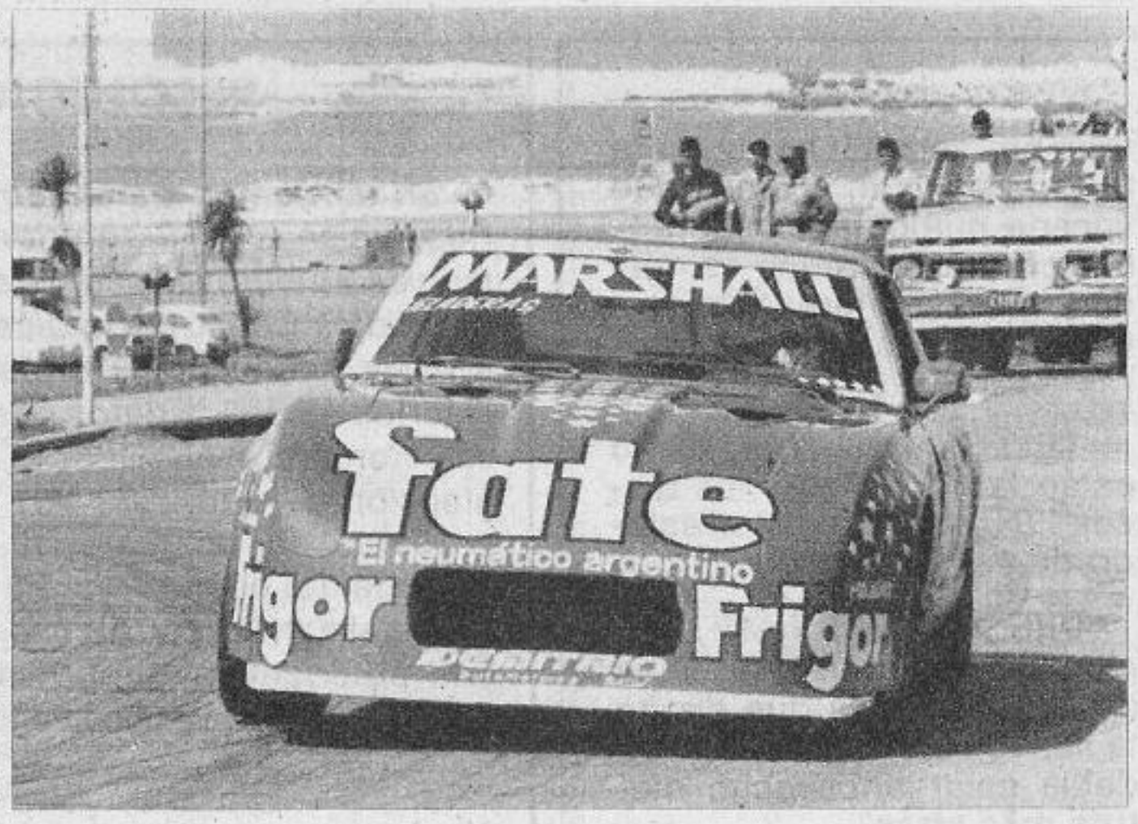
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

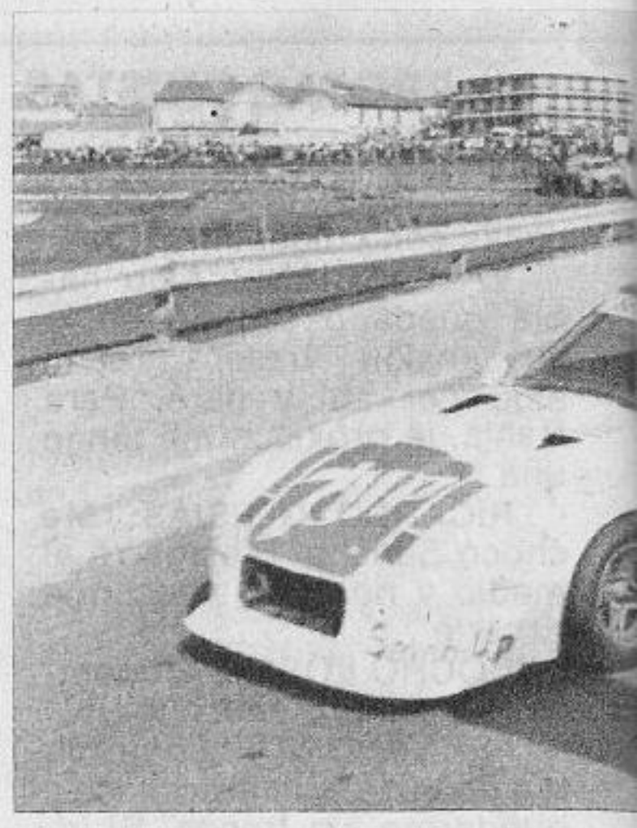
Jefe de Publicidad: Héctor Bustos.

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Ing. Mario Palanconi

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





Cocho Lopez fue uno de los dos protagonistas de la carrera. Con muchas ganas persiguió a Di Palma hasta que los frenos aguantaron. Atras, al fondo, el Oceano Atlántico.

"Marito" García. Estuvo en varios duelos, y hacia el final luchó con Talermann. Buena carrera del de Ramallo.

CLASIFICACION

Circuito urbano de Punta Mogotes, Mar del Plata, de 1.680 m - 36 vueltas. Recorrido total: 60,480 km - 20-3-83

PRIMERA SERIE

C. lópez, 8m56s543, 10 vueltas; G. Kissling, 8m57s47, 10; J. Talermann, 9m10s07, 10; J. Valasciani, 9m11s40, 10; R. Iglesias, 9m11s73, 10; A. Monguzzi, 9.29s14, 10; E. Bessone (h), 3m32s98, 4; F. Mayorga, 3m48s60, 4; O. Rodriguez Marsilli, 1m15s52, 1.
No registraron paso: D. Mustafá y N. Fernández.
Promedio general: 112,717 km/h
Record de vuelta: Bessone (h) en la décima vuelta en 52s318/1000 a un promedio de 115,600 km/h.

SEGUNDA SERIE

R. Di Palma, 8m52s97, 10 vueltas; E. Fernandino, 8m59s05, 10; A. Pisandelli, 8m59s22, 10; M. García, 9m06s08, 10; G. Der Ohanessian, 9m08s08, 10; R. Pachelo, 9m08s56, 10; C. Juárez, 9m10s01, 10; D. Sancho, 9m10s67, 10; J. Gervasoni, 9m10s80, 10; C. Paredes, 9m28s76, 10; E. Bessone, 9m30s12, 10.
Promedio general: 113,477 km/h.
Record de vuelta: Di Palma en la tercera vuelta en 52s540/1000 a un promedio de 115,112 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	DIFERENCIA	VTAS
1	**2º**	**Luis R. Di Palma**	**31m47s560**		**36**
2º	19	Alfredo Pisandelli	31m50s045	2s515/1000	36
3º	44	Ernesto Bessone (h)	32m00s699	13s139/1000	36
4º	22	José L. Talermann	32m07s610	20s050/1000	36
5º	14	Maurio García	32m07s862	20s302/1000	36
6º	4	Esteban Fernandino	32m12s233	25s327/1000	36
7º	18	Daniel Sancho	32m28s455	-	35
8º	3	O. "Cocho" Lopez	32m36s175	-	35
9º	51	Carlos Paredes	32m36s175	-	35
10º	33	Ernesto Bessone	33m05s956	-	35
11º	16	Ricardo Iglesias	29m36s348	-	33
12º	10	Angel Monguzzi	25m19s166	-	28

No se clasificaron: C. Juárez, 22 vueltas; G. Kissling, 18; J. Vallasciani, 17; J. Gervasoni, 1.
No registraron paso: R. Pachelo y G. Der Ohanessian.
Promedio general: 114,139 km/h.
Record de vuelta: Di Palma en la 28a. vuelta en 51s978/1000 a un promedio de 116,356 km/h.
Posiciones en el Campeonato Argentino de Pilotos: Di Palma, 46 puntos; López, 33; Bessone (h), 27; Fernandino, 21; Monguzzi, 16; Pissandelli, 15; Vallasciani y García, 14; Kissling y Der Ohanessian, 12; Talermann; 11; Pachelo, 9; Sancho, 7; Rodríguez Marsilli, 3; Paredes, 2; Bessone, 1.
Próxima Competencia: el 24 de abril en Bahía Blanca.

En las primeras vueltas, los intentos de "Cocho" por avanzar hacia la punta eran casi desesperados, mientras llevaba a cabo un ataque feroz. Pero no obtendría resultados. Aunque, con los esfuerzos a que sometía a su sistema de frenos en la desaceleración previa a la "ese en subida", el mecanismo se fue resistiendo rápidamente hasta que, en un momento clave, cuando sólo faltaban unas diez rondas, su pie derecho no encontró resistencia en el pedal del medio, cuando intentaba doblar hacia la derecha y encarar la curva del puente. En vez de eso, siguió derecho "a mil" por la calle de escape para detenerse a los 200 y pico de metros sin encontrar obstáculos en su camino. Las alternativas de la carrera se basaron en las premisas previas. Los frenos eran algo así como una maldición y las

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



víctimas se multiplicaban: Fernandino, Juárez, Sancho, Talermann, el mismo Di Palma sufrían en mayor o menor grado con ellos.

"Creo que la rueda delantera derecha quedó sentida después de haberle pegado anteriormente. La goma se destalonó y yo fui a pegar contra el guard rail. Menos mal que no estaban bien fijados y cedieron... Si hubiesen quedado rígidos el auto volvía a la pista y me pegaban quienes vinieran detrás", relataba "Willy" las instancias de su impresionante accidente.

No habría más contingencias grves, y salvo los peleadísimos duelos sostenidos entre Talermann, Bessone (h) y Marito García que intercambiaban puestos, no hubo mayores incidentes. Algún momento de emoción cuando un par de rezagados le dieron una mejor oportunidad a Cocho de acercarse a Di Palma, mientras éste trataba de desembarazarse de ese estorbo. Sin embargo, todo quedó como estaba en la punta, hasta el retraso de López. Buena remontada de Bessone (h) y muy meritorio segundo lugar para el neuquino Pisandelli. Di Palma, adelante y solo, muy solo.

Y la cuestión es que, en un circuito donde la improvisación reemplazó a la previsión y que es altamente perfectible todo finalizó bien. Pero por suerte. Solamente por eso.

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Antonio Capria

FIN DE CURSOS

No, no hay un error en el título. Ocurre que, si bien el año lectivo recién se inicia en todos los establecimientos educativos del país, hay un ciclo en especial que nos "toca" de cerca y acaba de cerrarse. Es el de la promoción '83 de la Escuela de Pilotos de Jorge O. Del Río, *que si bien continuará normalmente con sus clases los martes y jueves en el Autódromo Municipal, concluyó el concurso anual que realiza entre sus alumnos más destacados, el viernes últimos.*

Los cinco finalistas tuvieron cada uno, la oportunidad de realizar tres salidas, todos sobre un mismo monoposto de F-R de la escuela. La primera, para adaptarse al vehículo y al circuito elegido (elección que no se conoce hasta el momento de iniciarse la competencia, y que esta vez recayó en el Nº 5 pero circulando en sentido inverso al habitual, a fin de que fuera igualmente "desconocido" para todos); y la segunda y la terrcera, ya en tren decididamente competitivo sobre cinco vueltas cada una (la primera de éstas, obviamente, no cronometrada), invirtiéndose el orden de los participantes para la última.

Por supuesto, para salvar cualquier contratiempo (por caso, tener que cambiar el auto por un accidente o desperfecto) se tomó la referencia del tiempo efectuado sobre el monoplaza en cuestión por Néstor Gurini, *instructor del curso y actual primer piloto del team de F-R.*

...Y en definitiva, tras el suspenso dado por una final sumamente pareja, fue Sergio Gustavo Solmi *quien hilvanó la tanda más veloz —4m09s5—, a sólo 1s9/10 del tiempo "ideal" de Gurini. Lo siguieron* Juan José Motta *(4m10s3), el uruguayo* Flavio Bonavena *(4m10s6),* José Moriel *(4m11s4) y* José Luis Odetto *(4m12s6). Buena demostración del nivel alcanzado por los alumnos más brillantes de una escuela que no sólo funciona habitualmente en la Capital sino que suele llegar con sus cursos a diversas plazas del interior del país y hata del exterior (Uruguay).*

Con esto, el joven Solmi (22 años, de San Pedro, hermano del rallista Víctor y con antecedentes en Karting, Citroën Semipreparados y Fiat 600 zonales) compartirá el equipo oficial 183 de Fórmula Renault de Del Río con Gurini. Cabe recordar que el "profe" anexará a su team dos autos más, confiados a un argentino radicado en Bolivia, Miguel Caferatta, *y al cordobés* Jorge Giorgi, *quien ya corriera en estas condiciones en 1982.*

ASAMBLEA CODASUR

Tal como anunciáramos en números pasados, se realizó en Brasil, aprovechando la ocasión del Gran Premio de Fórmula Uno, una nueva Asamblea de la Confederación Sudamericana de automovilismo deportivo, CODASUR, a la cual asistieron delegaciones de todos los países miembros, entre los cuales por supuesto se cuenta Argentina, que estuvo representada por el ingeniero Rafael Sierra, presidente saliente del organismo, y por el licenciado Edmundo Santandreu, secretario ejecutivo.

Las principales decisiones tomadas por esta Asamblea, fueron: **1) Renovación de autoridades.** La Comisión quedó compuesta de esta manera: PRESIDENTE, **ingeniero Rubén Dumot** (Paraguay); VICEPRESIDENTE 1º, Roberto Gardiol (Uruguay); VICEPRESIDENTE 2º, David Lozano (Bolivia); SECRETARIO, Tomás Albo (Argentina); PROSECRETARIO, Fernando Falcón (Perú); TESORERO, Orlando Casanova (BRASIL); PROTESORERO, Gerónimo Maldonado (Chile); SECRETARIO EJECUTIVO, licenciado Edmundo Santandreu (Argentina). Las diferentes comisiones quedaron presididas así: **Circuitos y seguridad**, Gastón Perkins (Argentina"; **Rally,** Ethel de Barath (Paraguay); **Técnica,** Bruno Brunetti (Brasil); **Karting,** Rubén Carpinelli (Brasil); **Calendarios,** arquitecto Jorge Gonzalez (Uruguay); **Fórmula Dos,** Ronaldo Bitencourt (Brasil); El **Tribunal de Apelaciones** será presidido por el Dr. Conrado Hughes y compuesto también por los señores Eliseo Salazar (padre del correrdor de F-1) y Dr. Manuel Morales Filho.

2) Otorgamiento de puntos por el campeonato sudamericano de rallies a la prueba de la especialidad que se disputará entre el 18 y 20 de junio en Córdoba, ya válida por el torneo argentino.

3) Aprobación definitiva de los reglamentos técnico y deportivo de la Fórmula Dos Codasur.

4) Aprobación de la moción en el sentido de que cada país integrante deberá presentar informes mensuales sobre la actividad nacional.

5) Aprobación de la ciudad de Asunción del Paraguay como sede de la próxima Asamblea General de la CODASUR a realizarse a fines del mes de setiembre. Entre otros ítems, también se habló sobre la ausencia de los equipos brasileños en la carrera de F-2 en Punta del Este, asegurando la presencia de algunos en la segunda fecha del Campeonato a realizarse en el autódromo de Las Vizcachas, Chile, el próximo 3 de abril.

toquecitos de bocina

SANTANGELO-PONCE — El conocido preparador **Julio Ponce** fue el encargado de preparar el **Peugeot 504** que utilizará el rionegrino **Horacio Santángelo** en la próxima Vuelta de La Manzana. El auto fue comprado a José "Coco" Fortunato junto con dos motores de preparación Turismo. Como se recordará, este 504 fue usado por el de Lobos para lograr el campeonato argentino de Turismo Clase 12 en 1982. **"Sobre todo cambiamos los pistones y aumentamos la compresión, ya que no tuvimos mucho tiempo para trabajar en el motor, puesto que pusimos el énfasis sobre el casco"**, contaba Julio. Además, en su taller de Adrogué se ocupa de varios motores provenientes de la categoría Turismo que corre en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Trelew, así como de la preparación de los autos de pista de Jorge Pizzorno y Horacio Maglione (el que hace tanto que no corre).

GOMAS — Entre los usuarios Fliter que utilizarán esta marca de neumáticos para la próxima Vuelta de la Manzana, se encuentran Horacio Santángelo, "Pichirilo" Torrás, Jorge Bescham y Pedro Sisa. **"Hicimos unas pequeñas modificaciones en los flancos" nos decía la semana pasada Héctor Fliter.**

CHICHE LOPEZ — También se está ocupando de los autos de sus "clientes" para la Manzana. **"Como siempre 'hice' los autos del neuquino Jorge Edelberg y también el de Hugo Hernández (de Catriel). Y creo que se agregará el de Omar Hernández".**

INSCRIPTOS EN LA MANZANA — Hasta el viernes por la tarde completaron los trámites de inscripción en el tercer rally por el campeonato argentino 1982, los siguientes pilotos: Carlos Veronessi, "Brizuela-Bualo", Félix Mabellini, Gustavo Rivero, "Moreno-Moreno", Hugo Hernández, Pedro Coraza, Rodolfo Zuain, Jorge Ezquerra, Ricardo Aubone, Hugo Berbel, Ruperto Garrido, Víctor Lamperti, Janez Flere, Aníbal Eggers, Aurelio Del Río, Omar Rizzo, Dardo Nieto y "Gómez-Bonilla". A estos prieros dieinueve se agregarán, por supuesto, uchos más, entre ellos, todos los pilotos habitues cordobeses, volantes del Valle del Río Negro, Buenos Aires y otras zonas del país. Como se sabe, las inscripciones cerrarán el próximo viernes 25 de marzo a las 20 horas.

BRASILEÑOS — De acuerdo a la información suministrada por F-2 Asociados, parece que está asegurada la intervención de pilotos brasileños en las próximas competencias por el Campeonato Sudamericano de **F-2 Codasur.**

FE DE ERRATAS

En nuestro número anterior, en la cobertura de la carrera de TC 2000 en Marcos Juárez, se cometió un error de esos que no son comunes en periodismo, salvo en nuestra revista, por supuesto. En todos los casos (epígrafes, clasifica, etc.) donde dice **Buzurro**, *en realidad debe leerse...* **Larroca.** *Ocurre que seguramente borrachos... confundimos el número de las cupé Taunus del equipo de Akel donde militan ambos pilotos. Y cuando nos dimos cuenta del error, la revista ya estaba impresa y a punto de salir a la calle. Nos imaginamos el disgusto del pobre Larroca cuando leyó (si leyó, porque no*

Pedro Muffato ya se habría comprometido a presentar una máquina equipada con un motor VW 1500 preparado por el equipo de Miguel Guidi. Además se han conocido negociaciones con los pilotos internacionales **Ingo Hoffmann** y **Alex Días Ribeiro,** quienes se incorporarían al equipo de **Luis Rubén Di Palma.** También habría prometido correr en la carrera de Santiago de Chile el brasileño **Artur Bragantini,** quien sería otro que alquilaría un auto en nuestro

CONFIRMADO: RALLY DE ARGENTINA EN BARILOCHE

Ya comenzaron en el Automóvil Club Argentino los aprestos para la realización, entre el 1º y el 8 de agosto próximo, del Rally de Argentina, con puntaje para el campeonato del Mundo de Rally, tanto para pilotos como para marcas, así como también para el torneo nacional. Como se ve, cambia la denominación respecto de las tres ediciones del evento corridas en 1979, 1980 y 1981 y ya no se llama CODASUR.



Muy probablemente éste será el panorama que veremos en las cercanías de Bariloche. Nieve, mucha nieve.

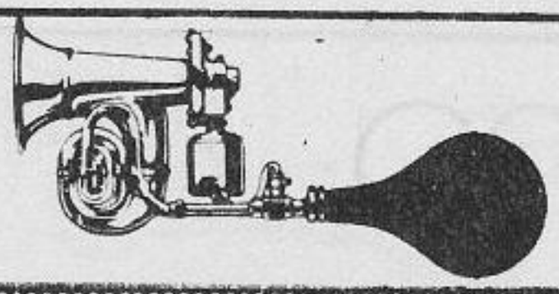
Como ya se dijo, fue confirmado una vez más San Carlos de Bariloche como punto central de la carrera, aunque la largada de la primera etapa será en Buenos Aires. De esa forma el trayecto —a grosso modo— será el siguiente: **Primera etapa**, Buenos Aires-Santa Rosa-Neuquén. **Segunda etapa**, Neuquén-Zapala-San Martín de los Andes-Bariloche. **Tercera etapa**, Bariloche-Esquel-Bariloche. **Cuarta etapa**, Bariloche-Va. La Angostura-Bariloche.

Luego de la largada en Buenos Aires se piensa efectuar algunos primes antes de llegar a Neuquén en vez de realizar un largo enlace tal como sucedió en las ediciones 1980/81 del CODASUR. Para algunos de estos primes, probablemente se utilicen los mismos caminos por los cuales transcurrió la última parte de la Vuelta de América del Sur en 1978.

La realización del Rally de Argentina en esta fecha implica la utilización de caminos con nieve, escarcha y hielo; elementos poco conocidos por la gran mayoría de los pilotos locales, si bien abundan en grandes zonas del país.

La financiación de la carrera está asegurada por el patrocinio de una marca de cigarrillos que "vuelve" al rally en Argentina luego de haber sido principal "sponsor" en el pasado Gran Premio de Turismo 1982. De esta forma, serán tres los rallies por el campeonato mundial patrocinados por la misma firma.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



llamó para insultar) otro nombre después de lo que traspiró para llegar quinto. Ahora, el que está chocho es Buzurro, mandó bombones y todo...

*¡Ah!, y en la página 67, en la nota de F-1, en el recuadro titulado "**Con la tecnología alemana y el dinero árabe**", la foto del motor Porsche está ¡al revés! Para verla al derecho puede hacer la vertical o dar vuelta la revista.*

Y para finalizar, en el texto de la nota del Rally de la Costa hay una frase que reza "...un desenlace final", cuando debería decir "...un desenlace feliz".

Posiblemente también haya errores en la presente fe de erratas, pero no vamos a hacer una fe de erratas de la fe de erratas porque "segundas partes nunca fueron buenas" y por ahí nos equivocamos...

país.

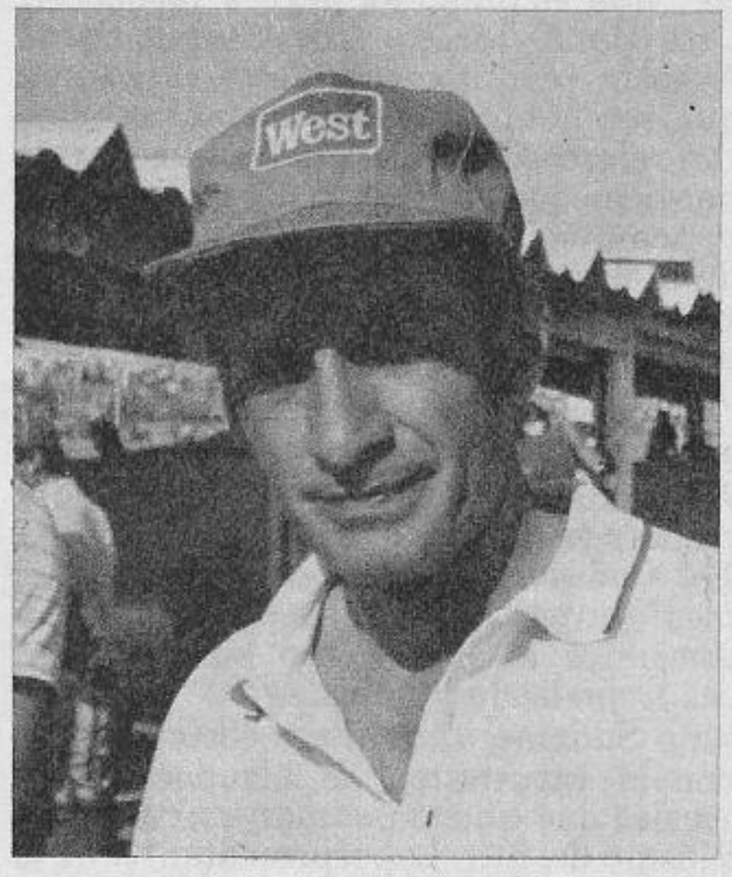
INVITACION — El piloto oficial de Renault Argentina, **Jorge Raúl Recalde,** tendría la posibilidad de correr en las pruebas de **Turismo Carretara con un auto que le facilitaría Oscar Franco. Para aceptar la invitación, Recalde debería contar con una autorización de Renault.**

LA FLOR DE LA CANELA — El piloto peruano **Jorge Koechlin** se incorporaría al equipo de **Osvaldo Antelo** para conducir uno de sus monoplazas en la **F-2 Codasur.** Aparentemente los representantes de la marca francesa radicados en Perú habrían solicitado a sus colegas argentinos, una plaza en el equipo oficial para el representante peruano. La itención de los dirigentes limeños, es concretar.

QUIEN ES...

ORLANDO LOSAVIO

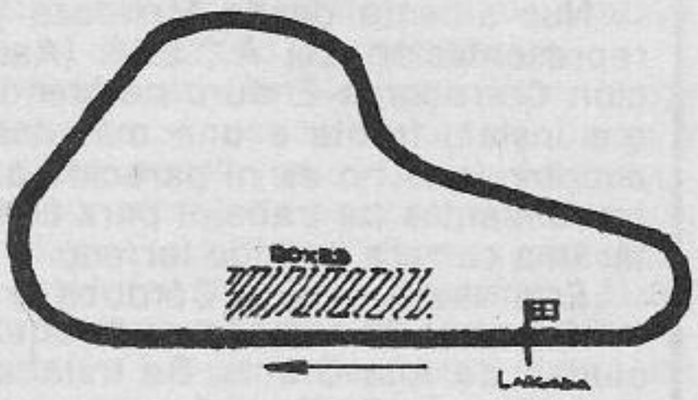
Tiene 40 años y dice que en su época de "purrete" le gustaba el TN. Pero después se volcó al TC y estuvo vinculado amistosamente al equipo de "Tato" Ferrea hasta que éste se radicó en los Estados Unidos. Hace un año, por intermedio de Carlos Miori, amigo personal de los Aventín, llegó al equipo de éstos y comenzó a trabajar por una cuestión de pasión. No tenía ninguna relación directa con el automovilismo porque es titular de una empresa de ingeniería de saneamiento. Pero llevado por la necesidad de colaborar con un amigo, tomó las riendas del equipo. Fue nombrado jefe del mismo y bajo su dirección se armaron los tres Falcon en 56 días. Claro..., en la empresa de saneamiento hace dos meses que no le veían el pelo, pero por el triunfo de Mendoza todavía lo siguen esperando.



EXPLICACIONES — Allegados al **Club de Autos y Motos** estarían realizando una investigación para determinar qué intereses se movilizaron para entorpecer el normal desarrollo del rally de la Provincia de Buenos Aires que se concretó hace quince días. La campaña de rumores tendientes a desalentar a los posibles participantes, contó con el apoyo de algunos medios de difusión de la zona atlántica, y en parte por ello no se pudo reunir a un lote más numeroso de inscriptos. La carrera se realizó con escasa repercución, pero como los organizadores pretenden hacer de ella un acontecimiento deportivo anual de promoción para la zona de veraneo, averiguan las causas de esa campaña orquestada para hacer fracasar la carrera.

SUMARISIMO — A pesar de no contarse con el informe final de la carrera de Mendoza (según se dijo, con referencia a

FORMULA RENAULT EN ROSARIO: APERTURA Y ESTRENOS



En el nuevo "Autódromo Ciudad de Rosario", el próximo domingo se llevará a cabo la apertura del Campeonato Argentino de Fórmula Renault 1983.

Será esta también la primera competencia que por una fecha puntable de campeonato nacional se dispute en ese escenario que fuera inaugurado el año pasado. El circuito a utilizar será el Nº 2, de 1.400 metros.

La iniciación de este campeonato tendrá un atractivo indudable, pues se pondrá en marcha el nuevo reglamento dispuesto para la categoría. Los autos estarán propulsados con el motor Renault de 1.400 cm³, que desde ahora, poniendo en práctica este nuevo reglamento, reemplazará a los de 1.020 cm³ vigentes hasta la última competencia de la temporada '82. Creemos que son suficientes ingredientes para aumentar la expectativa.

Ahora debemos disculparnos por no poder dar el cronograma de esta competencia. Nos hemos puesto en contacto con todos aquellos que podían habernos dado esta información aquí en Buenos Aires, pero nuestro esfuerzo fue inútil, y otros tanto nos sucedió en Rosario.

toquecitos de bocina

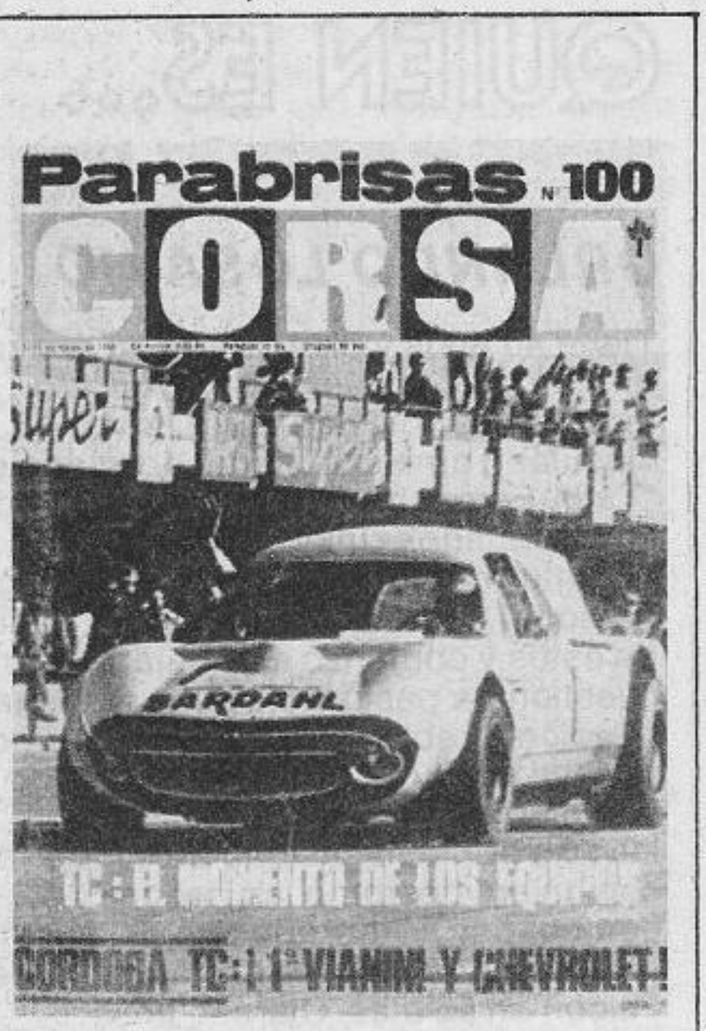
la denuncias concretadas en la competencia cuyana), se tomó declaración a **Angel Banfi,** quien fue acusado por **Oscar Aventín** de realizar maniobras peligrosas durante aquella carrera. Los integrantes del Tribunal de Penalidades pretendieron aplicar a Banfi, el martes mismo, una sanción de "apercibimiento", que el piloto se negó a reconocer. Dice Banfi que se debe citar a Oscar Aventín para que retire esos cargos, ya que son totalmente inexactos. Se dice con referencia al entredicho, que ciertas personas que profirieron amenazas nada tienen que ver con el equipo del hombre de Morón, quien eligió el camino reglamentario para aclarar la cuestión sin entrar en el terreno personal.

AL CARIBE — Se recibió en Buenos Aires una solicitud de **Puerto Rico** para realizar en ese país una competencia de la **F-2 Codasur.** Los portorriqueños (que si bien son independientes se encuentran sometidos al Parlamento estadounidense...) pretenden sumarse al Campeonato Sudamericano. Para ello contarían con el entusiasmo de algunos pilotos locales que quieren sumarse al automovilismo del Sur. Los representantes de la F-2 Asociados tratarían de aprovechar el eventual viaje a Venezuela, para realizar esa carrera en la isla del Caribe.

NO SE BORRAN LAS GOMAS - La **Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro** resolvió continuar utilizando las gomas **Fliter** en su categoría. Recientemente, **Tulio Crespi** se había encargado de realizar un test con las cubiertas **Paul** que se producen en la provincia de Entre Ríos. El resultado de esos ensayos se conoció parcialmente, aclarando Tulio que las gomas habían rendido satisfactoriamente. El equipo de Crespi utilizó un juego de cubiertas que giraron durante aproximadamente 70 vueltas en el Autódromo de Buenos Aires, colocadas en distintos chasis. Pero aparentemente la nueva "dura" es un segundo más rápida que la tradicional Fliter y su desgaste muy similar.

CHILENO DE SUERTE - El piloto **Juan Carlos Ridolfi** conducirá a partir de la próxima carrera de **F-2** el auto que manejaba Rubén Luis Di Palma. El arrecifeño adquirió un nuevo chasis Berta que estrenará en la carrera de Las Vizcachas, por lo tanto cederá su antigua máquina al joven Ridolfi para que pueda demostrar en su país, su asimilación a la categoría sudamericana. De esta manera, la escudería de Luis poseerá tres autos, el nuevo destinado a su uso personal, el anterior que pasará a manos de Ridolfi y la máquina que éste conducía anteriormente, que será el muleto del equipo.

CONFIRMACION - El **Club Argentino de Pilotos** confirmó una nueva fecha de su Campeonato 1983. El 10 **de julio** la categoría se presentará a disputar la sexta prueba de su calendario (hasta el momento) en el autódromo de **Resistencia (Chaco).** Faltaría diagramar la actividad del mes de abril y primeras



CORSA HACE 15 AÑOS

*Nº 100 - 19 al 25 de marzo de 1968 - Uno contra todos - **Andrea Vianini con un Chevrolet, se adjudicó —a pesar de la "manada" de Torinos— la competencia de TC en el flamante circuito de Córdoba. Esto ocurría en la segunda carrera del campeonato de 1968.***

El título de esta nota se debe a que Vianini era el único representante de Chevrolet, que debía correr contra Gradassi, Estéfano, Di Palma y algunos otros, con los Torino que habían copado el TC ese año.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 27 y martes 29 de marzo de 1983

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

***Fórmula Uno:** En el circuito urbano de Long Beach (EE.UU.) se llevará a cabo la segunda competencia por el Campeonato Mundial. Ver pág. 63.*

***Fórmula Tres:** La segunda prueba del Campeonato Europeo se realizará en el circuito alemán de Nürburgring. Está prevista la participación del argentino Enrique Benamo.*

ACTIVIDAD NACIONAL

***Fórmula Renault:** La Fórmula Renault Argentina iniciará su campeonato 1983 con una competencia que se llevará a cabo en el nuevo autódromo de la ciudad de Rosario. Ver recuadro.*

***Turismo Carretera:** Por el Campeonato Argentino que fiscaliza la ACTC, se realizará en el circuito bonaerense de 25 de Mayo, la segunda prueba de la temporada para la categoría Turismo Carretera. Ver pág. 15.*

***Rally:** Largará de General Roca la Vuelta de la Manzana. Ver páginas 20 y 21.*

ENDURO: CARTA DEL NEGRO LENTINI

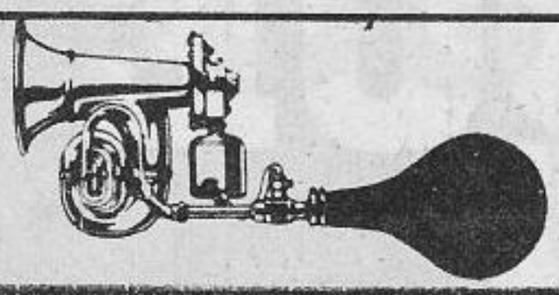
*Nuestro amigo mendocino, el **Dr. Rubén Lentini,** nos mandó otra de sus amables cartas, la cual publicamos íntegramente para que nuestros lectores se enteren directamente de la prosa de uno de los más prestigiosos especialistas del país, de cómo andan las cosas del Enduro Nacional. Sin más preámbulos los dejamos con el "Negro" Lentini y su raye endurístico.*

Amigos de Revista Corsa:

Nuevamente desde Mendoza y en representación del A.C.E.M. (Asociación Corredores Enduro de Mendoza) me instalo frente a una máquina de escribir (que no es ni parecida a mis herramientas de trabajo) para comentar una carrera de todo terreno.

Esta vez le tocó a Córdoba, y nos trasladamos 28 corredores de aquí a la ciudad de Alta Gracia. Se trataba del **Gran Premio de Montaña** que se realiza anualmente desde **Alta Gracia** a

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



semanas de mayo, para poder confirmar el programa de carreras de la primera mitad de la temporada. Si bien los organizadores chaqueños aceptaron la fecha, habrá que aguardar la evolución de la emergencia provincial que se vive en el Chaco como consecuencia de las grandes inundaciones que afectan al litoral argentino, tal como sucedió el año pasado. Asimismo, es altamente factible la realización, en fecha cercana, de otra prueba en Misiones.

PASO AL PASSAT - La empresa **Volkswagen** tiene todo prácticamente listo para producir en el país el motor que equipa a los modelos Passat que actualmente son fabricados en Brasil. Cuando entre en producción el nuevo motor Volkswagen, sería automáticamente incorporado a la competición como planta impulsora de los monoplazas de **F-2.** De acuerdo con los plazos previstos, las primeras prácticas con el nuevo motor podrían comenzar al promediar el presente año y utilizarlo en reemplazo del VW 1500 a partir de 1984.

PLAZO - Esta semana deberá confirmar la **Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo** cuáles son las competencias por ellos previstas para el calendario deportivo del corriente año. APAT solicitó a la Comisión Deportiva un plazo hasta el **20 de marzo** para comunicar qué carreras pensaba organizar. Mientras tanto, se recibieron en la CDA solicitudes desde Bahía Blanca, San Juan y General Roca, instituciones que desean realizar pruebas de Turismo. Estas solicitudes serán consideradas una vez conocido el programa que ofrecerá APAT.

2 × 1 - El piloto **Guido Di Nella** decidió poner en venta sus dos máquinas de Turismo Carretera del Oeste, con el propósito de adquirir un **Turismo de Carretera, Chevrolet,** que tiene en venta un piloto y preparador de Lomas del Mirador. Las dos máquinas de la especialidad zonal poseen motores Dodge de 4.000 cm³ desarrollados por Wilke y Pedersoli. Los interesados pueden pasar por el taller de Guido, ubicado en Provincias Unidas y Palacios, de Lomas del Mirador.

DIFICULTADES - No es segura la participación de **Miguel Angel Guerra** en la carrera internacional de **F-2 Codasur** que se realizará en Santiago de Chile. El ex piloto de la F-1 Internacional está gestionando la publicidad necesaria para financiar el equipo y hasta el momento solamente consiguió una parte de la suma requerida. Por ese motivo no apresura los trabajos de construcción en el nuevo chasis que le está fabricando **Oreste Berta.** La máquina podría estar en poder de "Angelito" recién la semana próxima, no quedando tiempo material para terminar de acondicionarlo para la mencionada competencia. El debut de Guerra con su propio equipo se producirá recién en el mes de junio.

"1/4 DE MILLA"

Resultados de las picadas del 11/3/83, organizadas por el Club de Autos Especiales

STANDARD HASTA 1000 cm³

1º 297 Gustavo GONZALEZ
2º 275 Hugo ALVAREZ

STANDARD HASTA 1300 cm³

1º 381 Carlos Alberto ESTEVEZ

STANDARD HASTA 5200 cm³

1º 503 Norberto Daniel MIRACHI
2º 574 Eduardo CRISELLI

STOCK CAR HASTA 1000 cm³

1º 207 Héctor MARCHESI
2º 205 Gustavo RODRIGUEZ

STOCK CAR HASTA 5200 cm³

65 Oscar ANGELETTI
54 Carlos NACARATO

DRAGSTER

1º 1004 Luis SPERANZA
2º 1012 Alejandro TESEI

Mina Clavero. Una carrera de velocidad en todo terreno, a pesar de que se trataba de huellas transitables. La lluvia ayudó considerablemente a que todo el terreno fuera realmente interesante (barro al por mayor ida y vuelta).

Ya teníamos varias experiencias respecto de carreras en otras provincias fuera de Mendoza (las organizadas por Jean-Pierre Raemdock en Villa La Angostura, la cual consideramos un clásico del todo terreno), por lo que concurrimos un tanto a la expectativa de su desarrollo y organización.

Fuera de la Neutralización entre etapas, que resultó demasiado larga y tediosa, nos llevamos una de las mayores sorpresas de nuestra vida motociclística. El Sr. "Nené" Bustos, prácticamente organizador y mentor de dicha competencia, pensó en todo. La organización fue perfecta, desde el circuito hasta las ambulancias localizadas en plena montaña, desde la largada hasta la difusión en Alta Gracia y Mina Clavero, desde los premios hasta la simpatía y amabilidad de la gente. Todo lo pensó y logró una organización perfecta. Se cumplieron horarios y controles estrictos. Largada y llegada, como en los grandes premios automovilísticos, con gente a millares rodeando el circuito. A tal punto que en los festivales folklóricos el solo hecho de llevar la camiseta de nuestro club mendocino nos franqueaba la entrada gratis y con sonrisas de las hermosas boleteras. Legada a Mina Clavero con más público todavía. Chiripanes y bebidas a canilla libre. Entrega de premiso en un hermoso anfiteatro con números folklóricos. Parque cerrado de primera y motos custodiadas por la policía en un galpón municipal techado. Cena de camaradería en un club.. etc., etc. Realmente, el Sr. Bustos sabe de esto. Llegada a Alta Gracia y nuevamente se repite lo anterior y mejor aún. Ya nos estaban esperando no sólo miles de personas sino los choripanes y las bebidas.

Luego, espectáculo de paracaidismo acrobático, excelente, y, posteriormente, por nuestra iniciativa, gran partido de moto-fútbol en la cancha del club. Espectáculo y diversión a granel.

Realmente, los que no fueron no saben lo que se perdieron. Así es que, tácitamente, el Gran Premio de Montaña ha quedado incluido en el calendario del ACEM como otro clásico del todo terreno. Y así esperamos que, con la carrera de Villa La Angostura, el Gran Premio de Montaña de Mendoza (setiembre 1983) y algún otro que se organice, tal como los anteriores, conformemos el Gran Prix de Todo Terreno de la República.

