brisas

RSA

Argentina: $ 72.000 - Uruguay: N$ 40 - Paraguay: G$ 230

Nº 874 del 1º al 7 de marzo de 1983

COMO SE PREPARAN LARRAURI Y MANSILLA LA RESPUESTA DE REUTEMANN

F-2 CODASUR: MALDONADO SIEMPRE EN PUNTA

LAS REVISTAS DE MAURO



LA VERDADERA HISTORIA DEL MAS GRANDE...

FERRARI

El hombre y su leyenda, de Enzo Biagi.

¡CON PROLOGO DE JUAN MANUEL FANGIO!

SEGUNDA EDICION

El mayor mito viviente del automovilismo mundial, su vida, sus más apasionantes experiencias y su humanidad esencial, a través de sus propias palabras.
Una obra excepcional, que no puede faltar en la biblioteca de ningún aficionado.

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

Solicito envío de un ejemplar de FERRARI. Adjunto cheque/giro postal **sobre Buenos Aires**. NO A LA ORDEN de EDITORIAL ABRIL S.A. **por $ 110.000.- más $ 20.000.- para gastos.**

NOMBRE.....

.....

DIRECCION.....

.....

PROVINCIA.....

C.POSTAL: .....

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA

Año XVI Nº 874
Del 1º al 8 de Marzo de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Telex: 9229/22148 - Abril - AR.
T.E. 312-6010/29

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

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

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

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

SECRETARIA:
María Delia Cedres de Mango

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini - Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini *(Jefe)*

LABORATORIO: Armando Piro *(Jefe)*

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

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti *(Jefe)*

editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL

Gerente: Antonio Rodríguez Villar

Gerente de Coordinación Editorial: Jorge N. Miani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Costanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Publicidad: Héctor Bustos.

AREA CIRCULACION

Gerente: Osvaldo Andrés

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital. T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Ing. Mario Palanconi

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

CARLOS REUTEMANN y su presunta respuesta al ofrecimiento de McLaren para volver a correr

UN "NO" QUE PARECE DEFINITIVO

Llamadas telefónicas, viajes hasta su casa, largas esperas, todo eso fue necesario para averiguar algún dato preciso sobre el ofrecimiento que le hicieran a Reutemann para volver a la Fórmula 1. Aquí, en Punta del Este, donde el santafesino pasa sus vacaciones, se aseguró que tal ofrecimiento era real. Ron Dennis se comunicó varias veces con Fernando Parrado, amigo personal, y con el colega Jorge Alfaro, de un diario de Montevideo. En principio, para averiguar el teléfono de Reutemann y luego para sondear algo más sobre el tema. Básicamente, se aseguró que el ofrecimiento fue realizado por gente de Marlboro en llamada telefónica desde Suiza. La cifra llegaba a 3 millones de dólares para volver a integrar un equipo con Niki Lauda. Carlos tenía que contestar, a más tardar, el lunes 28. La propuesta, o la intención por lo menos de pensarlo, lo llevó a Reutemann a viajar a su campo en Santa Fe, aparentemente para conversar el tema con su padre. Pero al mismo tiempo, también se conoció que Cora Inés, una de sus hijas, se mantuvo inflexible en su negativa para que su padre vuelva a correr, supuestamente en una conversación familiar donde se trató el tema.

Finalmente, el domingo, en el anticipo de una nota que nos enviara Nando Parrado, amigo y colega de este país, nos confirmaba: *"Carlos me aseguró que no volvería a correr. Que todo lo que se dice no tiene sentido. Actualmente está muy cómodo con la vida que lleva y contento de atender su campo en Santa Fe. Parece que su nueva 'onda' son los tractores de campo, equipados con aire acondicionado, que los maneja él y otra persona únicamente y los guarda celosamente bajo llave. Estoy seguro de que Carlos no miente y que tiene todo dispuesto para vivir en Buenos Aires, en un lugar muy lindo de la zona de Palermo".*

Hasta el día de nuestro cierre, ésta era la última noticia sobre el "conversado" regreso de Reutemann a la F-1. Todo hace suponer que no se concretará, pero evidentemente, Reutemann sigue teniendo la última palabra.

ENRIQUE MANSILLA: 190 vueltas en Goodwood sobre 13 compuestos diferentes, y entrando sin concesiones en la F-2

"¡PERDI 4 KILOS EN 2 DIAS!"



Las vacaciones quedaron definitivamente atrás. Así como el calor de Buenos Aires. Nuevamente ambientado en el frío y la llovizna de Inglaterra, Enrique Mansilla comenzó ya el Campeonato de Fórmula Dos 1983, si se considera la intensidad de las pruebas llevadas a cabo con el equipo March durante la semana que pasó. Una jornada de primer contacto con el auto en Thruxton y luego, viernes y sábado en Goodwood, donde Mansilla fue el único piloto encargado de las pruebas y donde la tarea fue impresionante, ya que consistía en evaluar todo el lote de probables compuestos Bridgestone para la temporada que comienza el próximo 20 de marzo en Silverstone.

Lo único extraño en todo esto es que el propio equipo March aún no ha sido totalmente definido en su organización 1983 y nada menos que cinco pilotos —Tassin, Gabbiani, Danner, Cappelli y el propio Mansilla— esperan ansiosos saber finalmente en dónde correrá cada uno de ellos. La ambigua situación será, sin embargo, definida en la próxima semana y, por lo que parece, de acuerdo con el siguiente esquema: habrá dos equipos March, ambos igualmente oficiales.

En cuanto a su dependencia respecto de la fábrica de Bicester, los dos equipos utilizarán el mismo chasis 832 diseñado por Ralph Bellamy, cuya

responsabilidad de ingeniero será compartida, asimismo, durante el año, atendiendo a los dos teams por igual. Las diferencias entre ambos equipos serán, en cambio, las siguientes: uno de los equipos llevará motores BMW atendidos directamente en el taller BMW que dirige Paul Rosche, y utilizará, por su parte, neumáticos Michelin. El otro team dispondrá de motores BMW entregados también por el servicio oficial de BMW Motorsport, pero atendidos por el preparador suizo Heini Madder, mientras que el proveedor de neumáticos será el constructor japonés Bridgestone. Al frente del primer equipo, en cuanto a la dirección en el terreno, estará Mike Earle, mientras que el segundo será dirigido directamente por Robin Herd, dueño principal de March, lo cual confirma que efectivamente ambos equipos parecen colocados en estricto pie de igualdad. Por fin, el equipo dirigido por Mike Earle tendrá tres autos, a cargo de Thierry Tassin, Christian Danner y Beppe Gabbiani; mientras que el team "de Robin Herd", alineará a Enrique Mansilla y Guido Cappelli, joven piloto italiano que proviene del Campeonato Italiano de Fórmula Tres 1982.

La situación de Mansilla aparece, por lo tanto, como francamente ventajosa, si todo se confirma como se presume. En efecto, Mansilla quedaría como innegable primer piloto —Cappelli aporta un gran patrocinio pero tiene mucha menos experiencia— en un equipo de sólo dos autos y en el cual los técnicos de Bridgestone piensan volcar todo el esfuerzo posible para ganar el Campeonato 1983.

Ni bien llegado a Inglaterra, Enrique Mansilla tomó su primer contacto con un auto de Fórmula Dos, el martes pasado, en Thruxton. La experiencia no deja de ser importante si recordamos una circunstancia fundamental: los Fórmula Dos Internacional 1983 no han sufrido reformas reglamentarias como en el caso de los Fórmula Uno, y por lo tanto siguen siendo autos que utilizan un efecto suelo casi total. Muchos técnicos suponen que en la actualidad un auto de Fórmula Dos puede hacer casi los mismos tiempos que un Fórmula Uno, en ciertos circuitos trabados, lo cual incrementa relativamente el valor de la Fórmula Dos como escalón de referencia para sentarse, el día de mañana, en un Fórmula Uno.

O en otras palabras, que por sus exigencias y posibilidades, un Fórmula Dos está, hoy en día, más cerca de lo que es la Fórmula Uno que de la Fórmula Tres. Mansilla no se encontró, sin embargo, con ninguna sorpresa mayor. *"En realidad* —nos conflaba después de la prueba de Thruxton— *tuve una impresión menor de lo que pensaba, creía que sería mucho más difícil de manejar que un Fórmula Tres. Por supuesto que la succión del auto contra el piso es impresionante y ni hablar de lo que permiten doblar esas gomas mucho más anchas que las de Fórmula Tres. Pero, rápidamente, me sentí cómodo en el auto".*

El primer contacto fue, de todos modos, superficial, ya que en Thruxton llovía y no se pudo girar mucho tiempo. Pero lo interesante quedó para el circuito de Goodwood, donde Mansilla volvió a sentarse en el mismo chasis del equipo de Mike Earle (no están listos aún los chasis que usará el equipo de Herd), para llevar a cabo un exhaustivo test por cuenta de los técnicos japoneses de Bridgestone. Equipado el auto con un motor BMW-Rosche, especial para ensayos —50 HP menos, para evitar cualquier rotura imprevista y poder girar kilómetros y kilómetros sin parar—, Mansilla tuvo así dos días a su disposición para conocer íntimamente las reacciones de lo que será su herramienta de trabajo 1983.

Mansilla estaba plenamente satisfecho luego de la doble jornada de trabajo. No hubo un solo contratiempo, se giró desde la mañana hasta caer la tarde, era el único piloto encargado de las pruebas y pudo completar, incluso, una tanda de 65 vueltas sin detenerse, distancia equivalente a una carrera de Fórmula Dos completa, ideal para conocer exactamente la exigencia física de la nueva categoría.

"En realidad, me cansé menos de lo que yo pensaba —explica Mansilla—, *porque luego de dos meses sin entrenamiento calculaba que podía estar por de bajo del rendimiento físico normal. Pero lo aguanté a la perfección y de las 65 vuentas hice más de 50 manteniendo un tiempo de giro que no varió en más de cuatro décimas. Perdí cuatro kilos porque de todos modos fue un esfuerzo, después de tanto tiempo sin carreras, pero los recupero rápido. Y la utilidad de esa prueba fue enorme para mí."*

—¿Cuál era el objetivo central del ensayo?

—Probar gomas y más gomas. Era una prueba pedida por la gente de Bridgestone, que se viene con todo. 17 técnicos japoneses y 13 compuestos distintos entre todos los tipos de gomas previstos para el año 1983.

Lo principal era probar las gomas duras de carrera y por eso hicimos un simulacro de carrera completa girando 65 vueltas sin parar, arrancando con tanques llenos. Mi mejor tiempo fue de 1m8s9/10, que está muy bien respecto de lo mejor hecho por un Fórmula Dos en Goodwood (1m6s9/10),ya que mi auto tenía un motor con 50 caballos menos. Y los dos días de pruebas eran muy fríos, con llovizna intermitente, que aprovechamos para probar también gomas de agua.

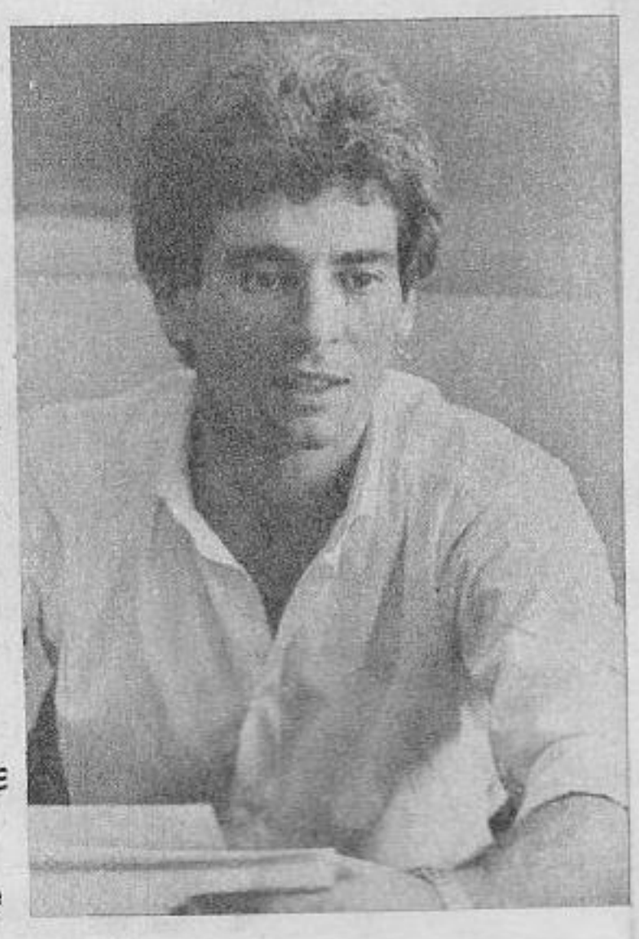
—¿Todo pinta bien para 1983, entonces?

—Sí, yo estoy satisfecho y esperanzado en poder obtener resultados interesantes. La gente de Bridgestone también se mostró muy contenta por mi trabajo de prueba (giramos 190 vueltas en total, entre los dos días) y me propusieron correr tres carreras del Campeonato Japonés de Fórmula Dos al terminar el Campeonato Europeo '83. Si eso se concreta en forma interesante, podría también correr todo el Campeonato Japonés 1984, si todavía sigo corriendo en Fórmula Dos en Europa. Veremos.

Entretanto, el Campeonato Europeo 1983 se presenta más que prometedor para el entusiasta Mansilla.

Germán Sopeña

OSCAR LARRAURI: DE PAUL RICARD AL MUGELLO



En el hotel "Victoria", de Faenza (Italia), los pilotos argentinos son ya figuras de la casa. Allí vivió Miguel A. Guerra durante largo tiempo y por allí se lo ubica también ahora a Oscar Larrauri, recién instalado en la ciudad de Giancarlo Minardi, dueño del equipo en que correrá Guerra y donde ahora iniciará Larrauri sus pasos en Fórmula Dos.

Las primeras pruebas llevaron de inmediato a Poppy Larrauri a Paul Ricard, donde hubo un fin de semana consagrado casi exclusivamente a distintos equipos de Fórmula Dos, pero por el momento el campeón de F3 1982 no ha podido profundi-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zar demasiado en la conducción de lo que significa un F-2, ya que los ensayos del team Minardi en Paul Ricard fueron interrumpidos por una salida de pista de Nannini (el compañero de equipo de Larrauri) que arruinó las suspensiones del nuevo chasis Minardi —diseñado y construido por el ingeniero Caliri—, antes que Larrauri pudiera sentarse por primera vez para tomarle, al menos, el gusto. El argentino se contentó así, girando en el auto del año anterior, mientras el equipo volvía a cargar todo en el camión para regresar a Italia.

El Minardi versión '83, llamó sin embargo la atención por lo pulido de su construcción y cierta sofisticación aerodinámica, lo cual augura pretensiones de importancia para el campeonato que comienza. En diálogo telefónico con CORSA, Giancarlo Minardi no ocultó su satisfacción: *"Estamos muy contentos con Larrauri, porque ya vemos lo que puede hacer encima de un auto de carrera y estamos muy confiados en lo que puede dar el nuevo chasis. Ahora, ni bien terminemos de reparar todo y concluir los dos chasis, nos vamos a probar al Circuito de Mugello y de allí a Silverstone, donde habrá varios días de prueba antes de la carrera del 20 de marzo"*.

Y, por supuesto, nadie más esperanzado que el propio Larrauri.

G.S.

F-1 AL DIA

OFICIAL: BOESEL EN LIGIER

Tal como se esperaba, *Jean Pierre Jarier* y el brasileño *Raúl Boesel* serán los pilotos del team francés, mientras que se explicó, en la conferencia de prensa del viernes 25 de febrero, que los patrocinates del equipo serán Gitanes, ELF, Michelin, Café do Brasil y la Oficina Brasileña de Turismo (Embratur), lo cual clarifica definitivamente el apoyo aportado por Boesel. No se aclararon, en cambio, las cifras de tal aporte, aunque se menciona como probable un monto de *800.000 dólares* como derecho al asiento de Boesel. La tabla de salvación que necesitaba Ligier...

PIRONI: NUEVA OPERACION

El jueves pasado, Didier Pironi fue sometido a una nueva intervención quirúrgica, a cargo del profesor Emile Letournel, en el Hospital de la Porte de Choisy, en París.

El objetivo era quitar algunos clavos del tobillo de la pierna derecha, así como un anillo metálico que rodeaba el hueso astrágalo, además de preparar una próxima operación en la tibia y el peroné de esa misma pierna derecha, que era la más afectada por el accidente. La pierna izquierda, en cambio, está ya casi totalmente recuperada, y Pironi puede, incluso, manejar su auto de calle (con cambio automático, o sea sólo dos pedales que controla con el pie izquierdo exclusivamente) además de caminar con la ayuda de dos muletas. El milagroso proceso de recuperación prevé que aún faltan cuatro meses para poder caminar normalmente sobre la pierna derecha, por lo cual Didier calcula que podrá volver a sentarse en un auto de carrera antes que termine el Campeonato 1983.

SCHLESSER CON EL SEGUNDO MARCH DE F-1

Jean-Louis Schlesser será el hombre que acompañará al chileno *Eliseo Salazar, en* el equipo inglés, durante la temporada 1983. Su incorporación oficial recién está prevista para el comienzo de la temporada europea, o sea el Gran Premio de Francia, a realizarse el 17 de abril, previa participación el 10/4 en la Carrera de los Campeones en Brands Hatch.

Jean-Louis Schlesser, quien es sobrino de Jo, aquel piloto francés que fuera gran amigo de Guy Ligier y que muriera trágicamente en Rouen durante el Gran Premio de Francia de 1968, llega a la categoría mayor trayendo como antecedentes actuaciones en la Fórmula Renault y 3 de su país, y Europea. El año anterior participó esporádicamente en el Campeonato Europeo de Fórmula 2 conduciendo un Maurer y su performance en Donington llamó la atención de Frank Williams (que tam*bién fuera amigo de su tío), quien lo invitó a una serie de ensayos con el Williams en* Croix-En-Ternois. Schlesser sorprendió a todos siendo más veloz que Jonathan Palmer, el piloto de pruebas de Williams, pero no pudo incorporarse a la escuadra de Frank por encontrarse ésta ya completa. Sin embargo, pudo contactarse con John McDonald, uno de los directivos más importantes de March, quien, atraído por las condiciones de Schlesser y por (cuándo no) los sólidos sponsors que aportaba, le abrió la puerta que dentro de poco le permitirá debutar en la Fórmula 1.

OSELLA CON MOTORES ALFA

Enzo Osella acaba de asegurar para su equipo la utilización de los motores de 12 cilindros de *aspiración normal* que hasta el año pasado pertenecieran a *Alfa Romeo* y que ante el cambio de planta motriz para 1983 quedaron actualmente sin uso para la gente de Pavanello.

La idea de Osella, de utilizar dichos motores, venía desde que a mediados de 1982 Alfa Romeo anunciara para 1983 la incorporación del motor turbo. Por dicho motivo le había encargado a su diseñador, *Tony Southgate*, que en la construcción del nuevo modelo acondicionara la suspensión trasera y la base autoportante del motor para recibir una unidad más voluminosa que la del Cosworth.

Osella, quien por otra parte también se aseguró la asistencia para dichos motores de los técnicos de Autodelta, señaló que con su utilización espera *"si no estar en el nivel de los turbo, al menos darle batalla a los mejores Cosworth"*.

SORPRESIVO:

¿JONES VUELVE CON ARROWS?

Mientras el plazo final de la FISA, para anunciar la formación de los equipos, llega inexorablemente a su expiración, la sorpresa mayúscula de la semana fue enterarse que en el telegrama enviado por Arrows a la FISA se indicaba como pilotos 1983 a Marc Surer y... ¡Alan Jones!, aunque aclarando, en el caso del australiano, que su incorporación al equipo Arrows estaba supeditada a la obtención de un patrocinio financiero imprescindible para presentar un segundo Arrows en la pista. Por el momento, además, como Jones se está recuperando de un accidente (fractura del fémur y lesiones en la cadera, al caerse de un caballo en Australia), sólo correrá Marc Surer un único Arrows.

La noticia es, por cierto, llamativa. En efecto, si Alan Jones quería volver a la Fórmula Uno, ¿por qué lo haría en un equipo de segundo nivel, sobre todo después de haber rechazado repetidas ofertas de Williams y hasta de Ferrari? La única explicación posible es la que afirma que Jones también se propuso un plan de retorno gradual, como Niki Lauda, con un primer año de readaptación a la Fórmula Uno, y que, por lo tanto, prefiere reintegrarse en un equipo donde la presión es menor y donde no está obligado a ganar desde el primer día. A ello, se suman sus buenas relaciones personales con Alan Rees, desde la época en que Jones corría para el viejo equipo Shadows.

De todos modos, por el momento no hay confirmación oficial de parte del propio piloto australiano.

GANANDO POR TERCERA VEZ EN PUNTA DEL ESTE, CON SU ESTILO INAPELABLE DOMINIO EJERCIDO EN NUESTRA F-2 NACIONAL A

LA AUTORIDAD INAUGURO EL FUTU



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONTUNDENTE, GUILLERMO MALDONADO PROYECTO EL
LA APERTURA DEL TORNEO CODASUR

Por: Ricardo Delgado y Jorge Fernández Morano.
Fotos: R.O.D., J.F.M. y E.N.E.

En la semana previa a la carrera de Punta del Este, varios medios argentinos señalaban la importancia que adquiría la ausencia de los brasileños a la primera prueba por el torneo Codasur. Casi parecía que con ello "condenaban" la apertura a un fiasco integracional que durante todo el receso se temió

Las primeras instancias de la carrera fueron espectaculares. El cuarteto Maldonado-Di Palma-Scarazzini-Del Río concentró el interés en suandar. Una verdadera interés en su andar. Una verdadera escuadrilla dorada.

y por el cual se trabajó mucho.

En realidad, los brasileños no estuvieron y si bien su peso como aporte a la integración es importante, no resultó decisivo en la apertura.

Porque Punta del Este tuvo el mejor marco de sus tres años de vigencia (se hablaba de 60.000 personas), hubo televisión a nivel continental, estuvieron representados el Uruguay, Venezuela, Chile y la Argentina y, por último, algunos representantes del Brasil se arrimaron hasta Punta para "dar explicaciones" y paralalelamente asegurar



la futura presencia de algunos de sus pilotos.

Es cierto que como apertura de un torneo de tanta envergadura, todo el mundo estaba con el ojo puesto en este debut. Pero no es menos que, como tal se le podían permitir algunas falencias. Pero en este caso, la ausencia brasileña (la falencia más importante en cuestión) no se debió a una falla propia de los que se movieron atrás del proyecto, sino más bien de los brasileños mismos, que desde un principio se habían comprometido a estar presentes. Algo que sólo ellos podían remediar y con lo que contó el grupo de F2 Codasur. Lo cierto es que, sin brasileños (que en recuadro aparte explican sus motivos) la apertura del Torneo Codasur tuvo el nivel esperado, gran jerarquía y el mejor ganador que se podía pedir. Argumento convincente para cualquiera que alguna vez haya dudado que la F2 Codasur podía no ser la realidad que comenzó a gestarse en Punta del Este.

MALDONADO: LOS MISMOS ARGUMENTOS, PERO MEJOR...

Porque el circuito era más comprometido, algunos hablaban de la probable "descompresión" del equipo con dos autos que supervisar y todo el tema político a su alrededor, la reunión de Punta del Este parecía algo difícil de superar sin inconvenientes para Guillermo Maldonado. Pero esto lo único que hizo fue poner una vez más a prueba el tremendo potencial del campeón y su gente.

Basó todo su accionar previo a la carrera en la búsqueda de una armonía que en este caso llegó a límites increíbles. Llevó su Berta con una combinación pocas veces usada de resortes. Con estos valores optimizados hiló muy finito sobre el tema aerodinámico, buscando la mayor ventaja con la menor posibilidad de error y por último, tuvo uno de esos motores que no admiten dudas. Poco después de lograr la pole, nos decía *"aunque no lo parezca, tener un buen motor aquí es casi tan importante como cualquier*

GUILLERMO MALDONADO: POLE POSITION, RECORD DE VUELTA Y GANADOR POR TERCERA VEZ

LA FIGURA

A la manera de Di Palma en nuestro país, "Yoyo" Maldonado fue firmando cientos de autógrafos a turistas que se lo reclamaban por las calles de Punta del Este. Claro, el campeón no dejó esta vez nada en pie, pero además ganó en las tres ediciones de este Gran Premio, lo que le significó, sin ninguna duda, ser el piloto más popular y buscado de la ciudad. De esta manera, con la eficiencia que lo caracteriza, Maldonado empezó ganando y sumando los primeros nueve puntos de este campeonato SUDAM que dio su primer paso oficial para unir al automovilismo latinoamericano.

Después de su triunfo, a más de una hora de terminar la carrera, Yoyo nos explicaba cada paso dado para llegar a repetir por tercera vez este triunfo: *"Aquí hace falta mucho trabajo para llegar a andar bien, pero por suerte ya tenemos la experiencia suficiente para acelerar la puesta a punto. Nosotros empezamos en Buenos Aires una serie de pruebas con miras a esta carrera, utilizando el circuito 6 de Buenos Aires. Pusimos espirales más blandas (295 libras adelante y 325 atrás) y con bastante diferencia entre un valor y otro, considerando que generalmente la diferencia no pasa de las 20 libras. Pero como en este circuito los autos tienden a irse mucho de trompa, decidimos utilizar esos valores. En las primeras vueltas que dimos aquí el auto iba tan bien que la cola prácticamente viajaba en el aire. Por eso me vi obligado a ablandarlo con barra y cargarlo aerodinámicamente para que apoyara un poco más el tren trasero. Le dimos un punto más al spolier y dos al alerón trasero".*

"Después de completar ese trabajo hicimos muchas pruebas con distintos niveles de nafta flotante porque los autos se ahogan con bastante frecuencia en las curvas más lentas, especialmente en la última, antes de pasar por boxes. Con lo que sufrimos mucho fue con los frenos. Prácticamente nos complicó mucho el trabajo en los dos autos, pero por suerte, al poner pastillas Ferodo, solucionamos en un 95% el problema. Son pastillas más duras pero andan muy bien. Pero otro de los factores en la mejora de los tiempos fue la diferencia en los motores. El viernes teníamos un motor de 172 caballos y el sábado pusimos uno de 180, que lógicamente fue el que ocasionó los problemas en el tren trasero por la potencia que tenía. El auto araba en todas las curvas, saliendo con una fuerza increíble."

"En carrera todo fue más fácil, más sencillo. Hice una buena largada tratando de escaparme de cualquier toque en las primeras vueltas. Le puse la barra muy dura adelante porque estaba seguro de que el circuito iba a ir ensuciándose de aceite, y acerté. El auto empezó a irse de trompa en las primeras vueltas, pero como le puse más freno atrás para que sacara la cola, logré compensarlo. Después, en la mitad de la carrera, se compuso mucho y prácticamente no tuve ningún inconveniente. Por eso empecé a poner un cambio más para no arriesgar sin sentido el motor y viajar muy tranquilo. De boxes tuve una información precisa que me dio la tranquilidad óptima en toda la prueba. Finalmente quisiera que reconozcan el trabajo de todo mi equipo. De no ser por el palier que se cortó en el otro auto, hubiéramos hecho un 1-2 con Del Río, que debutaba hoy. Y eso habla muy en claro de lo bien que trabaja toda mi gente y el sentido de responsabilidad que tienen. Este triunfo se lo dedico a ellos, a mi familia y a toda la F-2 argentina".



Derecha: *La misma vehemencia que le hizo seguir de largo en una curva y descender hasta el octavo puesto, fue la que llevó a Juan Manuel Fangio al segundo lugar final, a pesar que casi se queda sin nafta.*
Izquierda: *Gustavo Sommi inauguró el 83 con un podio, en base a un andar regular y ascendente desde el comienzo. Lo sigue el chileno Ridolfi, el mejor extranjero clasificado (5°).*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA AUSENCIA DE LOS BRASILEÑOS

La semana previa a Punta del Este, varios medios de nuestra capital difundieron generosamente la noticia de la ausencia de los brasileños en la apertura del Torneo Codasur. La misma se materializó desde el momento en que los argentinos llegaron a Punta; sin embargo, la presencia de algunos dirigentes y pilotos pareció —a priori— abalar los justificativos que éstos esgrimieron ante la aparente falta de responsabilidad y profesionalismo demostrada.

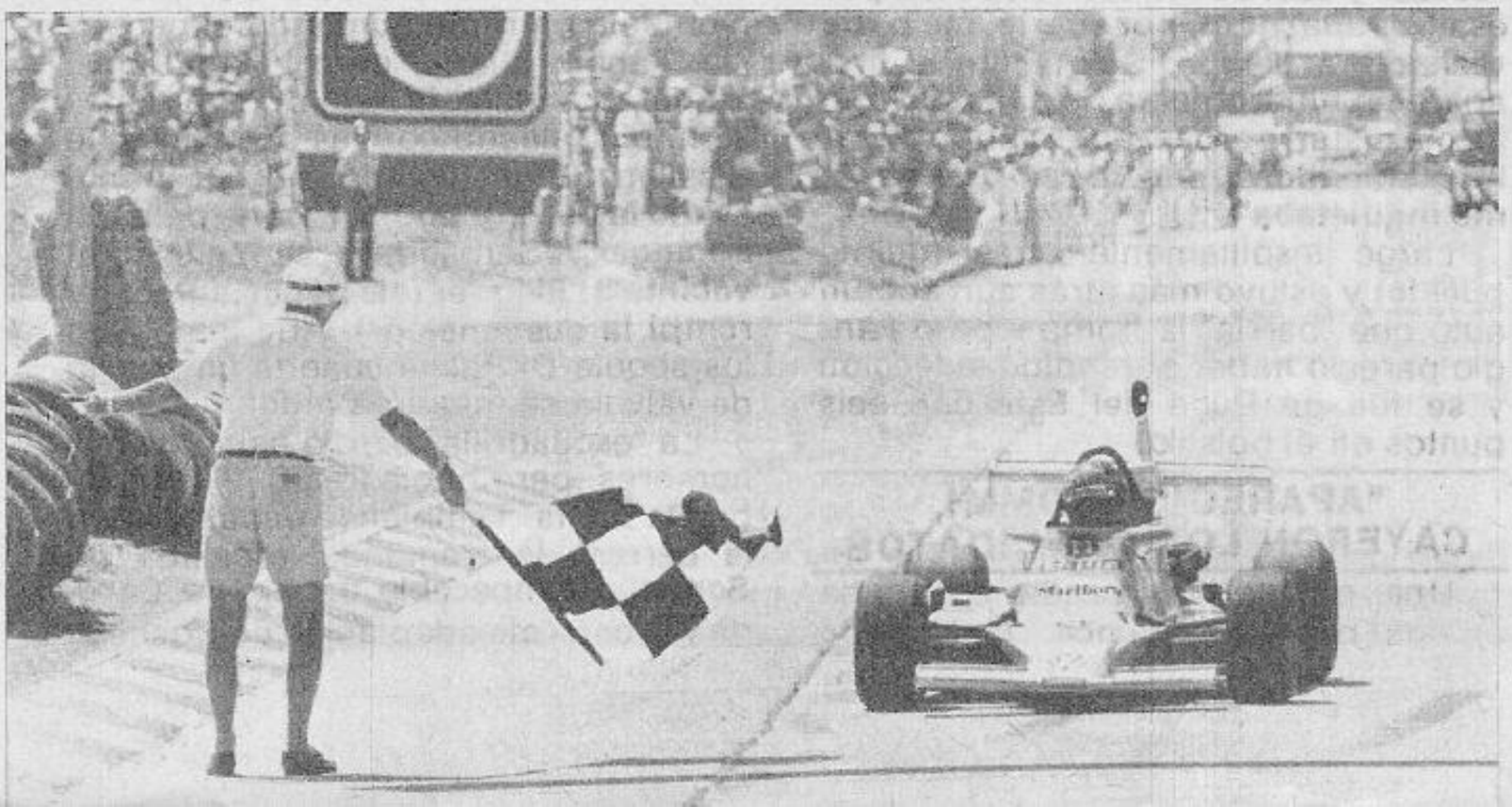
Consultado ***Antonio Da Souza Filho****, presidente de la F2 brasileña, varios fueron los argumentos y en cada caso de lo más atendibles. Ello implica que sólo una cuestión de tiempo (según el dirigente), durante el cual se solucionarían los problemas actuales, es la valla que separa la integración de un grupo de brasileños, de la F2 continental.*

"Las modificaciones al reglamento luego de la carrera de Buenos Aires hicieron que debiéramos reducir el peso de los autos de 450 a 410 kilos y eso no se logra de un día para otro. Además debemos considerar que nuestra F-2 recién va a cumplir dos años en abril y no se le puede imprimir el mismo poder de reacción que tienen ustedes que ya llevan muchos años en ésta. Liberamos la preparación de los motores y por consiguiente recién ahora se está desarrollando una serie de elementos especiales (cigüeñales, tapas, bielas, etc.), y como en el caso anterior, hace falta algún tiempo para hacerlo bien. Además, podríamos importar estos elementos, pero sucede que el dólar aumentó en el Brasil un 100%, lo que en gran medida frenó esta posibilidad. Por otra parte, el interés de algunos sponsors se diluyó significativamente —como si esperaran el resultado de las primeras pruebas— y de golpe nos encontramos con que no había ningún piloto con posibilidades de venir aquí.

"Actualmente tenemos 17 autos y esperamos que esa cantidad asista a la primera del calendario nuestro (Tarumá, el 20 de marzo), eso implica que tengamos un parque potencial similar al de ustedes y aumenta las posibilidades de que algunos se vuelquen hacia el Codasur. En este momento, la mayoría de los autos están desarmados por las modificaciones reglamentarias que hay que implementar, también hay mucha gente de vacaciones y el cambio es lento.

"¿Si todavía los brasileños tenemos dudas de la intención de los argentinos? No, de ninguna manera, para cualquiera la proyección continental es un gran anhelo y sería tonto no encararla, sólo que en las mejores condiciones posibles. Creo que en la carrera que se hará en Gianía a mediados de año podremos tener una pauta más exacta de todo lo que les digo. Allí correrá la F2 Codasur y nosotros tendremos un parque más fuerte y con el mínimo de desarrollo para estar al nivel de los argentinos. Seguramente, también eso incitará a los sponsors y así podremos tener la presencia que buscamos. Por ahora lo único que podemos hacer es gestionar la de un piloto nuestro en algún equipo argentino (podría ser Bragantini) y negociar las carreras de Brasil. Eso, junto con la televisión en directo de esta carrera para el Brasil, creo que son un buen antecedente para nuestras intenciones. También podría sumarse Mufiato y quizá Feoli, con lo que algo de nuestra parte se cumpliría".

A grandes rasgos, éste fue el justificativo de Filho y toda la F2 del Brasil. Para avalarlo lo acompañaron un representante de Denim (uno de los sponsors más fuertes), Cherubini Ely, campeón brasileño de la F-2, y sus argumentos. Ahora sólo cabe esperar que logren solucionar sus inconvenientes para finalmente integrarse. Su presencia es muy importante aunque no vital pues la apertura en el Uruguay ya demostró que la F2 Codasur es un hecho.



El centro de belleza
más importante
en el corazón
de Buenos Aires

d'antuan

650 metros
de comodidades
con el servicio más rápido
y competente
para ambos sexos
donde Ud.
se encontrará con un nivel
internacional
en manos de profesionales
altamente capacitados
a precios razonables y
una cálida atención.

San Martín 510
(esquina Lavalle)
Bs.As. - Tel.: 393-6715

EL CONCIERTO
CRUCIGRAMA
DEL
ENTRETENIMIENTO

Una diversión a toda orquesta
con los más apasionantes
juegos de ingenio.
Cruzadex, Crucimax, Jeroglíficos,
Bustrofedones y **Mosaicos**
brindan una atrapante sinfonía
de pasatiempos con el sutil aporte
de un afinadísimo **humor.**
Disfrute del concierto **CRUCIGRAMA.**
Una velada de gala para la alegría.

REVISTA CRUCI GRAMA

¡RESERVELA!

La revista de entretenimientos
para la gente que piensa.



Debut y casi podio para Jorge Omar Del Río. Un palier le impediría defender el segundo puesto que había conseguido. Aquí, con el venezolano Cocheza.

EL DEBUT DE JORGE OMAR DEL RIO

SOLO LE FALTO EL PODIO

Acostumbrado a un sistema de trabajo que lo llevó a conquistar cuatro títulos argentinos, Del Río, ante la sola intención de querer hacer Fórmula 2 SUDAM, lo primero que hizo fue hablar con Maldonado, concretando finalmente su inclusión en el equipo campeón. Punta del Este fue su debut, y a pesar del abandono en el segundo lugar, confirmó nuevamente la filosofía de un piloto que suele equivocarse muy poco, arriba o abajo de sus autos: *"Estoy satisfecho pero tengo una bronca que me muero. Fue muy injusto que se rompiera ese palier porque estuve cuidando el auto en toda la carrera. Tenía todo controlado a la perfección pero no pudo ser. Hubiera sido muy bueno para todos hacer el 1-2, porque nos daría mas seguridad y aceleraría todavía más mi proceso de adaptación. Pero igual fue todo muy importante por ser el debut. En la carrera de hoy venía muy tranquilo. Al principio lo tenía muy controlado a Fangio, creo que a unos 6s. Después se me acercó un poco porque el auto empezó a irse de trompa. Eso me obligó a jugarme un poco más en las curvas y a andar medio desprolijo, como no es costumbre en mí. Pero necesitaba recuperar el tiempo comprometida. Palier roto, problemas de freno, goma pinchada en clasificación, fueron algunos de los males que impidieron que esta vez el auto líder de De Guidi apareciera como el más serio rival de Maldonado.*

"En una de las primeras frenadas me pasé de largo y quedé noveno. A partir de ese momento, traté de tranquilizarme y a la vez estar muy expectante para aprovechar todo a mi favor. Así fue como pasé varios autos en el momento justo para hacerlo y pude subir. Antes de la carrera habíamos hablado con Miguel respecto al plan a realizar y casi se me estropea todo por esa frenada, pero, por suerte, me pude reahacer a tiempo. Sólo sobre el final apareció un problema de nafta que me hizo asustar, pero levanté y pude llegar manteniendo el puesto, ya que nadie me inquietaba".

Largó insólitamente atrás (quinto puesto) y estuvo mas atrás aún con un auto que "barría" la trompa, pero Fangio pareció haber aprendido la lección y se fue de Puna del Este con seis puntos en el bolsillo.

"APARECIO" SOMMI, CAYERON LOS CANDIDATOS

Una escuadrilla dorada dominaba en los primeros tramos. Maldonado mandando sin atenuantes, Scarazzini cerca aunque sin inquietar (**"podía haber forzado, pero el riesgo era grande"**), Di Palma a su cola y luego el recién llegado Del Río. Un campo bastante generoso y Fangio trepando, luego Croceri, Caneda, Cocheza, Sommi que también recuperaba, Ridolfi, Passadore y Chourrout. Así se plantearon las alternativas con media docena de vueltas disputadas. Y varias cosas fueron evidentes. De no "caerse" nadie, muy poco podía variar. Maldonado era poco menos que inalcanzable. Scarazzini iba seguro, aunque Di Palma venía con "malas intenciones". Del Río se mantenía en ritmo sumando experiencia. Fangio quería, pero estaba lejos. Tempranamente, la lista de aspirantes se había raleado con las ausencias de Kissling (**"Una lástima, porque como se dio la carrera podía haberle peleado a Fangio"**), Santander (**"se me salió el volante"**), Einoder (**"le pegué a Pedro y rompí la suspensión"**) y de inmediato los seguía Di Palma cuando un platillo de válvula se mandó a mudar.

La "escuadrilla" perdió a uno de sus hombres, pero había tres que coloreaban la punta. También le daban color a la carrera la tremenda escalada de Sommi, el impecable trabajo de Caneda y la correcta adaptación de Cochesa

otra cosa. Hay que acelerar en cada tramo en el momento justo, tener la potencia para cada salida de curva y además para el veloz tramo de la recta principal". Pero además de todo eso, acentuó su tendencia a ser "tremendo" en circuitos lentos y cuando después de la largada capturó el primer lugar, apareció su ritmo...

Nadie estuvo en condiciones de seguir su tren y una prueba palpable del óptimo balanceo que logró en los dos días previos, fue que puso los cambios donde nadie lo hacía sin exigirse; y eso sólo se logra cuando se tiene el mejor auto. Y aquí una vez mas resalta todo lo que Maldonado hace en el taller, y su análisis certero de situación-circuito y rivales y el poderío de su gente.

Sólo se limitó a conducir el mejor auto del parque como lo hace un campeón y el resultado no podía ser otro.

Tal cual lo dijo Fangio, un error inicial le quitó la posibilidad de estar adelante desde el comienzo, pero se rehizo a tiempo. Quizás una de las mejores demostraciones de su evolución y que remató con seis puntos que no esperaba conseguir, en una plaza que desde que los F2 empezaron a girar en Punta del Este, se le presentó

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

po que perdía doblando con el piso sucio. De todas formas tenía un margen de seguridad importante. Fue todo muy bien hasta que se paró."

"En los días anteriores fui tratando de aclimatarme al auto, acelerando bastante el proceso de adaptación que necesito. En cada tanda que salí a girar fui bajando los tiempos, a pesar de algunos problemas que sufrimos durante viernes y sábado. El viernes perdí buena parte de una tanda y el sábado casi una completa. Sin embargo, hicimos un buen trabajo. Para hoy estaba algo preocupado porque no había tenido tiempo de ensayar la largada. Pero de todas formas movi rápido el auto y pude pasarlo a Croceri en los primeros metros sabiendo que más adelante se me haría mas difícil. De esa manera pude escaparme con el pelotón de punta, sin peligrar la posición con algún toque."

"Por ser la primera carrera me quedo muy conforme, fundamentalmente con el rendimiento del equipo y del auto. Pero soy consciente de que todavía tengo que ir ganando confianza. Conocerle muchos secretos al auto. Antes de Punta del Este sólo di unas vueltas en Santa Rosa para acomodar la butaca y pedalera y luego menos de 20 giros en Buenos Aires. Pero afortunadamente con Yoyo nos llevamos muy bien, conversamos mucho sobre la puesta a punto y tenemos una manera muy parecida para manejar, lo que puede acelerar aún más el proceso."

