Parabrisas

CORSA

Nº 845 del 10 al 16 de agosto de 1982 - Argentina: $ 35.000 - Uruguay: N$ 24 -
Paraguay: Gs. 230 - EE.UU.: US$ 1.80 (por avión)

LARRAURI CAMPEON



TC: FIESTA EN PERGAMINO

MANSILLA GANADOR EN OULTON

EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA

PIRONI Y SU GRAVE ACCIDENTE

LAS REVISTAS DE MAURO



todo el día bién informado por LR1 RADIO EL MUNDO

Todos los días a las 3 de la tarde

LA PUERTA GRANDE DEL OESTE

Comentarios, informaciones, noticias, los recuerdos y la historia de nuestra Ciudad. Escúchela!
Conduce: **José Luis Hirtz.** Locución Comercial: **Beatriz Pouza.** Musicalización: **Roberto Estefanetti.**

Y para los Sábados el día más lindo de la semana

7.00 a 8.00 hs.
FRUTIHORTICULTURA UNA RIQUEZA ARGENTINA

Reportajes, comentarios y todo lo que hace a la actividad Frutihortícola.
Conduce: **José Luis Hirtz.** Asesoramiento técnico: **Ing. Enrique Raffo.** Notas y comentarios: **Héctor Lapadu.**

16.30 a 17.00 hs.
"CONEXION VECINAL DE GRAL. RODRIGUEZ"

Todo el quehacer del partido con la conducción de **Augusto "Nene" Bonardo.**

17.00 a 18.00 hs.
"LA REVISTA SABATINA DE MORENO"

Conduce: **Arnaldo Colombo.** Notas y comentarios: **Guillermo Roffe.** Musicalización: **Roberto Estefanetti.**
Notas y comentarios sobre el partido de Moreno "Capital Gaucha del Gran Buenos Aires"

Dirección General: HECTOR LAPADU

Son realizaciones de LINCE PRODUCCIONES Pte. Luis Sáenz Peña 366 - 5º piso - Tel. 37-9036/37 - Capital

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LIBRERIA 25
LIBRO - REVISTAS
VENTA Y CANJE
25 DE MAYO 2976 - SANTA FE
* HORARIO CORRIDO: 8 A 21 HS.

CORSA

SUMARIO

● Para leer este número de Corsa hay que comenzar por ponerse de pie, porque desde la página 4, nada menos que una nota sobre el triunfo de Fangio en Nürburgring... por nuestro enviado especial.

● Después de once carreras del Campeonato Argentino de Pilotos hacemos un balance de lo acontecido y damos un panorama futuro de este fenómeno del automovilismo nacional (página 10).

● La Fórmula Uno hizo su despliegue en Alemania y nosotros estuvimos allí, para contarles lo sucedido (página 18).

● Esta vez no nos conformamos con cubrir la carrera de Fórmula Tres Europea en Suecia. Acompañamos a "Poppy" Larrauri allí y también estuvimos en Rosario, con su familia (página 26).

● La Fórmula Dos Nacional y el TC 2000 visitan Concordia. Y Corsa —¡faltaba más!— también. Todo lo que pasó y también lo que no pasó, contado por nuestros enviados con su habitual estilo (página 32).

● Ruido Grande en Pergamino; nada menos que el Turismo de Carretera, la categoría tradicional, cubierta para usted con un entusiasmo... que ni la radio, mire... (página 40).

● **ADEMAS:** Télex (16), Fórmula Ford 2000 y F-2 en Alemania e Italia (24), Fórmula Renault en el Autódromo (36), Toquecitos de Bocina (44), Clasificados (48), Actividad Zonal (52), Renault 18 Grupo A (54), Parada de autos antiguos en Silverstone (58), Pre-GP de Austria de F-1 (62) y Humor (66).

4



10



18



26



32



Gran Premio de Alemania. 4 de agosto de 1957

¡FANGIO CASI CA



El podio. El Maestro flanqueado por sus dos rivales de ese día. Los ingleses de Ferrari, Peter Collins y Mike Hawthorn (con su inconfundible moñito) felicitan al argentino que iba camino del quinto título.



Un empujón y a la pista. La Maserati 250F con medio tanque tratará de descontar 30 segundos antes de parar. La detención en boxes se dilataría más de lo necesario. Allí empezó recién la carrera...

El argentino Juan Manuel Fangio, con Maserati, en una carrera de desarrollo espectacular, casi cinematográfico, ganó en Nürburgring afianzándose en el Campeonato. Hawthorn y Collins, ambos con Ferrari, fueron sus escoltas. Los Vanwall acusaron serios problema de tenida y no rindieron. Moss, quinto

Muchas carreras ganó Fangio en forma inesperada. No solamente en sus años de TC sino sobre los automóviles a los que su imagen está ligada mundialmente: los monopostos.

¿Marcas?, todas. Maserati, Alfa Romeo, Mercedes Benz, BRM, Simca, Talbot, Lancia y, por supuesto, Ferrari.

¿Carreras?, un par de ejemplos.

Esteeee... ¡sí!, dos, y en Argentina. La de la lluvia en el 54 con la Maserati y la del 55, la famosa del calor con la Mercedes. En ésta, mientras todos los competidores paraban en boxes, abandonaban, hacían trompos y chocaban, (fruto de las descomposturas y la insolación), Fangio giraba y giraba, manteniendo el ritmo dentro del cockpit del W196R... ¡qué máquina! Por supuesto, bajó del auto que parecía que lo había agarrado una estampida de elefantes, pero ganó.

Hay una tercera, pero la dejamos para el final para poder enganchar la nota, si no, queda como la mona, ¿vio?

LA MEJOR CARRERA DE TODOS LOS TIEMPOS

Nürburgring, 1957. 4 de agosto, para ser exactos.

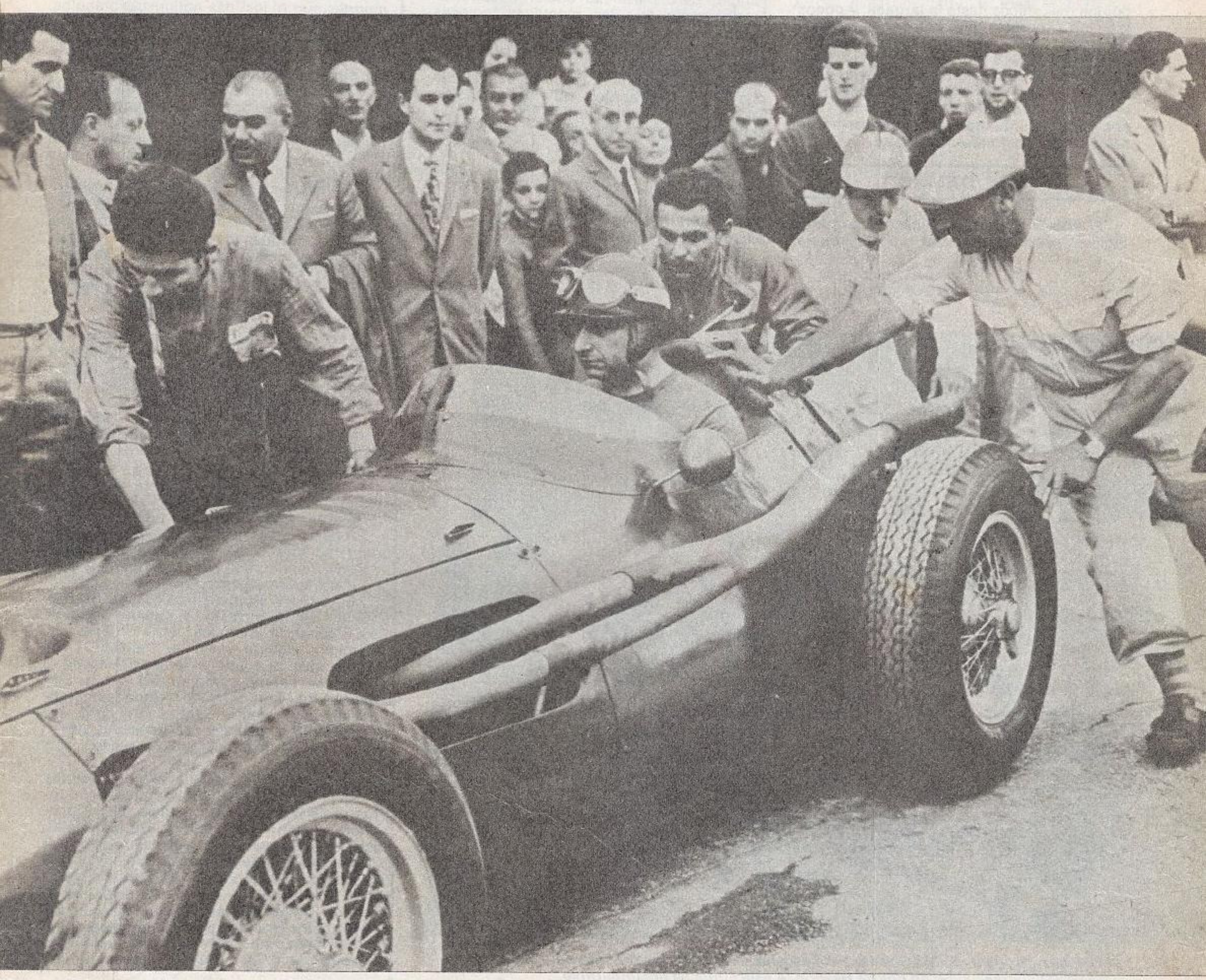
Por sus características y desarrollo, esa edición del Grand Prix de Alemania ha quedado registrada como ejemplo de una carrera de automóviles.

Varios fueron los motivos para este

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Héctor Cademartori (enviado especial al Túnel del Tiempo)

MPEON MUNDIAL!



pomposo título. El endiablado trazado alemán de 22 kilómetros de curvas y contracurvas imposibles de memorizar, claro ejemplo de épocas en que se usaban circuitos donde se hacía verdadera diferencia entre los hombres y los niños, entre los corredores de autos y los principiantes en el "métier". También debemos considerar la categoría de las marcas protagonistas, Ferrari y Maserati, el hecho de que prácticamente esa carrera definió el campeonato mundial en favor del argentino y, además, el nivel de los pilotos que disputaron esas acciones, tal el caso de Mike Hawthorn, Peter Collins y él, en ese entonces, **casi** Quintuple Campeón Mundial.

IMAGINEMOS...

...el infernal "ring" con la cinta de asfalto entre pinos y abetos. La gente ya tomaba ubicación a todo lo largo. Algunos ponían sus autos contra el alambre; con carpas otros, se disponían a disfrutar del espectáculo. Nombres clave: la bajada de Adenau, el famoso "Karussell", el vuelo del "Flugplatz", la curva de "Schwalbenschwanz" parecida al Karussell, la parte conocida como "Fuchsohre" caracterizada por sus curvas ciegas... En boxes, el clásico trajín previo a un GP. Controles técnicos, mecánicos enfundados en mamelucos, lo de costumbre.

Por todos lados, carteles publicitarios,

muchos de ellos, que ya no tienen relación con el mundo de la Fórmula Uno, o directamente marcas que ya no existen. Englebert, Pirelli, Borrani, Rudge, Zenith, Weber, Johnson, o soluciones técnicas no utilizadas como un "seis en línea", motores delanteros y puentes de Dion.

Nadie podría decir que a ese fulano en pantalón y camisa solamente le bastara ponerse guantes, un casco y dos juegos de antiparras para ser corredor.

Los autos, lentamente, eran empujados por los mecánicos hasta la largada, y pocos eran los fotógrafos que registraban la escena.

El favorito era un argentino. Ya había ganado en el 54 con la Mercedes y en el 56 con la Lancia-Ferrari. Con ésta había marcado un tiempo de 9m41s6, pero para 1957 el piso había sido repasado de manera que se esperaba mejorar ese registro.

LOS DEMAS

El año anterior había salido una marca inglesa con verdaderas posibilidades: Vanwall. Ese año, 1957, reservaron el Nürburgring a efectos de tomar todos los recaudos para hacer una buena demostración. Según se comentó, hubiera sido mucho más provechoso haberlo hecho unos días antes y traer al hombre que se estaba ocupando de las suspensiones en ese momento: Colin Chapman.

En efecto, los pilotos oficiales, Tony Brooks y Stuart Lewis-Evans, se habían acercado a dos segundos del record de Fangio, pero para ello debieron soportar estoicamente que las máquinas inglesas vibraran, se sacudieran y los obligaran a andar derrapando por todo el "ring". Los espejos se cayeron, así como partes de la carrocería, y los amortiguadores casi al rojo por exceso de trabajo. Debió haber venido Colin... El resto de los participantes, o de los aspirantes a ganar, era un grupo compuesto casi exclusivamente por equipos oficiales.

Maserati alineaba un trío de las 250F para Fangio, Jean Behra y Harry Schell mientras se habían repasado coches del año anterior para Giorgio Scarlatti y el español Paco Godía.



El primer zarpazo lo recibió Collins. En la escena el "Chueco" se prepara para superarlo y proseguir la persecución en pos de Hawton. A esta altura ya era imparable.

UN TOMO NO

¡Cómo resumir, condensar, apretar en unas pocas páginas, toda una trayectoria como la de Fangio!

Sí, por más que se cumplieran 25 años de su alejamiento de las competencias, no alcanzarían tomos enteros de Corsa para, ni siquiera resumiendo, contar su actuación deportiva, una etapa del automovilismo mundial que ni los más optimistas oráculos de la época podrían haber imaginado cuando un grupo de argentinos, encabezados por Fangio, partía a Europa **"por un año y a ver si aprendíamos algo",** en 1949.

A partir de entonces su actuación fue relampagueante. Seis carreras ganadas en 1949 cuando el Campeonato Mundial aún no estaba institucionalizado (perdón, este término, ¿no lo escuché antes en alguna parte?).

Después el pase a Alfa Romeo conformando el equipo oficial, aquel famoso team de las "Tres FA", Farina-Fangio-Fagioli, que lograron el primer título mundial sin perder una sola carrera. Subcampeonato para el argentino. Gran actuación en el 51, también con Alfetta, y entonces, sí, Fangio Campeón del Mundo. Festejos, alegría, agasajos, brindis, champán...

Nadie se imaginaba, lo dijimos antes, que si por cada campeonato se hubiera repetido esta celebración, el país habría permanecido abrazado a los árboles y durmiendo la mona casi diez años.

La piña de Monza lo dejó fuera de combate en el 52, y en el 53, con una Maserati nueva, la seis cilindros, roja la carrocería, verde aún en sus entrañas, solamente pudo ganar en Monza, su circuito amigo, al que le reconoce grandes halagos y le perdona aquella piña del año anterior.

A partir del 54, agarrate Catalina. Fue tan impresionante su dominio que ya era cuestión de ir a salir segundo... de Fangio.

¡Cosa'e Mandinga!, decían las viejas.

En el 54 y 55, para qué hablar. Si bien debutó en Buenos Aires con la Maserati 250F ganando (después corrió en Spa con el mismo equipo y similar resultado), en Reims sale al ruedo el equipo Mercedes Benz con Fangio como primer piloto. Las "Flecha de Plata" y los no carenados con la estrella de colectivo sobre el capot, no dejaron títere con cabeza esos dos años. Tres campeonatos para el "Chueco", con todo respeto...

Lancia-Ferrari, aquellas inconfundibles máquinas con pontones laterales, productos de la desmantelada Lancia, ahora propiedad del "Commendatore" de Maranello. El escudo amarillo junto a los espejos con el "Cavallino Rampante" como, aún hoy, intacto símbolo de "El Equipo de Fórmula Uno". Palo y a la bolsa: Cuarto Título. Detrás el mundo. Detrás los nombres que salen en los libros como grandes pilotos, con biografías, fotos y anécdotas. Siempre un escalón más arriba, Fangio. Siempre sonriente, tranquilo,

EL LUGAR: AQUI SUCEDIO

El circuito bordeado de colinas tapizadas de árboles y allá arriba, entre el bosque, el castillo de Nürburg, apenas unas torres oscuras que se asoman sobre los pinos verdes y profundos.

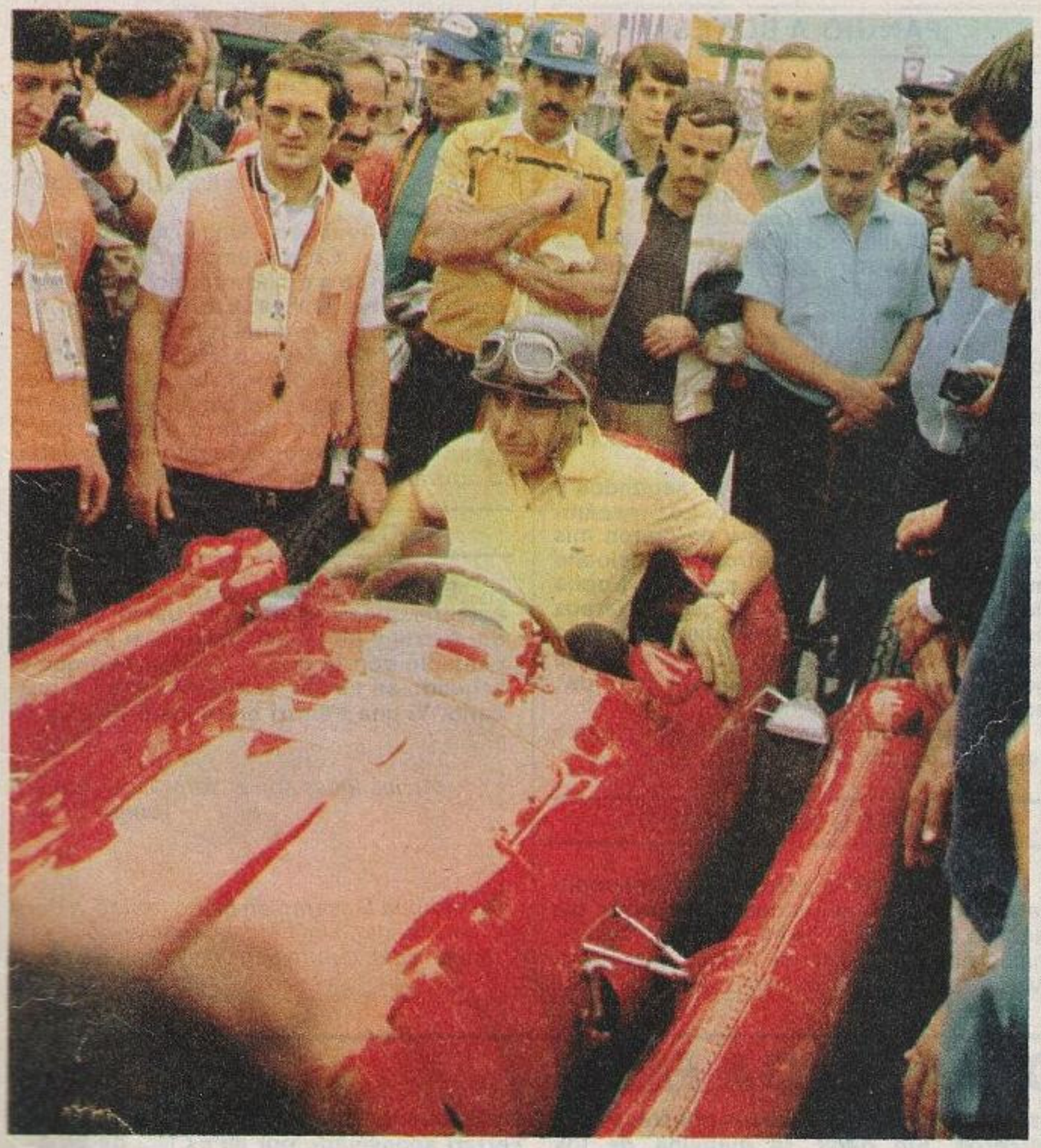
Sí, todo muy lindo, muy bucólico, pero interesante es la historia del "ring". Resulta que en 1907 cuando el Fiat de Felice Nazzaro ganó en el circuito de Taunus, en las cercanías de Frankfurt, el Kaiser, don Guillermo II, golpeó de tal forma el escritorio que los tinteros salpicaron hasta el techo la palaciega estancia. Irreproducibles fueron los términos que utilizó el "number one" alemán.