Nos vemos en Villa La Angostura, en Semana Santa.

Rubén José Lentini

ADIVINE QUE REVISTA VUELVE CON TODO

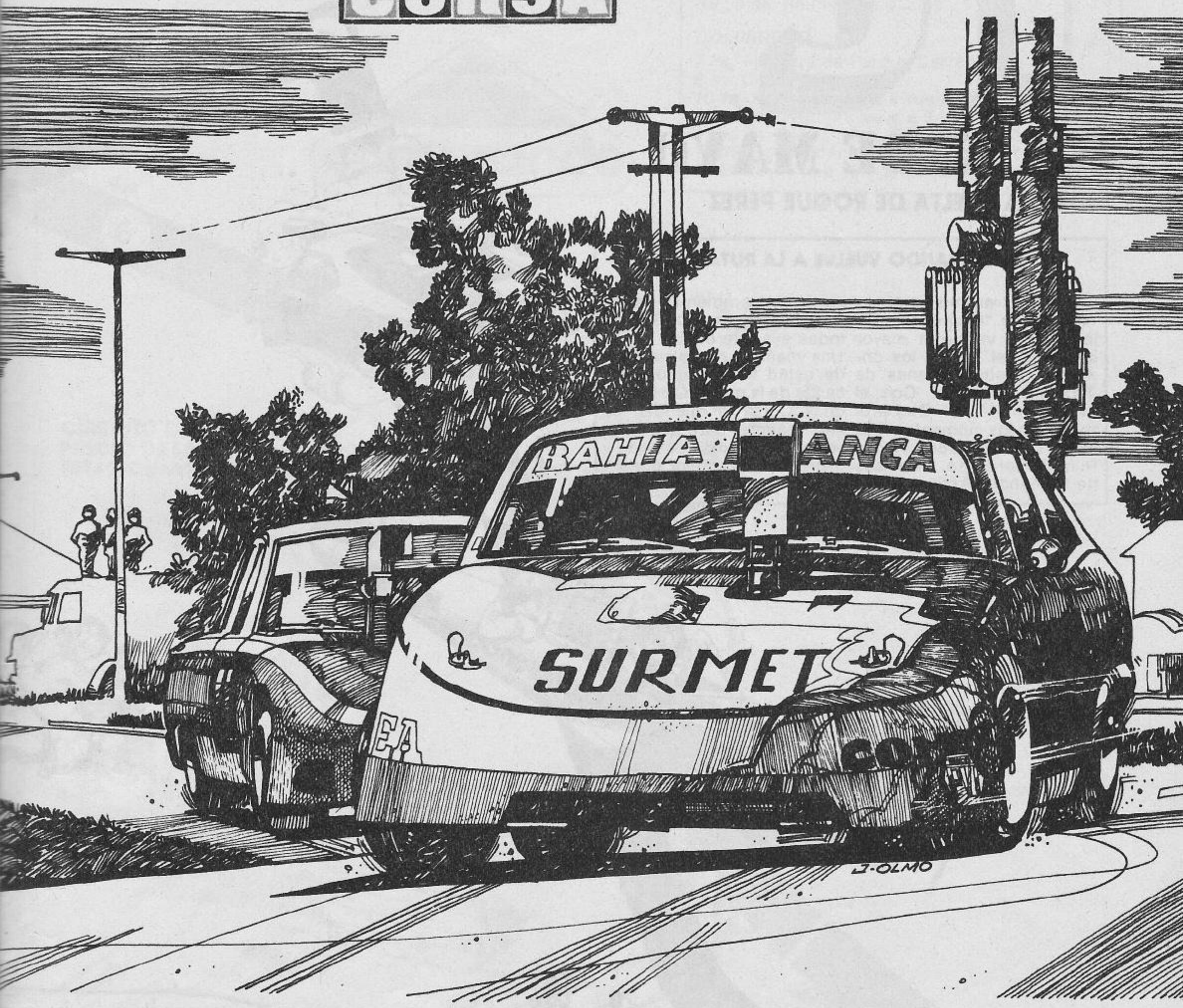
(Empieza con "A" y termina con "A")



Próximamente encontrará nuevas pistas.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROGRAMA CORSA



TC en 25 de Mayo

27 de marzo
2a. carrera del
Campeonato
Argentino 1983

TC

EN 25 DE MAYO

PRIMERA VUELTA DE ROQUE PEREZ

CARBURANDO VUELVE A LA RUTA

...Y con la transmisión encabezada por "Cacho" González Rouco, vuelve la mayor emoción del TC, de los domingos y sus mañanas de Turismo Carretera. Con el avión y el "Mono" Gagliardi relatando los momentos más importantes. Con Rivas, Ruiz, El Gordo Bó, los avisos de Fernández Aufiero y Oscar Noi. Y también Di Pardo.

...Y el plano de CORSA con todas sus referencias.

Una mañana completa donde usted tendrá todo al alcance de la mano. Carburando y Corsa lo atienden de esta manera, para que cada vez se sienta más cómodo y disfrute de un mejor domingo de TC.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

carburando

LOS HORARIOS

SABADO 26

11 a 18 hs: Verificación y sellado
18,30 hs: Cierre Parque Cerrado
19,30 hs: Reunión de pilotos

DOMINGO 27

7 hs: Apertura de Parque Cerrado
8 hs: Cierre de ruta
10 hs: Primera serie a 5 vueltas (75,030 Km)
10,45 hs: Segunda serie a 5 vueltas (75,030 Km)
11,45 hs: Repechaje a 3 vueltas (45,018 Km)
12,05 hs: Reparación y carga de combustible
12,50 hs: Final a 15 vueltas (225,090 Km)

CIRCUITO DE 15,006 Km
PRECIO DE LA ENTRADA: $ 100.000
ESTACIONAMIENTO POR AUTO: $ 20.000

TC

EN 25 DE MAYO

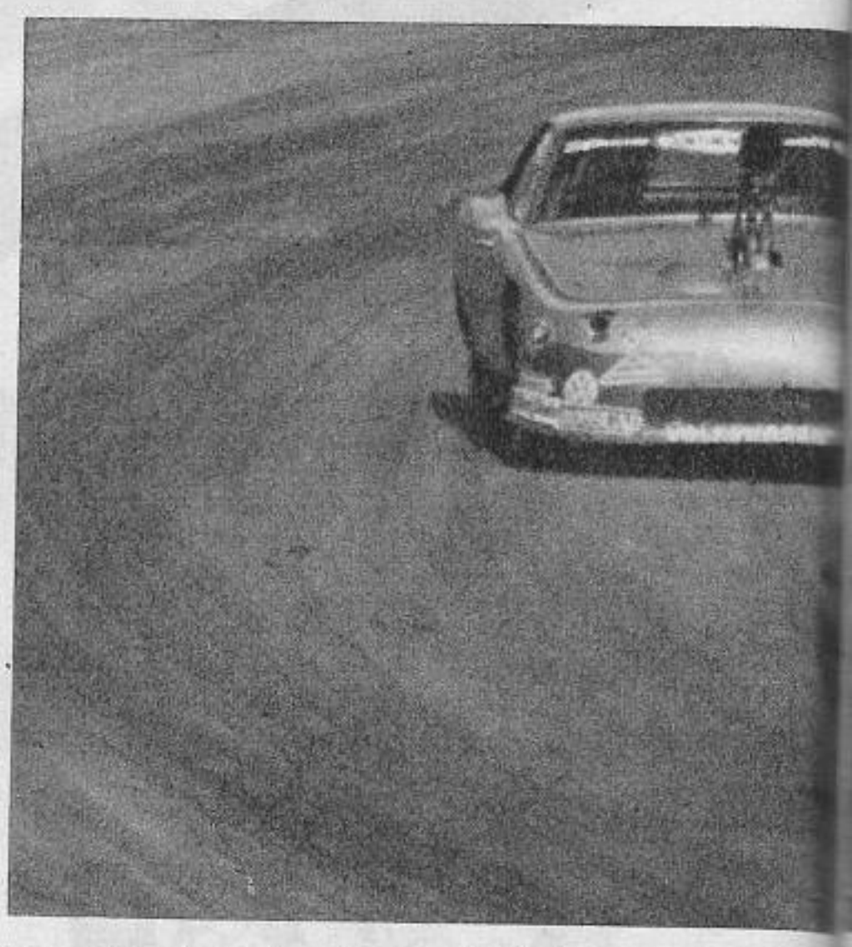
¿QUE PUEDE PASAR EN 25 DE MAYO?

Se dijo en Mendoza que volvería el Johnny De Benedictis con el Chevrolet de Ortiz. También estará Occhionero. Y debutará Jorge Polanco con el Dodge que perteneciera a Oscar Aventín en 1982. Sin embargo, no correrá Espinosa, resuelto a reaparecer en Necochea con el Falcon bien probado. ¿Quién gana?. Nooo..., eso es imposible saberlo. Pero a no engañarse por lo de Traverso en Mendoza. Este, junto a los Aventín, anduvieron muy fuerte, aun en el dia del debut de los tres autos. Pero Mouras no se le desprendió nunca. Y el Dodge en las largas rectas de la ruta puede ser mortífero. Lo mismo piensa Castellano. Pero también estará Satriano con una nueva tapa de cilindros y el campeón Martínez Boero, con ese Ford que nunca se rompe. Un domingo para palpitar porque cada vez se suman más candidatos para pelear el primer puesto.



CAMPEONATO (Disputada una competencia)

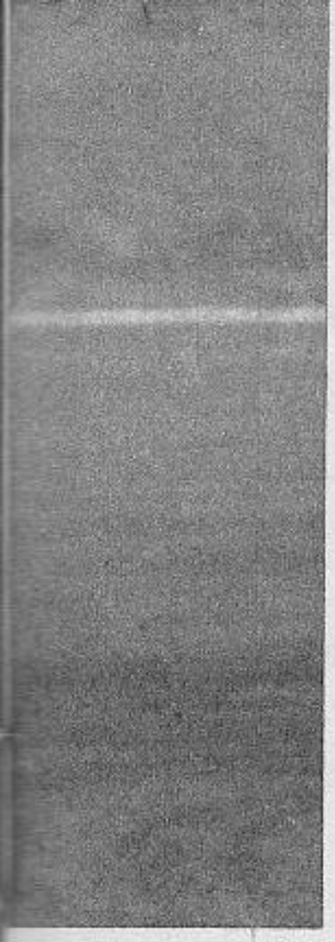
POS.	PILOTO	PTS.
1°)	Juan María Traverso	23
2°)	Roberto Mouras	18
3°)	Oscar Aventín	13
4°)	Jorge Martínez Boero	12,50
5°)	Oscar Castellano	10,50
6°)	Vicente Pernía	6
7°)	Osvaldo Sasso	4,50
8°)	Alberto Arana	4
9°)	Jorge Oyhanart	2,50
10°)	Emilio Satriano	2
	Antonio Aventín	2
12°)	Angel Banfi	1,50
13°)	Pedro Doumic	1
	Fernando Herraiz	1
15°)	Oscar Alaux	0,50

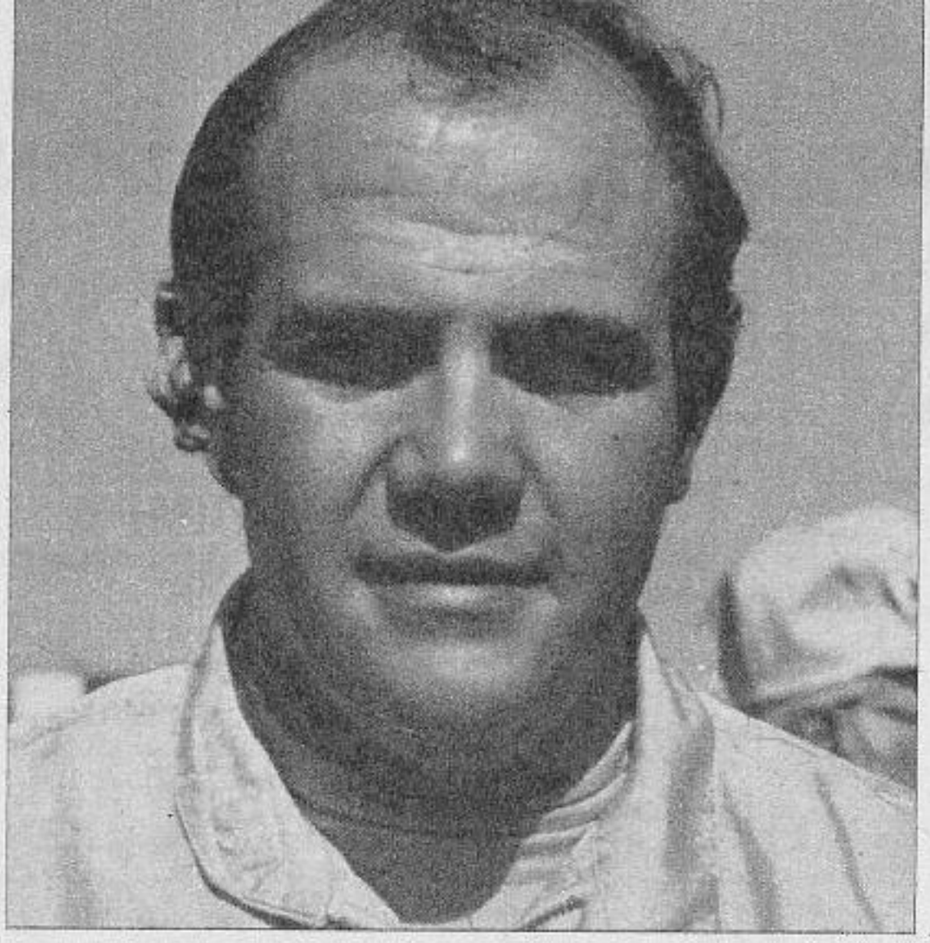


LOS PROTA

N°	PILOTO	ACOMPAÑANTE	MARCA	ORIGEN
1	MARTINEZ BOERO, Jorge	Héctor Bellini	Ford	Bolívar
2	AVENTIN, Oscar	Crisanto Rego	Ford	Morón-Perg.
3	SATRIANO, Emilio	Miguel Melo	Chevrolet	Chivilcoy
4	AVENTIN, Antonio	Manuel Aguirre	Ford	Morón-Perg.
5	MOURAS, Roberto	Hugo Roldán	Dodge	C. Casares
6	CASTELLANO, Oscar	Néstor Ayub	Dodge	Loberia
7	"HERMANOS SUAREZ"	Pedro Suárez	Dodge	Banfield
8	MARTINEZ, Eduardo	Eugenio Rodriguez	Dodge	Olavarria
9	DE BENEDICTIS, Juan	Eduardo Dominguez	Chevrolet	Necochea
10	SASSO, Osvaldo	José L. Vrobsky	Ford	Bella Vista
11	OCCHIONERO, Juan	Arturo Rojas	Chevrolet	Necochea
12	CAPARELLO, Roberto	Abel Abrosio	Dodge	Mar del Plata
14	DE ARZAVE, Ricardo	Rubén Galtán	Torino	Azul
15	PELLEGRINI, Juan J.	Ricardo Llanosa	Chevrolet	Azul
16	AYARZA GARRE, Juan M.	Carlos Casulio	Chevrolet	Chivilcoy
17	BANFI, Angel	Walter Boeri	Chevrolet	M. Alfonso
18	PACCHIALAT, Héctor	Ricardo López	Dodge	Ensenada
19	NANI, Carlos	José Levy	Chevrolet	Quilmes
20	HERRAIZ, Fernando	Miguel Odriozola	Chevrolet	Azul
21	SALGADO, Julio	Pedro Ingrassia	Dodge	V. Insuperable
22	RIOS, Héctor	J. Rodriguez Hermida	Chevrolet	Arrecifes
23	ALAUX, Oscar	Rubén Jumblut	Chevrolet	Pigüé
24	LUACES, Carlos	Remigio Varela	Dodge	Pilar
25	DEAMBROSI, Juan C.	José D'Agostino	Dodge	Morón
26	SAIZ, Carlos	Carlos Perini	Ford	Burzaco
27	CA, Julio	José Frascino	Ford	Chivilcoy
28	BRESCIA, Gustavo	Angel Bettinelli	Dodge	Azul
29	DOUMIC, Pedro	Rubén López	Dodge	S. Teresita
30	LUERCHO, Héctor	Simón Eldestein	Chevrolet	Ranelagh
31	GROSSO, Juan C.	Jorge Núñez	Dodge	Llavallol
32	FRANCIA, Héctor	Gustavo Stirnermann	Chevrolet	Olavarria
33	MARCOS, Antonio	René Gresselin	Ford	La Dulce
34	DI NEZIO, Mario	Néstor Araneta	Ford	San Cayetano
35	CALAMANTE, Mariano	Rodolfo López	Chevrolet	Balcarce
36	GARCIA, Jorge	Marcelo Ruiz	Chevrolet	Gral. Pacheco
37	MAZZACANE, Hugo	Jorge Paulino	Dodge	La Plata
38	RODRIGUEZ, Orlando	Ricardo Ventureira	Dodge	Laprida
39	MARACCI, Oscar	Rubén Binci	Chevrolet	Olmos
40	VILLAVERDE, Osvaldo	Rodolfo Var	Chevrolet	Miramar
41	ORTIZ, Omar	Mario Jaime	Chevrolet	Necochea
42	GAGGIINO, Marcos	Marcelo Gaggino	Ford	Mar del Plata
43	GIULIANO, Roque	Remigio Varela	Ford	Monte
44	LIZEVICHE, Antonio A.(H)	Jorge Lizeviche	Dodge	C. Federal
45	FERNANDEZ, Néstor	Santos Izquierdo	Chevrolet	Tandil
46	DRUCRET, René	Oscar San Martin	Ford	Baradero
47	VAZQUEZ, Juan C.	Roberto Goyeneche	Chevrolet	Adrogué
48	LYNN, Osvaldo	Humberto González	Chevrolet	Pilar
49	CAPARROS, Edgardo	Yensen ó Guerreiro	Dodge	Venado Tuerto
50	LAIOLO, Juan R.	Octaviano Lazarte	Dodge	Venado Tuerto
51	SANTAGATI, José	Antonio Frutos	Torino	C. Federal
52	GILBICELLA, Rubén	Juan Yanetti	Dodge	Munro

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

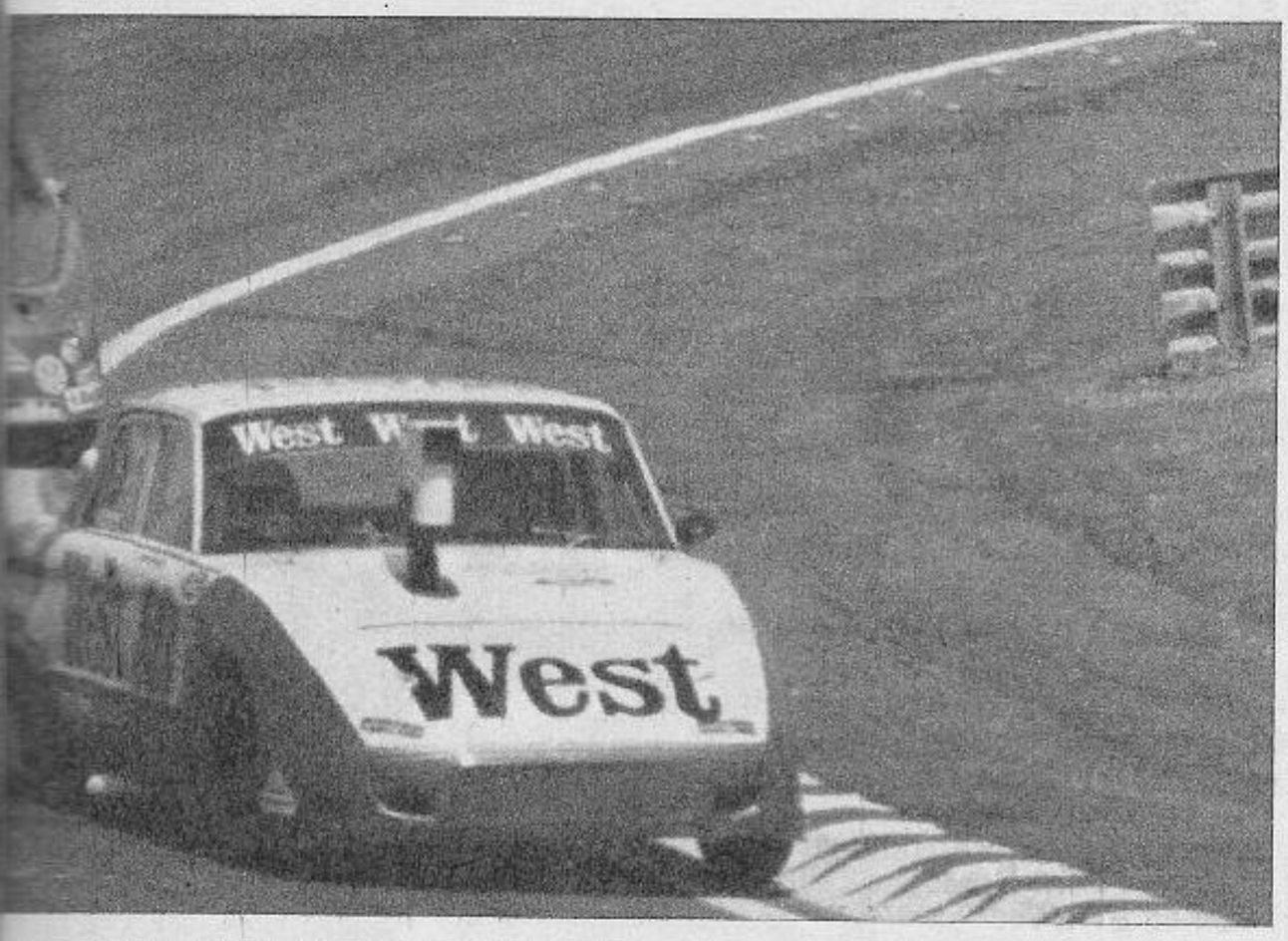




Eduardo Martínez (izquierda), ahora con la preparación de Torcuato Emiliozzi, puede ser figura de importancia. Emilio Satriano, que corrió con el auto nuevo en Mendoza, no logró el rendimiento esperado. La ruta le puede devolver el optimismo. Abajo, una escena de la primera del año con Traverso y Mouras, los protagonistas.

ASI FUE LA ULTIMA (26-10-80)

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO
1°)	Oscar Aventín	Dodge	1h04m01s48
2°)	Antonio Aventín	Dodge	1h04m01s49
3°)	Juan José Pellegrini	Dodge	1h04m07
4°)	"Hermanos Suárez"	Dodge	1h04m40s41
5°)	Juan Ayarza Garré	Chevrolet	1h05m09
6°)	Carlos Nani	Chevrolet	1h05m16s77
7°)	Francisco Espinosa	Ford	1h05m26s82
8°)	Eduardo Martínez	Chevrolet	1h06m48s



HISTORIAL

MES	AÑO	GANADOR	MARCA
Agosto	1971	José Manzano	Torino
Agosto	1971	Di Palma	Torino
Mayo	1972	Carlos Lõeffel	Dodge
Abril	1973	Nasif Estefano	Ford
Noviembre	1973	Juan M. Traverso	Ford
Marzo	1974	Carlos Marincovich	Chevrolet
Junio	1974	Héctor L. Gradassi	Ford
Junio	1974	Héctor L. Gradassi	Ford
Noviembre	1974	J. Martínez Boero	Chevrolet
Abril	1976	Carlos Marincovich	Chevrolet
Octubre	1980	Oscar Aventín	Dodge

GONISTAS

53	PADILLA, César	Juan Bagnasco	Torino	Azul
54	GONZALEZ, Marcelo	Jorge González	Dodge	Quilmes
55	ARRECHEA, Francisco	Oscar Cos	Chevrolet	Azul
56	UBEDA, José	Alberto Curtis	Dodge	V. Ballester
57	RICCI, Luis E.	Domingo Martinez	Torino	Ranelagh
58	LYNN, Carlos	Héctor González	Chevrolet	Pilar
59	FAUSTINO, Julio	Roberto Martinez	Chevrolet	9 de Julio
60	SONEIRA, Abelardo	Marta Araujo	Dodge	Haedo
61	BAUTISTA, Antonio	Antonio Rosignoli	Chevrolet	La Plata
62	APELA, Néstor	Mario Puldain	Ford	Lobos
63	MUÑIZ, Rubén	Oscar Muñoz	Chevrolet	La Plata
64	ESPINOSA, Francisco	Daniel alegre	Ford	Chacabuco
65	DE QUESADA, Gonzalo	Carlos D'Urso	Ford	La Lucila
66	CARELLI, Manuel	Crinstin Hansen	Torino	La Dulce
67	LOIOCO, Marcos	Rodolfo Villani	Dodge	Temperley
68	COSMA, Jorge	Rodolfo Cosma	Dodge	V. Ballester
69	NAVARRO OCAMPO, F.	Francisco Steffich	Torino	San Isidro
70	BRAVI, Enrique	José Pico	Ford	Tigre
71	REYNOSO, Jorge	Jorge Clapponi	Dodge	Necochea
72	OYHANART, Jorge	Rubén Calamara	Ford	Pilar
73	FUENTES, Néstor	Hugo Parentini	Dodge	V. Insuperable
74	RODRIGUEZ, Raúl O.	Ramón Illescas	Chevrolet	S.A.de Areco
75	SERRANO, Mario	Abel Famá	Chevrolet	Necochea
76	FIRPO, Clemar	Jorge Miglio	Dodge	La Plata
77	PALAZZO, Carmelo	Hugo Cuello	Ford	Munro
78	POLANCO, Jorge	Eduardo Pirovano	Dodge	C. Federal
79	SEGAD, Mario	Antonio Larrumbe	Torino	C. Federal
80	TRAVERSO, Juan M.		Ford	Ramallo
81	PEDERNERA, Carlos	Germán Conti	Ford	Florida
82	DOTTA, Roberto		Dodge	Navarro
83	BIANCHI, Juan	Antonio Donati	Chevrolet	Suipacha
84	CAPRILE, Carlos	Julio Galcerano	Torino	G. Chaves
85	ERNST, Alberto	Edgardo Ciccolini	Dodge	San Martin
86	ALDANA, Ramón	Luis Aldana	Dodge	Avellaneda
87	POLITANO, Francisco	Juan Meschini	Torino	La Plata
88	SAMPOL, Emilio		Chevrolet	Mercedes
89	IVALDI, Jorge	Mario Lanzavecchia	Dodge	B. Blanca
90	ALESSANDRINI, Rubén	Armando Sabarini	Dodge	Morón
91	CASTELLANI, Dante	Julio Genua	Ford	Pehuajó
92	VIGILANTE, Luis	Mario Montano	Torino	Lanús
93	POURCIEL, Ulices	Angel Fernández	Chevrolet	C. Federal
94	SPERANZA, Rodolfo	Rafael Carullo	Torino	Berazategui
95	LANDA, Juan M.	Roberto Mucciarelli	Dodge	Mar del Plata
96	PERNIA, Vicente	Héctor Espósito	Chevrolet	Tandil
97	SEGADE SANCHEZ, J.M.	Oscar Palavecino	Chevrolet	Monte Grande
98	PIÑERO, Oscar	Roberto Rodríguez	Torino	Nueve de Julio
99	CORDOBA, Luis	Héctor Córdoba	Torino	Lanús
100	ARANA, Alberto	Carlos León	Ford	Gral. Rodriguez
101	SANTONOCITO, Roberto	Juan Airas	Dodge	Lanús Oeste
102	BALDA, José	Avelino Monteavara	Torino	Cachari
103	URRUTI, Federico		Dodge	C. Federal
113	COPPA, Rubén	Enrique Pulido	Dodge	S.A. de Areco

EL MARTES 29 DE MARZO COMENZARA LA 13ra. EDICION DE...

LA VUELTA DE LA MA

La Asociación de Volantes de General Roca hará disputar entre el 29 de marzo y el 2 de abril próximo, la edición 1983 de esta clásica prueba de rally, que dicurrirá por caminos del Alto Valle del Río Negro, los Andes y mesetas patagónicas, con largada y llegada en General Roca.
La modificación más significativa respecto al año pasado consiste en un rediseño total de la cuarta etapa.

RECORDS EN PRIMES

Estos son los récords vigentes en algunos de los primes que forman parte de esta nueva edición de la Vuelta de La Manzana.

P.C. 1:	Nuevo		
P.C. 2:	Recalde en 1982, con R-18	.....	2h43m08s
P.C. 3	Recalde en 1982, con R-18	.....	59m45s
P.C. 4:	Recalde en 1982, con R-18	.....	1h01m34s
P.C. 5:	Recalde en 1982, con R-18	.....	31m29s
P.C. 6:	Recalde en 1982, con R-18	.....	1h16m37s
P.C. 7:	Nuevo		
P.C. 8:	Recalde en 1982, con R-18	.....	59m19s
P.C. 9:	Alcuaz en 1981, con P. 504	.....	24m13s
P.C. 10:	Nuevo		
P.C. 11:	Nuevo		
P.C. 12:	Nuevo		
P.C. 13:	Nuevo		

CRONOGRAMA

Cierre de inscripciones	Martes	25-3-83	20 hs.
Sorteo de largada	Sábado	26-3-83	12 hs.
Verificación previa	Domingo	27-3-83	9-12 y 15-18
Reunión participantes	Lunes	28-3-83	20 hs.
Verificación autos observados	"	"	14-16 hs.
Apertura parque cerrado	"	"	16 hs.
Cierre parque cerrado s/penalización	"	"	18,30 hs.
Cierre parque cerrado definitivo	"	"	19,30 hs.
Lista oficial de participantes	"	"	20 hs.
Entrada pilotos a parque cerrado	Martes	29-3-83	6 hs.
Partida en caravana a linea de largada	"	"	6,30 hs.
Largada del primer auto	"	"	7,30 hs.
Largada del primer prime en Vista Alegre	"	"	9 hs.
Entrada pilotos a parque cerrado	Miércoles	30-3-83	6,30 hs.
Largada del primer auto de parque	"	"	7 hs.
Largada del tercer prime en San Martin	"	"	9 hs.
Entrada pilotos parque cerrado	Jueves	31-3-83	6,30 hs.
Largada del primer auto de parque	"	"	7 hs.
Largada del sexto prime de Bariloche	"	"	9 hs.
Entrada pilotos a parque cerrado	Sábado	2-4-83	5 hs.
Largada del primer auto de parque	"	"5,30	hs.
Largada del décimo prime de Confluencia	"	"	8 hs.

AUTORIDADES DE LA PRUEBA

Comité de organización	
Presidente	Jorge Della Cha
Vicepresidente 1º	Vicente Pili
Vicepresidente 2º	Rodolfo Cerutti
Secretario	Jorge Martínez
Prosecretario	Carlos Borzi
Tesorero	Jorge Martinez
Protesorero	Aldo Costanzo
Dirección de la prueba	
Director	Miguel Angel Calandra
Director adjunto	Jorge Martínez
Secretario	Rodolfo Cerutti
Secretaria Administrativa	Cristina Sánchez
Comisario Deportivo	
Comisario adjunto	Vicente Pili
Comisario adjunto	Pedro Romera
Clasificaciones, cómputos e información	Pedro del Buono
Controles de ruta	Aldo Costanzo
Seguridad	Carlos Saiz
Servicio médico	Dr. Jorge Romeo
Comunicaciones	Ricardo Di Luca
Relaciones públicas	Jorge Della Cha
Relaciones c/la prensa	Osvaldo Rodriguez

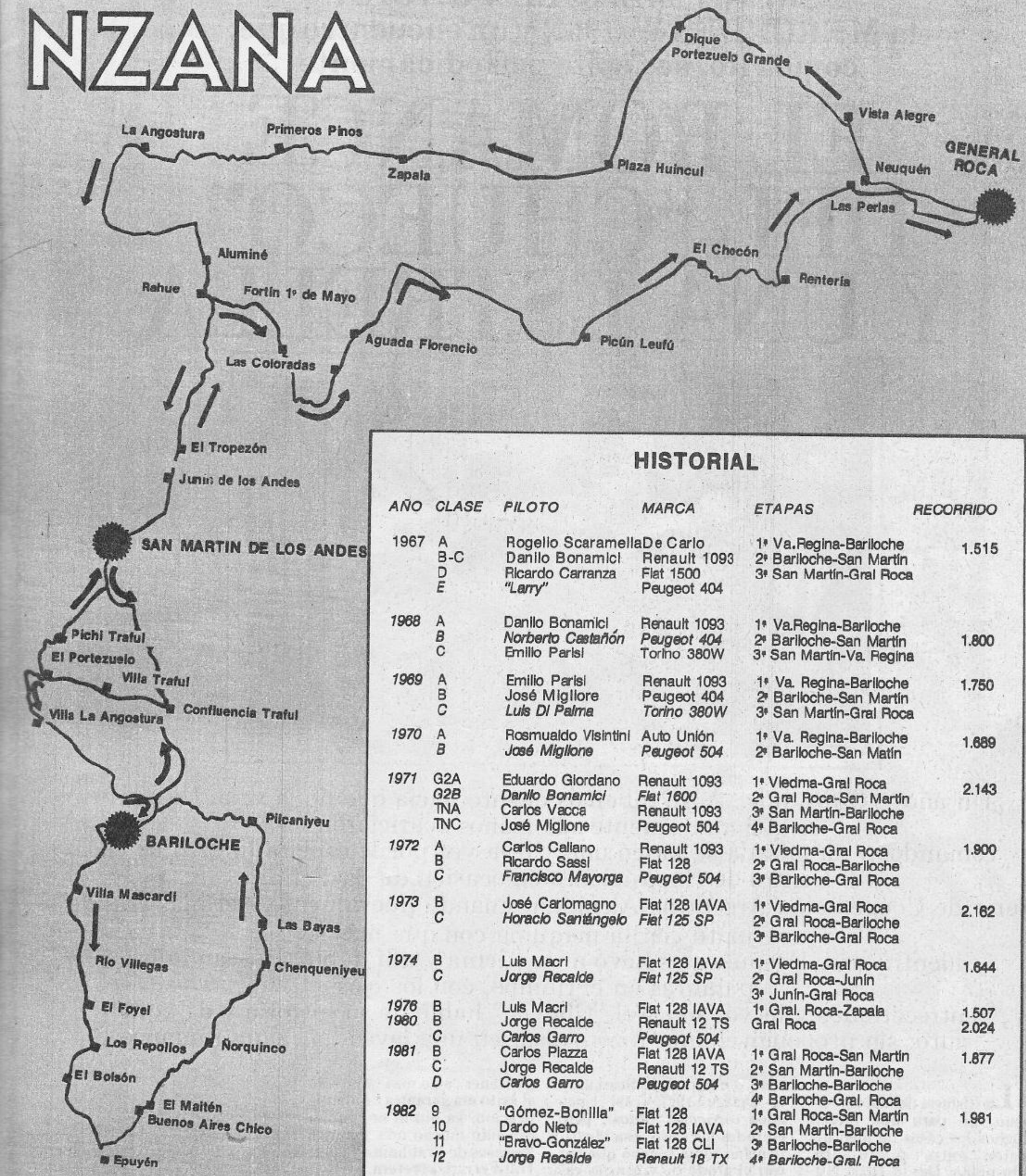
RECORRIDO

	ENLACE	PRIME	
PRIMERA ETAPA (Martes 29)			
Gral. Roca-Empalme Planicie Banderita	70		
Ruta 151 —Loma La Lata— Ruta 22		P.C.1	146
Plaza Huincul —Zapala— Ruta 13	81		
Ruta 13 —Primeros Pinos— Aluminé			
Pilo —Lil— El Tropezón		P.C.2	323
El Tropezón —San Martin de los Andes	50		
TOTAL ETAPA	*671*		
SEGUNDA ETAPA (Miércoles 30)			
Parque Cerrado—Largada	1		
San Martin de los Andes-Confluencia		*P.C.3*	96
Confluencia Traful—Ruta 237	1		
Ruta 237-Villa La Angostura		*P.C.4*	91
Cruce Villa La Angostura	2		
Villa La Angostura-Nahuel Huapi		*P.C.5*	62
Nahuel Huapi-Bariloche	20		
TOTAL ETAPA	*273*		
TERCERA ETAPA (Jueves 31)			
Bariloche-Cartel Virgen de las Nieves	8		
Virgen de las Nieves-El Bolsón		*P.C.6*	130
Cruce El Bolsón	6		
El Bolsón-Epuyén-El Maitén		*P.C.7*	74
El Maitén—Ñorquinco	36		
Ñorquinco-Pilcaniyeu		*P.C.8*	112
Paso por Pilcaniyeu	2		
Pilcaniyeu-Ruta 237		*P.C.9*	49
Ruta 237-Bariloche	16		
TOTAL ETAPA	*433*		
CUARTA ETAPA (Sábado 2 abril)			
Bariloche-Confluencia Traful	66		
Confluencia Traful —Villa Traful—			
Lago Hermoso—San Martín de los Andes		*P.C.10*	136
San Martín de los Andes-El Tropezón	51		
El Tropezón —Cuesta del Rahue— Fortín		*P.C.11*	153
1º de Mayo—Las Coloradas—			
Ruta 40 —La Bomba— Ruta 20	77		
Ruta 20 —Ruta 40— Jaramillo-Picún			
Leufú		*P.C.12*	80
Pincún Leufú —El Chocón—			
Lago Ramos Mejía	63		
El Chocón — Paso Córdoba		*P.C.13*	140
Paso Córdoba—Gral. Roca—Parque Cerrado	19		
TOTAL ETAPA	*786*		
TOTAL RALLY	*2.164*		

(Cifras en kilómetros).