JUAN CARLOS RIDOLFI

EL MEJOR DE LOS EXTRANJEROS

Desde que llegó a la categoría, en el Coronación '82, fue uno de los extranjeros que mas rápido entró en la dinámica de la categoría. Con silencio, preguntando modestamente, diciéndole a todo el mundo que venía a probarse, después de ganar tres campeonatos de Fórmula 4 en Chile, Ridolfi se fue ganando la confianza de todos los equipos. Hoy en día la categoría en pleno lo siente como uno más y por eso celebró junto al piloto chileno los 2 puntos logrados con su quinto puesto: ***"Todavía creo que esto de Punta del Este es un sueño. Te diría que no puedo despertarme a más de una hora de haber terminado todo. Estoy muy asombrado por todo lo que me bridaron. Con toda honestidad, yo les expliqué en diciembre a la gente de F-2 que venía a probarme. A decidir si podía andar o no en la SUDAM. Tuve ese primer contacto con INI haciendo el debut y salí muy conforme. Pero aquí, con la ayuda de Di Palma y toda su gente y los consejos que me fueron dando cada uno me fui sintiendo día a día mas seguro. La prueba más evidente es que el mejor día para mi auto fue hoy, durante la carrera, lo que evidencia todo lo que se trabajó en él para que pudiera rendir 10 puntos".***

"En la segunda vuelta me encontré con la primera sorpresa, varios autos cruzados, después de un toque. Allí pude pasar por un pequeño camino libre que dejaron. Eso me permitió estar décimo en la primera pasada por boxes. De ahí empecé a tomar ritmo, lo que me fue acercando un poco más a los de adelante. Pasé, creo, dos autos, y el resto fueron retrasándose. Del auto de hoy puedo decir que anduvo perfecto, solamente en la mitad de carrera se me complicó un poco la tenida. El piso estaba muy sucio y no podía meter la troma en las curvas, porque se iba demasiado de adelante. Así preferí no arriesgar. Comprometerme a llegar al final de la carrera ya que un resultado como el de hoy seguramente tendrá gran repercusión en mi país.. Esto, lógicamente, pude pensarlo en carrera porque la puesta a punto de mi máquina fue muy buena. El hecho de haber bajado mi tiempo de clasificación en las pruebas con tanques llenos fue fundamental. La gente de Di Palma me modificó la carburación y parte de la suspensión por la mañana y eso significó una importante inyección de fe para esta carrera. Finalmente, terminé felicitado por Maldonado, por Di Palma y por la mayoría de ustedes. Ahora vuelvo a Santiago para tratar de negociar con otros sponsors y lograr así la tranquilidad que necesito para hacer toda la temporada."

y Ridolfi. Maldonado regulaba a voluntad. Y aún así se escapaba. Scarazzini lo comprendió pronto y solo se preocupó por los espejos. Sin embargo, Del Río estaba lejos y con sus propios problemas **("había tanto aceite en la horquilla....")**, pero Fangio se acercaba. Croceri, sin mucho que ganar y bastante que perder, parecía andar mas rápido de lo aconsejable. De pronto, en media docena de vueltas, dos mas de la escuadrilla se mandaron a boxes. Hubo similitud en sus problemas y una vez más quedó confirmado que Punta del Este es mortificante para los palieres. Scarazzini primero y Del Río después, lo dejaron a Maldonado aún más solo y a Fangio en el segundo lugar. Tercero quedaba Croceri y cuarto Caneda. Sommi seguía escalando y se ponía quinto y los novatos extranjeros confirmaban su adaptación a espaldas de éste.

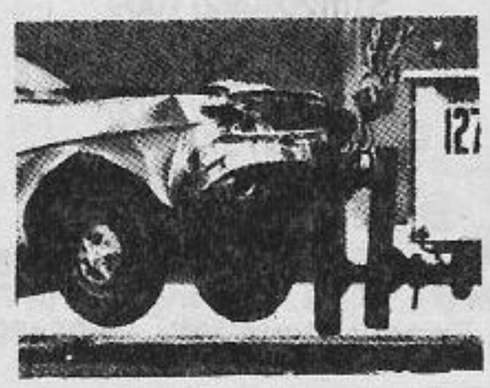
Maldonado parecía un espejismo para el resto, Fangio se contentaba. Croceri, de un lugar seguro en el podio, llegó a boxes con un pistón roto. Y Sommi (en forma realmente increíble) superaba a Caneda.

No dio para más, Maldonado terminó como largó, pero por un campo.

Fangio y Sommi fueron dignos escoltas y lo propio sucedió con Caneda, encaramado al cuarto lugar. Un chileno (Ridolfi), un venezolano (Cochesa) y un uruguayo (Passadore) fueron quinto, sexto y séptimo. Como para hablar de que si bien los brasileños no estuvieron, la integración ha recorrido un buen camino.

Faltaron Guerra, Picetti, Risatti, el segundo auto de Kissling, la presencia de Cammarotta y algunos extranjeros más (caso Koechlin), un buen lote para la próxima en Las Vizcachas, donde seguramente la F2 Codasur dará un paso tan importante como el de su apertura.

PUBLICIDAD ACA



¡SEGURO QUE LE CONVIENE!

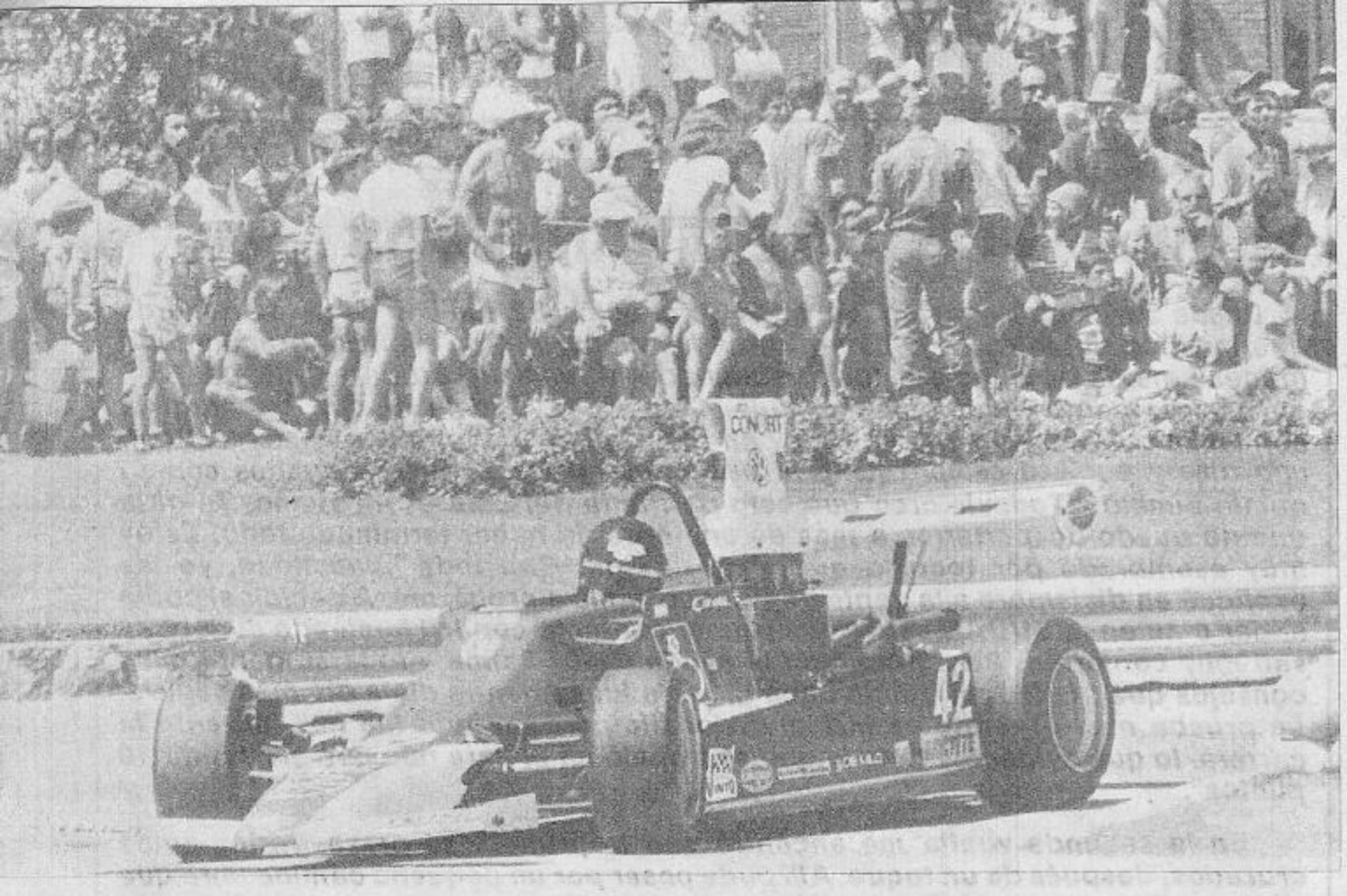
Seguro*total con o sin franquicia y con cláusula de ajuste automático del capital asegurado. Seguro parcial con coberturas opcionales. Responsabilidad civil hacia terceros. Infórmese.

Compare y se beneficiará.

"SU CLUB PROTEGE SU PATRIMONIO"

* Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro

ACA Automóvil Club Argentino + servicios



Roberto Caneda se hizo ver a la hora de los resultados. Un cuarto lugar que lo hace ingresar en el campeonato Codasur con buenos puntos. Algo que el tesonero Caneda se tiene más que merecido. Bien.

ORDEN DE LARGADA

G. Maldonado
1m14s829/1000
Promedio:
120,274 km/h

L. Di Palma
1m15s676/1000
F. Croceri
1m16s158/1000
J.M. Fangio
1m16s475/1000
P. Passadore
1m17s126/1000
R. Urretavizcaya
1m17s788/1000
G. Sommi
1m18s872/1000
J. Cocheza
1m19s750/1000
J.C. Ridolfi
1m20s999/1000

A. Scarazzini
1m15s839/1000
J. Del Rio
1m16s282/1000
R. Chourrout
1m16s787/1000
R. Caneda
1m17s370/1000
E. Einoder
1m18s803/1000
S. Santander
1m19s608/1000
G. Kissling
1m19s904/1000

CAMPEONATO

POS.	PILOTO	NAC.	PTS.
1º	**Maldonado**	**ARG.**	**9**
2º	Fangio	ARG.	6
3º	Sommi	ARG.	4
4º	Caneda	ARG.	3
5º	Ridolfi	CHILE	2
6º	Cocheza	VENEZ.	1

LOS TIEMPOS

	VIERNES		SABADO			DOMINGO
PILOTO	**ENTREN.**	**CLASIF.**	**ENTREN.**	**1º CLASIF.**	**2º CLASIF.**	**WARM UP**
Maldonado	1m17s14	1m16s016	1m15s92	**1m14s829**	1m15s226	1m16s810
Di Palma	1m18s34	1m18s153	1m17s50	1m15s821	**1m15s676**	1m27s158
Scarazzini	1m18s08	1m18s087	1m18s61	1m16s179	**1m15s839**	1m16s850
Croceri	1m20s53	1m19s143	1m22s97	1m17s360	**1m16s158**	1m19s109
Del Río	1m20s19	1m19s010	1m18s11	1m17s037	**1m16s282**	**1m16s647**
Fangio	1m16s74	1m16s45	- -	1m17s467	**1m16s475**	1m16s913
Chourrout	1m20s23	- -	1m20s91	**1m16s787**	1m17s191	1m19s329
Passadore	1m20s44	1m18s406	1m19s29	1m17s167	**1m17s126**	1m20s273
Caneda	1m21s63	1m19s693	- -	1m18s173	**1m17s370**	1m19s176
Urretavizcaya	1m21s39	1m17s895	1m22s17	1m25s338	**1m17s788**	1m22s369
Einoder	1m27s93	- -	1m35s14	1m20s034	**1m18s803**	1m21s633
Sommi	1m24s11	- -	1m20s72	1m18s972	**1m18s872**	1m18s997
Santander	1m23s74	1m21s896	1m22s14	**1m19s608**	- -	1m21s502
Cocheza	1m21s43	1m20s275	1m21s02	1m20s541	**1m19s750**	1m20s613
Kissling	1m21s00	- -	1m18s84	- -	**1m19s904**	1m17s751
Ridolfi	1m23s93	1m21s951	1m24s76	**1m20s999**	1m21s939	1m20s786
Cammarotta	1m27s69	--	--	--	--	--

LOS PROBLEMAS Y SUS CAUSAS

Del Río: Palier—
Fangio: Se pasó en una curva al comienzo y sobre el final sufrió problemas de alimentación.
Sommi: Acelerador trabado a fondo en las últimas vueltas.
Caneda: Problemas con el marcador de presión de nafta.
Cochesa: Temperatura. Luego falta de aceite. *Croceri:* Pistón roto.
Chourrout: Toque con Croceri. Posteriormente pinchó la goma trasera izquierda.
Di Palma: Platillo de válvula.
Urretavizcaya: Cubierta rota y posterior deterioro de las polleritas.
Einoder: Suspensión delantera derecha y neumático roto como consecuencia de un toque.
Kissling: Caja de velocidades.
Santander: Dirección rota.
Scarazzini: Bulones de la junta homocinética del palier.
Passadore: Junta de tapa de válvulas floja.
Ridolfi: Inconveniente con la 2da. velocidad.

CLASIFICACION

Circuito callejero de Punta del Este de 2.500 m.- 38 vueltas - Recorrido total: 95 km.- 27-2-83.-

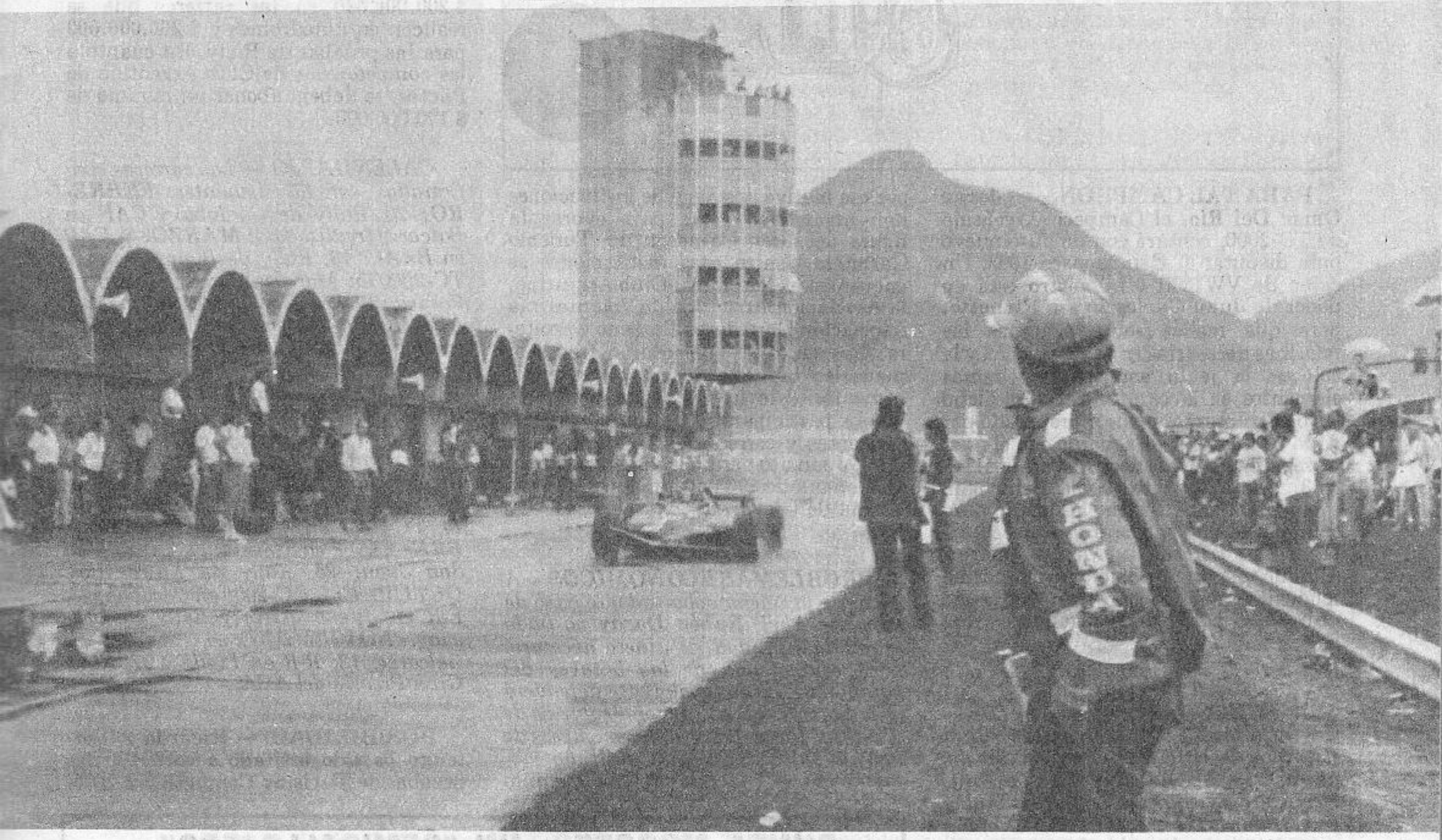
POS	*Nº*	*PILOTO*	*MARCA*	*TIEMPO*	*VTAS*
1º	*1*	*Guillermo Maldonado*	*Berta-VW*	*50m03s481/1000*	*38*
2º	9	Juan Manuel Fangio	Berta-VW	50m26s821/1000	38
3º	14	Gustavo Sommi	Berta-Renault	51m13s490/1000	37
4º	42	Roberto Caneda	Berta-VW	51m20s092/1000	37
5º	6	Juan C. Ridolfi	Berta-VW	51m06s348/1000	36
6º	23	Juan Cocheza	Berta-Ford	50m26s821/1000	35
7º	26	Pedro Passadore	Berta-VW	50m37s012/1000	34
8º	30	Fernando Croceri	Berta-VW	43m05s757/1000	32
9º	2	Jorge O. Del Río	Berta-VW	32m54s381/1000	25
10º	31	Ricardo Chourrout	Berta-VW	32m09s654/1000	24

No se clasificaron: A. Scarazzini (Berta-VW), 23m49s273, 18 vueltas; L. Di Palma (Berta-VW), 6,45s586, 5; R. Urretavizcaya (Berta-VW), 5m32s114, 4; G. Kissling (Berta-R 18), 3m07s272, 2; S. Santander (Berta-R 18), 3m12s579, 2; E. Einoder (Berta-VW), 2m25s893, 1.-
Promedio general: 113,868 km/h.
Records de vuelta: Maldonado en la sexta vuelta en 1m16s789/1000 a un promedio de 117,204 km/h.
Próxima competencia: el 3 de abril en Las Vizcachas, Chile.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RIO DE JANEIRO:
9 AL 14 DE MARZO

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



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

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

AMERICAN EXPRESS

SUN TOURS, S.A.

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

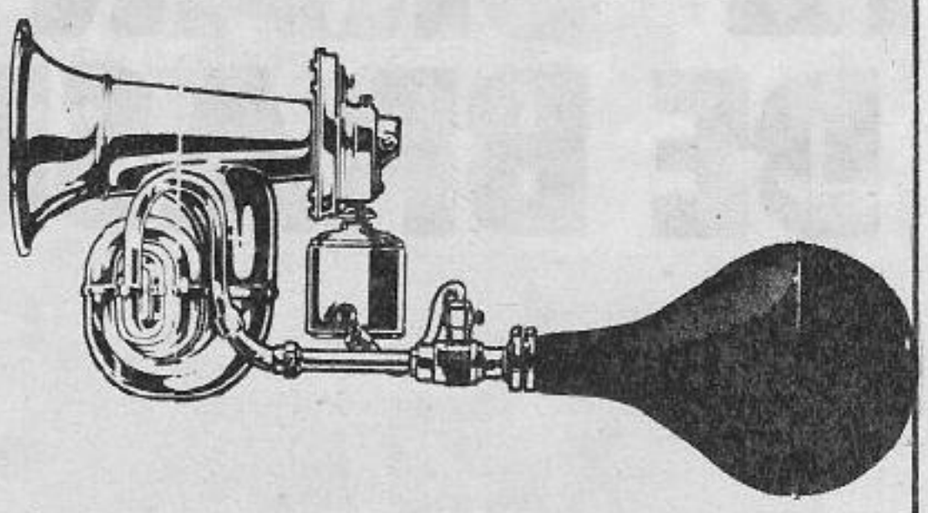
Nuestro programa incluye el Pasaporte de Seguridad.

universal assistance

PLUNA
Líneas Aéreas Uruguayas

Consulte a su agente de viajes.

Toquecitos de BOCINA



PARA TAL CAMPEON... — Jorge Omar Del Río, el Campeón Argentino de TC-2000, contará con un auto nuevo para disputar el Campeonato 1983. Un casco de VW1500 0 kilómetro está en poder de **Juan Carlos Besso Pianetto,** para que realice sobre él todas las reformas necesarias en la suspensión y le coloque la jaula antivuelco y demás elementos en la categoría. Sobre dicho auto se colocará un motor preparado por **Aldo Bellavigna** de acuerdo con el nuevo reglamento, vale decir llevado a 1.900 cm3. Tanto Pianetto como Bellavigna están trabajando a ritmo acelerado para terminar la nueva máquina y presentarla en la carrera de Marcos Juárez. Aunque por inconvenientes de último momento, a lo mejor recién podrá ser utilizada a partir de la segunda carrera de la temporada.

***10 PUNTOS** — La Comisión Deportiva Automovilística termina de editar su primer **Boletín Mensual,** que contiene las resoluciones que adopta en el ejercicio de su función administrativa y fiscalizadora. Se trata de una recopilación detallada de todas las noticias de interés para Federaciones, Clubes, Organizadores y Asociaciones de Pilotos. En el informe del mes de enero se puede leer justamente la Resolución N° 1 del año 1983, que dice textualmente:*
1.- Se aprueba la edición del Boletín Mensual de la CDA conteniendo las resoluciones emanadas de la misma.
2.- Comuníquese a las Federaciones Regionales, a los integrantes del Comité Ejecutivo de la CDA, a los miembros de la Mesa Directiva, a las Subcomisiones Asesoras y Asociaciones de Pilotos.
3.- Hágase saber al ACA a través de la Subgerencia de Automovilismo. El sumario del número es el siguiente: Aprobación del Boletín Mensual, pág. 1; Homologaciones, pág. 2; Aprobación del Reglamento de Rally, de la pág. 3 a la 24; Premios para las categorías Datsun y Turismo, pág. 25.

HOMENAJES — El 3 de marzo de 1983, se cumplirán **veinte años** de la trágica desaparición de **Juan Gálvez;** por ese motivo una serie de instituciones han organizado actos para evocar la figura del Gran Campeón del Turismo Carretera. Entre esas instituciones se encuentra el Automóvil Club Argentino, la Asociación Argentina de Volantes y la Asociación Corredores Turismo Carretera. Los actos se concretarán frente al mausoleo que guarda sus restos en el cementerio de la Chacarita y seguramente participarán familiares, amigos, dirigentes y corredores. Como se recordará, Juancito perdió la vida una lluviosa mañana de 1963 cuando disputaba la Vuelta de Olavarría.

***PROBLEMAS ECONOMICOS** — A pesar de la buena voluntad que puso de su parte Akel, **Rubén Daray** no pudo reunir la cantidad de dinero necesario para ocupar una de las butacas del equipo que extraoficialmente defenderá a la marca **Ford** en las competencias de **TC-2000.** Daray tenía varias promesas de apoyos publicitarios que a último momento no se concretaron, por lo tanto tuvo que resignar el lugar que tenía adjudicado desde hace varios meses.*

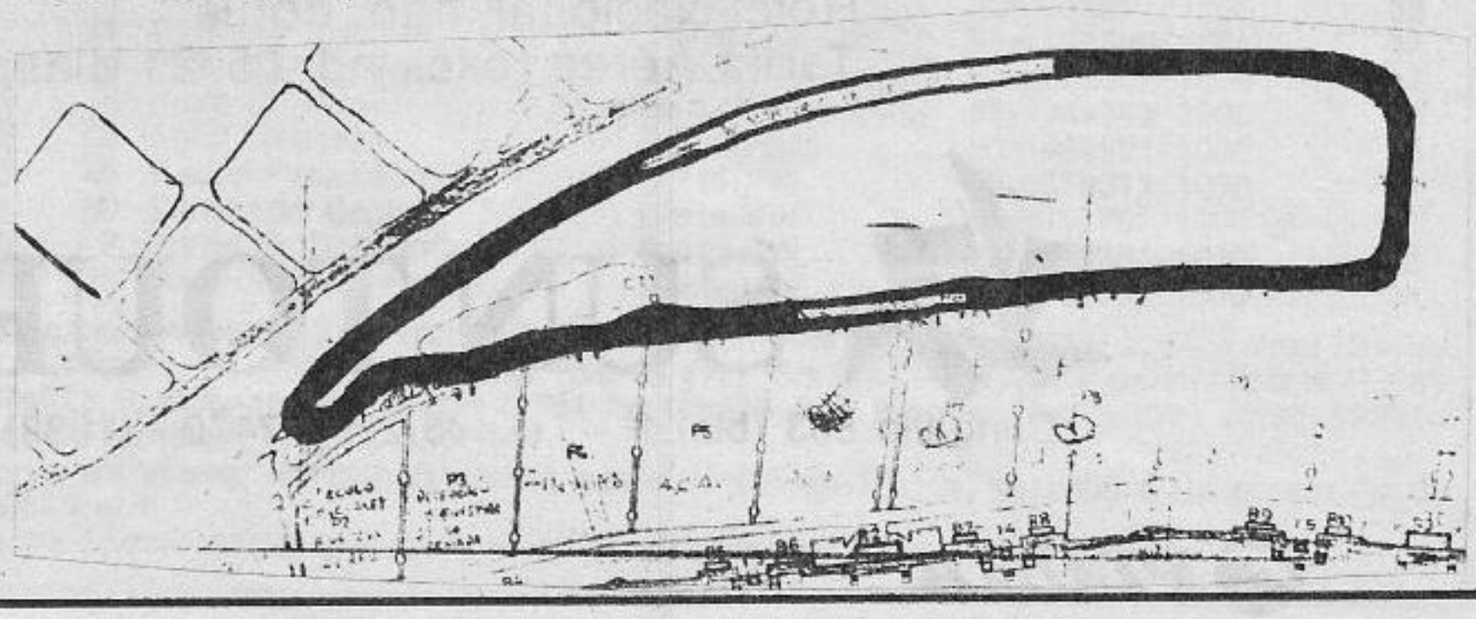
MONTOS DE PREMIOS — Aprobó la Comisión Deportiva Automovilística los montos mínimos de premios para las las categorías **Turismo y Datsun.** En las pruebas de Turismo los Clubes están obligados a pagar por lo menos **$ 200.000.000** en las carreras que se realicen en autódromos y **$ 260.000.000** para las pruebas de Rally. En cuanto a las competencias de Club Argentino de Pilotos, se deberá abonar un mínimo de $ 120.000.000.

***CALENDARIO** — Las carreras confirmadas, son las siguientes: **FEBRERO:** 20, Rally de Córdoba y CAP en Balcarce (realizadas); **MARZO:** 6, CAP en Bs.As.; 13, Rally de Buenos Aires y TC-2000 en Marcos Juárez; 27, F-R en Rosario; 29, Rally Vuelta de la Manzana. **ABRIL:** 10, Turismo en Taldil y CAP en Bahía Blanca; 17, TC-2000 en Paraná, y 24, F-R en Buenos Aires. **MAYO:** 15, TC 2000 en Buenos Aires; 22, CAP en Río IV; **JUNIO:** 5, TC-2000 en Rafaela; 12, CAP en San Juan; 19, F-R en Rosario y Rally en Córdoba. **JULIO:** 10, F-R en General Roca; 17, TC-2000 en Las Flores. **AGOSTO:** 7, F-R en Buenos Aires; 14 TC-2000 en Concordia. **SETIEMBRE:** 4, CAP en Rafaela; 11, TC-2000 en San Juan; 25, Rally de Entre Ríos. **OCTUBRE:** 9, TC-2000 en Córdoba; 23, F-R en Buenos Aires y Rally en Uruguay. **NOVIEMBRE:** 6, TC-2000 en Balcarce; 13, R-R en Pigüé y 27, Rally Gran Premio del ACA.*

POSIBILIDAD — Ricardo Albertengo ha sido invitado a correr en las pruebas de **Turismo Competición 2000.**

PUNTA MOGOTES: UN "SEMICALLEJERO"

El plano pertenece al circuito que recientemente aprobara CECA y autorizara el ACA para realizar una competencia por el CAP el próximo 20 de marzo. Se trata del circuito de Punta Mogotes de 1.937 metros, ubicado sobre los balnearios marplatenses. El trazado comprende las nuevas avenidas construídas en esa zona, con sus diferentes manos en distintos niveles. los boxes se armarán en las playas de estacionamientos del Automóvil Club y el público estará ubicado a unos 150 metros de la pista, en un plano superior, ocupando las pasarelas sobre las construcciones de dichos balnearios y sobre el tarraplén de la mano que va hacia El Faro. La prueba fue declarada de Interés Comunal por la Intendencia del partido de General Pueyrredón.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUIEN ES...

GUSTAVO DER OHANESSIAN



Su historia no es muy extensa, pero sí intensa. Comenzó en el invierno de 1977, cuando sólo contaba con 13 años y se subió a un karting de la categoría promocional en el campeonato metropolitano. Luego fue afirmándose sobre los karts con la guía y ayuda de su padre "Coco" Der Ohanessian quien posee una larga experiencia en ese ámbito. Fue campeón argentino de Fórmula Internacional en 1979 y subcampeón metropolitano de la misma división, logrando el campeonato en el '80. En 1981 prácticamente no corrió y se dedicó —entre abril y julio— a participar de la construcción de su futuro monoplaza de Fórmula Renault, que Oreste Berta estaba fabricando en Alta Gracia, para luego probar el auto durante una semana en el Autódromo Oscar Cabalén bajo la tutela del propio Berta. Debutó en el Premio Coronación de 1981 abandonando por rotura de motor mientras marchaba tercero (y con pretensiones). En 1982 puso "en la mira" al Turismo, corriendo junto a Julio Pardo en el Fiat 128 de éste con el cual logró el campeonato argentino de Turismo clase 5. En la Fórmula Renault sólo corrió en cuatro oportunidades y su mejor ubicación fue un 5º puesto en la primera competencia de Buenos Aires. Durante este año, piensa estar en la totalidad del Campeonato Argentino de Pilotos con el Datsun 280 ZX que le compró a Luis Di Palma. En su debut, la semana pasada en Balcarce, mostró claramente cuáles son sus aptitudes, aspiraciones y medios.

E.E.N.

El piloto santafesino, habitual participante de las carreras de la categoría **Turismo,** podría conducir el **Dodge VW** que utilizó **Jorge Omar del Río** para ganar el Campeonato 1982.

TODO LISTO — Jorge Pernigotte *ya tiene en su poder el nuevo chasis* ***Tulia 21*** *que le construyó* ***Tulio Crespi.*** *Sobre dicha máquina Pernigotte instalará un motor desarrollado por* ***INI Competición*** *de acuerdo con el nuevo reglamento de la categoría, es decir con 1.400 cm3 de cilindrada. Pernigotte realizará los primeros ensayos en el curso de la corriente semana.*

AUMENTO TODO — Hablar de aumento en la actualidad no es ninguna novedad, por lo tanto pasamos directamente a dar a conocer los nuevos aranceles vigentes para obtener las habilitaciones para correr. Las **Licencias de Piloto** para las categorías **Turismo Competición 2000, Fórmula Dos CODASUR, Turismo** y **Club de Pilotos,** valen **$ 650.000.** Para las mismas categorías las Licencias de **Concursante** valen **$ 900.000.** Para lascategorías **Fórmula Renault, Midget, Karting Fomento,** los pilotos abonarán **$ 350.000** y los concursantes **$ 550.000.** Para utilizar **saudónimo** se abonará **$ 1.400.000** y para acompañante **$ 250.000.** Las **Licencias Médicas** con E.E.G. cuestan **$ 1.200.000** y sin E.E.G. **$ 1.000.000.** Las Licencias Médicas para cursos de pilotos, **$ 250.000.** Para formular **denuncias** se deberá abonar **$ 4.000.000;** por **apelaciones, $ 3.000.000,** y cada **ficha de homologación** costará **$ 40.000.**

TARIFAZO— *Mediante el decreto 8993/82 del 31 de diciembre de 1982, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires estableció los nuevos aranceles que se deberán abonar para utilizar la pista del Autódromo Municipal. En horarios matutinos y con fines experimentales se deberá pagar* ***$ 750.000*** *por hora y por auto. Los alumnos de las escuelas de pilotaje abonarán* ***$ 200.000*** *por hora. En horario vespertino, de acuerdo con el diagrama que tiene establecido la Administración del Autódromo por categorías se pagará* ***$ 330.000*** *en automovilismo y* ***$ 200.000*** *en el caso de motociclismo y Karting.*

CON TONADA— El volante cordobés **Juan Carlos Larroca** será el conductor del **TC-2000** que el año anterior perteneciera a Carlos Rey. El **Taunus 1900** contará con la preparación de **Carlos Akel.** Rey no tiene decidido en qué categoría se presentará en 1983.

OBJETIVO— Juan Carlos Pianetto *hijo, no abandona la idea de construir un monoplaza de* **Fórmula Dos.** *En su taller de Cañada de Gómez, siempre con la estrecha colaboración de su padre, comenzó a diagramar en la mesa de dibujo lo que será el* **Pianetto II** *de F-2. La idea de construir y desarrollar el monoposto, obedece a un objetivo personal de Pianetto y llevará adelante el proyecto en forma particular.*

UN FORD PARA PACO— El **Ford Taunus** que utilizó **Esteban Fernandino** en el **TC-2000,** que preparaba **José Miguel Hercerg,** ha sido entregado para su atención y presentación en carrera a **Carlos Akel,** quien deberá designar el piloto encargado de conducirlo. Hasta el momento, Paco Mayorga es quien cuenta con mayores posibilidades.

CORSA
HACE 15 AÑOS

Nº 97 del 27 de febrero de 1968

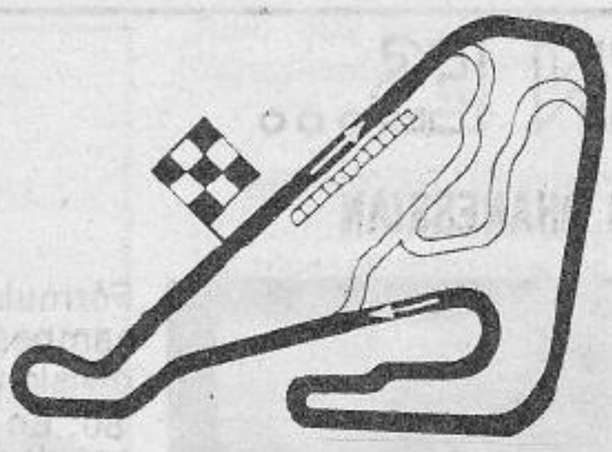
Peugeot con todo en el '68— Fue una de las primeras marcas que incursionó en Turismo; primero fueron los 403 con los que no lograron mayores satisfacciones; luego llegaron los 404 y comenzaron la serie de triunfos. Pero en el '67 las cosas no anduvieron del todo bien y se pensaba encarar este año con todo. Veremos, veremos...

Marcos Ciani y el TC— Desde que Marcos Ciani tuviera su accidente en Arrecifes, se preguntaba a cada rato por su estado de salud que durante mucho tiempo fue bastante incierto. Y después de dos años de ausencia, volvía a hablar de los fierros y también de su retorno al TC pero no a correr, por el momento, sino a preparar motores para mantenerse cerca de la actividad.



EL PROXIMO DOMINGO, LOS DATSUN EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

¡Y CON PREMIO PARA EL PUBLICO!



Luego de haber producido una interesante y espectacular carrera hace algo más de diez días en Balcarce, el Campeonato Argentino de Pilotos se presentará en el Autódromo Municipal de Buenos Aires. A los diecinueve autos que estuvieron presentes en aquella carrera se sumarán algunos, hasta completar 23 unidades en pista. La prueba será sobre el circuito Nº 9 (de 3.345,5 m.) y se disputará una única final a 40 giros.

Las entradas serán gratis para los menores, mientras que las Generales costarán $ 100.000, la Terraza de Boxes $ 150.000, mientras que las damas (en cualquier ubicación) pagarán $ 50.000.

Además, los muchachos del C.A.P. se descolgaron con una excelente idea: un Concurso-sorteo con el cual llevarán 23 personas a la carrera de Mar del Plata los próximos 19 y 20 de marzo; dicho concurso-sorteo se realizará el mismo domingo entre el público asistente.



CRONOGRAMA

Sábado 19

14-16 hs.	Verificación previa técnico-administrativa
17-18 hs.	Entrenamientos oficiales
18,30-19 hs	Clasificación

Domingo 20

11,30	Comienzo transmisión televisiva por ATC y Salida de autos a pista
12.45 hs.	Largada de la carrera. 40 vueltas al circuito N° 9 de 3.345,5. Total: 133,820 km
	Llegada de la carrera
13 hs.	Podio de los ganadores
13,30 hs.	Sorteo.

SORTEO: "VIAJE CON SUS IDOLOS A MAR DEL PLATA"

El Club Argentino de Pilotos quiere elegir, a 23 personas para que compartan un fin de semana de carreras con los pilotos de la categoría en la ciudad de Mar del Plata. Los beneficiados con el sorteo serán acreedores a traslados y estadía sin cargo, *CONDICIONES.*

1) Ser mayor de 18 años.

2) Responder correctamente este cuestionario.

3) Colocar el mismo en alguna de las tres urnas dispuestas a tal efecto en el Autódromo Municipal el día 6 de marzo de 1983.

4) En caso de salir beneficiado en el sorteo ante escribano público nacional, que se llevará a cabo inmediatamente después de finalizada la carrera, presentarse antes de las 14 hs. del domingo 6 de marzo de 1983 al lado del mástil situado entre las plateas del Autódromo Municipal de Buenos Aires, provisto del respectivo documento de identidad.

CUESTIONARIO

1) ¿Quién es el campeón del Campeonato Argentino de Pilotos 1982?
A) Di Palma.
B) Kissling.
C) Maldonado.

2) ¿Cuántos campeonatos de Fórmula Uno Internacional ganó Juan Manuel Fangio?
A) Siete.
B) Cuatro.
C) Cinco.

3) ¿Quién ganó la primera carrera de este año del Campeonato Argentino de Pilotos, realizada en Balcarse?
A) Der Ohanessian.
B) Pisandelli.
C) Di Palma.

4) ¿En qué año se realizó la Misión Argentina de Nürburgring?
A) 1975.
B) 1969.
C) 1983.

5) ¿Cuántas carreras formaron el Campeonato Argentino de Pilotos 1982?
A) 10.
B) 31.
C) 21.

6) ¿Qué potencia tiene el Datsun 280 ZX?
A) 210 HP.
B) 170 HP.
C) 140 HP.

7) ¿En qué año fue subcampeón de Fórmula Uno Carlos Alberto Reutemann?
A) 1975.
B) 1978.
C) 1981.

8) ¿Dónde está ubicado el Club Argentino de Pilotos?
A) Córdoba.
B) Vicente López.
C) Quilmes.

9) ¿Quién ganó el Campeonato Europeo de Fórmula Tres en 1982?
A) Larrauri.
B) Mansilla.
C) Zunino.

10) ¿De qué origen es la marca Datsun?
A) E.E.U.U.
B) Alemania.
C) Japón.

NOTA IMPORTANTE: TACHAR LO QUE NO CORRESPONDA SOLO SE ADMITIRA UN CUESTIONARIO POR PERSONA.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VUELVEN LOS DATSUN

DOMINGO 6 DE MARZO 11Hs

AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

¡¡ LA CATEGORIA AL ROJO VIVO !!

LOS PARTICIPANTES

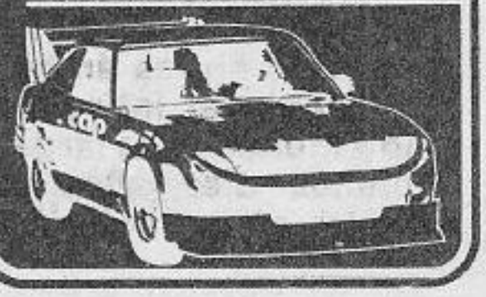
Nº1	Guillermo Kissling	Olivos
Nº2	Luis Rubén Di Palma	Arrecifes
Nº3	Osvaldo "Cocho" López	Capital Federal
Nº4	Esteban Fernandino	Coronel Pringles
Nº5	Néstor J. García Veiga	Arrecifes
Nº8	Roberto Pachelo	Pilar
Nº9	Carlos Garro	Rio Cuarto
Nº10	Angel Rubén Monguzzi	Córdoba
Nº11	Juan Vallasciani	Bahía Blanca
Nº12	Francisco Mayorga	Capital Federal
Nº14	Mauricio García	Ramallo
Nº18	Daniel Sancho	Rosario
Nº19	Alfredo Pisandelli	Neuquén
Nº20	Juan Carlos Iglesias	Pergamino
Nº21	José M. Faraoni	San Nicolás
Nº23	José Gervasoni	Santa Fe
Nº26	Oscar Rodriguez Marsili	Capital Federal
Nº33	Ernesto C. Bessone	Capital Federal
Nº35	Oscar Fernández	Tandil
Nº41	Gustavo Der Ohanessian	Capital Federal
Nº44	Ernesto C. Bessone (h)	Capital Federal

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS



Club Argentino de Pilotos: Avenida del Libertador 254 (1638) Vicente López - Provincia de Buenos Aires. T.E.: 791-1690

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS





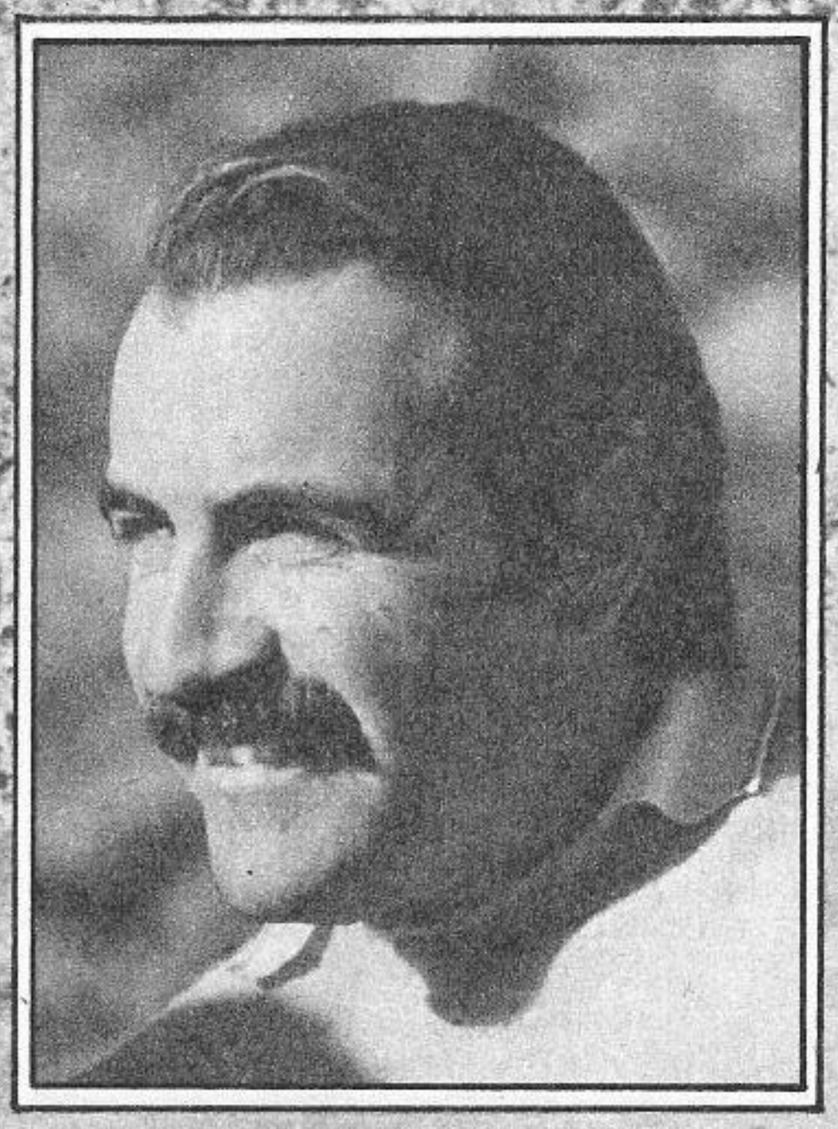
"Esta fue una de las fotos más espectaculares que me sacaron. En 1979, saltando un puente a unos dos kilómetros de Puerto Presidente Stroessner, en ocasión del Codasur 1979. Finalmente le pegué en una pierna al inconsciente de Jorge Fernández Morano, pero sin herirlo. Se salvó de suerte..."