¡Clarol, el Kaiser, ilusionado en una victoria nacional, y no, *"estos tanos nos ganan en nuestras propias narices..."*, **sentenció Guillermo acomodándose el casco.**

Inmediatamente se inició la búsqueda de una zona adecuada para pruebas y entrenamientos de los pilotos locales, eligiéndose el sector que rodea la pequeña ciudad de Adenau, en la zona de Eifel, y del mencionado castillo de Nürburg, que databa, y sigue haciéndolo aún hoy aunque

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALCANZA



hasta desentonando en las fotos junto a los pilotos de la época, mucho más jóvenes que él. ¿Quién es el jovato disfrazado de corredor que está con Moss, Castellotti, Collins, Hawthorn y Behra? ¿Algún simpatizante que se puso en la foto?...

1957 con Maserati. Ya la 250F está madura, a punto. Bronca en Ferrari porque "se pasó a la contra", y para peor los de Maserati eran vecinos en la península..." ¡Mamma mia!...

Gana en Mónaco pulverizando la tradición, puesto que nadie había ganado nunca dos veces en el paquetísimo principado desde que se empezó a correr, allá por el 29 cuando Canaro todavía no tenía orquesta... La primera vez había sido en el 50 con la Alfetta.

1957. "La Mejor Carrera de Todos los Tiempos". Nürburgring. Faltó llamar a concurso para ponerle música.

El Quinto Título.

"¿Qué estoy buscando? Ya gané cinco campeonatos, hice todo lo que un corredor pudo soñar y mucho más. ¿Qué más puedo pretender? Tengo 47 años... Todo esto pensaba mientras corría en Reims en el 58, y al bajar del auto anuncié mi retiro", nos decía días atrás Juan Manuel Fangio.

El mundo respiró aliviado. Ahora se podía correr tranquilo de nuevo. Fangio se había retirado, solamente quedaba el mito, un mito de carne, hueso y que de vez en cuando se calza el casco, los guantes y se sube a alguno de sus recuerdos para hacer la demostración de que 25 años después, los años han pasado, pero el estilo, el estilo sigue intacto.

Las máquinas de Maranello estaban en manos de Luigi Musso, Mike Hawthorn y Peter Collins. Ya mencionamos los Vanwall con Brooks, Lewis-Evans y Stirling Moss que no participó de las pruebas previas privadas.

La escudería Centro Sud disponía de dos Maserati 250F para Masten Gregory y el único alemán ese día: Hans Herrmann, antiguo compañero de equipo de Fangio en Mercedes.

Se esperaba también a BRM pero los británicos prefirieron no presentarse, a hacerlo con pilotos de segundo orden como Horace Gould y Bruce Halford en semejante carrera. Así, éstos consiguieron sendas Maserati 250F particulares e intervinieron de todas maneras.

Por aquellos años se permitía que junto a los F1 largaran los autos de F2, con lo que también se presentaron a clasificar éstos. Porsche tenía equipo oficial con sus Spyder 1500RS para Edgar Barth, Carel de Beaufort y Umberto Maglioli. Roy Salvadori y Jack Brabham (cuando todavía no era "Old Jack") presentaron dos Cooper, este último patrocinado por Rob Walker. Completaron la lista cuatro Cooper privados de Tony Marsh, Brian Naylor, Dick Gibson y Paul England.

CLASIFICACION: PRIMER DIA

Los Vanwall eran inmanejables. Los problemas de suspensión no se habían solucionado y se rompían los chasis. Los pilotos se quejaban de que los golpes eran insoportables y los motores tenían problemas a medio régimen. Ya se habían repuesto tres juegos de espejos. Un verdadero desastre.

Como contraste, las Maserati se mostraban extremadamente confiables y bien dispuestas.

Fangio abrió el juego: 9m34s. Ni bien los muchachos habían recuperado el aliento, los carteles de Maserati se asoman a la pista al paso del argentino: ¡9m25s6! Suficiente para la pole position.

Mike Hawthorn no se asustó y jugándose lo que no tenía marcó un 9m28s4. Después Behra con 9m30s5, y el último de los cercanos fue Peter Collins empatando para Ferrari la primera línea de partida.

Entre los F2, Roy Salvadori era el mejor con 10m08s6.

No hubo serias variantes el segundo día de clasífica, solamente el esfuerzo de Moss y Brooks que se las arreglaron (y aguantaron) para poner los Vanwall en segunda fila a ambos lados de la Maserati de Schell. Terminada la clasificación, todo el mundo volvió a los pits para la puesta a punto definitiva esperando el Gran Día. Las Maserati reemplazaron los ejes de Dion por tubos nuevos y los mecánicos de Tony Vandervell reconstruían los Vanwall mientras los pilotos preferían esperar parados... Si hubiera venido Colin... Las Ferrari necesitaron apenas una repasadita y a dormir en los garajes.

HANS HERRMANN

Fue el único alemán participante y esto restó expectativa a la carrera, tanto fue así que solamente 90.000 espectadores fueron el número más bajo en muchos años.

Lejos estaban de imaginar que presenciarían la Mejor Carrera de Todos los Tiempos.

parezca mentira, del año 1167.

La guerra, como de costumbre, pudrió todo. Alemania, vencida, tenía cosas mucho más importantes para pensar.

Recién en 1920 el ADAC (Algemeiner Deutscher Automobile Club) presentó una nueva propuesta y hasta 1927 no se colocó la piedra fundamental. Tres mil operarios trabajaron en el asunto y se consiguió un buen apoyo financiero de la cercana Municipalidad de Colonia a cargo del después Primer Ministro Konrad Adenauer. Así, en 1927 se corrió la primera carrera en Nürburgring, fue una de motocicletas, y al día siguiente fueron los autos. El primer ganador: ¡Rudy Caraccciola con una Mercedes

El nombre surge como resultado de un concurso y se hace famoso. Alemania se ponía a la par de Italia (Monza), Inglaterra (Brooklands) y Francia (Montlhéry).

TACTICAS

"Nosotros teníamos un problema con las gomas. Las Pirelli se nos gastaban más rápido que las Englebert de ellos. Cuando digo ellos digo Ferrari, que no necesitaban parar a cambiar neumáticos en toda la carrera. Decidimos entonces salir con medio tanque de nafta para estar más livianos. Mi mecánico me pidió que sacara por lo menos treinta segundos y parara a cambiar gomas. Ya habíamos hecho varios ensayos y necesitaban como mínimo treinta segundos para el operativo", relata Fangio.

8 DE AGOSTO: EL GRAN DIA

Baja la bandera y pica Mike Hawthorn hacia la Curva Sud con Collins y Fangio a la cola. La primera vuelta siguió sin variantes en la punta, pero ya se percibía que la Maserati de Fangio marchaba con solamente medio tanque. La Curva Norte mostró un resquicio y Collins quedó atrás. El Lancia con el número 8 en cada flanco de la cola se agrandaba cada vez más. Quiddelbacher Hohe, el puente, el vuelo del Flugplatz, cada vez más cerca, Aremberg, hacia abajo, hacia el Fuchsohre. De pronto el cartel iluminado de la torre de boxes cambia el marcador: ¡primero el 1! Fangio había pasado a Hawthorn en la bajada de Adenau.

Cinco segundos sacó en la tercera vuelta. La Maserati roncaba entre los árboles. Un medio segundo más rebanó en la quinta, sumando casi veinte. Al fin de la vuelta diez Jean Behra se detiene para cargar nafta y poner gomas frescas. Pasan los Vanwall bastante retrasados. Sale Behra. Cartel en el box de Maserati. Viene Fangio. Debe entrar en la vuelta 12. El argentino asiente imperceptiblemente con la cabeza. En la vuelta 12...

¡FANGIO A BOXES!

Cuarta, tercera, segunda. Todo preparado. Para el Nº 1. Las cosas se complican. Una rueda no sale. Se demora la carga de nafta. Quince segundos, veinte segundos, se acaba el tiempo y el auto no está listo. Treinta segundos. Se acercan las Ferrari ahora con Collins adelante. Treinta y cinco. Collins y Hawthorn pasan por los boxes haciendo "visera" con una mano protegiéndose del sol de frente.

Un último apretón de tuerca y ¡por fin!, los mecánicos empujan mientras Fangio, tranquilamente, arroja un vasito de agua a medio terminar, se trepa al auto, se baja las antiparras, mira para atrás y acelera, acelera, acelera.

"Llegué a sacar los treinta segundos y cuando paré no sé qué pasó. Los mecánicos se pusieron nerviosos y perdieron mis treinta segundos más otros y dieciocho más. Cuando salí estaba a cuarenta y ocho de las Ferrari. Yo no sabía que habíamos perdido tanto. A la vuelta siguiente me fuí a cincuenta y un segundos porque tenía las gomas nuevas. 'La carrera está perdida', pensé..."

Aparentemente las Lancia-Ferrari iban a repetir el triunfo del 56.

CUANDO DE PRONTO

En la vuelta 16 la diferencia abruptamente se acortó 20 segundos. Gran error del equipo Ferrari. Su "Team Manager" Tavoni, había puesto el cartel de mantener el ritmo. Maserati mostró otro cartel: "A fondo", a su hombre. Cinco segundos menos en la vuelta 17. En la 18 Hawthorn pasa a Collins pero será tarde. El Maestro había marcado ¡9m25s3!, mejor tiempo que en clasificación, y sería el primer piloto en superar la barrera de las 90 m/h en Nürburgring.

En el box de Ferrari los nervios hacían presa de sus hombres y se veían desesperadas señas a los pilotos, de apurar lo más posible. Apurar, apurar.

La diferencia era de menos de 25 segundos.

"Yo en realidad nunca fuí un piloto espectacular. Corrí siempre con mis medios, midiendo a mi adversario, manejando dentro de mis límites. En Nürburgring me pasó una cosa bastante rara..."

No solamente había Fangio recortado otros seis segundos en la búsqueda de los punteros, sino que ya la gente, percatada de la persecución, se había puesto de pie y tiraba flores al paso de Fangio, lo saludaba, lo apuraba a concluir la cacería.

COLLINS A LA VISTA

"El Nürburgring es un circuito que tiene características especiales. Usted cree andar fuerte y no es así, máxime si se pierde contacto con la punta. Yo pensaba que el segundo se estaba retrasando y fuí a buscarlo. Ví una Ferrari entre los árboles y no

Arriba Moss con el Vanwall. Si hubiera venido Colin...

El equipo Maserati en pleno (de izq. a der.) con Fangio, Luigi Musso (soplando vaya a saber qué), cuarto ese día, y Jean Behra, el sexto clasificado.

MASERATI 250F: LA DE LA LARGA FAMA

Con la partida de Fangio a Mercedes-Benz en 1954, Maserati pierde al hombre que le había dado los dos primeros triunfos (los únicos de esa temporada) al modelo 250F estrenado en Argentina, ganador también en la segunda del campeonato, Spa-Francochamps.

El 250F fue un modelo sumamente exitoso entre los particulares y año a año desde 1954 se vieron versiones modificadas hasta llegar al modelo que utilizaría el balcarceño en esta temporada 57 y sus dos últimas carreras en 1958.

Con la partida de Fangio al equipo de Sttutgart, quedó Stirling Moss al frente de los particulares mejor atendidos y sería incorporado a la escudería como piloto oficial a mitad de temporada.

Ese mismo año, en Nürburgring, un argentino perdía la vida. Onofre Marimón, conduciendo una 250F.

Las Maserati fueron dominadas (¡y quién no!) dos años por las Mercedes bicampeonas y también por las Ferrari, contando en sus filas con una lista larga de particulares, mejores unos, no tan mejores otros, entre los que recordamos a vista de pájaro a Luigi Musso, el Príncipe Bira Bongse de Siam, Harry Schell, Gigi Villoresi, Rosier, Paco Godía, De Graffenried, Hans Herrmann, Masten Gregory, Jean Behra y también argentinos como Bitito Mieres, Daponte...

En 1954, la legión de pilotos ganó, entre pruebas puntables y sin puntos, once carreras, logrando ocho segundos puestos y diez terceros. Sin duda, la máquina de los particulares por excelencia. Originalmente este modelo acusaba algunos problemas de fragilidad en el puente de Dion y en el chasis tubular. Por otra parte, ciertos problemas de lubricación se solucionaron colocando el radiador de aceite en la popa.

Queda en el recuerdo la carrera de Monza donde Moss y Ascari (Lancia) pusieron en dura prueba a la Mercedes de Fangio. La máquina roja con trompa verde del inglés debió abandonar muy cerca de la victoria.

Al año siguiente, Moss pasó a Mercedes para formar equipo con Fangio; sin duda sus actuaciones destacadas con las 250F ayudaron en la decisión de los directivos alemanes.

Maserati pierde nuevamente a su primer piloto.

Jean Behra cumplirá de ahí en más funciones de corredor y tester de las 250 que se preparan para la temporada venidera. Paulatinamente se van modificando sus líneas por otras más aerodinámicas, nuevos frenos, un eje de Dion más confiable, escapes y la adopción de una caja de quinta.

Magros resultados, a pesar de todo, en el 55. Nuevamente Fangio. El pulpo. Una vez más la Mercedes. El imbatible dúo campeón.

En 1956, retirados (¡por fin, macho!) los alemanes de las competencias, Fangio y Moss quedan libres. El argentino pasa a Ferrari aconsejado por su ex jefe de Equipo, Herr Alfred Neubauer, para manejar las V6 ex Lancia, y el inglés vuelve al Tridente.

Con Stirling Moss, casi inmediatamente, se comienzan a percibir resultados y en dos oportunidades, Monza y Montecarlo, vuelven a conocer la victoria, y en ambas sobre las D50 compartidas por Fangio y Collins.

Al año siguiente (ya estamos en 1957) Fangio pasa a Maserati, la marca con la que comenzara a tutearse con los monoplazas "pur-sang", antes, mucho antes de siquiera soñar con el primer triunfo.

Ya los motores llegan a los 270HP a 8.000, y ésa será el arma con que contará para la campaña de ese año.

Con el chasis 2529 Fangio consiguió los mejores resultados y con ese mismo corrió en Nürburgring.

En su último año, la despedida del campeón, es justamente con una Maserati 250F. Fue en Reims, el 6 de Julio del 58, en un circuito particularmente recordado (allí debutó en Europa), y en una carrera también triste. En un accidente pierde la vida Luigi Musso, uno de sus grandes amigos. Es el adiós del Gran Maestro, como ya todo el mundo lo conoce.

La Maserati y Fangio compusieron un binomio demoledor en 1957. Cuatro triunfos, dos segundos. La Gran Carrera de Nürburgring. La Obra Maestra. La Mejor de la Historia.

El Quinto Título.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





CLASIFICACION FINAL

Pos. Piloto

1 Juan Manuel Fangio
2 Mike Hawthorn
3 Peter Collins
4 Luigi Musso
5 Stirling Moss
6 Jean Behra
7 Harry Schell
8 Masten Gregory (a 1 vuelta)
9 Tony Brooks (a 1 vuelta)
10 Giorgio Scariatti (a 1 vuelta)
11 Bruce Halford (a 1 vuelta)
12 Edgar Barth (a 1 vuelta)
13 Brian Naylor (a 2 vueltas)
14 Carel de Beaufort (a 2 vueltas)
15 Tony Marsh (a 5 vueltas)

Promedio del ganador: 142,749 km/h en 3h30m38s3/10.
Record de vuelta: Juan Manuel Fangio (Maserati) en 9m17s4/10 a 147,303 km/h de promedio.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

Nürburgring - Agosto 4 de 1957 -
22 vueltas - 501,700 km.

ORDEN DE LARGADA

Peter Collins (Ferrari) 9m34s7
Jean Behra (Maserati) 9m30s5
Mike Hawthorn (Ferrari) 9m28s4
Juan Manuel Fangio (Maserati) 9m25s6

Stirling Moss (Vanwall) 9m41s2
Harry Schell (Maserati) 9m39s2
Tony Brooks (Vanwall) 9m36s1

Hans Herrmann (Maserati) 10m00s
Masten Gregory (Maserati) 9m51s5
Stuart Lewis-Evans (Vanwall) 9m45s
Luigi Musso (Ferrari) 9m43s1

Roy Salvadori (Cooper F2) 10s06
Giorgio Scarlatti (Maserati) 10m04s9
Edgar Barth (Porsche F2) 10m02s2

Jack Brabham (Cooper F2) 10m18s8
Brian Naylor (Cooper F2) 10m15s
Bruce Halford (Maserati) 10m14s5
Umberto Maglioli (Porsche F2) 10m08s9

Paco Godia (Maserati) 10m32s3
Carel de Beaufort (Porsche F2) 10m25s9
Horace Gould (Maserati) 10m20s8

Dick Gibson (Cooper F2) 11m46s4
Paul England (Cooper F2) 11m08s4
Tony Marsh (Cooper F2) 10m48s2

sabía que la otra, la puntera, estaba allí no más. Empecé a usar las marchas altas y en lugar de una segunda, ponía tercera por ejemplo. Con la marcha baja se asegura pero también se pierde tiempo."

"Recuerdo que había una parte en la recta final con un salto. Allí frenábamos y cambiábamos a veces. Me tiré a la izquierda y pasé como venía. El auto saltó y aterrizó junto al alambrado —no había guard rail en ese entonces— y ahí lo puse justo. Como me salió bien en la primera, lo hice todas las vueltas."

"Cuando en la bajada de Adenau, desde donde se puede ver parte del circuito, los vi marchando juntos, pensé: '¡Los agarro a éstos!', y empecé a hacer una carrera espectacular."

Pasaron por boxes con Fangio a la cola de Collins. La reacción de la tribuna fue un acto reflejo, según cuenta la historia. La tribuna de boxes vio venir las dos Ferrari y cuando pasaron, los espectadores volvieron la cara buscando a Fangio al fondo de la recta. No habían reparado en el auto rojo que venía pegado.

No podía ser. No podía ser Fangio. Ovación.

Fangio a la cola de Collins y se prepara para dar el primer zarpazo en la Curva Sud. Amaga a la Ferrari, se manda por adentro y la deja atrás en una nube de polvo y piedras.

Segundo.

Ya había establecido el record del circuito: ¡9m17s4!!

Otra vez: 9m17s4.

Casi sentía el calor de los escapes de Hawthorn cuando lo midió.

Bajaban hacia Aremberg y el cartel indicador se prendió en la torre: Juan Manuel Fangio culminaba una victoria sin precedentes en la historia del automovilismo mundial. Siete veces consecutivas batió su propio record, varias más en toda la carrera.

"Vinieron a abrazarme cuando terminó. Fue realmente muy emotivo. Hice cosas que jamás había hecho antes, y sabía que nunca iba a volver a correr de esa forma."

.....