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NZANA



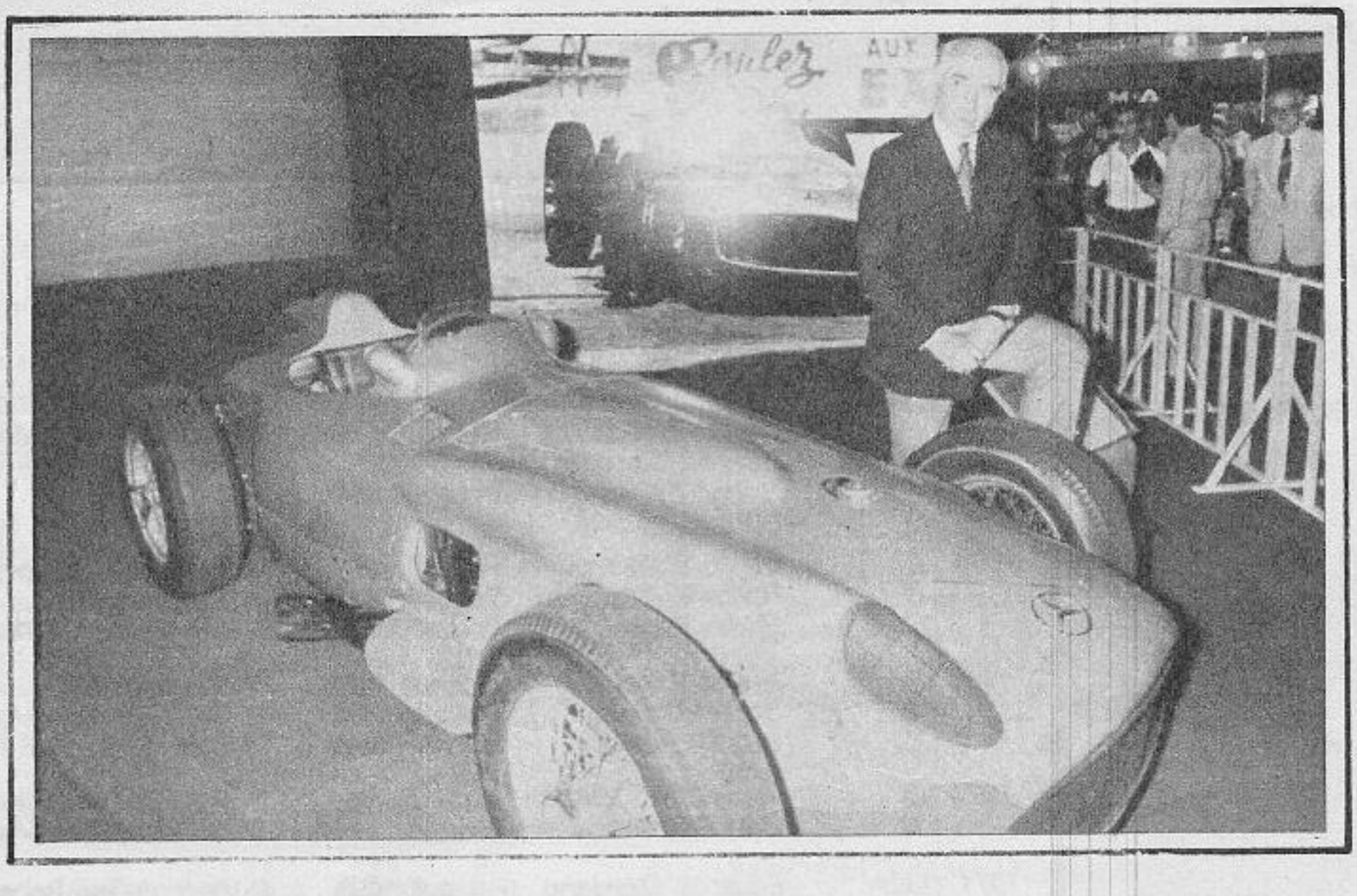
HISTORIAL

AÑO	CLASE	PILOTO	MARCA	ETAPAS	RECORRIDO
1967	A	Rogelio Scaramella	De Carlo	1ª Va.Regina-Bariloche	1.515
	B-C	Danilo Bonamici	Renault 1093	2ª Bariloche-San Martín	
	D	Ricardo Carranza	Fiat 1500	3ª San Martín-Gral Roca	
	E	*"Larry"*	Peugeot 404		
1968	A	Danilo Bonamici	Renault 1093	1ª Va.Regina-Bariloche	
	B	*Norberto Castañón*	*Peugeot 404*	2ª Bariloche-San Martín	1.800
	C	Emilio Parisi	Torino 380W	3ª San Martín-Va. Regina	
1969	A	Emilio Parisi	Renault 1093	1ª Va. Regina-Bariloche	1.750
	B	José Miglíore	Peugeot 404	2ª Bariloche-San Martín	
	C	*Luis Di Palma*	*Torino 380W*	3ª San Martín-Gral Roca	
1970	A	Rosmualdo Visintini	Auto Unión	1ª Va. Regina-Bariloche	1.689
	B	*José Miglione*	*Peugeot 504*	2ª Bariloche-San Matín	
1971	G2A	Eduardo Giordano	Renault 1093	1ª Viedma-Gral Roca	2.143
	G2B	*Danilo Bonamici*	*Fiat 1600*	2ª Gral Roca-San Martín	
	TNA	Carlos Vacca	Renault 1093	3ª San Martín-Bariloche	
	TNC	José Miglione	Peugeot 504	4ª Bariloche-Gral Roca	
1972	A	Carlos Caliano	Renault 1093	1ª Viedma-Gral Roca	1.900
	B	Ricardo Sassi	Fiat 128	2ª Gral Roca-Bariloche	
	C	*Francisco Mayorga*	*Peugeot 504*	3ª Bariloche-Gral Roca	
1973	B	José Carlomagno	Fiat 128 IAVA	1ª Viedma-Gral Roca	2.162
	C	*Horacio Santángelo*	*Fiat 125 SP*	2ª Gral Roca-Bariloche	
				3ª Bariloche-Gral Roca	
1974	B	Luis Macri	Fiat 128 IAVA	1ª Viedma-Gral Roca	1.644
	C	*Jorge Recalde*	*Fiat 125 SP*	2ª Gral Roca-Junín	
				3ª Junín-Gral Roca	
1976	B	Luis Macri	Fiat 128 IAVA	1ª Gral. Roca-Zapala	1.507
1980	B	Jorge Recalde	Renault 12 TS	Gral Roca	2.024
	C	*Carlos Garro*	*Peugeot 504*		
1981	B	Carlos Plazza	Fiat 128 IAVA	1ª Gral Roca-San Martín	1.877
	C	Jorge Recalde	Renautl 12 TS	2ª San Martín-Bariloche	
	D	*Carlos Garro*	*Peugeot 504*	3ª Bariloche-Bariloche	
				4ª Bariloche-Gral. Roca	
1982	9	"Gómez-Bonilla"	Fiat 128	1ª Gral Roca-San Martín	1.981
	10	Dardo Nieto	Fiat 128 IAVA	2ª San Martín-Bariloche	
	11	"Bravo-González"	Fiat 128 CLI	3ª Bariloche-Bariloche	
	12	*Jorge Recalde*	*Renault 18 TX*	*4ª Bariloche-Gral. Roca*	

NOTA: Los pilotos en bastardilla fueron ganadores de la clasificación general

JUAN MANUEL FANGIO, la MERCEDES W-196R y un encuentro que, como rito, se repite periódicamente

EL ROMANCE DEL "CHUECO" Y UNA ESTRELLA

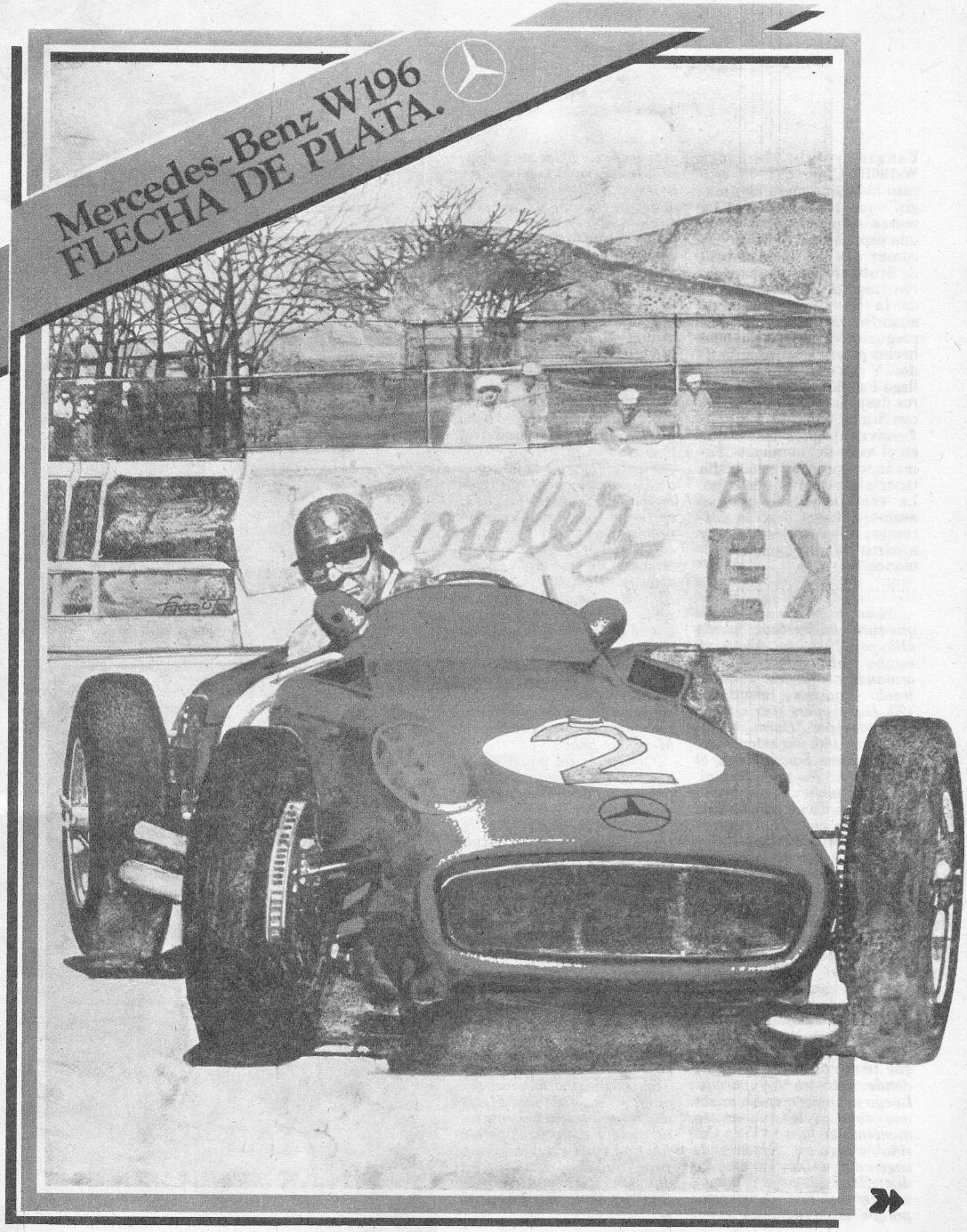


¿Un año? ¿Quizá dos...? No sabemos cuánto hacía que no la veía. Lo cierto es que nuevamente sus manos acariciaron los comandos y su mirada se paseó una y otra vez por la esbelta línea. Fue en el Centro de Exposiciones en ocasión de la Ferial (Feria de Cooperación Argentino-Alemana) cuando nuevamente, "el más grande" se juntó con la máquina con que más se identificara. Después nos llevó a su oficina y allí habló. Buscando las palabras en el tiempo, con los ojos entrecerrados y la voz baja, el "Chueco" habló de su historia y de aquel auto: sin proponérselo nos hizo pensar en una leyenda... y un romance

La historia del automovilismo dio para que fueran muchos los casos de identificación entre piloto-auto, auto-piloto. Desde Tazio Nuvolari y el Alfa P-3 hasta el Lotus 25 con Jim Clark, pasaron innumerables casos de este tipo. Los hubo más acentuados como el de Seaman y el Delage 1927 (casi cinco años corriendo juntos), pero en todos los casos, esa identificación tenía mucho que ver con el grado de vigencia, carisma y personalidad de la dupla, y normalmente estaba asociada con el éxito de la empresa. Sin embargo, había que tener "algo más" y no sólo el éxito era garantía de identificación, ya que si no, hubieran sido mucho más famosos los casos de Brabham-Cooper, Hill-Ferrari, etcétera.

Hubo binomios verdaderamente memorables por toda esta serie de atributos pero quizá muy pocos como el de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Mercedes-Benz W196
FLECHA DE PLATA.
Porsche
AUX
EX
2

Fangio y el Mercedes W-196R. Claro que en este caso hubo una suerte de "magia" que rodeó el caso. La marca alemana volvía como una especie de Ave Fénix (recordar que las instalaciones de Stuttgart casi desaparecieron luego de los bombardeos de la IIa Guerra). Cuando abandonaron las pistas en la preguerra (1939) lo habían hecho prácticamente imbatidos. Y con esos antecedentes, llegó Fangio. Cargado de lauros después de haber vencido con Simca, Alfetta y Maserati y convertido poco menos que en el astro del momento. Tamaña conjunción sólo podía tener el destino que le cupo. La expectativa dio paso al asombro, luego llegó la costumbre de ganar, los títulos, y a partir de allí, nació el "romance".

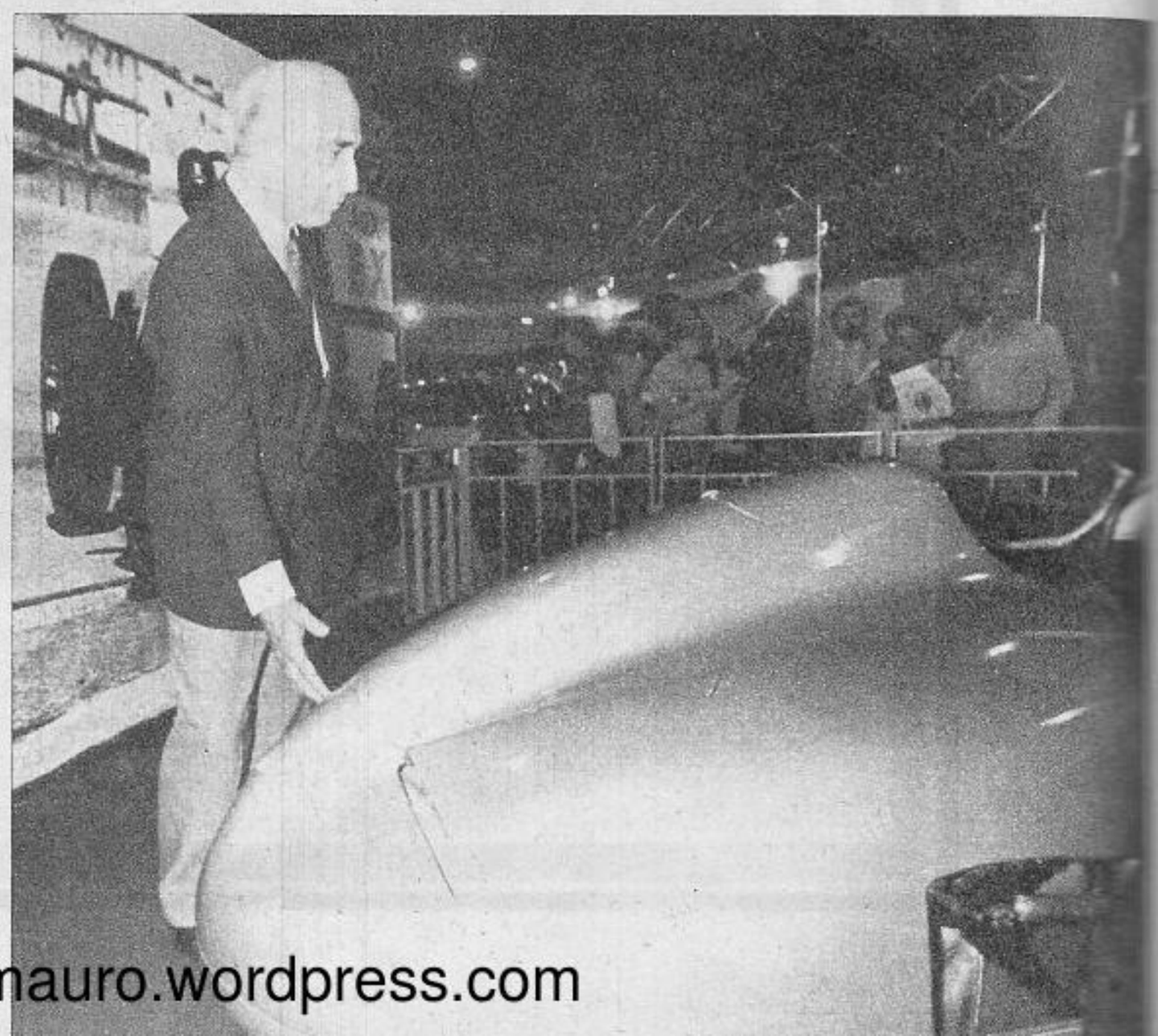
.....

"Los primeros contactos que tuve con Mercedes fueron allá por 1951. La firma ya estaba trabajando en el país armando camiones y había traído aquellos recordados 170 Diesel para taxis, más conocidos por "Hormiga Negra", que todavía están marchando bien. Sin embargo, el contacto no fue nada formal, sino a través de un hecho anecdótico, como para aplicar aquello de que "Dios castiga sin palo y sin rebenque"...

*"Poco antes de la carrera de la Costanera, de ese año, estábamos estudiando un circuito con Pancho Borgonovo, al cual se adaptaran las Ferrari dos litros que teníamos aquí —autos pequeños y muy livianos—. Sabíamos que Mercedes vendría con sus tres litros de preguerra (pesados y de gran tamaño). En principio, el circuito de la Costanera tenía una recta muy larga que terminaba a la altura de donde está el Aeroparque. Luego se entraba en un mixto que daba a lo que en su momento se llamó 'Villa Cariño' o algo así. Entonces le sugerí algo a Don Pancho. Le dije: 'Mire Borgonovo, vamos a hacer una recta más corta, porque si la dejamos como está le vamos a dar más chance a los alemanes, y nosotros tenemos autitos con los que podemos hacerle carrera si el circuito es más corto'. **'Tenés razón', me contestó Don Pancho, y entonces acortamos el circuito, con un mixto difícil, trabado y sin rectas largas, para complicar a Mercedes. Bueno, llegan los autos aquí, y un día me llaman de Mercedes —concretamente, Neubauer— para ofrecerme un auto de ellos... Dios castiga... ¡ja! ¡ja! ¡ja!...** Ya no había tiempo para modificar el circuito... ¡Y así fue efectivamente! Tomamos la punta de la carrera, pero no había trechos para que los autos se enfriaran, además teníamos problemas con la mezcla de combustible y ganó Froilán ¡con una de las Ferrari! Menditeguy —que corría con el Alfa de Gálvez— también pudo haberlo hecho, pero se quedó sin nafta en las últimas vueltas... Después que pasó todo, se lo conté a ellos. Les dije: Yo soy el culpable real. No sabía que me iban a ofrecer el auto... Y de esta forma, tuve mi primer contacto con Mercedes Benz...*

*"Después de aquel episodio seguí corriendo en Europa, viendo de vez en cuando a aquel hombre —Neubauer—. ...Corrí en el '50 con la Alfetta, también en el '51 estuve casi todo el año parado y volví en el '53 con la Maserati. Siempre lo veía andar por los boxes, tomando datos, tiempos... pero nosotros no sabíamos nada. **Pero en 1954 llegó una nota de Alemania ofreciéndome correr para ellos. Tenían previsto debutar en Reims-Gueux (GP de Francia), que era a mediados de año, y por eso me permitían correr con otro coche mientras ellos no aparecían.** También lo podría hacer después, en caso de que Mercedes no se presentara en alguna carrera. La prueba de esto fue que corrí sin firmar contrato ninguno con Maserati aquí en Buenos Aires y en Spa, ganando las dos carreras.*





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JUAN MANUEL FANGIO

O MELHOR PILOTO DE TODOS OS TEMPOS

Poco tiempo atrás, fue reconocido unánimemente como "el mejor de todos los tiempos". En la alegoría, la identificación con la "Silverpfeilen (Flecha de Plata) es más que evidente...



"Estas salidas eran para permitir que el aire que circulaba dentro del cockpit saliera sin problemas. Además ayudaban a que el flujo fuera constante."

"Mediante esta palanquita abríamos las tomas para refrigerar el cockpit. Teníamos una de cada lado y eran muy útiles."

"Finalmente debutamos en Reims, donde gané. Antes de subirme a un auto tenía por costumbre hablar con los mecánicos respecto de la parte crítica del auto: si era la caja, el embrague o el motor, a qué régimen estaba el máximo de potencia, para buscar una multiplicación que no fuera ni muy larga ni muy corta. Sin embargo, nunca tuve necesidad de pedir eso en Mercedes. Subía al W-196R sin problemas de esa naturaleza: podría decirse que no tenía elementos críticos. Sólo en los primeros tiempos hubo algunos inconvenientes con los frenos delanteros. Resulta que éstos estaban en la parte interna (N. de la R.: al estilo del Lotus 72) *y si bien técnicamente parecían dar buenos resultados, no era lo mismo en la práctica.* ***En carrera, notaba que en curvas muy veloces las ruedas delanteras eran muy livianas, algo que se transmitía al volante a través de la dirección. Entonces sugerí que probáramos un auto con los frenos sobre las ruedas, cosa que recién pudimos adoptar en 1955. Cuando se adoptaron los frenos externos, no se cambiaron nunca más..."***

"Dada la confianza que existió de entrada con la gente de Mercedes, tuve acceso a lugares y elementos que, en aquellos tiempos, podrían haberse considerado secretos. Así fue como fui uno de los pocos que vio el motor ocho cilindros totalmente desarmado y pude interiorizarme de muchos de sus aspectos. Era de concepción desmodrómica, no tenía resortes de válvulas y el cierre de las mismas se producía mecánicamente: una leva abría la válvula y otra la cerraba. Eso hacía que el motor prácticamente nunca se pasara de vueltas, el resorte a veces no era lo suficientemente rápido y flotaba, entonces la válvula podía tocar el pistón. Todo era debido a que siendo un motor sin compresor, la potencia se lograba a base de compresión y de vueltas. Entonces teníamos los pistones

EL ROMANCE DEL "CHUECO" Y UNA ESTRELLA

muy cerca de las válvulas, lo que equivalía a decir que si éstas no cerraban a tiempo, los pistones podían tocarlas torciéndolas, lo que en el caso del motor del Mercedes equivalía a una merma de unas 1000 vueltas. Prácticamente quedaba convertido en un siete cilindros. Como en aquel tiempo tampoco existía el corte de corriente, éramos nosotros los que debíamos cuidar que eso no sucediera; sin embargo, a través del sistema desmodrómico de Mercedes, eso no sucedía.

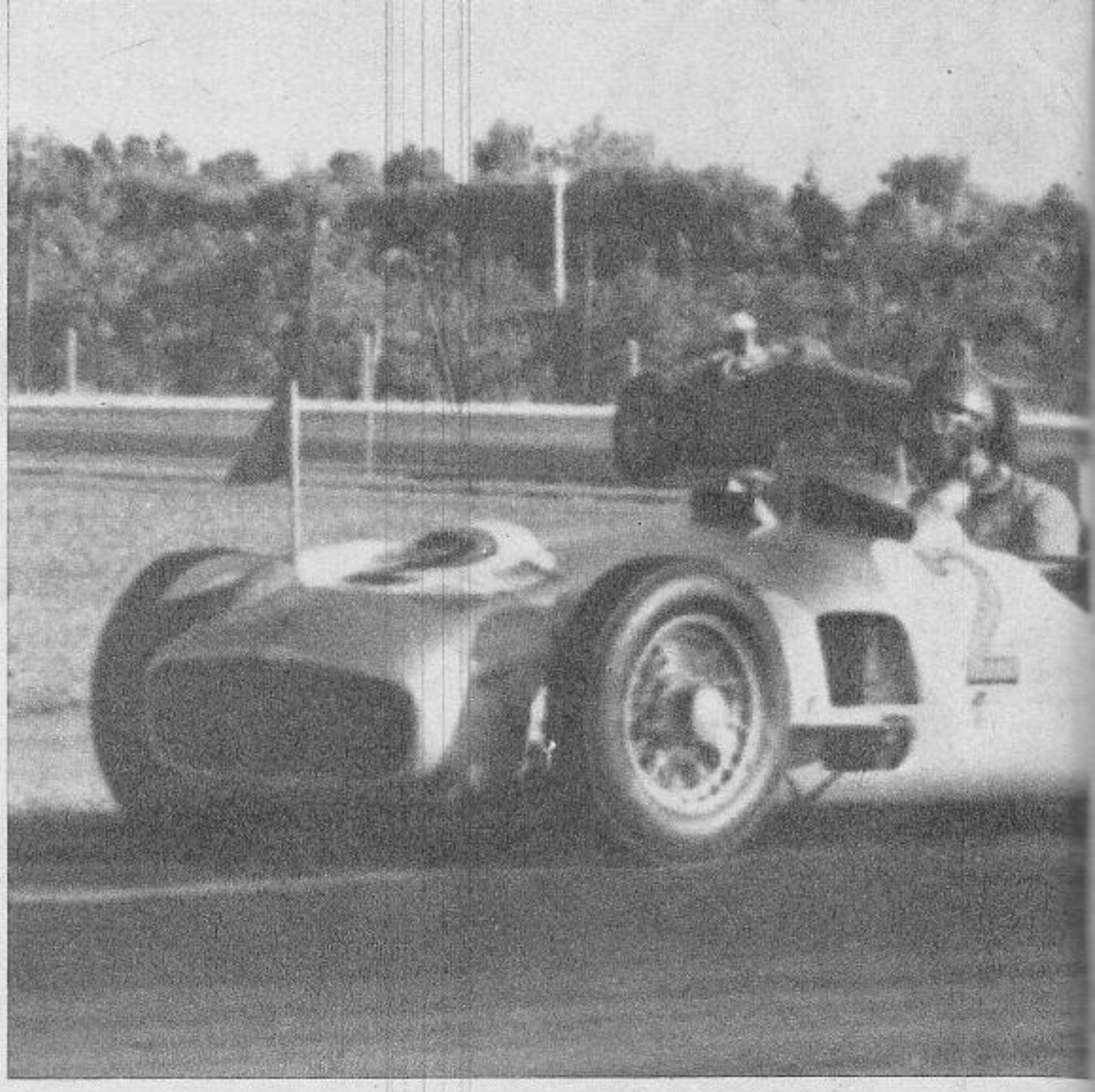
"El cigüeñal estaba armado de a pedazos (sistema Hirth), cada dos cilindros podría decirse que era un cigüeñal. No había ningún cojinete de metal en ninguna parte, todo sobre rodillos, y hasta los pernos de pistón iban sobre rodillos. Las bielas no tenían bulones, ni tuercas, estaban también montadas con rodillos, igual que en las motocicletas. *Cada cigüeñal iba montado a presión sobre el otro, hasta llegar a completar uno para los ocho cilindros en línea. Como era un motor largo, lo inclinaron 35° para poder tomar la tracción del medio del motor y evitar así la torsión del cigüeñal. No debe olvidarse que el motor tenía casi 300 HP y era un 2,5 litros, en esa época era mucha potencia y hubiera tenido problemas con un cigüeñal tan largo. La toma de fuerza se hacía a través de engranajes sobre el costado del motor y de ahí salía el embrague y el árbol de mando (cardán). Otra de las características es que era alimentado por inyección directa, doble encendido (16 bujías), y había que sacar la rueda delantera derecha para cambiar las bujías de adelante; esto lo hacían bastante seguido cuando se cambiaban las bujías que usaban para calentar el motor por la frías de carrera.*

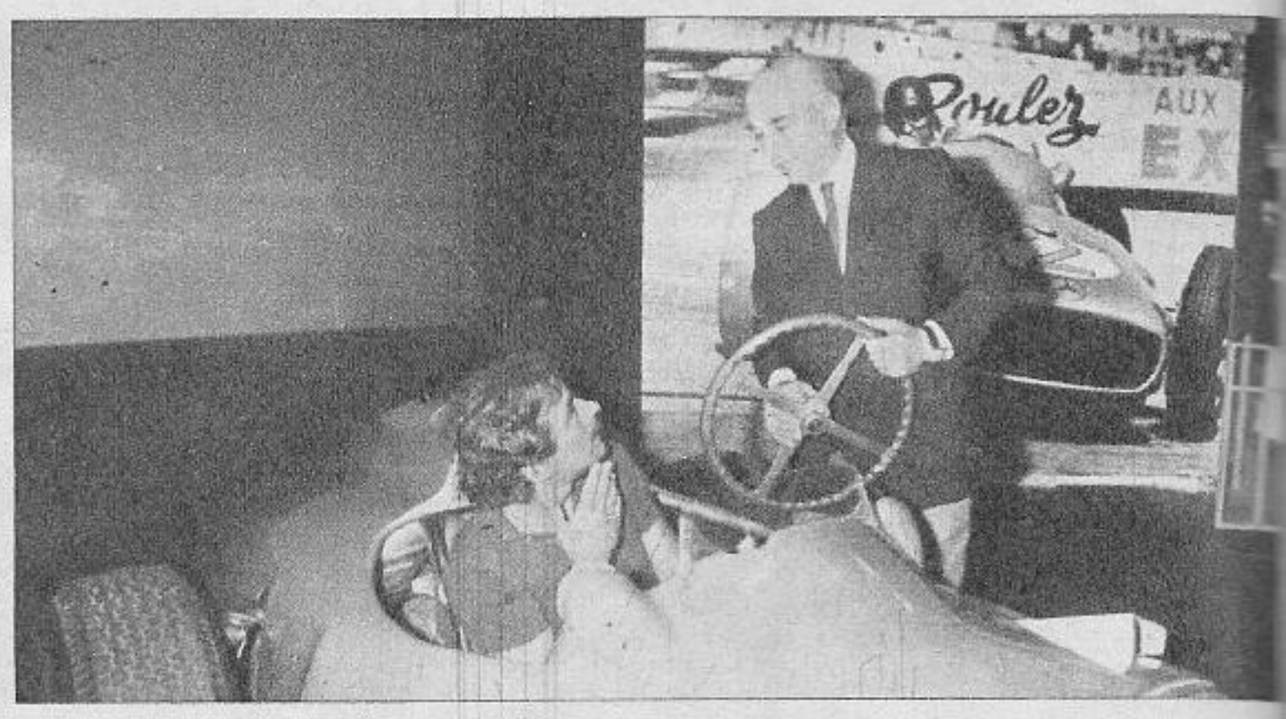
"El rendimiento era mejor cuanto más andábamos. Teníamos un máximo de 8.000 vueltas, pero podíamos pasarlo de ese régimen que no ocurría nada. Normalmente, yo preguntaba cuál era la máxima potencia y a qué regimen estaba, porque si usted pasa..., bueno, se sabe que esto es una curva que se eleva y después entra a bajar. Así que era inútil utilizarlo en la bajada, porque se calentaba el motor, el aceite se batía, etc. ***Entonces, había que tirar los cambios hasta un poco antes que el motor llegara a su máxima potencia, esto es las 8.000 revoluciones. Como no recibíamos recomendaciones respecto de la utilización del motor, siempre pensé que ésta era la mejor forma de tratarlo.***

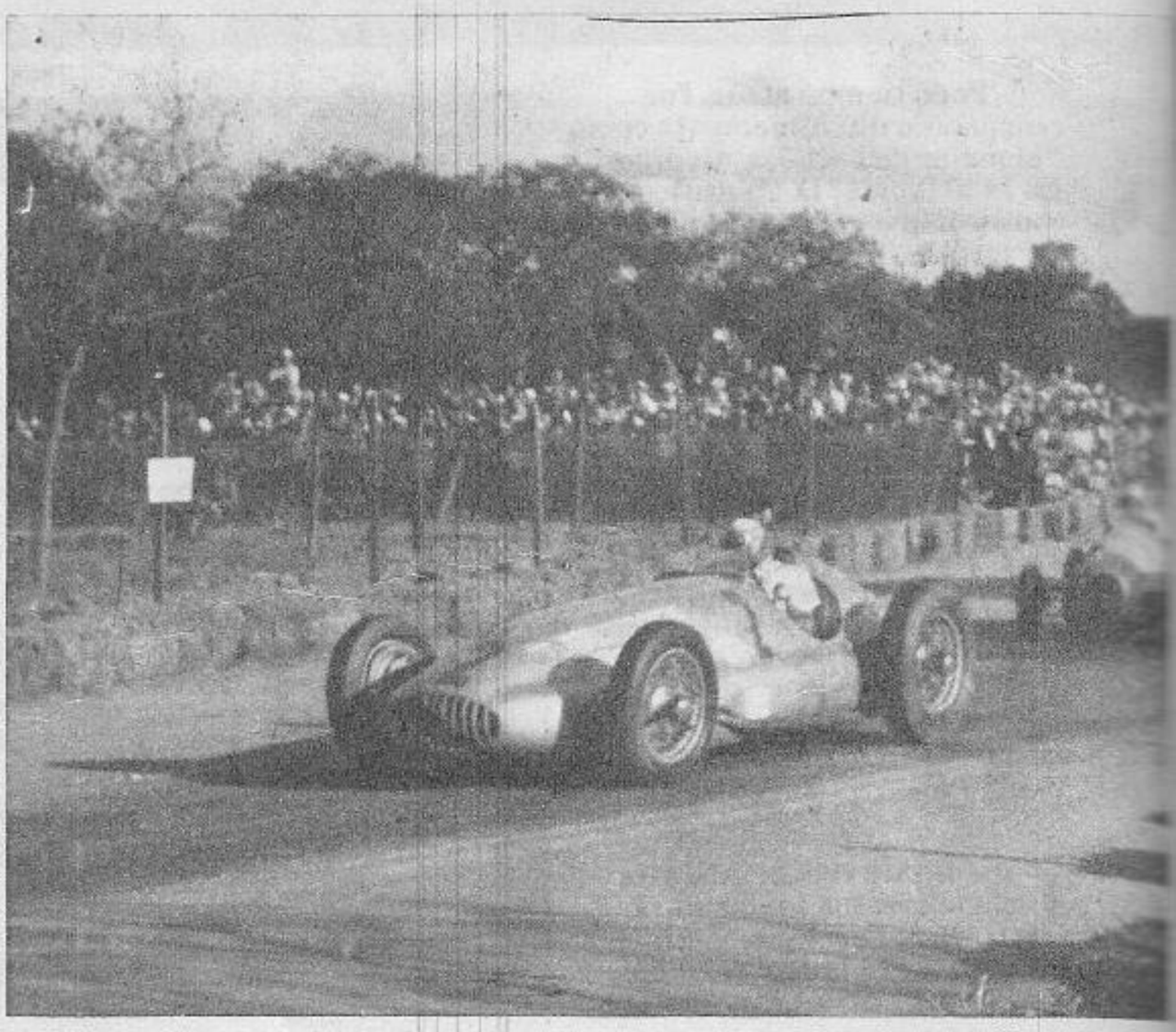
"En este auto yo no tenía ningún problema..., diríamos, sobre lo que podía pasar. Sólo debía preocuparme porque mi físico aguantara y, lógicamente, buscar las mejores condiciones para la carrera (lugar de partida, etc.) También debíamos poner atención en algunos circuitos, porque nuestro auto era un poco más pesado que el resto y estábamos en desventaja. Pero como no teníamos normalmente problemas...

"El primer año se consideró que habría que perder algunas carreras. Sin embargo, al cabo del año ellos estaban muy satisfechos con mi actuación. Salvo en Silverstone, cuando ganó Froilán con la Ferrari y yo corrí con el modelo carenado. Lo que pasó fue que Silverstone era un circuito en el que había que buscar de poner bien la rueda interna en la entrada de la curva, muy encima de la cuerda, para evitar que en la salida el auto se fuera muy hacia afuera. ***Entonces no veía la rueda delantera, aunque tenía calculado dónde estaba , y como el guardabarro sobresalía, le pegaba a esos tachos con arena que habían puesto para marcar algún límite y estos volaban al diablo...***

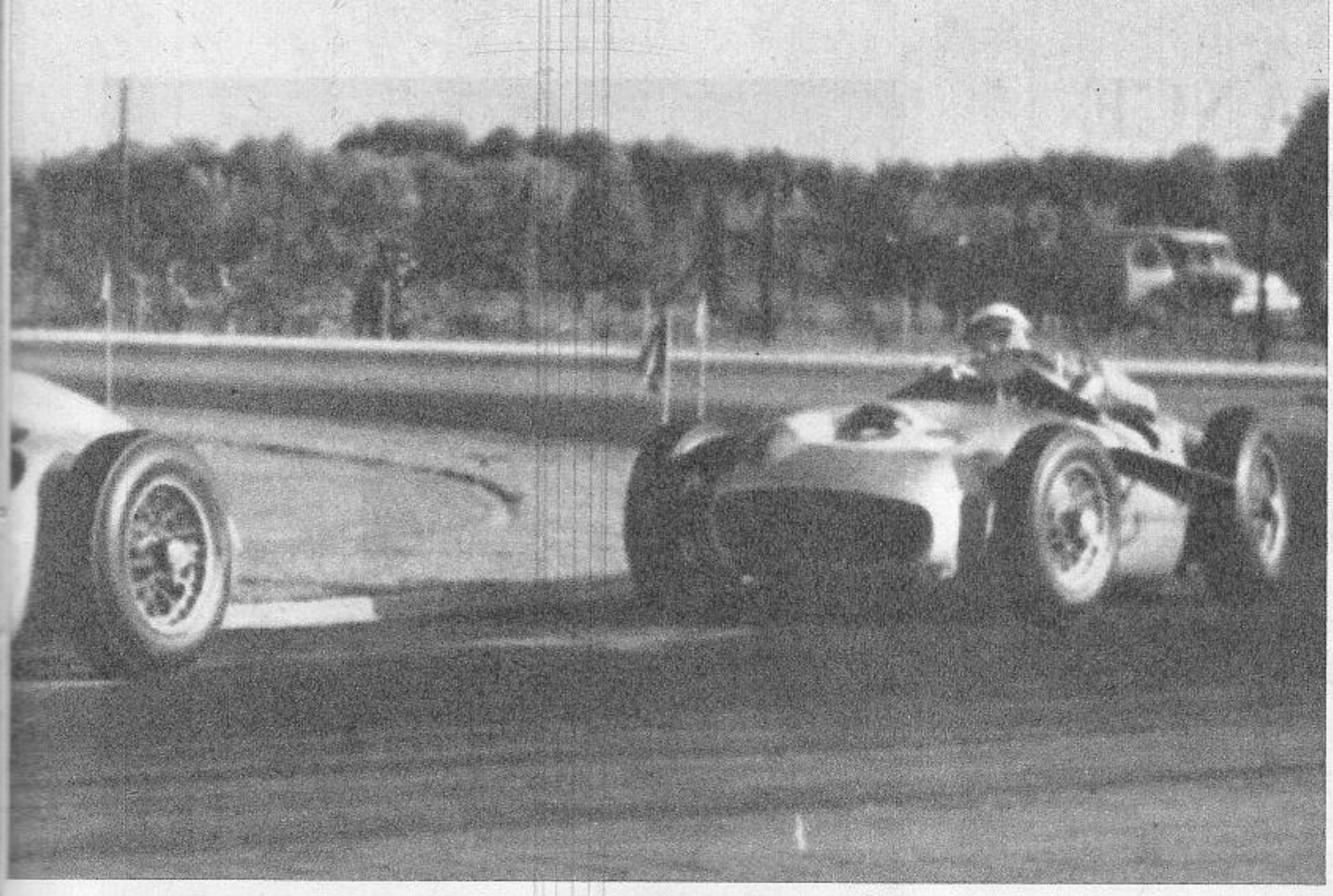
"También perdimos en Barcelona, pero por una cuestión de alimentación. El día sábado hacía bastante fresco y el domingo hizo mucho calor; se carburó el sábado —y ésta no era una tarea muy







https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"En 1955 los autos fueron más cortos entre ejes y adoptaron definitivamente los frenos delanteros externos. Aquí, en la Argentina, luchando con Moss que fue mi gran rival ese año." Un nuevo lauro para el balcarceño que iniciaba así el camino para su tercer título...



"Para facilitar el ascenso y descenso del auto, el volante se sacaba mediante una traba de fácil apertura". El autor, fascinado, presta atención.





"Fíjese que el auto de la foto de atras tiene el freno delantero sobre las ruedas, y este, adentro. Esta ultima solucion era teoricamente buena, pero la practica demostró otra cosa. Los frenos se calentaban mucho..."

A la izquierda. En la Costanera 1951 seguido por González (Ferrari) que sería ganador. Su primer contacto con Mercedes dio pie a una risueña anécdota: hizo lo posible para "incomodar" a los autos alemanes... ¡y corrió con uno de ellos!

La mano suavemente apoyada sobre el capot y una mirada significativa: testimonio fiel del sentimiento de Fangio por el Mercedes.

EL ROMANCE DEL "CHUECO" Y UNA ESTRELLA

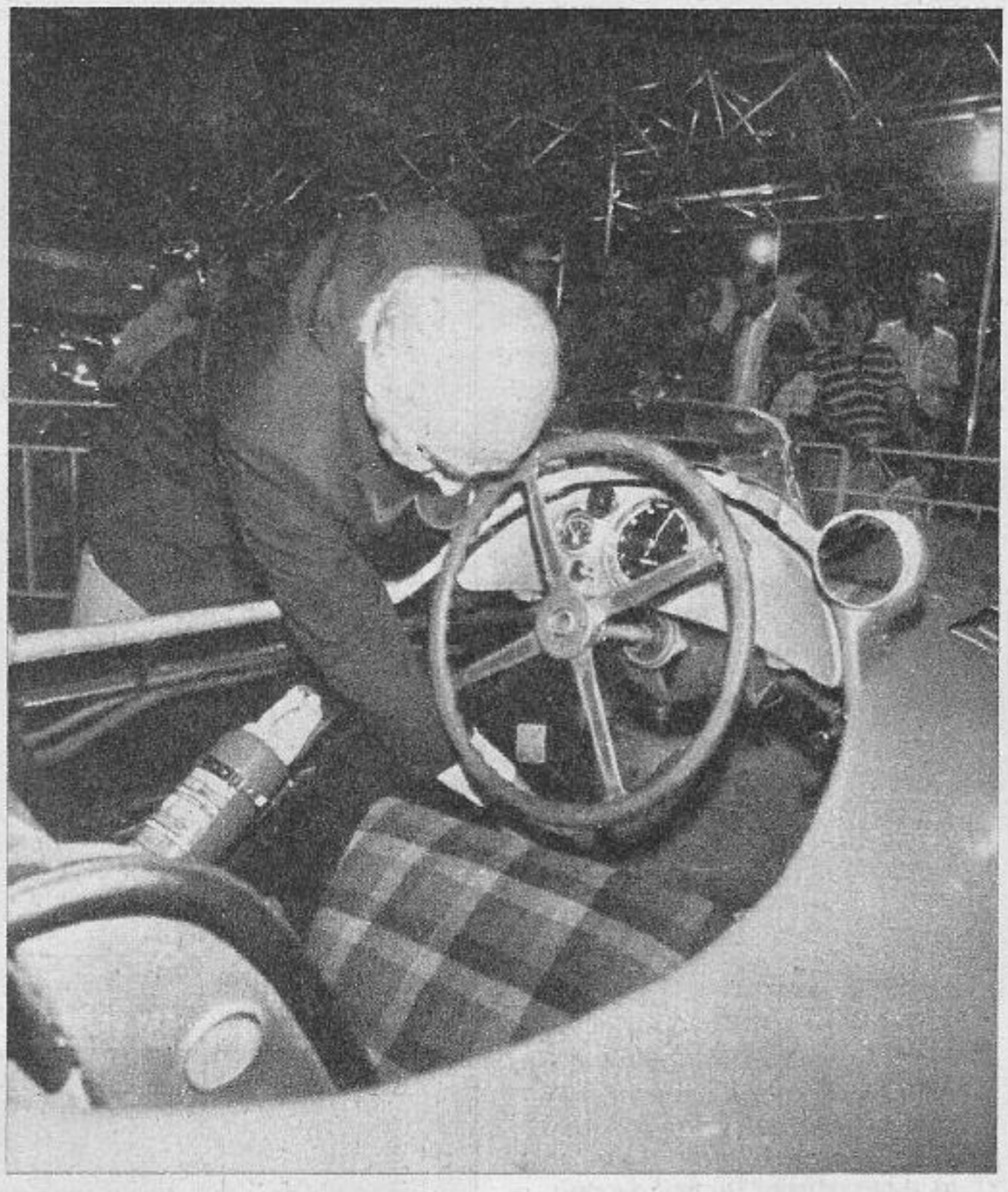
simple— y nadie esperaba que el tiempo cambiara tanto e hiciera semejante calor. Pero igual llegué tercero, aunque posiblemente con un pistón roto o algo así porque echaba mucho humo adentro.

"En 1955 ya fue más chico el auto, más corto entre ejes, sólo en Monza corrimos con el largo (carenado) y tuvimos un solo problema, en Montecarlo. Había venido Moss a reforzar el equipo y se nos rompieron los engranajes que comandaban la transmisión. Después de eso, se modificaron los engranajes y nunca más pasó algo igual. Rompimos los dos estando en la punta; fue ese año en que Ascari se cayó al agua y esto justo pasó cuando nosotros dos estábamos parados y él ganando. Seguramente no le habrían hecho señas, porque precisamente fue en la vuelta que se quedó Moss —yo había abandonado primero— cuando él tocó en la chicana y se fue al mar. Casualmente, la noche anterior habíamos visto una película y después nos fuimos a caminar por el circuito (antes teníamos esa costumbre) y entre charla y charla, el mismo Ascari —al llegar a la chicana— comentó: 'El que toque acá se va al agua'. Mirá cómo es el destino, justo le tocó a él. Podía haber ganado esa carrera.