Sin ninguna duda, Jorge Raúl Recalde es, hoy por hoy, el piloto argentino número uno en cuanto a rally se refiere. Lo confirmó plenamente en los ámbitos zonal, nacional, latinoamericano y mundial a lo largo de los últimos diez años, en los cuales su trayectoria fue de las locuras realizadas atravesando la Pampa de Achala, entre Mina Clavero e Icho Cruz, usando un Renault Gordini, hasta la sofisticación de un superequipo como el Mercedes-Benz.

Tranquilo, reservado, de pocas palabras, el "Cabayo e Lona" no sólo es rápido sobre caminos de sierra o montaña, sino que además ha probado sus cualidades sobre autos tan disímiles como un Turismo Carretera (donde debutó ganando), un T.N. en pista (Desafío de los Valientes), un Fórmula Uno Nacional o un Sport Prototipo.

En estos momentos, Recalde es el parámetro con el cual pueden medirse los pilotos de rally argentino, y su superioridad, beneficiada por los impecables elementos mecánicos con que normalmente cuenta, está reasegurada por un profesionalismo poco usual.

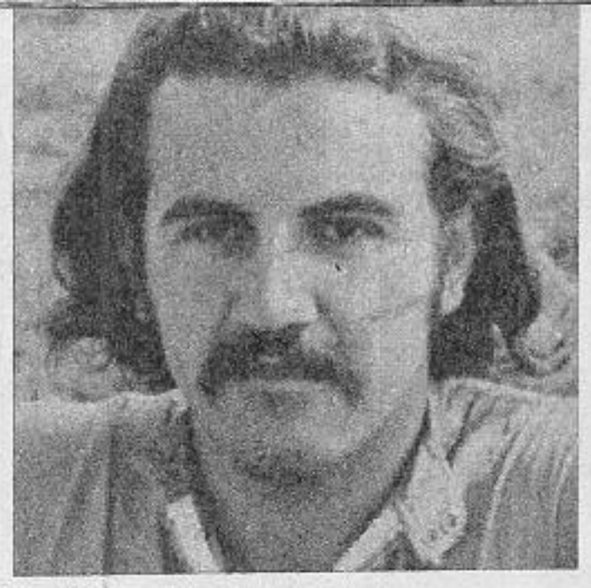
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Redacción: Eduardo Enrique Neira
Estadísticas: Héctor Olano
Fotos: Editorial Abril

los autos que manejé

JORGE RECALDE



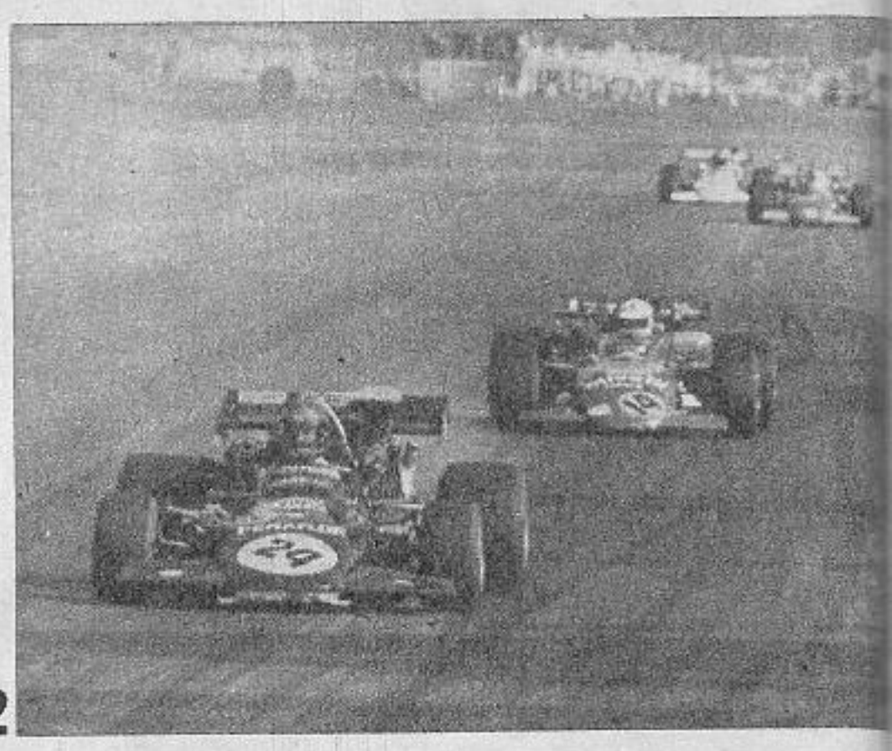
los autos que manejé

1	12-7-70	Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz		T G-2		Renault 1093	Ab.
		1ra. Etapa: 19°					
2	21-9-70	XIII° G. P. de Turismo (ACA)	(1)	T G-2	23	Renault 1093	Ab.
3	9-7-71	1er. Gran Premio de la Montaña		T G-2		Fiat 600	GANO
		Tanti-Capilla del Monte 2°					
		Capilla del Monte-M. Clavero 2°					
		M. Clavero-Carlos Paz 5°					
		Carlos Paz-Cosquín Ganó					
4	12-3-72	Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz		T.N.			GANO
5	2-4-72	VI Vuelta de la Manzana		T.N. B	108	Renault 12	Ab.
		Viedma-General Roca 11°					
		Gral. Roca. S. C. de Bariloche 5°					
6	14-5-72	500 Kilómetros de Capilla del Monte		T.N. B	66	Renault 12	7°
7	28-5-72	Asoc. Tucumana de Automóviles Standard		T.N. B	108	Renault 12	Ab.
		Tafi Viejo-ACheral 4°					
8	4-6-72	Cosquín-Ville Allende-Cosquín		T.N. B		Renault 12	3°
		1ra. Etapa: 4°					
		2da. Etapa: 4°					
9	2-7-72	Automóvil Club Rio IV		T.N. B	57	Renault 12	7°
		1ra. Serie: 7°					
10	16-7-72	Vuelta de la Montaña y la Nieve		T.N. B	52	Renault 12	Ab.
11	19-8-72	Automoto Club Carlos Paz		T.N. B	64	Renault 12	GANO
		Tanti-Falda del Carmén Ganó					
		Alta Gracia-Embalse 3°					
		C. Paz-M. Clavero-C. Paz Ganó					
		Carlos Paz-Cosquín 3°					
12	17-9-72	Desafío de los Valientes (C. Paz-M Clavero)				Fiat 125 B	GANO
13	24-9-72	20 Horas del Vte. López Automóvil Club (2)		T.N. B	34	Renault 12	Ab.
14	1-10-72	Desafía de la Montaña		T.N. B		Renault 12	2°
15	5-11-72	Desafío de los Valientes (AMCBA)				Fiat 125	11°
		1ra. Serie: Ganó					
16	19-11-72	100 Kilómetros de Jesús María		T.N. B	105	Renault 12	Ab.
17	4-12-72	XIV G. P. de Turismo (ACA)		T.N. B	5	Renault 12	Ab.
		Sta. Rosa-San C de Bariloche 6°					
18	4-2-73	Auto Club Balcarce		F-1	24	Berta-Tornado	Ab.
		1ra. Serie: 12°					
19	4-3-73	Asoc. Argentina de F-1 (AMCBA)		F-1	24	Berta-Tornado	Ab.
		2da. Serie: 3°					
20	18-3-73	Automoto Club Comodoro Rivadavia		S.P.	20	Berta-Tornado	3°
		1ra. Serie: 5°					
		2da. Serie: 3°					
21	8-4-73	Allen Auto Moto Club		F-1	24	Berta-Tornado	4°
		1ra. Serie: 11°					
		2da. Serie: 7°					
		3ra. Serie: 3°					
22	22-4-73	24 Horas de APAT (AMCBA)	(3)	T.N. B	57	Renault 12	5°
23	8-5-73	500 Millas Argentinas (Rafaela)		F-1	24	Berta-Tornado	10°
24	20-5-73	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)		S.P.	20	Berta-Tornado	N/C
		1ra. Serie: 3°					
		2da. Serie: 10°					
25	3-6-73	Automóvil Club Rio IV		F-1	24	Berta-Tornado	N/C
		1ra. Serie: 2°					
		2da. Serie: 16°					
26	10-6-73	7 Horas del Vicebte López A. C. (AMCBA)	(3)	T.N. B	65	Renault 12	GANO
27	15-7-73	Vicente López Automóvil Club (AMCBA)		S.P.	20	Berta-Tornado	2°
		1ra. Serie: Ganó					
		2da. Serie: 2°					
28	29-7-73	Asoc. Argentina de F-1 (Oscar Cabalén)		F-1	24	Berta-Tornado	N/C
		1ra. Serie: 7°					
		2da. Serie: 10°					
29	15-8-73	Desafío de los R-12 (Marcos Juárez)		T.N.		Renault 12	6°
30	26-8-73	Vicente López Automóvil Club (AMCBA)		F-1	24	Berta-Tornado	N/C
		1ra. Serie: 4°					
		2da. Serie: 12°					
31	16-9-73	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)		F-1	24	Berta-Tornado	11°
32	30-9-73	12 Horas de APAT (AMCBA)	(4)	T.N. B	40	Renault 12	Ab.
33	18-11-73	Club Atlético de Rafaela		F-1	24	Berta-Tornado	N/C
		1ra. Serie: 10°					
		2da. Serie: 12°					
34	20-1-74	1ra. Fecha del II Campeonato de Trepada		T.N.		Fiat 125 B	GANO
35	27-1-74	2da. Fecha del II Campeonato de Trepada		T.N.		Fiat 125 B	GANO
36	5-2-74	3ra. Fecha del II Campeonato de Trepada		T.N.		Fiat 125 B	2°
37	24-2-74	4ta. Fecha del I° Campeonato de Trepada		T.N.		Fiat 125 B	GANO
38	3-2-74	Auto Moto Club Olavarría		T.N. B	15	Fiat 128	3°
39	16-2-74	Mar Del Plata Automóvil Club		T.N. B	24	Fiat 128	4°
		1ra. Serie: 3°					
		2da. Serie: 8°					

***1** "Este R-12 era nuevo, pero con la mecánica que habíamos usado en el '72. En la foto, cuando abandonamos en la segunda etapa del Gran Premio de ese año. Un casquillo de biela nos arruinó la carrera. Lástima porque veníamos muy bien. Como verán, desarmamos el motor íntegro, pero no hubo caso..."*



1



2

4

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2 *"Me bajé de un 125 berlina (lo más potente que había manejado hasta el momento) y me subí a este Berta F-1. Aquí estoy en Río Cuarto, donde salí segundo en una serie detrás de Di Palma. Tenía una potencia bárbara, pero en esa carrera se me salió un tornillo del distribuidor."*

3. *"Todo empezó con Renault, con un 1093, y si bien por el campeonato nacional sólo corrí en dos o tres oportunidades, fueron muchas las carreras zonales en que estuve."*

4. *"Con un 600 gané por primera vez en el nacional en mi clase, por supuesto. Fue en un Gran Premio de la Montaña, de cuatro etapas que recorría todas las sierras de Córdoba".*

5 *"Esta carrera era una Jesús María-La Cumbre y vuelta. La última del campeonato de Trepada que organizó Raies y que tenía puntos para el Nacional también. Era de lo más divertido, y además corríamos casi todos los fines de semana."*

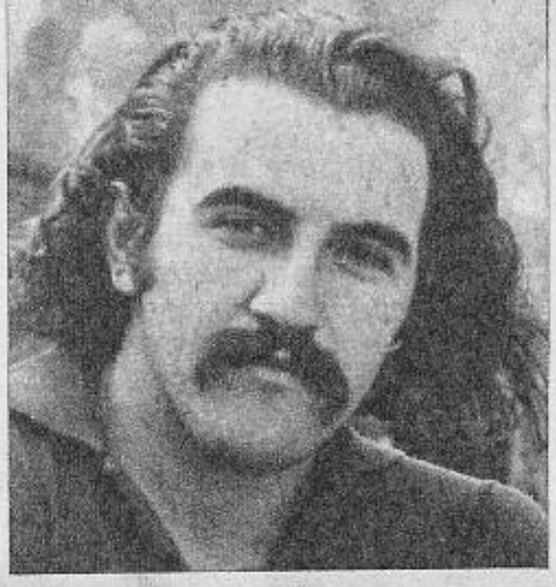


3





5



los autos que manejé

1 *"Este Maverick lo manejé en una carrera "De la Amistad" que se hizo en 1975 en Interlagos. En el pelotón estoy con Luis Di Palma (auto blanco) y Rodrigo Gana. Ahí no me fue muy bien y finalmente abandoné."*

40	17-3-74	100 Kilómetros de Jesús María	T.N. C	38	Fiat 125	GANO
41	31-3-74	Automóvil Club de Capilla del Monte	T.N. C	9	Fiat 125	Ab.
42	10-4-74	VII° Vualta de la Manzana	T.N. C	215	Fiat 125	GANO
		Viedma-General Roca Ganó				
		Gral. Roca-J. de los Andes 3°				
		J. de los Andes-Gral. Roca Ganó				
43	28-4-74	200 Kilómetros de Laboulaye (La Carlota)	T.N. C	5	Fiat 125	Ab.
44	12-5-74	600 Kilimetros de Turismo SIAC (AMCBA)	T.N. C	21	Fiat 125	11°
		1ra. Serie: 11°				
		2da. Serie: 15°				
45	26-5-74	8a. Vuelta del Noroeste	T.N. B	16	Fiat 128 IAVA	15°
		Tucumán-Salta 11°				
		Salta-Tucumán 7°				
46	9-6-74	Moto Club Argentino (AMCBA)	T.N. B	3	Fiat 128 IAVA	N/C
		1ra. Serie: 16°				
47	9-6-74	Moto Club Argentino (AMCBA)	T.N.C	63	Fiat 125	3°
		1ra. Serie: 9°				
		2da. Serie: 4°				
48	23-6-74	Auto Club Salta	T.N. C	54	Fiat 125	6°
		1ra. Serie: 4°				
49	15-7-74	Chaco Auto Moto Club (Resistencia-Resitencia)	C	106	Fiat 125	7°
50	21-7-74	500 Kilómetros de Rafaela	T.N. C	53	Fiat 125	Ab.
51	11-8-74	IV Premio de la Montaña (A.M.C.C. Paz)	T.N.C	6	Fiat 125	2°
		Tanti-Capilla del Monte 4°				
		Capilla-Dean Funes 2°				
		D. Funes-Alta Gracia Ganó				
		A. Gracia-Cosquín 2°				
52	1-9-74	Buenos Aires Moto Club (AMCBA)	T.N. C	5	Fiat 125	10°
		2da. Serie: 5°				
53	15-9-74	Concepción-Las Estancias-Concepción (Tmán)	T.N. C	4	Fiat 125	2°
54	6-10-74	Auto Moto Club Olavarría	T.C.	57	Ford Falcon	GANO
		1ra. Serie: 3°				
55	13-10-74	Asociación Sanjuanina de Volantes (El Zonda	T.N. C	23	Fiat 125	9°
		2da. Serie: 5°				
56	20-10-74	Fed. Asoc. Pilotos Autom. Comp. (AMCBA)	T.N. C	4	Fiat 125	12°
		2da. Serie: 7°				
57	20-10-74	Fed. Asoc. Pilotos Autom. Comp. (AMCBA)	T.C.	11	Ford Falcon	4°
58	3-11-74	Gran Premio de la Montaña	T.C.	7	Ford Falcon	GANO
		Icho Cruz-Mina Clavero Ganó				
		Mina Clavero-Alta Gracia Ganó				
59	17-11-74	XVI G.P. de Turismo (ACA)	T.N. C	4	Fiat 125	Ab.
		Santa Rosa-Viedma 58°				
		Viedma-S. M. de los Andes 3°				
		S. M. de los Andes-Zapala 7°				
		Zapala-San Rafael Ganó				
60	24-11-74	Asoc. Corredores Turismo Carretera (AMCBA)	T.C.	8	Ford Falcon	4°
		1ra. Serie: 4°				
		2da. Serie: 4°				
		3ra. Serie: 4°				
61	1-12-74	Madariaga Automóvil Club (Las Flores)	T.N. C	54	Fiat 125	5°
		2da. Serie: 3°				
62	15-12-74	Vicente López Automóvil Club (AMCBA) (5)	T.N. C	62	Fiat 125	7°
63	22-12-74	24 Horas de APAT (AMCBA)	T.N. C	2	Fiat 125	2°
64	30-3-75	Auto Club 25 de Mayo	T.C.	5	Ford Falcón	16°
		1ra. Serie: Ganó				
65	20-4-75	Huracán Mercedes Automóvil Club	T.C.	5	Ford Falcon	4°
66	4-5-75	Bahía Blanca Automóvil Club	T.C.	5	Ford Falcon	Ab.
		2da. Serie: 2°				
67	8-6-75	Club Compañía General de Salto (Pergamino)	T.C.	5	Ford Falcon	N/C
		2da. Serie: 17°				
68	13-7-75	Tandil Auto Club	T.C.	5	Ford Falcon	GANO
		1ra. Serie: Ganó				
69	20-7-75	Prueba de la Amistad en Interlagos (Brasil)			Maverick-Ford	Ab.
70	14-8-75	V° Gran Premio de la Montaña (6)	T.N. C	1	Fiat 125	Ab.
		Alta Gracia-Capilla del Monte: Ganó				
71	17-8-75	1ra. Vue lta de San Miguel del Monte	T.C.	5	Ford Falcon	4°
		2da. Serie: 2°				
72	7-9-75	Automóvil Club de Pergamino	T.C.	5	Ford Falcon	Ab.
		1ra. Serie: 2°				
		2da. Serie: Ganó				
73	14-9-75	Torneo de Campeones en Interlagos (Brasil)			Maverick-Ford	6°
		1ra. Serie: 8°				
		2da. Serie: 7°				
74	12-10-75	Auto Moto Club Olavarría	T.C.	5	Ford Falcon	2°
		1ra. Serie: Ganó				
75	26-10-75	Fed. Asoc. Pilotos Autom. Competición	T.C.	5	Ford Falcon	GANO
		2da. Serie: 2°				



1

3

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

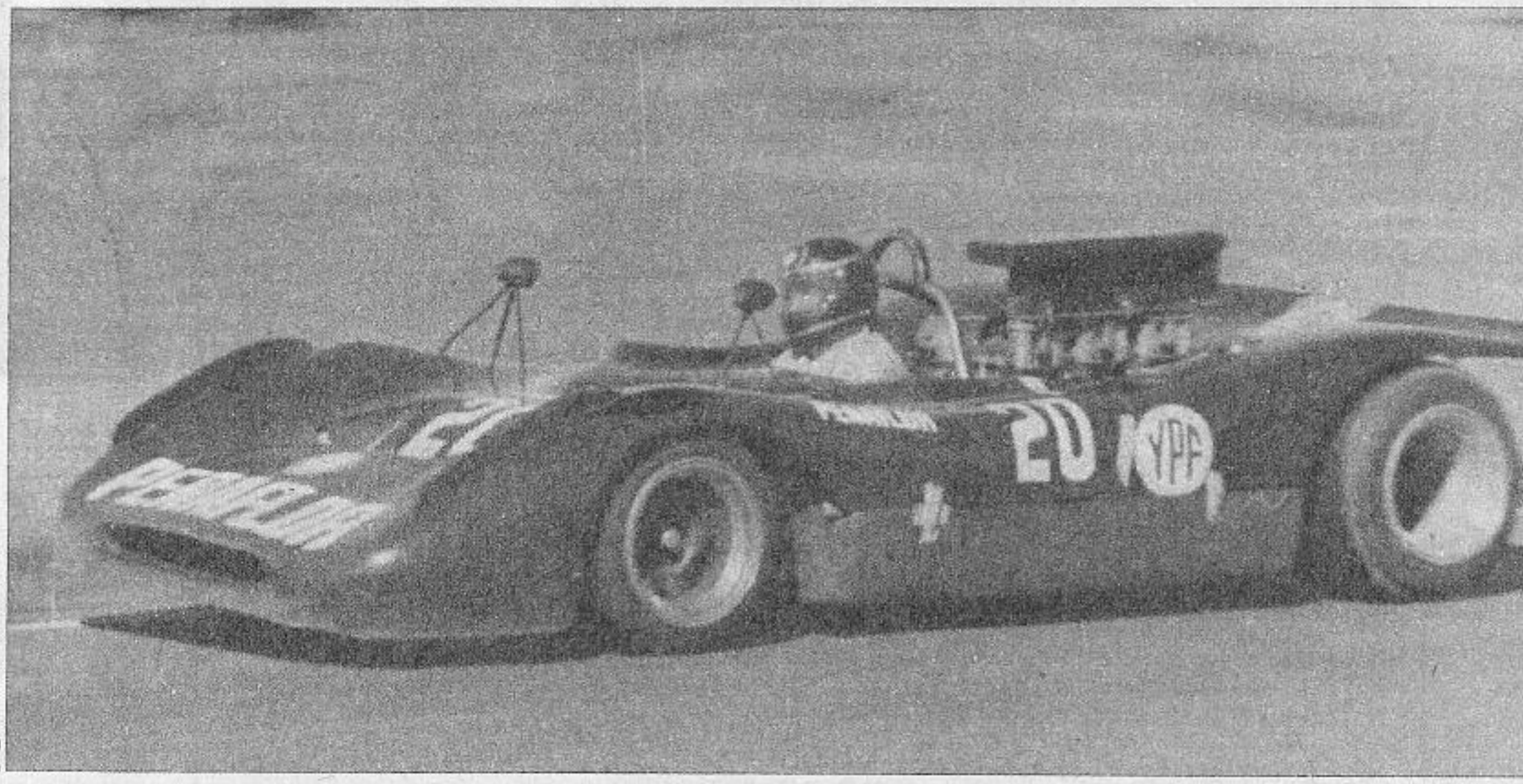
2 *"Mi debut con el Berta Sport-Prototipo lo hice en la primera carrera del año en 1973. Finalmente ganó Cocho López, pero aunque el auto andaba como los dioses, tuve problemas con el embrague y sólo pude llegar tercero."*

3 *"En esta carrera que gané, el G.P. de la Montaña 1974, hice el record para el trayecto Carlos Paz-Mina Clavero. 1h00m52s6 que todavía no se bajó. El auto era del equipo de Del Campo, y era una maravilla. Los únicos problemas que tuve en esa ocasión fueron cuando pasé en el camino a Giordano y Martínez Boero, cruzando la Pampa de Achala.*

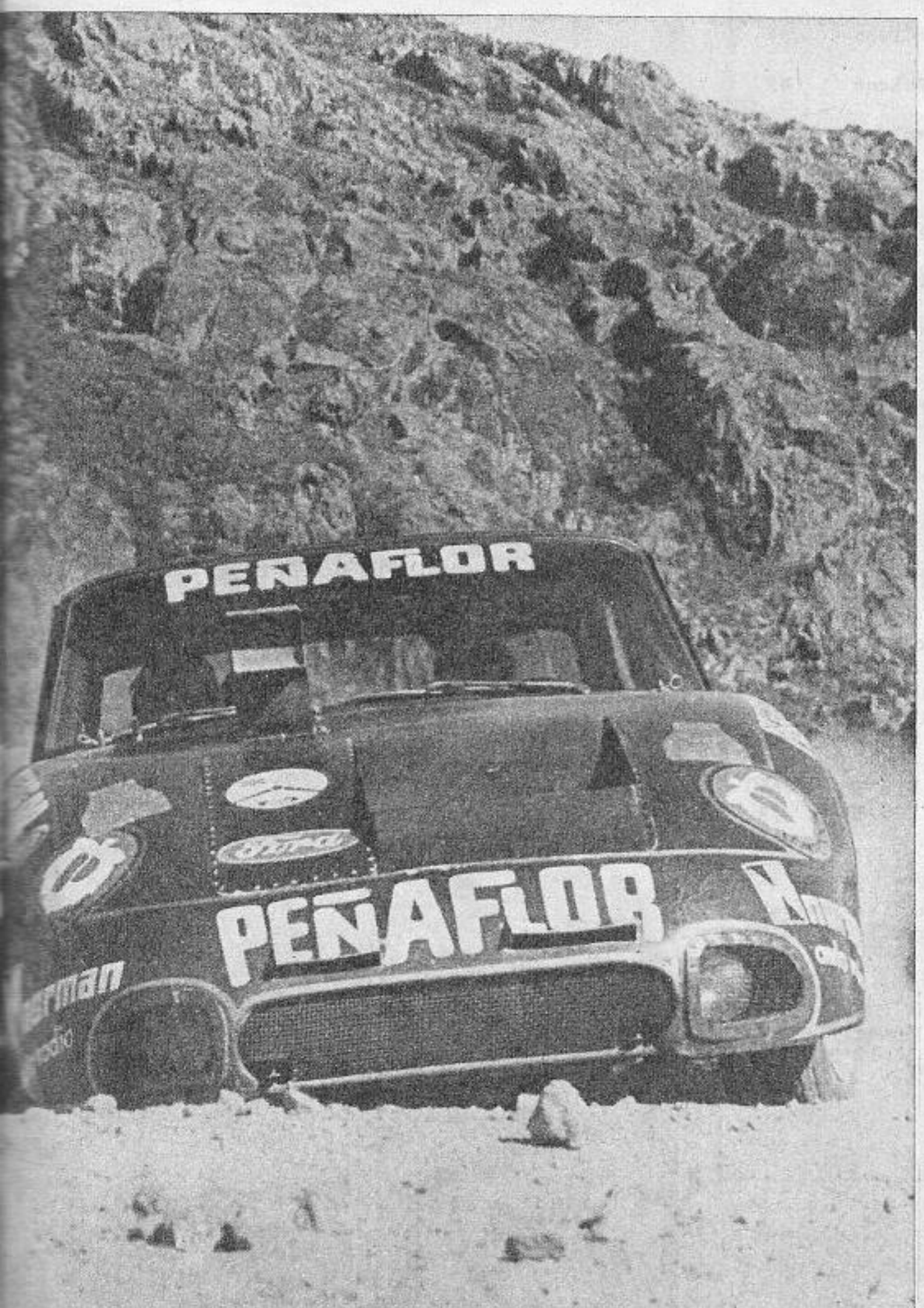
4 *"El 128 éste (no IAVA, sino 128 a secas), fue el primero que manejé. en Olavarría 74, integrando el equipo de Raies. Salí tercero."*

5 *"Esta fue la segunda carrera en el equipo de Benavídez, en el Autódromo de Buenos Aires. Ese año manejaría este Dodge hasta mediados de temporada para pasar luego a otro Falcon."*





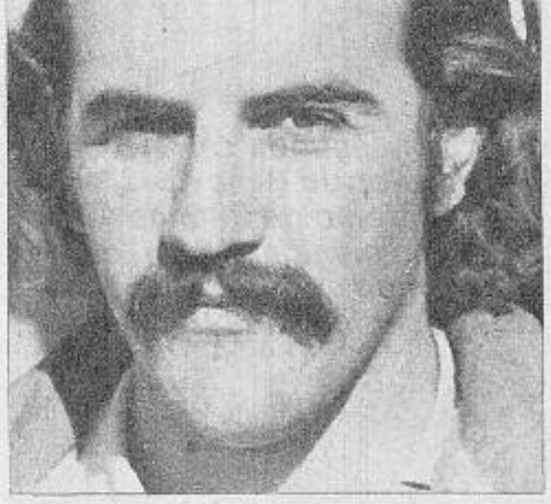
2





4

5



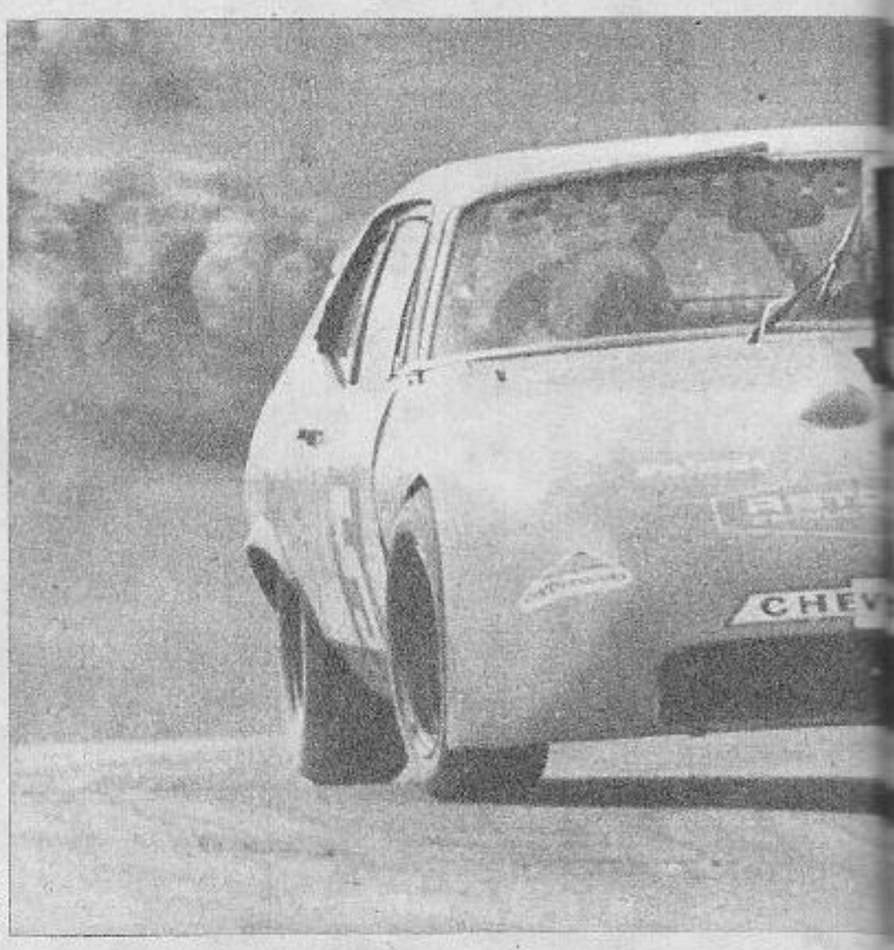
los autos que manejé

1 *"Con este Mercedes-Benz 450 SLC estuve en el Codasur 1980. Era una cosa monstruosa de potente, pero cuando se rompió el palier no pudimos cambiarlo a tiempo. Me quedé afuera por unos dos minutos. Tenía caja automática y todos los chiches..."*

76	26-10-75	Fed. Asoc. Pilotos Autom. Competición		T.N.C	1	Fiat 125	19°
		2da. Serie: 6°					
77	16-11-75	A.C.T.C. (San Miguel del Monte)		T.C.	5	Ford Falcon	2°
		1ra. Serie: 2°					
78	23-11-75	Desafió de los Valientes (Uruguay)				Fiat 125	9°
79	14-12-75	L Gran Premio de Carretera		T.C.	3	Ford Falcon	GANO
		Paraná-Concordia:	Ganó				
		Concordia-Oberá:	2°				
		Oberá-Corrientes:	Ganó				
		Corrientes-Paraná	Ganó				
80	21-2-76	Gran Premio de la Provincia de Buenos Aires		T.C.		Dodge	Ab.
81	14-3-76	Premio Apertura CADAD (AMCBA)		T.C.	2	Dodge	2°
		1ra. Serie: 3°					
82	18-4-76	IX Vuelta de la Manzana		T.N.B	288	Fiat 128 IAVA	Ab.
		Gral. Roca-Zapala:	49°				
83	25-4-76	Auto Club 25 de Mayo		T.C.	2	Dodge	2°
		2da. Serie: 3°					
84	9-5-76	VII° Vuelta Bahía Blanca Automóvil Club		T.C.	2	Dodge	3°
		2da. Serie:	Ganó				
85	25-5-76	X Vuelta del Noroeste (Asoc. Tucumana A.S.)		T.N.B	247	Fiat 128 IAVA	Ab.
86	5-9-76	Gran Premio de Bolivia				Fiat 125	2°
87	10-10-76	Auto Moto Club Olavarría		T.C.	2	Ford Falcon	Ab.
88	21-11-76	Asociación Corredores Turismo Carretera		T.C.	2	Ford Falcon	Ab.
		2da. Serie:	Ganó				
89	5-12-76	Automóvil Club Pergamino (AMCBA)		T.C.	2	Ford Falcon	2°
		2da. Serie: 2°					
90	1-5-77	Bahía Blanca Automóvil Club		T.C.	5	Ford Falcon	17°
		1ra. Serie: 2°					
91	7-5-77	Automóvil Club Mendoza		T.C.	5	Ford Falcon	2°
		2da. Serie: 2°					
92	29-5-77	Asociación Corredores Turismo Carretera		T.C.	5	Ford Falcon	3°
		2da. Serie: 2°					
93	12-6-77	Auto Moto Club Carlos Paz (Oscar Cabalén)		T.C.	5	Ford Falcon	4°
		2da. Serie: 5°					
94	17-7-77	Vicente López Automóvil Club (AMCBA)		T.C.	5	Ford Falcon	11°
		2da. Serie: 3°					
95	14-8-77	Automovil Moto Club Olavarría		T.C.	5	Ford Falcon	22°
		2da. Serie: 2°					
96	18-9-77	Asociación Corredores Turismo Carretera		T.C.	5	Ford Falcon	6°
		1ra. Serie: 7°					
97	25-10-77	San Isidro Automóvil Club (AMCBA)		T.C.	5	Ford Falcon	15°
		1ra. Serie: 3°					
98	6-11-77	Las Flores Automóvil Club		T.C.	5	Ford Falcon	7°
		1ra. Serie: 5°					
		2da. Serie: 7°					
99	2-4-78	San Isidro Automóvil Club (AMCBA)		T.C.	5	Chevrolet	7°
		1ra. Serie:	Ganó				
		2da. Serie: 8°					
100	16-4-78	Automovil Moto Club Olavarría		T.C.	5	Chevrolet	12°
		2da. Serie:	Ganó				
101	7-5-78	1ra. Vuelta de La Plata		T.C.	5	Chevrolet	Ab.
		2da. Serie	Ganó				
102	21-5-78	Fed. Asoc. Pilotos Autom. Comp. (Allen)		T.C.	5	Chevrolet	GANO
		1ra. Serie: 2°					
		2da. Serie:	Ganó				
103	13-8-78	Club Boca Juniors de Azul (Clavarría)		T.C.	5	Chevrolet	Ab.
		2da. Serie: 3°					
104	23-9-78	Rally Vuelta a la Américs del Sud (ACA)		T.C-2		Renault 12 TS	GANO
105	15-10-78	Trans Chaco Rally (Paraguay)		T.		Renault 12 TS	4°
106	8-12-78	Rally G.P. de Turismo "El Impenetrable"		T.N.C	227	Fiat 125 C	Ab.
		Resistencia-Tucumán	5°				
107	19-2-79	Rally 19 Capitales (Uruguay)		T.		Fiat 125 SP	GANO
108	27-5-79	Asoc. Tucumana de Automoviles Standard		T.N.C	256	Fiat 125 SP	3°
		1ra. Etapa: 3°					
		2da. Etapa: 2°					
109	22-7-79	Rally CODASUR, Automóvil Club Argentino		T.G-4		Renault Alpine	Ab.
110	29-10-79	Rally "Caminos del Inca" (Perú)		T.G-4		Renault Alpine	GANO
111	24-12-79	Rally XIX G.P. de Turismo (ACA)		T.N.B	247	Renault 12 TS	GANO
		Carlos Paz-Cipolletti:	3°				
		Neuquén-Neuquén	Ganó				
		Neuquén-Neuquén	Ganó				
112	9-3-80	Rally de Portugal (Campeonato Mundial)		T.G-4		Ford Escort	8°
113	30-3-80	X Vuelta de la Manzana		T.N.B	306	Renault 12 TS	GANO
		General Roca-Zapala	3°				
		Zapala-San Carlos Bariloche	Ganó				
		S.C. de Bariloche-Gral. Roca	GAno				



1



2

4

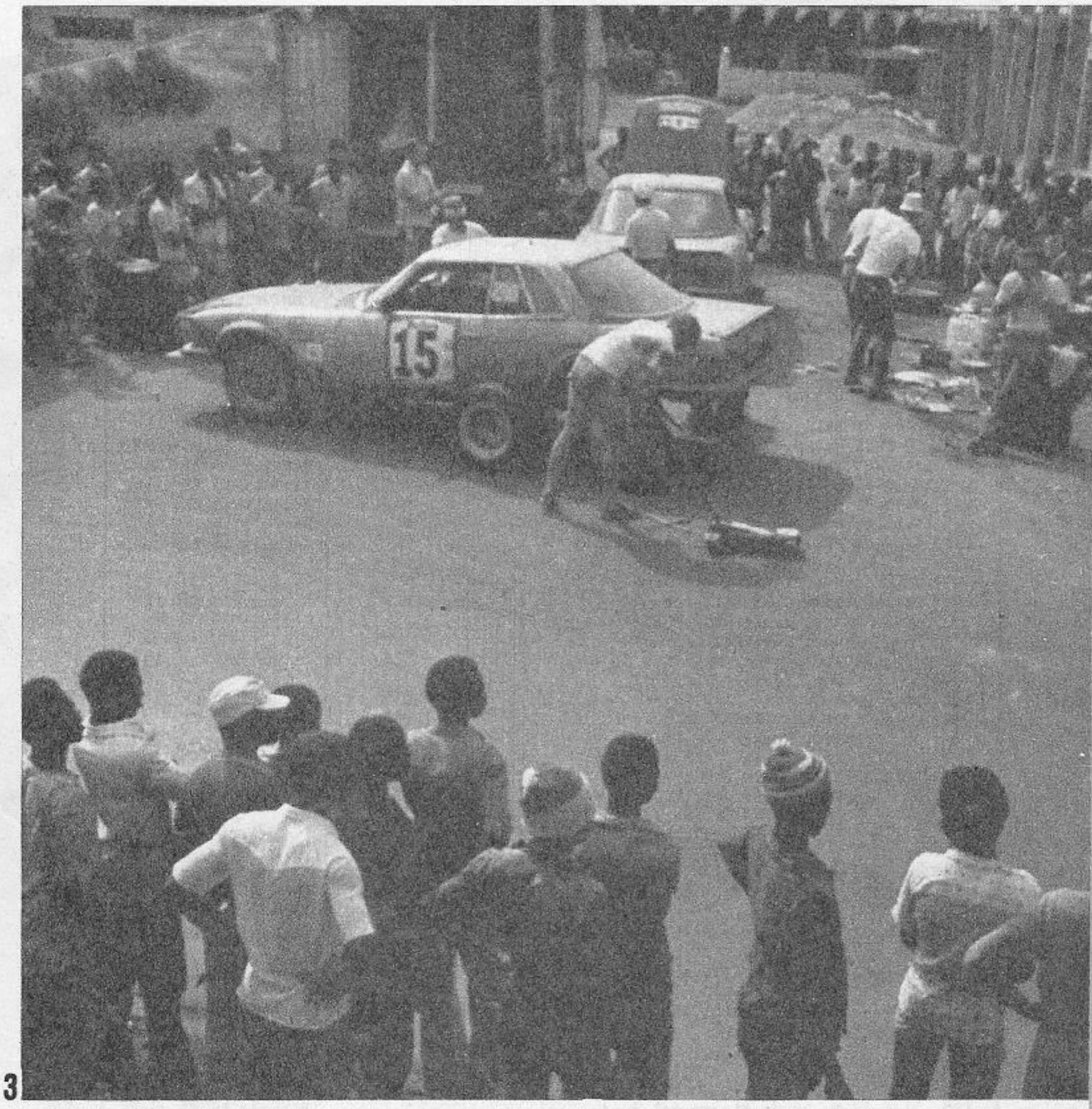
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2 *"También corrí un Chevrolet TC oficial formando equipo con Mouras. En el debut en el Autódromo estuve a punto de ganar, pero un problema de alimentación me obligó a entrar a boxes dos veces. Algunas carreras después, gané en Allen".*





3 *"En esta foto me están reparando el auto en uno de los auxilios Mercedes, en el Rally Costa de Marfil 1980, cuando salí 2° de Waldegaard, mi mejor colocación en un rally por el mundial. Las coupés eran 500 SLC, con motor de aluminio y muy pocas modificaciones con respecto a las 450 SLC."*

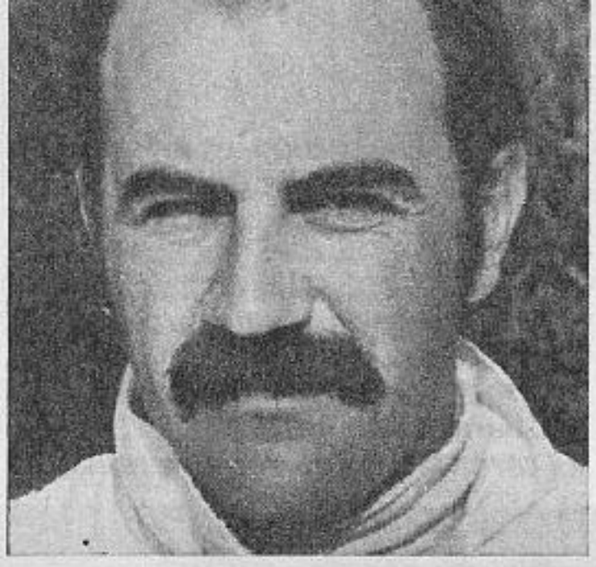


4 *"En 1978 dimos la Vuelta a la América del Sur junto a Jorge Baruscotti y ganamos nuestra categoría con este R-12 TS. Fue una carrera insólita, extremadamente larga y cansadora, pero muy interesante."*

5 *"Ya había corrido en el Rally de Portugal con un auto de David Sutton, y para Acrópolis le alquilé éste, un Ford Escort RS 2000 Grupo Cuatro: un verdadero auto de carrera. Aunque terminé 12°, volví a la Argentina satisfecho ya que mis tiempos en los primes estaban cerca de los pilotos de punta."*