No exige mayor esfuerzo hilvanar frases sobre el ídolo superdotado, sobre el "Superhombre de Acero", "El Mejor Piloto del Mundo", el corredor para quien la palabra "Imposible" no se registra en su computarizado cerebro, pero detrás de él, Fangio fue el producto de una voluntad de hierro, concentración, trabajo sin pausa, sacrificio y vergüenza deportiva, muchos de éstos, elementos caídos en la obsolescencia hoy por hoy.

Sin duda que junto a ellos se sumó, sí, una capacidad, un talento innato y superior al del hombre común, confirmando una personalidad real, en definitiva mucho más real que aquélla de ribetes novelescos, epopéyicos, casi, diríamos, cinematográficos.

Un hombre de carne y hueso, con defectos, virtudes, temores, complejos, inhibiciones y traumas.

Valga esta recreación de aquella carrera, completada con el lugar y la máquina que lo acompañó, como abrazo de cumpleaños, y para que Juan Manuel Fangio, junto a nosotros, con estas páginas, festeje al cumplirse 25 años de su último Campeonato Mundial.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS:

ENFILANDO EL RUMBO

Luego de cinco meses de actividad y diez competencias efectuadas, se imponía un repaso a lo realizado por esta joven y activa categoría nacional. Sus problemas, soluciones y probable futuro

Bien puede decirse que el principal objetivo del Club Argentino de Pilotos se cumplió. Cuando en 1981 se realizó aquella "Carrera de los Campeones", y la idea de hacer una categoría monomarca de "acceso restringido" comenzó a germinar, la idea parecía lejana y de difícil concreción. Hoy, el Campeonato Argentino de Pilotos lleva diez competencias realizadas y es la categoría nacional que mayor actividad ha desplegado imponiendo sus logros ante cualquier crítico. Sin embargo, no todos los aspectos ligados con C.A.P. son positivos, y fueron muchos los detalles que debieron armonizarse para que los socios del Club Argentino de Pilotos se mostraran en un todo de acuerdo, más allá de la creación de un torneo propio.

Pero más arriba hablábamos que los objetivos se habían cumplido. Uno de los más publicitados por el CAP era su pretensión de realizar espectáculos que realmente llamaran la atención al espectador. Su sueño, cuando todo comenzó, era que cada puesto de cada carrera fuera disputado por dos o tres autos; y lo lograron. Las pruebas de "Los Datsun" son, por lejos, lo más espectacular en cuanto a lucha de pelotones, sorpresas y paridad mecánica se refiere, de lo visto en las categorías nacionales. Pese a ello hemos visto escasísimas maniobras "extrañas" o "toques mágicos", tan comunes en esas condiciones. Por lo general, entre los mismos pilotos hay una gran conciencia sobre que "es un negocio de todos y para todos", y actúan en consecuencia. Además de "defender lo suyo", hay un elemento que no puede dejarse de lado. Cada toque del auto contra el guard rail, o entre sí, significa importantes arreglos. O comprar una trompa nueva a Crespi, o unos bigotes, o reemplazar el labio inferior. Y si bien es una carrera y puede suceder cualquier cosa, el costo de las reparaciones es alto, y una piña seria puede "parar" a un piloto durante una o más carreras, como sucedió con García Veiga y Sancho después de un accidente múltiple en Rafaela; o como aconteció con Marincovich, que luego de sufrir ese accidente al fin de la recta de boxes de Portero de los Funes, no se presentó en la siguiente carrera de Resistencia.

Los Datsun 280 ZX han superado real-

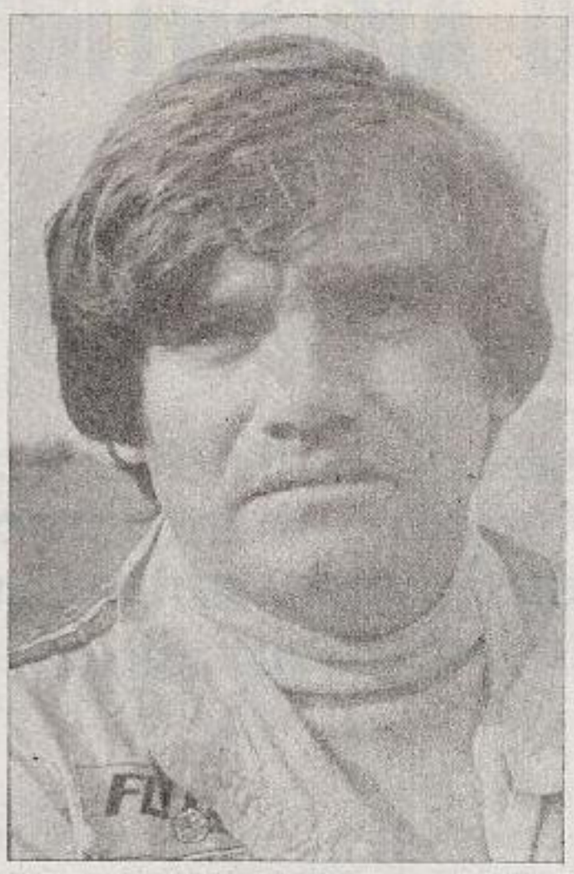




Guillermo Kissling, *1º en Balcarce y Córdoba.*



Juan María Traverso, *1º en Buenos Aires ambas veces (circuitos 7 y 12).*



Luis Di Palma, *1º en Pergamino.*



Angel Monguzzi, *1º en Rafaela.*

mente lo esperado. Si bien los motores son standard y sin preparación alguna, circulan siempre en sus régimenes máximos y aun así no hubo roturas provocadas por defectos de material o armado. De las conocidas, Ricardo Iglesias en Nueve de Julio —acusada por la rotura del radiador de aceite y la pérdida del líquido—, y la de Pachelo en el mismo lugar, —causada al errar un cambio y torcer unas cuantas válvulas. Por lo demás, los restantes motores gozan de buena salud. Otras roturas: las más comunes son: correas varias (cortar la de servodirección es quizá la más frecuente entre ellas), caño de escape (en Nueve de Julio fue un martirio cuando el auto se apoyaba del lado izquierdo) y neumáticos. Pero éstos son, en realidad un tema aparte.

EN UN PRINCIPIO...

El CAP, había hecho un acuerdo con Fliter para que éste proveyera las gomas a toda la categoría. Por lo tanto, así se presentaron en Balcarce. Sin embargo, la idea que tenía el club era que los neumáticos deberían durar un tiempo respetable. Digamos unas dos carreras. Pero, como las pruebas previas fueron muy prolongadas —hubo autos que giraron el equivalente a tres carreras— y el pavimento del autódromo elegido para debutar era realmente abrasivo dado el escaso uso. Así que las Fliter se gastaban como si fueran comidas por una lima. Las quejas comenzaron. Para la carrera siguiente, en Buenos Aires, el malestar era casi general, y Héctor Fliter decidió no hacer más neumáticos especiales para la categoría (en el molde usado figuraba la sigla del Club...) y tampoco brindar asistencia técnica en los circuitos.

Para reemplazarlos, Jorge Cupeiro compró en EE.UU. neumáticos Goodyear Eagle NCT. Luego de sortear algunos pocos inconvenientes, éstos debutaron en Rafaela. El mayor problema que tenían era que su dibujo era muy pronunciado, y la deriva desgastaba la goma en forma despareja. Se continuó corriendo en Buenos Aires bajo la lluvia —carrera a beneficio del Fondo Patriótico— pero allí ganaría quien más caucho tuviera en sus neumáticos —luego de un acuerdo que normalizaba a todos—. Luego, en Río Cuarto y Córdoba, se continuó con la misma marca, aunque había quienes ya no tenían una sola goma en buen estado.

Sin embargo, las opciones ya se habían empezado a estudiar. Y entre ellas, la más lógica pareció la de Paul, fabricante de Crespo, Entre Ríos, y que tenía un historial bastante extenso en la fabricación de neumáticos de competición. Sus productos estuvieron en la temporada de F-3 Euro que hubo en nuestro país. Por ahora continuarán utilizando estos neumáticos, pero no habría que descartar algún cambio en ese sentido, pese a que hay gran conformidad.

DENUNCIAS, BRONCAS Y ESAS COSAS

Como en todo grupo, surgieron algunas diferencias de criterio a lo largo de las primeras diez competencias. Y muchas de ellas fueron decididamente públicas. Como por ejemplo, luego de la primera carrera hubo un petitorio firmado por todos los dueños de autos para que no participaran más ni Paco Mayorga ni Beto Vallasciani. O en la carrera de Pergamino, la carga obligatoria de nafta se transformó en una verdadera burla al reglamento particular, cuando la mayor parte del combustible se derramaba en el piso luego de bajarlo de estructuras poco seguras. O allí mismo, cuando un piloto cargó nafta de aviación en su 280 ZX. De esas cosas hubo varias, pero digamos que... se estaban "ajustando los resortes".

Por lo que nosotros sabemos, jamás se han aplicado hasta el momento, multas o castigos previstos en el reglamento del CAP, salvo la que se pretende darle a Monguzzi por faltar dos carreras consecutivas. Por ejemplo, a Paco Mayorga lo denunciaron repetidamente en Río Cuarto y Córdoba por utilizar neumáticos Fliter —rompiendo así la hegemonía Goodyear—. Por radio, por los parlantes de los autódromos, por medio escrito que se pusiera a tiro, tanto Mayorga como Gervasoni fueron blanco de diversos epítetos partidos de sus propios socios. No fueron exactamente días de armonía y paz en el CAP.

Asimismo, otros inconvenientes fueron más amplios. Como aquellas torretas de suspensión modificadas "en masa" en Rafaela, cuando a la C.D.A. le pareció que no era antirreglamentario algo expresamente prohibido por el reglamento (!!!). O los separadores usados por muchos, también fuera de reglamento, hasta su inclusión en el mismo.

Podríamos continuar hablando de otros ajustes que se fueron realizando a través de la temporada, pero con estos ejemplos es suficiente.

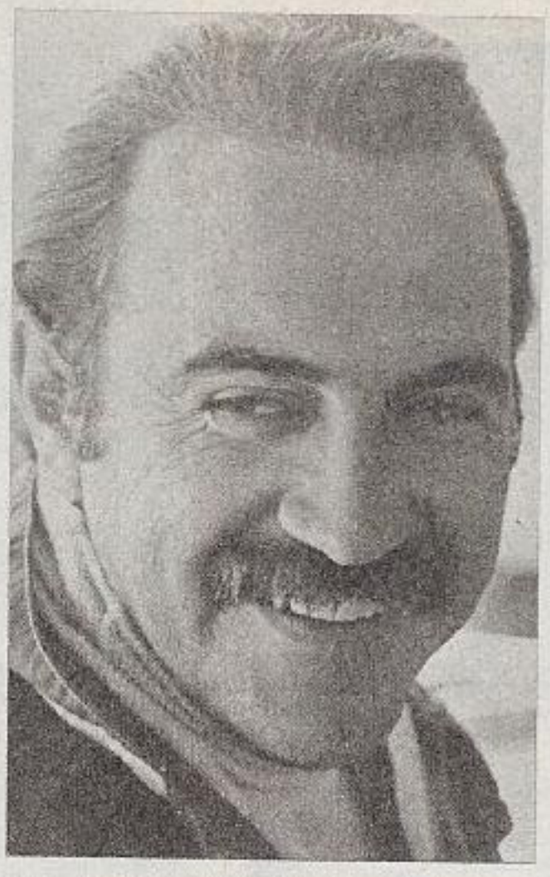
Pese a todos estos inconvenientes, la buena acogida que tuvo esta nueva categoría marca un verdadero hito en la historia del automovilismo deportivo nacional. Aunque los éxitos de público no fueron muchos (de diez carreras hubo cinco en que la gente se volcó masivamente: Balcarce, Buenos Aires, Rafaela, San Luis y Chaco), cada prueba parece mejorar respecto de la anterior, publicitándose automáticamente. Pese a ello, no es fácil concretar un calendario, y menos si éste tiene tantas fechas dado que son pocos los clubes del interior que pueden garantizar ciertas condiciones mínimas que justifiquen el movimiento de toda la "troupe" hacia un determinado escenario. Por ello, se trata de realizar programas del tipo: "dos o tres carreras en la misma semana", algo que se hizo ya en Río Cuarto y Córdoba y que se realizará la próxima semana en San Juan, La Rioja y Salta. De esa forma, los gastos de traslados y fletes se ven bastante reducidos, con el consiguiente alivio para la finanza de pilotos y dueños de coupés.

Pasando a otro tema, no son pocos quienes piensan que el apoyo del ACA a esta categoría está directamente encontrado con el que le dio en años anteriores al TC-2000 apoyándose en la gestión de varias fábricas, y dando una respuesta "política" al TC tres litros. De todas formas, si el ACA no apoyaba a esta categoría, la misma hubiera

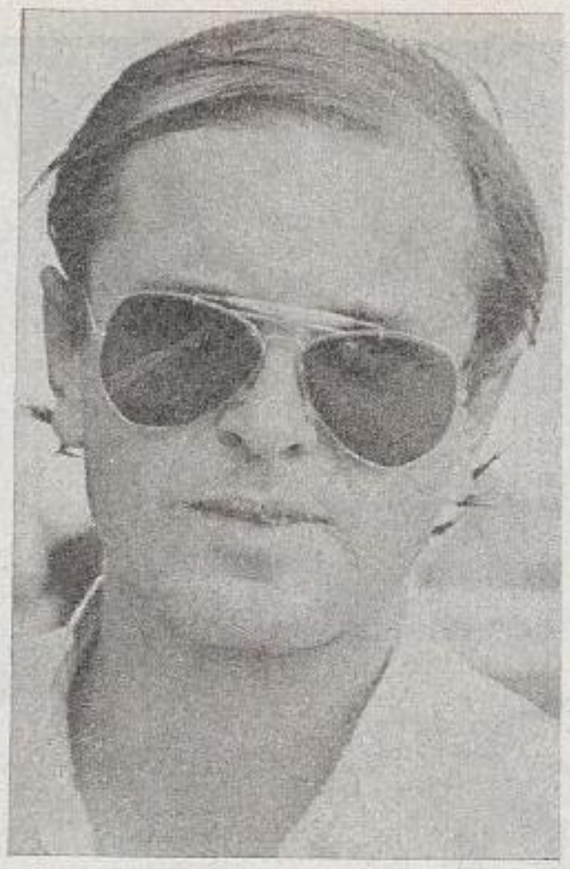
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



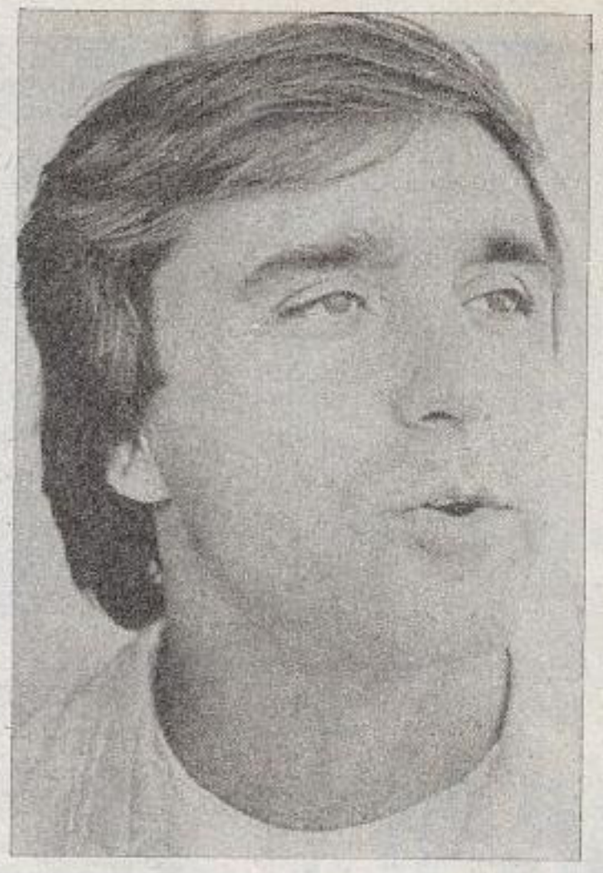
***Juan Valasciani**, 1º en Río Cuarto.*



***Jorge Recalde**, 1º en Córdoba empatado con Kissling.*



***Carlos Garro**, 1º en Nueve de Julio y Resistencia.*



***"Cocho" López**, 1º en el Potrero de Los Funes.*

recurrido a otra fiscalización para poder regular su actividad saliendo de la esfera de la CDA, algo poco recomendable para ésta.

PILOTOS...

A quienes participan en la categoría, se los puede dividir en dos grandes clases: aquellos que se dedican full time al automovilismo, y aquellos que corren "Datsun" exclusivamente, y repartiendo su tiempo con otra actividad. Aquéllos son Kisling, Traverso, Recalde, Di Palma, mientras que éstos, más numerosos, conforman el otro grupo. Allí despuntan el vicio o depende del caso, se mantienen activos.

De los 37 pilotos que intervinieron desde Balcarce, sólo 21 son los que pueden llamarse "conocidos"; los restantes, formando o no parte del "elenco estable", son, o escasamente nombrados o absolutamente desconocidos para el "gran público", al cual estaba dirigido este campeonato en primera instancia. En muchos casos llegaron a la categoría luego de oblar el alquiler respectivo al dueño del auto. En estos momentos, Di Palma mantiene dos automóviles para ser rentados: las coupés 43 y 99, que en diferentes oportunidades fueron utilizadas por unos siete u ocho pilotos distintos a lo largo de estos meses. De esta forma, en varias oportunidades, y de acuerdo a cada lugar, las butacas las ocupaban pilotos de la zona donde se realizaba la competencia, algo que directamente redundaba en beneficio de las recaudaciones, al convocar al público local con mayores "motivaciones" en cada evento. El carácter cerrado que se le pretendió dar a la categoría sin duda surtió efecto, y no hubo ningún "solitario" que alistara una coupé sin contar con el apoyo y "permiso" del CAP. Antes que empezara todo, Caravaglia había pensado en intervenir, disistiendo luego de la idea y vendiendo su auto. Sin embargo, deben ser muy pocos los pilotos que puedan alistar una 280 ZX en las mismas condiciones, ya que el costo —sin el descuento especial que tuvieron los socios del CAP— es realmente astronómico (y no estaría cubierto por ninguna parte

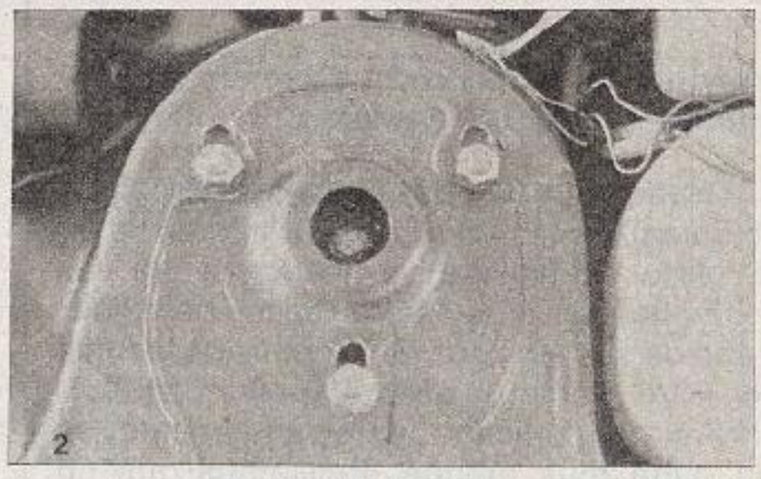


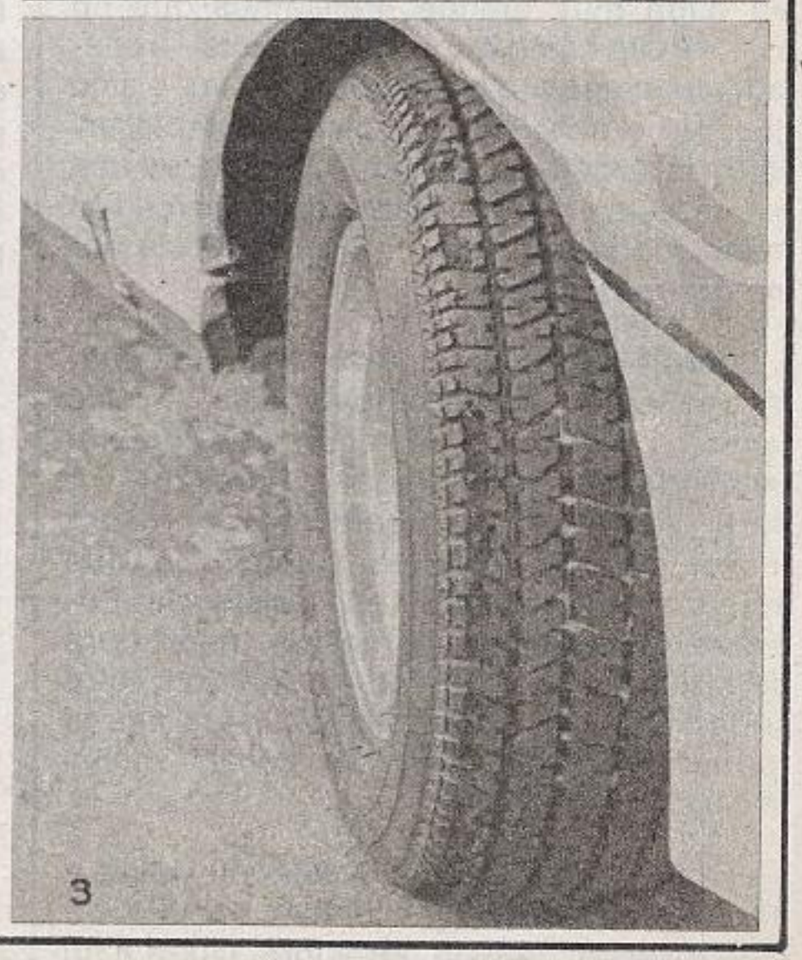
TRES EJEMPLOS DE PROBLEMAS

(1) La consecuencia de accidentes, roces y piñas se deben abonar a precio-dólar (a cambio superpreferencial); y por ello un arreglo "mediano" cuesta unos $ 50.000.000. Por ello, varios autos han dejado de estar presentes en ciertas carreras.