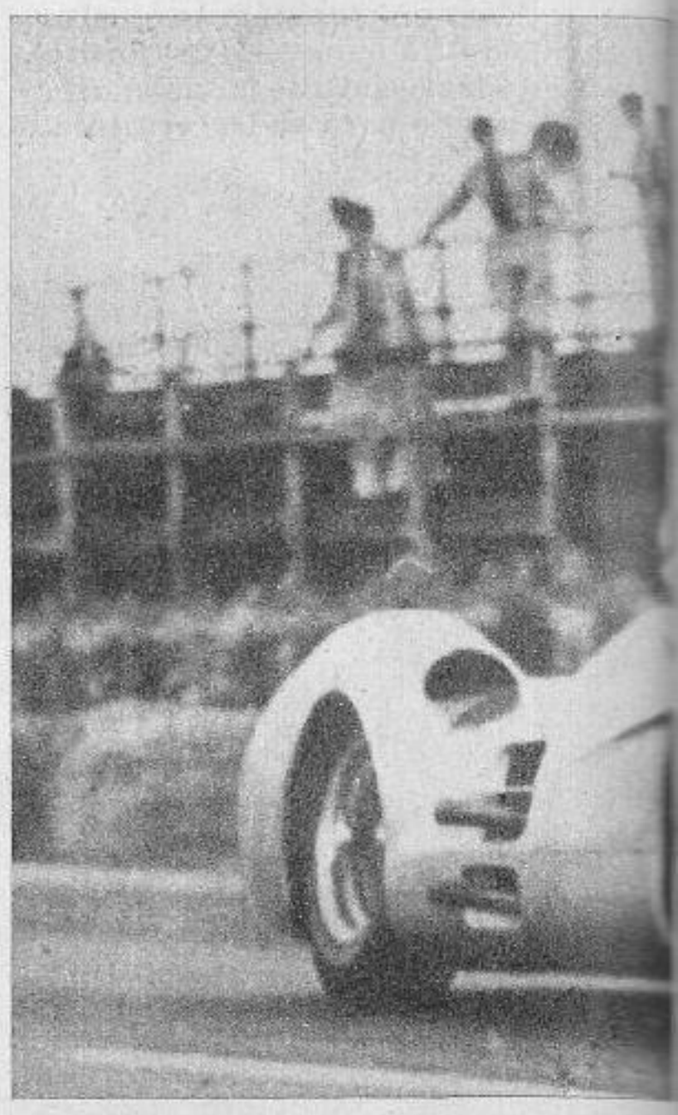
"De un año a otro los autos mejoraron mucho. No sólo por los frenos —que ya estaban en las ruedas—; aumentó la potencia y además incorporaron un sistema muy interesante. Es que cuando partíamos con el tanque lleno, la suspensión trasera hacía que las ruedas quedaran abiertas de abajo, y cuando se consumía el cumbustible, volvían a una posición neutra y cambiaba la estabilidad del auto. ***Entonces, para ese año, ingeniaron un sistema —operable por medio de una llavecita que estaba entre medio de nuestras piernas— que hacía que cuando girábamos la llave, dos "pistoncitos" actuaran sobre la suspensión volviéndola a la posición de largada. La gente se confundía mucho con esto, porque para indicarnos que debíamos accionar la llavecita, desde boxes nos mostraban un embudo y todo el mundo pensaba que íbamos a parar para cargar nafta".***

"Fueron los años más fáciles que tuvimos, en parte por la organización que había en el equipo. Hay un tema que es bueno que se sepa, que podría ser una clave cuando hay un equipo que tiene un coche superior y dos pilotos de punta. Puede suceder algo parecido a lo que pasó con Reutemann/Jones cuando por lo menos en una oportunidad, Reutemann debió ceder su lugar. Tuvimos una reunión cuando llegó Moss y después de dos o tres carreras. Claro, había una lucha entre los dos... Cada uno dio su opinión sobre lo que podíamos hacer, porque teniendo un coche superior y peleando entre nosotros, a lo mejor podía ganar un tercero. Entonces se resolvió que la carrera era libre —a cara de perro— hasta tanto hubiese una ventaja determinada sobre los contrarios. En ese momento se hacía señas de boxes a quien estaba adelante, que mermara un poco para que se arrimara el otro, pero así debían quedar las posiciones. Esa fue la única forma que no presentó inconvenientes: quien se ganaba el lugar hasta ese punto de la carrera, debía ser el ganador. Fue el mejor sistema que pudo existir para todo aquel equipo que tuviera un auto superior. A veces me río un poco cuando se habla del piloto número uno y del número dos, porque eso se lo gana uno...

"Lo que más me gustaba del W-196R era la seguridad que transmitía, la comodidad (estaba sentado como si lo hiciera en una poltrona), que es fundamental para el físico del piloto: a medida que uno está mejor sentado, maneja mejor el auto. *El coche andaba bien en todas partes, y de su rendimiento dependía el gusto del piloto por tal o cual trazado. A mí me gustaban los circuitos más veloces*



"Aquí estaba la llavecita para accionar los "pitoncitos" que mantenían la comba de las ruedas. Durante un buen tiempo se mantuvo el secreto..."

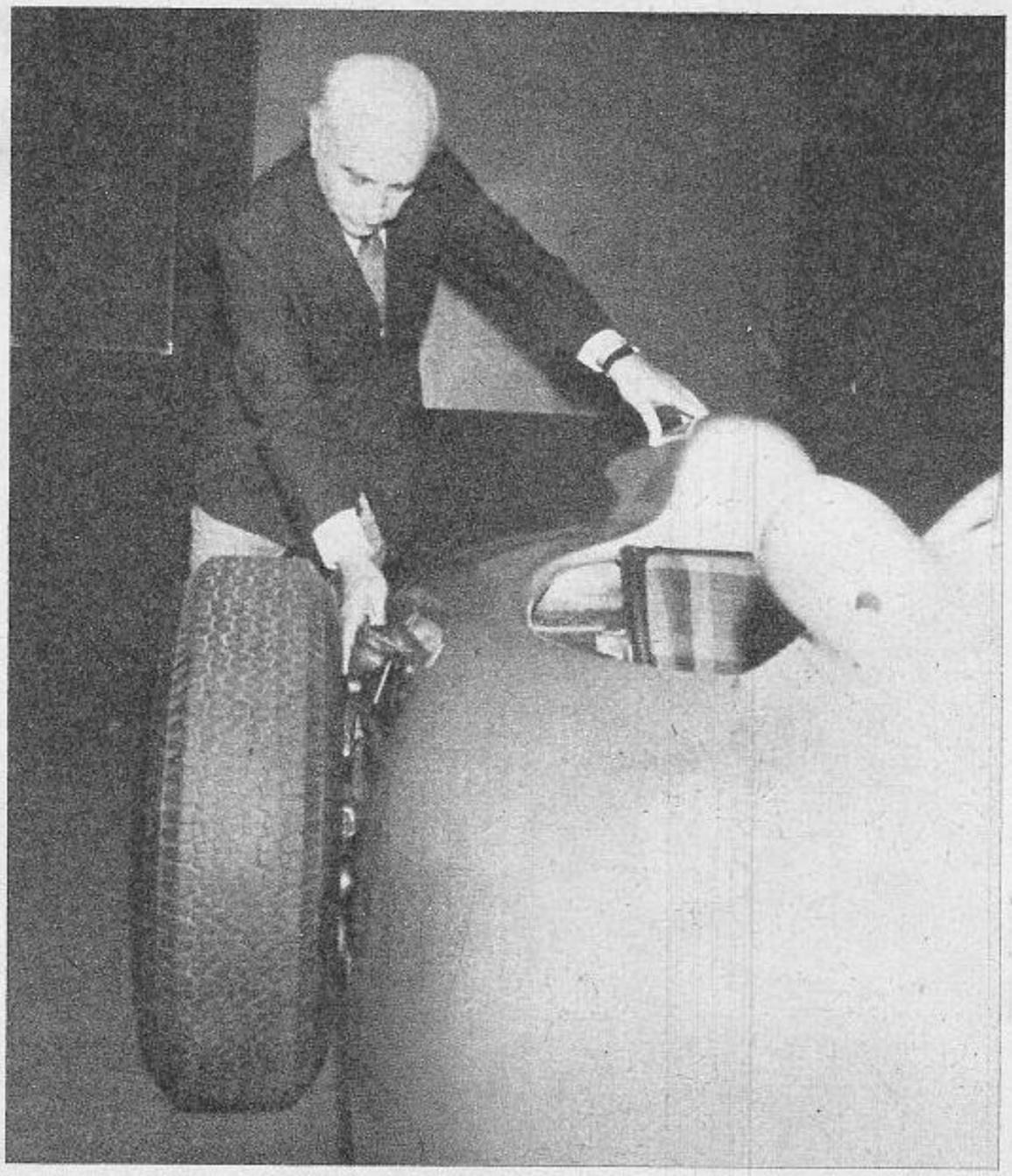


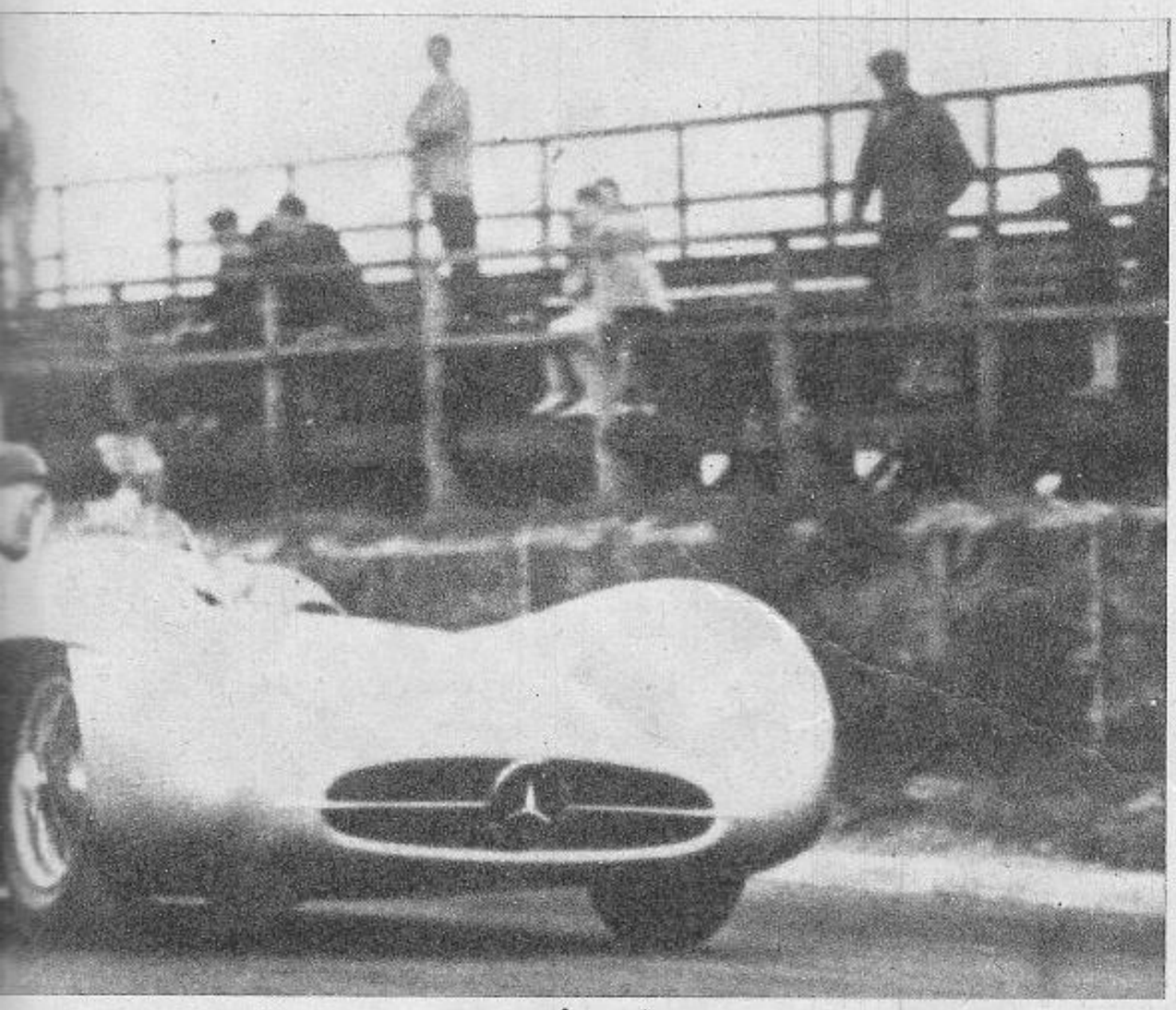
El día del debut oficial con el W-196R, en este caso con la versión carenada. Fue en Reims-Gueux (4-7-54) donde logró la pole y la carrera postergando a Karl Kling por una décima.

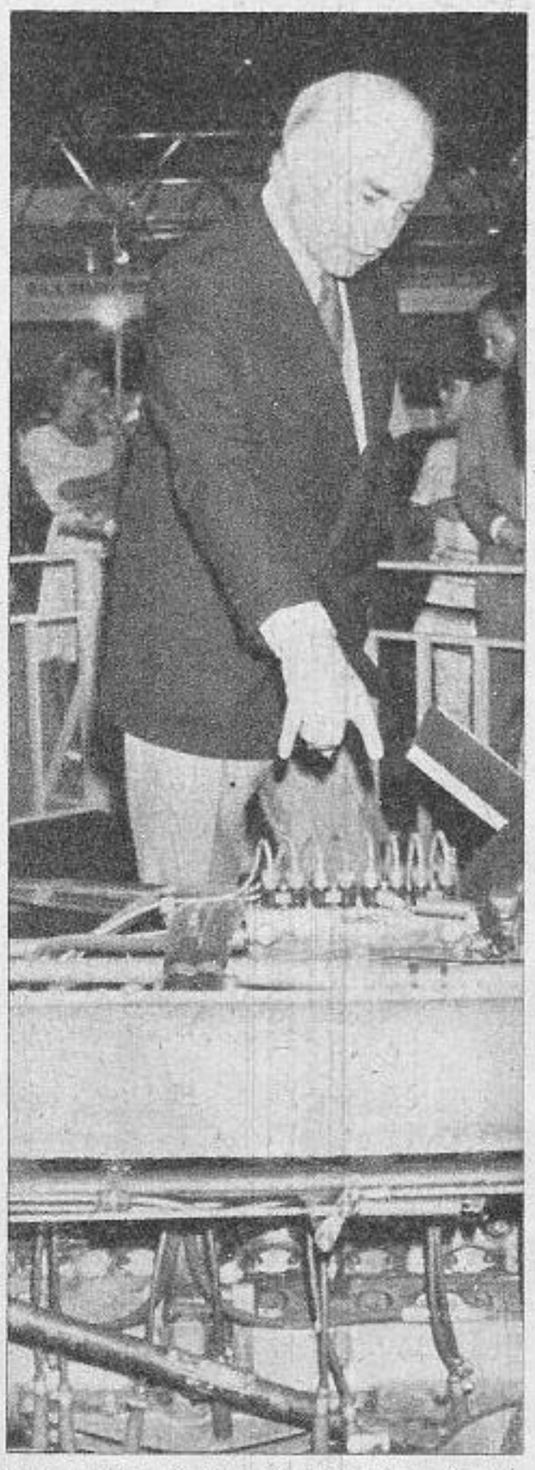
Uno de los tantos reencuentros con su "novia". Fue en Long Beach '76 y la exhibición formó parte de los festejos previos al GP de EE.UU-Costa Oeste de ese año.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







"Aquí tenés la bomba Bosch de inyección directa. El accionamiento de la misma era a través de engranajes. Era el único que la usaba..."

Arriba. "La suspensión trasera tenía eje De Dion y brazos oscilantes. Además, aquí sí los frenos iban a la salida del diferencial sin problemas de temperatura como en el caso de los delanteros".

Nürburgring '54, cuando se mató Marimón. Con el W-196R "abierto" punteando sobre González. Allí también hizo la pole y ganó con más de un minuto y medio de ventaja sobre el "Cabezón" y Hawthorn.

—que también era donde teníamos más chance—, porque en los chicos y trabados todos andábamos más o menos igual. Usted sabe que en los circuitos veloces hay algunos que levantan un poquito el pie y uno se podía escapar unos metros. Sobre todo en aquellos tiempos en que no había guard rail, sólo árboles o muros... No es que fuera una cuestión de coraje, simplemente de confianza en sí mismo y en el auto.

"Me gustaba mucho Spa, donde gané tres veces; me dio satisfacciones porque era muy difícil. Era una ruta común, con camino abovedado y muy veloz. Los autos iban mejor que en cualquier lado, incluso por tratarse del modelo abierto que usamos tanto Moss como yo. Ya en 1955, el carenado se usó solo en Monza y debido exclusivamente al anillo de alta velocidad peraltado. La diferencia de velocidad respecto del modelo más usado era bastante, pero sólo en línea recta; además frenaba mucho menos. Como tenía gran penetración había que usar mucho más el freno en relación al auto descubierto. En éste, al levantar, el aire que retenía lo hacía parar más rápido, pero en el carenado todo era cuestión de frenos."

COMO DOS AMANTES...

seguirán viéndose periódicamente. Sin la frecuencia de casi treinta años atrás cuando parecían hechos "el uno para el otro". Pero siempre habrá una exposición, un homenaje, quizás algún recordatorio o exhibición que los vuelva a unir. Y otra vez el rito casi místico, la mirada lánguida de los ojos claros, las manos arrugadas y la voz apaisanada. El volverá a mirar, tocar y hablar de ella, con la misma devoción con que la manejara y con el mismo amor que nos hizo descubrir el romance.

Ricardo Delgado
Fotos: Juano Fernández y Archivo Abril

EL G.P. DE BRASIL, APERTURA DEL MUNDIAL, DEJO BASTANTE MA

¿Y... DON

Todo un símbolo de esta apertura "a toda orquesta" del Mundial de F-1. Ante el marco imponente de las tribunas colmadas de Jacarepaguá, el incontestable dominador, Nelson Piquet, con su flamante Brabham BT 52 —B.M.W., devora la recta más larga del circuito delante de los rezagados Warwick, Arnoux y Patrese, todos con motores turbo. Del segundo, a la sazón el Campeón Mundial Keijo Rosberg, "sorprendiendo" con un Cosworth (como Lauda, como Watson...), ni noticias en la toma. Muy lejos en la pista, inexistente en la clasificación oficial...



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERIAL PARA LA APOSTILLA, EL COMENTARIO... Y LA REFLEXION

DE ESTA EL SEGUNDO?

Pequeña crónica de los momentos posteriores al Gran Premio de Brasil. *Hora 17* - Comunicado oficial de los comisarios deportivos que, grosso modo, dice así: *"Las máquinas siguientes han sido pesadas:* (continúa la lista de los autos que terminaron la carrera)... *"Fueron controladas las cilindradas de los motores de las máquinas Nº 1 y Nº 5 y halladas conformes al reglamento..*

"De los mismos coches fueron extraídas muestras de combustible para ser analizadas...

"Se señala que la máquina Nº 11 estaba equipada con motor Ford Cosworth y no con motor Renault, como la que los comisarios técnicos verificaron antes de las pruebas y de la carrera...".

Hora 17 - Información: *"El resultado es retenido por los comisarios deportivos, estando pendiente una investigación".*

Hora 17.25 - Comunicado de los comisarios deportivos: *"La máquina Nº 11 conducida en carrera por Elio De Angelis no era de la misma marca que la que él clasificó (art. 1 del reglamento técnico de F-1).*

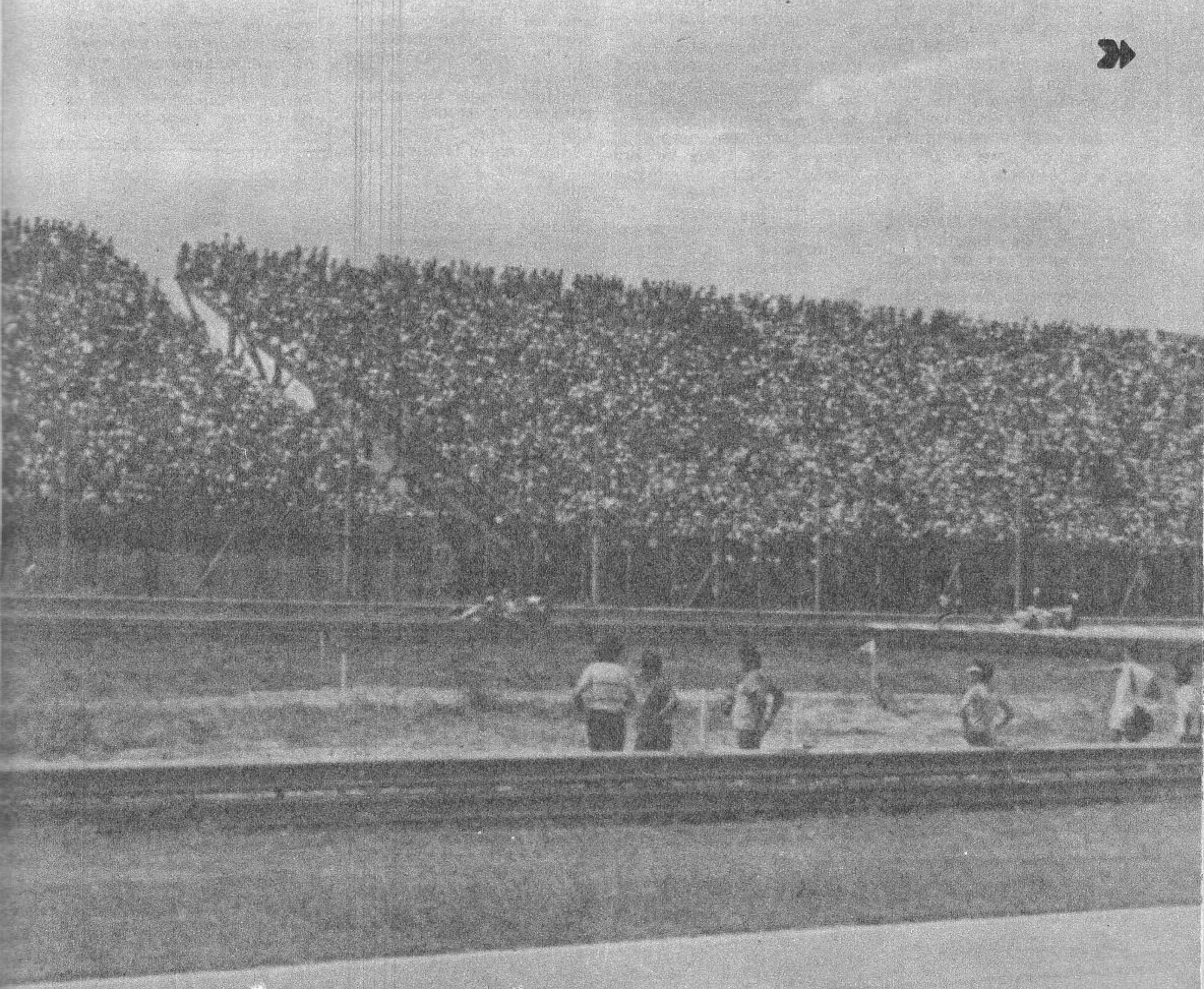
"El auto no era, por lo tanto, aceptable, y por eso es excluido del resultado.

"Los coches que lo siguen en la carrera avanzan un puesto en el orden".

Hora 18 - aproximadamente -Comunicado de los comisarios deportivos dirigido a:

TAG Williams Racing Team.

"Los comisarios deporti-



vos investigaron un reporte oficial referente a la detención en boxes del auto Nº 1. El Art. 14 del reglamento vigente del Campeonato Mundial de F-1 fue violado. El coche no fue arrancado con el 'starter'.

"En aplicación del art. 14 el auto es excluido de los resultados.

"Las demás máquinas no avanzan en el orden".

Firmado: John Corsmit.

Para la mejor comprensión de lo que diremos más adelante es necesario saber que al final de las pruebas oficiales del sábado, los comisarios deportivos habían decretado la exclusión del Alfa Romeo de De Cesaris porque el piloto no se detuvo para la verificación del peso, no obstante que fuera encendida la luz roja. En consecuencia, el March de Eliseo Salazar fue admitido en la largada. Lo que significa que todas las máquinas que seguían al Alfa en la lista de tiempos avanzaban un puesto, dejando libre el último para el March.

Como se aprecia, entonces, en tres casos tratados los comisarios deportivos se comportaron en un modo para dos y de forma totalmente opuesta para el otro. Y ésta ya es una linda demostración de incoherencia.

Ahora queremos hacer algunas observaciones.

Ante todo, una fundamental: si Elio De Angelis y Keke Rosberg se situaron en condiciones de ilegalidad (o en todo caso si lo hicieron sus equipos), la sanción debía ser inmediata. No es posible y no es moralmente aceptable que los pilotos sean dejados en pista, batiéndose contra los demás y contra el tiempo, con todos los riesgos que comportan las carreras, sabiendo de antemano que no pueden aspirar a ningún resultado.

Los señores comisarios deportivos deberían saber qué son las carreras, y advertir el deber de intervenir inmediatamente cuando se verifiquen condiciones de ese tipo. En el caso de De Angelis bastaba un poco de atención para notar que conducía un auto diverso del verificado; en el de Rosberg la violación al reglamento fue evidentísima a todos de inmediato.

Es inmoral y aun criminal dejar que un hombre continúe arriesgándose en pista, sabiendo claramente las autoridades que lo que está haciendo es inútil.

Y sobre este punto me parece que no caben dudas de parte de nadie.

Vamos ahora al aspecto increíble, estupefaciente y grotesco de la decisión tomada el domingo por la tarde: Rosberg fue excluido de la carrera por haber violado el reglamento. Sobre esto no pretendemos discutir: la violación existió. *Pero sucedió durante el 29º giro de la carrera, cuando el finlandés se detuvo en boxes para el reabastecimiento y, para volver a partir a la máquina se le dio arranque empujándola.*

Fue desde aquel momento que Rosberg quedó fuera de la ley y, por ende, no más oficialmente en carrera, vale decir que desde la 30ª vuelta en adelante, es como si el Williams Nº 1 no hubiera existido más, a los efectos del resultado. Que el auto haya continuado, terminando materialmente en el segundo lugar, es sólo porque los comisarios no hicieron lo que debían. Desde aquel momento la clasificación debió ser considerada teniendo en cuenta sólo a los coches legalmente regulares.

La clasificación final, por consiguiente, debía ser compilada atendiendo a esta situación. En cambio, los comisarios deportivos tomaron la decisión de considerar simplemente desierto el puesto número 2, arribando a la monstruosa determinación de considerar a la competencia con un vencedor en el primer lugar, un tercero, un cuarto, un quinto, etc... y no un segundo. A base de qué tortuosidad mental, no sabemos, pero ciertamente contra toda lógica y contra el sentido común.

Si es verdad que quien está en situación ilegal no cuenta, como los reglamentos y el buen sentido indican, es en consecuencia cierto que sólo aquellos que están legítimamente en carrera puede concurrir al resultado.

Así que no puede haber dudas: Rosberg estaba fuera de carrera desde el 30º giro en adelante, mientras los otros sí se mantenían en condiciones reglamentarias. Por eso todo los demás deben ocupar las posiciones. Y ya que las alternativas de la carrera llevaron adelante a Niki Lauda, es él quien es segundo, Laffite tercero, Tambay cuarto, etcétera.

Exactamente como ocurre con Cecotto, que resulta 13º porque De Angelis fue desclasificado, avanzando también un puesto Salazar y los demás. Y ésta fue la decisión de los mismos comisarios deportivos, que ni siquiera sé quiénes son ni quiero saberlo. Sólo sé que hay uno fijo de la F.I.S.A., sobre el cual no tengo una gran opinión...

Ahora, es cierto que Williams hará una apelación ante el Tribunal nacional brasileño (o directamente a la F.I.A. como el Código le concede. Es probable que la apelación sea rechazada, porque efectivamente la violación acaeció. Espero en cambio que el Tribunal de la F.I.A. tenga el suficiente criterio de decidir en modo de cancelar la absurda decisión de dejar vacante el segundo puesto, restableciendo una clasificación lógica. También, y sobre todo, para hacer que la gente común, la normal y de buen sentido, entienda y no se haga una opinión errada de lo que son las carreras de Fórmula Uno.

Porque es difícil aceptar a la gente normal el resultado de una carrera donde está el nombre del primero, luego el del tercero, el del cuarto, etc. La pregunta de la gente normal es inevitable: ¿quién es segundo?

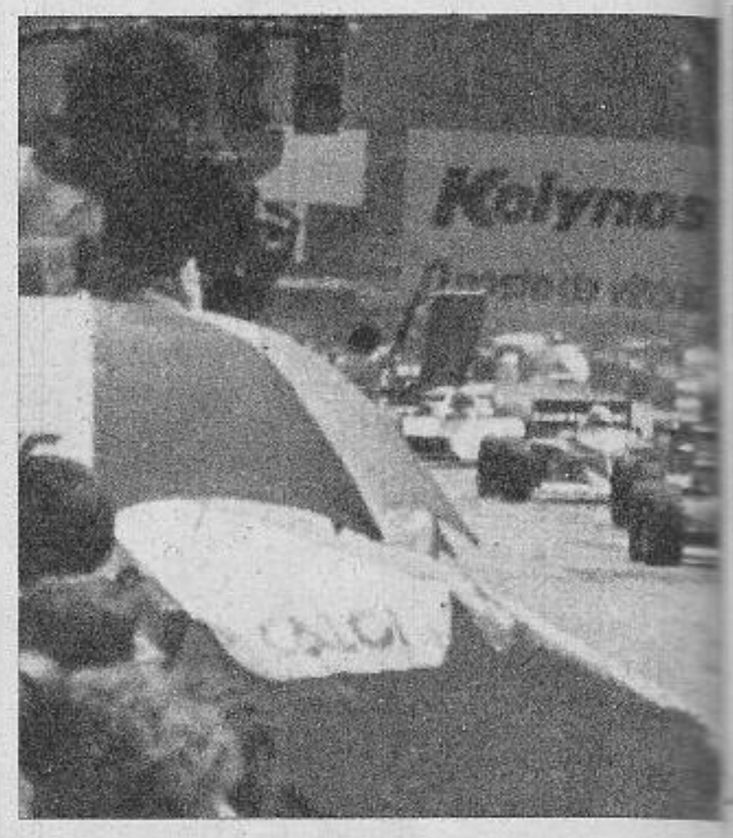
Franco Lini

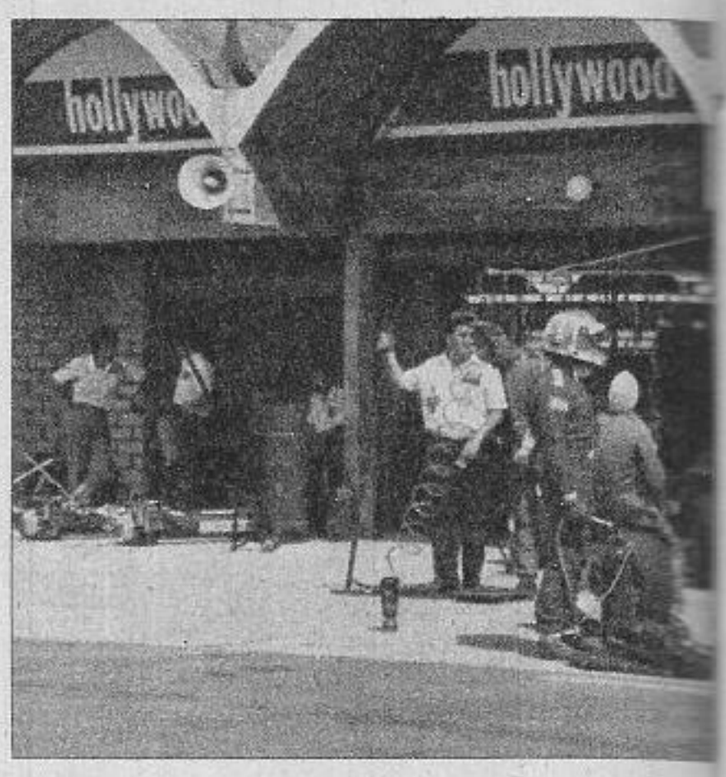
PLAYA DE BOXES

VISTO I - Entre los visitantes, vimos a *Emerson Fittipaldi*, quien ahora no está ligado directamente a la F-1 desde que retiró de la misma a su equipo. Acompañado por su mujer, María Helena, recorrió los boxes saludando a sus ex colegas. Sin embargo, el fin de semana carioca de Emerson tuvo un final desagradable. Frente al hotel de Ipanema donde se aloja-

*Sin lugar a dudas, el mejor piloto sudamericano en el G.P. de Brasil fue... **Nelson Piquet**... Extendernos en el excelente rendimiento de su máquina, el perfecto funcionamiento de su equipo y el inalcanzable ritmo impuesto por el brasileño, sería reiterar lo publicado en nuestro número anterior; por eso queremos dedicar este recuadro a quienes también siendo sudamericanos, participan en la Fórmula Uno aunque no con la misma suerte de Piquet.*

*Por empezar, deberíamos destacar la actuación del local **"Chico" Serra**, quien luego de varios meses de inactividad volvió a pilotear un auto de fórmula en Brasil logrando un meritorio noveno puesto, superando inclusive a René Arnoux con la Ferrari en las últimas vueltas de carrera, luego de un in-*





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS 6 SUDAMERICANOS

tenso duelo que duró casi toda la carrera. La situación de Serra en la escudería Arrows aún es muy inestable, ya que según lo dado a conocer por su director, Jackie Oliver, ese lugar será ocupado por el ex campeón del mundo Alan Jones a partir de Long Beach.

Luego, por orden de mérito, tendríamos que remarcar el decimotercer puesto ocupado por el venezolano ***Alberto "Johnny" Cecotto****, quien no sólo logró clasificar en su debut (19º después de la desclasificación de De Cesaris) sino que había llegado hasta la novena colocación al promediar la competencia, cuando una parada en boxes, por inconvenientes en los frenos, lo relegó hasta su puesto final. Auspicioso debut del venezolano, quien ha demostrado una muy buena adaptación a este tipo de vehículo sin efecto suelo, ya que recordemos que desde su debut en el automovilismo, Cecotto solamente había conducido autos con "ground effect".*

Detrás de Cecotto clasificó en competencia el chileno ***Eliseo Salazar*** *(desmintió sufrir problemas económicos), quien fue beneficiado por la desclasificación de Andrea De Cesaris el sábado, pudiendo largar la competencia en el último lugar en la grilla. El rendimiento del March realmente dejó mucho que desear en Brasil —problema en la suspensión trasera el viernes, inconveniente en la planta motriz el mismo día, poca adaptación de los neumáticos Pirelli a las suspensiones del RAM 01— pero a pesar de haber podido participar apenas gracias a una desclasificación ajena, el auto había mejorado casi tres segundos desde el primer día de entrenamientos al segundo. En definitiva, luego de dos detenciones en carrera para cambiar gomas, terminó decimocuarto con cuatro giros menos. Dejando de lado lo de Piquet, lo realizado por el colombiano* ***Roberto Guerrero*** *es realmente de lo más destacable. El primer día de clasificación lograba la 14ª colocación sin mayores inconvenientes, el sábado por la mañana se ubicaba quinto en la segunda tanda de entrenamientos, y el mismo día por la tarde conseguía el decimoprimer tiempo en la tanda, quedando en la séptima fila para largar.*

En carrera, sin embargo, las cosas no se dieron como se esperaba, tuvo que detenerse en dos oportunidades por inconvenientes en los frenos, perdiendo diez vueltas y llegando 13º. Sin lugar a dudas, el reglamento 183 ha dejado muy bien parado al nuevo equipo Theodore (fusión de Ensign-Theodore —E.T. para algunos—) y seguramente veremos muy buenas actuaciones de la escudería con el correr de la temporada.

Para cerrar nos quedaría el otro local, ***Raúl Boesel****, quien hacía sus primeras armas con el nuevo Ligier JS21. En clasificación compartió la novena fila con el ex piloto de la escudería Jacques Laffite, y en competencia llegó a estar 14º, teniendo que abandonar en el vigésimoquinto giro siendo el único sudamericano que desertó del Gran Premio.*

¿Balance? Sumamente positivo. Seis pilotos, una sola deserción y cinco buenas actuaciones que esperamos se repitan y aun mejoren.

FMcG

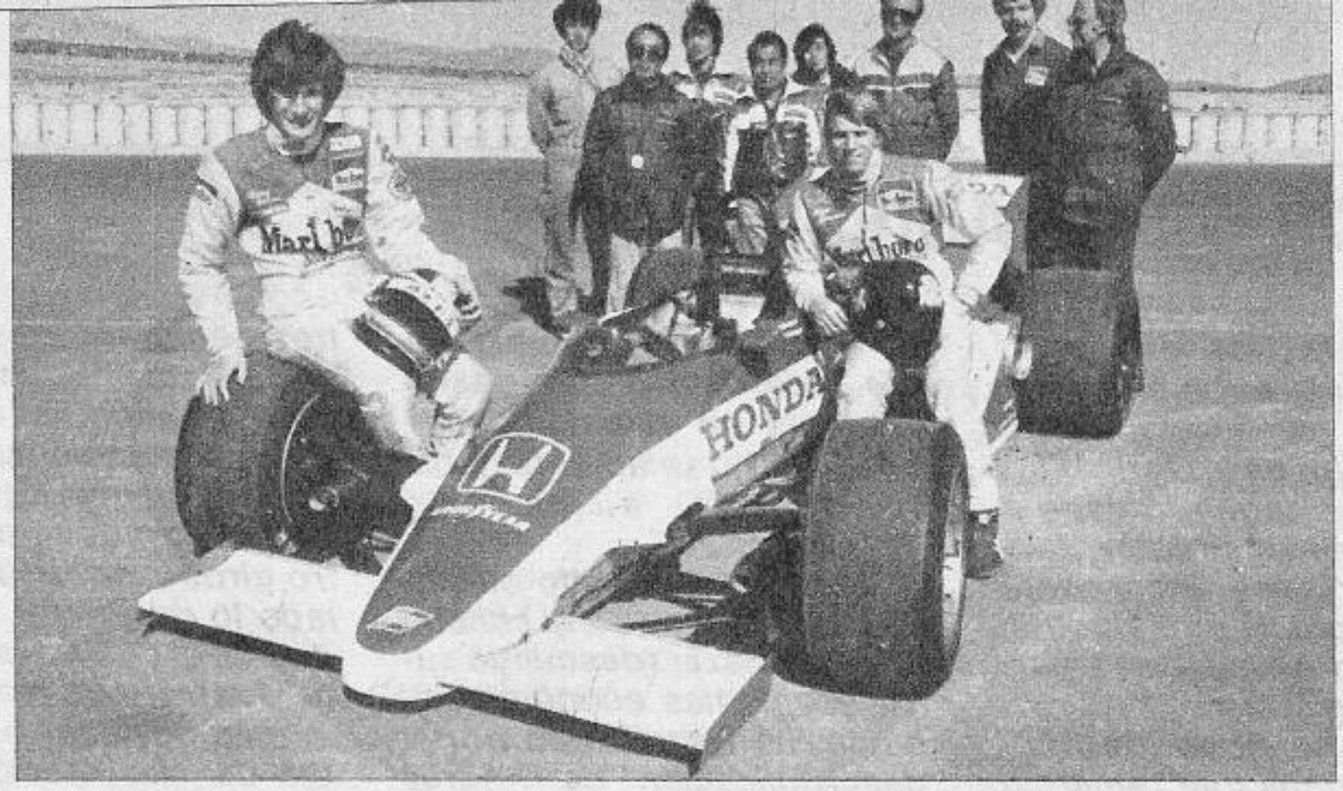


La largada en Río, con Rosberg buscando cortarse en seguida mientras Prost intenta acomodarse en posición de perseguidor inmediato que pronto le birlaría Piquet. Abajo, a la izquierda, la dotación de Williams aguardando a Rosberg, en los momentos previos a su azaroza detención. A la derecha, el preciso instante de la parada de Piquet, con Gordon Murray (al fondo) controlando todo y los mecánicos (la mayoría de los cuales enfundados en buzos como sus colegas de Williams, aunque ninguno con el equipo de su primer piloto...) prestos a batir todos los records de reabastecimiento de combustible y cambio de gomas (20 segundos...)





En el sentido de las agujas del reloj, empezando aquí a la derecha: viajamos de Río a Willow Springs, donde el motor Honda turbo de F-1 fue exhaustivamente testeado sobre el Spirit piloteado alternadamente por Thierry Boutsen y Stefan Johansson. Luego, de vuelta, Gianpaolo Pavanello, debutando como team manager de F-1 con los Alfa turbo del Euroracing, junto a Mauro Baldi en su estreno con autos italianos. A continuación, Corrado Fabi, buen debutante en F-1 con el Osella-Cosworth. Y por último Andrea De Cesaris, el sábado: "¡Mmmm! ¡¿Por qué no habré parado...?!" Abajo: secuencia de los comunicados del domingo...









GRAND PRIX DU BRESIL 1983

RAPPORT DES COMMISSAIRES TECHNIQUES N°5

Après la fin de la course les voitures suivantes ont été pesées :

n° 1	550 kg
n° 2	550 kg
n° 4	558 kg
n° 5	592 kg
n° 8	552 kg
n° 9	598 kg
n°11	566 kg
n°12	592 kg
n°15	578 kg
n°17	574 kg
n°27	600 kg
n°28	606 kg
n°29	544 kg
n°30	550 kg
n°33	584 kg
n°34	570 kg
n°35	558 kg

Les cylindrées des moteurs des voitures n°1 et 5 ont été contrôlées et trouvées conformes au Règlement Technique de Formule Un 1983.
Sur les mêmes voitures ont été prélevés des échantillons d'essence pour des analyses (des bouteilles contenant l'essence, signées par les Commissai Techniques, ont été également données aux deux concurrents).

On signale que la voiture n°11 était équipée d'un moteur Ford Cosworth et non d'un moteur Renault, comme celle que les Commissaires Techniques ont vérifiée avant les essais et la course (voir le rapport des Commissaires Techniques n°1).

Jacarepagua, le 13 mars 1983, 17h00.

Les Commissaires Techniques

" XEROX " - "A COPIADORA OFICIAL DO GP DO BRASIL"

GRANDE PRÊMIO BRASIL FÓRMULA 1

Rio de Janeiro 11·12·13 de Março de 1983

Rio de Janeiro,
March 13, 1983.

N O T I C E

Results are being held by the Stewards pending investigation.

For the Stewards,

J.Corsmit

17:00 hrs

" XEROX " - "A COPIADORA OFICIAL DO GP DO BRASIL"

RUA EVARISTO DA VEIGA, 55 · 14 ANDAR · RIO DE JANEIRO · TELEFONE (021) 240-3998

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ba, le robaron su automóvil. ¡Cero kilómetro para peor!

.....

ORGANIZACION - Pareciera que la del G.P. de Brasil empeora con el tiempo. En efecto, la confusión es una constante; siempre hay más gente que lo normal con credenciales en la pista, que no hace más que pasearse sin otro motivo aparente. El estacionamiento también es caótico, y esto se aprecia asimismo en la sala de prensa, donde centenares de personas —en un espacio pequeño— impiden trabajar a quienes fueron con ese objeto. Además, los periodistas que debían telefonear lo hacían desde una cabina en la que sufrían una temperatura de 55-60 grados. Como se ve, hay mucho para mejorar.