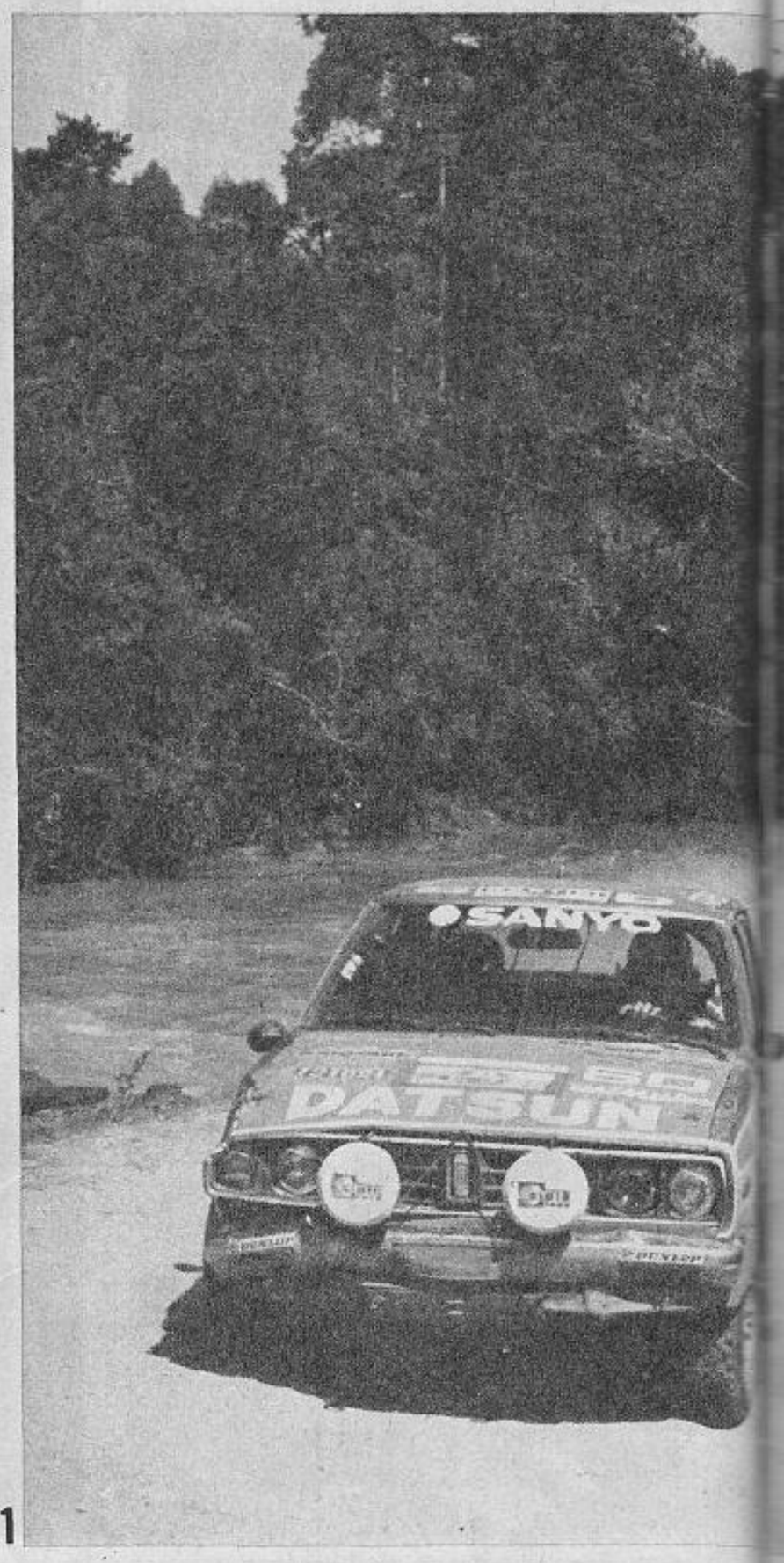


los autos que manejé

1 *"Al Datsun 160 J Grupo Dos lo usé en el Codasur y en Brasil 1981. La foto corresponde a este último rally donde salí 4º detrás de Vatanen, Frequelin y De Vitta. La piña del lado derecho me la di una noche, cuando el auto se salió de la huella y le pegó a la montaña. Sin embargo, pude terminar."*

114	30-5-80	Rally de Acrópolis (Grecia)		T.G-4		Ford Escort	12º
115	22-6-80	Rally Día de la Bandera (ACRYR)		T.N.B 102		Renault 12 TS	Ab.
116	17-8-80	Rally CODASUR (Campeonato Mundial)	ACA	T G-2		M. Benz 500 SCL	Ab.
117	20-9-80	Rally del Chaco Automoto Club		T.N.B	2	Renault 12 TS	GANC
118	26-10-80	Rally del Automoto Club Carlos Paz		T.N.B 102		Renault 12 TS	GANC
		Carlos Paz-Colonia Caroya	Ganó				
		El Rosario-La Cumbre	Ganó				
119	15-12-80	Rally de Bandama (Costa de Marfil)		T.G-4		M. Benz 500SCL	2º
120	15-3-81	Rally de San Luis		T."C" 202		Renault 12	2º
		San Luis-San Luis	2º				
		San Luis-Merlo	2º				
		Merlo-San Luis	Ganó				
121	4-4-81	XI Vuelta de la Manzana		T."C" 214		Renault 12 TS	GANO
		Gral. Roca-San Martín de los Andes	Ganó				
		San Martín de los Andes-Bariloche	Ganó				
		Bariloche-Bariloche	2º				
		Bariloche-General Roca	4º				
122	24-7-81	Rally CODASUR (Campeonato Mundial)	ACA	T. G-2		Datsun Violet	2º
123	9-8-81	Rally del Brasil (San Pablo)		T. G-2		Datsun Violet	2º
124	24-8-81	Rally de Tierra del Fuego		T.		Renault 18 TX	GANO
125	12-10-81	Rally Caminos del Inca (Perú)		T.		Renault 18 TX	Ab.
126	30-10-81	Rally Vuelta de Villa Dolores		T.		Renault 18 TX	GANO
127	16-11-81	6 Horas Peruanas de Turismo (Perú)		T.		Renault 18 TX	Ab.
128	8-12-81	XXI G. P. de Turismo, Rally (ACA)		T. "C"305		Renault 18 TX	Ab.
		1ra. Etapa:	Ganó				
		2da. Etapa:	Ganó				
129	21-2-82	Auto Club Balcarce		CAP	28	Datsun 280 ZX	12º
		1ra. Serie:	13º				
		2da. Serie:	16º				
130	7-3-82	Asociación Argentina de Volantes (AMCBA)		CAP	28	Datsun 280 ZX	13º
		2da. Serie:	9º				
131	10-4-82	Auto Moto Club Pergamino		CAP	28	Datsun 280 ZX	15º
132	25-4-82	Clun Atlético de Rafaela		CAP	28	Datsun 280 ZX	7º
		1ra. Serie:	8º				
		2da. Serie:	13º				
133	30-4-82	XII Vuelta de la Manzana		T. C-12	2	Renault 18 TX	GANC
		General Roca-S. M. de los Andes	Ganó				
		Chapeleó-S. M. de los Andes	Ganó				
		Bariloche-Bariloche	Ganó				
		Bariloche-General Roca	Ganó				
134	9-5-82	Club Argentino de Pilotos (AMCBA)		CAP	28	Datsun 280 ZX	Ab.
135	22-5-82	Automóvil Club de Rio IV		CAP	28	Datsun 280 ZX	4º
		2da. Serie:	3º				
136	25-5-82	Córdoba Automóvil Club (Oscar Cabalén)		CAP	28	Datsun 280 ZX	GANC
		2da. Serie:	Ganó				
137	27-6-82	Nueve de Julio Automóvil Club		CAP	28	Datsun 280 ZX	11º
		2da. Serie:	3º				
138	18-7-82	Automovil Club San Luis (P. de los Funes)		CAP	28	Datsun 280 ZX	10º
		1ra. Serie:	16º				
		2da. Serie:	3º				
139	1-8-82	Asociación de Volantes del Nordeste (Chaco)		CAP	28	Datsun 280 ZX	3º
		1ra. Serie:	3º				
140	21-8-82	Rally de Tierra del Fuego		T.		Renault 18 TX	GANC
141	19-9-82	Automóvil Club de Concordia		CAP	28	Datsun 280 ZX	3º
		2da. Serie:	4º				
142	25-9-82	Club Atlético de Rafaela		C P	28	Datsun 280 ZX	7º
		2da. Serie:	7º				
143	3-10-82	Rally 4a. Vuelta de San Luis		T. C-12	4	Renault 18 TX	GANC
		1ra. Etapa:	Ganó				
		2da. Etapa:	Ganó				
144	9-10-82	Bahía Blanca Automóvil Club		CAP	28	Datsun 280 ZX	Ab.
		1ra. Serie:	Ganó				
145	31-10-82	Aero Club Pampeano (Santa Rosa)		CAP	28	Datsun 280 ZX	Ab.
		1ra. Serie:	5º				
146	27-11-82	Asociación de Volantes de General Roca		CAP	28	Datsun 280 ZX	11º
		1ra. Serie:	7º				
147	29-11-82	6 Horas Peruanas de Turismo (Perú)		T.		Renault 5 Turbo	2º
148	4-12-82	Rally XXII Gran Premio de Turismo (ACA)		T. C-12	7	Renault 18 TX	GANC

REFERENCIAS
(1) Binomio "Recalde-Salvadori"
(2) Con Eitel Mazzoni
(3) Con Juan Manuel Massey
(4) Con Jorge Freytes
(5) Con Ricardo Zunino



1

3

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2 *"Con el Renault 18 estamos corriendo desde mediados del '81, cuando debuté en el Rally Día de la Bandera con poca suerte ya que abandoné en el primer prime. Esta foto, sin embargo, corresponde a la Vuelta de la Manzana 1982, donde gané."*

3 *"Los Datsun fueron una buena idea, y daba gusto correr porque se armaban lindos pelotones, definidos después de pelear mucho. Gané, empatando con Kissling, una carrera en el circuito grande del Cabalén sin usar desde hacía mucho tiempo. El auto mío —de Maipú Automotores—, en realidad estaba muy bien atendido."*

4 *"En Perú tengo algunas muy buenas relaciones desde hace unos cuantos años, en la época que iba a correr los Rallies "Caminos del Inca", así que me invitaron a compartir este Renault 5 Turbo en las 6 Horas Peruanas. Era algo importante y fue un placer manejarlo."*

5 *"Con mi familia en la puerta de casa en Mina Clavero. Estamos Alberto, Luly, yo, mi madre, Alejandra, dos de mis sobrinos, Beatriz y Claudia."*













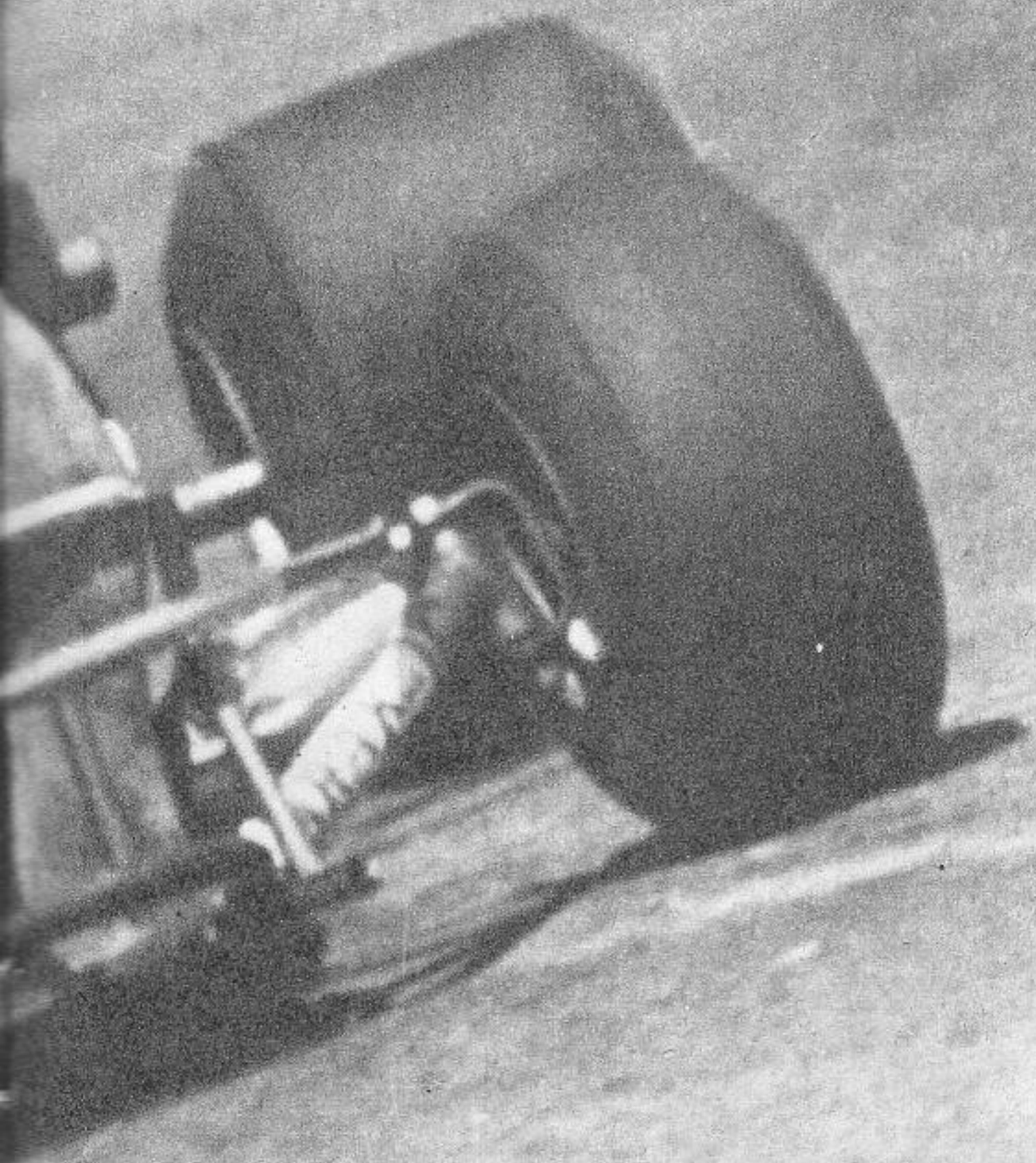
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

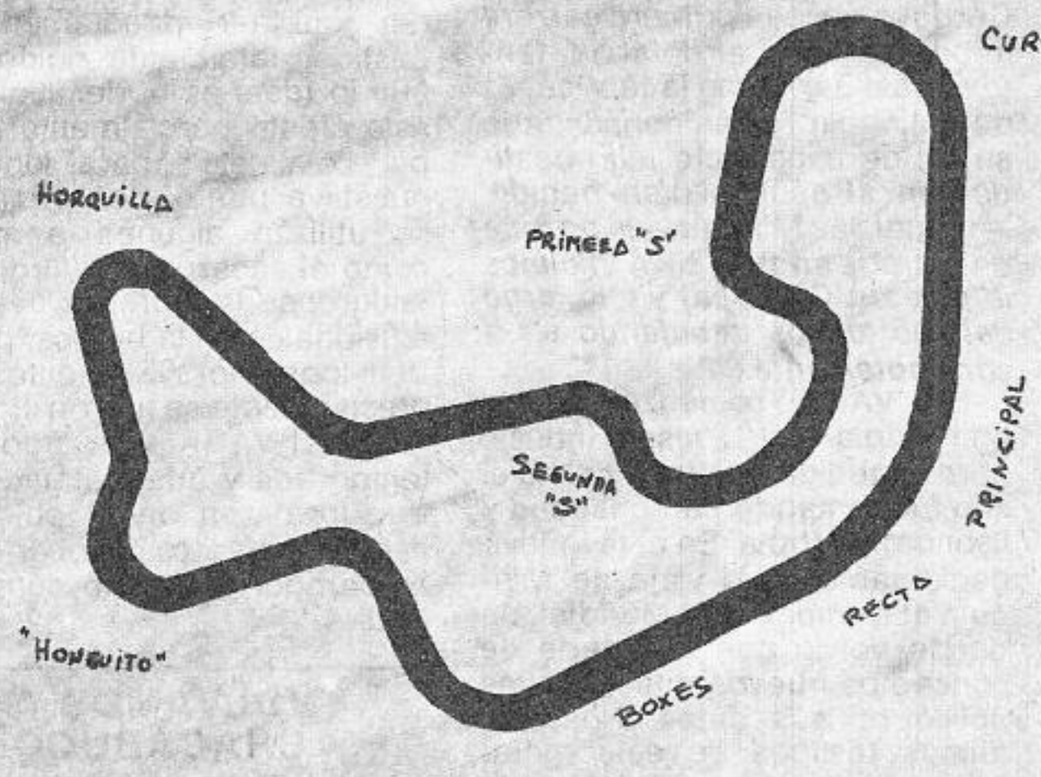
POR MARCELO GARCIA LOBELOS

UNA EXPERIENCIA TECNICA DIVERTIDA...

PROBAMOS EL KART CAMPEON NACIONAL

En el circuito de Chacabudo dedicamos un día a manejar el VARA-DAP que ganó el Campeonato Nacional 1982, tal como quedó después de la última carrera. Además lo probamos, desde la versión básica, con todos los elementos que se le fueron incorporando a lo largo del año y que lo transformaron en un auto diferente al del comienzo del Campeonato. La vieja y nueva concepción de lo que debe ser un kart, comprobada en un día





El Peugeot de Corsa asomó la nariz por la entrada de boxes del kartódromo de Chacabuco; yo me adelanté en el asiento, y con la nariz pegada al vidrio miré hacia la sombra de los árboles. Allí estaba la camioneta blanca y roja con una gran leyenda en el lateral: ***Equipo Vara Kart***. La misma que había visto durante el 82 en los circuitos más alejados del país, Neuquén, Santiago del Estero, San Juan, Córdoba... y dos veces en Chacabuco. Era la camioneta del equipo Campeón Nacional 1982 de la especialidad. En su interior estaba el auto que ganó el torneo y todo el despliegue de neumáticos y elementos que tantas veces había visto en las carreras.

Ocurre que llegábamos tarde, porque yo me había quedado dormido, y ellos esperaban nuestro arribo para empezar. Inevitablemente recordé el circuito de Chacabuco como siempre lo había visto, lleno de gente, banderas y ruido de motores, mientra el altoparlante aturde con informaciones *("Categoría Internacional a la pista... Repetimos: Categoría Internacional a la pista...");* casi lo escuchaba con su voz latosa... Pero ahora era distinto, se oían los pajaritos, no había banderas ni gente y bajo el sol infernal del mediodía solamente un grupito de chicos lo transitaba en bicicleta. Estábamos ahí para probar nada menos que el kart Campeón Nacional 1982.

EL VARA-DAP

Indudablemente el chasis que más evolucionó durante 1982 fue el construído por Vázquez Ramis. Comenzó el año en Córdoba y fue la primera carrera importante que afrontaban, tanto el bastidor como la fábrica, ya que Minguin recién consolidaba su rol de constructor. *"El bastidor en sí estuvo 'bien nacido'* —recuerda Minguin—, *porque de entrada andaba bien (hicimos la pole en Córdoba) y a lo largo del año fuimos trabajando en él constantemente..."*

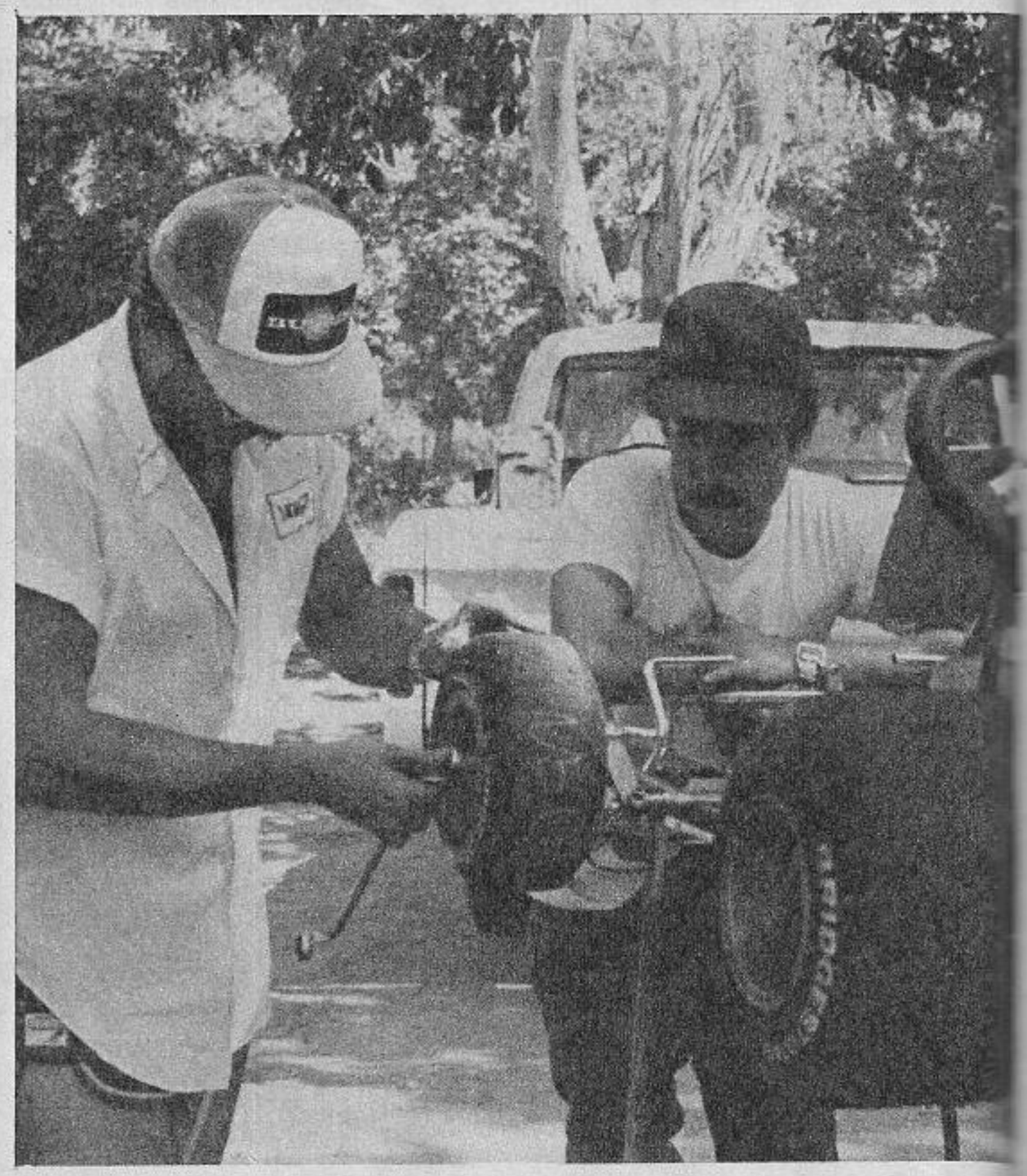
El VARA comenzó siendo una copia del Swiss Hutless, pero a medida que transcurrió el año fue tomando personalidad y fisonomía propia. En esto influyó decididamente el viaje de Minguín al Campeonato Mundial, de donde volvió con una serie de conceptos nuevos que después aplicó en sus autos. Nosotros fuimos testigos de esta metamorfosis y ante cada elemento nuevo o diferente que aparecía nos preguntábamos en qué medida influiría en las sensaciones de conducción del auto. ¿Qué diferencias hay entre un auto ancho de trochas y el mismo, pero angosto? ¿Qué pasa cuando el chasis está "blando" y cuando está con los elementos que lo hacen rígido? Básicamente éstos fueron los polos del desarrollo del VARA, que fue a la vez el cambio de concepto de cómo debe ser un kart. Antes se pensaba que el bastidor debía ser flexible para copiar el piso y de esa forma "agarrarse" más en las curvas, pero en los últimos años la tendencia fue rigidizar para evitar que por efecto de las torsiones se generen resistencias por fricción que consumen potencia.

Paremos un poco. Vamos a pasar esto al cristiano, porque si no, no vamos a entender nada de esta sanata técnica. Resulta que si el chasis de karting flexiona y se retuerce, los elementos que lo componen, el eje trasero, por ejemplo, se frena; entonces consume potencia del motor en vencer esa resistencia, que de otra manera se usaría para que el kart avance más rápido.

Usted pensará: ¿Y por qué no lo ponen rígido-rígido y chau...? Porque ocurre, apresurado lector, que a medida que se lo endurece para que no torsione, el comportamiento en las pistas cambia, se hace más difícil de manejar y parece que va circulando sobre bolitas de vidrio: la cosa se pone pellaguda, porque se va "en el aire", casi casi como sobre piso mojado. Pero ocurre que bien puesto a punto de esta manera los tiempos de vuelta son inferiores y se gana, por ejemplo, en durabilidad del motor, que no debe hacer fuerza inútil. Claro que no se puede optar por el extremo de construir directamente un bastidor totalmente rígido, porque lo ideal es poder jugar con este efecto parcialmente (trompa, cola, etc.) para lograr la puesta a punto ideal. Para ello se utilizan algunos elementos como el sacarruedas largo para endurecer la trompa, o barras adicionales en la butaca, para el tren posterior. Elementos que precisamente se fueron incorporando al VARA a lo largo de la temporada y que justamente se transformaron en el objeto de esta prueba: comprobar cómo se comporta el auto con o sin ellos.

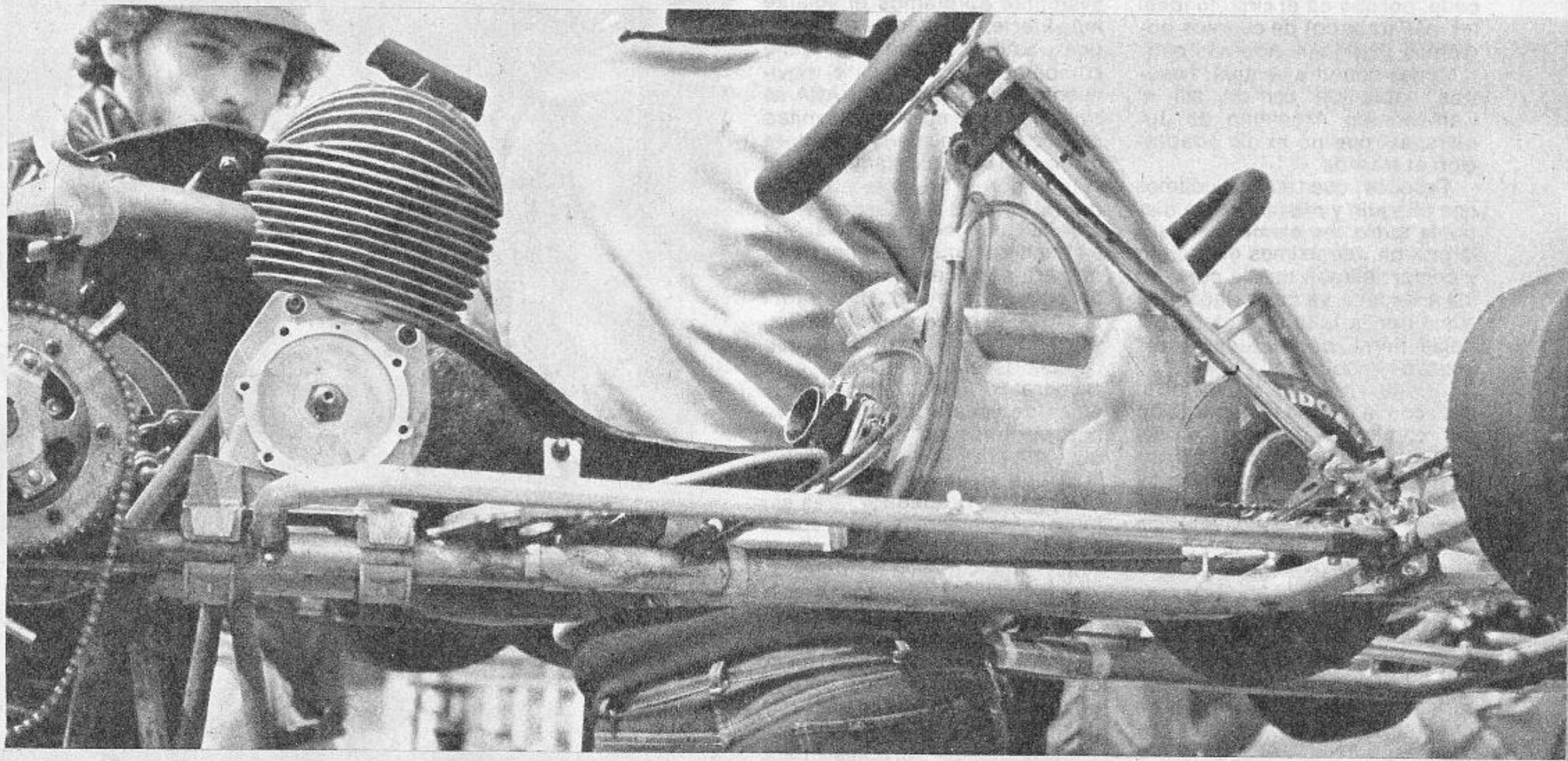
VOLVAMOS A CHACABUCO

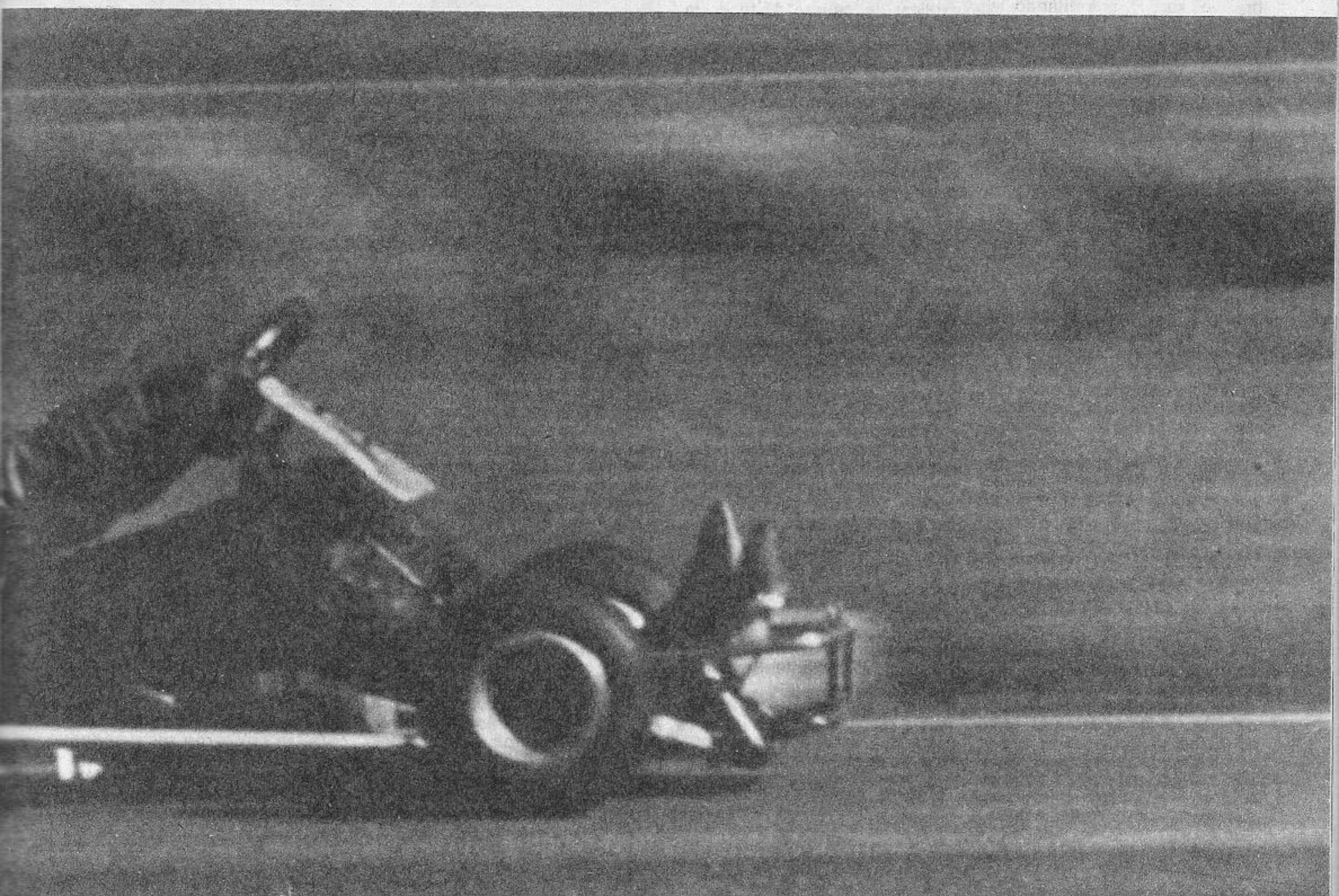
Elegimos Chacabuco, a pesar de que allí los VARA nunca



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Derecha: Minguín cambia la puesta a punto del VARA colocando suplementos en la punta de eje que le dan mayor trocha adelante; lo mismo se logra atrás desplazando las masas de rueda sobre el eje. Alguien mira. Abajo: Una vista del sacarruedas largo utilizado para dar rigidez a la trompa del kart, el caño de aluminio puede ser cambiado por otros de igual forma pero diferente grosor de pared, logrando de esta manera la rigidez deseada. En nuestro caso usamos el de 2 mm de pared, que fué el que usó este auto durante la temporada 82. Más abajo: Con el VARA "rígido" at speed...





habían andado en forma destacada, porque es el circuito ideal (el más trabado) de cuantos podíamos disponer. Además contábamos con una ventaja: nosotros habíamos corrido allí el Campeonato Argentino de Juniors, así que no exigía adaptación al trazado.

Después que nos saludamos con Minguín y mientras éste disponía todos los elementos para la prueba, recorrimos el circuito y comprobamos que la cosa no iba a ser fácil, ya que estaba muy sucio por la falta de uso (había hojas, tierra, por supuesto, cortezas de árbol).

Minguín terminó de alistar el auto con la misma configuración del comienzo del año (y del desarrollo); es decir, trochas angostas (las mazas de rueda en la parte media del extremo del eje trasero y sin espaciadores en las puntas de eje), sin refuerzos de butaca, y sacarruedas cortos. Y llegó el momento. *"Andá despacio y tanteando todo porque la pista está sucia, me dijo Vázquez Ramis-, y hasta que se forme la huella protegé el carburador con la mano para que no le entre nada raro".*

Así me encontré otra vez sobre un kart y enfrentando el retorcido trazado de Chacabuco. El calor era infernal, dí tres o cuatro vueltas y llegué a temer que no se limpiara la pista, el kart patinaba una barbaridad y realmente había que tener cuidado. Cuando el motor tomó temperatura paré y mientras Minguín le ponía una carburación tentativa para empezar, me refugié bajo los árboles porque el calor dentro del buzo de cuero era altísimo. Cuando salí nuevamente las instrucciones fueron controlar la carburación (mediante el escape y el sonido del motor) y circular un poco más rápido. Al cabo de diez vueltas ya se había formado la huella limpia -o más o menos limpia- y la carburación parecía estar correcta, así que paré y controlamos todo para volver a salir ya a intentar andar lo más velozmente posible, no sin antes mojarme bien en los baños del circuito para tratar de paliar un poco el calor.

LAS SENSACIONES DEL AUTO BLANDO Y ANGOSTO

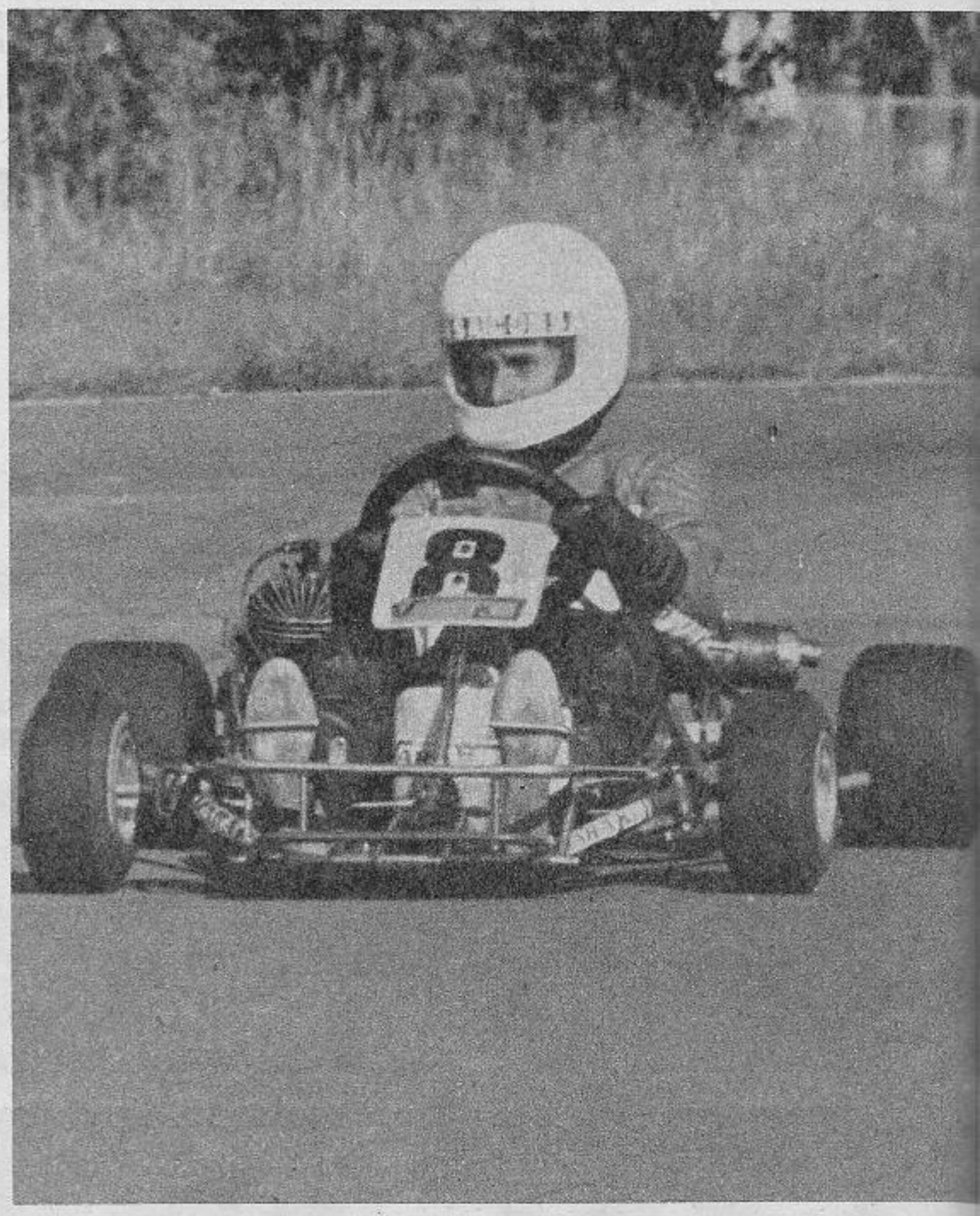
Vamos a contarlo desde arriba.

La recta de Chacabuco va siendo devorada bajo las ruedas del kart, dejando atrás la zona de boxes, una curva muy suave a la izquierda, siempre a fondo el pedal del acelerador, aquí ya se nota la velocidad; el Curvón avanza rápidamente hacia nosotros a cerca de 150 km/h, instintivamente apretamos el volante más fuerte, ya estamos encima... una sutil peinada al freno combinada con un ligero movimiento del volante y el VARA se zambulle en la curva. En la mitad del recorrido la rueda delantera izquierda hace contacto con el planito por un instante y a partir de allí el auto se desliza hacia afuera. Cuando la pista se acaba en ancho -y antes de tener tiempo para pestañear- aparece la S de entrada al mixto. Hasta aquí el VARA se ha comportado bien, sin tendencias raras, por lo que decidimos entrar a fondo a la primera S. El auto responde y antes de encarar la contracurva nos paramos en el freno, hay que "matarlo" bien para encarar la S que sigue; responde bien. La próxima S quedará atrás sin mayores problemas y sin soltar el pedal de acelerador, ahora viene una curva a la derecha -también "flat"-, pero aquí la cola quiere seguir derecho y nos obliga a soltar el acelerador y corregir levemente; hay que tener cuidado la próxima vez, porque no patinó sino que se espantó de golpe.

Hagamos un paréntesis para explicar la causa. Al tener la trocha angosta el auto dobla bien afirmado, pero exigiendo los neumáticos al extremo y deformándolos, de manera que en determinado momento, cuando la centrífuga empieza a ser menor porque se deja de mandar con la dirección para que doble, la goma retoma su forma de golpe y pierde adherencia. Como la que más esfuerzo soporta es la trasera externa, la cola pega un latigazo que obliga a la corrección.

Volvamos a la pista. Llegamos a la Horquilla, uno de los lugares donde la velocidad se nota en serio. Hay que frenar, nos paramos sobre el freno y la violenta desaceleración no mueve para nada al VARA de la trayectoria. Pero cuando llegamos al punto indicado para doblar comprobamos con sorpresa que la trompa no manda, el auto sigue derecho...giramos más el volante y ¡nada! Apretamos el freno para mandar peso hacia delante y entonces la trompa sí comienza a recorrer la curva, pero la pérdida de tiempo fue espantosa. Al estar con trocha angosta atrás, al kart le cuesta dejar la trayectoria recta cuando no hay brusca trasferencia de pesos hacia adelante. Por eso la próxima vez, en lugar de frenar derecho y después doblar vamos a meter el auto en la curva frenando, para que la trompa esté cargada y mande mejor.

Hacemos la prueba de esta maniobra en el "Hongulto", otra curva lenta, y resulta. Vamos



hacia la "S" grande que sale a la recta principal, un corte al acelerador y nos zambullimos en la primera -el auto responde bien y va afirmado-, cambiamos el sentido de giro y siempre sintiendo que el VARA va soldado al piso salimos al rectilíneo.

Nos espera una nueva vuelta.