(2) La dificultad que hubo para mantener intacto el reglamento original, reflejada en la foto de las torretas delanteras corridas de lugar, (requisito antirreglamentario que fue indispensable para correr en Rafaela). Luego volvieron al lugar original.

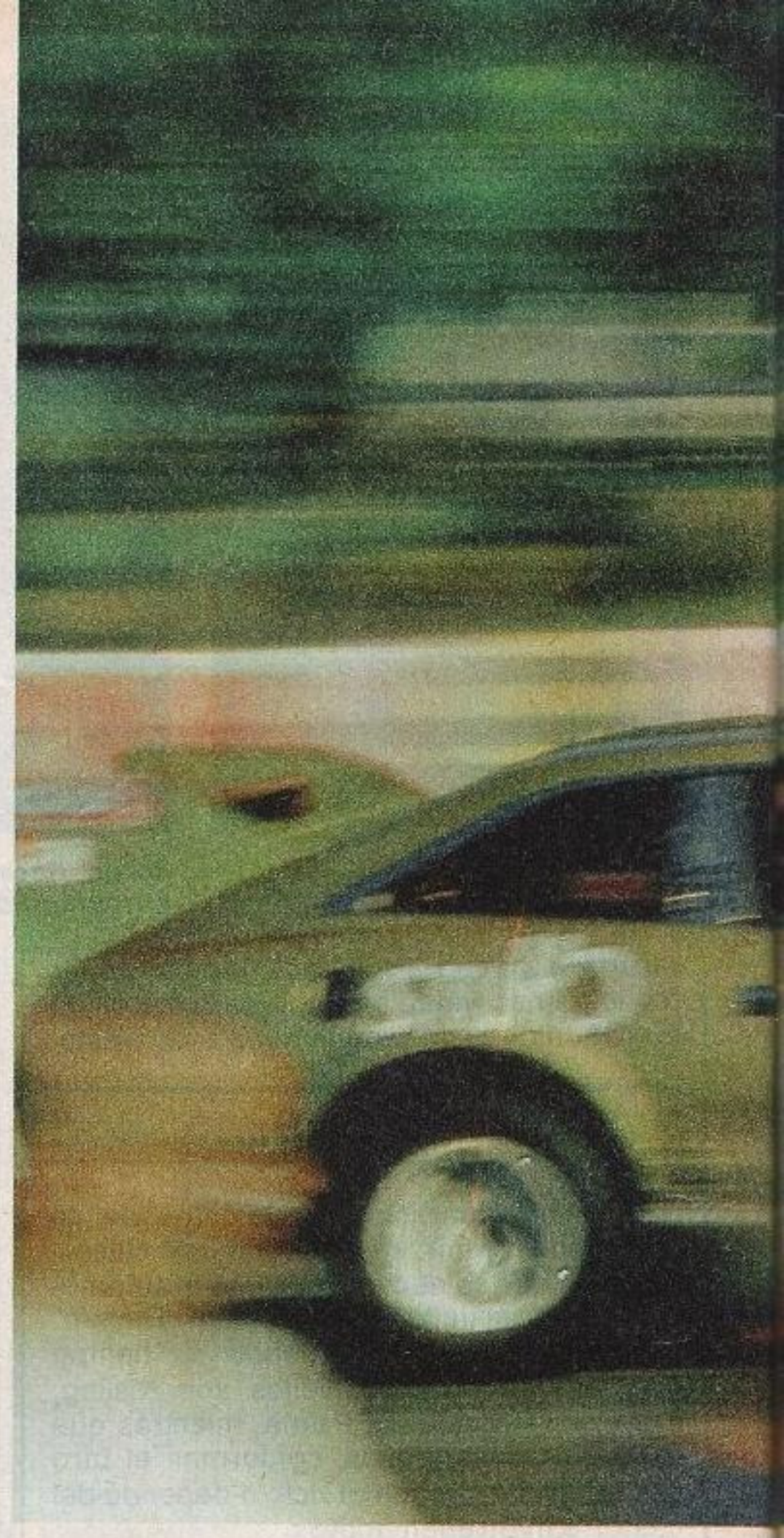
(3) Los neumáticos. Rengón aparte en la historia de la categoría. Se comenzó con Fliter especialmente fabricados, luego vinieron los Goodyear (foto) y los Paul. Igualmente, los originales Bridgestone están habilitados para competir. Las gomas provocaron alejamientos, peleas, discusiones, denuncias y reencuentros. Si eran de una marca, si tenían más o menos dibujo, si venían de Miami, si venían de Israel...







Quizá éste sea el aspecto que muestren el año próximo los autos del CAP si participa la cupé Renault Fuego. Sea cuel fuere la marca, es muy probable que se estudien alternativas a los actuales Datsun, si bien éstos han mostrado una solidez y robustez a toda prueba, soportando un trato mucho más exigente para el cual fueron diseñados.



Definitivamente los pelotones del CAP ya son una sana costumbre de nuestro automovilismo, la lucha está presente en casi todos los puestos. Además, la troupe que se desplaza con cada competencia muestra por sí sola una espectáculo notable para el público.

proporcional en las recaudaciones o publicidades conjuntas). Así que...

Desde hace algunas semanas, Marubeni Maquinarias ha tomado mayor injerencia en la parte administrativo-financiera de las competencias, además de hacer participar a uno de sus técnicos en la comisión técnica del ACA. El interés de la empresa distribuidora, y que la llevó a este campeonato, es sin duda muy grande. Pensamos que no sólo servirá como publicidad directa —reflejado de inmediato en mayores ventas— sino que, por el contrario, y si planea establecerse en la Argentina por largo tiempo, es una buena forma que el nombre de la marca sea mencionado con más y más insistencia por los diversos medios.

Para el futuro próximo, el CAP continuará realizando sus competencias —y no tenemos mayores dudas sobre que completará todas las programadas, unas 25—. A partir de ahora, seguramente se tendrá mayor cuidado con los autos, algo que empezó a vislumbrarse en Resistencia. Pocos minutos de entrenamientos, media hora de clasificación y no más de 100 km entre series y finales. Probablemente ésa sea la fórmula de ahora hasta fin de año, salvo escasas excepciones.

El año próximo todavía está muy lejos, y no creemos que un eventual cambio de marca sea anunciado por ahora. Quizá a fin de año... Entre las alternativas, la que más fuerte suena es la del Renault Fuego. De acuerdo a lo anunciado por Renault Argentina, comenzará a venderse el "nacional" a partir de septiembre-octubre próximos. Los eventuales beneficios que puede aparejar el utilizar un modelo nacional en la próxima temporada no son pocos, comenzando por el tema de los repuestos. Por lo demás, el Fuego, es uno de los pocos coches "industria argentina" que tiene "pinta" deportiva y moderna, lo que fue requisito "sine qua non" en la elección de la 280 ZX. Inclusive, se lo puede potenciar con relativa sencillez, pudiendo llegar a tenerse una categoría en la que todas las unidades tengan la misma performance (uno de los dolores de cabeza ahora, que los caballos aparecen y desaparecen con una rapidez increíble).

Todo parece indicar que finalmente el CAP encontró la senda que estaba buscando. Las antinomias en su seno parecieran cosa del pasado y todos tiran para el mismo lado. Eso es quizá lo más importante, porque es la forma de hacer las cosas.

Para ser una categoría joven, está madurando con rapidez insólita. Y así continuará.



Eduardo Enrique Neira
Fotos: Antonio Capria y Luis Portillo

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

POS.	PILOTO	BALCARCE	B. AIRES	PERGAMINO	RAFAELA	B. AIRES	RIO CUARTO	CORDOBA	NUEVE DE JULIO	SAN LUIS	CHACO	TOTAL
1º	**Kissling**	**20**	**8**	**3**	**6**	**--**	**15**	**17,5**	**12**	**4**	**4**	**89,5**
2º	López	--	--	4	15	--	3	12	15	20	6	75
3º	Traverso	15	20	--	--	10	--	--	--	15	10	70
4º	Monguzzi	4	12	15	20	3	2	--	2	--	--	58
5º	Di Palma	--	1	20	3	2	1	10	--	12	8	57
6º	Vallasciani	12	4	8	--	--	20	8	4	--	--	56
7º	Garro	--	--	--	--	6	--	--	20	--	20	46
8º	Recalde	--	--	--	4	--	10	17,5	--	1	12	44,5
9º	G. Veiga	6	12	2	--	--	--	--	--	8	15	43
10º	Fernandino	10	15	--	1	7,5	--	2	6	--	--	41,5
11º	Marincovich	--	10	--	12	--	8	6	--	--	--	36
12º	Mayorga	8	--	--	10	--	4	--	3	10	--	35
13º	García	--	6	--	8	1,5	6	--	10	--	--	31,5
14º	R. Iglesias	1	--	10	--	1	--	3	--	3	--	18
15º	Pachelo	--	--	1	--	0,5	12	--	--	--	3	16,5
16º	Mouras	3	--	6	--	--	--	--	--	--	--	9
17º	J.C. Iglesias	--	--	--	--	--	--	--	8	--	--	8
	Pairetti	2	--	--	--	5	--	1	--	--	--	8
19º	Patti	--	--	--	--	--	--	--	--	6	--	6
	Bianchi	--	--	--	2	4	--	--	--	--	--	6
21º	Ruesch	--	--	--	--	--	--	4	--	--	--	4
22º	Guerra	--	3	--	--	--	--	--	--	--	--	3
	Gervasoni	--	--	--	--	--	--	--	1	--	2	3
24º	R. Marsilli	--	--	--	--	--	--	--	--	2	--	2
	Alcuaz	--	--	2	--	--	--	--	--	--	--	2
26º	Faraoni	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	1

RES 9229. . . REVISTA CORSA + BAIRES

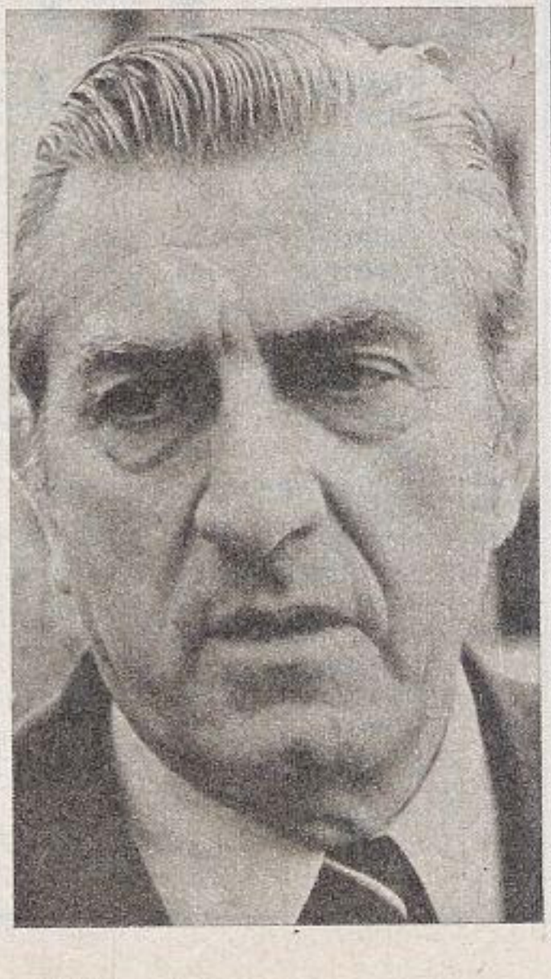
TELEX...TELEX...TEL



HOLANDA NO TENDRA MAS FORMULA UNO — Así parece deducirse de los resultados económicos obtenidos en la reciente carrera de Zandvoort. El déficit soportado por los organizadores, entre los que tenía mucho que ver la FOCA, resultó bastante grueso. Apenas 20.000 espectadores que pagaron entrada y muy poca publicidad vendida provocaron que, a la hora de chocar con la incontrastable realidad de los números, el impacto resultase muy duro para las finanzas. Con semejantes antecedentes, escaso sería el entusiasmo para la concreción de la prueba el año próximo, y ya no son pocos los que aseguran que los holandeses renunciarán a la fecha asignada.

LAUDA VENDE AVIONES — *Una delicada situación económica ha obligado a Niki Lauda a poner en venta los dos aviones con los que fundó su compañía aérea. La exigencia proviene de la Dirección de Aviación Civil Austríaca, quien le solicitó al piloto de McLaren, una garantía de 140.000 dólares y la posesión del 25% del capital de su empresa, a fin de que la compañía de Lauda conserve la concesión otorgada para realizar vuelos charter. Ante la emergencia el austríaco ya ha comenzado a moverse y tiene bastante adelantadas las gestiones para venderle* ***al menos uno de sus aparatos*** *a una compañía egipcia.*

OTRO FITTIPALDI MAS — La dinastía de los Fittipaldi en el mundo de la velocidad no quiere extinguirse. Retirados hace ya unos años, Emerson y Wilson, ahora llega el turno de Cristian. Este nuevo valor, de apenas 12 años, es nada menos que el hijo de Wilson y ya ha dado muestras de sus virtudes al adjudicarse el certamen brasileño de karting de la categoría "menores". Esto ha motivado que para esta temporada fuese contratado en forma exclusiva por una compañía petrolera, a fin de que la represente en el certamen de karting de la actual temporada con una retribución de 120.000 cruceiros.



BALESTRE PROPONE — *El reciente accidente de Mass y Baldi en el Gran Premio de Francia ha renovado las críticas sobre la peligrosa curva Signes, que remata la larguísima recta de Mistral. Y entre quienes hicieron oír sus voces de protesta estuvo, y tanto como para no perder la costumbre de hablar sobre algo, Jean Marie Balestre. El titular de la FISA, señaló que se hace imprescindible efectuar alguna modificación a efectos de que los autos no lleguen a Signes lanzados a la escalofriante velocidad que actualmente lo hacen. Para ello, Balestre propone la implantación de una chicana, aproximadamente a unos quinientos metros del viraje, lo que obligaría a las máquinas a reducir sensiblemente su velocidad. ¿Le harán caso esta vez el verborrágico presidente de FISA?*



AL UNSER ESTA DE DUELO —Un doloroso momento se encuentra atravesando actualmente Al Unser. En un accidente carretero, ocurrido en Sequences (México), la semana pasada, se mató su hija Debbie, que contaba con apenas 21 años de edad. El accidente ocurrió cuando el jeep que conducía Debbie patinó en una curva, volcando y provocando la muerte instantánea de su joven tripulante.

EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA VUELVE AL NÜRBURGRING — *Las autoridades de la Federación Alemana de Automovilismo confirmaron recientemente*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AIRES 9229. . . REVISTA CORSA + BA

TELEX...TELEX...TELEX.

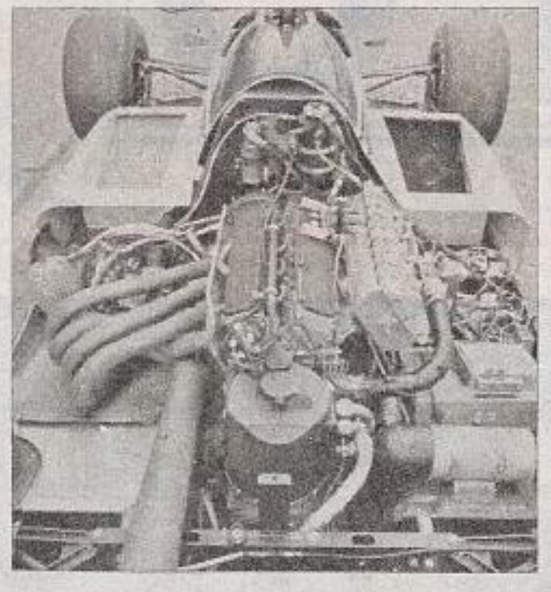
SALTANDO EN MOTO

En este mundo hay gente con las más insólitas ambiciones. Uno de ellos es Eddie Kidd. Este joven inglés tenía en mente desde hace un largo rato un claro objetivo: batir el record mundial de salto en largo... sobre una motocicleta. Para lograrlo, realizó un intenso entrenamiento, luego de lo cual consiguió de las autoridades de Brands Hatch, la autorización para efectuar el intento.

El gran día llegó y como obstáculo a superar se colocaron, en la recta principal del trazado, treinta y dos (si leyó bien 32) Minis Metro. Kidd realizó el salto con gran precisión, logrando superar tan frondoso escollo, pero sus planes se complicaron cuando la moto tocó la rampa en forma algo cruzada dando por tierra con el intrépido inglés. Una ambulancia lo recogió con varios magullones de escasa importancia. Estaba dolorido, pero satisfecho. Y no era para menos, ya que había logrado su objetivo de incorporar su nombre como recordman de tan singular prueba.

que en 1984 la carrera de Fórmula Uno volverá a realizarse en el circuito de Nürburgring. Actualmente se están efectuando las obras de remodelación del nuevo trazado germano, que tendrá una extensión de 4.600 km. y, en procura de dotarlo de las máximas seguridades, sus dueños, han invertido la nada despreciable cifra de 100 millones de marcos (unos 25 millones de dólares). Asimismo, la Federación Alemana anticipó que a partir de 1984, Nürburgring y Hockenheim serán los escenarios que se alternarán en la concreción del Gran Premio de Fórmula Uno.