.....

EL PESO DE LOS PILOTOS - Ya no sólo se pesa a los autos, sino que la "fiebre de los kilos" ha llegado a los mismos pilotos. En Brasil se impuso un nuevo sistema de control del peso de los Fórmula Uno, que era realizado con los pilotos sobre los autos, por lo que se debía conocer con exactitud los kilos que pesaba cada uno de ellos, para descontarlo del total y así comprobar qué auto estaba por encima (o debajo) del mínimo estipulado de *540 kg*. De esta forma, se espera aventar las dudas que había sobre la posibilidad de que se usen autos superlivianos para entrenar y clasificar.

Estos son los kilos que registró cada piloto: *Laffite: 61*, Prost 65,4, Guerrero 66,6, Piquet 67, Arnoux 67,2, Surer 67,2, Rosberg 67,8, Baldi 68, Cecotto 70,4, Alboreto 70,8, Fabi 70,8, Lauda 71,2, Sullivan 72,2, Boesel 72,4, De Cesaris 72,8, Giacomelli 73, Ghinzani 75,4, Winkelhock 75,6, Warwick 75,8, Salazar 76,6, Patrese 76,8, De Angelis 77, Watson 77,2, Serra 77,4, Jarier 77,8, Manzell 80, Tambay 80,4 y Cheever 80,8.

VISTO II - El Ing. *Filiberto Pittini*, director general de *Pirelli Internazionale* estuvo en los boxes de Jacarepaguá visitando los equipos *Toleman* y *Renault*. El Ing. Pittini era habitué del mundo de la F-1 en los años cincuenta, cuando era director de Pirelli Argentina, debiendo luego distanciarse por razones de trabajo. Esta es la primera vez que lo vemos en un Grand Prix desde aquella época, aprovechando una casual estadía en Brasil por motivos comerciales y técnicos.

.....

VISTO III - Piercarlo Ghinzani. El piloto italiano fue a Brasil como turista y si bien dio algunas vueltas en entrenamiento y clasificación. Enzo Osella fue muy claro al respecto: *"Estamos acá para probar y nada más. El equipo, en realidad, comenzará a funcionar en San Marino"*. A partir del G.P.

GRANDE PRÊMIO BRASIL
FÓRMULA 1
Rio de Janeiro 11·12·13 de Março de 1983

13 MAR 1983 17:25 Hours

TO TEAM LOTUS:

CAR #11 DRIVEN IN THE RACE BY ELIO DE ANGELIS WAS NOT THE SAME "MAKE" (ART. 1 OF THE FORMULA ONE TECHNICAL REGULATIONS) AS THAT CAR THAT HE QUALIFIED.

THE CAR WAS THUS NOT ELIGIBLE AND HAS THEREFORE BEEN EXCLUDED FROM THE RESULT.

THE FOLLOWING CARS IN THE RACE ARE TO BE ADVANCED IN ORDER.

FOR THE STEWARDS

I HAVE READ THE ABOVE

FOR TEAM LOTUS

RUA EVARISTO DA VEIGA, 55 · 14° ANDAR · RIO DE JANEIRO · TELEFONE (021) 240-3988

XEROX "A COPIADORA OFICIAL DO GP DO BRASIL"

GRANDE PRÊMIO BRASIL
FÓRMULA 1
Rio de Janeiro 11·12·13 de Março de 1983

Rio de Janeiro,
March 13, 1983.

To; TAG WILLIAMS RACING TEAM

The Stewards investigated an official report regarding pit stop, car nº 1. Art. 14 of the Formula One World Championship Standard Regulations was violated - The car was not started with the Starter.

Per Art. 14 the car is excluded from the results.

The other cars are not advanced in order.

For the Stewards,

John Corsmit

Soon as received

JC:SD

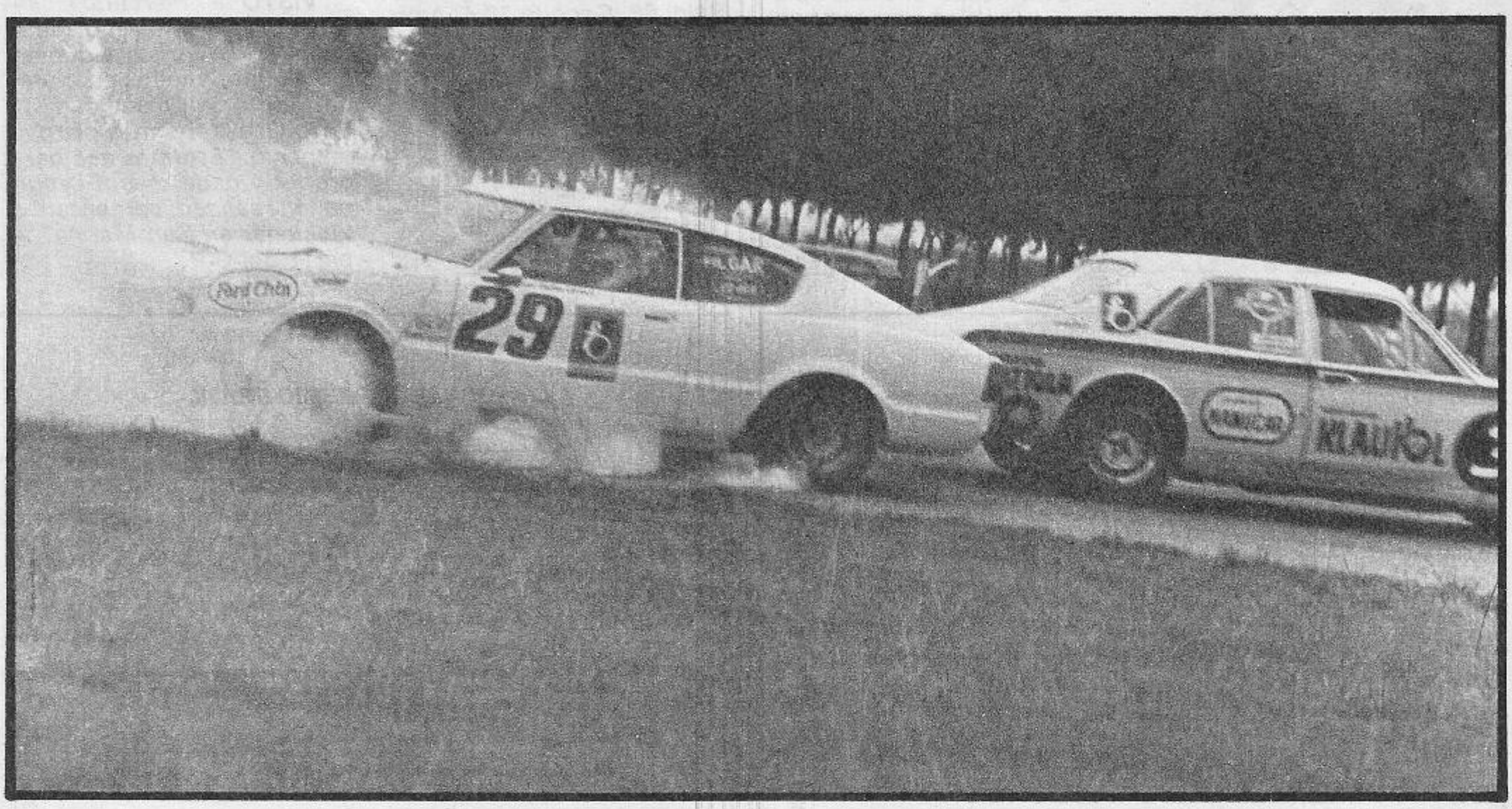
RUA EVARISTO DA VEIGA, 55 · 14° ANDAR · RIO DE JANEIRO · TELEFONE (021) 240-3988

XEROX "A COPIADORA OFICIAL DO GP DO BRASIL"

UNA SEMANA DESPUES DE LA APERTU

SHOW DE PATINADAS, TROM

Como el fin de semana del 13 de marzo fue pródigo en actividad automovilística, tanto nacional como internacional, y nuestra revista no es de goma, nos guardamos este material para una entrega posterior, ésta. En ella, todo lo que anduvo de costado o para atrás, fue fotografiado, y también les ofrecemos los secretos de Del Río para hacer la pole position



¡Huiiijaaa...! Comienza el show del TC 2000. Juan C. Larroca el piloto de uno de los impecables Ford Taunus Cupé del equipo de Carlos Akel, trata de superar de manera poco ortodoxa al Dodge 1500 del "Tero" Pontoriero. Corrían pocas vueltas de la final cuando el auto blanco Nº 29 hizo este artístico pase para nuestra cámara. De todas formas, a pesar de este trompo (que se produjo por no tocarlo a Pontoriero) Larroca hizo una buena carrera y llegó quinto.



*Toda la atención se centró en el único 128 **"más o menos TC 2000"** que se presentó en Marcos Juárez. El sábado no llegó a girar por un problema de presión de aceite y el domingo un palier lo eliminó en la segunda vuelta. Así, sin tiempos para comparar ni actuación en carrera, el auto de Guiral —de él se trataba—, dejó la expectativa para la próxima, donde debutarán varias de estas máquinas. entre ellas la de Pardo (Campeón de Turismo '82), para darle guerra a los más grandecitos. El pobre Guiral largó sin entrenarse nada, pero dos vueltas le alcanzaron para tomarle la mano al semitrompo, como muestra la foto, donde lo sigue Norberto Rossone.*

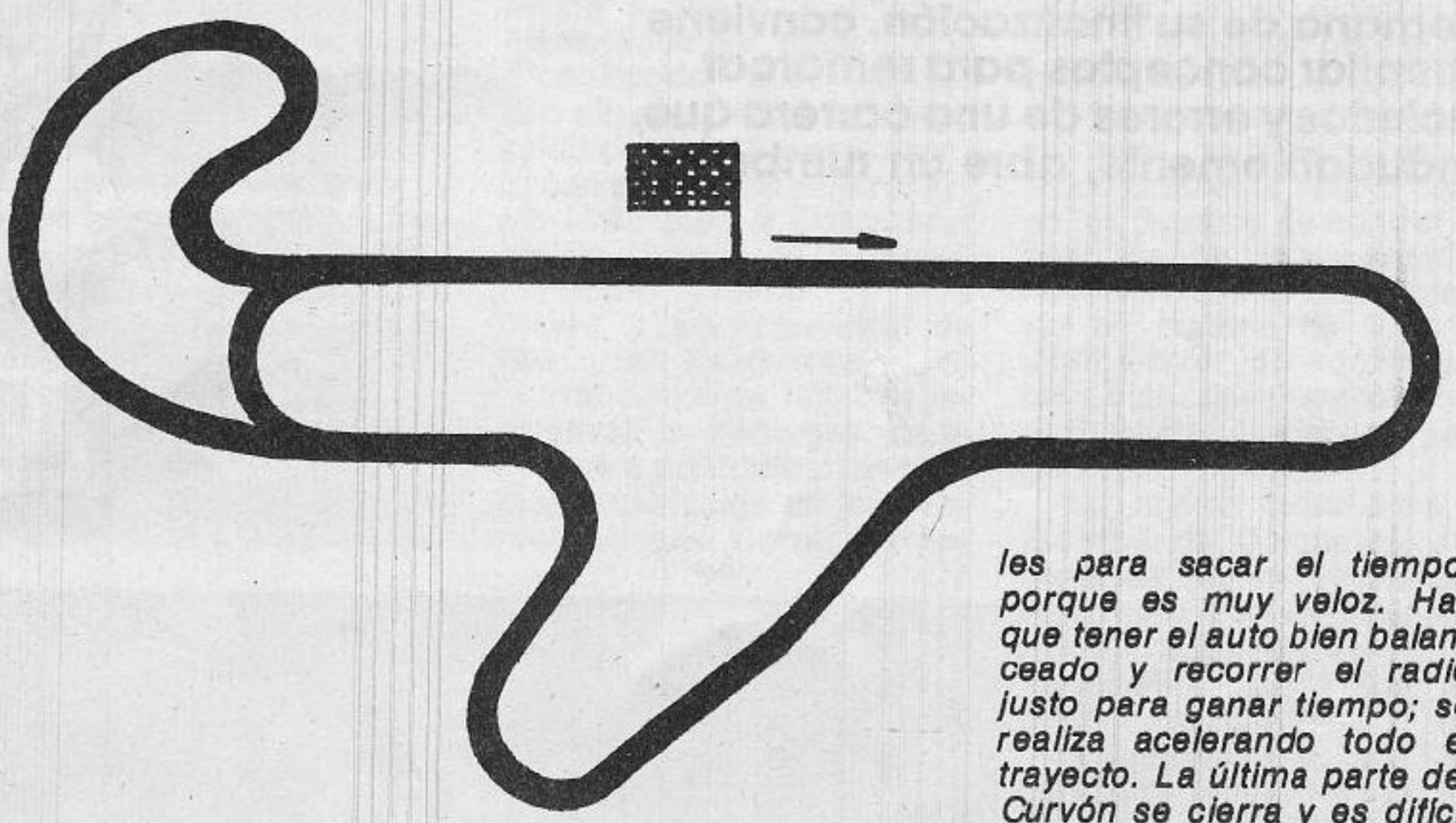
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RA DEL TC-2000

texto y fotos del alumno M.G.L.

POS Y VUELTAS PERFECTAS

LA VUELTA DE LA POLE POSITION



Así manejó Jorge O. Del Río para ubicar su auto al frente de la clasificación: *"En este circuito preferí usar la vieja caja de cuatro marchas, aunque la mayoría adoptó las de quinta, que el reglamento permite ahora, por eso les suena extraño que yo ande en un cambio abajo por todos lados, cuando lo comento.*

"Al final de la recta se llega en cuarta a 8.000 vueltas de motor y hay que frenar y rebajar a segunda, porque esta curva es de media velocidad. A la salida de ese viraje se conecta la tercera, luego la cuarta, justo antes de doblar a la izquierda. Se va en cuarta hasta otra de las "puntas" del circuito, a la cual se llega a 7.400 vueltas; se rebaja a segunda nuevamente y todo ese viraje a la derecha y el que sigue a la izquierda se hacen en ese cambio y levantando el pie lo necesario para salir bien armado hacia el curvón, poniendo la tercera justo a la salida. Todo el Curvón se hace en esa marcha y es uno de los lugares fundamentales para sacar el tiempo, porque es muy veloz. Hay que tener el auto bien balanceado y recorrer el radio justo para ganar tiempo; se realiza acelerando todo el trayecto. La última parte del Curvón se cierra y es difícil porque hay que frenar mientras se dobla y se rebaja a segunda. Luego viene una curva a la izquierda, también en segunda, y se pone tercera al salir a la recta."



Otra de Larroca, que se robó la atención en cuanto a maniobras espectaculares. Luego de acosar durante un par de giros al Renault de Serafini mientras venía recuperando, el piloto del auto nº 29 aplicó la filosofía oriental y tras meditar un poco concluyó: "¡Ma sí, si no se corre lo corro yo!" y le prodigó un magnífico toque en la primera curva. Nuestra cámara, que enfocaba una preciosa mariposa en celo en ese momento, se vio sin querer con la imagen en su lente, y aquí está. Hay que acotar que el toque no fue intencional sino producto de la lucha que se estaba dando en ese pelotón.

MUCHO MAS SOBRE EL RALLY DE LA PROVINCIA DE BUENOS

ECOS DE LA COS

El recientemente disputado Rally de la provincia de Buenos Aires ofreció un nuevo aspecto —en cuanto a escenarios— para la categoría. A una semana de su finalización, conviene ampliar conceptos para remarcar aciertos y errores de una carrera que, indudablemente, abre un rumbo





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AIRES

TA

Por Oscar Izzo. Fotos: Juano Fernández

"Yo corro para mí y asisto a todas las carreras mientras tenga medios. La semana pasada me llamó gente de Córdoba para que me adhiera al boicot del rally de la provincia de Buenos Aires. Pero como entendí que llegado el momento nadie va a salir en mi defensa ante determinada situación, me inscribí, largué y aquí estoy..." Esta frase pertenece a un piloto cordobés y viene a ratificar una serie de anormalidades que arrancaron desde el momento mismo en que se confirmó la competencia.

Llamó poderosamente la atención, por ejemplo, que en ninguno de los lugares por donde pasó el rally hubiera un simple cartel, a modo de promoción. Muy poca gente de la zona estaba enterada de que por ahí pasaba una carrera. Recién tomaron conciencia de ello al ver algunos autos accionando por las inmediaciones de Mar de Ajó. Ante esto, y como contrapartida, fue loable el gesto de *Augusto González Andicoechea*, un piloto de la zona que posibilitó la transición por radio, haciendo frente a la erogación que significa poner un avión en el aire.

Los problemas fueron variados... A la luz de los hechos, surge claramente que había muy poco interés en que este rally se llevara a cabo. Pero el empeño de la gente del *Club de Autos y Motos* y de la *Asociación Madariaguense* encaró una organización que, aunque con algunas fallas, arrojó un saldo positivo. Para ello contó con el auspicio del *Municipio Urbano de la Costa, Municipio Urbano de Pinamar, Municipio Urbano de Villa Gesell* y *Municipalidad de Gral. Juan Madariaga.*

Hablamos de fallas organizativas y debemos detenernos a puntualizarlas para que no se caiga en los mismos errores. Correr de noche es interesante. El espectáculo cobra un matiz distinto y, aunque tal vez a muchos no les guste, los pilotos deben acostumbrarse a esta práctica. En la ocasión, el escenario elegido para el prime del viernes fue ideal. Los servicios de seguridad funcionaron correctamente. El único problema estuvo dado en los puestos de control de paso, donde los encargados no tenían elementos suficientes en materia de iluminación. Correr de noche está muy bien, pero también hay que adoptar recaudos para un control óptimo.

Lo mismo cabe para el Sistema de Cómputos, con demoras que fueron más allá de lo normal al estar sujetos a una sola fuente de información. No hubo previsión en ese sentido y, aunque el problema no fue de fondo, igual conviene remarcarlo, ya que constituye un ítem fundamental para la calificación total, habitual en este tipo de competencias.

Pero así como criticamos con el único fin de mejorar las cosas (de paso, ¿no sería conveniente que ciertos pilotos releyeran hasta memorizar el reglamento? No es posible, por ejemplo, que lleguen a un puesto de control, paren el auto y esperen a que le vengan a retirar el carnet de ruta, cuando en realidad es el navegante quien tiene que cumplir con ese requisito), no dudamos en aprobar, no solo la concreción, contra viento y marea, de este rally, sino también el tipo de escenario elegido. Una nueva concepción, con muchas aptitudes y que por ser sobre el llano (¿recuerdan el Rally del Cha-





El "panadero" Bescham no reparó en las abolladuras de su auto. Junto a su navegante y el resto del equipo, así festejó en el Parque Cerrado final. La cancha de fútbol fue escenario apto para el gol que logró el cordobés.

Jorge "Gaviota" Maggi y Héctor "Puchi" Valles. Los segundos que hicieron méritos para ganar, pero una junta los relegó. Para la Vuelta de la Manzana este Peugeot espera contar con un motor de más potencia.

¡Flor de susto!, ¿no?... El R-12 de Luna-Silva vino con todo y dobló. Pero, tanto era el impulso, que el auto se puso en dos ruedas y quedó suspendido amenazando volcar. Finalmente, se inclinó hacia el piso y... a seguir...

El binomio "Mataco"-Ruiz saltando en uno de los tantos accidentes del camino. Una muy buena carrera para la tripulación del "125", especialmente en la primera parte de la competencia. Luego, el esfuerzo se sintió.



Los hermanos Maisonavi en un Dodge que mostró aptitudes. Vehementes en algunos sectores, asombraron por su forma de llevar al único Dodge que se presentó en carrera. Al final, fue otro de los que acusó el esfuerzo.





Carlos Díaz Mayer. Eficiente, rendidor. Acá, corrigiendo la trayectoria y saliendo de una curva con toda la potencia. La cosa pareció fácil pero arriba del auto nadie pudo permitirse un minuto de distracción.

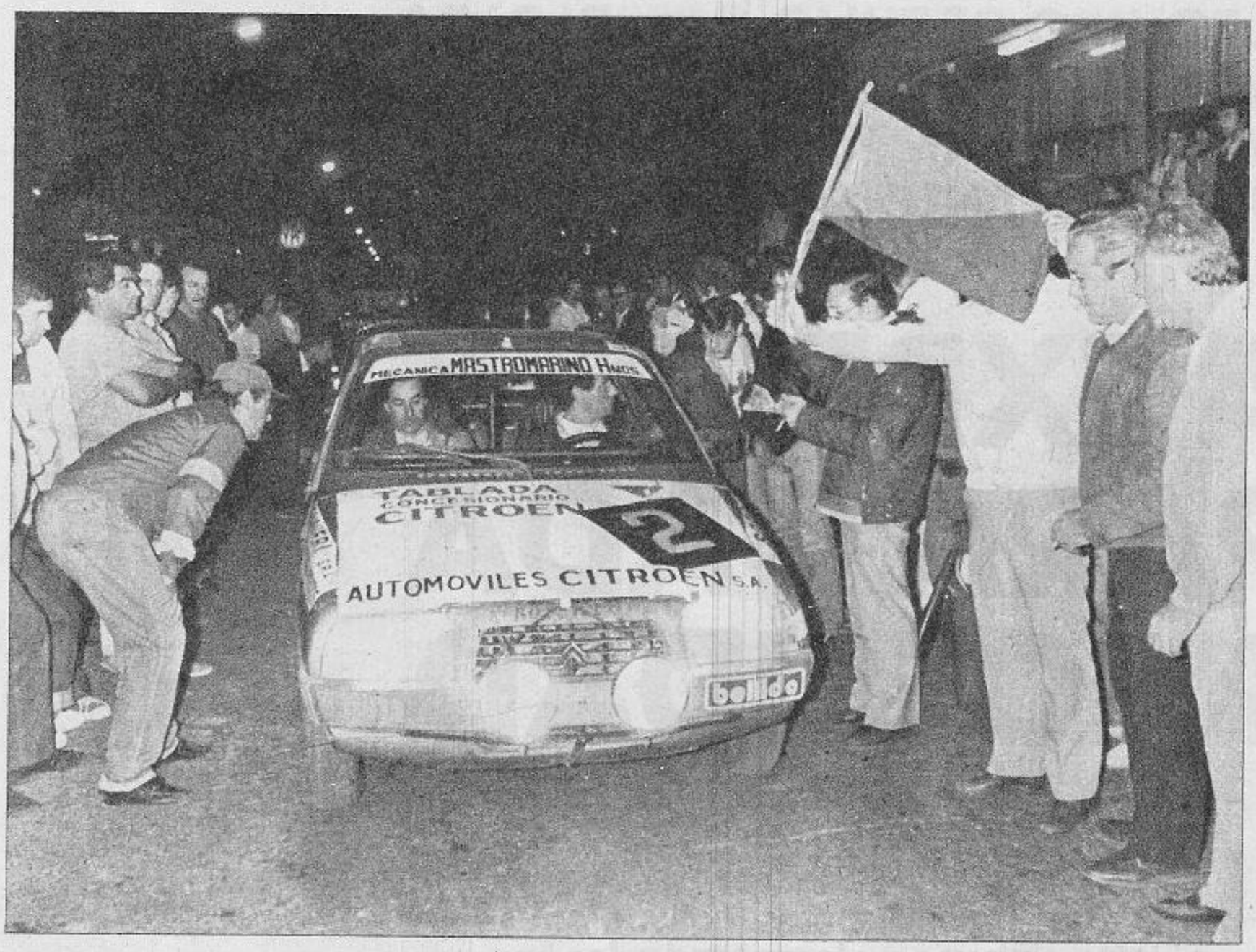
El Peugeot 504 de Batolla, otro que dio que hablar por estar metido como cuña muy cerca de los punteros en varios primes. Se lo ve saliendo de una posición algo incómoda; el hombre vino "jugado" y por eso la maniobra.



P.C. 1 General Lavalle-Mar de Ajó. 36,05 km
Maggi-Valles 13m57s (Peugeot 504, 155,053 km/h), "Mataco"-Ruiz 14.19 (Fiat 125 SP), Tubal-Badra 14.26 (Datsun 160J), Beschan-García 14.53 (Fiat 128 IAVA), González Andicoechea-Tieri 15.02 (Fiat 128 IAVA), Chiavarolle-Pérez 15.07 (Fiat 128 IAVA), Torras-Quiroz 15.10 (Renault 12 TS), Romero-Soria 15.27 (Fiat 128 IAVA), Luna-Silva 15.39 (Renault 12 TS), Chazarreta-Medina 15.55 (Renault 12 TS), Maisonave-Maisonave 16.01 (Dodge 1500 M 1.8), Espil-Rienzi 16.01 (Fiat 128 IAVA), Clement-Olivera 16.17 (Renault 12 TS), Bilbao-Bilbao 16.37 (Renault 12 TS), Smith-Smith 16.57 (Renault 12 TS), Díaz Mayer 17.08 (Renault 12 TS), Mastromarino-Carrera 17.47 (Citroën Visa Super E), Atencio-Dechecchi 18.54 (Subaru Hatchback 1,3), Colosi-Rizardi 18.54 (Fiat 128), Frigo-Griffo 18.58 (Fiat 128), Batolla-Díaz 19.12 (Peugeot 504), Scenna-Herrero 20.20 (Fiat 128 IAVA), Janovich 20.47 (Daihatsu Charade Coupé), Salgado Nash-Panagopulo 23.43 (Fiat 128), Fierro-Ellero 28.04 (Fiat 128), Serein-Speroni 28.40 (Peugeot 504), Frecha-Tavolaro 31.19 (Fiat 147).

P.C. 2 Mar de Ajó-General Madariaga. 53,88 km
Tubal 24.43 (134,699 km/h), González Andicoechea 24.44, Chiavarolle 24.48, Maggi 24.54, Torras 25.10, "Mataco" 25.25, Bescham 25.26, Maisonave 25.31, Romero 26.21, Batolla

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



co?) indujo a varios a un desprecio injustificado. A lo largo de tres etapas hemos visto caminos llanos, es cierto, pero no por eso desprovistos de riesgos. Hubo que funcionar con los ojos bien abiertos, ya que en medio de una larga recta o al final, acechaba una loma, un cruce de vías "muertas" o una curva que no dejaban margen para el error. ***En ese sentido, diez puntos para una elección que debe tener continuidad.***

Lo que no debe tener continuidad es apelar a los clavos "miguelitos" con los que manos anónimas pretendieron entorpecer el brillo de un rally que, deportivamente, tuvo todos los ingredientes de una carrera excelente.

Mastromarino-Carreras en el Citroën Visa que dio que hablar. Ratificando sus coincidencias de campeón del '82, brilló con altura, prevaleciendo finalmente en la lucha con dos villadolorenses, Colossi-Rizzardi y su R-12.

PRIME POR PRIME

26.37, Chazarreta 26.38, Luna 27.11, Espil 27.16, Scenna 27.47, Díaz Mayer 27.48, Clement 27.50, Smith 28.10, Bilbao 28.27, Colossi 29.05, Mastromarino 29.32, Serein 30.10, Atencio 30.47, Janovich 31.12, Fierro 36.52.

P.C. 3 General Madariaga-Mar de Ajó-General Madariaga. 125,11 km

Maggi 53.24 (140,572 km/h), González Andicoechea 54.34, Tubal 54.38, "Mataco" 55.48, Bescham 55.50, Batolla 57.04, Maisonave 57,09, Romero 57.24, Espil 58.02, Chazarreta 58.37, Chiavarolle 59.07, Luna 59.33, Díaz Mayer 1.00.57, Clement 1.01.17, Bilbao 1.01.54, Colossi 1.04.47, Mastromarino 1.05.31, Frigo 1.07.03, Smith 1.07.05, Janovich 1.07.52, Atencio 1.10.02, Salgado Nash 1.10.05, Fierro 1.11.31.

P.C. 4 General Madariaga-Mar de Ajó-General Madariaga. 125,11 km

Tubal 54.47 (137,023 km/h), Bescham 55.03, González Andicoechea 55.13, "Mataco" 55.26, Chiavarolle 55.32, Batolla 56.36, Maissonave 57.31, Maggi 57.41, Espil 57.41, Chazarreta 58.50, Díaz Mayer 59.48, Clement 1.00.44, Romero 1.01.34, Bilbao 1.01.35, Luna 1.02.09, Colossi 1.05.01, Mastromarino 1.05.23, Atencio 1.06.12, Smith 1.06.41, Janovich 1.06.48, Frigo 1.07.08, Fierro 1.10.27, Salgado Nash 1.16.37.

P.C 5 General Madariaga-Mar de Ajó-General Madariaga. 125,11 km

Maggi 54.28 (137,819 km/h), Bescham 54.43, Bescham 54.55, Chiavarolle 54.55, Maissonave 57.25, Espil 58.22, Batolla 58.23, Chazarreta 58.31, Luna 58.41, "Mataco" 58.44, Romero 59.28, Díaz Mayer 1.00.29, Bilbao 1.01.18, Mastromarino 1.04.35, Colossi 1.05.08, Smith 1.05.41, Janovich 1.06.50, Frigo 1.07.13, Fierro 1.10.20, Salgado Nash 1.13.21, Atencio 1.14.45.

P.C. 6 Empalme R.P. 11-Empalme R.P. 74. 27,28 km

Maggi 10.59 (149,025 km/h), Batolla 11.14, "Mataco" 11.16, Bescham 11.24, Tubal 11.25, Chiavarolle 11.36, Espil 11.40, Romero 11.44, Luna 11.54, Maissonave 12, Chazarreta 12.01, Díaz Mayer 12.11, Bilbao 12.30, Smith 12.44, Mastromarino 13.02, Colossi 13.12, Janovich 13.43, Atencio 13.37, Frigo 13.50, Fierro 14.02, Salgado Nash 14.39.

P.C. 7 Bifurcación R.P. 74-Ea. La Providencia. 22,04 km

Tubal 10.39 (124,168 km/h), Maggi 10.50, Bescham 10.57, Romero 11.03, Luna 11.03, Chiavarolle 11.07, "Mataco" 11.08, Espil 11.12, Díaz Mayer 11.16, Chazarreta 11.18, Maissonave 11.18, Batolla 11.22, Bilbao 11.37, Mastromarino 11.40, Colossi 11.49, Smith 12.02, Fierro 12.09, Janovich 12.22, Atencio 12.35, Frigo 12.45, Salgado Nash 13.22.

P.C. 8 General Madariaga-R.P. 11. 48,35 km

Batolla 20.01 (144,929 km/h), Maggi 20.05, Bedra 20.21, "Mataco" 20.28, Bescham 20.44, Espil 21.11, Chiavarolle 21.17, Maissonave 21.17, Romero 21.18, Chazarreta 21.32, Luna 21.46, Díaz Mayer 22.04, Bilbao 22.25, Smith 23.01, Mastromarino 23.11, Colossi 23.51, Atencio 23.51, Janovich 24.33, Frigo 24.44, Salgado Nash 26.39.

P.C. 9 Emp. R.P. 11-Emp. R.P. 74. 27,28 km

Maggi 11.03 (148,126 km/h), "Mataco" 11.15, Tubal 11.15, Chiavarolle 11.16, Batolla 11.27, Bescham 11.28, Espil 11.41, Romero 11.47, Chazarreta 12.02, Luna 12.04, Díaz Mayer 12.15, Bilbao 12.33, Janovich 12.35, Smith 12.54, Mastromarino 12.57, Colossi 13.14, Atencio 13.32, Frigo 13.53, Fierro 14.04, Salgado Nash 14.41.

P.C. 10 Bifurcación R.P. 74-Ea. La Providencia 22,04 km

Chiavarolle 10.42 (123,588 km/h), Bescham 10.48, Maggi 10.54, "Mataco" 10.55, Tubal 10.59, Espil 11.03, Luna 11.07, Chazarreta 11.20, Bilbao 11.21, Díaz Mayer 11.24, Batolla 11.32, Romero 11.38, Mastromarino 11.39, Colossi 11.45, Smith 11.56, Janovich 12.14, Fierro 12.21, Frigo 12.42, Atencio 12.46, Salgado Nash 13.22.

P.C. 11 General Madariaga-R.P. 11. 48,35 km

Maggi 20.03 (144,687 km/h), "Mataco" 20.04, Bescham 20.15, Chiavarolle 20.23, Batolla 20.35, Espil 20.42, Díaz Mayer 21.28, Luna 21.29, Bilbao 22.11, Smith 23.03, Mastromarino 23.09, Colosi 23.30, Atencio 23.47, Janovich 24.05, Frigo 24.17, Fierro 24.36, Salgado Nash 26.18, Romero 26.40, Badra 1h29m53s.

P.C. 12: Em. R.P.11-Emp. R.P.74. 27,28 km.

"Mataco" 11.21, (144,211 km/h) Maggi 11.23, Chiavarolle 11.24, Batolla 11.32, Bescham 11.33. Espi 11.42, Romero 12.02, Luna 12.07, Díaz Mayer 12.07, Chazarreta 12.18, Bilbao 12.33, Smith 13., Mastromarino 13.04, Colosi 13.25, Atencio 13.25, Janovich 13.40, Frigo 13.49, Salgado Nash 15.06, Fierro 20.52.

P.C. 13 Bifurcación R.P. 74-Ea. La Providencia. 22,04 km

Bescham 10.51 (121,880 km/h), Chiavarolle 10.51, Maggi 11.03, "Mataco" 11.05, Luna 11.22, Bilbao 11.22, Romero 11.25, Chazarreta 11.30, Díaz Meyer 11.31, Batolla 11.38, Mastromarino 11.39, Colosi 11.40, Smith 11.48, Janovich 12.17, Frigo 12.30, Atencio 12.51, Fierro 13.13, Salgado Nash 14.12.

P.C. 14 R.P. 74-R.P. 11. 48,35 km

Bescham 20.13 (143,495 km/h), Chiavarolle 20.23, Espil 20.41, Romero 20.52, Luna 21.13, Chazarreta 21.41, Díaz Mayer 21.44, Bilbao 22.04, Smith 22.44, Mastromarino 22.54, Maggi 22.55, Colosi 23.20, Atencio 23.48, Janovich 24.06, Frigo 24.26, "Mataco" 25.58.

EL EQUIPO DE TULIO CRESPI PARA ESTA TEMPORADA DE F-R REUNE A UN ASPIRANTE A CAMPEON, UN ENTUSIASTA Y UN DEBUTANTE, PORQUE OFRECE...

UNA EXPERIENCIA PARA CADA NECESIDAD

A pesar de tener distintas motivaciones y objetivos para esta temporada, los tres pilotos que integrarán el equipo coinciden en que es la mejor opción, ya sea para aspirar al título,preocuparse solamente de manejar o acumular experiencia...

Antes del comienzo de la temporada de Fórmula Renault es casi obligado el paso por el taller del "padre" de la categoría, Tulio Crespi. Por la calle Santos Dumont desfila la mayoría de los pilotos de la especialidad en busca de autos nuevos, refacciones para los usados, novedades y hasta consejos de Tullo. Y no solamente los usuarios del popular chasis Tulia visitan al constructor; es común que hasta sus rivales se hagan una escapadita *"a ver qué está haciento Tullo..."*

Y claro, esta visita también es casi obligada para nosotros todos los años. Porque la presentación del equipo deTullo empieza a crear el clima de lo que será el campeonato. Y allí estuvimos, escuchándolo a Tullo quejarse de que no le damos bolilla, sacando fotos y atendiendo las novedades que nos contó. Como siempre, bah...

LOS CHASIS NUEVOS

En realidad, siguiendo con su habitual política de no dar pasos demasiado grandes para no perjudicar a la categoría "descolocando" a sus usuarios, Crespi modificó algunas cosas en el Tulia, pero esta modificación podrá ser adoptada por todos los particulares inmediatamente, como también es norma. El nuevo aparato incorpora una serie de cambios que surgieron después de la última carrera en 1982 en General Pico, La Pampa. Allí el propio Tullo y Miguel Etchegaray realizaron una intensa jornada de pruebas, al término de las cuales el mejor tiempo de Etchegaray estaba un segundo por debajo de su registro de clasificación. La principal modificación está centrada en el desplazamiento de las llantas en ambos trenes, acompañada de un anclaje superior trasero más alto en la suspensión. Se agregó además una barra de torsión delantera en dural. Todas estas novedades apuntan a un mejor rendimiento del chasis con las gomas Fliter duras que se usarán este año en la categoría.

"Después de las pruebas de Pico —contó Tullo— *quedamos conformes con el rendimiento y muy entusiasmados, porque bajamos el tiempo un segundo, aunque nos quedaba por ver qué pasaría en un circuito más grande, ya que Pico es de los más cortos y trabados del calendario; pero los records deGiacchino y Gurini hace unas semanas en el autódromo con unmotor 1.400 standard, nos hacen pensar que mejorará bastante también ahí...*

"Con respecto al equipo en particular, tendremos tres autos con Giacchino,Demarco y Monticelli; y un cuarto, pero aún no sé quién será su piloto porque estoy en tratativas con varios que aún no han definido sus patrocinios y no pueden contestarme. La opción está entre Viviló, que ya corrió y ganó en mi equipo el año pasado, Alejandro Treglia, Jorge Morando o Claudio Becerra. Aunque existiera interés no voy a tener más que cuatro autos en el equipo, porque quiero garantizar la misma atención para todos.

El equipo de Tullo en pleno, aunque sin los mecánicos. De izquierda a derecha: Tullo Crespi, Sandro Crespi el hijo de Nenin Crespi, Martin Demarco, Juan Monticelli, y Juan Carlos Giacchino. Todos posando junto al nuevo Tulia, aún sin denominación; en este caso el auto de Giacchino, pero los de Monticelli y Demarco son similares

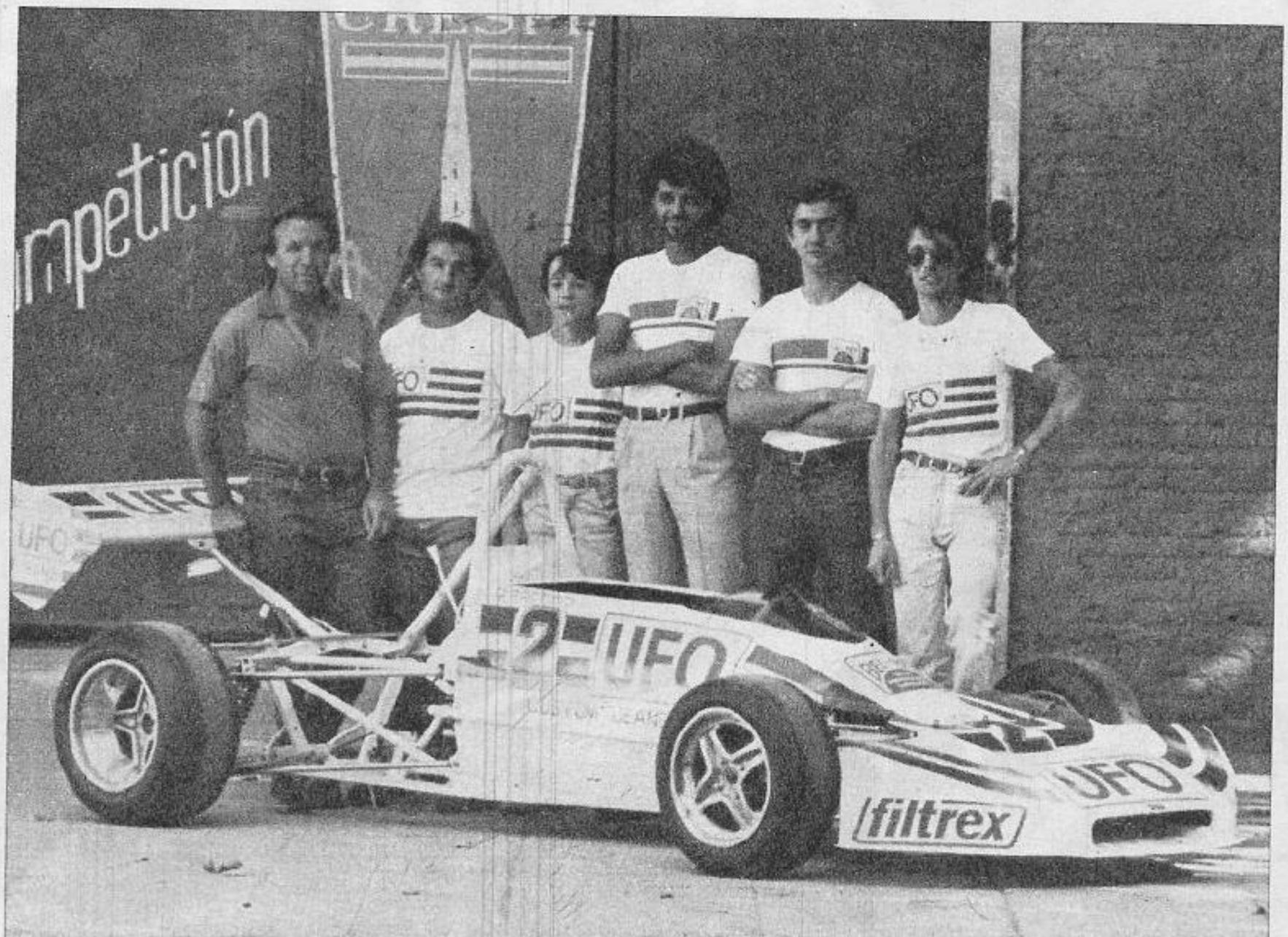
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com


UFO
UFO
UFO
jean carlos
12 OZ
CUSTOM
JEANS
BEL-RAY





UNA EXPERIENCIA PARA CADA NECESIDAD



Juan C. Giacchino eligió a Crespi nuevamente porque quiere ser campeón (arriba, izquierda). Martín Demarco volvió a elegir a Crespi porque no quiere complicaciones (arriba, centro). Juan Monticelli eligió a Crespi porque quiere aprender (derecha). Abajo: ***"De mi equipo nunca salió un campeón —dice Tullo—, pero han pasado pilotos y todos aprendieron algo nuevo. Por eso, a pesar de tener al subcampeón con nosotros, la atención será para todos la misma..."***

No habrá discriminación para nadie, esto lo aclaro porque estando el subcampeón de la categoría (que lógicamente tiene aspiraciones al campeonato) puede pensarse que volcaría el esfuerzo en él, pero no será así, ya que mi equipo se caracteriza precisamente por estar al servicio de todos. Fíjense que de él nunca salió un campeón, pero sí han pasado y aprendido muchos pilotos y han ganado carreras; eso es para mí lo importante...