UNA PEGADA Y EL ALMUERZO

Hicimos una sesión de diez vueltas cronometradas cerca del mediodía y el mejor tiempo que logré fue 36s90/100. Casi todos los registros estaban por sobre los 37 segundos. Cuando volvía una vez más de mojarme para soportar el calor, ví en el recinto de boxes la camioneta de Luis Minervino -Campeón de 125 cm3 de Chacabuco (y especialista en este trazado lógicamente). Luis corre con un VARA-Zanella y tiene cierta experiencia con los directos. Minguín lo había invitado a probar el kart y cuando llegué se estaba poniendo mi casco. *"Date cinco o seis vueltas a ver qué tiempo hacés y despues nos vamos a comer* —le dijo Minguín, y mirándome a mí agregó- *... Vamos a parar porque con este calor nos vamos a morir todos, vos primero; mejor vamos a comer y volvemos a la tardecita con el auto con la otra puesta a punto..."*

Nos dedicamos a tomarle tiempos a Luis, que en la segunda vuelta marcó 36s98 pero a costa de llevar el auto cruzado por todos lados. *"Este tipo de manejo* —comentó Vázquez Ramis— *es muy efectivo en los tiempos, pero se corre el riesgo de romper el motor porque se lo hace hacer demasiada fuerza; todo lo contrario de lo que hacías vos, que sos tan prolijo que das asco, che..."*

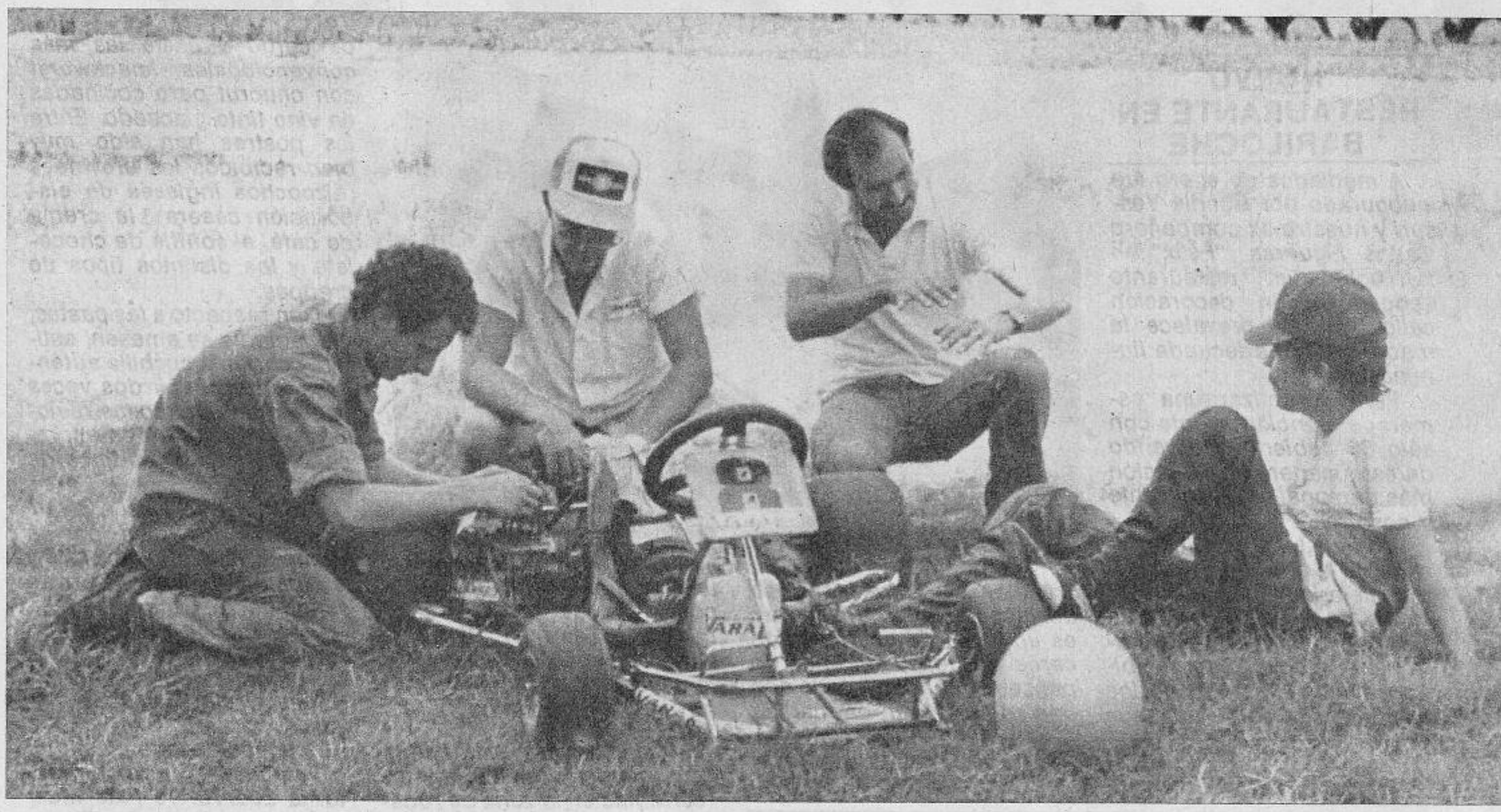
Tan cierto era lo que había dicho Minguín que ni bien terminó de decirlo el DAP se agarró a la salida de la segunda S y lo sacó a Luis de la pista. Más amargado por el motor que contento por sus dotes técnico-videntes, completó Minguín: *¿Viste...?*

LAS SENSACIONES DEL AUTO ANCHO Y RIGIDO

Previa reparación en el taller de Luis, del sufrido DAP, por la tarde regresamos a la pista con el auto "ancho" Se habían llevado al máximo posible las trochas, se colocaron sacarruedas laterales largos y refuerzos de butaca. *"Dale, salí* —me dijo Vázquez- *y llevate la "libreta" porque ahora vas a tener que anotar*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Derecha: Por la tarde circulamos con el auto tal como llegó a fin de año tras el desarrollo. Para utilizarlo de esta manera (ancho y rígido) fueron necesarias puntas de eje mas largas. Abajo: Fin de la prueba de la mañana, cuando el motor se agarró en momentos en que Luis Minervino daba unas vueltas. En la toma el propio Luis controla la "pegada", mientras Minguin lo asiste y Raúl Berecíbar (presente el dia de la prueba en Chacabuco) cambia impresiones de manejo con el tester de Corsa, quien no entiende nada, como luego demostrará en la pista.



como si fuera otro chasis". ¿Sería cierto?

Lo que más me preocupaba era la barrida de trompa que había manifestado con la configuración anterior en las curvas lentas. Instintivamente me parecía que al estar más rígido tendría que patinar más, tipo carrito de rulemanes, y ésa fue la primera sorpresa; cuando al cabo de dos o tres vueltas me tiré a frenar en la Horquilla, la trompa mandaba como soldada al piso; el problema había desaparecido. Y en la curva a la derecha, donde antes pegaba el latigazo de cola, el problema no se manifestó. Terminé de ablandar un poco el motor (unas quince vueltas) y paré. Vázquez chequeó la carburación y todo estuvo OK para empezar a sentir el VARA tal como había finalizado victorioso el torneo Nacional.

Acomódese que vamos...

Una vuelta de tanteo y aquí venimos por la recta principal. El auto se siente más rígido en todo sentido, tenemos la misma presión de gomas pero la sensación es como si lleváramos más del doble. Dejamos atrás la curva amplia a la izquierda y aparece el Curvón, nos abrimos bien para la entrada y con un suave golpe de volante nos mandamos. A pesar de la aprensión que produce la sensación de tabla que da, el auto dobla bien, no se traba como antes y por eso asusta un poco; para llevarlo sobre la trayectoria hay que trabajar un poquito más con el volante, como si el piso estuviera mojado.

Salimos del Curvón y aquí es donde nos damos cuenta de cuál es el negocio de todo este asunto. La velocidad que llevamos es mayor que con la puesta a punto anterior, el motor parece empujar mucho más. Y parece, porque realmente empuja mucho más. Las centésimas que pudimos haber perdido en el Curvón son despreciables con respecto a la ganancia de tiempo en la aceleración a la salida de los virajes. Que vamos más rápido lo comprobamos al transitar la primera "S" donde debemos frenar más que antes para recorrerla. La segunda S, a pesar de la aprensión que también produce, se puede recorrer a fondo, lo que indica que a pesar de la citada sensación de tabla el auto no ha perdido tenida. Dejamos atrás la curva a la derecha (no se espanta) y llegamos a la Horquilla; el frenaje se complica, hay que pelearlo y finalmente lo metemos en la trayectoria del viraje. Y nuevamente a la salida, ¡oh, milagro!, parece que tuviéramos un motor súper-potente comparado con la sesión de la mañana. En las curvas lentas, a la salida, es donde más se nota la diferencia de performance. En el Honguito la experiencia se repite y tras dejar atrás la S que desemboca a la recta, otra vez comprobamos que vamos más rápido. De esta manera completamos dos sesiones de diez vueltas y los registros bajan sin que nos demos cuenta. En una de las paradas Minguín nos dice *"¿Sabés cuánto hiciste? 35s70/100..."*

Finalizamos entonces la prueba -más que eso nos resultará imposible bajar- y tratamos de sacar alguna conclusión.

Es evidente que el kart sale mucho más suelto de las curvas, y lógicamente más rápido porque está utilizando la potencia para avanzar en lugar de perderla en fricciones de chasis retorcido y gomas deformadas contra el piso por la misma causa. A juzgar por las sensaciones parecería que la tenida había disminuido; sin embargo, con el correr de las vueltas comprobamos que esto no era así (porque hacíamos "flat" la S, por ejemplo). De la misma manera podríamos decir, basándonos en lo que se percibe, que el auto frena menos y que el frenaje se complica. Sin embargo esta apreciación también es errónea, porque estamos llegando a las curvas más rápido que antes - como consecuencia de haber salido mejor de la anterior- y por lo tanto hay que frenar más para poder virar. En realidad, aunque nos parezca que estamos perdiendo, ganamos tiempo. Los registros de vuelta son la prueba evidente de esto.

Después de hacer esta experiencia pudimos comprender más a los pilotos, que en principio se resisten a adoptar la nueva tendencia pero una vez que la dominan se convierten en defensores de ella. Y lo bueno de esta técnica es que no requiere un cambio de estilo; quienes manejan cruzados pueden seguir haciéndolo con mayor seguridad, pues los motores sufren menos y el auto se recupera rápidamente de un exceso de deslizamiento; los que siempre han manejado "redondito", como el caso nuestro, quizá sean los más gratificados y los principales defensores de la rigidez, ya que cualquier error de trayectoria es avisado rápidamente por el kart y permite reparar el error. Además la puesta a punto de esta manera permite obtener, en ambos casos, una mejor performance del auto en la vuelta completa.

Lo único que hay que tener siempre en mente para poder aprovecharla al máximo es que no siempre las cosas son como parecen ser desde arriba. Hay que recurrir al cronómetro..., la única verdad.

noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa

NUEVO RESTAURANTE EN BARILOCHE

A mediados de enero fue inaugurado por Bonnie Vessuri y nuestro ex compañero Carlos Figueras, "Félix" en Bariloche, un restaurante acogedor, con decoración cálida, donde prevalece la madera y con adecuada iluminación.

Para garantizar una esmerada atención cuenta con sólo 50 cubiertos, logrando de esta manera una relación más personal entre el cliente y nosotros.

El chef, Juan Altgelt, egresado de la escuela de cocina y hotelería "SteigenBerger Hotel Fachschule" de Bad Reichenhall en la zona bávara de Alemania, ya ha recibido halagos de parte de los clientes por varias de sus creaciones. Entre ellas se destacan el Lomo "Félix" que es un trozo de ese corte de carne envuelto en lonjas de panceta y condimentado con una salsa a base de hierbas finas y que es acompañado con puré de batatas a la castaña. También el goulasch con spätzle es de excelente factura, así como el coq au vin, las truchas, los carrés de cerdo y hasta las más convencionales knackwurst con chucrut pero cocinadas en vino tinto glaceado. Entre los postres han sido muy bien recibidos los brownees (bizcochos ingleses de elaboración casera), la crema de café, el soufflé de chocolate y los distintos tipos de creppes.



Con respecto a las pastas, diariamente se amasan, estiran y cortan a cuchillo auténticos fetttuccini, y dos veces por semana inmensos raviolones que se pueden acompañar con distintos tipos de salsas.

Tiene abiertas sus puertas todos los días por la noche a partir de las 21.30 y los domingos también ofrece almuerzo a mediodía.

Los precios oscilan entre los $ 250.000 y los $ 400.000 por persona dependiendo de la calidad del vino.

BRILLANTE PRESENTACION DE SUSANA RINALDI EN EL CICLO JOCKEY CLUB

En el Salón de las Américas del Hotel Provincial, se presentó anoche Susana Rinaldi iniciando así sus presentaciones en la Ciudad de Mar del Plata, que se extenderán hasta el 27 de febrero.

La actuación de la citada intérprete integra y cierra el ciclo "Grandes de la Música Nacional" auspiciado por Jockey Club, en esta temporada marplatense. Así pasaron por el Salón de las Américas, remozado y adaptado para este ciclo, figuras de la talla de Osvaldo Pugliese, Sandra Mihanovich, Cuarteto Zupay, David Lebon y ahora Susana Rinaldi.

Integró cada espectáculo una proyección audiovisual a ocho proyectores y pantalla gigante, historiando e ilustrando sobre el género musical correspondiente a la presentación.

Es justo destacar y elogiar este ciclo Jockey Música que, no sólo por el nivel de los artistas programados, sino también por la calidad de puesta en escena de cada espectáculo y lo accesible del precio de las localidades (30% inferiores a los espectáculos de su tipo) se constituyó en uno de los éxitos más destacados de la temporada.

FATE A LA VANGUARDIA

FATE ha lanzado recientemente al mercado el primer neumático argentino de construcción radial con cinturones de acero para uso en camionetas nacionales o importadas con capacidad de carga útil de 500 kg.

Se trata de la cubierta P215/75R15 AR-27, especialmente diseñada teniendo en cuenta, además la carga y velocidad de esos vehículos, las particulares condiciones de nuestras rutas, calles y climas.

Sus características constructivas importantes son:

- *Dos absorbedores de cordones metálicos que le otorgan alta rigidez a la superficie de contacto neumático-piso, reduciendo notablemente el desgaste y resistencia al rodamiento (menor consumo de combustible); además, esta coraza protectora disminuye la frecuencia de pinchaduras y la rotura por penetración de objetos cortantes en la zona de rodado.*
- *Carcasa formada por pliego de cordones de rayón de alta tenacidad, caracterizados por su estabilidad dimensional y resistencia a la rotura. Los laterales con capa de goma de refuerzo.*
- *Banda de rodamiento de aspecto deportivo formada por siete costillas, seis de las cuales contienen bloques independientes que confieren a la cubierta excepcionales propiedades de tracción y frenado, tanto en superficies secas como mojadas. El compuesto utilizado fue formulado para maximizar el rendimiento kilométrico y lograr al mismo tiempo baja generación de calor.*
- *Zona de talón diseñada especialmente para el uso en camionetas, con rellenos de goma dura que se extienden hacia las paredes laterales.*

Esta cubierta es para uso en camionetas nacionales (Ford F-100) o importadas del mismo tipo, como así también para Ford Bronco, Dodge, Chevrolet.

Es de hacer notar que la AR-27 es una alternativa para la única cubierta radial de camioneta que existía en el mercado con notable éxito: la 205/70R15 Fate Maxiradial con cintura textil.

El desarrollo y puesta a punto del primer neumático radial acero para camioneta se realizó en el Centro de Ensayos que Fate posee en la localidad de San Fernando, con evaluaciones paralelas sobre rutas en unidades de transporte a velocidad alta sostenida.

Los principales atributos de este neumático están dados en la superioridad de tracción y frenado, la economía en el consumo de combustible y una protección ideal a las pinchaduras y/o golpes que le proporciona la doble cintura de cordones de acero que envuelve circunferencialmente al casco.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DAVID RATTO 700/6

Wolf está?

Juega a las escondidas.
Se oculta detrás de las gavillas de trigo o salta entre las almenas del castillo, por encima de las aguas del foso. Es el lobo domesticado de Wolfsburg, el Castillo, luego ciudad o Burgo del Lobo. Ubicado en un valle boscoso, 70 km al norte de Hannover, entra en la historia hacia el 1300, como una de las avanzadas defensivas de la ciudad.
Las ampliaciones y fortificaciones agregadas al castillo durante los siglos XVI y XVII hablan de su vigencia.

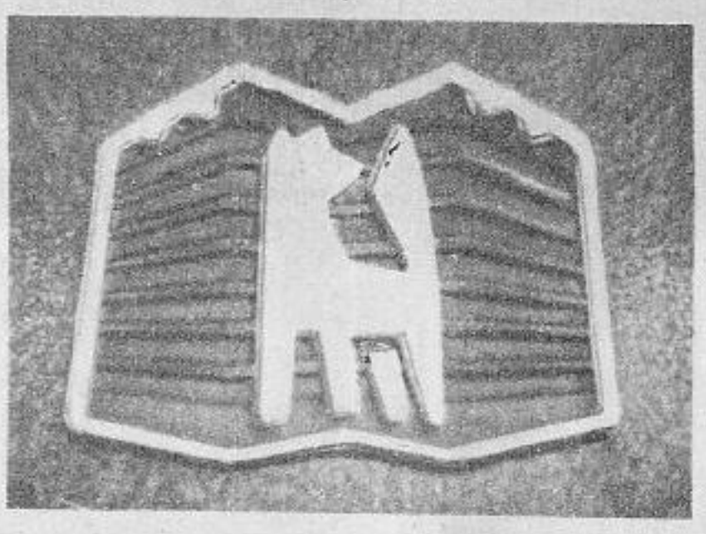
Pero en 1840 desaparecen los fosos y bastiones y el castillo se adapta a usos residenciales.

En 1938 el Gobierno Federal crea un distrito que incluye el feudo de Wolfsburg Está destinado a una nueva empresa automotriz: Volkswagenwerk GmbH.

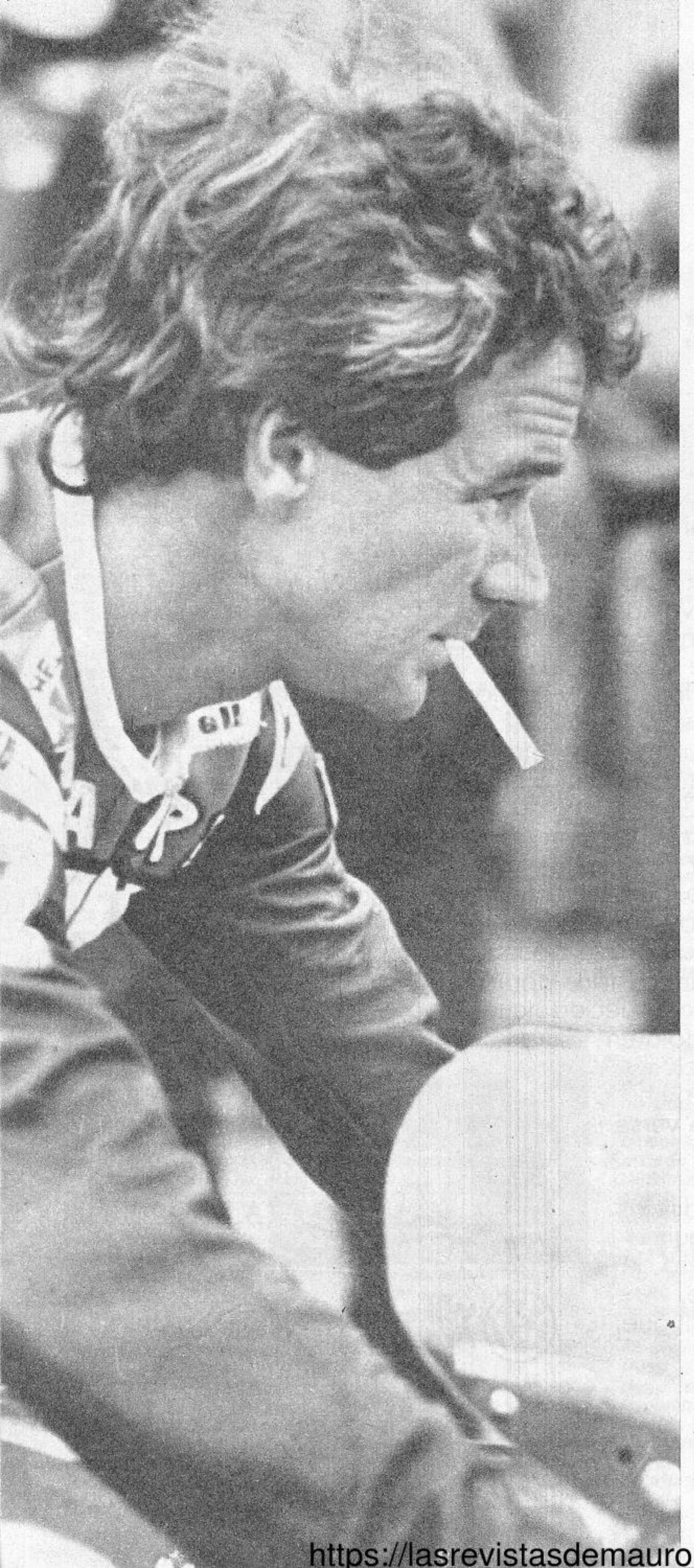
En el apuro de aquellos comienzos a nadie se le ocurrió la necesidad de ponerle nombre. Por eso las tropas de ocupación lo pasaron por alto. Simplemente, no figuraba en los mapas. Recién el 25 de mayo de 1945 se formó un Consejo Municipal que adopta para la ciudad y su zona de influencia el antiguo nombre del castillo. Habrá que esperar hasta 1949 para que Volkswagen decida hacer suyo el blasón de la ciudad, colocándolo en sus "Escarabajos" de exportación.

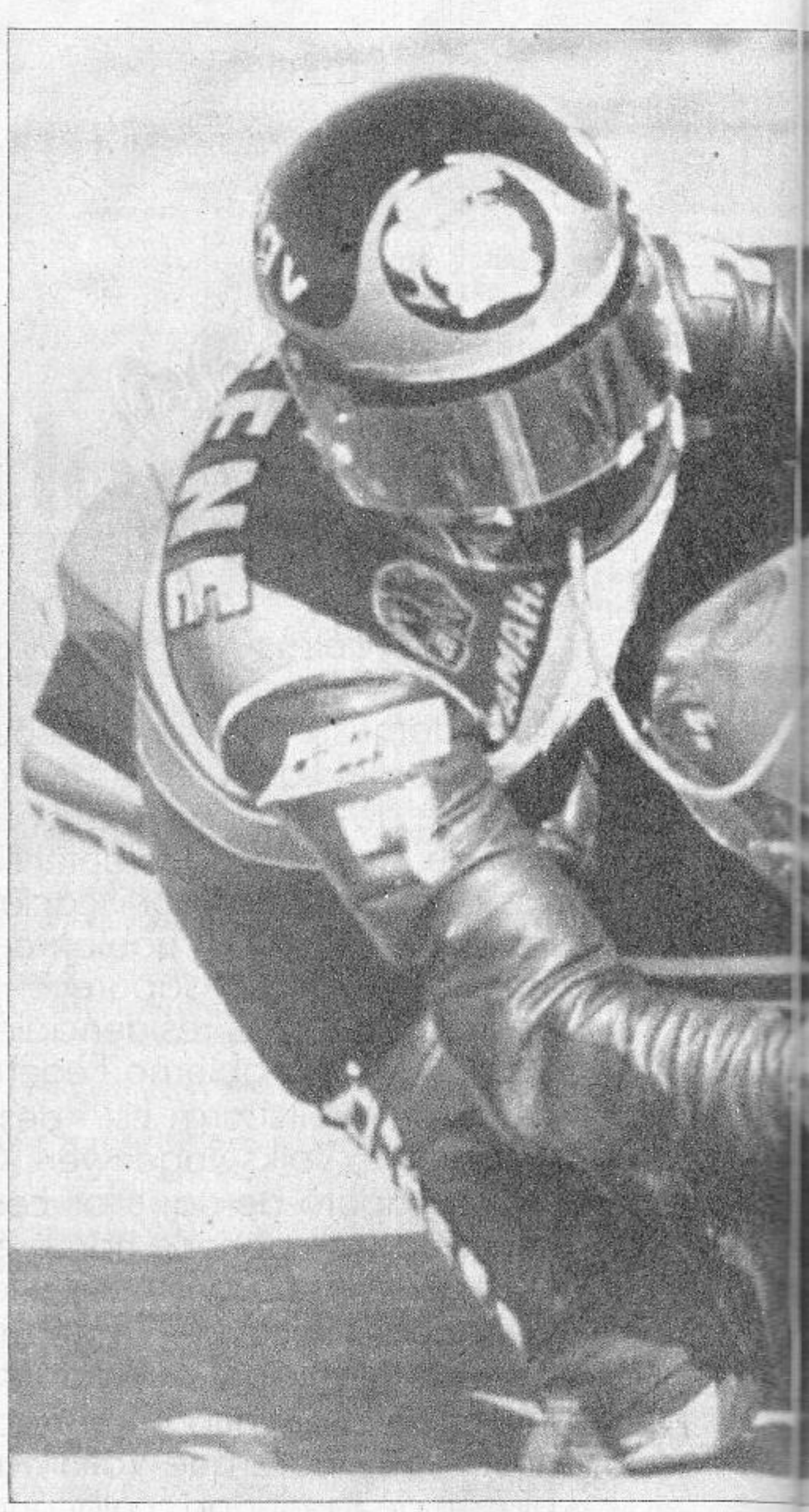
En 1959 y 1962 se lo estiliza y es en esa versión que hoy puede verse en los modelos Volkswagen más recientes.

Entre gavillas, almenas o edificios futuristicos, el lobo está. Y seguirá estando, en algún rincón oscuro de la ciudad que lleva su nombre, a la espera de la ronda infantil que vuelva a evocarlo.



Volkswagen Argentina

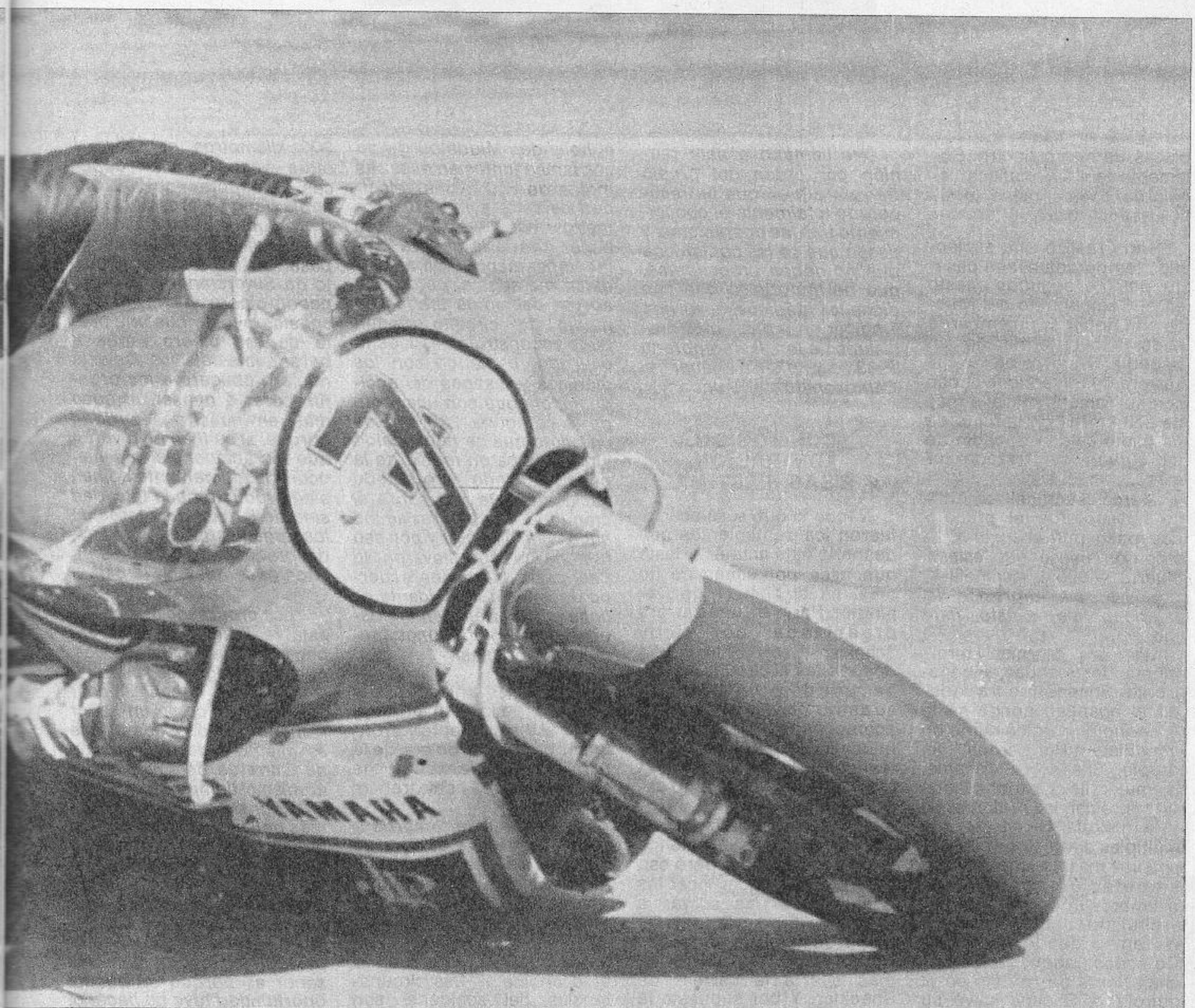




LO LLAM

Otro aspecto de la personalidad de Sheene. No hace gimnasia, no se cuida y fuma negros hasta segundos antes de la largada. ¿Cómo lo explica? Fácil: ***"Nací para esto..."***

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BARRY SHEENE: Increíble pero cierto

AN "MECANOMAN"

En el Gran Premio de Silverstone del año pasado, este hombre "reconstruido" por la ciencia chocó con su moto a más de 270 kilómetros por hora. Era su enésimo accidente grave y, esta vez, sí lo creyeron muerto...

21 de marzo de 1982. Barry Sheene saluda en el podio del Gran Premio de la República Argentina, que compartió con Kenny Roberts y otro americano, Fred Spencer. Muchos de quienes lo ven jamás imaginaron que este piloto inglés se ha roto a lo largo de su carrera casi todos los huesos del cuerpo y que tiene un sinnúmero de

placas de hierro dentro. Solamente en su muñeca izquierda cuenta cinco tornillos especiales...

Barry realizó una espléndida temporada el año pasado, peleó el segundo puesto en el Campeonato del Mundo con Roberts, sin embargo pudo haber terminado en tragedia. El jueves previo a la carrera de Silverstone chocó con su Yamaha oficial a más de 270 km/h con la moto de un piloto caído en medio de un curvón del trazado inglés...

Marco Lucchinelli, su amigo italiano, fue el primero que pasó por el lugar y lo socorrió. *"Pensé que estaba muerto* —dijo Lucchinelli—, *...daba toda la impresión de estarlo..., me asusté mucho..."*

Las dos piernas literalmente destrozadas, inconsciente, Sheene fue trasladado al hospital, donde se le intervino quirúrgicamente de inmediato. Por orden del propio Sheene, Stephanie, su mujer, lleva a todos lados un sobre con las radiografías y la historia clínica de sus múltiples operaciones; y eso, una vez más, lo salvó de una amputación de ambos miembros inferiores, porque el cirujano supo así cómo era el campo donde trabajaría. De todos modos, tras muchas horas de trabajo en el quirófano, Sheene salvó su vida nuevamente. Pero los médicos anunciaron que volver a caminar sería un trabajo de mucho tiempo y aun así las posibilidades de lograrlo eran poco alentadoras. Y dijeron que definitivamente la carrera deportiva de Barry Sheene había terminado. Barry tiene miles de admiradores en todo el mundo que estaban a la espera de noticias y apesadumbrados ante los acontecimientos, por eso la prensa especializada mundial (y la general de Inglaterra) quedó atenta a cualquier novedad. Solamente dos días después de la operación, imprevistamente, Stephanie Sheene llamó a conferencia de prensa en el hospital donde Barry fue operado.

"He llamado a esta reunión por orden del propio Barry —dijo—, *que ha recuperado totalmente el conocimiento tras las operaciones y desea que se les comunique que no deben preocuparse, que no importa lo que han dicho los médicos, él volverá a correr en moto.., más precisamente en la temporada 1983... y piensa ganar el Campeonato del Mundo."*

CONMOCION, ADMIRACION, RISAS, LASTIMA

Y todo lo que se le ocurra, fueron los sentimientos que despertó este anuncio. Hasta que hace poco más de un mes, en el circuito de Donington Park, en una carrera organizada por Jody Schekter, Barry Sheene dio dos vueltas al circuito en una Yamaha de calle llevando a su amigo Steve Parrish como acompañante, después de haber llegado al circuito piloteando su helicóptero particular. Sheene todavía no camina por sí solo, utiliza muletas, por eso debió ir con Parrish, para que le sostenga la moto de parado; pero eso no le impidió hacer tocar los pedalines en las curvas a más de 160 km/h ante el delirio de miles de "fans" que concurrieron a verlo a él, más que a la carrera de Sheckter. Y por supuesto la prensa especializada mundial se abalanzó sobre Sheene, quien sin duda habría ganado el concurso del "centimil" si no se hubiera recluido voluntariamente en su Manor House, en Charlwood, un barrio residencial a pasos del aeropuerto londinense de Gattwick. A pesar de todo, y ordenadamente, fue recibiendo a los medios, de los cuales pudimos extraer algunos conceptos de Sheene sobre el accidente y su "regreso", que brindamos intercalados con los que obtuvimos personalmente de él y que servirán para pintar su personalidad y dar una idea de por qué es tan famoso.

"Del accidente no recuerdo gran cosa —dijo a la prensa europea—, *sólo que el holandés Middelburg y yo corríamos juntos en nuestras motos de 500 a una velocidad cercana a los 270 kilómetros por hora. Recuerdo haber girado la cabeza momentáneamente para ver quién me seguía, pero nada acerca de motos tiradas en medio del circuito. Según pude reconstruir después lo ocurrido, hablando con los médicos y testigos del accidente, choqué con una moto de la categoría 250 cm³ de un piloto que se había caído y que estaba en medio de la pista, saliendo proyectado hacia adelante por sobre el manubrio. Las piernas se me engancharon en él y por eso fueron las que llevaron la peor parte. Mi primer recuerdo después del accidente es haber despertado en el hospital, pero sólo algunos momentos tipo 'flash'".*

Los diarios ingleses publicaron la noticia en primera plana al día siguiente y prontamente se hicieron eco de la primera declaración de Barry después del trance: *"¡Volveré!".*

"Dije que estaría corriendo en la primera carrera de 1983 y así será —afirmó Sheene a quien quiera escucharlo—, *porque Barry Sheene no abandonará las carreras por una caída, por grave que sea, sino cuando él lo decida..."* Las circunstancias del accidente son poco claras, dado que ocurrió el jueves, cuando casi no hay público y en el circuito sólo están los corredores y sus teams; sin embargo, Sheene le ha iniciado un juicio al circuito de Silverstone por su mal trance.

"He decidido entablarle juicio —declaró— *porque entiendo que esta actividad profesional debe tratarse como tal. Cuando yo me accidenté en Silverstone eran entrenamientos libres, y se permitía circular a todas las categorías en forma simultánea, podría haber unas 80 máquinas en pista en el momento de mi accidente, desde 50 a 500 centímetros cúbicos de cilindrada, algunas que ni siquiera alcanzan los 200 kilómetros por hora y otras —como la mía— capaces de superar los 300. No había banderilleros oficiales, de lo contrario mi accidente se podría haber evitado. A pesar de todo esto, el circuito de Silverstone estaba ganando dinero; bien, por eso considero justo que una parte de ese dinero venga a parar a mis bolsillos. De esta manera obligaré a los organizadores a pensar un poco más en nuestra seguridad porque, si se fijan bien verán que los accidentes que han ocurrido últimamente no han sido producto de la fatalidad sino de la falta de interés de los organizadores y la FIM, despreocupación que los pilotos pagamos con la piel...*

"Los progresos que la FIM está realizando en este aspecto son demasiado lentos, pues los dirigentes "buenos" —pocos—, deben luchar contra gente como un señor llamado Vernon Cooper, que es miembro de la Comisión de Carreras de Velocidad y al mismo tiempo un fanático del Tourist Trophy, la carrera más peligrosa del mundo y la que mayor número de muertos tiene en la historia del motociclismo. Por lo tanto, se pueden imaginar lo que significa para muchos la palabra seguridad. Y si yo estoy peleado a muerte con ese señor es porque en cuanta oportunidad tuve de hacerlo, dije que su carrera era una trampa mortal y me negué a concurrir, a pesar de las buenas ofertas de dinero que se me hicieron... Es que el dinero importa poco en todo esto, sobre todo para mí.

"El dinero no cuenta para Barry Sheene, aunque todo el mundo piense lo contrario. Yo corro porque es lo que más me gusta hacer, lo hago desde hace veinte años y no he encontrado nada en la vida que me plazca tanto."

Si no fuera efectivamente así (a pesar de la mansión, el helicóptero, una suculenta cuenta de banco y el Mercedes Benz en la puerta con la famosa patente: BS7), este piloto inglés jamás habría

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pensado en volver a subirse a una moto en toda su vida, porque los médicos, aún sorprendidos por su recuperación, han dicho que un nuevo accidente como éste lo puede dejar en silla de ruedas para siempre. Por supuesto, Barry se encargó de aclarar el punto:

"Nigel Cobos, el cirujano que me operó y que desde entonces es mi amigo, dijo que sería un loco si vuelvo, pero solamente porque un accidente de este calibre tendría que hacerle pasar las ganas de correr a cualquiera. Lo que pasa es que muchos piensan que el metal y los tornillos que tengo en el cuerpo puedan disintegrarme el hueso en caso de un golpe, pero esto es falso, ya que esas láminas de metal son muy delgadas y flexionan con suma facilidad, ese peligro no existe. Las placas sólo cumplen la finalidad de que el hueso suelde sin moverse de su lugar, no cumplen una función estructural, y de todos modos, dentro de dos años la mayoría me será quitada..."

Sin dudas, este Sheene es un tipo especial, por algo es ídolo de tantos en todo el mundo. Y así comentó las "consecuencias" de su caída:

"Romperse las dos piernas no es como romperse una sola —no voy a hablar del dolor y esas cosas obvias...— Lo peor es que uno no puede permanecer parado en equilibrio y tiene que usar muletas. Lo más difícil es moverse por la casa y creo que le causé un poco de aburrimiento a mi mujer. Todavía no puedo mover bien las piernas ni caminar, aunque puedo manejar el helicóptero y el auto, o una moto, pero no puedo sostenerla aún. Tengo que seguir con mis ejercicios de recuperación para estar totalmente en forma para la primera carrera en marzo de este año. Y voy a estar."

Sin duda que, sea como sea, "SuperBarry" cumplirá su promesa, por eso terminamos con una frase que lo pinta entero; dijo hace poco:

"Los que dudaron de mí, no me conocían."



Cuando fue tomada esta foto (Argentina 1982), antes del accidente, Barry Sheene ya se había roto en alguna oportunidad casi todos los huesos del cuerpo y tenía varias placas y tornillos metálicos, pero, como se ve, no le restaban agilidad.



No hay accidente que borre la permanente sonrisa de Sheene. ***"Solamente voy a dejar de correr cuando yo lo decida: ningún accidente, por terrible que sea, lo hará por mí..."***

Barry junto a Stephanie en el GP de Argentina. Ella lo sigue a todas partes. ***"Lo que más lamento es la molestia que le causó a Stephanie el que yo no pudiera caminar por la casa...",*** *dijo Sheene a la prensa.*



EXCLUSIVO

ESCRIBE ROSBERG

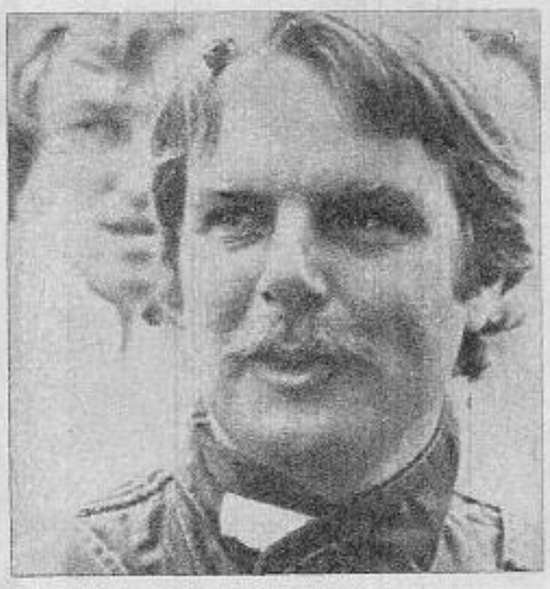
EL CAMPEON MUNDIAL Y SU CONSTANTE PREOCUPACION POR ENFRENTAR (O NO...) A

"A LOS CIRCUITOS RAPIDOS NI H

Para el equipo Saudia-Williams, la temporada 1983 comenzó muy temprano. Tuvimos el auto nuevo listo para una serie de ensayos privados en California en la segunda semana de enero, y de ahí lo enviamos a Brasil para los tests de neumáticos que se llevaron a cabo en la primera quincena de febrero. Luego a escasos días de haber llegado de Brasil, me enviaron a Brands Hatch para comenzar a girar con el segundo chasis FW08 de "fondo plano". Es reconfortante, por supuesto, saber que la escudería está bien preparada. Físicamente, también me siento fuerte y en estado después de mis vacaciones al sol que creo me merecía.

Yvonne y yo dejamos Inglaterra para viajar a una pequeña isla del Caribe antes de Navidad, y nos quedamos en casa de unos amigos quienes parecen estar muy contentos de no poseer teléfono por allí. Aparte del relax, aproveché para ponerme en estado realizando entrenamientos diarios que creo que hicieron muy bien, ya que enviaron unas fotografías que me tomaron en Finlandia, en una corta visita que realicé allí antes de Navidad, y en ellas estoy realmente irreconocible... ¡incluso para mí!

Para el tiempo en que había llegado a Los Angeles y finalmente ubicado el circuito de Willow Springs, sentía mucha curiosidad por conocer el auto que Patrick Head había armado sólo unas po-



cas semanas antes luego de la decisión de la FISA de competir con máquinas de fondo plano.

Astutamente, en mi opinión, Patrick resistió la tentación de construir un chasis totalmente nuevo, ya que seguramente pasarán más de dos meses hasta que consigamos la configuración ideal para el "fondo plano", que saldrá como resultado del trabajo que están haciendo todos los equipos. También, porque aún no tenemos nuestro motor turbo, queremos estar en una posición para poder capitalizar todo el conocimiento que ya tenemos sobre la rigidez del auto del año pasado, su peso más liviano, su "handling", y sobre todo su confiabilidad.

Lo más destacable del auto nuevo es su tamaño tan pequeño. Sin los pontones laterales, y ahora con una trompa más puntiaguda y más larga para protección del piloto en la zona de la pedalera, tiene aspecto de ser un vehículo más ágil y "petit". Los radiadores han sido corridos hacia atrás para modificar la distribución del peso, mientras otras partes, como los caños de escape, han sido corridos a distintas zonas del auto que eran utilizadas hasta el año pasado para generar efecto suelo. Para compensar la pérdida del mismo, hemos tenido que incorporar unos alerones convencionales delanteros y traseros, pero como ya hemos perdido, por ejemplo, unos 25 kilómetros/hora respecto de los motores turbo en la pequeña recta de Río de Janeiro, dudo que utilicemos esos alerones de tamaño gigantesco al igual que el Toleman.