RONDEAU ACARICIA UN CAMPEONATO — Una reciente rectificación anunciada por la FISA sobre las posiciones del Campeonato Mundial de Resistencia ha colocado a Rondeau a un paso de obtener el título. Originariamente las posiciones otorgaban 60 puntos a la escudería francesa y 55 a Porsche. Sin embargo, alguien se percató que los 15 puntos que se le habían otorgado a la casa germana en los Mil Kilómetros de Nürburgring no correspondían y una vez comprobado ello,llegó la rectificación. Ahora las cosas están con Rondeau conservando sus 60 unidades, mientras que Porsche descendió a 40. Con sólo una carrera por disputar, en Spa, a los alemanes únicamente les queda una alternativa para sacarle el título a Rondeau. Ganar y que sus rivales no obtengan puntos. Así quedarán empatados en 60 unidades, desequilibrando en favor de Porsche sus hipotéticas 3 victorias contra 2 obtenidas por Rondeau.



ADVERTENCIA DE BMW — *El auge de los motores Turbo, ya decididamente considerados como el futuro de la Fórmula Uno, ha motivado en los últimos tiempos una avalancha de pedidos en las fábricas que los preparan. Y en ese sentido una de las que ha recibido mayores requerimientos ha sido BMW. Sin embargo los directivos germanos no han perdido la cabeza y han lanzado una advertencia al mercado señalando que* ***"por razones de capacidad industrial será imposible proveer de motores a todas las escuderías que nos lo han solicitado".*** *Seguidamente, agregan que por contrato están comprometidos a entregar motores hasta 1984 a Brabham, y también desde el próximo año a ATS. Aparentemente serían estos dos teams los únicos que dispondrían del motor BMW en la próxima temporada de la Fórmula Uno.*

RACHA TRAGICA DE PILOTOS NORTEAMERICANOS — Una trágica racha se ha abatido sobre los pilotos norteamericanos en las últimas semanas. En tres accidentes distintos hallaron la muerte otros tantos volantes de esa nacionalidad. El más trascendente de los percances fue el protagonizado por Jim Hickman, que recientemente había sido considerado como el novato más destacado de Indianápolis, quien sufrió graves heridas en la cabeza durante las pruebas de clasificación para las 200 Millas de Milwaukee, al estrellarse su March contra un muro. Internado en un hospital local, falleció al día siguiente. Otro de los accidentes tuvo por protagonista al piloto de Stock Cars, Gene Richards, que murió instantáneamente al chocar con su auto contra una barrera de protección en el circuito de Talladega. Completó la triste trilogía, Dean Chenoweth, quien falleció cuando circulando a 280 km/h su auto se estrelló contra una pared de contención en la pista de Pascot, en las inmediaciones de Washington.

¿UN RUSO A LA F-1?

El proyectado Gran Premio de Rusia de Fórmula Uno sigue dando que hablar. Ubicado recientemente en el precalendario de la FOCA, la próxima semana Bernie Ecclestone volverá a darse una vueltita por Moscú a fin de seguir coordinando detalles con vistas a la concreción de la prueba. Uno de los temas a tratar será el relativo a la fecha de la carrera, que según lo estimado en principio sería la del 21 de agosto. También está en la agenda del mandamás de los constructores, todo lo referido a la explotación de las publicidades, que tan variadas facetas puede ofrecer en territorio ruso.

Pero no todo termina ahí. La nueva visita de Ecclestone servirá para tratar con mayor profundidad una propuesta que los dirigentes soviéticos le realizaran en ocasión de su anterior visita. Se trata nada menos de la posibilidad que para el Gran Premio de Rusia haya un tercer Brabham a disposición de un piloto local. ¿Cómo puede lograrse esto si actualmente no se conoce ningún volante soviético con las mínimas condiciones para acceder a semejante exigencia? Los rusos también lo han previsto y para ello propusieron a Ecclestone enviar a uno de sus mejores pilotos a Inglaterra a principios de 1983, a fin de que realice una tarea de capacitación, que le permita en agosto estar en condiciones de tripular un monoplaza.

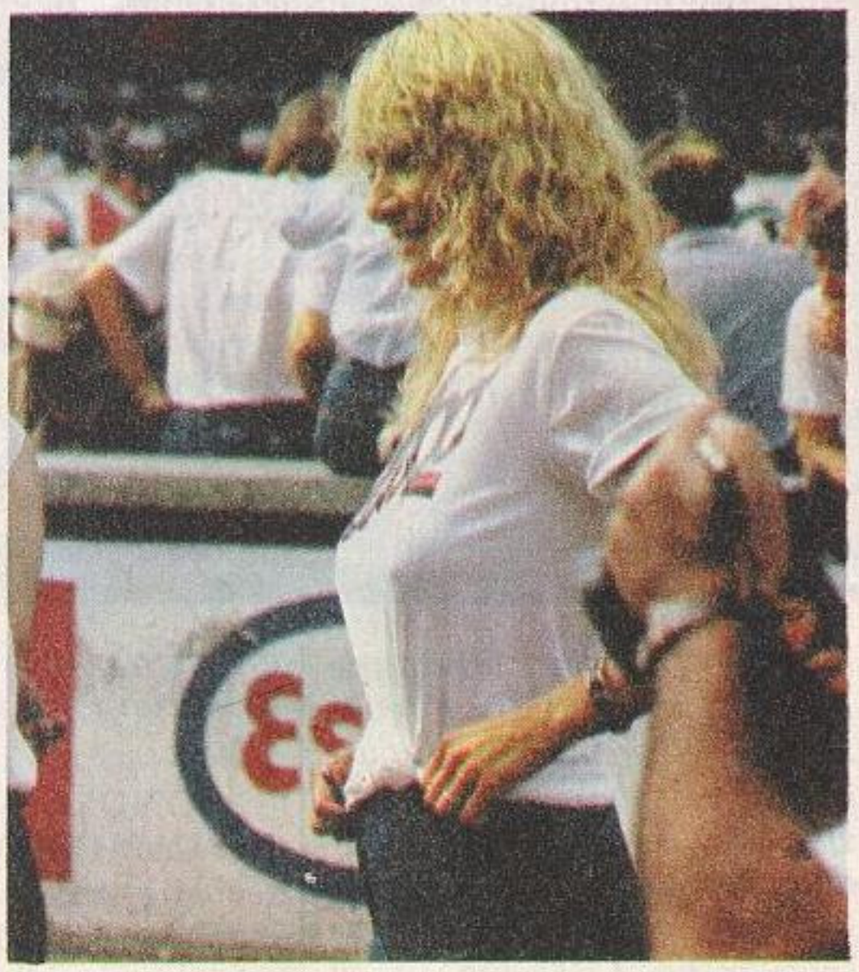
La proposición, insólita por cierto, está sobre la mesa, y según dicen esas "malas lenguas" que nunca faltan, sería una de las condiciones que los dirigentes rusos le impondrían a Ecclestone para facilitar la realización del Gran Premio.

UFO®
JEANS AND JACKETS

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

HOCKENHEIM







https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FERRARI, LA TRAGEDIA Y LA GLÓRIA

Informe: Franco Lini
Radiofotos A. P.

En poco más de 24 horas, la legendaria marca de Maranello experimentó el contraste más brutal, entre el gravísimo accidente de Didier Pironi en las prácticas del sábado, y el triunfo inobjetable de Patrick Tambay el domingo, que hasta genera esperanzas de ponerlo en carrera por el título.

"¡Quel pied! ¡Quel pied! ¡Quel pied!", no dejaba de repetir Patrick Tambay apenas descendido de la Ferrari, aun antes de ser acompañado al podio, de sacarse el casco y de abrazar a Marco Piccinini, que había corrido a su encuentro.

"¡Qué pie!" es una expresión jubilosa del "argot" francés, que significa varias cosas, pero sobre todo "¡qué placer!", "¡qué alegría!".

Y Patrick tenía razones para repetirlo, porque la suya era una dicha jamás experimentada, no obstante los tantos años pasados corriendo en F-1 en busca del éxito.

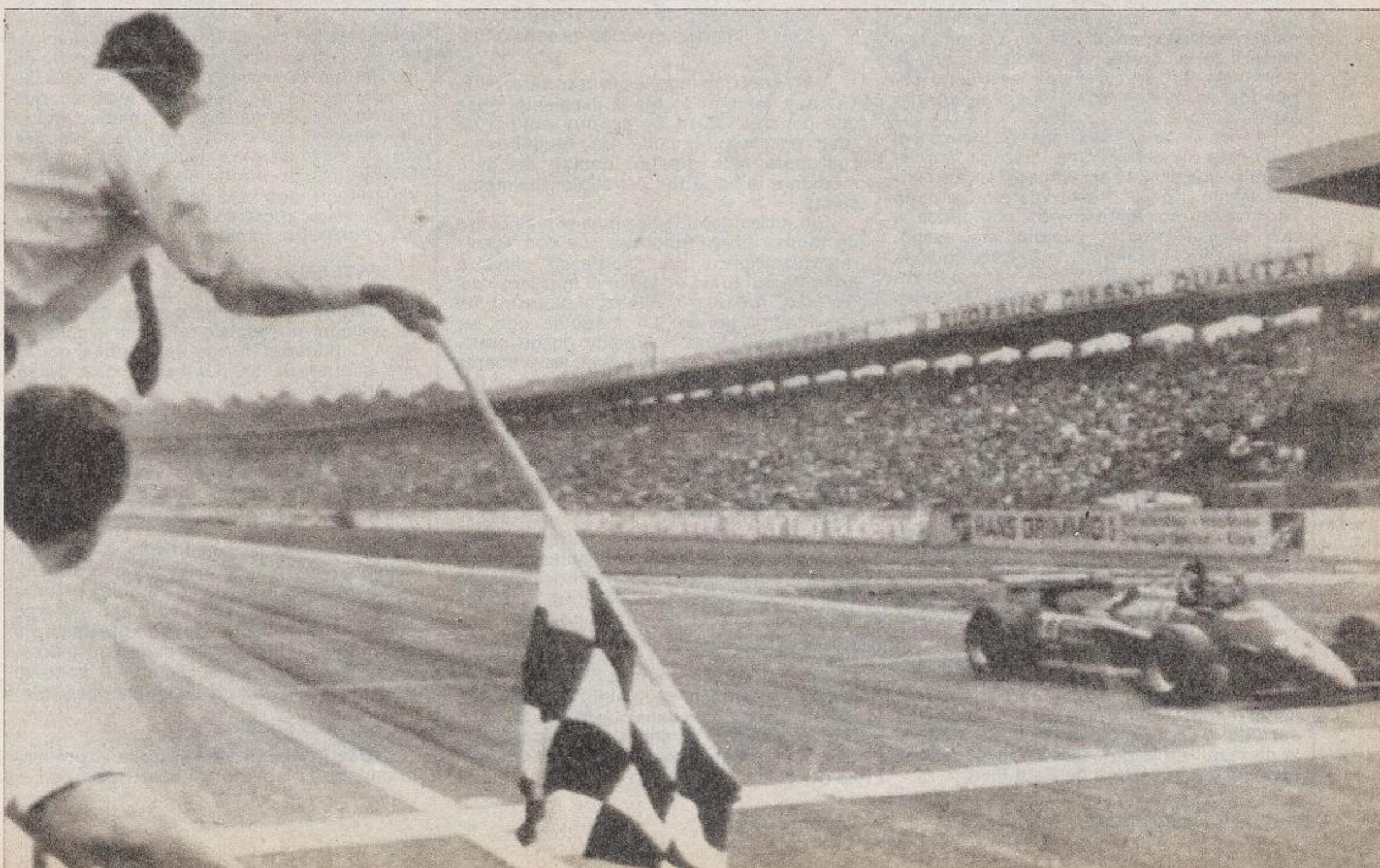
Ahora la consiguió. Ya es ganador en F-1 y se lo debe agradecer a Ferrari, así como Ferrari tiene hoy que agradecerle, pues jamás victoria alguna fue lograda tan tempestiva y confortantemente.

Luego, apenas quitado el casco, estrechadas tantas manos de los mecánicos que lo rodeaban felices, Tambay nos susurró al oído, casi con pudor: **"...Y ésta es para Didier"**, dichoso además por compensar con una gran satisfacción para toda la escudería, los terribles momentos pasados desde la mañana del sábado.

Fue una victoria espléndida la suya. Patrick corrió de manera excepcional, inobjetable, sin robar nada a nadie, pues si bien es cierto que Piquet tuvo que abandonar, también lo es que era Tambay quien lo seguía cuando el Brabham del campeón fue chocado por el ATS de Salazar, y no lo es menos que el brasileño habría debido parar a fin de reaprovisionar y cambiar gomas, con todo lo que de aleatorio ello implica; y eso sin contar que hasta ahora no se ha podido saber si la táctica funciona de veras.

Patrick se ubicó tercero al principio luego de superar pronto a Prost, después hizo lo propio con Arnoux y se le escapó progresivamente, como signo de indudable superioridad, hasta lograr una ventaja muy consistente que al final administró con justeza e inteligencia, sin correr riesgo alguno en los cuatro giros que lo separaban de la bandera a cuadros.

Una carrera ejemplar que dejó muy satisfechos a todos —obviamente— los de Ferrari, que de todos modos ya estaban satisfechos a mitad de competencia cuando, más allá de lo ya comentado al respecto, el retiro de Piquet resultó un alivio. Nelson





Toda la emoción de la primera victoria en Grand Prix para Patrick Tambay, y en circunstancias muy especiales... A su lado, René Armoux, que explotó al máximo las posibilidades de su Renault, en tanto que Prost (que largó desde la pole por la deserción de Pironi) abandonó por desperfectos de encendido.

había hecho lo mismo que en los GG.PP. precedentes, o sea una gran fuga solitaria. Naturalmente, había partido con la máquina a medio cargar y gomas blandas de alta adherencia. En sólo ocho giros ya había abierto doce segundos de ventaja sobre el dúo Arnoux-Tambay, y el reabastecimiento estaba previsto para el 23er giro, a mitad de carrera. Era previsible entonces que la diferencia hubiera arañado los treinta segundos, ya que en la 16a vuelta alcanzaba los 23 segundos.

Apenas dos rondas más y... ocurrió el accidente de la primera chicana con el chileno, que eliminó al campeón. Una auténtica lástima, porque esta vez el abandono provino de motivos externos, no ligados al auto. Acaso éstos bien podían sobrevenir, visto que en el Brahbam de Patrese cedió la inyección y debió abandonar; pero el Brabham de Piquet también podía no sufrir inconvenientes y terminar.

Como sea, hay que reconocer que a igualdad de condiciones (con tanques llenos y gomas para toda la carrera) el Brabham del italiano estaba tras la Ferrari y los dos Renault. Así que en valores absolutos la Ferrari habría andado de todos modos mejor, y los Renault a continuación.

De los dos autos del rombo arribó sólo uno, el del "réprobo" René Arnoux, que estuvo regularísimo y eficaz, pero que no podía hacer más. Arnoux saltó al frente en el primer giro, pero pronto fue superado por Piquet. Luego mantuvo el ritmo bastante bien adelante de Prost, mientras Tambay era cuarto por tres vueltas. Posteriormente Tambay lo desplazó a Prost y se acercó a Arnoux progresivamente, para pasarlo en la décima vuelta. René resistió al extremo, empeñándose al máximo pero sin poder hacer nada. También él realizó una linda carrera... y conquistó puntos, lo que además le da razón en la polémica desencadenada después de la carrera de Paul Ricard.

Y si la del domingo fue la gran carrera de Tambay, también lo fue la excelente faena que concretó Marc Surer, que obtuvo un sexto puesto excepcional. Un resultado inusual para este equipo, debido en gran medida a la habilidad del piloto, realmente capaz.

Sin embargo, una vez más el más bravo de todos resultó Alboreto, que con Tyrrell realizó milagros. Un "sorpasso" suyo a Rosberg por fuera en la curva más larga del "estadio", fue un verdadero "capolavoro" de habilidad y coraje. La máquina con las polleritas dañadas le impidió luego continuar con el ritmo el elevado de las primeras rondas, dejando el camino expedito al finlandés, pero su carrera fue siempre de gran nivel.

Quinto terminó Bruno Giacomelli, que en la primera parte de la carrera figuraba en el pelotón del medio, pero poco a poco avanzó según cedían los demás. Una actuación regular, sin destellos.

El de Alemania resultó un G.P. monótono en su epílogo, pero que supo entusiasmar al público por el éxito de Ferrari, inesperado después del accidente de Pironi... Y los "tifosi" del "cavallino" (que no sólo eran italianos) explotaron en una gran ovación cuando Tambay arribó brazos en alto.

Este suceso confirma que Tambay no es el piloto "mediocre" que alguno ha querido definir, sino uno de ésos que nunca tuvieron la posibilidad de manifestar sus condiciones. Y para Ferrari el éxito de Hockenheim es de doble satisfacción, pues confirma la superioridad actual de las máquinas modenesas y también la tradición de valorización de hombres, que el equipo italiano ha cumplido a menudo.

Con este éxito, además, creemos que Tambay puede haber conquistado definitivamente la fe de Ferrari, que ya había tenido forma de apreciar las cualidades del francés. Es por ello muy probable que Tambay permanezca en el team aún más allá de los acuerdos actuales, fijados para ocho GG.PP. del '82.

En cuanto al campeonato, la exclusión de Pironi reabre por completo la discusión que ahora repropone un grupo numeroso para la disputa final. Faltan cinco carreras y todo es posible, aunque siempre sean los hombres que disponen de motores turbo, los favoritos. Prost y Arnoux por Renault, Patrese y Piquet por Brabham-BMW, y ahora hasta... Tambay por Ferrari.

Lo que resulta indiscutible es que el campeonato 82 debería haber sido de Villeneuve o de Pironi, y de Ferrari. ...Y en cambio ocurrió lo de Zolder, y ahora lo de Hockenheim,.

PATIO DE BOXES

LAUDA OUT — El viernes, el McLaren de **Niki Lauda** venía alcanzando a Rupert Keegan (reemplazante en March de Mass, convaleciente de contusiones en dos costillas y de una compresión en las vértebras dorsales, por el accidente de Paul Ricard), cuando éste pisó la banquina al salir a la recta de boxes. La polvareda envolvió al austríaco, que perdió la trayectoria y su auto efectuó un trompo de alta velocidad que concluyó en las catch-fences de la primera curva después de las tribunas. Aparentemente, no hubo consecuencias graves y Lauda terminó las prácticas en forma bastante brillante sobre el muletto. Sin embargo, al final de las pruebas el ex bicampeón sentía dolores en la muñeca derecha y se hizo ver por los médicos del circuito. La respuesta fue que el "contragolpe" del volante había provocado una tensión anómala en los tendones de esa muñeca y que se habían producido pequeñas lesiones que podían tornarse agudas si hubiera seguido utilizando la mano para manejar. Después de una consulta con el kinesiólogo personal Dungle, Lauda decidió no trabajar el sábado, renunciando a la carrera alemana tratando de recuperarse para el G.P. de Austria el próximo domingo.