MIENTRAS, LOS PILOTOS...

...Opinan unánimemente que el equipo de Tullo es la mejor opción para correr enF-R, aunque sus objetivos sean distintos.

"A mí -dice Demarco—, *mi ocupación personal me lleva todo el tiempo en la semana, por lo tanto no puedo probar ni entrenarme. Llego a las carreras los viernes y tengo que sacar el máximo provecho posible del tiempo disponible para probar, por eso el equipo de Tullo es la mejor opción, porque está técnicamente equipado y posee la experiencia como para no perder ni un segundo y sacar todo el provecho posible. En ningún otro equipo podría tener las posibilidades que tengo aquí.*

Giacchino, por su parte, opina que... *"...Yo, este año quiero salir campeón y creo que no hay mejor posibilidad que correr con Tullo. Hice dos años como particular teniendo todos los elementos y los recursos y no conseguí andar bien, mientras que en un solo año con Tullo salí subcampeón, por eso me quedo con él; me di cuenta de que si hay una posibilidad de ganar el número uno, está con Tullo Crespi..."*

"Yo no tengo ninguna otra aspiración que aprender todo lo posible —confesó Monticelli—, *soy un debutante y sé que esto es difícil. Elegí este equipo porque durante el año pasado seguí toda la temporada para ir entrando en tema y me di cuenta de que no hay otro lugar donde aprender más que aquí..."*

Como se verá, los tres mosqueteros de Crespi tienen distintas motivaciones, que encuentran el mejor camino en la organización y la experiencia de uno de los mejores equipos de la categoría. A fin de año podrán decir si eligieron bien o no (nosotros opinamos que sí), mientras tanto... *"¡Todos para Tullo y Tullo para todos...!"*

Texto y fotos: M.G.L.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS MOTORES

Dentro del equipo de Crespi los pilotos gozan de libertad para elegir el preparador que gusten para sus motores. Este año esto tendrá particular importancia, dado que con el nuevo reglamento de 1.400 cm3 standard todos arrancarán de cero en cuanto a experiencia. Las primeras carreras pueden ser decisivas en este aspecto.

"Yo tendré motores de Rubén Rullo —nos dijo Giacchino— *y la atención directa y exclusiva de Rubén en la pista.De esta manera me aseguro tener lo mejor en el rubro motores y contar con la experiencia de Rullo, que trasciende lo que es preparación y abarca hasta aspectos de manejo, ya que él fue uno de los mejores pilotos de esta especialidad..."*

Demarco también contará con plantas de Rullo y compartirá, de alguna manera, la presencia de éste en el box del equipo,mientras que Monticelli aún no tiene definido quién será su preparador. *"Por lo que charlamos con Tullo* —dijo— *haré las primeras carreras con motor de Alberto Pérez, que irá personalmente a atenderlos en la pista..."*

LOS PILOTOS DE CRESPI PARA EL 83

MARTIN DEMARCO: Nació el 16 de octubre de 1951. Se graduó en la escuela de pilotos de Jorge Omar del Río en 1979 junto a Mansilla. Debutó en Fórmula Renault en 1980 en el equipo de Del Río, donde participó hasta fines del 81 en un total de doce carreras, obteniendo como mejores resultados un sexto puesto en Marcos Juárez y un quinto en Buenos Aires. En 1982 participó en un total de siete pruebas en el equipo de Crespi, con el que continuará este año.

JUAN CARLOS GIACCHINO: Nacido el 7 de diciembre de 1958, el actual subcampeón de la Fórmula Renault también surgió de la escuela de Del Río y participa en la categoría desde 1980. Ese año y el siguiente compitió en forma particular y en 1982 integró el equipo de Crespi obteniendo el segundo lugar en el campeonato.

JUAN PABLO MONTICELLI: Nació el 29 de setiembre de 1959. En 1981 realizó el curso del Del Río y tuvo que esperar hasta fines del año pasado para obtener la licencia deportiva. No registra antecedentes en los concursos de la escuela ya que decidió no participar. Hizo su primera carrera a fin del año pasado en el equipo de Crespi. Este año correrá el tercer auto de Tullo para sumar experiencia.

AGENDA HUEMUL 1983 PARA DOCENTES...

Enseñanza primaria

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

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

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

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

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

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

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

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

419 Hedda Segré de Bullaude,
Tiempo de crecer 4

420 M. J. Visconti
Legislación escolar argentina

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

CUADERNO DE VIAJE 7
Marta Giménez Pastor e Inés Malinow *

HUEMUL

lo más actual al mejor nivel.

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

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 15 de Marzo de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN										
3 CV Azam.			145	130	115	100	90	80	70	60
Ami 8			145	130	115	100	90	80	70	60
Elysée			145	130	115	100	90	80	70	60
Mehari			145	130	115	100	90	80	70	60
Furgoneta AK R			130	115	105	90				
FIAT (SEVEL)										
600 R						105	95	85	70	60
600 S		160	145	130	120					
125 Cupé					170	160	145	125	115	100
125 Berlina				190	180	160	145	130	120	110
125 Familiar			250	220	190	170	155	135	120	110
125 CL Mirafiori			300	270						
128					180	160	145	125	110	100
128 Familiar					190	170	155	135	120	110
128 1100 Europa										
128 IAVA		250	230	210	195					
128 Familiar Europa		290	270	240	220					
128 CL 1300 E		300	280	250	230					
133		290	270	240	220					
147		180	160	145	130					
147 CL	280	250								
PEUGEOT (SEVEL)										
404 GP				240	220	200	180	160	145	130
404			240	230	210	180	160	145	130	110
404 Diesel			310	290	260	240	210	190	170	150
504				240	220	200	180	160	140	130
504 XE							200	180	170	150
504 XL							200	180	170	150
504 XSE							230	210	190	170
504 2000 L					330	250	230			
504 SES 2000				350						
504 SED			420							
504 2000 E			320	290	270	250	230			
504 200 SE			420	390	370	350	300			
504 GLS		420	390							
504 SL		550	500							
504 Familiar	650	600	550	480						
505 GR	700	650								
505 SR	800	750								
FORD										
Fairlane 500 6 cil.					230	210	195	185	170	155
Fairlane LTD 6 cil.				320	300	290	270	230	210	180
LTD 8 cil.	500	450	430	400	370	350	320	300	280	250
Elite	530	480	460	430						
Falcon STD					300	275	250	235	210	190
De Luxe					330	300	280	250	220	200
Futura					350	320	300	270	240	220
Rural De Lujo					350	320	300	270	240	220
Sprint					330	300	280	250	220	200
Rural STD	480	440	420	400	380					
Rural De Lujo	600									
Taunus L			300	270	250	230	210	185	170	
GXL 2000						250	230	205	190	
GXL 2300			370	340	310	280	250	230	210	
Cupé GT			400	360	340	320	300	280		
Cupé Autom.			400	360	340	320	300	280		
GT SP			400	360	340	320	300	280		
Ghia	590	550								
Ghia GT	590	550								
Ghia GT SP	590	550								
G. MOTORS										
Chevrolet 400 SS								160	170	150
400 Special									140	120
RS								200	170	150
Chevy SS					230	210	195	180	185	165
STD					300	270	240	210	160	140
Cupé Serie 2					200	180	160	150	190	165
Opel 180					210	190			130	
180 LX										
RENAULT										
4S	230	200	180	160	140	125	110			
R 6	320	300	270	250	230	200	170	140	120	110
R 12							200	185	170	150
R 12 Break							220	200	180	160
R 12 TL	370	330	300	280	250	230				
R 12 TS	430	400	370	330	290	260				
R 12 TS Break	500	450	430	390	360	320	230			
R 18 TX	620	550								
R 18 GTL	520									
R 18 TX Break	700									
R 18 GTX Break	680									
R 18 GTX	800									
R Fuego	900									150
Torino 4 P							250	220	190	170
Cupé 7B							380			
TSX			550	500	460	420	240	200	170	
G Routier		500	470	420	370	320				
DODGE										
Polara cupé										150
GTX 6 cil.										160
Polara RT					200	180	170	150	140	
GTX 8 cil.					250	230	200	170	150	140
Coronado autom.		300	280	250	230	200	180	160	150	140
Coronado			250	230	200	180	160	140	130	115
1500 GT 90					200	180	160			
GT 100					220	200	180	160	150	140
SPL		290	270	240	230	200	180	160		
1,8 autom.	330	290	270	240	230					
1500	360	300	280	260	250	220	180	160		
1500 1.8										

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes al 15 de Marzo de 1983

	CILIND. CM³	R.P.M.	H P	CILIND.	MOTOR	TRACC	MARCH	PUERTA	ASIENT	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	589.584.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	686.438.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	749.848.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	554.221.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	641.748.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	731.345.000
Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	411.665.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	546.031.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	629.230.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	811.354.000
R 18 TX	1.995	5.500	74	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	1.111.657.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	910.127.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	1.176.633.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.262.161.000
R Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.551.378.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	785.703.000
Taunus Ghia *	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	1.147.790.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	1.138.797.000
Falcon STD				4	D	T	4	4	6						745.252.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	766.991.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	793.651.000
Taunus Ghia Aut.															1.226.982.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	848.408.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	1.164.483.000
Tauhus Coupe Aut.				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.189.041.000
Taunus Coupe				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.133.465.000
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.218.163.000
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.039.745.000
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.230.467.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3 745	1545	165	1	514.184.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3745	1.545	135	1	441.606.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	521.678.000
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	742.271.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	855.306.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	919.777.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	953.458.000

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

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

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de Competición
—VENTA—

KART COMPETICION chasis Talfun, motor GAE, varios, repuestos. Tel. 97-5187.

FIAT 600 STANDARD mejorado, con trailer y algunos repuestos. Llamar tel. 761-1880, de 9 a 17 hs.

KARTING VENDO, chasis pelado, poco uso. Y motor I.A.M.E., encendido Motoplat, carburador Tilhotson; demás fierros. Todo nuevo. Farías 924, Muñiz. Tel. 667-2065. Preg. por Octavio.

RALLY VENDO Renault 12 TS excelente estado, ex oficial, con jaula antivuelco, tanque instrumental, twinmaster, listo para largar, repuestos varios, amortiguadores, distribuidor, 4º en CODASUR 181, 1º en Grupo Uno. $ 400.000.000. Llamar tel. 765-5436.

Alberto Nomdedeu vende o permuta **T.C. DEL OESTE** listo para largar. Tratar Av. Belgrano 265, Arrecifes.

KARTING CATEGORIA JUNIOR, motor, parrilla a 0 km, ocho ruedas, varias relaciones y gomas. Liquida Peña "Italo Bizio". Tel. 748-5190/5290/5390, int. 222. Desp. 17 hs., o luego 21,30 hs 431-1858. Belaustegui 3564, Capital.

FIAT 600 850 vendo listo para largar, 2 motores, cubiertas Michelin, frenos a disco, trailers. Total $ 70.000.000. Tratar en Castilla 732, Campana. O Libertad 5550, San Martín. Tel. 752-7677.

Vendo **TC DODGE POLARA** Permuto por auto, acepto Fórmula Renault o Sport 1050. Avellaneda 2969, Lomas del Mirador. Llamar 12 a 15 hs. 652-1555. Preguntar por Hugo.

Vendo **TURISMO CARRETERA DODGE** totalmente nuevo, con dos carreras: Tandil y Autódromo Municipal. Nº 60 en el ranking. O permuto por autos. Particular. Tel. 653-3717, 654-3956. Av. Gaona 4502, Ciudadela. Abelardo Soneira.

Vendo **KARTING 100 CC** Aguatero, chasis M 101, motor Zanella, preparación Tosticarelli. Excelente estado. Encendido Motoplat, carburador Mikuni. Vendo por no poder correrlo. Tratar Néstor Arrieta. Santa Cruz 145, Laspiur (Córdoba) 5943.

Vendo **CHASIS FORMULA CUATRO** Avante. Ultimo modelo. San Juan 2236. Tel. 21752. Santa Fe.

KARTING vendo. Chasis pelado, poco uso y frenos Trak, motor I.A.M.E. Encendido Motoplat, carburador Tilhotson Toledo, demás fierros y gomas. Todo nuevo. Farías 924, Muñiz. Tel. 667-2065. Preguntar por Octavio

FIAT 600 STANDARD mejorado, listo para largar. Repuestos. Vendo, permuto. Escucho oferta. Molina Arrotea 2427, Lomas de Zamora. Tel. 244-5610.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Urgente: vendo/permuto **FIAT 128 G.A.** Clase (6), llantas estilo y IAVAS, tapas (3), árboles (4), block (2) y todos los fierros. Preparación Cosma. Por auto o moto mayor o menor valor (con trailer Valansin). Irigoyen 1111, 9 de Julio (6500). Tel. 3005.

CAFETERA con o sin motor, Peugeot, lista para correr, pudiéndose adaptar motor 6 cilindros. H. Yrigoyen 1535, Tel. 628-3512 o 628-2155. Morón.

—COMPRA—

FALCON ANGOSTADO Numa Alcón, Liebre II, Liebre III. O cualquier gallinero con ruedas, con mecánica o sin ella. Mariano Moreno 630 (9400) Río Gallegos.

2.0
Automóviles
—VENTA—

DKW 1965 muy buen estado. Tratar en Padre Genesio 2196, esq. Belgrano. Tel. 72431, Santa Fe.

RENAULT 5 0 kilómetro, ganado en rifa. Horacio Olivero 2345, Villa Trinidad. Santa Fe. Teledisc. 0491-41002.

CUPE FIAT 125 1975, patentada en 1980, 60.000 km., motor 10.000 km, buena, falta pintura, oportunidad. $ 140.000.000. Tel. 83-1933.

FALCON DE LUJO '75, caja 4ª, cubiertas maxi-radiales, todo original de fábrica. Optimo estado. $ 350.000.000. Tel. 0476-22568. C. de C. Nº 22 (2200) San Lorenzo. Santa Fe.

CITROEN 2CV bueno, papeles al día, $ 36.000.000. O permuto por moto Zanella. Block 28 6º "A". Lugano I y II.

O permuto **128 GRUPO A** Clase 6. Prepara Cosma, con todos los fierros, 2 cajas, 2 blocks, 16 llantas, 3 tapas, trailers, balancín, y varios. Por auto, moto o lancha. Tel. 0317-3005, 9 de Julio. Preguntar por Daniel.

1 TORINO SE/74, impecable. 1 Ford Falcon Standard 71, inmejorable. 1 Fiat 128 B/71, "joya". Vendo por lote o separado. Tratar: Daniel Magnaterra. (2594) Leones. Tel. 0472-8492. Desp. 21 hs.

DODGE 1500 1979 primera mano, 60.000 kms. Inmejorable estad. Acepto permutas, incluso pick-up mayor valor, nacional o importada, financiación 12 meses. Carlos Frola, Estanislao López 476 (1629) Pilar. Tel. 0322-28687.

PEUGEOT 504 2000 SE 1977, patentado 1978, impecable, 70.000 kms. reales, verde pradera, tapizado habano, radio AM-FM stereo. Vendo $ 280.000.000. O permuto menor valor. Malabia 3208, 4º P. dpto. "7". 802-0792. Llamar desp. 20 hs.

FAIRLANE 500 6 cilindros, 1974, muy bueno. Vendo o permuto menor valor. Tel. 802-0792. $ 170.000.000.

FIAT 1600 año 71/72, buen auto, dueño a particular. Maure 2350, 7º 32. Cap. Fed. Desde las 14,30 hs. Papeles y pedigrée completo, motor perfecto. Tel 772-0382.

CHEVROLET 71 RS 400 preparado, caños, cubiertas, llantas, caja ZF, mecánica Josset. Todo nuevo, 200 km/h reales, encendido electrónico. Sáb., dom. todo el día. O 613-1909. $ 350.000.000.

—COMPRA—

CUPE FIAT 1500 en buen estado. A particular. Tratar: Padre Genasio esq. Belgrano. Tel. 72431. Santa Fe.

—PERMUTA—

FIAT 600/69 muy buen estado, stereo, consola, motor 10 puntos. Papeles al día. Por Renault 6, buen estado, diferencia a convenir. Lavalle 2550, Capital. Horario comerc. Preguntar por Horacio.

2.1
Automóviles de Colección
—VENTA—

VOITURETTE ACORAZADA DODGE 1937, de cola larga (muy buscadas) totalmente original, sin funcionar. Para restaurar. Ideal para coleccionistas. Regalo al primero que llegue. $ 15.000.000. Tel. 431-2292. Araujo 1594, Capital.

—COMPRA—

CADILLAC, La Salle, Cord, Packard, Bugatti, Lincoln y otros. Hasta 1937. Cualquier estado o repuestos en cualquier lugar del país. Escribir: Sr. Molina. Av. de Mayo 1161, Capital Fed., con detalles.

2.3
Autos fuera de serie
—VENTA—

BUGGY MOTOR GORDINI, 4 velocidades, tablero, tapizado instrumental Jaeger, radio a botonera, 12 W, limpiaparabrisas, freno de mano, llantas aleación, lona, paragolpes, Europa. Un verdadero auto sport. Cnel. Uzal 2821, Olivos. Tel. 797-8961.

2.4
Auto Ahorro
—VENTA—

ROMBOS R 45, R6 GTL 14 y 26 cuotas. $ 90.000.000 y $ 180.000.000 respectivamente. Tel. 294-4256.

LEVAS CRESPO
Acassuso 1393 - OLIVOS
- Tel. 795-9864 (c. p. 1636) (alt Av. Maipú 3200)

COMPRO URGENTE CASCO DODGE GTX 6 RT. Unicamente, Perfecto estado. Pago contado. Tratar: Casilla C. 500 (c.p. 2600). **VENADO TUERTO.**

4.0
Pick-Up
—VENTA—

PICK-UP FORD, año 1977, 8 cilindros, muy buen estado. Vendo/permuto por auto, diferencia a convenir. Tel. 0317 (3005) 9 de Julio. Preguntar por Daniel.

SAFARI CHEVROLET BLAZER doble tracción, alta y baja, cubos mágicos Warn, faros Hella, vidrios polarizados, 3 tanques gasolina, diferencial autoblocante, stereo AM-FM. Laprida 5150, Mar del Plata. 72-6807.

PICK-UP PEUGEOT mod. 70 T4B, papeles al día, $ 10.000.000. Urgente, estado bueno. Llamar de lunes a sábado menos jueves, al tel. 294-0845, de 17,30 a 18,30 ó 19 hs. Jorge 148, Adrogué.

CHEVROLET BRAVA convertible 4 x 4, alta y baja, autoblocante, línea 73, patentada 1982, totalmente equipada y a 0 km Especial Safari, el mejor equipo, doble tracción del país. Laprida 5150, Mar del Plata. 72-6807.

5.0
Motocicletas
—VENTA—

O permuto HONDA 650 CC 12.500 millas, por auto, moto mayor o menor valor. Quisiera una Honda CBX mod. 80, buena

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

diferencia a charlar. Irigoyen 1111, 9 de Julio. Tel. 3005. Teledisc. 0317. Daniel Martí.

HONDA CB 900 F Bol D'or roja, nueva 600 km, todavía sin asentar y sin patentar, japonés cuidadoso vende u$s 3.500. Teledisc. 0320-8286.

SUZUKI GS 1000 E 12.000 kms. Papeles al día, patentada 1981, japonesa, colorada, único dueño. Directamente. Urgente, portaequipaje, balizas. Escucho ofertas de mañana temprano. 771-8432. Matienzo 1621, 6º B, Cap.

SUZUKI GS 750 E modelo 80, "11 puntos", la mejor de Lugano. Ver en Pilar 4686, desp. de las 18 hs. Traer seña.

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

VARIAS GILERA Y ZANELLA baratas y buen estado. Block 28º 6º "A". V. Lugano.

ZANELLA 180, Zanella 200, Zanella 175, Gilera 200, Gilera 300. Todas muy buenas. Block Nº 28, 6º "A". Lugano.

—PERMUTA—

Por moto japonesa, **INSTALACION COMPLETA** para churrería, negocio muy rentable. Cuarenta docenas rellenos por hora, fritera 25 l agua, 90 l aceite. Diferencia a convenl. Tel. 0461-23253. San Nicolás.

6.0
Repuestos y Accesorios
—VENTA—

Oportunidad: **REPUESTOS** Chevrolet, Taunus, Fiat 125. Nuevos y usados. A precios increíbles. Compruébelo llamando a este tel.: 651-4437, ¡líquido urgente.

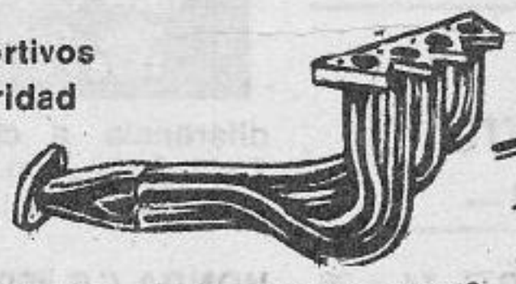
Vendo **MULTIPLE DE ESCAPE** para Kawasaki marca Morwing, de competición, "Italiano" para 650. Precio $ 7.000.000. Tratar Sr. Juan. Tel. 203-3437, 50-6422. Balgorria 2461, Capital.

Escapes Silens

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

- Silenciadores y escapes deportivos
- Jaula de seguridad

NACIONALES E IMPORTADOS



EQUIPO RENAULT 18

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



JORGE OMAR DEL RIO SRL

Escuela de pilotos

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

TECNICA 84

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

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
(Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO•

• OSVALDO MACEIRA •
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

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

CASCO DODGE Cupé 1600, o 125, con puertas tapa baúl y tren delantero, impecable. Tel.: 21908. Río Tercero. Córdoba.

Vendo **MOTOR 1020** especial para Fórmula Santafesina, listo para largar. Llamar 968-2544.

O permuto **CARBURADOR WEWER 48-48,** IDA F-100, nuevo, para competición, $ 10.000.000. Roberto Puerta Pichincha 620, Boulogne. 760-2988.

WEBER TRES 40-40. San Juan 2236, Santa Fe. Tel. 21752.

JAULA ANTIVUELCO Cupé Fiat 125, amortiguadores Fric Rot Gabriel, competición. Para rally juego elásticos, pista juego elásticos, rally, espirales, rally y pista talleres completos, barra dirección extremos llantas IAVA. Tel. 83-1933. Jorge,

GUARDABARROS TRASEROS, una tapa de baúl, un tanque de nafta de Ford Mustang. Turbo Bo. Avellanda 1757, Rosario, Santa Fe. Tel. 393195.

CARROCERIA ESTANCIERA mod. 1958. En mal estado, $ 3.000.000. Llamar 652-0023, de 8-12 y 14-18 hs. Preguntar por Julio.

—COMPRA—

CUBIERTAS NUEVAS o usadas, medida 5,25, 5,50, 18. Dirigirse A. K. Malno. Santa Fe 310, (5923) Gral. Deheza, Córdoba. Tel. 32.

CHASIS BERTA F-2 convencional (no efecto suelo) con 0 sin motor. Pago contado o auto diferencia a convenir. Señor Beber, Cura Alvarez 286, Paraná E. Ríos. Tel. 0432-14732.

MOTOR RENAULT 1020 850 competición para Buggy. Enviar datos precio pago. Víctor Manuel Méndez. Copetonas 7511, Bs. As.

10.0 Varios

CENTRO ARGENTINO DE AUTOMODELISMO. Av. San Martín 405, Vte. López. Sábados y domingos a las 16 hs. Pista 70 m de recorrido. Instituto Nuestra Señora de la Paz.

INTERCAMBIO DE CORRESPONDENCIA sobre la F-1 y el automovilismo mundial. Prometo contestar. Eduardo San Román. Gral. Güemes 331, Bo. General Paz. Córdoba (9000).

Desearía información por carta únicamente sobre los **FORMULA 5:** tipo de motor, sistema de frenos, dimensiones, chasis, etc. Escribir a Mario Tagliavini, Charrúa 457 (1688) Villa Tesei, Bs. As.

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

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

TRANSFIERO TALLER electricidad automóvil, habilitado. Sobre avenida. Totalmente equipado. Tratar Av. San Martín 4192, Capital.

—COMPRA—

12 AÑOS de Automóviles y Camiones argentinos (rugir de motores) en buen estado. Llamar 90-7998 o escribir a Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5º piso (1405) Capital Federal.

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

—VENTA—

COLECCIONES COMPLETAS: Parabrisas Corsa 0 al 841 y Automundo. Estado impecable. Escucho ofertas razonables. Buenos Aires 2718, Mar del Plata (7600) Tel. (023) 31664, desp. 16 hs.

Vendo **TABLA CON TODOS LOS DATOS** de todos los road test de Corsa, Parabrisas, Automundo. Una joya. Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 57 P. (1405) Cap. Fed. Llamar 90-7998.

CHURRERIA COMPLETA, churrera 3 salidas, fritera 25 litros, agua 90 litros, aceite, rellenadora, 40 docenas hora. Acepto moto 400, 1000 c.c., Fiat 600. Tel. 0461 23253. San Nicolás.

PORTON GUARDA COCHE usado, madera de pino y vidrios con todos los herrajes, ancho 2,20 m, alto 2,20 m, $ 1.500.000. Andrés Lamas 1331-33, Cap. Tel. 59-9826.

BUZO ANTIFLAMA importado de Italia, marca "Starco", talle y color beige. Alvarado 1049, Morón. Tel. 628-2155.

CAJA DE 31 x 18 y altura 8 cm, ideal para repuestos de automodelismo o herramientas buen estado y bueno. Oportunidad, llamar al 91-0694.

11.0 Automodelismo

—COMPRA—

Coleccionista compra **AUTOS EN MINIATURA** Dinky, Buby, Matchbox, Sólido, Spot-on, Gorgi, Tekno, etc. Llamar en Montevideo (R.O.U.) Horacio Moyano. 79-1483. En Bs. As. Sergio Goldvarg.

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 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU; Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, marzo de 1983.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4981

Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión Nº 7970

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA REVISTA MAS.

¡Todos los protagonistas "más" de la actualidad!



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

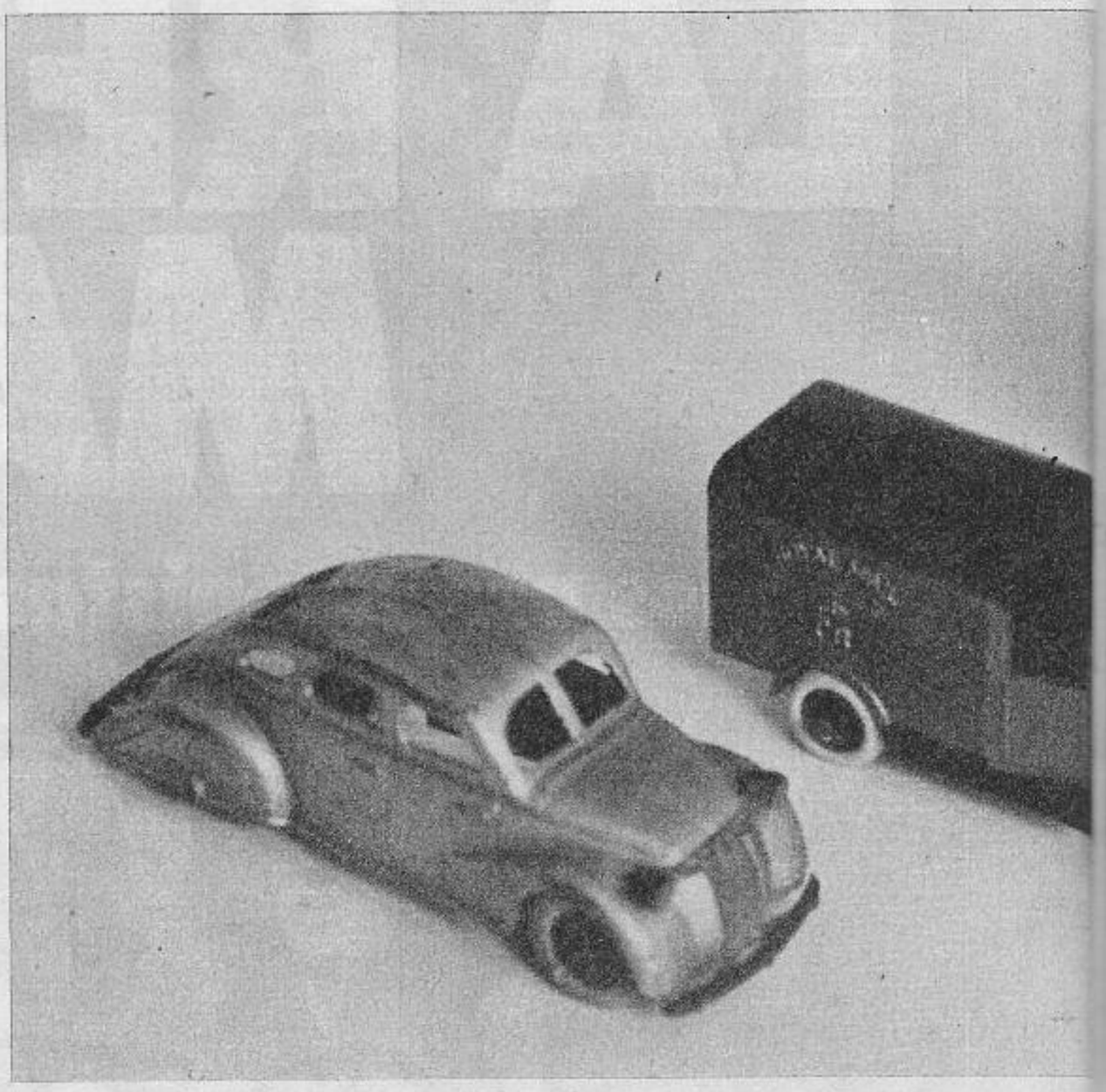
- ¡MAS EN PRIMICIAS EXCLUSIVAS!
- ¡MAS EN REVELACIONES INEDITAS!
- ¡MAS EN REPORTAJES INTIMOS!

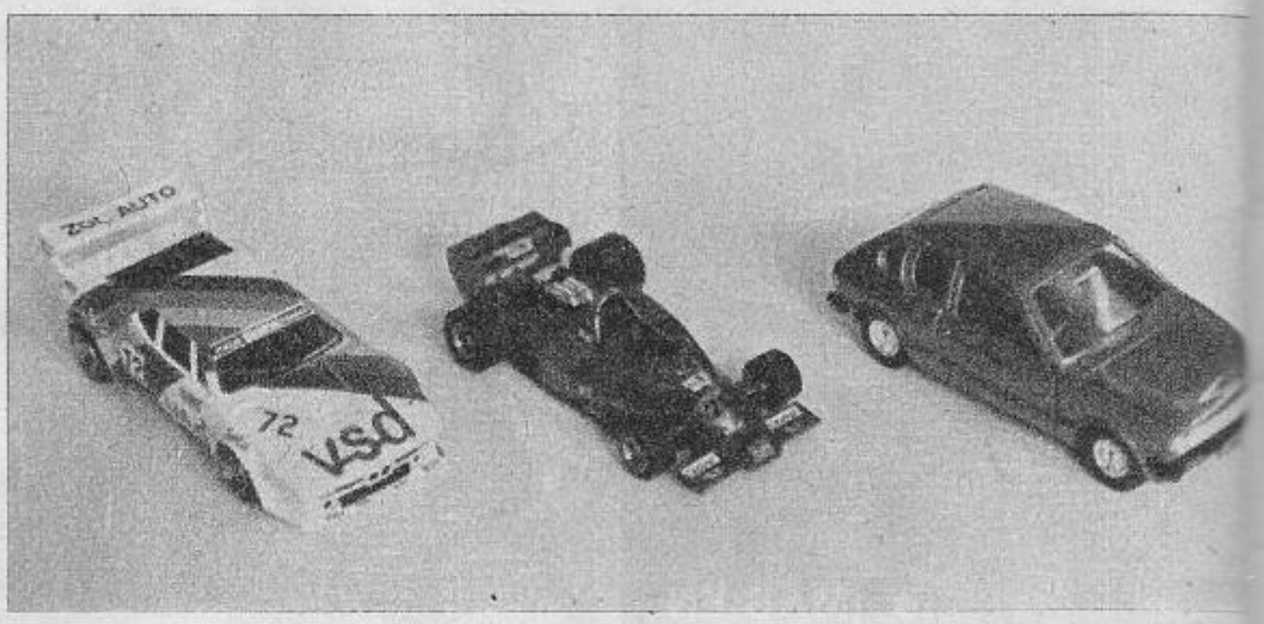
RADIOLANDIA 2000

TODAS LAS NOVEDADES Y ENTRETELONES QUE USTED QUIERE CONOCER.

mini CORSA

NUESTRA PASION EN MINIATURA





B.M.W M1 Le Mans, correspondiente a la escudería V.S.D, uno de los últimos SOLIDO de buena calidad, hoy bastante perdida: el WOLF W.R.1 piloteado por JODY SCHECKTER en el G.P. de JAPON de 1977, producito por EIDAI GRIP, digno ejemplo de un auto en miniatura de excelente calidad; por último el DAIHATSU CHARADE X.T.E. 1980, fabricado por la empresa japonesa YONEZAWA-DIAPET, otro exponente de la industria automodelística oriental con perfecta terminación.

A partir de este número de CORSA vamos a reducir de tamaño a toda la industria automotriz de todas las épocas ¿Cómo?, ¡Sí, señores! ¡Llegó el AUTOMODELISMO a CORSA! Todo lo relacionado con los automóviles en escala va a estar en esta página a partir de hoy.

¿COMO NACIO EL AUTOMODELISMO?

Ya antes del año 1914 aparecieron las primeras réplicas de autos, pero de esto se tiene poca información. Sí, en cambio, se puede rastrear el nacimiento de uno de los pioneros de los automóviles en miniatura: DINKY TOYS en Inglaterra. En 1899 Frank Hornby inventó el equipo de construcción MECCANO. El 28 de junio de 1914 abrió sus puertas la fábrica en Binns Road y 1922 introdujo el primer tren Hornby.

Luego, como complemento de los trenes y para darles más realismo, en 1934 introdujo oficialmente los modelos en miniatura Hornby, "HORNBY MODELLED MINIATURES", que poco tiempo después se llamarían "DINKY TOYS".

En Estados Unidos, "TOOTSIETOYS" había fabricado el primer auto en miniatura fundido sobre presión. Dos marcas francesas, A.R y C.D., hoy desaparecidas, tambien comienzan a fabricar autos en miniatura el mismo año que Tootsietoys, 1920. En Alemania, MARKLIN empieza en 1936 y otro fabricante se lanza en Francia en 1931, "SOLIDO", con una excelente calidad que mantendrá hasta fines de la década del setenta.

Citroën también realizó autos en escala en 1926, en plomo, y Peugeot, para presentar el modelo 201, realizó una miniatura de éste en 1931.

¿DE QUE MATERIAL ESTAN HECHOS LOS AUTOS EN MINIATURA?

La mayoría están realizados en una aleación llamada "ZAMAK" o "MAZAK", formada por zinc + 4% de aluminio + 1% de cobre + 0,03% de magnesio. Son los llamados autos de producción industrial o en gran escala y en este grupo se encuentran SOLIDO, TEKNO, DINKY TOYS, CORGI, SPOT-ON, BRUMM, MATCHBOX y miles de marcas más.

En Europa hay gran cantidad de productores artesanales, que realizan modelos en muy pequeña serie, en metal blanco (una aleación muy blanda). En este campo compiten marcas como TRON, F.D.S., BAM, TENARIV, MINI RACING, WESTERN y una infinita cantidad de artesanos. Estos modelos en metal blanco generalmente se compran en "kits" para pintar y armar.

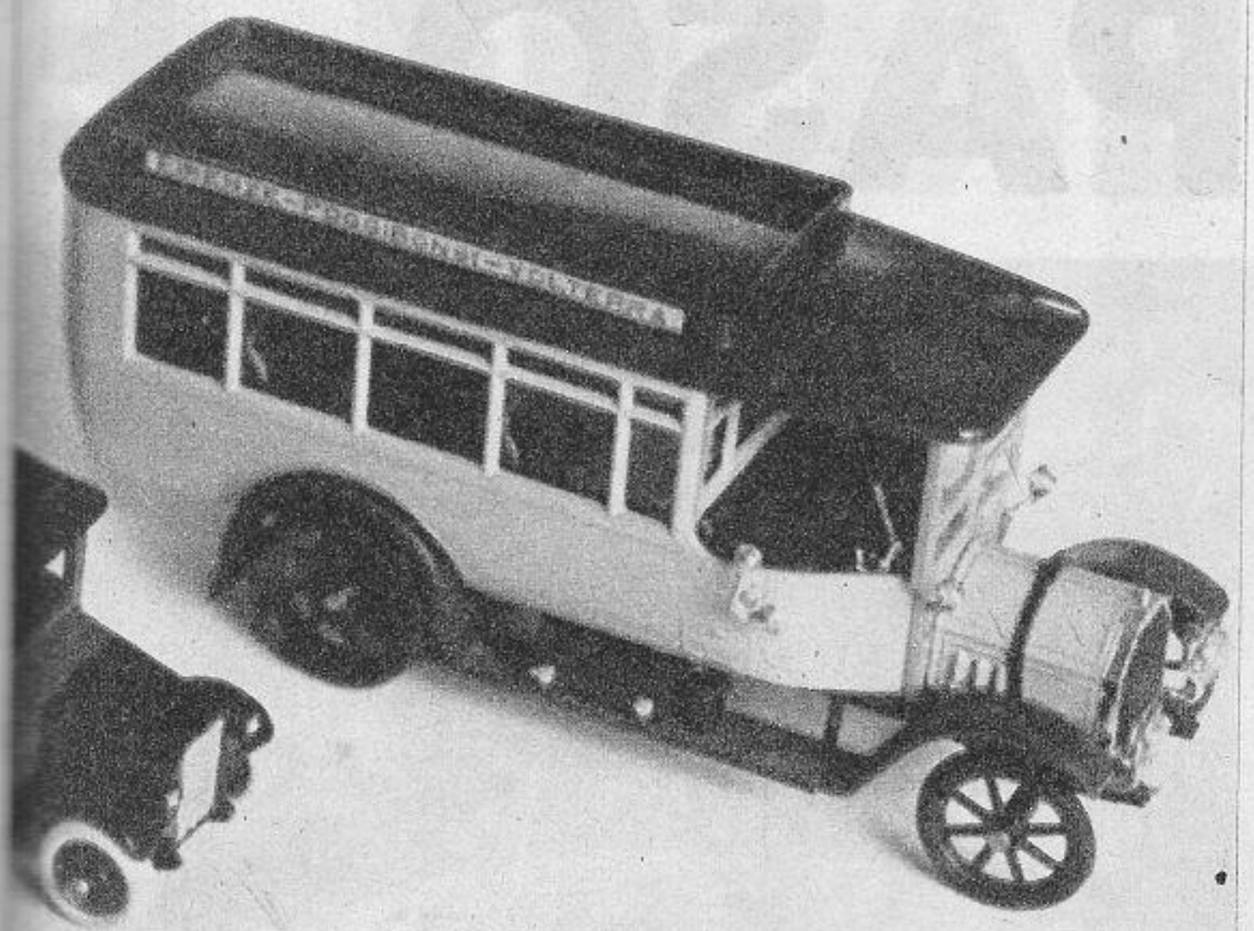
También hay modelos en plástico (NOREV) y miniaturas que combinan el metal y el plástico con resultados realmente excelentes, tal es el caso de RIO de Italia, con su famosa colección de autos antiguos.

COMO COMENZAR UNA COLECCION

Para coleccionar autos en miniatura hay que sentir una gran pasión por el automovilismo. ¿Quién no tuvo cuando era chico un Matchbox o un Buby? Pero al crecer y no sentir pasión por los autos, éstos con seguridad van a quedar arrumbados en cajas de zapatos dentro de un placard. Muchas veces, visitando amigos que conocían mi hobby, me mostraron "algunos autitos de cuando me gustaban", y muchas veces encontré autos que faltaban en mi colección. A veces pude llegar a arreglos tales como canjear ¡un auto por un casete!

Pero en el caso de amantes del automovilismo y coleccionistas a la vez, lo importante es el hecho de tener la historia del automóvil en nuestras vitrinas, y no en fotos sino en volumen, con forma, y poder apreciarlos de diferentes ángulos, algo imposible de realizar con fotos o dibujos. Poder tener en las vitrinas a los ganadores de Le Mans, los autos que pilotearon Fangio, Reutemann o los coches de personalidades del mundo o tan sólo un simple "fitito", es algo

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





muy especial que sólo otro coleccionista entiende.

LAS ESCALAS

La escala prácticamente universal es 1/43, o sea el tamaño del auto real dividido 43 veces. Aquí encontramos a Sólido con sus series de autos de competición, de calle y sus clásicos Age D'or (antiguos), Tekno, Brooklin, Brumm, Dinky Toys, los primeros Corgi,Eidal Grip con sus espléndidos F-1, Eligor, Rio, etc. Para enumerar otras escalas seguiremos en el próximo número.

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

LINCOLN ZAPHYR 1935 TOOTSIETOYS, uno de los primeros exponentes de la industria automodelística norteamericana; ROYAL MAIL VAN 1938 DINKY TOYS, probablemente uno de los vehículos utilitarios más simpáticos de la marca inglesa. AUTOBUS FIAT 18 B.L. de RIO, excelentemente detallado, como acostumbra la fábrica italiana.

EL DAIHATSU CHARADE de YONEZAWA-DIAPET, tiene prácticamente todos los movimientos posibles; ¡ojo qu sólo carga nafta súper!

AGENDA HUEMUL 1983 PARA DOCENTES...



Enseñanza preprimaria

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

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

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

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

HUEMUL

lo más actual al mejor nivel.