Los resortes que hemos estado utilizando son más blandos que los del año anterior, pero no mucho más. La tendencia de hamacarse ha desaparecido del auto, al no tener pontones, aunque es solamente un poco más fácil de llevar en las zonas donde hay ondulaciones en el circuito. Sin embargo, estoy convencido de que durante este año los espectadores van a ver muchos trompos en las carreras.

El reglamento 1983 ha prohibido la utilización de esas enormes gomas traseras, y por ejemplo, volveremos a como en 1978 (último año en que los autos tenían fondo plano pues ahora la tenida del coche se ha puesto medio "jabonosa".

El año pasado, si uno sentía que estaba por entrar en trompo, levantaba un poquito y era suficiente para que el efecto suelo lo "chupara" contra la pista y mantuviera al auto en el circuito. Pero ahora, si uno se desacomoda aunque sea unos pocos centímetros, el auto saldrá fuera de control con seguridad. Me pasó a mí... Mientras probaba en Willow Springs, puse dos ruedas en la tierra y el coche hizo un trompo abierto en la curva más rápida del circuito antes de los boxes. Con gomas más angostas y sin mucho efecto suelo, anduve dando muchas vueltas hasta que finalmente todo paró...

Hace cinco años, conduciendo el viejo FW06 de fondo plano, Alan Jones estuvo girando unos cinco segundos más lento que nuestros tiempos del mes de enero. Es difícil de adivinar o analizar de dónde viene esa velocidad extra desde entonces, pero creo que es un poquito de todo: un mejor chasis, menor peso, mayor tenida en los neumáticos, y un poco más de potencia. Por cierto estas pruebas fueron suficientes para partir de California bastante optimistas.

Luego de unos inesperados días de descanso en Río de Janeiro (los autos fueron "demorados" en la aduana), comenzamos los ensayos estipulados con un poco de retraso.

Fundamentalmente estuvimos trabajando para Goodyear, así que en los tres días que finalmente logré andar no creo haber hecho más de diez vueltas consecutivas. La cooperación y el apoyo de las compañías de neumáticos va a ser fundamental esta temporada, mucho más que antes, así que estoy muy satisfecho de tener a los ingenieros de Goodyear trabajando con nosotros.

El haber estado probando un compuesto más duro en los primeros dos días de ensayos en Río, antes de volver a Europa el miércoles, no me dio la posibilidad de utilizar el caucho más blando de clasificación, que fue con el cual se consiguieron los registros más veloces del trazado. Sin embargo, fue bastante reconfortante saber

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS TURBO, GRANDES CANDIDATOS DEL '83

ABRIA QUE IR..."

que los autos con motores turbo estaban teniendo serias dificultades para transmitir toda la potencia de sus plantas motrices al suelo. Me di cuenta de que las Ferrari hacían patinar sus gomas en la mayoría de los cambios, y que Renault tuvo que abandonar sus dos intentos de completar el recorrido total de un G.P. sin parar, ya que al promediar la distancia, Eddie Cheever ya había logrado desgastar el compuesto más duro de Michelin.

Mi pronóstico es que la estrategia en carrera será particularmente difícil para los turbos este año. Si consumen caucho en exceso al comenzar la competencia, luego no tendrán con qué luchar hacia el final. Pero igual será importante salir adelante para evitar el posterior encuentro con algún rezagado que ya venga con problemas de tenida en su auto.

Incluso hay rumores de que algunos equipos con motores turbo intentarán una detención en boxes, como hizo Brabham el año pasado, con todos los riesgos que eso significa.

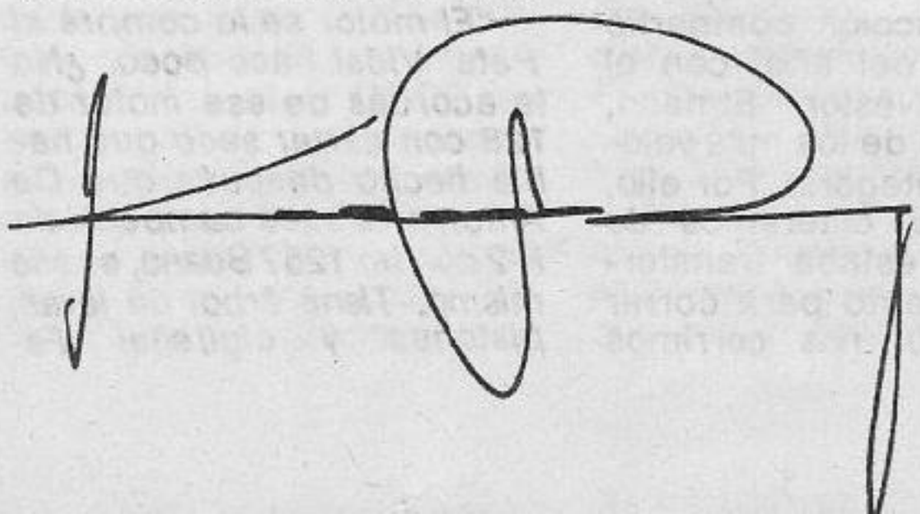
La mayor procupación en una escuadra como la nuestra, que aún sigue utilizando motores Ford-Cosworth, será clasificar... No podemos ni pensar en batir a los turbos con neumáticos blandos así que seguramente se nos hará difícil hasta entrar en las primeras cinco filas de la grilla.

En algunos circuitos europeos veloces como Hockenheim y Paul Ricard, creo que lo mejor que podríamos hacer sería quedarnos en casa... Personalmente, estoy rezando para que el verano europeo 1983 traiga bastante agua... Con toda la potencia de sus motores, el escaso efecto suelo y la fracción de segundo que tardan en responder los turbos, van a ser extremadamente difíciles de llevar bajo el agua...

No puedo terminar esta columna sin contarles algo de mi nuevo compañero Jacques Laffite. El es alguien al que siempre he admirado, pero nunca habíamos trabajado juntos antes,, y a decir verdad hasta este momento tampoco puedo afirmar que lo hayamos hecho, ya que en Brasil él no se subió al auto hasta que yo me fui el miércoles de esa semana de ensayos. Apareció en el circuito mientras yo estaba probando, pero sin lugar a dudas tiene que haber sido un gran sacrificio para él el haber dejado su amada cancha de golf.

Los muchachos del equipo han decidido bautizar a Jacques "E.T.", y como yo no había visto la película tuve que preguntar por qué; me contestaron que porque como exactamente el tan popular extraterrestre, él es: "Arrugado, sumamente adorable y viene de un planeta diferente...Francia!"

Keijo Rosberg
(Gentileza Revista Motor, Londres)



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

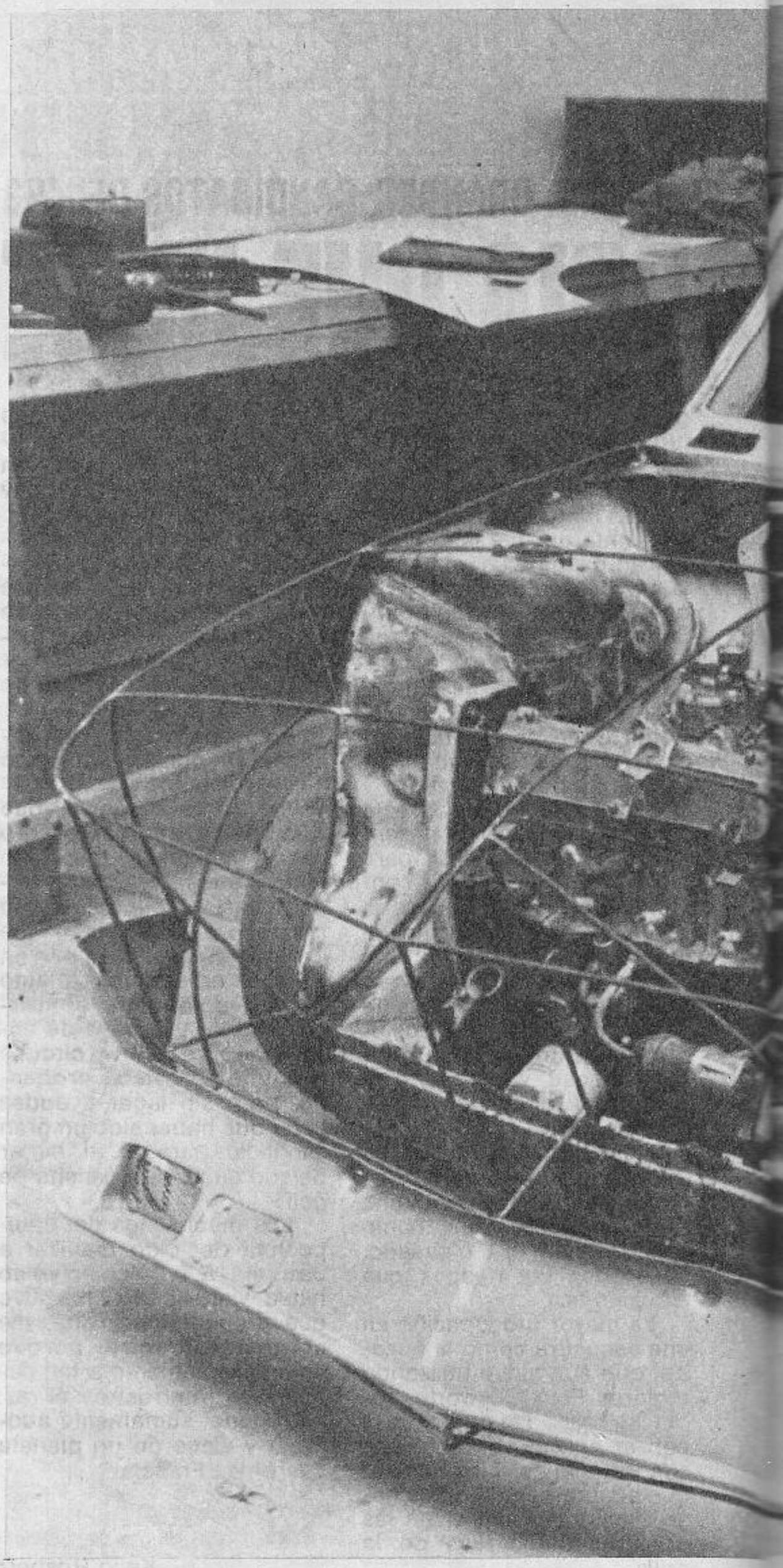
HUEMUL

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

TRES EXPERIENCIAS INEDITAS EN EL TC 2000 SON LA AVANZADA DE...

LA INVASION DEL 128



Uno de los autos en estado más avanzado: el de Franco Gava. Lo impulsará un motor de 1.600 cm³ y que sobrepasará los 170 HP.

Hace ya tiempo que la idea flotaba en el ambiente. Más de una vez nos dijeron: *"¿Sabes cómo podrían andar los Fiat 128 en esta categoría?"* y sin darnos oportunidad de responder, agregaban: *"Una barbaridad, viejo, una bar-ba-ridad..."* Y así estamos, claro sin que esos pronósticos pasaran a concretarse en algún momento, hasta que...

EL TC-2000 ABRIO SUS PUERTAS

El tema es bastante sencillo. La categoría no se ha caracterizado por tener un gran parque de unidades y durante el '82 tampoco fueron muchos los autos que se presentaron en promedio a cada carrera. Además, la necesidad de "apañársela solo en 1983" ante la falta de su habitual compañera, la Fórmula Dos Nacional —ahora Codasur—, el TC-2000 debió multiplicar sus recursos para encarar una nueva temporada aceptando que la integren autos de menos de 1.600 cm³. Además, la falta de perspectivas en el Turismo, motivó a algunos pilotos a buscar otros horizontes. Y varios de ellos los encontraron en el TC-2000. Entre ellos, Franco Gava, Julio Pardo y Jorge Guiral. También el conocido preparador de Turismo y Fiat 600, Héctor "Pata" Sánchez está dedicado a la preparación de dos autos, uno de ellos destinado a Carlos González. Lamentablemente, si bien pudimos hablar (y fotografiar) a los tres primeros,nos fue imposible ubicarlo al "Pata" aun recurriendo a nuestros más sutiles y viscosos "soplones".

FRANCO GAVA: 174 HP...

"El tano" es un viejo conocido en el ambiente del Turismo, sus "Bolitas" eran conocidas por lo rabioso de su preparación, y más acá, su Fiat 128 amarillo Grupo A, cuya conducción compartió a lo largo del año, con el bahiense Néstor Etmann, también era de los más veloces en la categoria. Por ello, cuando nos enteramos de que Gava estaba transformando su auto ,para correr en TC-2000, nos corrimos hasta el taller del Tigre para ver de qué se trataba.

"El motor se lo compré al 'Pata' Vidal hace poco. ¿No te acordás de ese motor de 128 con cárter seco que había hecho después que De Amorrortu salló campeón de F-2 con un 125? Bueno, es ese mismo. Tiene árbol de levas, pistones y cigüeñal Fe-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



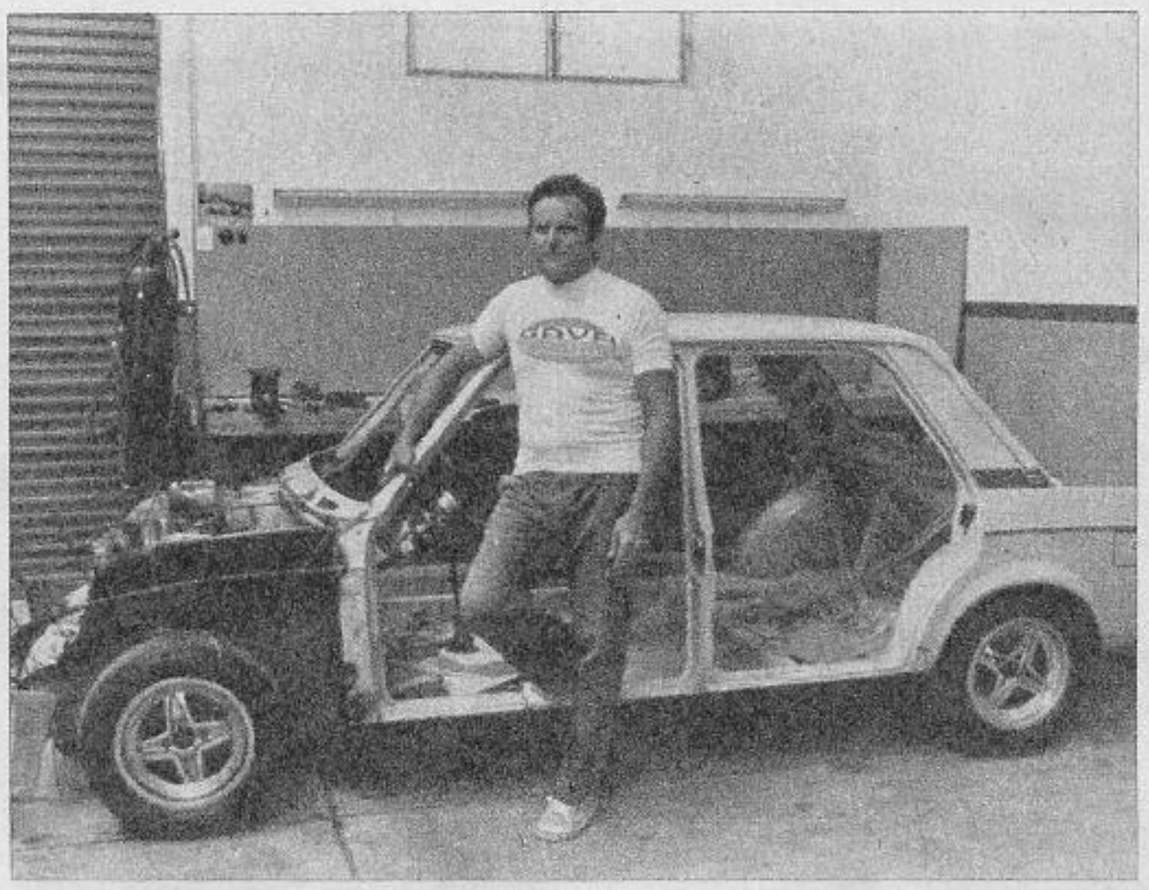
rrari que usan en Italia para el X1/9. De acuerdo con él, tiene que llegar a 174 HP. Los carburadores serán unos Weber 48-48 DCOE llevados a 40-40. La carrocería es la misma que usé el año pasado y en este momento están haciento la trompa que va a llevar un spoiler de BMW 323i. La cilindrada será de unos 1.600 cm³. Los frenos, adelante serán de discos ventilados, y atrás de discos estándar con calipers FT (los que usan en Turismo Carretera). Pucho Sáenz le hizo las bielas más largas.

"No estoy seguro de que pueda terminar todo para estar en Marcos Juárez así que por lo pronto voy a armar un 128 con motor del Grupo A y carburadores 40-40 para practicar en el Autódromo y el motor de TC-2000 lo voy a poner en la carrera.

"Creo que para llegar al peso mínimo de 1.000 kg voy a tener que lastrar por lo menos con 250 kg. En total, me parece que para armar el auto voy a gastar unos 50.000 millones de los viejos, incluyendo 10.000 del motor. ¡Ah! me olvidaba: el embrague multidisco me lo dieron en Boulogne. Comenzamos a trabajar en el auto al día siguiente de abrir una ampliación en mi taller, el 6 de enero."

—Franco, ¿por qué en

Arriba: Gava posando con su auto y algunos de los elementos especiales que se le agregaron al motor, entre ellos, la batería de Weber dobles. Abajo: Julio Pardo con el nuevo casco de 128 que le dio SEVEL. Será el único —hasta ahora— que tendrá apoyo de la marca.





TC-2000?

—No sé, si hubiera corrido en TC "grande" conseguía una cantidad de cosas bastante fácil. Pero ¿qué querés? Uno es "fana" de Fiat...

JULIO PARDO: APOYO DE SEVEL

Llegamos a lo de Pardo después de haberlo "rastreado" por medio Buenos Aires, puesto que en su taller anterior de Ciudadela nos habían dicho: *"No, Pardo no está más aquí... se mudó..."* Finalmente lo encontramos en una tranquila calle de un no menos tranquilo rincón de Villa Devoto. *"Sabés qué pasa, que compré este local y recién ahora me estoy empezando a organizar, estoy terminando de trabajar en algunos autos pendientes y apenas termine me dedicaré a full al TC. De todas formas, voy a usar algunas cosas del Grupo A y ahí no habrá que hacer ningún desarrollo. El block, por ejemplo, será de un Europa, pero llevado a 1.600, las bielas serán originales trabajadas y los pistones de diseño mío, así como la tapa y las válvulas. Los frenos (a disco en las cuatro y ventilados adelante, cáliper originales) y la jaula, la vamos a armar acá. Los carburadores serán, obviamente 40-40, pero no sé qué marca todavía. Sin embargo, lo más importante de todo es el apoyo que me dará el Club de Concesionarios SEVEL, que ya me mandó un casco 0 km como los que saldrán próximamente con el motor más grande, facilitándome todo en gran medida, gracias en buena parte a Oscar Tomé. Pienso hacer dos motores exactamente iguales, pero sin volverme loco en la búsqueda de potencia a cualquier régimen. Para nada. Creo que por ahora será imposible ganar con potencia, así que el mayor secreto estará en la suspensión. El que doble mejor será quien tenga mayores posibilidades ¿De qué me sirve tener cualquier cantidad de HP si sólo podría usarlos en una gama de 1.000 RPM? Prefiero tener menos caballos pero seguros a cualquier régimen.*

—¿Sólo Julio? ¿No estás más con Der Ohanessian?

—Así es, este año, en cualquier categoría habría seguido sólo, ya que se acabaron las carreras de dos pilotos en Turismo y además, Gustavo (Der Ohanessian) se va a dedicar a los Datsun del CAP y creo que también a la F-Renault.

JORGE GUIRAL: POR LE MANS...

Aclaramos. Le Mans es el nombre del taller que posee Carlos Scarbassi en Florida, desde donde salieron en los últimos años una buena cantidad de Fiat 600 y Fiat 128 IAVA con bastante más polenta de la que entraron. Entre otros autos, Scarbassi fue quien preparó en 1982 el IAVA que corrieron en Turismo, Oscar Pentecoste y Carlos Servadio.

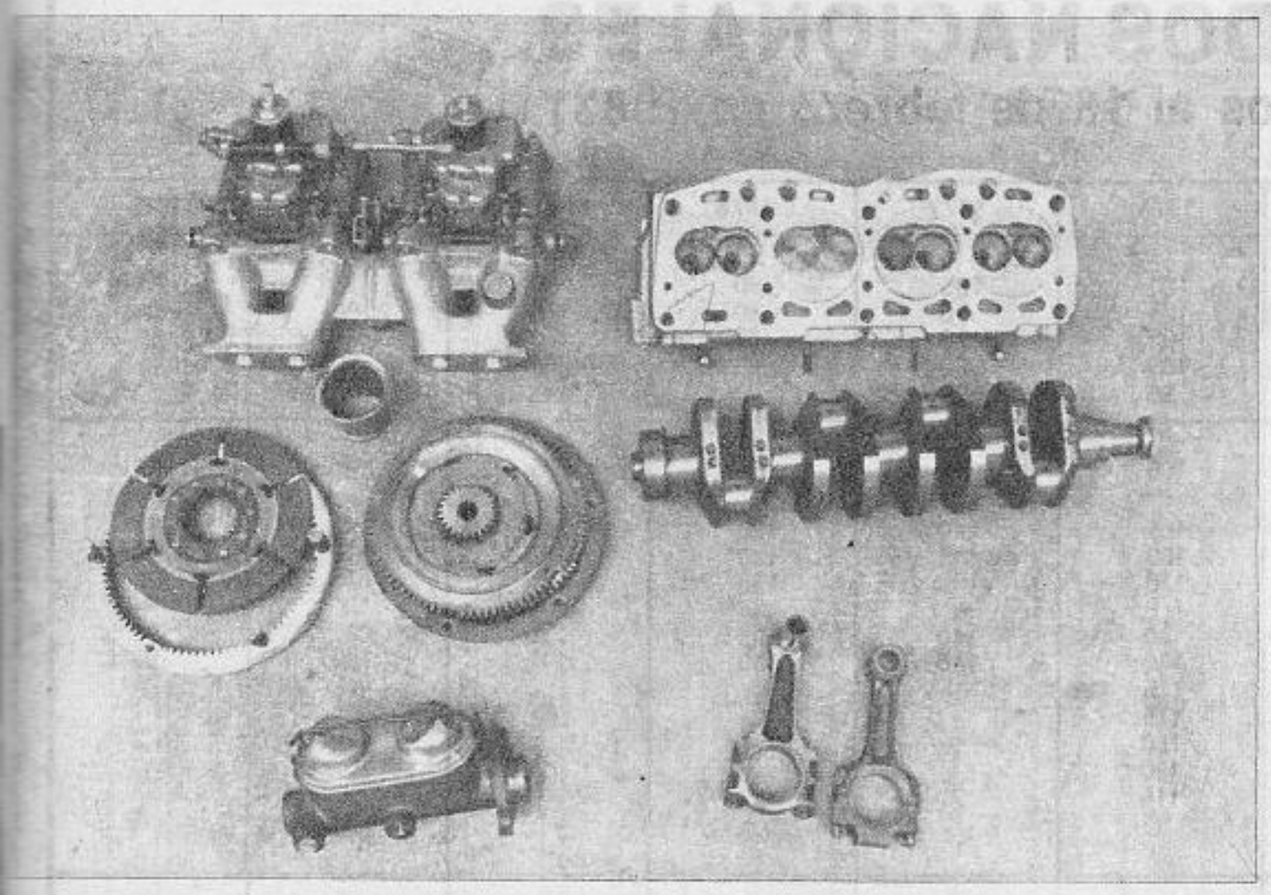
"El es quien me está haciendo el motor —nos contaba Jorge Guiral la semana pasada— *y creo que en realidad será algo fuera de serie. Por lo pronto te digo que piensa llegar a 1.800 cm³ con un block de mil tres..., pero mejor que Scarbassi mismo te diga cómo son las cosas."*

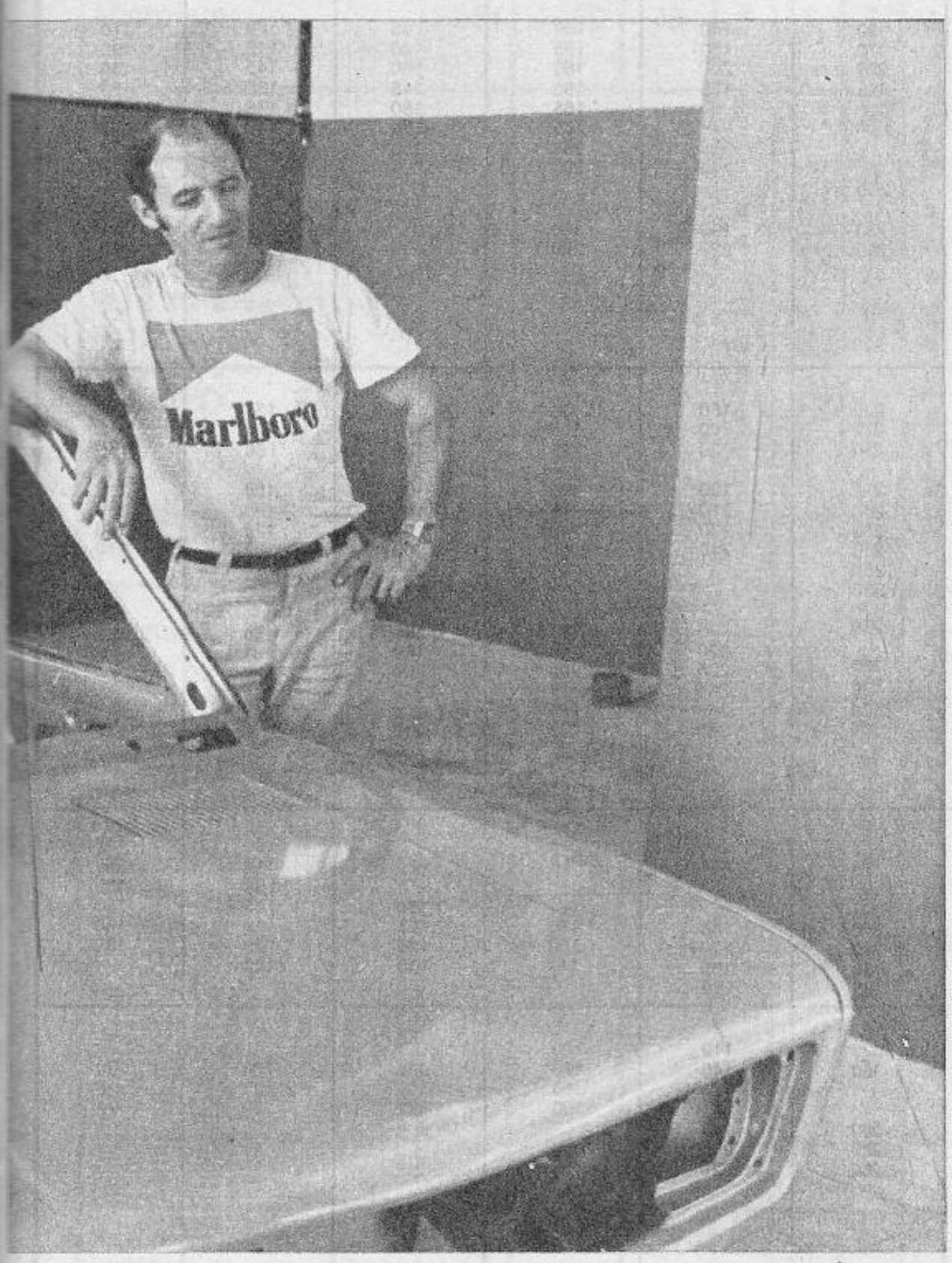
Al día siguiente rumbeamos para Florida, y allí nos enteramos —no de todo— de buena parte de lo que piensa hacer este preparador para llevar a 1,8 litros el —aparentemente— pequeño block de 128.

"En principio le cambio el volteo al cigüeñal y pongo pistones de Ford Falcon, de mayor diámetro. Este es básicamente el mismo trabajo que hago desde hace unos tres años en Fiat 128 IAVA 1.300, a los que llevó a 1.600 cm³, todos los autos que están en la calle, sin ser muy bien cuidados y que hasta ahora no dieron el menor problema. De 1.600 a 1.800, por ahora no voy a decirte cómo llego pero te aseguro que no es con ningún tipo de junta de metal ni parecido... Las bielas son más largas, por supuesto. Y no dejés de aclarar que en todo me está ayudando mucho Pancho de Tecnomotor, con quien maquinamos y balanceamos cada pieza." No le pudimos sacar una palabra más. Pero ir de 1.600 a 1.800 es un paso grande para un 128, así que... nos parece que no hay muchas maneras de obtener ese resultado, a menos que se toque "abajo" y se agregue algo... No tenemos sinceramente mucha idea de cuál será el secreto, pero por ahí debe andar...

El casco que Guiral usará en las primeras carreras será

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





exactamente el mismo con que corrió en Turismo durante el '82, sin que cambie siquiera la trompa, por supuesto alivianado y/o lastrado donde corresponda. Luego, cuando se termine su adecuación, lo reemplazarán por aquél con que Blasco se piñó en Allen. La caja será de cuatro marchas —*"No es nada fácil conseguir la de quinta, pero en Marcos Juárez no hay problemas porque es corto"*— los frenos, serán iguales adelante y atrás y los amortiguadores, Decarbon franceses.

—¿Vas a seguir en Turismo?

—*Sí, claro; alguna voy a correr...*

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 16 de febrero de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN										
3 CV Azam.			135	120	120	105	90	80	70	60
Ami 8			135	120	105	90	80	70	60	50
Elysée			135	120	105	90	80	70	60	50
Mehari			135	120	105	90	80	70	60	50
Furgoneta AK R			120	105	90	80				
FIAT (SEVEL)										
600 R					105	95	85	75	65	55
600 S		145	130	120						
125 Cupé					155	140	125	110	95	85
125 Berlina				180	160	145	130	120	110	100
125 Familiar		245	220	190	170	150	135	125	115	105
125 CL Mirafiori		245	220							
128					160	140	125	110	95	85
128 Familiar					165	145	130	115	100	95
128 1100 Europa		230	210	190	175					
128 IAVA		230	210	190	175					
128 Familiar Europa		240	220	200	180					
128 CL 1300 E		250	230	210	190					
133		155	140	125	115					
147		220								
147 CL		240								
PEUGEOT (SEVEL)										
404 GP				210	190	170	150	135	120	110
404			210	190	170	150	135	120	110	100
404 Diesel			270	240	220	200	180	160	145	130
504				210	195	175	160	145	130	120
504 XE							165	150	135	125
504 XL							165	150	135	125
504 XSE							165	150	135	125
504 2000 L						220	200			
504 SES 2000				280	250					
504 SED			370							
504 2000 E			260	230	200	190	180			
504 200 SE			320	280	250	220	200			
504 GLS		360	330							
504 SL		390	350							
504 Familiar		430	390							
505 GR	780	600	550							
505 SR	881	720	650							
FORD										
Fairlane 500 6 cil.					200	180	165	150	135	120
Fairlane LTD 6 cil.				250	220	200	185	170	155	145
LTD 8 cil.	400	350	320	280	250	220	195	175	150	150
Elite	420	380	350	300						
Falcon STD	350	310	280	255	210	190	175	160	150	140
De Luxe	410	370	340	300	280	210	195	180	160	150
Futura	450	410	360	330	250	230	210	190	170	160
Rural De Lujo					260	240	220	200	185	170
Sprint	410	370	340	300	280					
Rural STD	410	370	340	300	280					
Rural De Lujo	550									
Taunus L	400	360	270	240	220	200	180	165	150	
GXL 2000						220	200	180	165	
GXL 2300			320	290	255	225	205	190	170	
Cupé GT			340	300	270	245	225	210		
Cupé Autom.			340	300	270	245	225	210		
GT SP			360	330	290	265	230	210		
Ghia	510	470								
Ghia GT	550	500								
Ghia GT SP	570	520								
G. MOTORS										
Chevrolet 400 SS									150	130
400 Special								130	110	95
RS									150	130
Chevy SS								180	165	150
STD					200	185	170	155	145	130
Cupé Serie 2					240	220	200	180	165	150
Opel 160					180	160	145	130	120	
180 LX					185	165				
RENAULT										
4S	210	181	150	140	125	110	100			
R 6	270	230	210	185	160	140	125	115	105	130
R 12							165	150	135	120
R 12 Break							190	175	160	145
R 12 TL	320	280	250	220	200	185				
R 12 TS	350	320	280	250	220	200	180			
R 12 TS Break	400	360	310	280	250	220				
R 18 TX	530	480								
R 18 GTL	450									
R 18 TX Break	600									
R 18 GTX Break	700									
R 18 GTX	580									
R Fuego	800									
Torino 4 P										125
Cupé 7B							210	180	160	140
TSX			450	400	350	310	270			
G Routier		400	350	300	240	210	190	170	150	
DODGE										
Polara cupé										120
GTX 6 cil.										130
Polara RT					175	165	155	140	130	
GTX 8 cil.					210	185	165	155	140	130
Coronado autom.		260	230	210	190	170	155	140	130	120
Coronado		260	230	210	190	170	155	140	130	120
1500 GT 90			205	185	170	155	140	125	110	100
GT 100					170	155	140			
SPL					180	165	150	135	120	110
1,8 autom.	260	230	210	190	175	160	150	130		
1500	265	240	220	205	190					
1500 1,8	280	250	230	215	195	175	160	140		

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes al 16 de febrero de 1983

	CILIND. CM³	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm.	ANCHO mm.	VELOC. MAXIMA	CARBUR.	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	643.481.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	749.188.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	818.395.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	604.876.000
Furgón .	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	700.082.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	797.836.000
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	374.213.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	451.486.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	571.941.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	738.954.000
R 18 TX	1.995	5.500	74	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	1.012.361.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	829.349.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	1.073.278.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.151.710.000
Coupé Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.224.238.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	730.003.000
Taunus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	1.053.019.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	1.044.768.000
Falcon STD				4	D	T	4	4	6					1	683.718.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	703.662.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	728.121.000
Taunus Ghia Aut.														1	1.125.672.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	778.356.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	1.068.664.000
Taunus Coupé Aut.				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	1.090.864.000
Taunus Coupé				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	1.039.877.000
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.117.581.000
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	953.895.000
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.128.869.000
* 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	495.695.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	404.943.000
128 CL	1.290	6.800	90		D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	502.999.000
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	688.069.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.600	1.690	170	1	853.460.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	840.358.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	1.033.322.000

IMPORTANTE
Para publicar avisos comerciales en esta sección, dirigirse a H.B. Producciones SRL, Av. Córdoba 3008, 6° "B", en el horario de 14 a 20 horas. Tel. 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), 6° 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 N° 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.
CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de Competición

—COMPRA—

FORMULA RENAULT compro completo s/motor, c/relaciones, trailer, etc., únicamente perfecto estado. Escribir con detalles, precio y forma de pago. a Rodríguez Peña 378 Córdoba (5000) TE. 25049 (13-14 hs)

Fiat 600 o 128 listo para correr, enviar datos completos valor etc. Daniel Cursack 25 de Mayo 1757, (3080), Esperanza (Sta. Fe)

—VENTA—

COUPE TC Bonaerense, lista para largar, motor Chevrolet, gomas nuevas, palliers flotante. Aritóbulo del Valle 778 V. Ballester Te. 571-0078. Capital Federal. Héctor.

CHASIS SOPRANA impecable, frenos a disco, cubiertas tapizado, radiador agua, tanque nafta, traillers, diferencial completo, cardán recién pintado todo listo para colocar. Mecánica categoría zonales Lavalle 1050. Sr. Néstor, Malpú (Bs. As.)

O PERMUTO Fiat 128 G.A, Clase "6" llantas estilo "4" 6 gomas nuevas, varias buenas, 11 llantas IAVA. Trailer balancín y varios fierros mas. Tapas Ectra. por auto o moto. Llamar a 9 de Julio Bs.As. TE. 3005. Daniel Marti.

CHASIS AVANTE fórmula cuatro. San Juan 2236. Santa Fe. TE. 21752.

FIAT 600 Standrad Mejorado 1967 buen auto con algunos repuestos, no corrió nunca, vendo por razones económicas, valor $ 120.000.000. Llamar de 9 a 17 hs TE. 761-1880 de lunes a viernes, con Trailler.

2.0 Automóviles

—VENTA—

O PERMUTO Jeep Willys 47 impecable, motor, gomas, tapizados chapa y pintura, por moto auto menor y mayor valor. Irigoyen 1111 9 de Julio (6500) TE. 3005. Daniel Marti.

FIAT 128 EUROPA, 1100 año 1980 blanco muy buen estado acepto permutas incluso Pick Up mayor valor, Carlos Frola, Estanislao López 476, 1629, Pilar Buenos Aires. Te. telediscado 0322, 28687.

WILLYS doble tracción alta y baja, ruedas especiales, chapa y pintura a fondo, electricidad y batería nuevas 12 volts, intrumental completo, cinturones y barra. Darragueira 1492. Banfield. TE. 242-9861.

CADILLAC FLEETWOOD 62 para colección falta terminar de armar, vendo urgente de contado únicamente a 1ª oferta razonable, tratar Luis María Campos 4740, Caseros, Prov. Buenos Aires.

TAUNUS GXL 2300 1979 color verde oscuro techo vinílico con aire acondicionado muy buen estado mal de gomas 312, 1328 de 9 a 16 hs. González.

OPEL K 180 75 con toda la música y con lote de repuestos

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"una cosa de locos". Cafayate 4665 Captal. TE. 601-0965 después 19 hs preguntar por Osvaldo.

FIAT 600 modelo 1971 todo nuevo, papeles al día $ 80.000.000 TE. 66513, Alberdi 5975 Santa Fe.

2.1 Automóv. de colección

—VENTA—

AUTOMOVILES DE COLECCION vendo Plymouth 1928 totalmente original, pintura, capota, tapizados. Impecable precio u$s 6.000 dirigirse Competiciones Sorhge, Junin 536 Posadas Misiones (3300) Te. 24682.

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

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

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

2.2 Autos Importados

—VENTA—

FIAT PANDA 45 1982 7.000 km. Equipo Abarth completo, motor 903 cc. 66 HP. Velocidad final 170 km/h TE.749-1502.

ALPINE NEGRO 78 inmaculado todo impecable bestiecita que levanta el pavimento, cosa excepcional 10 puntos o más 25 de Mayo 248 (5900) Villa María-Córdoba 0535-23256 22656. Oscar.

2.3 Autos fuera de serie

JEEP CORTO motor Chevrolet, carburador dos bocas, ZF, discos llantas importadas, cubiertas Goodrich para entendidos. Tratar Rivadavia 3399 TE. 25057 - 22416 Horario de comercio. Santa Fe. Preguntar por Raúl.

4.0 Pick-up

—VENTA—

CAMIONETA IKA modelo 61 desarmada valor $ 13.000.000, tratar en Entre Rios 1442, Morón, Tel. 628-5500

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

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

PERMUTO PICK-UPS RASTROJERA Mod. 79. Caja mudanzera, impecable, por similar doble cabina. Tratar Gregorio Laferrere 7389 Capital Federal

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l DISTRIBUIDORES OFICIALES

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

5.0 Motocicletas

—VENTA—

PERMUTO **HONDA 650** Custom llantas de magnesio mod. 80. 12500 millas Joya por Yamaha 400 ó 350 cc o auto menor y mayor valor. 9 de Julio (Bs.As.) TE.3005. Daniel Martí. También aceptaría "guita".

S.O.S. URGENTE vendo Moto tipo chopper Ariel 600 cc 1947, 10 puntos con documentación completa. Tratar TE. 61376 Armstrong Pcia. de Santa Fe. Horario de 12 a 13.30 hs o permuto por moto Sapucai cualquier modelo y estado o Surumpio.

SIAM 175 motor ok 4 velocidades cubiertas nuevas buen estado 8 millones o permuto por Radio-Pasacasette, ecualizador Pasacasette o llantas deportivas Fiat 128, de 4,30 hs. a 14 hs. sr. Alberto Te. 68-1754.

6.0 Repuestos y Accesorios

—COMPRA—

URGENTE NECESITO pistón aro y perno de Honda CR 80 R Cross competición. Mi dirección es A. Juncal 460 Salliqueló (6339) Pcia de Buenos Aires, solicito precio de Zanela Surumpio 180 nueva o usada en buen estado.

—VENTA—

4 CUBIERTAS 12-75-28 nuevas $ 14.000.000 c/u, Tel. 1 Carmen de Areco, Bartolomé Mitre 605.

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

CASCOS NAVA II $ 2.500.000 tipo Simpson, $ 2.000.000 tipo Bell abierto, $ 1.000.000, Miguel Cané 873, Banfield sábado, domingo.

CARBURADOR FORD modelo 1929, al 1934 en perfecto estado dirigirse a 26 de Abril 3279, Villa León, Ituzaingó, toda la semana a toda hora muy barato Ricardo.

CAJA DE VELOCIDAD Dodge D100 en perfecto estado y cubre volante y volante de motor placa y disco embrague telescop de Dodge D 100 Perkins Te. 757-2183. Avenida Militar 3397, Ciudadela.

BMW respuesstos varios particular, guiños delanteros, faros traseros, parrilla chica, filtros de aire, solo de línea 300. Tel. 743-8404.

CIGÜEÑAL 74 m.m. de recorrido tapa especial y árbol de levas para llevar a Fiat 600 a 1000 c.c. y piñón y corona 9/41, Deán Funes 1524 Capital.

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

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

CARBURADOR WEBER 40/40 Mult. adm. mult. escape. manuel Estévez 11800, Dock Sud, Avellaneda. Taller Fiat.

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

BURRO PEUGEOT un millón de pesos; manija levanta cristales (3) y parasoles (2) de Peugeot $ 150.000. Portafiltro de aire Fiat 1500 $ 250.000. Reloj Argo $ 1.000.000. Cartel de taxi $ 150.000. Liquido urgente Luis María Campos 4740 Caseros.

MOTORES Y RESPUESTOS Mifa 125 cc,m válvula rotativa especial categorías Karting y Motos competición Fierros de punta, llamar al TE 61376 de 12 a 13.30 hs Armstrong (Pcia. de Santa Fe)

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

7.0 Herramientas y Máquinas

—VENTA—

ENGRASADORA Manual y neumática ideal para taller mecánico. Vendo $ 6.000.000 Luis María Campos 4740 Caseros, Pcia. Bs.As.

TORNO PORTATIL con eje flexible, con accesorios 1,5 HP, 15.000 RPM con pedal de regulación de marcha de 0 a 15.000 RPM. Total: 15 millones. TE. 750-4256.