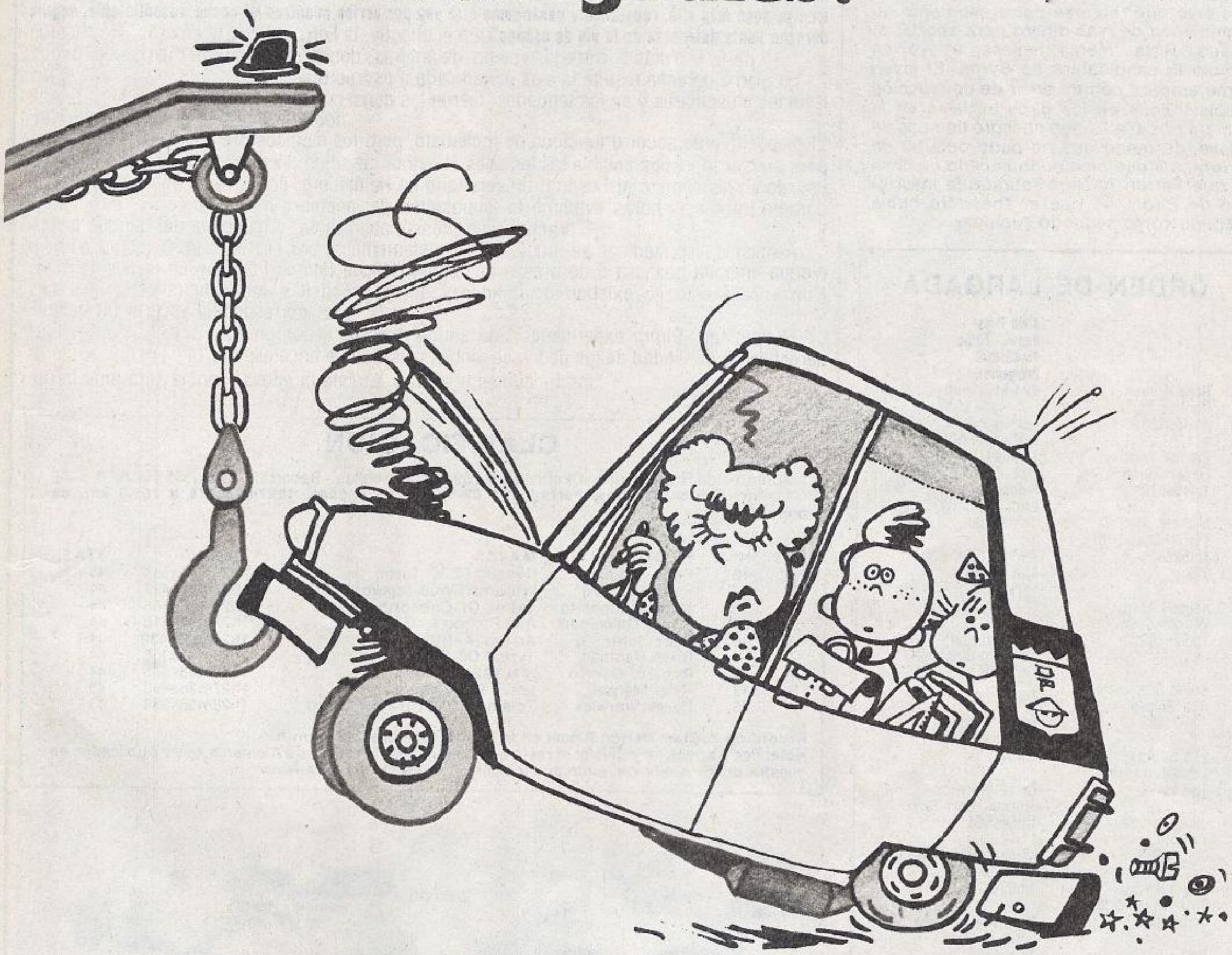
WATSON, OUT — No le fue demasiado mejor al coequipier del buen Niki. Cuando marchaba tercero cómodo a sólo ocho giros del epílogo, se despistó en la nueva chicana de la **Ostkurve** dañando dos ruedas, por lo que, con suculentos puntos a la vista, debió abandonar.

KNOCK, OUT — Fue el que, lamentablemente, intentó **Nelson Piquet** contra **Eliseo Salazar...** Iban dieciocho vueltas y en la entrada a la primera chicana el brasileño superó al chileno para restarle un giro. El campeón dobló para seguir en el tramo sinuoso mientras, insólitamente, el trasandino siguió derecho embistiendo al Brabham, que fue a detenerse en la banquina externa en tanto el ATS lo hacía sobre el pavimento mismo. Ambos pilotos dejaron prestamente sus máquinas y... súbito pugilato violento, pero por poco, pues Piquet se contuvo pronto porque Salazar es mucho más "macizo" que él...

ROSSO, AUSENTE — No estuvo presente nuestro compatriota **Víctor Rosso,** en la

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Todavía sigue pensando que todos los repuestos son iguales?



Use repuestos legítimos.

Ford
Repuestos

Motorcraft Ford

competencia de **FF-2000** por el campeonato Europeo. Una huelga de los "ferries" que cruzan el canal de la Mancha, impidió que el hombre de Marcos Juárez estuviera presente y posiblemente tampoco lo haga el próximo domingo en Zeltweg, Austria, por la misma razón. Ampliaremos.

.....

BYRNE — Una de las novedades "alemanas" fue la presencia de **Tommy Byrne,** puntero del Campeonato Inglés de F-3, con el **Theodore,** en lugar de Lammers ya que éste tuvo que retirarse por el momento no disponiendo de más dinero para aportar al equipo. Rizla, marca inglesa, apoyó en cambio la candidatura de Byrne. El joven Byrne empezó con un error de conducción despistándose en los giros iniciales en la primera chicana. Luego no logró tiempos de relieve, de modo que no pudo debutar en carrera, aunque bien pudo hacerlo en caso de que Ferrari hubiera retirado la inscripción de Pironi, ya que el Theodore había quedado como segundo suplente.

ORDEN DE LARGADA

Alain Prost
Renault-Turbo
1m48s809
Promedio:
224.617 km/h

René Arnoux
Renault-Turbo
1m49s256

Nelson Piquet
Brabham-BMW Turbo
1m49s415

Patrick Tambay
Ferrari-Turbo
1m49s570

Riccardo Patrese
Brabham-BMW Turbo
1m49s760

Michele Alboreto
Tyrrell-Cosworth
1m52s625

Andrea De Cesaris
Alfa Romeo
1m52s786

Keijo Rosberg
William-Cosworth
1m52s892

John Watson
McLaren-Cosworth
1m53s073

Bruno Giacomelli
Alfa Romeo
1m53s887

Eddie Cheever
Talbot-Ligier
1m54s211

Elio de Angelis
Lotus-Cosworth
1m54s476

Derek Warwick
Toleman-Hart Turbo
1m54s594

Jacques Laffite
Talbot-Ligier
1m54s982

Manfred Wonkelhock
ATS-Cosworth
1m55s223

Brian Henton
Tyrrell-Cosworth
1m55s474

Nigel Mansell
Lotus-Cosworth
1m55s866

Derek Daly
Williams-Cosworth
1m55s876

Jean Pierre Jarier
Osella-Cosworth
1m56s250

Roberto Guerrero
Engsin-Cosworth
1m56s489

Eliseo Salazar
ATS-Cosworth
1m56s537

Mauro Baldi
Arrows-Cosworth
1m56s680

Raúl Boesel
March-Cosworth
1m57s245

Chico Serra
Fittipaldi-Cosworth
1m57s337

Marc Surer
Arrows-Cosworth
1m57s402

EL ACCIDENTE DE PIRONI

Todo ocurrió el sábado a la mañana mientras arreciaba una llovizna pertinaz.

Al final de la larga recta que lleva al sector sinuoso del "Estadio" o "Motodrom", llegaron casi simultáneamente Prost, Daly y Pironi. El Renault se abría a la izquierda pues aminoraba velocidad para dirigirse a boxes. Daly apreció bien su "spray" y se desplazó a la derecha para eludirlo y frenar para doblar hacia el mismo lado. En cambio, Pironi, que venía inmediatamente tras el irlandés, probablemente se sorprendió de la maniobra de éste sin advertir a tiempo la presencia de Prost. La Ferrari embistió al Renault en la parte posterior derecha, posiblemente con la rueda delantera izquierda, con tal violencia que la misma se arrancó. En este punto, según cuenta Prost, **"remontó vuelo y me pasó por encima, cayendo de trompa poco más allá, rebotando y pasándome otra vez por arriba mientras mi coche, incontrolable, seguía derecho hasta detenerse en la vía de escape".** En el choque, la Ferrari sufrió la efectiva destrucción de la estructura entre las ruedas delanteras, donde se alojan las piernas del piloto.

Su pierna derecha resultó la más perjudicada. Las fracturas expuestas, tibia y peroné, y las lesiones musculares y en los tendones, fueron las consecuencias más serias, además de una doble fractura en el brazo izquierdo.

El dispositivo de socorro funcionó de inmediato, pero los médicos prefirieron obrar sin prisa para afectar lo menos posible las lesiones al extraer al piloto. Media hora más tarde, éste fue llevado en helicóptero al Hospital Universitario de Heidelberg, donde se lo operó de urgencia durante unas seis horas evitando la amputación del miembro inferior derecho. Las demás fracturas no preocupaban tanto, y menos la del tabique nasal.

Asimismo, los médicos se inquietaron constantemente por el riesgo de que se produjera alguna embolia gaseosa o de grasas como ocurrió con Ronnie Peterson en el accidente de Monza; para esto no existían posibilidades de diagnóstico o intervención, sino que sólo correspondía esperar un tiempo.

El domingo, Pironi experimentó una súbita mejoría, recobrando la sensibilidad del pie derecho y la movilidad de los dedos de ambos pies, lo que hace esperar que pueda recuperar las funciones normales, aunque la convalecencia será muy larga.

CLASIFICACION

Autódromo de Hockenheim -Circuito de 6.789 m. - 45 vueltas - Recorrido Total: 305.406 m. 8-8-82.
Ganador: **Patrick Tambay, Ferrari 126 02-Turbo, 45 vueltas, 1h27m25s178 a 209,9 km. de promedio.**

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
2º	16	René Arnoux	Renault RE30-Turbo	1h27m41s557	45
3º	6	Keljo Rosberg	Williams FW08-Cosworth	1h27m29s492	44
4º	3	Michele Alboreto	Tyrrell Oll-Cosworth	1h27m36s166	44
5º	23	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo A-182	1h27m52s618	44
6º	29	Marc Surer	Arrows A4B-Cosworth	1h28m09S432	44
7º	4	Brian Henton	Tyrrell Oll-Cosworth	1h28m41s169	44
8º	14	Roberto Guerro	MN 182-Cosworth	1h29m08s505	44
9º	12	Nigel Mansell	Lotus 91-Cosworth	1h27m36s698	43
10º	35	Derek Warwick	Toleman TG181B-Hart Turbo	1h28m36s384	43

Record de vueltas: Nelson Piquet en la 7a., 1m54s203 a 212,7 km/h.
Nota: Por razones de espacio, el resto de "los números" del G.P. de Alemania serán publicados en nuestra próxima edición, junto con los correspondientes al de Austria.



Zanbulléndose en la primera curva de Hockenheim, Arnoux toma la punta a poco de largar, sobre Prost, Piquet, Tambay, Alboreto, De Cesaris, Cheever, Patrese, Rosberg y el resto.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

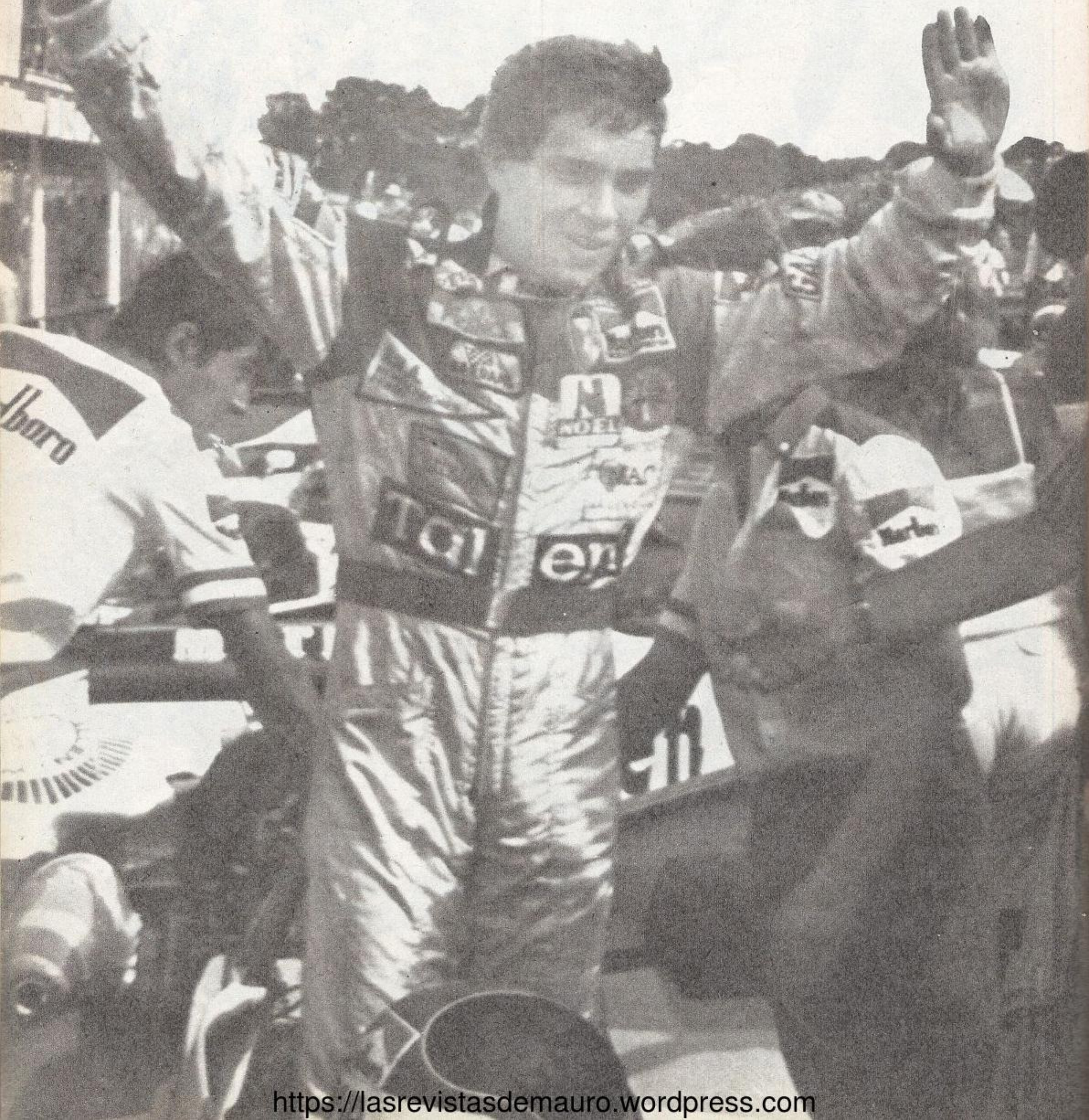






EN SUECIA, LA F-3 EUROPEA CORONO A SU

LARRAURI

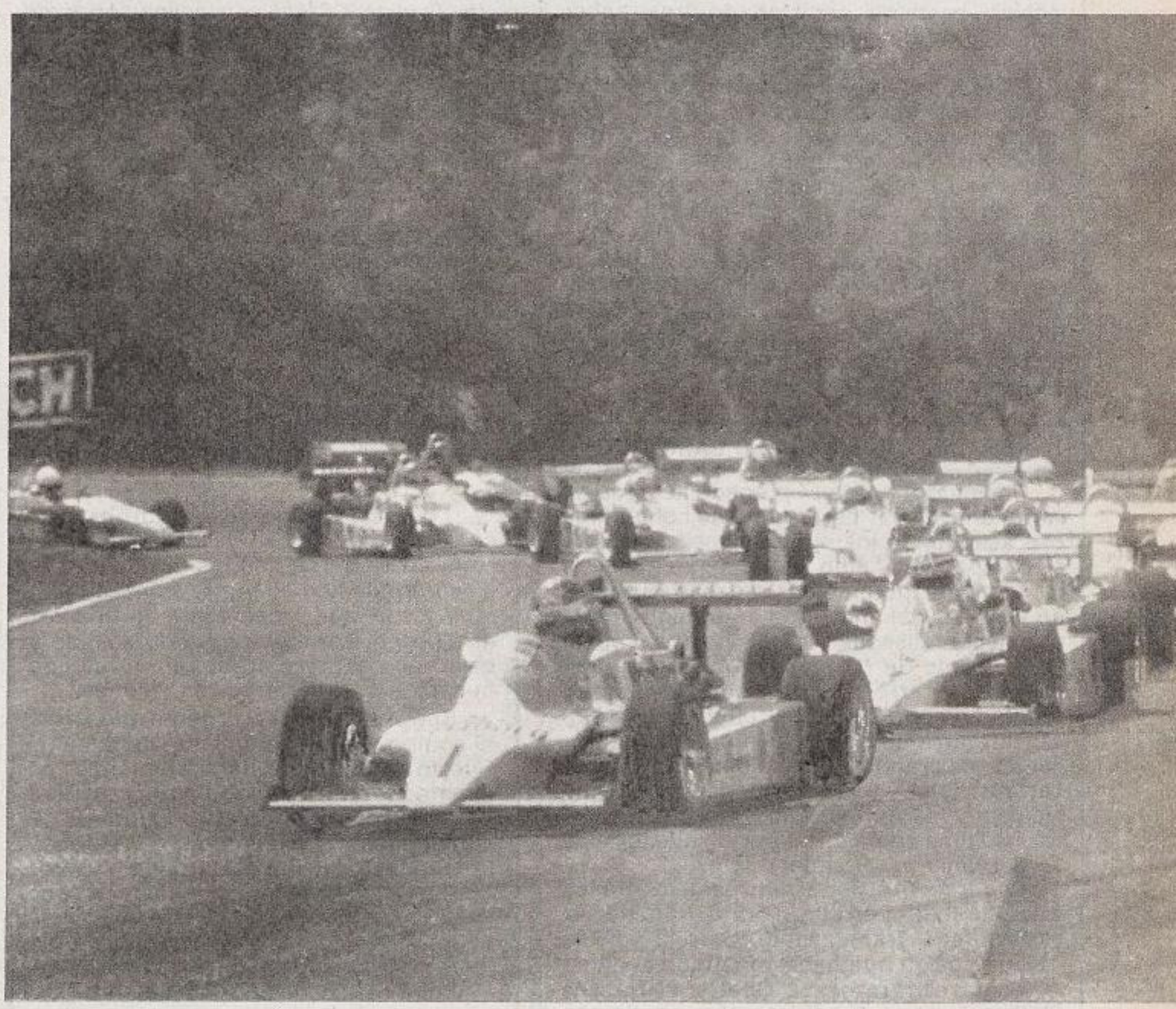


https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REY

"EL" CAMPEÓN

Decidido, contundente, irradiando esa característica seguridad de líder, Oscar Larrauri conquistó su tan ansiado título de la Fórmula Tres Europea. El primero de gran envergadura internacional de monopostos, ganado por un argentino, después de Fangio. Ahora, piensa más que nunca en la F-1



En Knutstorp Ring largó en forma impecable y la carrera fue controlada en todo momento por un Larrauri tan seguro de sí mismo como se lo vio durante todo el año. Trabajó intensamente desde el día viernes para obtener finalmente el mejor estado del auto en lo que va del año.

Los grandes momentos parecen preparados para disfrutarse así: con calma, sin euforia exagerada, conociendo la alegría por dentro y recibiendo simples apretones de manos por fuera. Como si fuera casi una conclusión obligatoria donde ya cuenta poco todo el esfuerzo previo que hizo falta para llegar a esa posición.