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

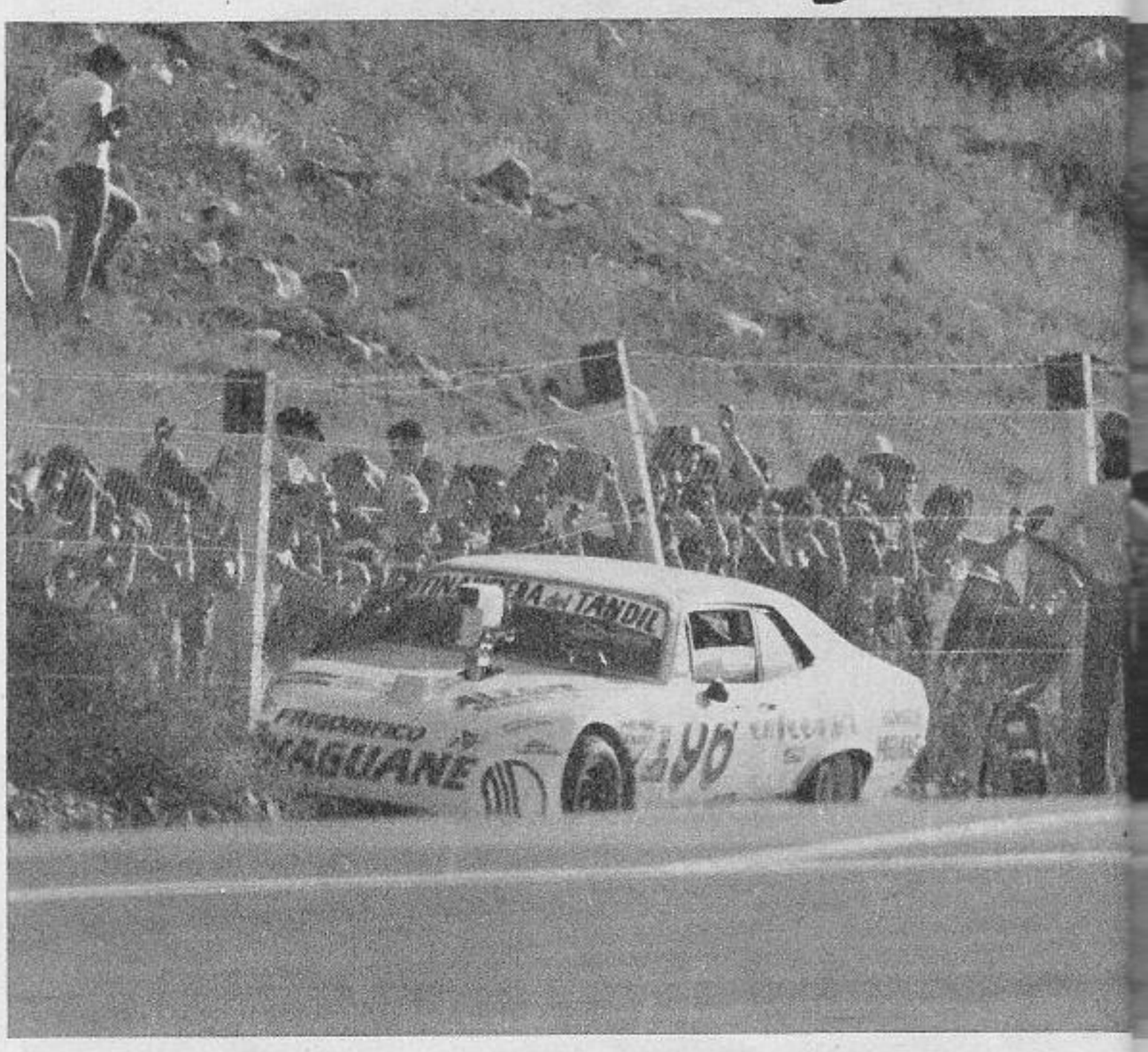
Mendoza y un balance inicial promisorio

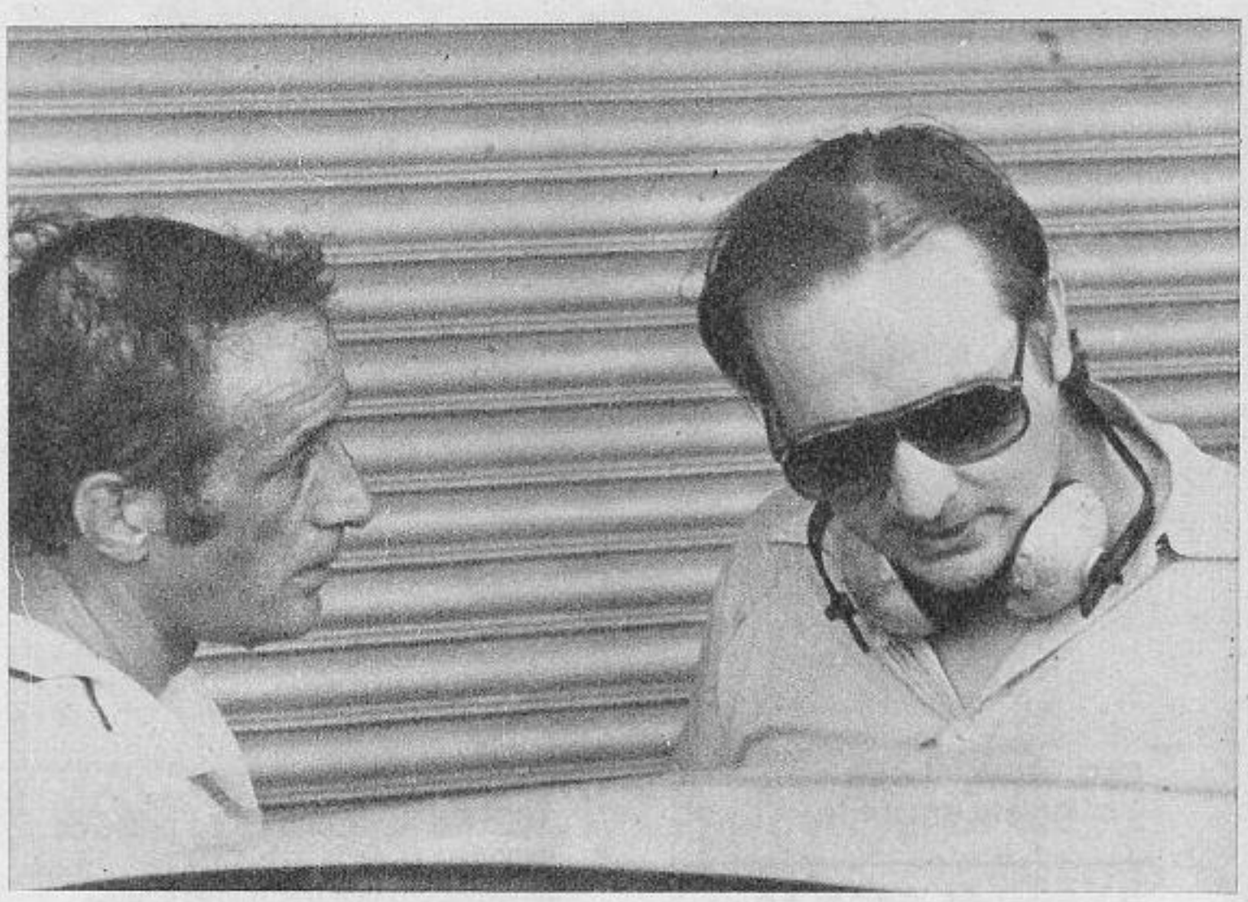
PRIMER PASO, E

Hacía siete años que el TC no se presentaba en Mendoza, y esa reunión del 13 en el autódromo General San Martín aprovechó al máximo las expectativas que se habían creado. Con una buena promoción en los medios masivos, la categoría produjo un nuevo record de público para la zona, que en definitiva se puede interpretar como "una buena cosecha" por lo producido en 1982.

Más de treinta autos a 1.200 kilómetros de Buenos Aires, con viáticos que no alcanzaban a pagar un juego de neumáticos, es una cifra alentadora para la temporada que se inició. Si a eso le sumamos la presencia de Traverso, el regreso de José Miguel Herceg como responsable técnico directo del equipo Aventín, y el resto de las figuras principales que conformaron lo más destacable del espectáculo, se puede asegurar que este primer paso dado fue firme, bastante firme. En lo institucional nada falló, solamente se notó la ausencia del presidente de la ACTC (Octavio Suárez) por un problema familiar perfectamente atendible. Del resto no hubo nada que objetar. Técnicamente la categoría mostró ante el gran público mendocino que viene progresando paulatinamente a nivel performance. La prueba más clara son los tiempos registrados en clasificación y carrera, inferiores a los de 1977 en poco más de medio segundo. Si bien pasaron siete años hay que considerar que en aquella epoca el reglamento era con la caja libre. Posteriormente a ese año, la ACTC fue instrumentado una serie de cambios reglamentarios tratando de disminuir la velocidad final; cuya última innovación fue puesta en vigencia a partir de enero de 1982 descomprimiendo los motores. Así y todo el TC de hoy bajó los records que tenía en el autódromo mendocino, y también a lo largo de la temporada pasada había ido bajando algunos registros del '81. Con esta premisa se llegó a Mendoza, donde las roturas de motores se pudieron contar con los dedos de una sola mano y la performance de por lo menos diez de los 32 autos habilitados, fue muy buena.

La cantidad de autos presentes obviamente se incrementará generosamente a partir de 25 de Mayo, que además de correrse en ruta, es una plaza cercana a Buenos Aires y la principal zona de influencia de la especialidad. Considerando la cantidad de autos que comenzaron a armarse a partir de la segunda mitad de la temporada pasada, más los pilotos que reaparecerán, los inscriptos pueden superar los 50. Porque recorriendo cada pueblo o ciudad de la provincia de Buenos Aires es muy probable que encontremos en cada taller un TC y una peña trabajando para ponerlo en pista. A pesar de la situación económica que atraviesa el país, la categoría avanza constantemente, obedeciendo, en definitiva, el "mandato supremo" de un público que la sigue en todo su calendario.





EL ASPECTO DEPORTIVO

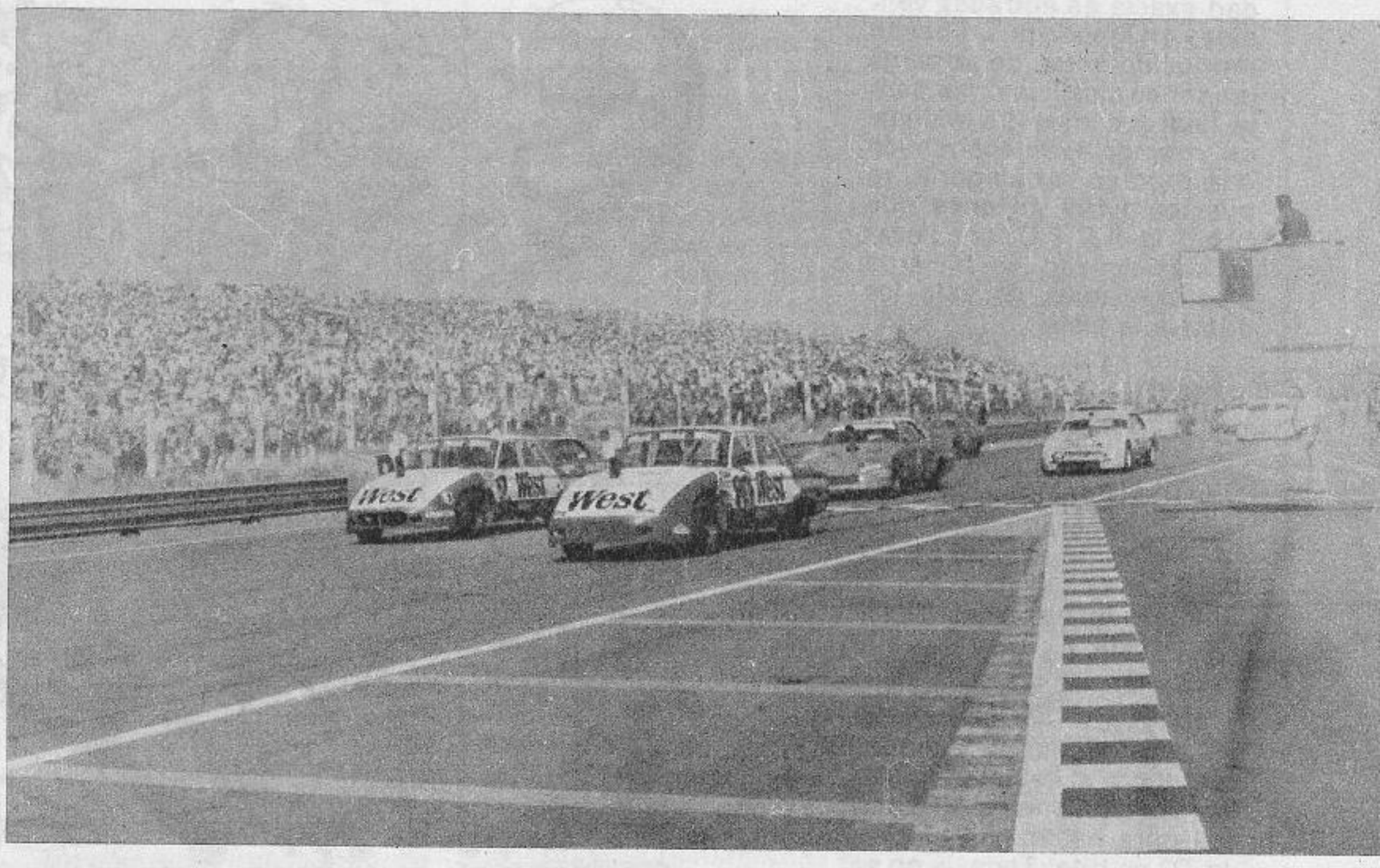
Es cierto que Traverso monopolizó la atención de periodistas y público presentes en Mendoza. A lo que el piloto respondió plenamente ganando la clasificación el sábado en una demostración impecable y la carrera el domingo con un ritmo digno de destacar. Pero detrás de Traverso también retornó Herceg, en forma ahora privada a las carreras del TC luego de los episodios del '79. ¿Cómo se produce este suceso? Porque los Aventín deciden a fines de 1982 contratar a quien consideran el preparador más importante del medio. Al que les había ganado el campeonato anterior con un auto que se paró una sola vez... En ese proyecto también entró Traverso. Y Mendoza significó una "prueba de fuego", por el hecho de hacer girar tres Falcon totalmente nuevos y encima colocar a dos de ellos en el primer y tercer lugar. O sea que más allá de todo lo que se dijo del entonces equipo oficial Ford, la vigencia de José Miguel Herceg como preparador se mantiene intacta. Ya en 1982, trabajando en silencio, preferentemente, sin hacer ningún tipo de declaraciones y proporcionándole él los fierros sólo indispensables a la gente de Quilmes, Jorge Martínez Boero ganó el campeonato. Meses después, en la primera del '83, cuando fue necesario hacer nuevas tapas de cilindros, "El Polaco" llevó a Mendoza cinco motores totalmente armados que dominaron esa primera fecha. Lo que equivale a de-

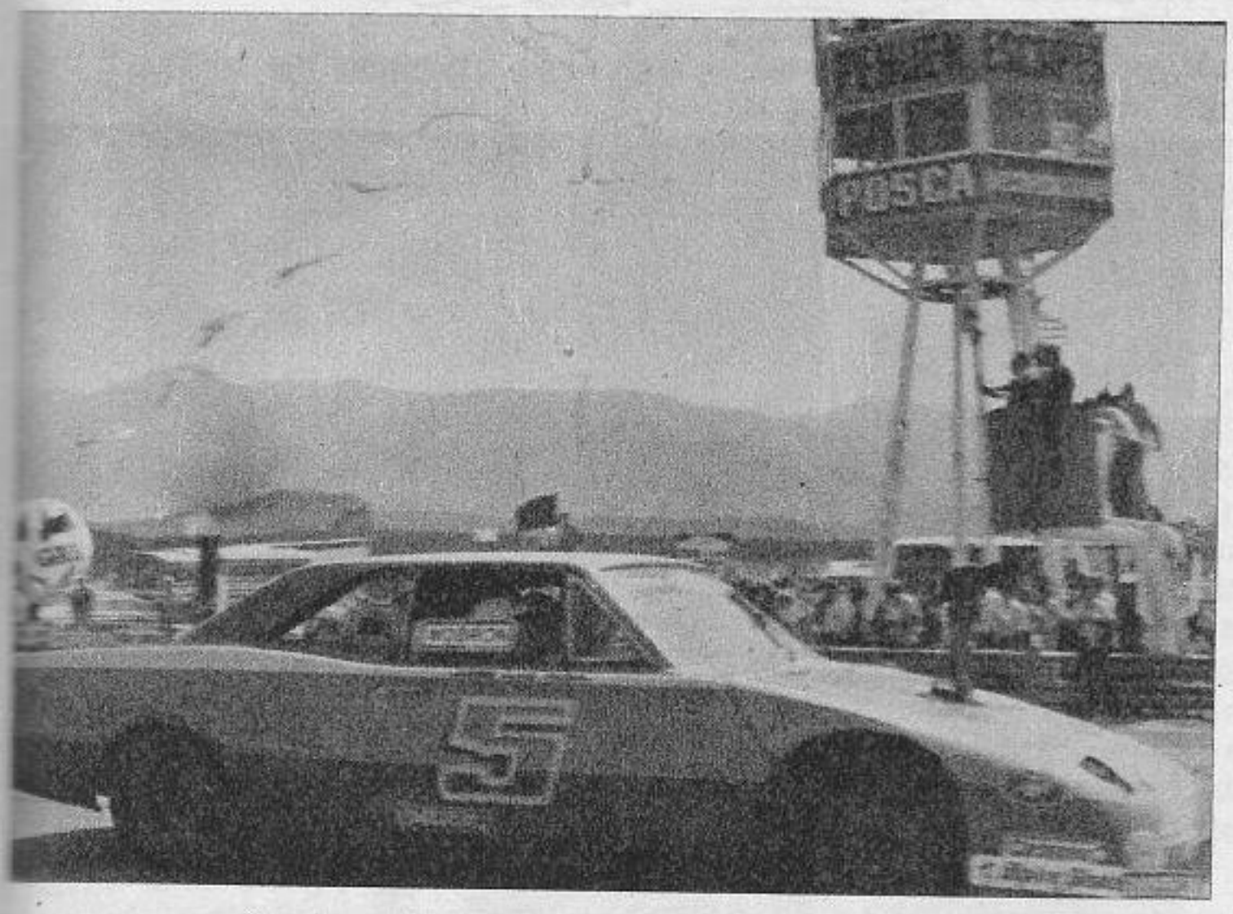
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N FIRME

Por Jorge Fernández Morano. Fotos: Antonio Capria







La salida de pista de Vicente Pernia, el sabado durante la clasifica.

Roberto Mouras comenzó el '83 sin dar ventajas. Presente desde la primera carrera y con el propósito de pelear el título.

Orlando Losavio y José Miguel Herceg. Dos artífices del triunfal retorno de Traverso a la categoría.

Largada de la primera serie donde puede apreciarse el marco de público que se instaló en la recta principal.

cir que todavía no apareció otro preparador que logre los resultados de Herceg.

A Traverso ya lo analizamos en nuestra anterior entrega, como a todos los protagonistas de Mendoza. Pero conviene resaltar nuevamente el rendimiento del Dodge de Mouras y la rápida adaptación de Oscar Aventín a su nuevo medio mecánico. El de Casares presentó un auto muy rápido, tal cual lo habían adelantado Wilke-Pedersoli, con aspiraciones de pelear el título de este año. Estudiando la clasifica de la carrera, en un trazado donde el Ford se siente más que cómodo, Traverso apenas lo superó por 3s6/10 a lo largo de 25 vueltas. Esto equivale a una paridad muy significativa, considerando que el hombre de Ford tenía mucha más experiencia que Mouras sobre ese circuito. Teniendo en cuenta estos tiempos nadie puede adelantar un pronóstico para el futuro. Cuando haya que doblar en lo trabado el Ford seguramente mostrará alguna ventaja pero en la ruta, en las largas rectas, el Dodge de Mouras puede sorprender este año. Máxime teniendo a la mano los tiempos de cada vuelta del ganador, donde se puede descifrar que no regaló nada.

Lo de Oscar es distinto. No tuvo el rendimiento del ganador, lógicamente. Pero sobre la segunda mitad de la competencia giró muy seguro y suelto, quedando como antecedente el record en carrera, que superó la pole position del sábado.

Y actuaciones individuales aparte, la categoría en general cumplió en la medida de lo esperado. Seguramente, las carreras de ruta podrán completar el primer vistazo a este 1983 que arrancó bien y puede repetir el éxito deportivo-institucional del año pasado.

PARRAL DE BOXES

CAMBIO — En Mendoza confirmamos la noticia sobre el cambio de marca de **Johnny de Benedictis,** que llegó a un arreglo para correr el **Chevrolet** de Omar Ortiz, otro piloto de Necochea. En 25 de Mayo se producirá su reaparición con Ortiz como acompañante. Mientras tan-

to, el Dodge verde con el número 12 fue puesto en venta.

.....

EXITO TOTAL — Si bien no pudimos conocer la cantidad exacta de **entradas** vendidas en Mendoza, un hecho producido antes de largarse las series clasificatorias para la final fue muestra evidente del rotundo éxito económico que produjo la categoría, ya que los **1.100 millones** que cobró la A.C.T.C. por llevar la especialidad se hicieron efectivos antes de salir los autos a la pista.

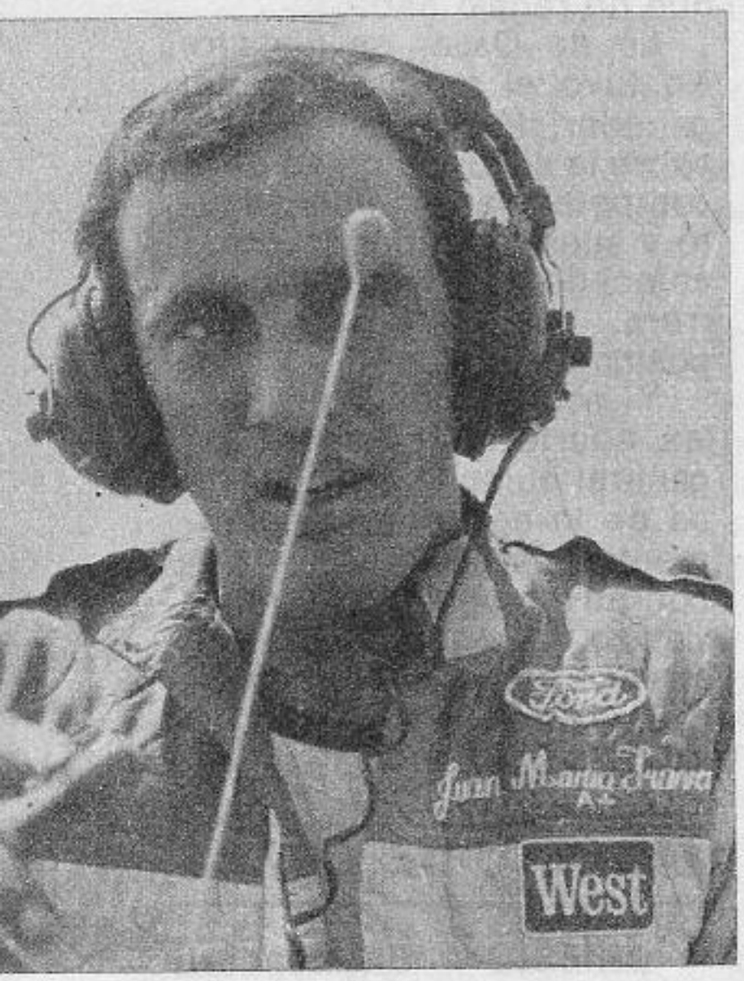
.....

CONFIRMACION — El martes 15 se hicieron presentes en la A.C.T.C. directivos del **Club Palermo de Necochea** para firmar el respectivo contrato para la carrera del **17 de abril.** Por lo tanto esa fecha también está confirmada.

.....

INTERES — Hugo Gimeno nos adelantó en Mendoza que ahora sí están adelantadas las gestiones a nivel oficial para hacer una carrera de TC en ruta. Todavía no se determinó si será en **Mendoza**, en **Chile** o entre Chile y





A la izquierda, Traverso, el hombre de Mendoza. El primer ganador del año en Turismo Carretera, haciendo declaraciones... Al lado, la escena de todos los domingos con el ganador de la carrera. ¿Quién dijo que los periodistas nos damos una vida bárbara? A veces... nuestros redactores no vuelven.

TRAVERSO VUELTA POR VUELTA

1º)	1m 16s6/10
2º)	15s35
3º)	15s67
4º)	15s30
5º)	15s13
6º)	14s77
7º)	15s16
8º)	15s60
9º)	15s64
10º)	15s42
11º)	15s29
12º)	15s21
13º)	15s95
14º)	14s81
15º)	14s65
16º)	15s38
17º)	14s87
18º)	15s46
19º)	14s80
20º)	15s13
21º)	15s21
22º)	15s50
23º)	15s75
24º)	16s03
25º)	15s27

Nota: Quedamos debiéndoselo el número pasado y ahora cumplimos. ¿Qué le parece este ritmo?



Jorge Martínez Boero "rodeado" por Antonio y Oscar Aventín. Como se presumía, varios Ford estuvieron en los primeros lugares. La moda Ford, impulsada por "El Gaucho" y su título '82, prendió muy fuerte.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mendoza. La posibilidad es muy buena y seguramente esta competencia figure en el calendario.

.....

NUEVA ALTERNATIVA — Después de terminar la clasificación en Mendoza, **Juan María Traverso,** ganador de la misma, nos comentaba sus primeras impresiones acerca de los autos actuales: **"Con la caja libre como se corría antes, creo que era mejor. Te permitía una gama de posibilidades para llevar el auto bien apoyado en todos lados. Entiendo la intención de bajar costos para todos poniendo una caja fija y sólo algunas relaciones de diferencial para emparejar más las chances, pero también se podría haber probado adoptando una caja con cinco velocidades hacia adelante. De esa forma sólo habría que agregar un engranaje más. Claro..., estaban los que no usaban Sáenz, pero con el tiempo se podrían ir comprando todos las mismas cajas. Con esta nueva reglamentación noto que, por ejemplo en Mendoza, el auto te queda muy corto en algunos lados y demasiado largo en otros. Si entrás en segunda el motor va muy enroscado y el auto saca mucho la cola. Si ponés tercera lo sentís medio "achanchado" y se va de trompa. En general me parece que ahora es más difícil llevar estos autos bien".**

Otro punto de vista, sin duda para considerar, tratándose de un piloto de gran experiencia en la categoría.



.....

OTRO DODGE PARA URRUTI — Luego del despiste sufrido por **Federico Urruti** el sábado, **Martín Bazet** decidió acelerar los trabajos en la nueva coupé Dodge para "El Vasco" de Olavarría. La semana pasada, el auto fue trasladado a Cañossilen para hacerle la jaula. Lo que resta saber es quién será el preparador. En el curso de esta semana habrá una reunión entre Wilke-Pedersoli y Bazet para tratar de llegar a un arreglo e integrar a Urruti al equipo de Roberto Mouras.

.....

PRESENCIA — Jorge Recalde estuvo en Mendoza presenciando la competencia y viendo la posibilidad de aceptar un ofrecimiento de **Roberto del Campo** para correr uno de sus **Falcon.** Hasta el momento no hay decisión, máxime considerando que el 29 de marzo se larga la Vuelta de La Manzana donde participará Recalde.

.....

AVANZADA CINCOTTA — Presentes en Mendoza, colaborando principalmente con el equipo de Aventín, pero brindando servicio al resto de los pilotos, la firma Cincotta estaría en todas las carreras de la temporada con un taller rodante para armar gomas, alinear y balancear a todo el parque de T.C. La gestión se concretaría con la ACTC.

.....

VERSIONES — Nuevamente sonaron los nombres de **Carlos Marincovich, Néstor Jesús García Veiga y Carlos Garro** como posibles pilotos para correr en TC. Un dirigente mendocino aseguraba que los dos últimos ya tendrían sus unidades casi listas mientras Marincovich está todavía estudiando algunas ofertas.

Acerca de las denuncias contra los Ford...

NADIE LO BAJA A TRAVERSO

(¿Pero esto hace bien mal?)

Al cierre de esta nota todavía la CD de la ACTC no se había pronunciado oficialmente sobre el tema, pese a que ya tenía en su poder el informe de la Comisión Técnica. Este, aunque no dado a publicidad, habría encontrado absoluta legalidad en las tapas de cilindros cuestionadas, ya que una era del año 1975 y otra de 1978. La incógnita del peso de los autos había sido develada en Mendoza, cuando los Falcon pesaron 1.340 kilos, o sea 90 kilos sobre el peso mínimo permitido. Quedaba por definir el tema de la trocha delantera del auto de Oscar Aventín. Sobre este punto el reglamento dice que se puede modificar la medida original en 7 centímetros, mientras que la mayoría aseguraba que la trocha en cuestión tenía un desplazamiento total de 14 cm, es decir, *7 cm por lado.* De manera que lo único que queda para la polémica es este punto. Por un lado el equipo Aventín asegura que en la revisión técnica anterior a la carrera, el personal técnico encargado de verificar los autos le pidió que para la próxima la trompa tapara las ruedas. Oscar Aventín, muy tranquilo por este punto, decía: *"Desde la carrera de 25 de Mayo de 1980 que probé los dobles calipers de freno delanteros, con buenos resultados, los utilizo cuando lo creo necesario sin que nadie me haya dicho nada. Además, nosotros interpretamos el reglamento de una manera y sólo resta acatar la resolución de la CD".*

De lo expuesto se desprende: 1) que la clasificación de Juan M. Traverso como ganador es un hecho, ya que su auto fue pesado y su tapa verificada; a tal punto que luego de la revisión de la CT. Oscar Aventín invitó a toda la CD de la ACTC a observar las tapas en cuestión para que no quedaran dudas al respecto; posterior a este hecho, las tapas fueron reintegradas al equipo; 2) que obviamente el peso del auto de Oscar Aventín y la tapa de su máquina, también estaban dentro del reglamento, y 3) que de la manera que se dieron los acontecimientos, lo único que podría caber es un apercibimiento a Oscar Aventín o al concurrente del auto, por lo de la trocha delantera.

¿Hace bien esto? Ninguna denuncia hace bien en sí. Pero al comenzar el año es bueno que se aclaren todas las dudas que puedan tener preparadores, pilotos, concurrentes, directivos, etc. Antes de terminar la carrera de Mendoza ya se sabía de la denuncia, incluso también se cuestionaba la suspensión del auto de Satriano, aunque luego se descartó este último por abandonar la prueba ¿es que sólo presentan dudas y se denuncia a los que ganan? Pero de alguna manera la denuncia contra los Ford fue la manera más correcta, hasta caballeresca, de dilucidar un montón de interrogantes.

Ahora que pasó en Mendoza, considerando que Traverso es legítimo ganador, sólo resta el trabajo en silencio. Una vez aclarados todos los puntos habrá que reconocer que los Falcon anduvieron rápido porque Herceg los preparó "legalmente rápidos". Por consiguiente habrá que buscar el arma para hacerle frente a ese poderío que representa "El Polaco" y su eficiencia ya demostrada.

Pero es necesario llamarse también a la reflexión. Porque una denuncia empaña cualquier triunfo, así sea el mejor. Apaga la euforia de cualquier ganador. Es preciso pensar que todos deben estar unidos para que el "show" funcione. La ACTC tiene que comprender que los autos deben revisarse *siempre* en los lugares donde se corre, por lo cual debe prever todos los recaudos del caso. Porque durante una semana se habló de las denuncias y no del triunfo de Traverso. Además, en un momento donde están llegando importantes sponsors a la misma ACTC y a los principales equipos, sería peligroso volver a las rencillas de tiempos oscuros para la especialidad.

J.F.M.

EXCLUSIVO: ESCRIBE ROSBERG

"DEMOSTRE POR QUE SOY

La escudería Williams no titubeó ni un solo momento en lanzar la apelación contra la decisión de los comisarios de pista por mi desclasificación, luego de haber finalizado segundo en el G.P. de Brasil. Aunque creo que demorarán algunas semanas en confirmar la clasificación y mis seis puntos "robados", creo que tenemos bastante a nuestro favor. Pienso que es muy injusto, ya que en Williams se trabajó mucho para lograr esto...

Perdimos mucho tiempo cuando me detuve en boxes ya que todo fue mal, y sin lugar a dudas tampoco ganamos mucho al empujar el auto para que arrancase y siguiese en carrera. Considerando que la regla por la cual fui excluido es bastante confusa, pienso que han cometido un error al tratar de dar el ejemplo conmigo.

Hasta que sucediera el incidente, todo marchaba bien... Nosotros habíamos estado planeando la detención mucho antes del inicio de la carrera, ya que sabíamos que tendríamos una ventaja al largar con un compuesto más blando y con el tanque de combustible por la mitad, y que utilizar esa ventaja para descontar la diferencia con respecto a los demás autos. Las primeras vueltas de un Gran Premio son siempre las más frustrantes, y duras, ya que nadie está dispuesto a dejarte pasar y siempre se corre el riesgo de que se forme algún embotellamiento.

Con tantos automóviles con motores turbocomprimidos más veloces en carrera, nosotros pensamos que valdrían la pena arriesgar la posibilidad de un error por parte de alguno en el equipo en la detención, ya, que según los cálculos hechos antes de la carrera, tendríamos una diferencia algo superior a los dos segundos por vuelta en caso de largar así.

En realidad no me puedo quejar, ya que largué desde la pole position en Río... fue una sensación muy linda la de estar adelante, aunque no tan inesperada ya que las pruebas anteriores realizadas allí nos demostraron que los turbos sufrirían los calores "tripicales". Sin embargo, yo sabía que la gran amenaza vendría por parte de los McLaren revisados, de Lauda y Watson, en Brasil, a pesar de que sus neumáticos Michelin no eran más veloces que las Goodyear de clasificación. Pero finalmente los que más impresionaron fueron los Toleman y sus gomas Pirelli de clasifica, y el nuevo Brabham BT-52/BMW que este año utiliza neumáticos Michelín.

Al comenzar la carrera, Alain Prost largó en forma excelente, pero al tener casi el doble de combustible que mi auto tuvo que ceder antes de la primera curva y el Renault quedó en la segunda colocación. Después de eso no volví a encontrarme con Alain hasta cuando faltaban sólo 20 vueltas para terminar cuando le saqué una vuelta.

Nelsón Piquet por su parte, no tardó en demostrar lo rápido que es su nuevo Brabham-BMW... Como yo, su intención era parar, así que estaba muy ansioso de mantenerlo en la mira. Lamentablemente me superó en la vuelta seis, ya que yo no podía conservar el ritmo al ampollarse mi goma delantera derecha.

Esto cambió totalmente la puesta a punto y el balance de m auto, y el único consuelo era saber que cuando me detuviera habría un juego de neumáticos frescos para mi máquina. Veinte vueltas después, cuando se me señalizó que me detuviera y aún permanecía segundo, me encontraba a quince segundos de Nelson y casi medio minuto delante del McLaren de Watson. Luego de haber permanecido en el circuito varias noches practicando en secreto, los muchachos del equipo estaban listos para la detención...

El auto se elevó sobre el



cricket, las cuatro gomas salieron sin inconvenientes y aparentemente el combustible ingresaba al tanque sin sobresaltos. Repentinamente sentí un intenso calor en el casco y mi reacción fue la de abandonar el "barco" lo más rápido posible. Acto seguido llegaron los auxiliares de pista con sus extinguidores...

Afortunadamente Patrick Head, nuestro diseñador, había visto que ell fuego que se había iniciado no era mucho, ya que solamente se había encendido un poco de vapor del recipiente de reabastecimiento que se había fisurado, y por lo tanto fui invitado a subirme nuevamente al auto.

En realidad no fue tan amable, y tampoco me impresionó que él quisiera que yo arriesgase mi dorado bigote, pero no perdí el tiempo discutiendo.

Por supuesto el motor del auto se había detenido cuando me bajé. También perdí mucho tiempo en ajustarme los cinturones nuevamente y mis mecánicos, en el apuro, ni dudaron en empujarme. Lo único que tenía en mi mente en ese momento, era recuperar el tiempo perdido y tratar de superar a la mayor cantidad de pilotos posible, tratando de alcanzar a los ocho que viajaban adelante de mi.

Creo que luego de mi detención debo haber estado girando muy cerca del límite, más cerca que en cualquier otro Grand Prix. A causa del fuego y mi detención, había perdido casi 80 segundos en los boxes, así que me concentré en superar a la mayor cantidad de vehículos posible de la forma más prolija. Nelson realizó una muy buena detención, perdiendo solamente 30 segundos en la desaceleración y el cambio de neumáticos y reabastecimiento de combustible, así que a menos que sufriera algún tipo de inconveniente sería muy difícil superarlo, pero como mi auto se encontraba muy bien balanceado con el caucho nuevo, pude recuperar casi todo el tiempo perdido.

Cuando solamente faltaban diez vueltas, logré superar a Niki Lauda y conseguir la segunda ubicación ya que creo que su McLaren se hallaba en problemas (de gomas, sin lugar a dudas), y algunas vueltas más tarde también superé a la Ferrari de Patrick Tambay con mucha facilidad, para sacarle una vuelta. Realmente desearía poder superar a los turbos con la facilidad con que lo pasé a Tambay, en las

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL CAMPEON"

carreras del resto del año.

Con la segunda ubicación aparentemente asegurada, pude relajarme y reflexionar que sin lugar a dudas Nelson y yo habíamos demostrado que los resultados del año pasado —en donde también terminamos primero y segundo— no habían sido casualidad.

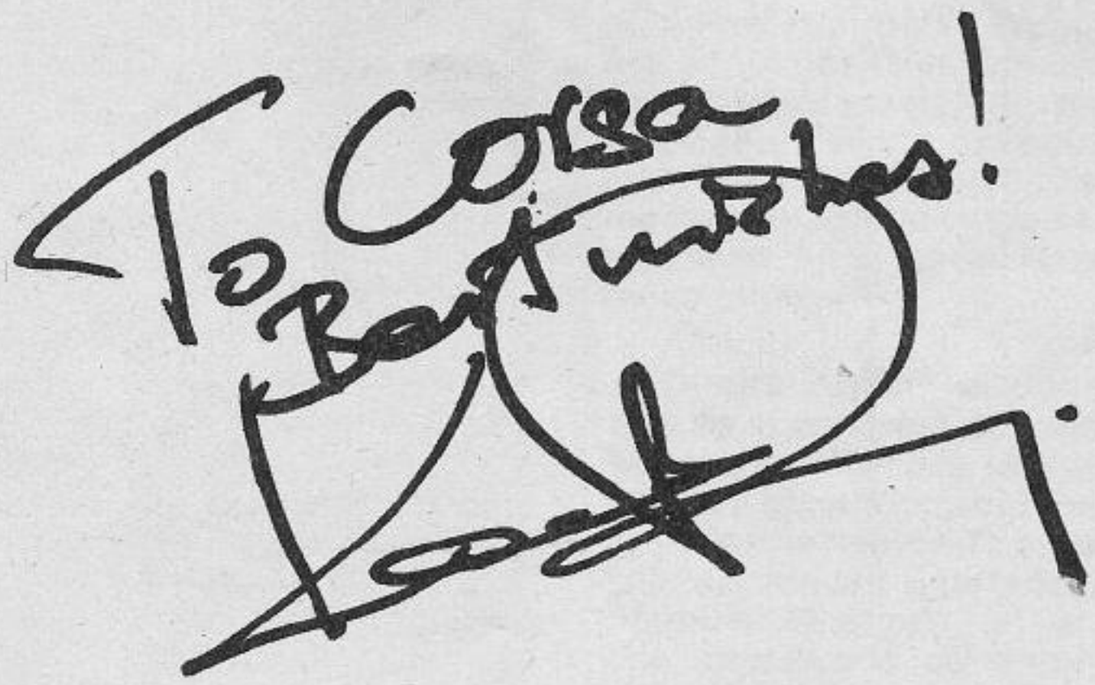
Más tarde, aquella noche, mientras Frank Williams digería la noticia de mi desclasificación en su avión a Londres, yo me lamentaba sobre la poca fortuna del equipo muy seriamente, y no fue un muy feliz Keke Rosberg el que se registró al llegar al aeropuerto Santos Dumont para juntarse con Niki Lauda e iniciar la gira de promoción en Sudamérica de Malboro en el Falcon, jet privado de éste. En estos momentos me encuentro, después de pasar por Buenos Aires, realizando visitas que continúan en cinco países distintos en días sucesivos antes de llegar a Long Beach, donde espero estar listo para nuestro próximo G.P.

Dejando de lado el sabor amargo del trato que nos dieron los comisarios, estoy muy entusiasmado con mi primera carrera del año en Río. Las nuevas reglas con "fondo plano" son buenas porque son más seguras, especialmente para el público, y yo creo que las competencias son mucho más espectaculares que antes. No existe el mismo estremecimiento de encomendarse a una curva, que cuando había efecto suelo, pero ése es un punto de vista muy personal que los espectadores no pueden apreciar. Aparte de eso, también me sentí contento de saber que las gomas de clasificación son tan satisfactorias como antes, y por supuesto disfruté el comenzar la primera prueba del año en pole position.

Comparado con esta misma época del año, unos doce meses atrás, me siento un mucho mejor piloto ahora... Mucho de este crédito que yo mismo me he otorgado debe ir a la escudería Williams, que me dio la posibilidad de recorrer más millas en un año de las que había recorrido en las temporadas anteriores.