BANCO PARA ARMADO control y puesta a punto de motores alemán marca Leader, único, ideal motores autos, camiones, lanchas, tractores etc. 25 millones tratar en Luis María Campos 4740 Caseros.

9.0 Casas rodante y trailers

—COMPRA—

CASILLA RODANTE para 6 personas pago contado o permuto

Escapessilens

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 Bs. As. - 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•BOBINAS INDUMAC

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

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

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

por similar de 4 personas. Impecable diferencia a convenir, Constitución 378, Tel. 22454, Tandil 7.000, Pcia. Bs. As.

VENDO 2 MOTORES F. RENAULT 1020. Preparación RULLO y rep. varios, Caja T.C.M., corona/piñón, etc. 572-0910. Av. Constituyentes 5982.

10.0 Varios

SOLICITO información completa sobre casas rodantes y/o autoportantes. Diversas características, precios, condiciones de pago, etc. Casilla de Correo 386 (9400) Río Gallegos.

TRAMITES AUTOMOTORES zona Norte Provincia, no excluyente también Capital, colaboro con Gestorías en cualquier trámite, Transferencias, Cambios Radicación, Libre Deuda, Pago Patentes. Dejar mensaje Uruguay 1143 1º "G". Inmediatamente me comunico. Carlos.

—COMPRA—

REVISTA GRAND PRIX de 1981, sobre todos los fórmulas uno y el libro Corsa sobre Reutemann, únicamente buen estado, llevarlas a 26 de Abril 3279, Villa León, Ituzaingo Ric.

—VENTA—

TRACTOR DEUTZ a 40 s 1968, totalmente reacondicionado, motor caja diferencial, cubiertas instalación eléctrica, pintura, garantía, acepto permutas Carlos Frola, Estanislao López 476, 1629, Pilar, Buenos Aires, Tel. telediscado 0322, 28687.

COLECCION "CORSA" cero, quinientos por mudanza, vendo urgente, incluye extraordinarios, hagame oferta razonable y llévesela. Sr. Aníbal, Chañar 104, Florencio Varela o permuto por dos cubiertas radiales 145-13, nuevas.

COLECCION CORSA desde número 300 a número 800 completa y en perfecto estado. Tratar con Beto TE. 51-3534, Andonaegui 3569 Capital Federal.

NUMEROS SUELTOS Corsa, Automundo, Parabrisas, Mecánica Popular, vendo de cualquier año. Escribir Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5º piso (1405) Capital Federal.

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

Llamar 90-7998. Prometo contestar.

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

EL AÑO AUTOMOVIL; Doce números entre 1957 y 1979. Varios libros más, Revista Sportauto de 1970 a 1981 y varios Autosprint, L'Automóbile, Grand Prix, Corsa Roas & Track, Poster, Fotos, etc. Felipe. TE. 772-4644.

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

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

—PERMUTA—

BICICLETA rodado 20 en buen estado por bicicleta rodado 24 familiar cuadro normal igual estado, dirigirse a 26 de abril 3279, Villa León, Ituzaingó. Toda la semana Ricardo.

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

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

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

11.0 Automodelismo

PISTA AUTOMODELISMO profesional 4 vías 20 metros de recorrido, cuentavueltas, 12 volt. Vendo o permuto por moto japonesa. Tratar Sr. Rodolfo de 10.30 a 17 hs. Horario bancario 752-1226.

Es un publicación de EDITORIAL ABRIL S.A. Av. Alem 896, Capital Federal, Tel. 312-6010 al 29. PARABRISAS CORSA.

Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina, Tel. 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 143.947. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 824, 8º piso, Tel. 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Diapix S.A., Juan M. Blanes 1076, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S.A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S.A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, febrero de 1983.

Correo Argentino Central 1B Sucursales 11-27-34-00

Franqueo Pagado Permiso Nº 4981

Código Postal 1001
Tarifa reducida
Concesión Nº 7970

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nueva línea CITIZEN

seven digital®

"La línea joven y accesible."



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





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

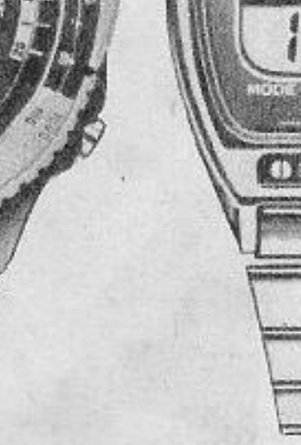


Ana Digi LCD:
Todo de cuarzo líquido. Reloj que dibuja las agujas en la carátula y funciona como un reloj tradicional, y en la parte inferior un reloj digital completo con hora, minutos, segundos, día, mes, fecha, señal horaria, alarma, cronógrafo con tiempos parciales, contador de tiempo y luz.



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





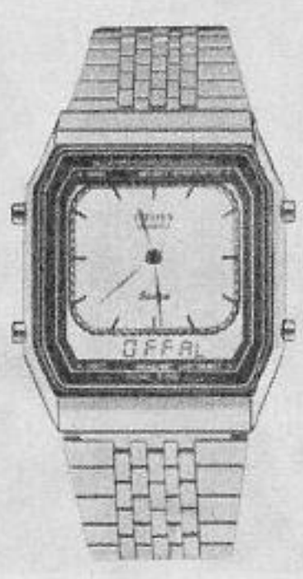
Hora mundial de 22 países!



Almanaque completo!

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

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



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



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

23 km por litro, siete versiones distintas, tres motores diferentes..., y la experiencia y tecnología aplicadas en el Ritmo

Fiat Uno
UN CHICO PARA TODOS LOS GUSTOS



Lanzado recientemente en los principales mercados del mundo, el Fiat Uno simboliza la contraofensiva Fiat para un segmento de más de dos millones de compradores.

La versión 3 puertas de medio frente y perfil. Se pueden optar entre 4 motores diferentes y siete modelos distintos, todos fabricados con la experiencia y tecnología del Ritmo.

La novedad Fiat de 1983 presentada ya en Europa y Estados Unidos es el Fiat Uno, ubicado entre la gama del Ritmo y el 127, dispuesto a reemplazar a algún modelo de producción actual. El nuevo Fiat UNO ofrece al usuario siete versiones distintas, con tres tipos de motores —de 900, 1100 y 1300 cm³— y dos carrocerías (3 ó 5 puertas). Esencialmente representa la gran ofensiva de Fiat hacia un mercado de más de 2.000.000 de potenciales compradores, dispuesto a competir con los exponentes europeos de otras marcas, que también hacen gala de su bajo consumo, como son el R-5, Ford Fiesta, VW Polo, Mini Metro, Citroen Visa, Honda Civic, Toyota Starlet, Opel Corsa y el Peugeot 205, ubicados en el segmento "B" de los grupos europeos.

Fabricado en las plantas de Miraflori y Rivalta, el Fiat UNO tiene la gran ventaja, desde su nacimiento, de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



aprovechar la infraestructura tecnológica montada anteriormente para el Fiat Ritmo, de cuya experiencia también se lograron derivaciones para los motores 1100 y 1300 del Uno.

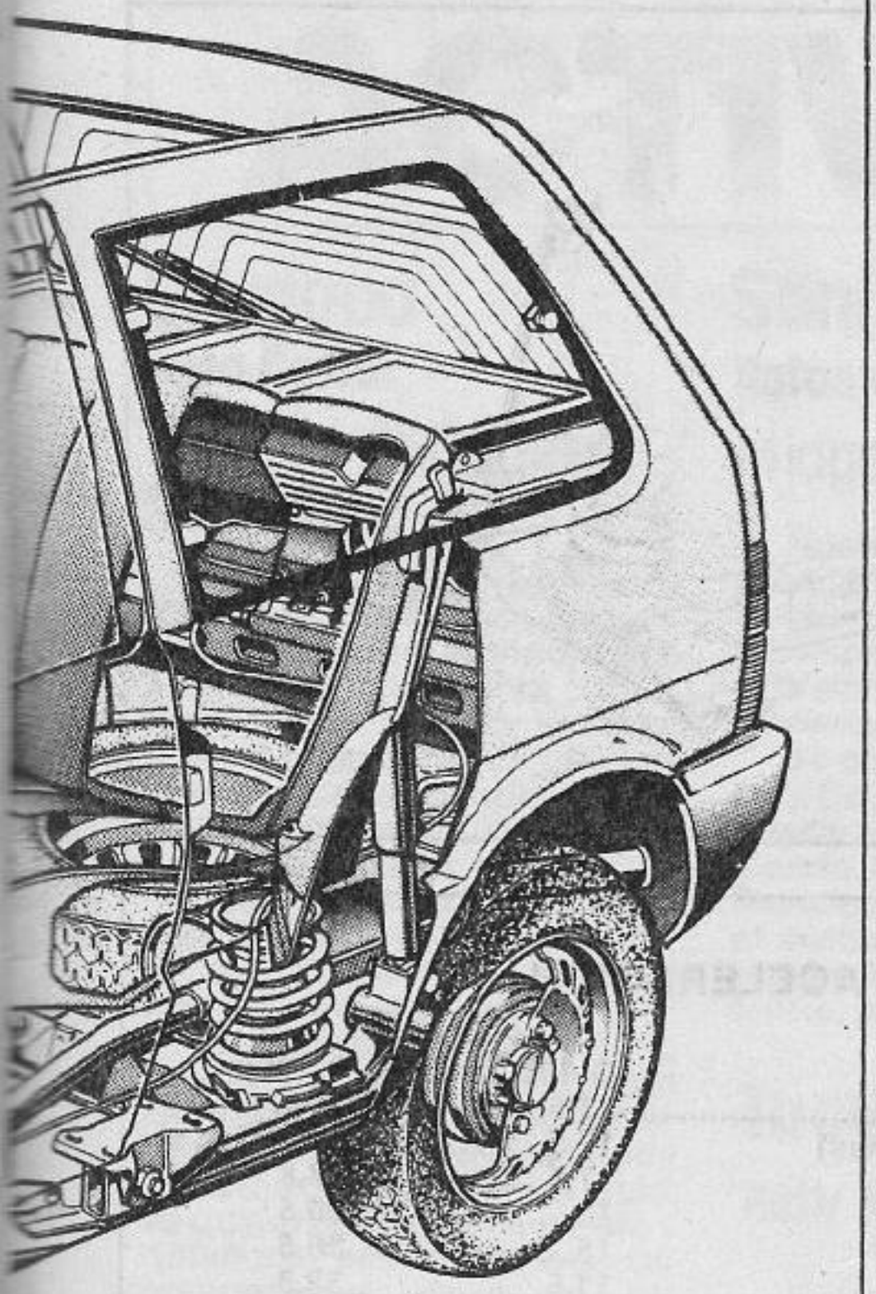
En materia de consumo, el Uno recorre 23 km con un litro de nafta, a 90 km/h, lo que significan 4,3 litros por cada 100, cifra capaz de competir con los más altos exponentes de las otras marcas. En materia de distintas versiones la gama es muy amplia ya que a los tres motores distintos también se puede optar con diferentes modelos de 3 a 5 puertas o

Vista tres cuartos posterior del modelo 55S. La carrocería sobresale muy poco hacia atrás del eje posterior. En pruebas de túnel de viento dio un Cx= 0,34 muy competitivo en su categoría.

Vista en trasparencias donde puede apreciarse a ubicación transversal del motor tracción delantera y el sistema de suspensiones.



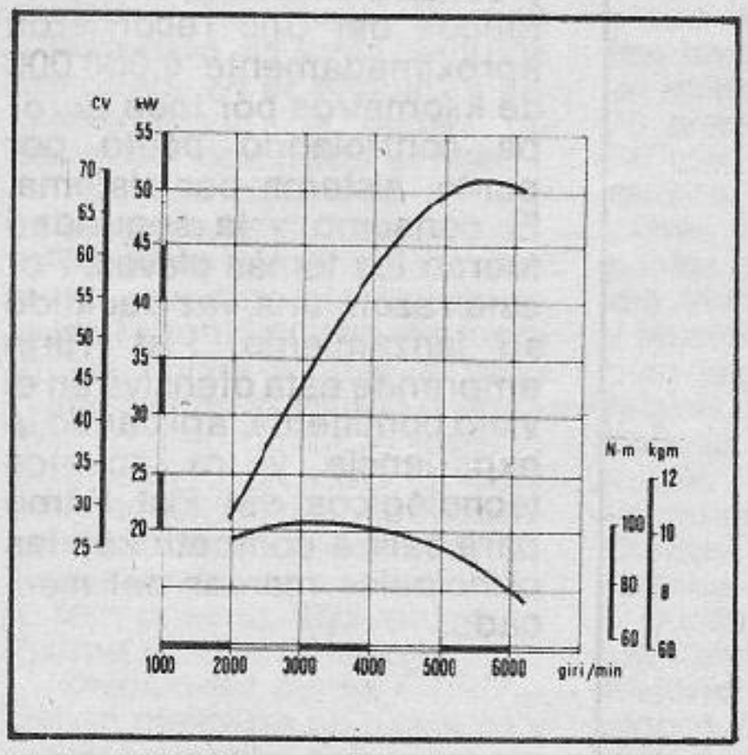
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA TECNICA

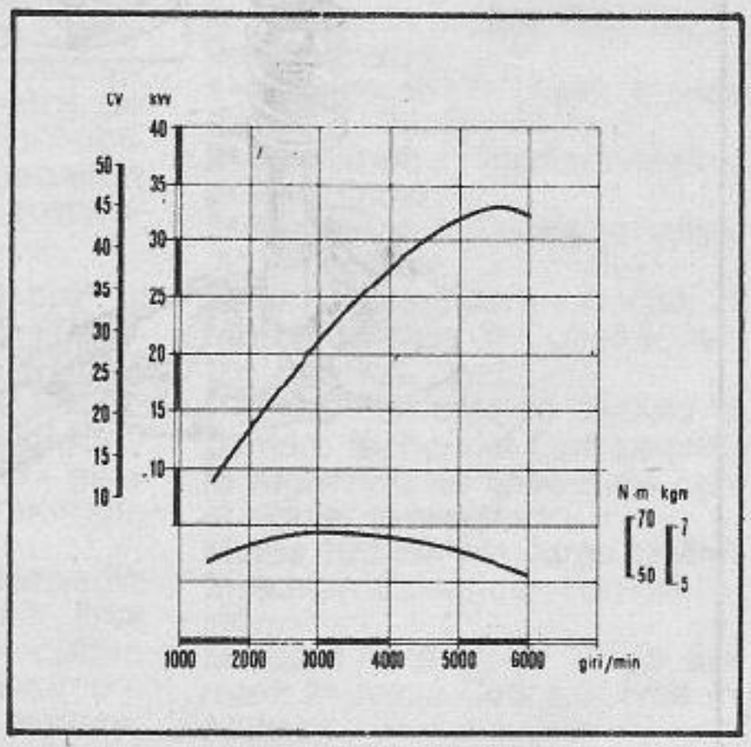
MOTOR	ES	45/45 Super	55/55 Super	70 Super
Ubicación:	Delantera y transvers	idem	idem	idem
Cilindros:	4 en línea	idem	idem	idem
Diámetro y carrera:	65 × 68mm	65 /68mm	80 × 55,5	86,4 × 55,5
Cilindrada:	903 cm³	903 cm³	1116 cm³	1301 cm³
Compresión:	9,7: 1	9:1	9,2:1	9,1:
Potencia máxima (DIN):	45 ch(33KW)	idem	55ch (40,5KW)	70 ch(51,5KW)
Régimen de potencia máxima:	5600 rpm	idem	idem	5700 rpm
Cupla máxima (DIN)	6,9 Mkg	6,8 Mkg	8,8 Mkg	10,2 Mkg
CONSTRUCCION				
Bancadas:	3	3	5	5
Diámetro de bancada:	50,8mm	50,8mm	50,8mm	50,8mm
Reglaje de distribución:	7º antes PMS 36º desp PMI 38º antes PMS 5º des PMI		7º antes PMS 35º desp PMI 37º antes PMS 5º desp PMI	
ALIMENTACION				
Carburador:	Weber 32 ICEE/250 o Soles C32 DISA/ 14	Weber 32 ICEV 50/250 o Solex 32 DISA/ 11	Weber 32 ICEV 51/250 o Solex 32 DISA 12	Weber 30/32 DMTR 90/250 ó Solex 30/32 SIC
TRANSMISION				
Tracción delantera:	Por ejes de ruedas vinculados al grupo diferencial por juntas deslizantes a rodamientos y a las ruedas por juntas homocinéticas a bolillas.			
VELOCIDADES	1º: 3,909: 1 2da: 2,055: 1 3era: 1,342: 1 4ta: 0,964: 1 5ta: 0,780: 1 MA 3.615: 1			
Grupo diferencial:	3.867:1, 4.471: 1, 3,73: 1 15/56, 3.733: 1, 15/56			
CHASIS				
Frenos:	Delanteros a discos y traseros a tambor			
Suspensión delantera:	Independiente en cada rueda, con brazos oscilantes inferiores fijados a un travesaño.			
Suspensión trasera:	Eje rígido con ruedas arrastradas.			
Dirección:	A cremallera (para todos los modelos)			
Neumáticos:	135 SR 13; 135 SR 13 135 ó 155/70 SR 13; 155/70 SR 13			

PESO		3p	5p	
Vacío	700 Kg	idem	730 kg	740 kg
Sobre el eje delantero	61,4%	idem	63%	62,8%
Sobre el eje trasero	38,6%	idem	37%	37,2%
Peso a plena carga	1100 Kg	idem	1130 Kg	1140 Kg
Sobre el eje delantero	48,4%	idem	49,7%	49,7%
Sobre el eje trasero	51,6%	idem	50,3%	50,3%
Carga útil	400 Kg	idem	400 Kg	400 Kg
Peso máximo remolcable	800 Kg	idem	800 Kg	800 Kg
Velocidades máximas	140 Km/h	140Km/	150Km/h	165Km/h

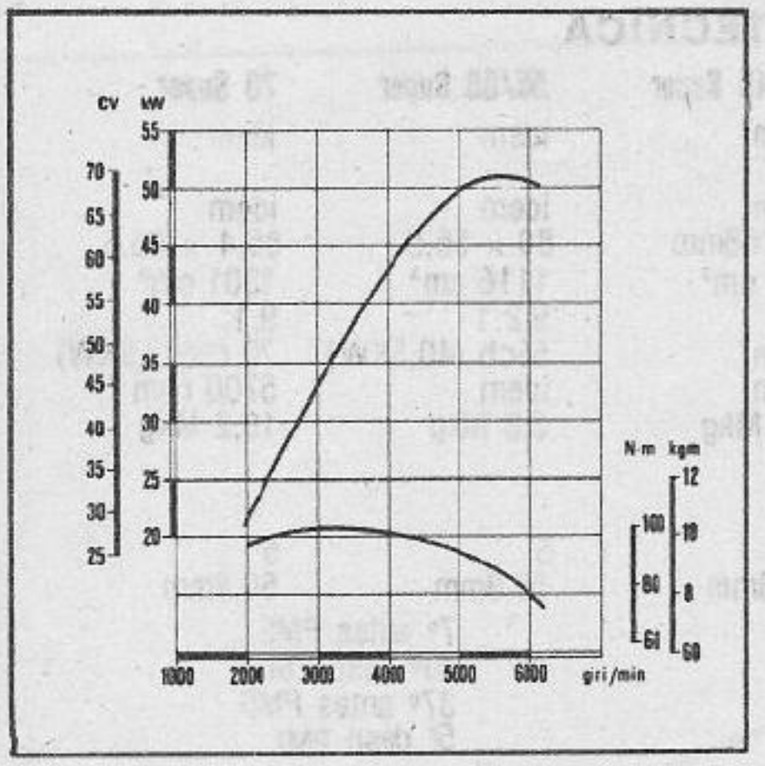


Motor del 55/55 super. Es la planta motriz intermedia, tiene el mismo árbol de levas de la serie 70.

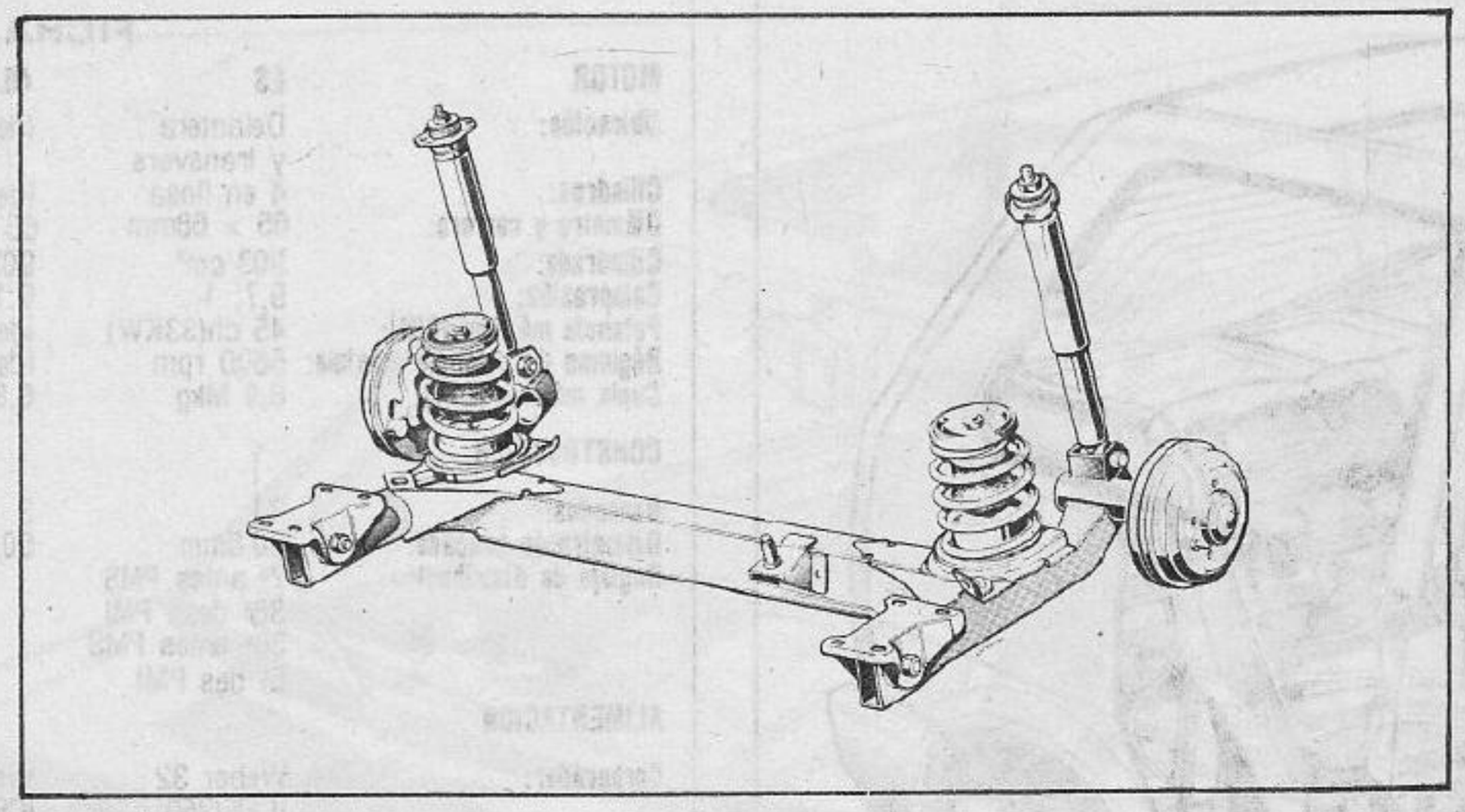
El motor del 45/45 super es el más tranquilo de todos árbol de levas igual que el de la serie ES.



El que equipa el ES tiene la misma potencia que el del 45/45 super con un poco más de compresión.



El 70 Super es el "top of de line" con 70 HP y 10,2 mkg de par y gira 100 r.p.m. más que los otros.





Suspensión trasera, con espirales y amortiguadores telescópicos. Es un sistema de eje rígido, que trabaja a la torsión, es basculante y se denomina "a ruedas arrastradas".

Muestra del tablero y parte del interior de la lina 45 y 55S. Debajo del cuentavueltas se aprecia un "check control", que se ofrece como opcional.

Sistema de la suspensión delantera tipo McPherson, con trapecio inferior anclado a travesaño. La columna de dirección tiene dos crucetas y el sistema es a cremallera.

ACELERACION

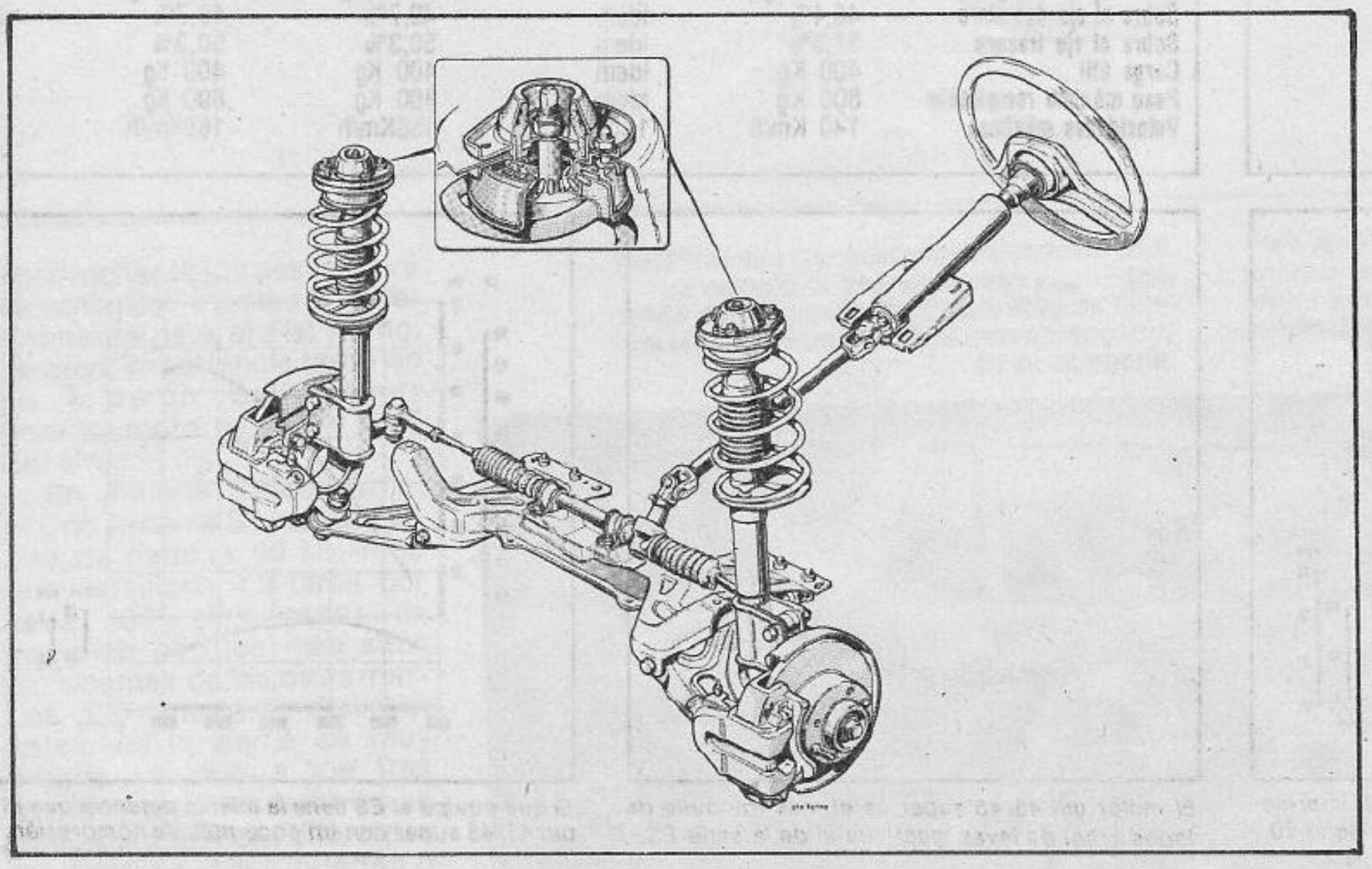
	0-100 km/h	0-1000m
ES	17,5	37,8
45/45S (4 marchas)	17,5	37,8
45S (5 marchas)	17,5	37,8
55 (4 marchas)	15	36,5
55S (5 marchas)	15	36,5
70S	11,5	33,8

CONSUMO

MODELO	90 Km/h	120 Km/h	Ciudad
45/45S (4 marchas)	5,0	6,6	7,1
45S (5 marchas)	4,7	6,2	7,1
ES	4,3	5,8	6,4
55 (4 marchas)	5,1	6,8	7,8
55S (5 marchas)	5,0	6,5	8,2
70S			

de una velocidad máxima de 140 a 160 km/h ó una aceleración de 0-100 entre 11,5 y 17,5s.

Antes de su presentación y comercialización, 360 prototipos del Uno recorrieron aproximadamente 6.000.000 de kilometros por toda Europa controlando punto por punto, sistema por sistema. El consumo y la seguridad fueron los temas claves. Por esta razón, una vez decidido su lanzamiento, Fiat Turín emprende esta ofensiva en el viejo continente, aplicando la experiencia y los aciertos tecnológicos del Fiat Ritmo para salir a competir con las principales marcas del mercado.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Córdoba

Alpa Corral

Turismo de Carretera Standard

Otra villa serrana fue invadida por los muchachos del Turismo de Carretera Standard. Fue Alpa Corral que cuenta con un circuito muy trabado, especial para el buen espectáculo, con piso en buenas condiciones.

Doce autos en línea de largada no es mal número, teniendo en cuenta que muchos pilotos están reacondicionando sus máquinas de acuerdo con el nuevo reglamento.

Se corrieron dos series y una final, en la primera triunfó **Hugo Francitorra** y fue su escolta Nelson Dalmasso en la que puede ser la última carrera de su auto, ya que el nuevo está casi listo y debutaría en la primera del campeonato oficial, en Río Cuarto. **Angel Rappen**, agrandado por su triunfo en Nono, ganó la segunda serie seguido por Ribotta, que condujo el auto ex Saturni. Tercero fue Jorge Amadeo con una unidad que posiblemente adquiera el mismo Saturni.

En la final se vio lo bien que están andando los Dodge del equipo de Di Santo. **Francitorra** picó muy bien emparejando la línea de Rappen pero en la primera curva estaba del lado de afuera y perdió bastante terreno, lo que fue aprovechado por Dalmasso para apoderarse del segundo lugar. El del Dodge comenzó a apurar y se acercó a los punteros, pero un soporte del motor y los saltos afectaron al distribuidor, obligándolo a abandonar. Mala suerte por el momento, pero ya mostraron sus virtudes. **Rappen y Dalmasso en tanto, seguían tranquilos en el primero y segundo lugar, los cuales no abandonarían hasta el final.**

Hay que detenerse, lamentablemente, en lo ocurrido entre **Amadeo** y **Varini.** El primero le dio un autazo al segundo en la final. Varini fue a boxes, reparó los daños y salió a pista nuevamente, lo esperó a Amadeo, lo dejó pasar, lo tocó, lo acomodó y lo volvió a tocar bien en el medio. Abandono para ambos y violentas "discusiones" en boxes pusieron punto final al tema. Una verdadera lástima para la categoría.

Situaciones como éstas no deben permitirse en absoluto y los responsables deben ser pasibles de sanciones severísimas para evitar la generalización.

Santa Fe

Rafaela

Midgets

Nuevamente, el óvalo del Club 9 de Julio de Rafaela fue escenario de otro gran espectáculo de Midgets con puntos por el torneo nocturno que se realiza en varias localidades de la provincia.

Veinte fueron los pilotos presentes, y la reunión contó con una numerosa concurrencia de algo más de 3.500 personas.

Se corrieron tres series eliminatorias que fueron ganadas por Raúl Caligaris, Amando Ferrero y Henry Merke. **La primera semifinal quedó en manos de Caligaris escoltado por Omar Godino y Luis García. la segunda fue para René Zeniussen y lo siguieron Víctor Ramsiglio y Jorge Daniele. La final a 18 vueltas fue dominada por el campeón,** Caligaris, **que con este triunfo también es virtual dueño del torneo verano 1983. Segundo se ubicó** Daniele, **tercero** Merke, **cuarto** Bertone, **quinto** Godino y **sexto** Musso.

Tucumán

Rally Internacional

Cruzando ríos, montañas, valles y quebradas, y teniendo como marco el majestuoso macizo andino, la Asociación Tinogasteña de Volantes realizó, sin ruido pero con proyección hacia el futuro, lo que de ahora en más se denominará **Rally Internacional Automovilístico Tinogasta - Copiapó (Chile) - Fiambalá.**

Fueron dos etapas cruzando los Andes, y la intención era promocionar el antiguo paso cordillerano de San Francisco que une Catamarca con la República de Chile. Entusiastas pilotos de La Rioja, Santiago del Estero, Catamarca, Córdoba y Tucumán se encargaron de que este rally cumpla sus más sanos objetivos. Se cubrieron 499 kilómetros desde la ciudad trasandina hasta Fiambalá con dos parciales de velocidad libre. Uno de 76 kilómetros entre Copiapó y La Puerta, en territorio chileno, y el otro de 70 entre La Gruta y Cazadero Frande. Se reunió gran cantidad de público en los puntos claves de la carrera y entre los pilotos se destacaron **Alejandro Monzoni, Fernando Dottori** y **Mustafá Assad,** aunque también llegaron bien colocados **Miguel Turbay, Carlos Alanís, Rodolfo Wilson, Luis Tejerina, Rubén Mora, Rubén Reynoso, Reymundo Rojas, Luis Alberto Carrizo, Carlos Jiménez, Julio Quintar y Carlos Agüero.**

Al término de la dura lucha fue vencedor en la clase "A" **Alejandro Manzoni** en ambas etapas. Lo escoltó **"Pirulo" Morales** también con Fiat 600. En la clase mayor la revelación fue **Mustafá Assad** que venció superando al tucumano **Luis Turbay.** Luego se clasificaron **Alanís, Agüero, Quintar** y **Alberto Cancellieri.**

Luego de la última jornada, en el local del Club Racing de Fiambalá, se entregaron los premios, ceremonia que fue presidida por el representante de la Organización de Estados Americanos, **Roberto Moll.**

Buenos Aires

Bahía Blanca

Speedway

Con buena asistencia de público se cumplió en el Círculo Rojo del Club Villa Mitre la tercera fecha del certamen oficial de spedway bahiense. Simultáneamente se inició el Campeonato Argentino de la especialidad, bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Motociclismo.

En esta ocasión, pese a los trabajos realizados, la pista no estaba en buenas condiciones. Las categorías menores no tuvieron problemas de visibilidad, pero al ingresar las motos de mayor cilindrada, tanto el público como los pilotos debieron sufrir por el polvo en suspensión.

En la final de 100 cm³ el triunfo le correspondió nuevamente a **Jorge Cutini,** merced al abandono de Carlos Limbozzi, que había reaparecido y punteó durante cinco giros hasta que rompió un neumático.

En la categoría Intermedia nuevamente hubo una final muy disputada entre cuatro competidores. El que finalmente se impuso fue **Hugo Barruet,** con Cutini y Nelson Muldon a sus espaldas.

En la clase mayor, donde sólo sobresalen tres pilotos, fue **Curzio** otra vez el ganador. Lo siguieron Matías Ferreras y Carlos Schettini sin mayores posibilidades.

En general la jornada tuvo matices sobresalientes sólo en las categorías menores donde la rivalidad se acentúa por la paridad que hay entre las máquinas. En aquella que alguna vez se llamó, "especátculo" sigue habiendo un monólogo de Juan Carlos Curzio, y sólo sobresalen las constantes discusiones entre Matías Ferreras y los dirigentes, que nunca prosperan.

Motos 100 cm³:

1º Serie: 1º Jorge Cutini; 2º Juan Carlos Montironi.
2º Serie: 1º Carlos Limbozzi; 2º Fabián Turrión.
Final: 1º **Jorge Cutini;** 2º Adrián Carletti; 3º Fabián Turrión; 4º Juan C. Montironi; 5º Roque Noto.

Motos 175 cm³

1º. Serie: 1º Raúl Otaviani; 2º 2º Ricardo Femández.
2º Serie: 1º jorge Werdin; 2º Jorge Cutini.
3º Serie: 1º Nelson Muldon; 2º Juan Carlos Werdin.
4º Serie: 1º Carlos Limbozzi; 2º Julio Matas.
1ra. Semifinal: 1º Nelson Muldon; 2º Jorge Werdin.
2da. Semifinal: 1º Carlos Limbozzi; 2º Hugo Berruet.
3ra. Semifinal: 1º Ricardo Fernández; 2º Jorge Cutini.
Final: 1º Hugo Berruet; 2º Jorge Cutini; 3º Nelson Muldon; 4º Jorge Werdin; 5º Juan C. Werdin.

Motos 500 cm³

1º Serie: 1º Luis Rauch; 2º "El Aguila"
2º. Serie: Juan Carlos Curzio; 2º Jorge Zinni.
3º. Serie: 1º Matías Ferreras; 2º Raúl Otaviani.
1º Semifinal: 1º Juan Carlos Curzio; 2º Rubén Villatoro.
2º Semifinal: 1º Matías Ferreras; 2º Raúl Otaviani.
3º Semifinal: 1º Carlos Schettini; 2º Jorge Zinni.
Final: 1º Juan Carlos Curzio; 2º Matías Ferreras; 3º Carlos Schettini; 4º Jorge Zinni.

Paralelamente se disputó la primera fecha del Campeonato Argentino de Speedway con el siguiente resultado.
Motos 100 cm³: 1º Jorge Cutini; 2º Adrián Carletti; 3º Fabián Turrión.
Motos 175 cm³: 1º Hugo Berruet; 2º Jorge Cutini; 3º Nelson Muldon.
Motos 500 cm³: 1º Juan Carlos Curzio; 2º Matías Ferrers; 3º Carlos Schettini.

MUCHO MAS DEL RALLY DE VILLA DOLORES Y LO QUE VENDRA

ESTA VEZ EMPEZAMOS

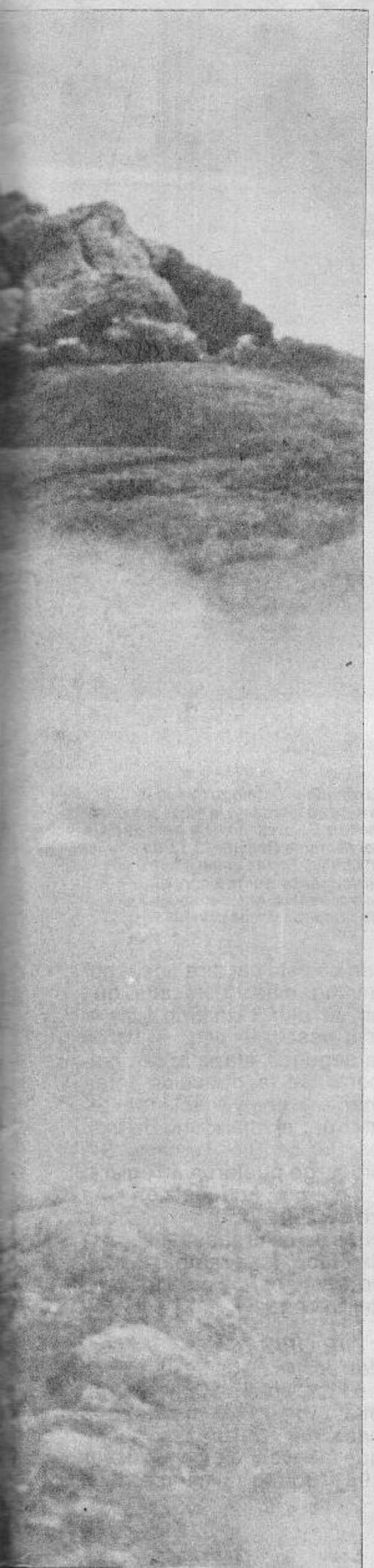


https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Textos y fotos: Eduardo Enrique Neira

BIEN

● Impresiones del comienzo. ● Detalles y chimentos. ● Los tiempos de cada prime. ● Las gomas Flitter. ● Freytes y su retorno. ● Adelantos: la Manzana y Buenos Aires. ● Los campeonatos.



Todo indica que este año (a diferencia del paupérrimo '82, que comenzó tarde y resultó, en efecto, muy magro) será sumamente fructífero en materia de rallies. No sólo ya se realizó la primera fecha del campeonato, en una etapa temprana de la temporada utilizando los sumamente adecuados caminos cordobeses, sino que además ya están dándose los últimos toques organizativos a las siguientes dos pruebas del calendario, el Rally de la Provincia de Buenos Aires y la superclásica Vuelta de la Manzana.

Aun con la ausencia casi masiva de los pilotos de Buenos Aires (es increíble escuchar luego las quejas porque no se hacen carreras), el 2º Rally Ciudad de Villa Dolores fue definitivamente un acierto. No sólo por los caminos utilizados y la forma en que lo fueron, tema que ya tocaremos en repetidas ocasiones, sino que además, la cantidad de autos presentes, la calidad del pilotaje, el entusiasmo del público y la presencia de un equipo circunstancialmente "cuasi" oficial, fueron todos factores que determinaron un acierto rotundo. La combinación no es un secreto para nadie y bien vale la pena experimentarla. Además, una buena cantidad de debutantes va otorgando, carrera tras carrera, la imprescindible inyección de "sangre nueva" que es vital para toda actividad que pretenda un futuro, algo que, como hemos visto, al rally no le falta.

DIRECCION— Con algunos problemas en ella terminó ***Recalde*** este rally. Al fin del P.C.12, en San Javier, el volante giraba muy, muy blando, y el menor impulso hacía mover las ruedas. *"Se rompió el elemento que limita la presión del servo"*, nos explicó luego Moroni.

Así venían Gabriel Raies y Martín Christie asegurando el primer puesto en su clase y el segundo tras Recalde, hasta que, cerca de Altautina, un tornillo de biela —probablemente no original— los dejó sin chances. Lamentablemente, porque venían haciendo una excelente carrera.

CHAZARRETA— "Vinimos con un motor de Turismo que hizo Miguel Hernández, sin más potencia que el año pasado. La ruta la recorrimos con Horacio Badra, y si bien el auto estaba en buenas condiciones, no podíamos de ninguna forma pelearle a Gabriel Raies, aunque hicimos buenos parciales. La fábrica esta vez no nos facilitó nada, aunque tampoco tuvimos mayores inconvenientes. Lo más grave fue que debimos cambiar un buje de la caja de dirección. Ahora me acompaña Hugo Medina, también santiagueño. Pienso seguir todo el campeonato a full. No tenés una idea de cómo estaba esperando ganar una carrera, y es la primera vez que se me da."