Ningún marco podría ser más informal además que el provinciano circuito sueco de Knutstorp Ring a pocos kilómetros de Hälsingborg (ciudad del peor revés del fútbol argentino. ¿Recuerdan el 1 a 0 contra los checos en el mundial '58?) donde quisieron las circunstancias que Oscar Larrauri llegara a consagrarse Campeón de Fórmula 3 Europea en 1982, el primer título internacional en monoplaza logrado por un argentino después del último campeonato que Fangio obtuviera en 1957. 25 años después —diría Alejandro Dumas— el sucesor natural de Fangio y Reutemann coronó una campaña excepcional, con un triunfo inobjetable, sumando así los puntos imprescindibles como para que ya sea matemáticamente inalcanzable aún faltando 3 carreras para que finalice el torneo.

Un triunfo en el mejor estilo impuesto por Larrauri en este año impresionante. Trabajó intensamente desde el viernes para mejorar sus defectos en el auto, obteniendo la mejor puesta a punto de todos los autos presentes en Suecia gracias a un fino proceso de pequeños avances paulatinos —leer los detalles del propio relato de Larrauri— y llegar al domingo con una aplanadora mecánica, ya que desde la pole position hasta la bandera a cuadros difícilmente podía ser molestada por un rival. La experiencia de 1982 demuestra que en esas condiciones Poppy resulta prácticamente imbatible porque no comete errores y desde el momento en que el rosarino largó en forma impecable evitando la sorpresa del ansioso Alliot, la carrera fue controlada en todo momento por un Larrauri tan seguro de si mismo como se lo fue viendo durante todo el año. La misma seguridad en si mismo que adivina para Poppy un futuro más que promisorio en una Fórmula 1 que parece más cerca que nunca.

LA FORMULA UNO. LA FORMULA UNO...

En el humano acostumbramiento al éxito al que nadie escapa, el pequeño grupo de argentinos presentes en Knutstorp Ring —Clarín, El Gráfico, Corsa, Carburando y Coche a la Vista—, casi no se hablaba del título de campeón de Fórmula 3 al que se daba por adquirido antes de tiempo, sino más bien del futuro inmediato de Larrauri en Fórmula 1 pese a que ninguna oportunidad está todavía totalmente definida.

Con lógica cautela, Oscar Larrauri prefiere no hablar antes de estar seguro, y estar concentrado en la carrera que tenía que correr este domingo frente a la pole mostraba una tranquilidad absoluta a pesar que allí se definía matemáticamente el campeonato. Sin el aire de que "el campeonato está en el bolsillo", Larrauri explicaba de todos modos en un calmo atardecer en su hotel sueco que el no ponía en duda de que ganaría el campeonato 1982 pero que **"voy a tratar de terminar ganando la mayor cantidad de carreras posibles"**. Dicho con convicción y una total tranquilidad.

Pero el domingo a la tarde, mientras punteaba la carrera, cómodamente mientras se acercaba al título que viene buscando hace tres años. Larrauri dejó traslucir un cierto nerviosismo comprensible cuando a cada paso por el box del equipo de Pavanello saludaba a los mecánicos con una efusividad desconocida en él, signo evidente de una sensación que pugna por acelerar el final de la carrera. Poco más tarde, cuando Alliot volvía a la pista con vueltas menos y entrando justo detrás de la posición de Larrauri a quien se le acercó un poco durante varias vueltas, el rosarino se preocupó un poco sin comprender demasiado ya que los carteles de boxes le marcaban que el segundo era Pirro. Si el box no le marcaba que Alliot era segundo

era porque el francés tenía vueltas de menos aunque girara en su mismo ritmo. Pero Larrauri contaba luego que se puso un poco nervioso con la cercanía de Alliot que llegó a dudar en elevar su ritmo de marcha. Socarrón, Paulo Pavanello, aprovechó para lanzarle un **"pero Poppy, no hay que perder el control, hay que correr / siempre con la cabeza, / nunca ponerse nervioso".** En realidad aunque Larrauri no lo aceptara estaba también un poco nervioso y llegó incluso bastante emocionado tras haber obtenido el título que era su meta cuando empezó a correr en Europa.

Liberándose por fin de la tensión inevitable acumulada durante todo el año, Larrauri puede pensar ahora realmente con toda tranquilidad en la Fórmula Uno con la base inmejorable que significa un campeonato ganado con todos los honores. No hubo grandes festejos, apenas un brindis íntimo con un pequeño grupo argentino, antes de tomar el avión de retorno a Italia. Pero el fin de semana sueco había cerrado el ciclo triunfal de la Fórmula 3 para Larrauri habriéndose el de la Fórmula 1 que debe definirse en esta semana.

SEPTIMO TRIUNFO A LO LARRAURI

Decidido a no dejar precedente sano en la materia, Oscar Larrauri no se contentaba con asegurarse los puntos necesarios para el campeonato, sino que quería ganar la carrera para incrementar aún más su capital de victorias del año como argumento frente a quienes piensan en su nombre como futuro piloto de Fórmula 1. Y aunque después de la carrera se puede hablar de otro triunfo cómodo de Larrauri, hay que destacar nuevamente que el rol fundamental que hace a los grandes pilotos fue cumplido por Larrauri entre viernes y sábados para llegar técnicamente afirmado al domingo y agregar la última cuota de autoridad que termina en el primer escalón del podio.

El primer día, por el contrario, no era tan evidente que Larrauri podría dominar la carrera con tranquilidad. Con la misma determinación que había mostrado al ganar la última carrera en La Chatre, el francés Phillipe Alliot se quedó con el mejor tiempo de clasificación del viernes, mientras el semblante poco satisfecho de Pavanello denunciaba que no estaba conforme con tener a su primer piloto casi medio segundo más atrás que el Martini.

Ciertamente, Knutstorp Ring es también un circuito trabado y los Martini podían hacer valer nuevamente sus aptitudes para los dibujos endiablados contra la mejor aerodinámica de los Euroracing. Pero Larrauri no perdía la calma asegurando que **"si bien Knurstop es trabado, sus curvas no son tan agudas como en La Chatre o Montecarlo, sus peraltes permiten dibujar radios más convenientes, y el auto mío se acomoda bien en general. Hay que mejorar algunas cositas en la puesta a punto pero pienso que se puede conseguir un buen progreso".** Al día siguiente, el balanceo entre barras estabilizadoras más duras y un hallazgo final del propio Pavanello al experimentar con menor presión de inflado en las cubiertas traseras, encontraron por fin el auto ideal con el cual Larrauri bajó todos los registros de la pista sueca, marcando una llamativa pole position de 56s1/10. Pero lo más interesante era el ritmo sostenido que podía mantener el piloto sobre el auto, girando varias vueltas alrededor del registro de 57 segundos y el buen trabajo de las gomas que se mantenían perfectamente estables luego de 30 vueltas de uso.

A diferencia de Larrauri, Pirro quedó sorprendentemente lejos en la clasificación, lo cual obligó a adoptar en su auto parte de las modificaciones sugeridas por Larrauri aunque subsistía una diferencia indiscutible que radicaba en el estilo de manejo de cada piloto. Con más vehemencia, "tirando" en cada curva para hacerlo deslizar controlando el derrape, Larrauri parecía perfectamente a tono con lo que exige la pista sueca mucho más técnica y difícil de lo que parece a simple vista. Curvas con inclinación, sucesión de "eses", subidas y bajadas, que arruinan el planteo teórico de un manejo pulido como el de Pirro. Lo mismo se repitió en el equipo Martin: donde Alliot anduvo siempre más fuerte que Alain Ferté, habitualmente líder de su equipo, pero también confundido por las dificultades de Knutstorp Ring.

Afirmado en la posición de largada, la carrera no tuvo otro dueño que no fuera Larrauri. Alliot trató de seguirlo sin éxito durante las primeras cinco vueltas y luego

FANGIO: "SUPO GANARSE EL PUESTO"

"Lo que yo opino de Larrauri es bien conocido por todos. Desde aquella carrera en Balcarce con los F3 me impresionó, fundamentalmente, como un tipo guapo y lo siguió demostrando una vez en Europa. Lo apoyé en todo sentido y este año ha demostrado, en un equipo bueno, sus verdaderas condiciones.

Supo conquistar a la gente que forma el equipo y verdaderamente "ganarse" el puesto en la escudería, teniendo en cuenta, sobre todo, que su compañero es un italiano y que está segundo en el campeonato. Hay que conocer un poco lo que eso significa en Italia. Yo me acuerdo que una cosa parecida me pasó cuando me dieron la primera Alfetta en el 50. Hubo muchos que se opusieron, ¡cómo le iban a dar el mejor auto del momento a un corredor no italiano!.

Sin duda que Larrauri está para poder subirse a un Fórmula Uno y el asunto radica, fundamentalmente, en qué clase de equipo puede entrar. Por un lado en los equipos representantes de marcas como Renault, Alfa Romeo o Ferrari no necesitaría poner dinero para ocupar la butaca. En los ingleses sí, ya que, es bien sabido, esta gente se mantiene con el producido de la publicidad y el corredor debe aportar su cuota... El caso de Ferrari es bastante particular ya que si el "Commendatore" decide llamarlo e invitarlo a probar sus autos es la única forma de que ingrese. Don Enzo Ferrari no admite imposiciones excepto que venga una recomendación de su amigo Agnelli...

Entre los equipos ingleses sería McLaren uno de los más probables, ya que si se retira Watson quedaría un lugar y teniendo en cuenta la relación McLaren-Marlboro y que Larrauri es piloto de esa marca en F3 por ahí podría venir el contacto.

Niki Lauda seguramente, en el apogeo de su nueva incursión en Fórmula Uno y necesitando dinero, no se va a ir y es muy probable que McLaren adopte un motor Porsche Turbo puesto que Lauda es el contacto en ese proyecto.

¿LARRAURI A FERRARI?

Después de leer la siguiente nota, publicada el 4 de agosto en "La República" de Roma, quizá tengamos una aproximación a la respuesta a esta pregunta:

"Ferrari no terminará nunca de sorprender a sus 'fans'. Cada vez que soplan vientos de incorporaciones, circulan los nombres más increíbles. Ahora, de Buenos Aires, llega la noticia de que el 'comendatore' emplearía para la próxima temporada de Fórmula Uno, al joven piloto argentino Oscar Larrauri. Así lo ha declarado José Froilán González, quien al volante de los bólidos de Maranello fue uno de los personajes de los años cincuenta en los grandes circuitos europeos.

"Según Froilán González, que acompañó recientemente a Larrauri durante la visita a Maranello y a Fiorano, Enzo Ferrari quedó impresionado por la calidad y la madurez del piloto argentino.

¿LARRAURI DEBUTANDO EN EL

Ni bien llegaron las dramáticas noticias de Hockenheim un rumor creció en Suecia. Larrauri puede debutar en Monza ya sea on una Ferrari o en un McLaren, puesto que es el candidato ideal para foguearse en una butaca libre por la fuerza mayor del accidente.

La verdad es que no hay nada en concreto. Se habló mucho de una tercera Ferrari en Monza y de la visita de Larrauri a Maranello, pero la oficina de prensa de

CAMPEONATO MUNDIAL DE VELOCIDAD. GRAN PREMIO DE SUECIA

Bajo un intenso calor se disputó la ronda correspondiente a Suecia del Mundial de Velocidad. Dos categorías consagraron a sus respectivos Campeones del Mundo en esta oportunidad, en 500 **Franco Uncini** (ya que Roberts no se presentó a correr por su fractura en Inglaterra) y en 125 **Angel Nieto** obtuvo su primado número once. Otra novedad estuvo dada por el segundo triunfo del año de ***Honda, esta vez con el japonés Takazumi Katayama. Las clasificaciones fueron las siguientes:***

500 cm³: *1º) Takazumi Katayama (Honda); 2º) Randy Mamola (Suzuki); 3º) Graeme Crosby (Yamaha); 4º) Marc Fontán (Yamaha) y 5º) Marco Lucchinelli (Honda).*

125 cm³: *1º) Ivan Palazzese (MBA), 2º) Eugenio Lazzarini (Gerelli), 3º) August Auinger (MBA), 4º) Maurizio Vitali (MBA), y 5º) Jean Claude Selini (MBA).*

250 cm³: *1º) Roland Freymond (MBA), 2º) Anton Mang (Kawasaki), 3º) Jean F. Baldé (Kawasaki), 4º) Jean L. Tournadre (Yamaha), 5º) Cristian Estrosi (Pernod). Nuestro compatriota Willy Pérez largó mal, pero en una reamontada soprendente llegó hasta las espaldas de Nieto, en momentos en que sufrió una caída y abandonó. Hugo Vigneti no participó por su lesión, pero estará presente en Checoslovaquia según confirmó el mismo.*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"Larrauri es actualmente el líder del campeonato de Fórmula Tres Europea. Evidentemente, Ferrari no debe estar muy contento con Patrick Tambay, asumido desde hace poco en lugar de Villeneuve, o tal vez tenga razón González al decir que la escudería italiana presentará tres autos en la partida de cada carrera en la próxima estación."

Este es un fragmento de una nota publicada en "La República" de Roma, el día miércoles 4 de agosto.

Ahora, obviamente, por lo ocurrido en Hockenheim, las cosas han cambiado un poco. Difícilmente pueda hablarse ya de descontento de Ferrari con Tambay. Pero sí de un necesario reemplazo de Pironi, salvo que —como probablemente ocurra en Austria— los de Maranello prefieran (pese a la consabida multa) seguir con un solo auto al menos hasta fin de año. O que, ante tanta inseguridad en todo terreno como campea en la F-1, Ferrari decida cumplir en 1983 su amenaza de dejar la categoría.

GRAN PREMIO DE MONZA DE F-1?

*Ferrari informó en su lenguaje habitual que **"lo de Larrauri había sido un visita de cortesía que le propusieron a Ferrari"** como para dejar bien en claro que Enzo Ferrari elige a quien quiere sin necesidad de gestinos externas. La posibilidad de un McLaren es quizá más sólida pero depende todavía de la idea final del sponsor principal del equipo inglés. Lo cierto que el rumor es solo eso... Sin negarlo ni confirmarlo lo mencionamos sin embargo como tal.*



Sin una euforia exagerada, con mucha calma, el sucesor natural de Fangio y Reutemann, disfrutaba el podio en Suecia; a su lado, Pirro, su inmediato rival en el campeonato y coequiper, y Kurt Thlim.

CLASIFICACION FINAL

Circuito de Knutstorp Ring de 2.080 Km. Total: 93.600 km. 8/8/82

POS	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	**Oscar Larrauri**	**Euroracing 101/1Alfa**	**43m32s031/1000**	**45**
2°	Emanuele Pirro	Euroracing 101/Alfa	43m57s480/1000	45
3°	Kurt Thim	March 813/Toyota	43m58s508/1000	45
4°	Claudio Langes	Anson SA-3/Toyota	44m01s867/1000	45
5°	Didier Theys	Martini Mk37/Alfa	44m03s543/1000	45
6°	Beng Tragardh	Ralt RT-3/Volkswagen	44m15s954/1000	45
7°	Thorbjorn Carlsson	Ralt RT-3/Toyota	44m24s180/1000	45
8°	Alain Ferte	Martini Mk 37/1Alfa	44m26s789/1000	45

Promedio del ganador: 128,941 km/h.
Record de vuelta: Larrauri, 57s300/1000 a 130,617 km/h.
Campeonato Europeo de F-3 (disputadas doce pruebas): Larrauri, 85; Pirro, 52, Ferte, 42; Theys, 27; Alliot, 18; Weaver, 15; Giangrossi, 12; Nielsen, Ravaglia y Langes, 8; Morin, 5; Mansilla y Thiim, 4; Zamagna, Moreno, Forini y Santal, 3; Abella y Giannini, 2; Capelloto, Byrne, Sebastiani y Tragardh, 1.

ABRAPLASTIC
ABRAZADERAS AUTOMATICAS
DE COLOCACION INSTANTANEA

BRD s.a.i.s.f.i.
Gavilán 4702/04/10 - (1419) Bs. As.
Tel. 571-2022/3904 - 572-9730/8877

BAK-PLASTIC ITALO ARGENTINA s.r.l.
M.T. de Alvear 4708 - (1702) Ciudadela
(Pcia. Bs. As.) - Tel. 653-2823/7754

LUBRICACION s.a.i.c.
Av. Gral. Roca 2857 - (1702) Ciudadela
(Pcia. Bs. As.)
Tel. 757-6226 - 653-8410

CADIVE s.r.l.
Calle 105 (Ex Chacabuco) N° 846
(1650) Gral. San Martín (Pcia. Bs. As.)
Tel. 755-4873

CONVIERTA A SU AUTO EN SALA DE AUDIO
KIT ESTEREO AMPLIFICADOR
Revolucionario sistema acústico con parlantes de 5" cono dual y woofer de 6" y 9"
Instalado 1.950.000.-
audio car & navy boutique
Av. Rivadavia 9125
Tel. 67-5904 - (1407) Bs. As.
JENSEN - PIONEER - BELTEK - TKR

ACUMULADORES
NEW-BAT
Para automotores y equipos estacionarios en vaso de vidrio o ebonita
GARANTIA 18 MESES
Blanco Encalada 3270 Tel. 241-7480
Centenario Uruguayo 766 LANUS ESTE
Calle 36 N° 701 - Tel. 61-0950
MIRAMAR

CORREA DE DISTRIBUCION
GES
FIAT 128 - 125 ISARD 1204
CITROEN CX-2400 FORD TAUNUS
DAIHATSU MITSUBISHI
s / normas BRITISH STANDARD 4548/70, materiales de importación
Adaptadas a las dificultades de nuestros caminos
CONCORDIA 1052/58 (1706) HAEDO
BS. AS. Tel.: 659-1682/4018

IGNICION ELECTRONICA CONFIABLE
SAENZ HNOS S.C.A
FORD • CHEVROLET • FIAT
DODGE • PEUGEOT • RENAULT
PROVINCIAS UNIDAS 5980
(1765) ISIDRO CASANOVA
BS. AS. - TEL. 651-2564
acrux

ORDEN DE LARGADA

O.Larrauri
Euroracing /Alfa
56s103/1000
Promedio:
133.404 Km/h.

P.Alliot
Martini /Alfa
56s332/1000

B. Tragardh
Ralt
56s561/100

P. Griangrossi
Ralt/Alfa
56s836/1000

C. Langes
Anson/Toyota
56s942/1000

E. Pirro
Euroracing/Alfa
57s118/1000

J. Zeller
Ralt/Toyota
57s447/1000

G. Zamagna
Anson/Toyota
57s695/100

J. Tingdahl
March/Toyota
57s854/1000

M. Carlsson
March/Toyota
58s099/1000

J. Sifridsson
Ralt/Toyota
59s109/1000

A. Tenor
March/Toyota
1m01s287/1000

J. Karlsson
Ralt/Toyota
1m01s754/1000

D.Theys
Martini/Alfa
56s465/100

H. Nielsen
Ralt -VW
56s689/100

A. Ferte
Martini/Alfa
56s913/1000

J. Thim
March/Toyota
56s987/1000

T. Carlsson
Ralt/Toyota
57s447/1000

T. Kaiser
Ralt/Toyota
57s579/1000

L. Scheneider
Ralt/Toyota
57s788/1000

S. Johansson
Argo/Toyota
57s854/1000

L. Andersson
Ralt/Toyota
58s251/1000

A. Jansson
Ralt/Toyota
1m00s253/1000

N. Lindgren
Martini/Toyota
1m01s540/100

tuvo que entrar a boxes por un problema de encendido, Thyes quedó un rato segundo pero muy lejos y del lejos pelotón sólo emergieron desde el fondo un batallador Emanuelle Pirro, que tuvo a su cargo una remontada espectacular pese a que estaba apenas séptimo al comenzar la carrera. Detrás del italiano, el danés Kurt Thiim se las arregló para compensar su alerón delantero totalmente doblado en un toque con Giangrossi, mientras que Theys y el local Tragarh, que pelearon durante toda la carrera, eran superados al final por el italiano Langes.