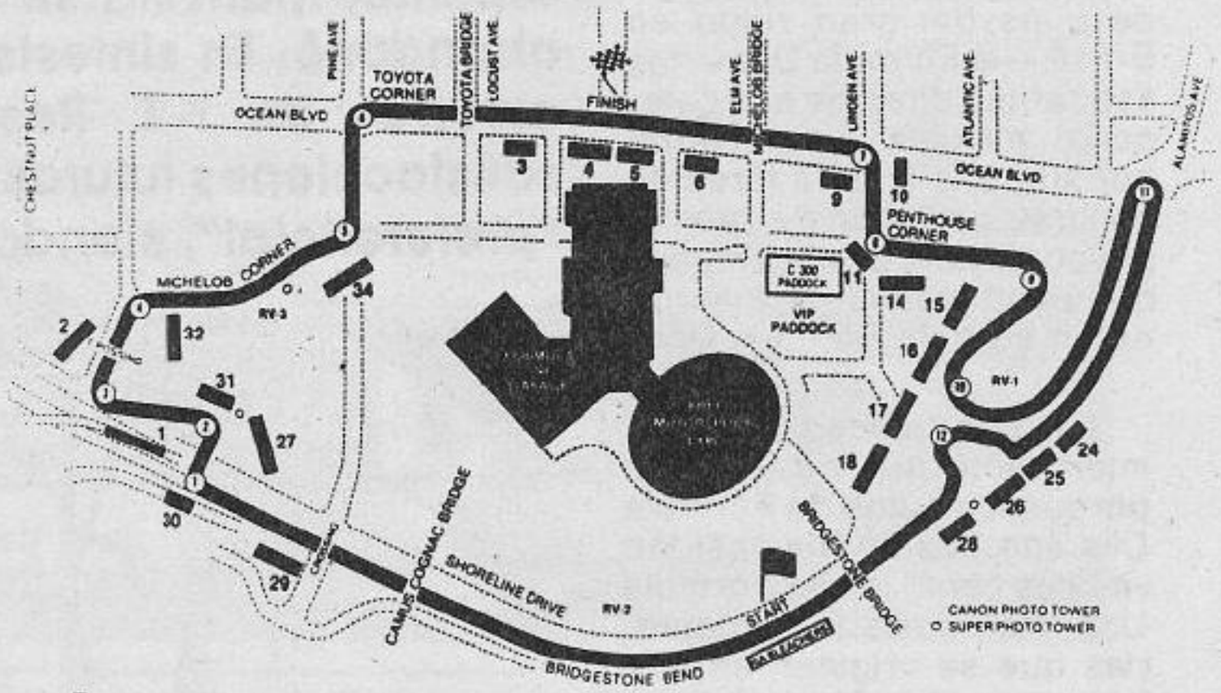
Creo, para terminar, que lo más importante fue que yo fui a Río queriendo demostrar que soy campeón del mundo, y nada de lo que sucedió durante o después de la carrera me puede sacar la satisfacción de saber que lo demostré.

Gentileza Motor Magazine, Londres.



EL PROXIMO DOMINGO 27 DE MARZO, EN LA COSTA OESTE DE LOS EE.UU. ...

FORMULA UNO EN LONG BEACH



La segunda fecha por el Campeonato Mundial de Fórmula Uno se realizará sobre los 3.420 metros del circuito callejero de Long Beach, no lejos de Los Angeles, en la costa Oeste de los Estados Unidos de América. Como es habitual en el cronograma de la mayoría de los GG.PP. de F-1, habrá entrenamientos y clasificación el viernes 25 y sábado 26, disputándose la 9a. edición de esta competencia el domingo 27 de marzo. Por supuesto que el programa estará amenizado por las habituales carreras de celebridades, estrellas de Hollywood, Fórmula Atlántic. PRO Supervee, Nascar Cars & Limited Edition, Embolsados y Super Embolsados, Track Senior, y todas esas cosas lindas a las cuales on tan afectos los americanos.

En recuadro aparte damos el historial de la prueba y los tiempos logrados tanto en clasificación como en carrera a lo largo de los siete años de su historia.

Serán 75 vueltas al trazado urbano, totalizando 257, 25 km, para lo cual se tardarán aproximadamente dos horas. (En 1982, el ganador Niki Lauda, empleó 1h58m25s318 a un promedio de 130,972 km/h). Como sucedió en ocasión del G.P. de Brasil, esta carrera también será televisasa por Canal 11 en vivo y en directo

HISTORIAL

1976	Regazzoni	Ferrari
1977	Andretti	Lotus
1978	Reutemann	Ferrari
1979	Piquet	Brabham
1981	Jones	Williams
1982	Lauda	McLaren

ASI SE GIRA POLE POSITION

1976	Regazzoni	1m23s099
1977	Lauda	1m21s650
1978	Reutemann	1m20s636
1979	Villeneuve	1m18s825
1980	Piquet	1m17s690
1981	Patrese	1m19s399
1982	De Cesaris	1m27s316

RECORD DE VUELTA

1976	Regazzoni	1m23s076
1977	Lauda	1m22s753
1978	Jones	1m22s215
1979	Villeneueve	1m21s200
1980	Piquet	1m19s830
1981	Jones	1m20s901
1982	Lauda	1m30s831

APERTURA DEL EURO DE F-1 '83 EN SILVERSTONE - Gabbiani, ganador con lo justo...

LARRAURI Y MANSILLA

Oscar Larrauri remó como un condenado y trepó para terminar séptimo, Mansilla se despistó cuando venía en esa ubicación y abandonó. En síntesis, así terminaron los argentinos en su debut europeo de F-2. Resultados que, a pesar de todo, prometen satisfacciones futuras. ¿La carrera? Ganó Gabbiani con el March "preferencial", siendo segundo Thackwell en su reaparición.

Nuevamente la fórmula dos en acción. Una semana después del gran ruido en Brasil —la Fórmula Uno— los aspirantes directos a la categoría máxima comenzaron por su parte la dura tarea de ganarse un lugar de privilegio por medio de las virtudes que pueden mostrar a bordo de un auto de Fórmula Dos.

La oportunidad es más interesante que otras veces porque los autos de Fórmula Dos son hoy en día casi tan veloces como los de Fórmula Uno. Paradojas reglamentarias que se originan en que los recaudos de seguridad adoptados por la FISA para la Fórmula Uno no se reprodujeron como era previsible en la Fórmula Dos y por lo tanto en la llamada categoría inmediata inferior resulta que el efecto suelo sigue siendo un factor determinante y base del diseño de los autos que hicieron su debut el domingo pasado en Silverstone. Se anda muy rápido en Fórmula Dos. hay muchos equipos de buen nivel que aspiran por igual a ganar carreras y pretender el campeonato, y todo eso asegura para el futuro campeón 1983 un considerable espaldarazo que en años recientes parecía haber perdido jerarquía porque se pensaba que lo mismo daba promover a un piloto directamente de la Fórmula Tres a la Fórmula Uno sin pasos intermedios. Esa tendencia no se ha modificado sustancialmente pero al menos en 1983 la Fórmula Dos ha recuperado buena parte de sus pergaminos como escuela obligatoria.

Abundan los alumnos, además. Todo el elenco de pilotos muy jóvenes de los últimos años: Thackwell, Scott, Palmer, Mansilla, Tassin, más otros ligeramente más grandes pero igualmente sólidos en sus respectivas campañas pasadas en Fórmula Tres como Larrauri, Acheson, o el propio Beppe



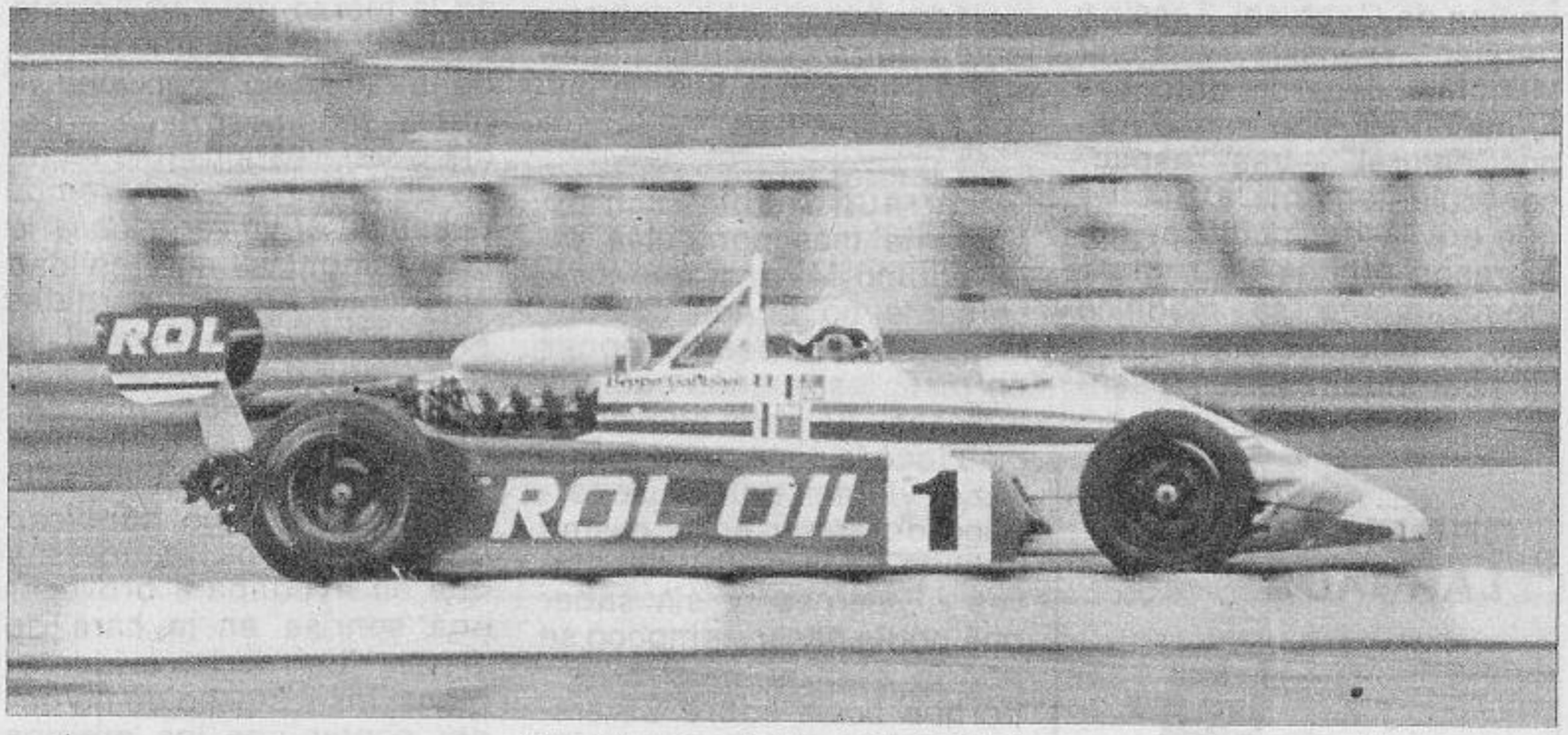
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

y con susto

EN COMIENZO DIFICIL

Texto y fotos: German Sopeña (Enviado especial a Silverstone, Inglaterra)

Derecha: Primera victoria de March en Silverstone y también primera de Beppe Gabbiani en F-2. A pesar de un error, el italiano, cosumó excelente trabajo. Abajo: Noble debuto argentino en la apertura del torneo. Sin embargo, la suerte fue dispar para ambos. Larrauri estuvo a un tris de sumar, pero Mansilla (aún con mejor chance) se fue de pista y no figuró.





Gabbiani que tras caóticos intentos en Fórmula Uno y Fórmula Dos sin resultados, juega en 1983 su última gran oportunidad de abrirse camino en el mundo de los monoplazas.

El material "Educativo" es también de excelente calidad. Como hace ya largos años, March domina netamente el panorama de la Fórmula Dos con sus chasis vendidos a todo el que quiera comprar y que coforman un poco la base de la categoría. A su vez, el ingenio comercial de Robin Herd lo lleva siempre a imaginar dos o tres alternativas donde nadie sabe muy bien quién dispone de sus favores fundamentales, y esta vez está el equipo Marc BMW de Gabbiani, Danner y Tassin, el equipo March BMW de Gabnos de James Gresham donde corren Mansilla y sorpresivamente Villota, mientras que otro March particularmente seguido de cerca es el de David Scott, joven esperanza inglesa.

Contra March, el equipo Ralt es el enemigo de fondo. Maurer probó hace rato que aspira a ganar un campeonato y las huestes de Tico Martini reaparecen este año en Fórmula Dos con un auto que impresionó de entrada por su pulido diseño.

Silverstone y la lluvia

Ningún circuito más apropiado además para March que el trazado de Silverstone, ubicado a escasos quince kilómetros de la fábrica, de Bicester. Pero increíblemente el equipo March no había ganado jamás en Silverstone en esta categoría, extraña omisión que sólo se explica por una rara coincidencia ya que March ganó en todos los demás circuitos donde transcurre hatitualmente la Fórmula Dos. En la tarde del domingo, la satisfacción aportada por Gabbiani era doble; por esa razón poco faltó para que la hora de la revancha se viera postergada una vez más cuando el auto del piloto italiano daba claras señales de perder su rendimiento en forma inquietante.

El primer problema fue sin embargo la lluvia, todo el fin de semana fue típico del clima invernal inglés y eso jugó en parte a favor de March que como nadie había podido probar en los días previos sumando datos a su favor para la puesta a punto de sus autos. Ralt en cambio, si bien también había logrado testear en pruebas libres previamente al fin de semana en sí, no había podido terminar con todos los trabajos de puesta a punto indispensables para el piso seco y mal podían por lo tanto trabajar sobre el balance para piso mojado cuando llevió desde el viernes. Se contentaron entonces con un coche que adoptó una puesta a punto un poco improvisada el domingo a la mañana cuando no se sabía si llovería o no a la tarde, y el resultado final fue que ningún auto de todos los que estaban en marcha el domingo a las tres de la tarde podía compararse al march número uno de Gabbiani que definitivamente se impuso como el primer oficial de todos los March que andan evolucionando como "oficiales".

Argentinos con problemas

Ni Larrauri ni Mansilla pasaron por su parte un grato fin de semana en Silverstone. Las cosas pintaban mejor para Mansilla en el comienzo ya que el piloto del equipo March de James Gresham pudo acumular previamente una buena cantidad de vueltas en Silverstone. Pero todo eso no fue suficiente para acertar con la puesta a punto ideal respecto de las gomas utilizadas, y a la hora de la verdad en la segunda tanda de la clasificación del día sábado, resultó que el análisis del equipo que dirige Peter McIntosh no fue tan acertado como el del equipo

de Dave Scott, que se propulsó a una llamativa pole position a dos segundos de distancia de Mansilla quien sin embargo debía tener en principio el mismo rendimiento ya que ambos March trabajan sobre gomas Bridgestone y no las Michelin del equipo de Gabbiani, Tassin y Danner. Mansilla y Peter McIntosh llegaron entonces a una conclusión más o menos natural —tras "espiar" convenientemente a Scott— que era la de modificar numerosos puntos de reglaje. Prácticamente se modificó todo, o sea alerón trasero más cargado resortes distintos, barras antirrolido más gruesas, etc., con lo cual el domingo a la mañana, en la prueba de tanques llenos, Mansilla aparecía mucho más confiado. De todos modos, su tiempo de clasificación era respetable si bien la segura probabilidad de piso mojado conspiraba naturalente contra cualquier piloto que partiera más allá de las dos primeras filas.

Larrauri había sufrido bastante más por culpa de un equipo Minardi que lógicamente no puede compararse a lo que pueden poner en pista los buenos equipos ingleses. El auto nueve recién tocó la pista por primera vez el viernes porque se terminó de armar en el mismo circuito en la noche del jueves al viernes, y sin saber qué podía pasar, tampoco se podría avanzar mucho más porque llovía sobre Silverstone, y Larrauri tuvo que dar apenas unas vueltas de reconocimiento inicial. El sábado con piso más seco, su primera impresión fue poco alentadora: *"Lo seguí de cerca a Scott para ver que sucedía con su coche* —explicaba Larrauri— *y se veía perfectamente que su auto va tocando el piso, creando un efecto suelo perfecto. El mío ni siquiera roza en los saltos porque se ve que las bases laterales del auto no están ni marcadas por el piso, y por lo tanto es obvio que no tenemos el mismo efecto suelo".*

El ingeniero Caliri pagaba así precio a un diseño inicial perfectamente de acuerdo con el reglamento que marca 4 cm. de despeje del suelo, pero que los demás equipos interpretan como siempre de modo particular ya que los 4 cm. se respetan cuando el auto está parado pero se pierden notoriamente cuando la fuerza del aire aplasta los pontones y el auto entero contra el suelo. *"Ahora no se puede modificar nada* —decía Caliri, responsable técnico de Minardi—, *lo haremos después, al volver a Italia* lo cual significa en realidad casi dos carreras perdidas para el equipo Minardi ya que luego de Silverstone se corre en quince días en Thruxton y los autos permanecen en Inglaterra durante ese lapso. Eterno handicap de los equipos menores y que no ayudaba a provocar una sonrisa en la cara de Oscar Larrauri, evidentemente insatisfecho de no poder contar con los mismos medios holgados que había conocido el año pasado en el Euroracing de Fórmula Tres.

Gabbiani de punta a punta

Poco antes de la hora definitiva, el ocurrente clima inglés produjo uno de sus cambios de actitud imprevistos y un tímido sol alejó la lluvia que parecía inminente. Todos los autos habían salido ya rumbo al Starting Grid Calzados con gomas de lluvia y el piso estaba totalmente mojado todavía. Pero en pocos minutos se hizo evidente que no llovería más por un buen rato y en el mismo lugar de la largada, uno a uno, los pilotos procedieron a febriles cambios de gomas mirando de reojo al vecino para saber si jugaba a seco o mojado. El último de todos en decidirse fue justamente Gabiani que quería salir con gomas de piso mojado. Pero al final calzó cuatro slicks y el Pelotón entero se puso en marcha en medio de una ube de spray impresionante y patinando generosaente sobre las gomas lisas.

Dave Scott perdió toda la ventaja de su pole position. El auto patinó en demasía y al soltar la presión sobre el acelerador casi se le para del todo el motor mientras los demás pasaban por donde podían. La catastrófica largada lo dejó a Scott en la posición número 19 mientras que a partir de la primera curva se ordenaban Gabbiani en punta, Thackwell, Ferte, Palmer, Bellot, Danner y Mansilla marcando los primeros pasos. Abundaron los paseos por el campo desde el primer momento —inauguró el italiano Dacco en la primera curva— y tales experiencias de pasto y alambre le costarían abandonar a numerosos pilotos entre los cuales el propio Mansilla, que tras perder una posición en carrera se fue afuera en la curva Becketts sin poder impedir al final un ligero toque contra las defensas. *"Una lástima* —se lamentaba despues Mansilla— *porque con lo que fue pasando en la carrera podía haber llegado a un podio. Pero el auto*

ORDEN DE LARGADA

	D. Scott March-BMW 1m16s95 Promedio:
M. Thackwell Ralt-Honda 1m17s23	220.771 km/h
J. Palmer Ralt-Honda 1m17s95	B. Gabbiani March-BMW 1m17s32
A. Ferté Maurer-BMW 1m18s16	T. Tassin March-BMW 1m18s08
P—Streiff AGS-BMW 1m18s46	E. Mansilla March-BMW 1,18s41
K. Acheson Maurer-BMW 1m18s85	S. Bellof Maurer-BMW 1m18s54
C. Danner March-BMW 1m18s85	P. Alliot Martini-BMW 1m18s62
O. Larrauri Minardi-BMW 1m19s17	A. Nannini Minardi-BMW 1m19s12
Jo Gartner Spirit-BMW 1m19s52	E. De Villota March-BMW 1m19s45
F. Jelinski Maurer-BMW 1m20s24	L. Leoni March-BMW 1m19s82
R.Del Castello March-BMW 1m20s68	P. Petit Maurer-BMW 1m20s53
G. Dacco Merzario-BMW 1m22s04	T. Kaiser Maurer-BMW 1m21s42
F. Ballabio Merzario-BMW 1m23s16	P. Chauvet Spirit-BMW 1m22s48

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

seguía estando muy subvirante y se iba para donde quería. En Becketts se me fue demasiado, lo peleé hasta que no se pudo más y al tocar el pasto me fui derecho a los alambres".

Gabbiani, entre tanto, dominaba la carrera a voluntad. Se escapó sin ningún impedimento y detrás quedaban Thackewell, Ferté y Bellof en lo que sería la mejor faceta de la carrera. Los tres giraron durante lago rato peleando la posición hasta que el auto de Thackwell comenzó a perder adherencia a medida que el piso se iba secando cada vez más y finalmente Ferté logró superar al neocelandés para colocarse segundo. Pero el francés no podía escaparse y en ese trencito movido cometió un error que le costó caro cuando al intentar superar al rezagado Jo Gartner antes de la chicana Woodcote se le movió el auto al emparejar la línea de Gartner y los dos autos se tocaron yéndose afuera juntos en espectacular ballet. Thackwell y Bellof volvieron a la carga y finalmente el alemán Bellof que ganó aquí en Silverstone hace justo un año el día de su debut, superó a Thackwell para aumentar todavía más su ritmo de carrera en procura de Gabbiani. Bellof tenía sin embargo diez segundos de penalización por haber sorteado una vez la chicana en forma poco correcta o más bien directamente sobre los cordones. Gabbiani estaba enterado de esa ventaja adicional y regulaba a vo-

COMIENZAN LOS ENSAYOS DEL PORSCHE-TURBO

Los motores turbo siguen invadiendo a la Fórmula Uno. Otro que hará dentro de muy poco su aparición será el denominado ***TAG P01*** *que, sobre el diseño de una planta motriz turbo Porsche, será montado en el nuevo modelo McLaren MP4/1D. Un reciente anuncio, realizado por sus responsables, informó que el próximo 28 de marzo comenzarán los ensayos de dicho auto en la pista de Weissach, que no es otro que el circuito privado que tiene la empresa Porsche para los tests de sus productos. Un piloto de pruebas de la firma será inicialmente el encargado de efectuar. Posteriormente estarán a cargo de Niki Lauda y John Watson, quienes ya se ocuparán de la tarea de desarrollo del flamente vehículo. Estos planes futuros contemplan a su vez un vasto programa de ensayos que incluye aproximadamente 6.000 Km. de pruebas en los circuitos de Brands Hatch, Silverstone, Paul Ricard y Hockenheim.*

Sobre la particular situación que se le plantea a la empresa TAG, al ser al mismo tiempo propietaria de un motor que impulsará a los autos de un equipo de Fórmula Uno (en este caso McLaren) y patrocinante de otra escudería (Williams), su principal responsable ***Mansur Ojjeh****, comentó:* ***"Es algo que no nos preocupa. Nuestra participación sólo consistió en comprar el motor que estaba preparando Porsche, lo que nos obliga a respetar el contrato de exclusividad que por un año esta firma tenía con McLaren. Una vez concluido este plazo, el motor será puesto a la venta de las escuderías que lo pidan y lo paguen..."***

¿Villota compañero de Mansilla?

Hasta pocos días antes de Silverstone se suponía que el italiano Guido Cappelli sería el piloto número dos del equipo March de James Gresham. Sin embargo a último momento apareció Emilio de Villota en esa plaza. Según el español, ***"Hace veinte días me llamó la gente de March ofreciéndome correr todo el campeonato de Fórmula Dos, hacer de tester de Fórmula Uno para la fábrica y correr los dos últimos GP de F-1 del año. Yo acepté y si bien no firmé contrato todavía, vine a ver qué pasaba aquí en Silverstone. En principio me hablaron de ser el primer piloto oficial March pero aquí hay por lo menos siete pilotos igualmente oficiales y nadie sabe quién es más oficial que otro. Es un poco confuso y espero el resultado de esta carrera para decidir".***

En verdad, las pretensiones de Villota parecen no sólo un poco ilógicas sino que además sufrieron una rotunda decepción el día de la carrera. Villota anduvo siempre muy lejos de los tiempos razonables —si bien es cierto que había probado poco antes— y para colmo al terminar la carrera se confundió porque llegó casi junto al ganador pero estando adelante de Gabbiani. No dio una vuelta más sin embargo porque había visto la bandera a cuadros en el aire, y llegó directamente a su box sin completar el giro que le faltaba. Había perdido dos de todos modos sin que su auto sufriera ningún problema. O como dijo irónicamente uno de sus mecánicos después: ***"sí, tenía un problema: tenida de ruta"****, en clara alusión a que el problema era del piloto y no del auto.*

No queda en claro entonces todavía si Villonta seguirá siendo el compañero de equipo de Mansilla en el resto de la temporada.



Extremo izquierdo: excelente rentrée en la F-2 para Mike Thackewell. Asimilados al team oficial Ralt-Honda, consiguió un satisfactorio segundo puesto. Más atrás se advierte a Jonathan Palmer, su coequipier y, de paso, la nueva línea de los autos de Tauranac. Izquierda: Consistente labor de Oscar Larrauri. Con un auto prácticamente "virgen" trepó del 14° al 7° lugar. Buen debut para el rosarino.

luntad la carrera. Pero de pronto se hizo evidente que ya no regulaba tan a voluntad porque Bellof se le venía encima y las últimas tres o cuatro vueltas prometían un posible cambio de ganador. Ultimo golpe de escena sin embargo: Bellof se queda sin nafta en plena recta frente a su box. El equipo March respiró tranquilo y Gabbiani pudo explicar luego lo que pasaba sin tener que lamentar nada ni perderse la satisfacción de su primer gran triunfo en Fórmula Dos. *"Todo venía bien hasta que faltaban unas quince vueltas* —decía el ganador— *porque allí se comenzaron a deteriorar las gomas. Cada vez el auto doblaba menos y además yo tenía que cubrirme del avance de Bellof. En esas condiciones cometí un error al colocar un cambio y el motor se me fue muy arriba en revoluciones. Indudablemente se perjudicó porque también venía perdiendo potencia y al final andaba mil vueltas menos. No sé si podría haber durado mucho más".*

Pero duró lo justo y Gabbiani pudo celebrar como correspondía. Otro motor exhausto fue el de Larrauri, que a pesar de todos sus problemas de adherencia cumplió una admirable carrera de voluntad y esfuerzo en la pista. Poco a poco Larrauri pudo remontar posiciones y sobre el final venía alcanzando a Leoni que al hacer un trompo en el fondo del circuito permitió el ataque del argentino. Larrauri ya estaba a dos segundos de Leoni y el equipo Minardi se regocijaba con la posibilidad de un puntito en el bolsillo ya que era el sexto puesto el que estaba en juego, cuando se vio que nuevamente el Minardi perdía terreno. La causa era el motor que ya no quería saber más nada y que milagrosamente aguantó hasta mil metros antes de la bandera a cuadros. Allí explotó pero Larrauri pudo llegar con el envión. Se pensó incluso en el sexto puesto porque Bellof acababa de parar sin nafta, pero el alemán tenía una vuelta más que Larrauri, lo cual no había sido advertido en la euforia inicial del equipo italiano que creía en un puntito ya en el bolsillo.

Pero las ambiciones de Larrauri apuntan a bastante más que un sexto puesto. Nadie puede negar la validez de esa pretensión. Y por el momento esa barrera parece lejana. Sin haber terminado la carrera, en cambio, Mansilla puede disfrutar probablemente de una revancha más próxima. ¿Por qué no en Thruxton, en dos semanas?

EL ACUERDO WILLIAMS-

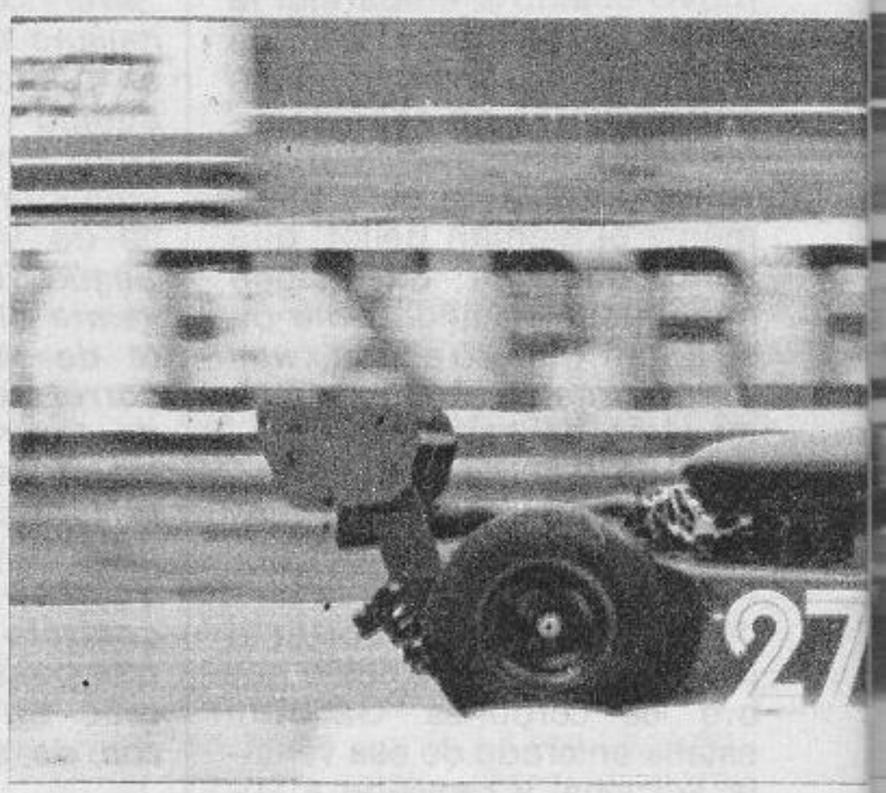
No sólo modelos nuevos hubo en el reciente Salón de Automóvil de Ginebra. También, como es posible imaginar, muchos fueron los chimentos que circularon en el ambiente plagado de personalidades del automovilismo deportivo. Una de los más insistentes e importantes de esas versiones es la que ya da por concretado formalmente el acuerdo entre Frank Williams y la empresa Honda para la provisión por parte de los japoneses, de motores turbo a la escudería inglesa durante un plazo de dos años y en carácter casi exclusivo. Y este "casi" está referido a que en el mismo contrato existe una cláusula mediante la cual Honda puede alistar un

CLASIFICACION

Autódromo de Silverstone - Circuito de 4,719 m - 47 vueltas - Recorrido total: 221,793 km - 20-3-83.

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS
1º	1	**Beppe Gabbiani**	**March 832-BMW**	**1h08m30s71**	**47**
2º	9	Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda	1h08m57s31	47
3º	2	Christian Danner	March 832-BMW	1h09m40s25	47
4º	4	Stefan Bellof	Maurer MM83-BMW	Detenido en pista	46
5º	7	Philippe Streiff	AGS JHIPB-BMW	1h08m52s79	46
6º	12	Lamberto Leoni	March 832-BMW	1h08m54s11	46
7º	11	Oscar Larrauri	Minardi M283-BMW	1h09m31s94	46
8º	6	Pierre Petit	Maurer MM83-BMW	1h09m20s81	46
9º	28	Emilio De Villota	March 832-BMW	- -	44

Promedio del ganador: 194,174 km/h.
Record de vuelta: Bellof en 1m19s93/100 a un promedio de 212,540 km/h.
Posiciones en el campeonato: Gabbiani, 9 puntos; Thackwell, 6; Danner, 4; Bellof, 3; Streiff, 2; Leoni, 1.
Próxima competencia: el 3 de abril en Thruxton.



LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	20	Guido Dacco	Merzario M28-BMW	Salida de pista
2	16	Tomas Kaiser	Maurer MM83-BMW	Motor
3	10	Alessandro Nannini	Minardi M283-BMW	Caja de cambios
4	26	Philippe Alliot	Martini 001-BMW	Trompo/fuera de pista
6	17	Kenny Acheson	Maurer MN83-BMW	Salida de pista
8	34	Roberto Del Castello	March 832-BMW	Salida de pista
11	3	Thierry Tassin	March 832-BMW	Salida de pista
13	8	Jonathan Palmer	Ralt RH6-Honda	Presión de nafta
13	21	Fulvio Ballabio	Merzario M28-BMW	Caja de cambios
14	27	Enrique Mansilla	March 832-BMW	Salida de pista
16	25	Pierre Chauvet	Spirit 201-05-BMW	Toque c/Jelinski
16	15	Frank Jelinski	Maurer MM82-BMW	Toque c/Chauvet
24	24	Jo Gartner	Spirit 201-05-BMW	Toque c/Ferté
24	5	Alain Ferté	Maurer MM83-BMW	Toque c/Gartner
31	33	Dave Scott	March 832-BMW	Motor



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

-HONDA

auto propio en carácter experimental durante algunas carreras del actual campeonato de Fórmula Uno, a partir del Gran Premio de Suiza a celebrarse en Dijón el próximo 10 de julio.

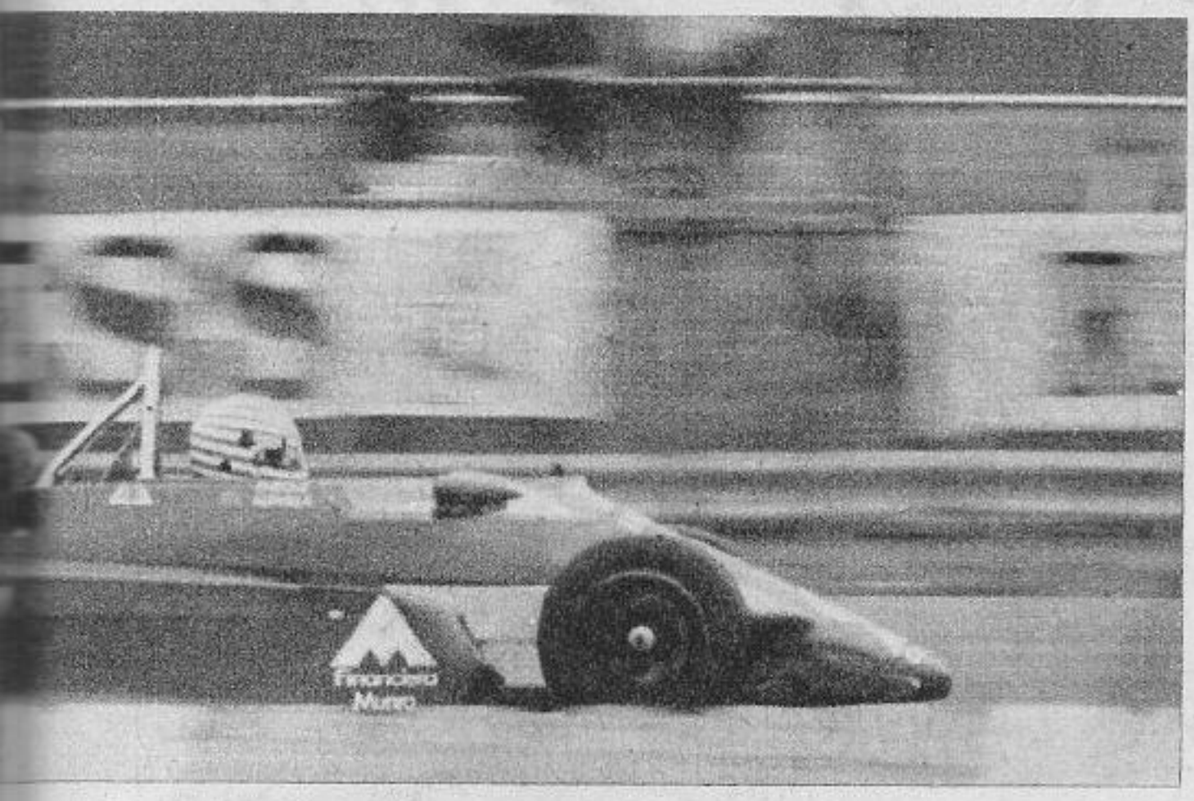
Pero las intenciones de Honda no quedarán limitadas a estas dos alternativas, ya que los planes mediatos de la empresa japones contemplan objetivos de mayor alcance. Uno de ellos es la provisión y venta de los motores turbo a todas aquellas escuderías que lo soliciten, hecho éste que recién tiene previsto concretar a partir de 1985 y una vez que caduque el contrato de exclusividad que tiene con Williams.

MUNDIAL DE MOTOS:
SPENCER Y BALDE EN SUDAFRICA

El sábado pasado se puso en marcha la edición ***1983*** *del* ***Campeonato Mundial de Motociclismo-Velocidad.*** *Y ante la renuncia de Argentina le tocó a Sudáfrica ser el escenario de esta jornada inaugural del certamen. Una jornada notablemente reducida, ya que sólo hubo competencias de las categorías 250 y* ***500 cm³****, que tuvieron como escenario el circuito de* ***Kyalami.***

La carrera de la clase mayor tuvo como ganador al norteamericano ***Freddie Spencer.*** *Sobre su* ***Honda****, el joven piloto insinuó su dominio desde las pruebas clasificatorias, donde se adueñó de la pole position. Ya en carrera Spencer tomó la punta en el comienzo y no la abandonó durante las treinta vueltas que comprendió la carrera que el estadounidense completó en un tiempo total de 43m58s3/10 a un promedio de* ***167,980 Km/h.*** *A siete segundos quedó Kenny Roberts (Yamaha), escalonándose posteriormente Ron Haslam (Honda), Marc Fontan (Yamaha), Randy Mamola (Suzuki), Franco Uncini (Suzuki), Raymond Roche (Honda), Eddie Lawson (Honda), Marco Lucchinelli (Honda) y el reaparecido* ***¡Barry Sheene!*** *sobre una* ***Suzuki.***

Más emocionante resultó la definición de la carrera de ***250 cm³ Jean Francois Baldé*** *sobre una* ***Chevallier*** *fue su ganador, seguido a apenas cinco décimas por su coequipier Didier De Radigués y a siete centésimas más por Hervé Guilleux, sobre una Kawasaki. Precisamente Guilleux lideraba el lote al llegar a la última curva, cuando una maniobra combinada de Baldé y De Radigués permitió a éstos superarlo en acción que posteriormente mereció la objeción del propio Guilleux. Baldé empleó para completar las 28 vueltas un tiempo de 43m27s2/10 a un promedio de* ***158,660 Km/h.***





Arriba: debut con varios matices fue el de Mansilla. Trabajó bien en clasificación (7°) y mantenía esa posición cuando un desafortunado despiste lo marginó de la prueba. Thruxton puede ser la revancha... Abajo: Christian Danner, oficial más de Be-eme que de March, logró con esa combinación el primer podio de su campaña.

F-3 INGLESA
¡OTRA VEZ AYRTON DA SILVA!

El brasileño ganó su tercera carrera consecutiva y ya nadie duda en considerarlo un futuro campeón mundial. Sobre lluvia o piso seco Ayrton avanza sin rivales y nuevamente impuso sus condiciones como quiso aventajando a Martín Brundle que quedó segundo.

Una curiosidad: Ayrton se cambió el nombre "oficial" y ahora aparece como Ayrton Senna *"porque Da Silva es como Pérez en Brasil",* ***pero ya le basta el nombre Ayrton para haberse hecho conocer a toda velocidad.***

¿JONES EN LA CARRERA DE LOS CAMPEONES?

El retorno de ***Alan Jones*** *a la Fórmula Uno parece estar cada día más cerca. Un rumor que circuló con bastante insistencia en Europa en la última semana asegura que el regreso del australiano a la categoría máxima se producirá el próximo* ***10 de abril*** *en el circuito de* ***Brand Hatch****, en ocasión de volver a realizarse la tradicional Carrera de los Campeones. Una semana más tarde, siempre al decir de las versiones, el regreso de Jones ya adquiriría mayor dimensión pues, a bordo del segundo* ***Arrows,*** *se presentará en el Gran Premio de Francia, tercera prueba del Campeonato Mundial.*

Si bien el regreso de Jones a las competencias automovilísticas era algo que estaba dentro de los planes de muchos, en cambio nadie pensaba que el retorno del australiano pudiese producirse tan rápido, ya que luego de sufrir una fractura de fémur durante un accidente compestre, los médicos estimaron que el período de convalecencia del ex campeón mundial se prolongaría hasta fines de mayo. Ahora la versión del inminente regreso, basada en supuestas declaraciones del propio Jones, rectifica todo lo anterior y nos trae esa sorprendente novedad. Sólo queda por esperar unos días para ver si realmente se concreta.

Efecto Humor

...Y ESTOY MUY CONTENTO CON ESTE TRIUNFO, PERO MÁS AÚN PORQUE SÉ DEL APOYO QUE A PARTIR DE ESTE MOMENTO RECIBIRÉ DE TONY Y OSCAR PARA AFIANZARME EN EL CAMPEONATO

JMT

CPA

Wueso

fasos

¡L...@#M*!
¡LANZAR ESTAS BOLEADORAS ES MÁS DIFÍCIL QUE CONSEGUIR UN DÓLAR A PRECIO OFICIAL!

CHE, TONY, YO LES ENSEÑO PERO, ¿SEGURO QUE NO ES PARA TIRÁRMELAS A MÍ, NO?

NO TE PREOCUPÉS GAUCHO, ¡LA MANO VIENE POR OTRO LADO!

Y BUENO, TANO, VOS SABÉS BIEN QUE PARA ALIVIANAR LOS PEDALES HAY QUE AGUJEREARLOS

¡PARÁ LOCA! ¡PARÁ! YO DIJE QUE CON LA F-1 EN CANAL 11 LLEGÓ EL "DESCHUPE" NO EL DESTAPE.

¡AH SÍ! ¿Y VOS TE PENSÁS QUE YO NO SABÍA QUE SE ME ENGANCHABAN LOS BOTINES SI LOS AGUJEREABAN?

VICENTE

GABJ

¡ESTÁ LOCO! ¡PASÓ AL LADO MÍO Y ME DIO UNA PATADA!

¡HÉCTOR! ¿QUÉ TE PASA?

¡JUAA! ¡JUA!
¿TE ACORDÁS LAS CARGADAS QUE ME HACÍAN CUANDO ME EQUIVOCABA TRANSMITIENDO F-1?... ¿Y LA TELEVISACIÓN DE TC DESDE MENDOZA?

¡JUAA!

...EN EL PODIO, NIKI LAUDA... ¡Y DALE CON NIKI LAUDA! PIQUET SALUDA AL SEGUNDO, MANFREDO WINKELDOF QUE TENÍA MUCHO POR PERDER AL IGUAL QUE KEKO RUSBEL QUE YA HABÍA ABANDONADO CUANDO PARÓ A CARGAR GOMAS

J. OLMO

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un triángulo amoroso diferente...

EXCLUSIVO PARA SOCIOS: CON FIRMA DE LA AUTORA



Una mujer atrapada entre dos extrañas pasiones.

Una apasionada novela de sentimientos, tensiones, anhelos y desengaños, donde la acción y el diálogo fluyen al ritmo de la desbordada sensualidad de los personajes. No se la pierda.

Consígala en las mejores librerías de todo el país o solicítelas por correo enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS — Casilla de Correo N° 386 — Correo Central (1000) Capital Federal.

Solicito un ejemplar de **LA RAFAGA**
Sistema de pago elegido:
CONTADO: Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires NO A LA ORDEN de Editorial ABRIL S.A. por **$ 200.000.-**

CONTRARREEMBOLSO: Abonaré al recibirla la suma de **$ 220.000.-**

NOMBRE:.....
.....
CALLE:..... Nº: .....
PISO:..... DPTO.: .....
LOCALIDAD:.....
PROVINCIA:.....
C.POSTAL:.....

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



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

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

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

La personalidad de un líder.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com