"¡DE LOCOS, VIEJO, DE LOCOS!"— Se entusiasmaba el "Turco" *"Chehede Joaquín,* de Los Cóndores, cuando hablaba de la largada del rally el pasado viernes 18 a la tarde desde la propia Municipalidad de Córdoba. *"Era increíble la cantidad de gente que había. Pienso que, por lo menos, sumando los que estaban en la propia largada y las calles de salida, había unas 10.000 personas, mirando y aplaudiendo el paso de cada auto. Parecía una de esas carreras de antes..."*. Lamentablemente, no le fue muy bien, ya que al armar el auto se equivocaron y pusieron manguetas para pista, menos reforzadas que no aguantaron el esfuerzo, abandonando rápidamente.

AUDAZ— Resultó el navegante de Iglesias, *Zavaleta.* A poco de largar el primer prime, se les rompió el comando del acelerador, así que ahí nomás, sin dudar un instante, Zavaleta se encaramó al guardabarro, abrió el capot y con la mano aceleraba directamente el carburador, mientras que Iglesias manejaba. Llegaron. Increíble.

PERDIDA— Fue la que tuvo el santiagueño *Milan Janovich,* también en el nocturno prime Nº 1, entre Giulio Cesare y Mina Clavero. En un momento quedó asomado al precipicio con dos ruedas en el aire, y con mucho trabajo pudieron, él y su navegante Roldán, volver a poner al Daihatsu Charade en posición correcta, así que subieron y siguieron... hasta que se dieron cuenta de que en el trajín habían perdido el carnet de ruta, elemento indispensable para poder seguir en carrera. La cara de Janovich no era de las más amistosas...

ORIENTALES— *Gustavo Trelles, Rubén Ivetich* y *Branda,* reconocidos especialistas uruguayos, estuvieron en Traslasierra mirando el rally. *"Con un 128 bien armadito y un buen motor Grupo A se podría estar en la conversación"*. En Uruguay, en estos momentos no hay rallies, y para colmo se acaba de suspender el proyectado en Punta del Este, así que no sería nada extraño que suframos una pequeña invasión de orientales. Ojalá, porque entre ellos no hay no pocos pilotos de excelente nivel, además de su reconocida experiencia en rally, mucho más grande que la que poseen la mayoría de los pilotos argentinos.

NO ESTUVO— *Horacio Badra,* quien pensaba correr con el mismo Datsun 160 y que usó el año pasado en San Luis y el Gran Premio, junto a Miguel Tubal, no pudo estar presente en el rally de su ciudad porque el día anterior a la largada se rompió la caja del auto.

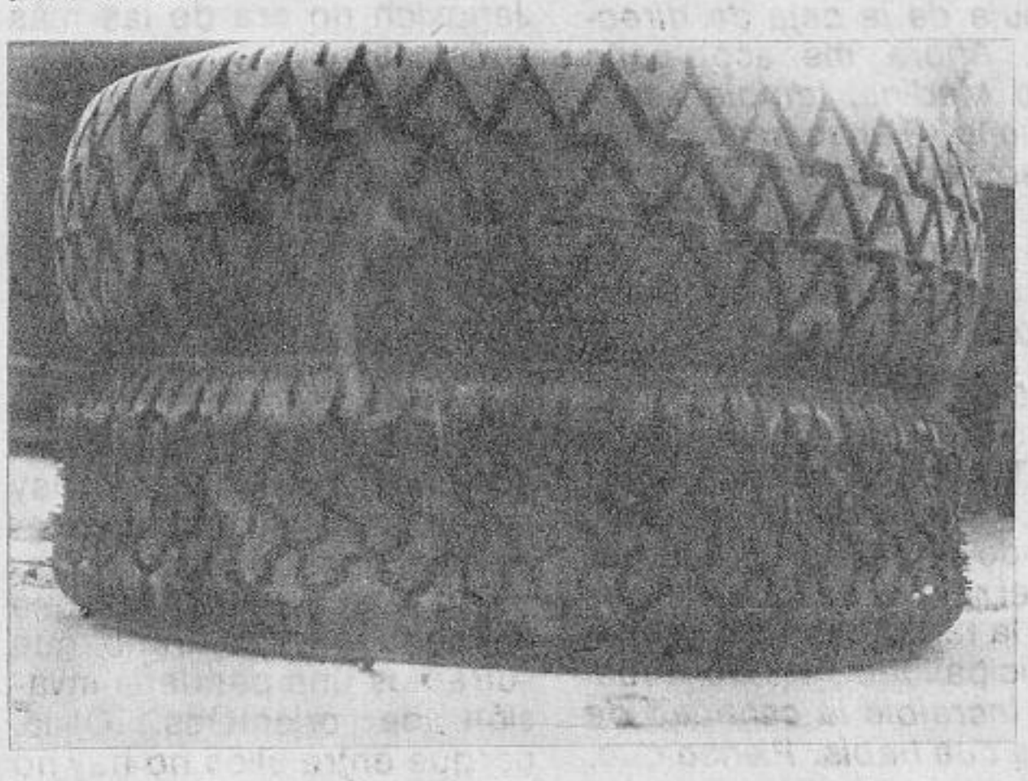
RENAULT, GRACIAS— Como sucede cada vez que pisamos Córdoba, la oficina de relaciones públicas de Renault Argentina se resigna a prestarnos un auto para nuestros traslados. Esta vez le tocó el turno a un plateado

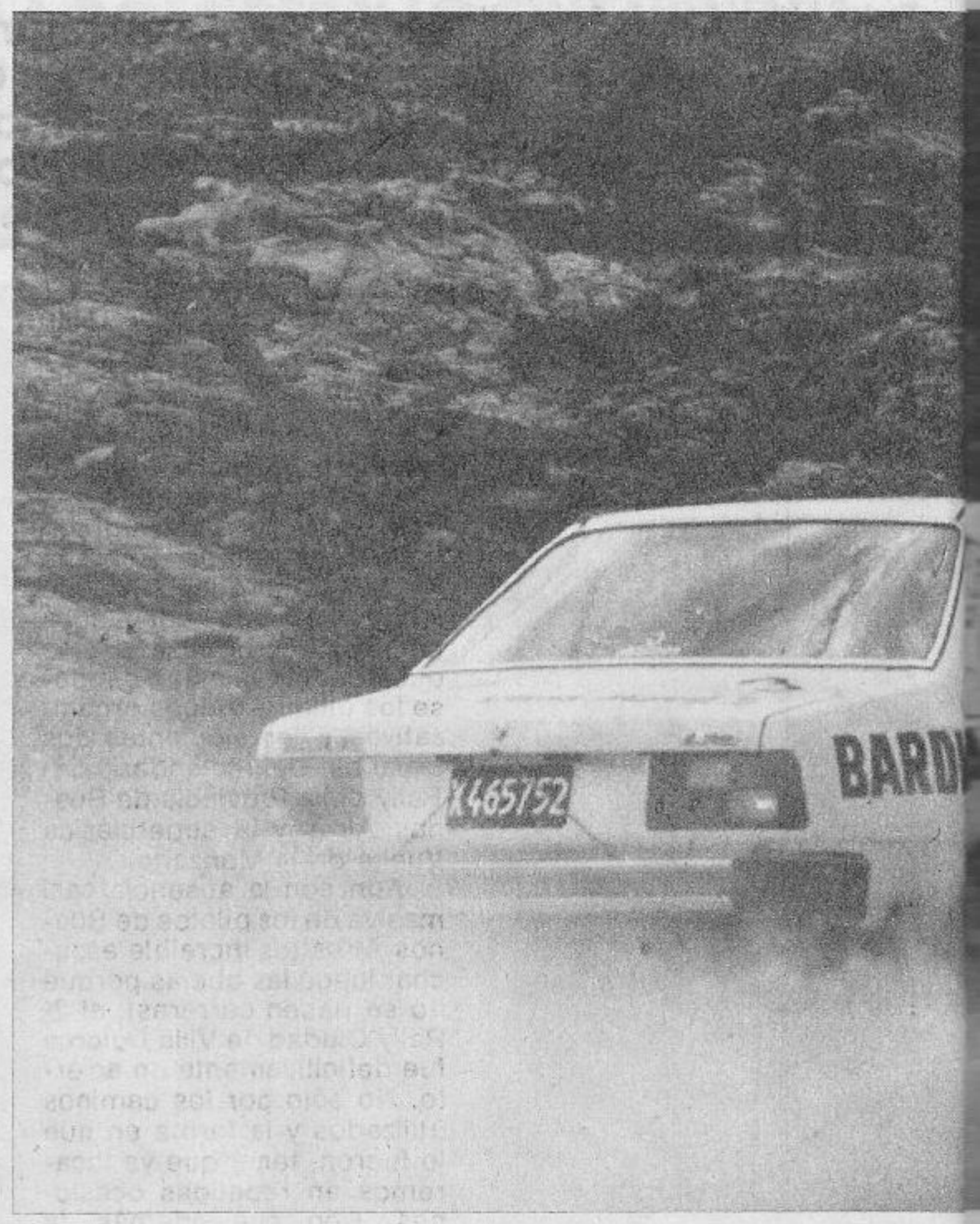
GOMAS FLITER DE RALLY

"Mirá, las gomas son una maravilla. Con sólo decirte que no pinchamos una sola en toda la primera etapa, y eso que no somos de los que andan cuidando...", nos decía Gabriel Rales a poco de entregar su auto al parque cerrado luego de cumplir su faena el segundo día de carrera.

"En el Gran Premio, en Bariloche, yo todavía no estaba muy seguro. La primera goma que hizo El Ruso, denominada W1 andaba bien, pero se rompía, pero como mi padre insistió, seguimos los ensayos usándolas en un Renault 12 Break TS bordeaux. Las pruebas las hacíamos en un par de kilómetros marcados que tenemos en el Pan de Azúcar y ahí las comparamos con las Fate. Para arriba hacíamos el mismo tiempo. En cambio, bajando teníamos 3/10 menos. Ni se pincharon, ni se rompían de lado. El resultado, en síntesis, era excelente. Hicimos cuatro veces la ruta del rally sin el menor inconveniente. Sólo a seis días de la largada, Fliter nos mandó las gomas de nuevo diseño W2. También las probamos e hicieron el mismo tiempo. Con ellas recorrimos una vez y media la ruta. Creo que habrá que trabajar para hacerla algo más blanda, ya que es bastante dura ella. En todo momento usamos la misma medida: 155 x 13. Pero el resultado general es, como te dije, excelente".

De lo más entusiasmado con el tema, "Satanás" nos mostraba ambos dibujos. **"Y cuestan menos que una goma para calle..."**





En la bajada de Giulio Cesare hacia Mina, Jorge Recalde y Jorge Del Buono haciéndola como ellos saben. Sin embargo en navegante decía: "En este tramo me pongo a disfrutar del paisaje, total... Recalde lo conoce de memoria..."

Largando el domingo desde la rampa colocada en la plaza principal de Villa Dolores. En este caso se trata del flamente Renault 12 TS de Miguel "Pichirilo" Torrás quien mostró una performance acorde con sus antecedentes. Muchas veces entre los primeros en los primes.

R-6 GTL que nos soportó estoicamente. Gracias a los señores Macchi, Díaz Lucero, Garicoitz, así como también a la Sra. Pla, quienes tanto facilitan nuestro trabajo.

COMPUTACION— Un rally es bastante más difícil de fiscalizar que una competencia de pista, ya que no sólo hay que sumar los tiempos de cada prime de cada auto, sino que además se deben controlar continuamente los tiempos en los tramos de enlace. Toda esta labor, indudablemente, no es sencilla y debe ser llevada a cabo por especialistas en el tema de los cuales, lamentablemente. hay pocos en el país. En estos últimos años es cada vez más frecuente el empleo de computadoras que ordenan muchísimo más rápido la información, la cual vuelcan no sólo a los organizadores y fiscalizadores, sino también a los propios participantes y periodismo en general. Sin embargo, y sin tratar de presumir de especialistas en computación, algo está claro como el agua. Una computadora, si no se la programa correctamente, en vez de ser una ayuda, puede transformarse en un problema más, cuando no resuelve rápidamente los problemas que se plantean. A lo largo de varios rallies en nuestro país, hemos visto cómo diversos particulares (con toda buena fe) trataron de establecer un programa de computación que resuelva todos los interrogantes normales que habitualmente se hacen en un rally. Y crear un programa es algo que demanda un esfuerzo considerable en tiempo y dinero. No podemos olvidarnos de los programas que posee el Automóvil Club Argentino y que usó en el pasado Gran Premio. ¿No sería posible que el A.C.A. dé asesoramiento sobre este tema a cada organizador para, de esa forma, facilitar el acceso a la información a todos quienes de una u otra manera protagonizamos cada rally?

DIRECCION ROTA— El Renault 18 de *Cravero-Beltramino* —quienes cumplieron en esta carrera una labor mucho más destacada que en su debut en San Luis el año pasado— llegó al fin de la segunda etapa con el soporte de la dirección totalmente roto, y haciendo temer por el abandono de esta pareja de Río Tercero. Sin embargo pudieron arreglarlo y finalizar, aunque con una importante penalización, pues en la largada de segunda etapa de la rampa, lo cual podría haberlos dejado fuera de carrera.

PRIORIDAD FIA— Al perder *Jorge Recalde* la prioridad *"A"* internacional como piloto de rally, puesto que pasó más de un año desde que la revalidó en el Codasur 1981 (donde salió tercero), el

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UN RETORNO QUE NO PASO INADVERTIDO

JORGEFREYTES



Este cordobés no es un hombre nuevo cuando de andar rápido en las sierras se trata. Aunque hace unos ocho años que no corría, recordamos sus duelos en 1973 y 1974 con Recalde, Stillo, Mustafá y otros "nenes" del mismo calibre. Para su "rentrée" le alquiló un R-12 a Luis Echenique y fue navegado por Roberto Bizzochi. Desde el primer prime mostró sus aspiraciones y aun largando en el 48º lugar pudo hacer el 7º tiempo en el primer prime de la carrera, bajando de noche la difícil ruta de Giulio Cesare-Mina Clavero. Luego, y a través de los primeros tramos pudimos verlo siempre en los puestos de vanguardia, postergando a muchos habitués de la categoría y mostrando que a sus 37 años le falta bastante por hacer. Esperemos verlo pronto. Porque vale la pena.







José "Chelo" Chazarreta cambió de navegante. Marcelo Tornquist por Hugo Medina, un coterráneo de Santiago del Estero. Aun antes de que abandonara Raies, peleaba encarnizadamente su puesto en la clase y la general. Finalmente, pudo imponerse.

El 18 de Veronessi en Mina Clavero, cambiando el radiador. Atrás del capot están Echenique y Silva transpirando, mientras "Vero" se refrescaba enfrente, en la pileta del hotel "Tico Tico", tomándose unos daiquiris. Seguí así...

ENTRE EL 29 DE MARZO Y EL 2 DE ABRIL

RALLY VUELTA DE LA MANZANA



La Asociación de Volantes de General Roca, tradicional organizador de la Vuelta de la Manzana,nos confirmó plenamente la realización de otra edición de esta clásica competencia.

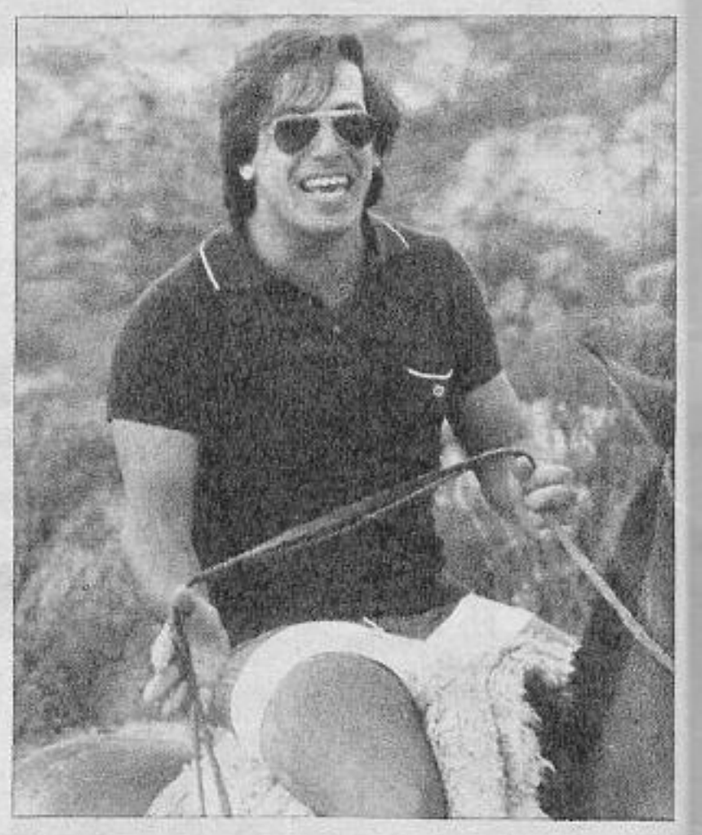
Largará, como siempre, de *General Roca* el martes 29 de marzo, pasando por Centenario, Plaza Huincul, Zapala, Junín de los Andes y *San Martín de Los Andes.* Al día siguiente, miércoles 30, el trazado de la segunda etapa será idéntico al usado el año pasado: *San Martín de los Andes,* Confluencia, Villa la Angostura y *Bariloche.* El jueves 31 se descansará en Bariloche, mientras que el viernes 1º de abril la carrera irá hacia el sur tocando Villa Mascardi, Epuyén, Ñorquincó, Pilcaniyeu y regresando a *Bariloche.* La cuarta etapa fue la más modificada en relación al '82 y en vez de recorrer los rectos y aburridos caminos del interior de la provincia, su trayecto será el sábado 2 de abril: *Bariloche,* Confluencia Traful, Villa Traful, El Portezuelo, San Martín de los Andes, Junín de los Andes, El Rahue, Fortín 1º de Mayo, Las Coloradas, Picún Leufú, El Chocón y *General Roca.*

En total serán unos 2.100 kilómetros a recorrer por los hermosísimos paisajes de Río Negro y Neuquén.

Para mayores informaciones dirigirse a la Asociación de Volantes de General Roca, Sarmiento 467, General Roca, Río Negro. Teléfono: (0941) 24775. En próximos números ampliaremos.



Moroni en Mina Clavero tratando de reparar la punta de eje delantera izquierda, producto de un semitrompo que finalizó contra una piedra. Curioseando, en la ventana derecha, el uruguayo Ivetich, habitual navegante de Bergés.



Mientras esperaba el paso de los autos, Gustavito Trelles se aburría: le robó el caballo a un aparcero que pasaba y se fue a dar una vuelta por Villa Benegas. La sonrisa es ANTES que el caballo intentara independizarse.

ACA —como autoridad deportiva nacional— lo incorporó a la lista de piloto prioridad *"B"*, internacional, junto a *Jorge Bescham y Gabriel Rales.*

VERONESSI— Nuevamente con un 18 TX alquilado a Echenique, corrió el rionegrino *Carlos Veronessi. "Tuve algunos problemas, como la rotura del radiador, de una punta de eje, y hasta un roce contra la montaña, pero finalmente pude llegar y conseguir la prioridad "A" nacional para poder largar adelante. Hace rato que la andaba buscando... El momento más feo fue en uno de los últimos primes cuando no pude enganchar la segunda y terminé haciendo un trompo completo..."*

MAS RALLIES— Piensa hacer la gente de la Asociación Cordobesa de regularidad y Rally *(ACRYR).* Los señores *Avaro y Lagranda,* nos aseguraron que había muchísimas probabilidades de realizar otra carrera, el *Rally Día de la Bandera* entre el sábado 18 y el lunes 20 de junio. Por lo pronto, Carlos Paz sería el lugar elegido, aunque por supuesto faltan varias confirmaciones. Además, esa prueba sería promovida —como ésta pasada— por *Alcides Rales,* quien festejaría así sus 25 años haciendo carreras de autos.

SEVEL ESPERA— Aunque está confirmado el retorno de SEVEL a las competiciones, no es totalmente segura su intervención en el próximo rally de Buenos Aires puesto que se pretende llegar a la primera carrera con todo el conjunto funcionando a pleno. De no poder estar en Mar de Ajo, con seguridad los veremos en la Manzana.

ENLACES— En algunos sectores de enlace vimos circular a autos de carrera absolutamente a fondo. ¿Nos volvimos todos locos o qué? No puede ser que no se aplique ninguna sanción a quienes, no ya infringen alguna

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY
(Pilotos y navegantes) 1era. Fecha

CLASE 3

POS.	PILOTO	NAVEGANTE	PROCEDENCIA	PUNTOS
1º	Jorge Recalde	Jorge Del Buono	Mina Clavero-Mar d. Plata	20
2º	Alejandro Moroni	Raúl Campaña	Córdoba-Tres Arroyos	15
3º	Carlos Veronessi	Carlos Silva	Va. Regina-Va. Dolores	12
4º	Carlos Bassi	Omar Siriani	San Luis	10
5º	Oscar Germani	Juan López Piccioni	Córdoba	8
6º	Dante Cravero	Oscar Beltramino	Río Tercero	6
7º	Ricardo Iglesias	José Zavaleta	Córdoba	4
8º	Daniel Sarasate	Jorge Galán	Córdoba	3
9º	Mario Barabaglio	Oscar Darsie	Córdoba	2

CLASE 2

1º	José Chazarreta	Hugo Medina	Santiago del Estero	20
2º	Eduardo Chiavarolle	Daniel Pérez	Córdoba	15
3º	Miguel Torrás	Rubén Quiroz	Córdoba	12
4º	Osvaldo Damilano	Héctor Pardo	Va. Dolores	10
5º	Omar De Giovanni	Héctor Argüello	Córdoba	8
6º	Oscar Nizzo	Omar Piconi	Córdoba	6
7º	Hugo Sala	Mario Uberti	Ceres	4
8º	Raúl Ahumada	Víctor Teyssedou	Córdoba	3
9º	Gastón Clement	Eduardo Olivera	Buenos Aires	2
10º	"Negro" Carballo	José Amuchástegui	Córdoba	1

CLASE 1

1º	Sergio Colosi	Julio Rizzardi	Va. Dolores	20
2º	Héctor García Jurjo	Hugo Sarlinga	Bariloche	15
3º	Carlos Mastromarino	Justo Carrera	Córdoba	12
4º	"Cacho" Frigo	Carlos Griffo	Córdoba	10
5º	Eduardo Piñeiro	Julio Lorenzato	Rosario	8
6º	Ricardo Benítez	Carlos Bazán	Cruz del Eje	6

11 al 13 DE MARZO

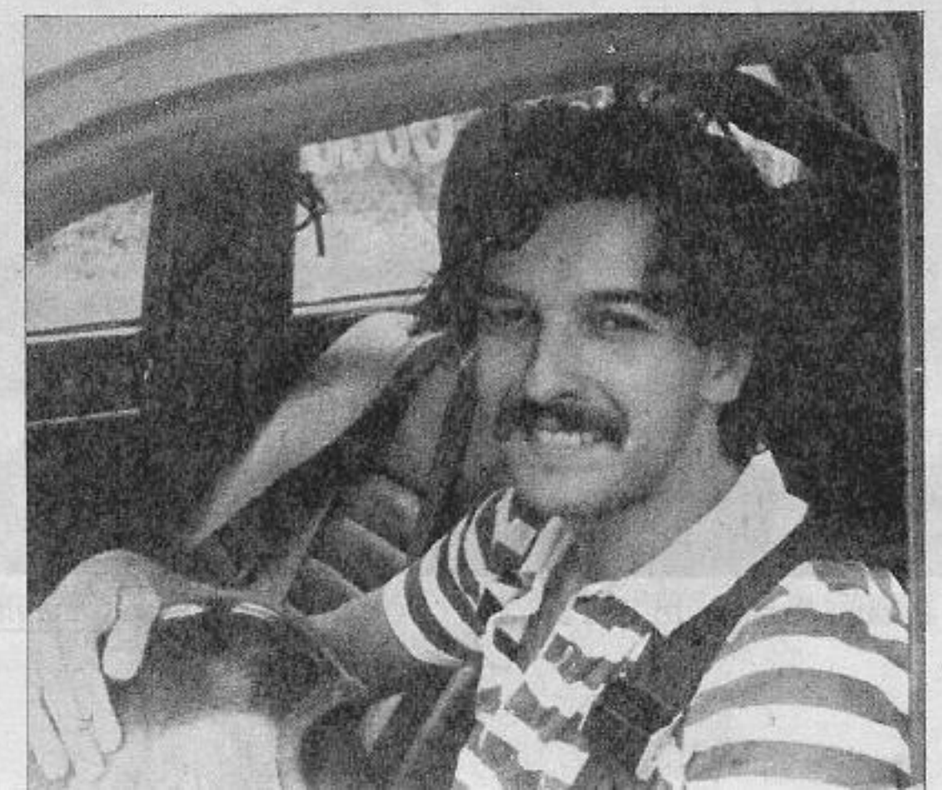
RALLY DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El Club de Autos y Motos confirmó la realización, entre el 11 y el 13 de marzo próximo, del Rally de la Provincia de Buenos Aires. El esquema previsto difiere del proyectado en noviembre, aunque conserva las tres etapas. La primera de ellas (103 km) parte de Mar de Ajó a las 21 hs. del viernes 11 hacia el norte por la ruta interbalnearia, para largar su único prime desde General Lavalle hasta Mar de Ajó por camino de tierra y sumamente veloz. Al día siguiente se larga a las 12 hs. La segunda etapa (515,31 km), que recorrerá un circuito de primes alrededor de General Madariaga para finalizar en Villa Gesell. La tercera y última etapa (449,91 km) larga a las 9 hs del domingo 13 y también recorren en varias oportunidades varios primes para volver a Villa Gesell. En total, serán 14 primes, y un total de 1.067,52 km.

"Si bien el año pasado debimos suspenderlo a último momento por falta de inscriptos y de parte de la financiación, en esta oportunidad, la mayoría de los fondos provendrá de los Municipios Urbanos de la Costa: Pinamar, Villa Gesell y General Juan Madariaga, lo que asegura la realización.

Si en 1982 algunos pilotos gastaron dinero para prepararse, el C. A. M. también perdió y no sólo dinero. Pero les aseguro que este año el rally se hace con los autos que haya. Tanto en Mar de Ajó como en Villa Gesell habrá alojamiento gratis para cada tripulación inscripta, a la cual se le proveerá de una hoja de ruta realizada por Jorge Maggi y Pino Areán, ambos pilotos de A. P. A. T", comentaba la semana pasada Víctor Bonano. *"Además, el reglamento y el road book ya se encuentran en el Automóvil Club Argentino"*. La inscripción costará $ 2.000.000 y en premios habrá $ 200.000.000. Las inscripciones abrieron el pasado lunes 28 y cerrarán el 8 de marzo próximo.





Eduardo Chiavarolle. Hacía algún tiempo que no lo veíamos por los rallies y reapareció en Córdoba, con un 128. Pinchó varias gomas en la segunda etapa y en las cercanías de San Javier tuvo una salida de ruta.

Este es Osvaldo Damilano. Ya había mostrado las uñas en 1981, en el anterior Rally de Villa Dolores, y poco a poco se fue afirmando. Esta temporada cambió el 128 por un Renault 12, y aunque sufrió con los bules hizo una buena carrera.

que otra regla de tránsito —como no respetar semáforos, o superar la velocidad máxima de 80 km/h— sino que llegan a arriesgar la vida de los que comparten —circunstancialmente o no— el mismo camino que ellos. Y no queremos empezar a hablar de aquellos que sólo aceleran en los enlaces y dan lástima en los primes.

Ganador en la clase menor, Sergio Colosi es un muchacho de Villa Dolores que debutó en el Rally de San Luis el año pasado, y desde entonces no ha dejado "titere con cabeza" en la clase menor, ahora denominada "I".

LOS PRIMES

P.C. 1. Villa Giulio Cesare-Mina Clavero. 20,08 km
Recalde 19.48., Moroni 20.31., Raies 20.43., Veronessi 21.06., Bescham 21.19., Damilano 21.57., Freytes 22.07., Cravero 22.08., Bassi 22.20., Chiavarolle 22.30., Torras 22.43., Zárate 22.54., Romero 22.54., Chazarreta 22.55., Sala 23.13., Colosi 23.16., Ezquerra 23.16., Ahumada 23.16., Iglesias 23.19., Veglia 23.22.

P.C. 2. Las Rosas-San Javier. 13,26 km
Recalde 11.48., Moroni 11.52., Raies 12.17., Damilano 12.34., Torras 12.54., Cravero 13., Bassi 13.05., Veronessi 13.10., Deglovanni 13.10., Luna 13.12., Freytes 13.14., Chiavarolle 13.17., Colosi 13.17., Zárate 13.24., Ezquerra 13.28., Ahumada 13.34., Germani 13.34., Romero 13.51., Clement 13.51., Sala 13.53.

P.C.3. Sarmiento-Cura Brochero. 44,85 km
Recalde 29.19., Raies 30.16., Veronessi 31.19., Cravero

...Y va la



Renault 18. Campeon de los Rallies '82. inauguró la serie de este año con tres rotundos primeros puestos en el "Rally Ciudad de Villa Dolores."

Clasificación general. *1° Recalde/Del Buono; Renault 18, 4 h 51' 42" - 2° Moroni/Campaña; Renault 18; 5h 9'58" - 3° Veronessi/Silva; Renault 18; 5h 12' 51*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

31.39., Freytes 31.42., Torras 31.56., Germani 32.12., Ezquerra 32.16., Nizzo 32.16., Chazarreta 32.17., Moroni 32.20., De Giovanni 32.30., Luna 32.52., Colosi 33.08., Romero 33.11., Veglia 33.30., Ahumada 33.34., Siragusa 33.45., Iglesias 33.53., Damilano 33.55.

P.C. 4. (Igual a P.C. 1.) Villa Giulio Cesare-Mina Clavero, 20,08 km

Recalde 19.42., Rales 20.26., Moroni 20.42., Veronessi 20.53., Freytes 21.11., Chiavarolle 21.13., Torras 21.31., Cravero 21.32., Chazarreta 21.36., Bassi 21.43.

P.C. 5. (Igual a P.C. 3.) Sarmiento-Cura Brochero, 44,85 km

Recalde 29.21., Rales 30.30., Chiavarolle 31., Moroni 31.11., Torras 31.36., Cravero 31.47., Germani 31.57., Bassi 32., Chazarreta 32.05., Veronessi 32.52., Colosi 33.14.

P.C. 6. (Igual a P.C. 1.) Villa Giulio Cesare-Mina Clavero, 20,08 km

Recalde 19.46., Rales 20.44., Veronessi 20.47., Chiavarolle 20.59., Freytes 21.18., Torras 21.34., Cravero 21.36., Chazarreta 21.48., Bassi 21.54., Germani 22.

P.C. 7. (Igual a P.C. 3) Sarmiento-Cura Brochero, 44,85 km

Recalde 29.29., Rales 30.52., Veronessi 31., Moroni 31.02., Freytes 31.41., Chazarreta 31.42., Torras 31.44., De Giovanni 32.02., Bassi 32.09., Cravero 32.10., Nizzo 32.30., Damilani 32.56., Sarasate 32.59., Germani 33.18., Colosi 33.45., Veglia 33.54., Costanzo 34.04., Chiavarolle 34.12., Paganini 34.15., Iglesias 34.21.

P.C. 8. (Igual a P.C. 2) Las Rosas-San Javiero. 13,26 km

Recalde 11.28., Veronessi 11.39., Rales 11.50., Moroni 12.03., De Giovanni 12.12., Chiavarolle 12.13., Damilano 12.24., Chazarreta 12.25., Bassi 12.30., Sarasate 12.36., Germani 12.40., Nizzo 12.41., Cravero 12.43., Iglesias 12.43., Torras 12.45., Colosi 12.53., Veglia 12.53., Ahumada 12.56., Sala 13.09., Carballo 13.20.

P.C. 9. (Igual a P.C. 3.) Sarmiento-Cura Brochero, 44,85 km

Recalde 29.08., Moroni 29.50., Veronessi 30.17., Rales 30.25., Damilano 31.29., Chiavarolle 31.32., Bassi 31.37., Chazarreta 31.39., Torres 31.54.

P.C. 10. (Igual a P.C. 1.) Villa Giulio Cesare-Mina Clavero, 20,08 km

Recalde 11.38., Moroni 11.50., Veronessi 11.55., Rales 11.57., Chiavarolle 12.05., De Giovanni 12.24., Damilano 12.25., Germani 12.25., Torras 12.31., Chazarreta 12.33., Bassi 12.40., Ahumada 12.40., Nizzo 13., Cravero 13.06., Sarasate 13.10., Sala 13.21., Garcia Jurjo 13.39., Cerban 13.57., Barabaglio 13.58., Mastromarino 14.39.

P.C. 11. (Igual a P.C. 3.) Sarmiento-Cura Brochero, 44,85 km

Recalde 28.51., Rales 30.10., Moroni 30.19., De Giovanni 30.22., Veronessi 30.26., Bassi 30.57., Chazarreta 30.59., Nizzo 31.07., Germani 31.12., Torras 31.16.. Damilano 31.37., Cravero 31.45., Chiavarolle 32.12., Ahumada 32.13., Garcia Jurjo 32.32., Iglesias 32.33., Colosi 33.05., Barabaglio 33.06., Sala 33.12., Carballo 33.50., Clement 34.16.

P.C. 12 (Igual a P.C. 2.) Las Rosas-San Javier. 13.26 km

Recalde 11.17., Moroni 11.49., Veronessi 11.54., Rales 12.03., Chazarreta 12.04., De Giovanni 12.06., Torras 12.08., Chiavarolle 12.10., Bassi 12.21., Damilano 12.24., Germani 12.26., Ahumada 12.35., Nizzo 12.36., Colosi 12.53., Iglesias 12.53., Sala 13.06., Garcia Jurjo 13.16., Carballo 13.43., Frigo 13.47., Cravero 13.50.

P.C. 13. (Igual a P.C. 3.) Sarmiento-Cura Brochero, 44,85 km

Recalde 28.39., Moroni 30.39., Veronessi 30.43., De Giovanni 30.46., Chiavarolle 31.06., Chazarreta 31.22., Damilano 31.35., Cravero 31.44., Nizzo 31.58., Iglesias 32,35, Ahumada 32,49, Sala 33.29., Bassi 33.53., Garcia Jurjo 34.15., Germani 34.33., Bruck 34.51., Torras 34.55., Carballo 34.55., Benitez 35.06., Frigo 35.17.

P.C. 14. (Igual P.C. 2.) Las Rosas-San Javier, 13,26 km

Recalde 11.28., Veronessi 11.50., Moroni 12.10., Chiavarolle 12.10., Bassi 12.34., Chazarreta 12.37., Torras 12.55., Damilano 14.01.

R. De Luca S.A.

primera!



Renault 12, el tradicional campeon de Rallies, obtuvo un nuevo exito en su categoria en el "Rally Ciudad de Villa Dolores."

1º Chazarreta/Medina; Renault 12; 5h 18' 51" - 5º Chiavarolle/Pérez; Fiat 128 IAVA; 5h 22' 9" - 6º Torras/Quirós; Renault 12 TS; 5h 22' 23".

SUPERARSE ES RENAULT

LOS GUERREROS DEL BRONX

PACHELO, ¿ES VERDAD QUE POR SER ÉSTA LA PRESENTACIÓN DE LA CATEGORÍA TIENEN PREPARADO ALGO ESPECIAL?

¡NO! POR LO MENOS LOS MUCHACHOS NO ME HAN DICHO NADA

TRUMPOWN! H...@#M#*

GRASH!

WUM CROW!

ÑGRAK!

TROIN

¡NO CORRO MÁS! ¡NO CORRO MÁS!

BUENO, PISANDELLI, ¿POR 20 SEGUNDOS DE RECARGO VAS A DEJAR DE CORRER?

¡NO! NO ES POR ESO. ES POR ESTO. FIJATE: PEGÁS Y SE DOBLA TODO. ¡ME DIERON FIERROS DE SEGUNDA!

¡BUAAAH! ¡BUAAAAH! A MÍ ME AGARRARON DE PUNTOOO... SIEMPRE ME "ABOYAN" LA MISMA PUERTA. ¡SNIF! ¡SNIF! A LOS MUCHACHOS LES GUSTAN LAS "ESTREYITAS"... ¡BUAAAAH!

DISCULPE DON. ¿POR QUÉ NO CORRE MARCHA ATRÁS, ASÍ LE "ABOYAN" LA OTRA?

J-OLMO

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La Música Más Hermosa Del Mundo

Los clásicos más famosos reunidos en una increíble colección musical.

OBERTURAS - RAPSODIAS - DANZAS - CONCIERTOS
VALSES BRILLANTES - SINFONIAS - BALLET - SOLOS etc.

Una joya que no puede faltar en su discoteca.

6 horas junto a los genios de la música

Para su Hogar
"VIVA" los momentos felices con la música sublime de todos los tiempos.

Para su Coche
Viaje con la incomparable compañía de los 34 genios musicales más famosos.

Para los Jóvenes
Introduzca a sus hijos en el sonido maravilloso de la música clásica.

8 long play ó 4 cassettes dobles

En Estereo con Sonido Original grabado en Alemania, con el Sistema dimensión dinámica

Primera y única oportunidad para adquirir una joya musical al precio de

$ 2.195.000.-

Los temas sublimes de los genios musicales de todos los tiempos

TCHAIKOVSKY: El Lago de los Cisnes. Vals ● KHATCHATURIAN: Gayaneh. Danza de los Sables ● CHOPIN: Las Silfides. Gran Vals Brillante ● WAGNER: Cabalgata de las valquirias ● ROSSINI: Guillermo Tell. Obertura (final) ● BRAHAMS: Danza Húngara Nº 5 ● BRAHMS: Danza Húngara Nº 6 ● STRAUSS: Tritsch Tratsch Polka ● RIMSKY-KORSAKOV: El vuelo del moscardón ● STRAUSS: Danubio Azul. Vals ● RAVEL: Pavana para una infanta difunta ● LEHAR: La viuda alegre. Vals ● TCHAIKOVSKY: El cascanueces. Suite (Marcha. Miniatura. Danza del Hada Dulce. Danza Rusa. Danza Arabe. Danza China. Danza de las Flautas) ● OFFENBACH: Los Cuentos de Hoffmann-Barcarola ● RACHMANINOV: Rapsodia sobre un tema de Paganini (Variación Nº 18) ● TCHAIKOVSKY: Romeo y Julieta. Obertura (Tema de amor) ● BORODIN: Nocturno ● GRIEG: Peer Gynt-Danza de Anitra ● DE FALLA: El amor brujo. Danza ritual del fuego ● RAVEL: Bolero ● VON SUPPE: Poeta y Aldeano. Obertura ● TCHAIKOVSKY: 1812. Obertura ● LISZT: Rapsodia Húngara Nº 2 ● WAGNER: Lorenguin. Preludio al acto III ● TCHAIKOVSKY: Capricho italiano ● NICOLAI: Las alegres comadres de Windsor. Obertura ● STRAUSS: Voces de Primavera. Vals ● WAGNER: Tristán e Isolda. Muerte de amor ● STRAUSS: Cuentos del bosque de Viena. Vals ● BORODIN: El Príncipe Igor. Danza Polovsiana Nº 2 ● TCHAIKOVSKY: Serenata para cuerdas. Vals ● WALDTEUFEL: Los patinadores. Vals ● GRIEG: Nocturno (Dia de responsales en Troldhaugen ● PONCHIELLI: La Gioconda. Danza de las horas ● OFFENBACH: Alegría Parisien. Vals ● TCHAIKOVSKY: Andante Cantabile (Cuarteto Nº 1 para cuerdas) ● DEBUSSY: Reverie ● TCHAIKO-VSKY: El Cascanueces. Vals de las Flores ● WEBER: Invitación al Vals ● GLIERE: La Amapola Roja. Danza de los Marineros Rusos ● GRIEG: Danza Noruega Nº 2 ● SMETANA: La Novia Vendida. Danza de los Comediantes ● STRAUSS: Pizzicato Polka ● DEBUSSY: Claro de Luna ● SIBELIUS: Finlandia ● SCHUMANN: Traumerei ● RUBINSTEIN: Melodia en Fa ● SCHUBERT: Sinfonía Nº 8, "Inconclusa". Primer movimiento ● RIMSKY-KORSAKOV: Capricho Español ● STRAUSS: Sangre Vienesa. Vals ● OFFENBACH: Alegría Parisien-Can Can ● TCHAIKOVSKY: Solamente un Corazón Solitario ● SAINT-SAENZ: El Cisne ● SCHUBERT: Serenata ● WAGNER: Tannhauser-Estrella Vespertina ● BRAHMS: Canción de Cuna ● BEETHOVEN: Sinfonía Nº 5. Primer Movimiento ● HAYDN: Sinfonía Nº 94, "La Sorpresa". Segundo Movimiento ● CHOPIN: Estudio Op. 10 Nº 3 (Tristesse) ● TCHAIKOVSKY: Sinfonía Nº 5. Segundo Movimiento ● TCHAIKOVSKY: Sinfonía Nº 6. "Patética". Primer Movimiento ● GRIEG: Peer Gynt. La Mañana ● MASSENET: Thais. Meditación ● BRAHMS: Sinfonía Nº 3. Tercer Movimiento ● DVORAK: Sinfonía Nº 5. "Del Nuevo Mundo" Segundo Movimiento ● RUBINSTEIN: Kammendi-Ostrow

INTERPRETES
Orquesta Sinfónica Festival (Alemania)
Dirigida por: Winfried Zillig, Hans Schmidt-Isserstedt, Leopold Ludwig, Louis de Froment.

VALIDEZ 30 DIAS

Precio de su abono a "Veladas de Gala" para usted y los suyos a perpetuidad.



HOMENAJE A LOS COMPRADORES POR ESTE ANUNCIO

Usted recibirá sin cargo extra (incluido dentro del precio) un cursillo de "Introducción a la música" que contiene además la biografía de todos los autores que componen la Colección.

Llene la solicitud del pié con todos sus datos y a vuelta de correo recibirá su Colección "La Música Más Hermosa del Mundo", recién entonces abonará al cartero la suma de **$ 2.195.000.-**

UNIVERSAL CENTER
Casilla 1198 · C.C. 1000 · Buenos Aires

★ El bajo precio de la colección se debe a un esfuerzo conjunto de Universal Center y CBS Columbia y no volverá a repetirse en futuros ofrecimientos.

Presentada a todo lujo



NO ENVIE DINERO, PAGUE AL RECIBIR SU COLECCION COMPLETA al precio promocional de: $ 2.195.000.-

SOLICITUD

Sres **Universal Center**, Casilla 1198. 1000 cc. Buenos Aires
SOLICITO ME ENVIEN "LA MUSICA MAS HERMOSA DEL MUNDO"
Al recibirlo pagaré al cartero la suma de **$ 2.195.000.-**
Deseo recibir la colección en Cassettes ☐ en Discos ☐ (marque con una X)

NOMBRE Y APELLIDO _____
DIRECCION _____
LOCALIDAD _____ Nº POSTAL _____
PROV. - EDO. _____ PAIS _____
FIRMA _____ **VALIDEZ 30 DIAS**

CORSA 2-3-83

ADQUIERALA POR TELEFONO: 86-0736 o al 88-0168 PERSONALMENTE en Fco. Acuña de Figueroa 1753 de lunes a viernes de 9 a 17 hs.

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