Mientras Larrauri giraba sistemáticamente en la punta, la llegada de Pirro al segundo lugar satisfacía naturalmente al equipo de Pavanello pero planteaba una pequeña intranquilidad en el plan del argentino. Si acaso el auto de éste sufría algún incidente inesperado abandonando la carrera, el ganador sería Pirro y por lo tanto se postergaba para las carreras siguientes la definición del campeonato. Y el momento de mayor angustia se vivió en la última vuelta cuando inesperadamente Larrauri tuvo que esquivar a un imprudente banderillero que cruzó la pista obligando a una brusca frenada en un ese en bajada. Pero no pasó nada. Larrauri llegó primero, ganó el campeonato, piensa en la Fórmula 1, lo acompaña siempre es imagen de seguridad que ayuda a verlo ganador. El primer paso importante ya está bien dado y terminado.

EXCLUSIVO ESCRIBE LARRAURI

"AHORA TENGO QUE ESPERAR"

"Estoy muy contento pero también muy tranquilo. Prefiero tomar las cosas con calma y para no exagerar la dimensión de lo que significa un campeonato de Fórmula Tres. Es una meta muy importante para mí pero no es más que un paso intermedio para tratar de llegar a la Fórmula 1.

Por supuesto que también podría ser la Fórmula 2 pero honestamente me gustaría probar la oportunidad en la Fórmula 1 porque tengo la idea de que en este 'metier' hay momentos especiales en que uno da el gran paso o bien termina definitivamente su carrera. Para mi ese momento llegó ahora luego de ganar el campeonato de Fórmula 3. No se cuál puede ser la oportunidad de correr en un equipo de Fórmula Uno pero me gustaría saberlo antes de que pase más de un mes, si es posible.

Por suerte pude definir el campeonato ganando en Suecia. También podía haber intentado un plan conservador, limitándome a buscar puntos en las cuatro carreras que faltaban, sin preocuparme por la punta, pero después de pensarlo me pareció que lo mejor es tratar de sumar la mayor cantidad de triunfos —si se puede superar el record de ocho carreras ganadas en el año por Mauro Baldi— para aumentar ese argumento en procura de la F-1. Creo que fue la táctica correcta porque así no quedan dudas sobre el resultado del campeonato. Y sobre todo después de haber llegado tercero en la última carrera en La Chatre, donde los Martini nos dominaron.

Se trabajó fuerte en el equipo de Pavanello después de La Chatre para tratar de solucionar ese problema crónico en los circuitos trabados y se encargaron unas barras estabilizadoras más duras construidas especialmente en Alfa Romeo. El fruto lo tuve de inmediato al probarlas el primer día en Suecia, que es un circuito trabado y poco a poco fuimos encontrando una puesta a punto que fue la mejor de todo el año.

Primero colocamos una barra estabilizadora atrás con lo cual el auto mejoró su entrada en la curva, pero aún subsistía un problema en el momento de acelerar ya que el auto pasaba bruscamente de subviriante a sobreviviente. Lo corregimos colocando una barra delantera también más dura pero regulada en su posición más blanda y por fin Pavanello agregó el toque que faltaba al reducir el inflado en las gomas traseras, con lo cual el auto deslizaba mejor de atrás al salir acelerando de



las curvas. Pienso que ese planteo ha sido en todo el año uno de los factores que más me ha ayudado para ganar el campeonato. La ventaja de los autos de Pavanello es que se trabaja tanto en ellos que cambian mucho del primer día de clasificación al domingo, mientras que los rivales no siguen el mismo tren. Espero que esta experiencia me sirva para el día que tenga que correr en Fórmula 1... si puedo.

Lo que más me preguntan ahora si es que voy a correr en Fórmula 1 y en qué equipo y la verdad es que ni yo mismo puedo contestar nada. Ahora llegan los días decisivos y supongo que si concreto algo será antes de octubre. Pero por ahora no tengo ninguna confirmación de nadie y lo único que puedo hacer es esperar al lado del teléfono y eso es lo que voy a hacer desde mañana de vuelta en Milán."

Oscar Larrauri

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

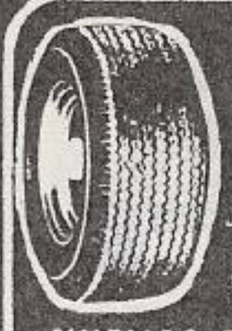
La Esquina del Instrumental
AVELLANEDA Y OTAMENDI

- Velocimetros • Calefactores
- Limpiaparabrisas
- Indicadores opcionales
- Tableros Deportivos
- Radio - Estereo - Parlantes

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

FITITO

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



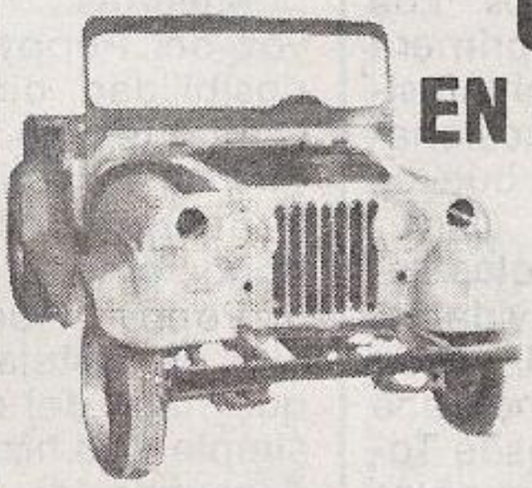
GOMERIA
TITI
DE
JUAN ANTONIO GALLICHINI
VENTA DE CUBIERTAS
NUEVAS, RECAPADAS Y DE OCASION
Y AHORA...
TALLER DE ALINEACION
Y BALANCEO ELECTRONICO
Abierto las 24 horas. De Lunes a Sabados
Domingos de 0 a 8 hs.
INDEPENDENCIA 2799/91 - CAP.
TEL. 93-6705 • SOLICITE TURNO

Horacio M. Bojanich

Discos Campanas de Freno–Bulones–Tuercas
Venta y Reparación de Ruedas y Llantas
Automotrices e Industriales

RUEDAS ESPECIALES PARA COMPETICION

DISTRIBUIDOR DE RUEDAS "CIMETAL"
DISTRIBUIDOR "ARMETAL"
DISTRIBUIDOR "PRATI"
H. IRIGOYEN 1585–Tel. 629-2534–(1708)–MORON



CARROCERIAS
EN FIBRA DE VIDRIO

CHASIS	PARTES
ESTANCIERA	GUARDABARROS
BAQUEANO	CUPULAS
GLADIATOR	CAPOT
JEEP	CAJAS

LEONARDO LACOBARA
AV. CHAMPAGNAT 3768 MAR DEL PLATA (7.600)

AUTO UNION

BIMAR

Linea completa de repuestos y accesorios
AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 Tel.923-0070 (1262)Cap.

---

del **LIBERTADOR**

AUTORADIOS
AUTOESTEREOS
ACCESORIOS
PARLANTES
ANTENAS
BAFLES

CONCESIONARIO OFICIAL
PIONEER®

VENTA - INSTALACION - SERVICE
Avda. SAN MARTIN 3058
Capital Federal

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



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

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

---

ford mundo

Linea completa de repuestos y accesorios
Ford
Av. ESTANISLAO ZEBALLOS 2501
(1712-CASTELAR-Bs. As.)-Tel. 629-1407

TAPAMAR

*Laboratorio de tapas de cilindros (Reconstruccion integral)
*Atendemos con reconocida idoneidad a todo el gremio
*Nuestros trabajos son garantidos

Irala 6321-Tel. 82-1292
(Alt. J. P. Ramos 700)-(7600)-Mar del Plata

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

AUTORADIO
Yamaha
ESTEREOS
ANTENAS
PARLANTES
INSTRUMENTAL - ACCESORIOS
CINTURONES DE SEGURIDAD
VENTA - COLOCACION - SERVICE
Angel Gallardo 45 – (1405) Buenos Aires

Poli Mar ACC.



CUBRECOCHE DE NUESTRA FABRICACION $220.000

Descuentos Especiales a Mayoristas y Revendedores
Accesorios toda la linea a los mejores precios de plaza
Av. COLON 3577 - Tel. 3-8497
(7600) MAR DEL PLATA

José Antonio Pando

TECNICO EN AUTOMOTORES
AFINACION · PUESTA A PUNTO
ARGENCARD MASTER CHARGE
VISA CARTA FRANCA
J. B. JUSTO 3730/34-(1416)-Tel. 653-4558
CIUDADELA

BOROMBOMBOM-BOROMBOMBOM...

ÉSTA ES LA CASA D

Granadero Baigorria. A 500 metros del límite de Rosario, sobre la misma avenida San Martín, corazón del barrio, está la casa de Oscar Larrauri. Lejos de Suecia, pero unidos por la vieja magia de la radio, los padres y el hermano de Poppy vivieron intensamente este primer escalón hacia la consagración definitiva del famoso de la familia. No estuvieron solos. Los amigos de Poppy, los de la primera hora, los de la "Limitada Santafesina, empezaron a llegar, escalonados apenas por la distancia que los separaba de la casa de Oscar. Abrazos, lágrimas y anécdotas llenaron un domingo inolvidable, mientras en la parrilla el asado "con merca de la casa" enhebraba emociones y nostalgias. Desde Totoras, Serodino y otros pueblos cercanos, donde Poppy ganó amigos, carreras y campeonatos, cada personaje traía su sonrisa y su recuerdo. Desde la mañana y hasta la cena, donde el asado volvía a ser rey, cincuenta o sesenta personas revivieron permanentemente la vigencia de un afecto que doña Irma y don Francisco retribuyeron con la exquisita sencillez de su manera de ser.

Mientras... desde un cassette la voz del Poppy les hablaba de su posibilidad de correr en Ferrari. Corsa, testigo de esa fiesta, intentará en vano reflejar en unas fotos la enorme belleza de un domingo donde el tema —milagro que logró el Poppy— fue la amistad. Y ese lujo de festejar con la sinceridad que nace del corazón de la gente simple, nos hizo acordar de aquella Argentina "de antes"... De esa, que pudimos vivir en este domingo realmente inolvidable.



1



2



3



4



6

1 *La radio, la bandera, las copas en alto. Los Larrauri, su gente y su alegría.*

2 *Tres abrazos, tres afectos. Norberto Larrauri y Pirucho Hortal.*

3 *José Daniel López con don Francisco. Un amigo de los que no fallan.*

4 *Omar Sutera y doña Irma. Para que uno siga creyendo en la gente.*

5 *Hugo De Bonis, Rubén Droguetti, Daniel Cuello, Oscar Otaegui. ¡Qué barra!*

6 *El archivo en el bòliche de Pirucho Hortal. Poppys y más Poppys...*

7 *Los padres, el hermano y los sobrinos, Ariel y Lionel. Y el Corsa futuro...*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Jorge Taboada - Fotos: Enrique Bianco

E POPPY CAMPEÓN





5

7

MONEDITAS

"¿Te acordás cuando el Poppy volcó el camión de reparto con 60 reses adentro?"... "¿Y cuando le pidió el Fairlaine flamante a don Francisco diciéndole que era para salir con una chica, y se largó a correr una con obstáculos?... Cuando lo trajo, parecía una basura..."

De Oscar Otaegui, asador titular del almuerzo del domingo.

●●●

"Correr en Ferrari y en Fórmula Uno. ¡Ja! La única lástima es que ya no esté Villeneuve... ¡Qué lo parió! ¿Te imaginás a Villeneuve y a mí largando juntos en un Grand Prix? El susto que se iban a pegar los otros..." De un cassette que recibió **Juan Maurelli,** uno de sus sponsors en la Limitada Santafesina.

●●●

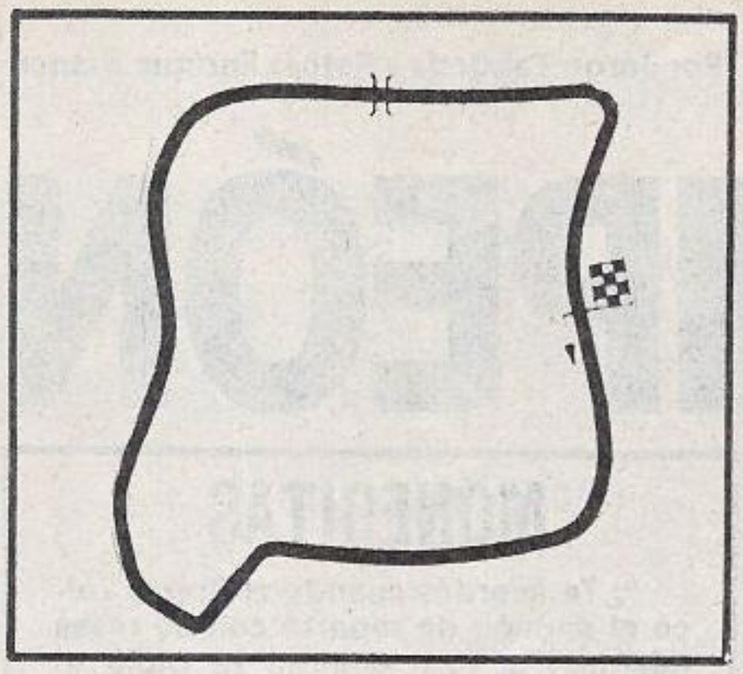
"Yo me puse en una pieza. Mi viejo caminaba por toda la casa. Y la vieja estaba sola en otra habitación. En cada carrera del Poppy hacemos lo mismo. No queremos estar juntos ni hablar mientras la carrera no termina. Después sí, vienen los abrazos y los amigos. Hoy, para no cortar la cábala, hicimos lo mismo. (De **Norberto Larrauri,** el hermano mayor de Oscar).

●●●

"Cuando Oscar corría en las limitadas de Santa Fe y Córdoba, no faltaba nadie. Casi siempre de acá del barrio salían cuatro micros que alquilábamos para ir juntos, más los autos. Salto Grande, Totoras, San José de la Esquina, Colonia Hansen... Los duelos con Bengoechea y Guenier, los asados, las piñas... Tantos años juntos y mirá... el año que viene el Loco va a estar en la Fórmula Uno. Lo pienso y no lo puedo creer..." (De una charla entre **Daniel Cuello, José Daniel López** y **Hugo De Bonis,** tres amigos de fierro y de siempre).

El momento más emotivo del domingo lo marcó la presencia de **Omar Sutera,** el hombre que le preparaba los autos a Poppy varios años atrás. Con las huellas del tremendo accidente sufrido a mediados de julio (cicatriz en el entrecejo, yeso a lo largo de su pierna derecha), apoyado en sus muletas, llegó hasta la casa de San Martín al 100 a eso de las dos de la tarde. Un beso a doña Irma, un abrazo y un beso también a don Francisco.

La magia de la televisión, la magia de la radio y la magia de **Corsa** también. Y acá está la prueba. El domingo, apenas terminó la carrera en Suecia, los padres de Poppy tenían en primicia y en sus manos la tapa de Corsa del martes. ¿Qué tal? No, si a veces tenemos ideas geniales...



Fórmula Tres Inglesa en Oulton Park —cor

MANSILLA Q

...y sigue demostrando que tiene con qué. El argentino tenía que sumar la mayor cantidad de puntos posibles ante la ausencia de Byrne, y lo logró. Ahora tendrá que poner todo de sí el próximo domingo para afirmarse, pero ya nadie duda que es el nuevo candidato



En Inglaterra, ya pocos dudan que **Enrique Oscar Mansilla** es el "rookie" 1982 de la Fórmula Tres Inglesa. Al promediar el campeonato, Tommy Byrne aventajaba al piloto argentino por 36 puntos, y ahora, cuando sólo restan siete competencias para finalizar el torneo, esa diferencia se ha achicado a tan sólo 13.

Tal como lo había hecho en 1980 con Stefan Johansson, o en 1981 con Jonathan Palmer, Dick Bennetts ha logrado exprimir el mejor rendimiento del Ralt y con el correr de las carreras, Mansilla ha pasado a ser el nuevo "cuco" de la categoría, sorprendiendo a la mayoría en su primer año en ella.

PRUEBAS DIA VIERNES

Oulton Park es un circuito pequeño, difícil y muy veloz. El piloto del West Surrey Racing, había realizado hace escasos quince días una serie de pruebas en este escenario, buscando el mejor rendimiento de su máquina para esta ocasión. En aquella oportunidad, el cronómetro había marcado 57s clavados para recorrer los 2.662 metros del circuito, un tiempo muy difícil de repetir ya que sería necesario que se dieran toda una serie de factores ideales, para volver a lograrlo.

El primer día de entrenamientos lo vio luchar al hombre de Lanús con un auto indócil, difícil de llevar, a casi medio segundo de los tiempos más veloces al comenzar las tres horas de pruebas; pero luego de unos retoques en el alerón, barras y espirales —aprovechando una interrupción a causa de una ligera llovizna— el auto volvió a ser el de antes y el argentino quedó en la segunda colocación,detrás de Dave Scott.

SABADO: CLASIFICACION Y CARRERA

Como es habitual en la categoría, los pilotos disponen de dos tandas para clasificar, y todos ellos aprovecharon el tiempo más fresco de la primera de ellas, para realizar sus mejores registros.

El sector más difícil del circuito, era indudablemente "Druids Corner", una doble curva que se hace en quinta a fondo, y si el auto no tiene la estabilidad necesaria, sucede lo mismo que en la siguiente, que es "Lodge Corner", el auto se va de trompa al ingresar a la curva y de cola a la salida. El Ralt del argentino no estaba todo lo bien

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

firmado:

UIERE EL TÍTULO



que se hubiese querido, pero el rendimiento era lo suficientemente bueno, como quedó claramente demostrado en competencia.

La carrera se puso en marcha y Mansilla, desde la segunda fila largó en forma brillante, llegando del lado de la cuerda a la primera curva. Roberto Moreno aprovechó mucho mejor su línea exterior y finalmente fue él quien pasó en punta en el primer giro. Los dos pilotos sudamericanos lucharon intensamente durante algo más de cuatro vueltas pero en el quinto giro Moreno sucumbió a la presión de Mansilla, tocando el pianito interno en "Old Hall" y teniendo que ingresar en boxes con el neumático pinchado, haciendo además abandono de la competencia.

En las posiciones posteriores, Dave Scott luchaba con Martin Brundle, hasta que el primero de ellos tuvo que desertar, mientras más atrás James Weaver y Mike White, hacían lo propio.

Al concluir los festejos habituales de la victoria, el equipo del West Surrey Racing en pleno, junto con su piloto Enrique Mansilla, celebraban este segundo triunfo consecutivo, pero sin dejar de pensar en Bdrands Hatch el próximo domingo.

"Creo que ha sido mi mejor largada —decía Quique—. **Al llegar a la primera curva venía bien por la cuerda, pero Roberto tenía mejor línea para doblar. Preferí dejarlo pasar para evitar cualquier toque o roce, que hubiese sido fatal a esa altura de la carrera, ya que aún faltaban 35 vuelts. De ahí en más lo busqué por todos lados, hasta que finalmente él cometió un error en la primer curva después de boxes, y manejando "finito" logré superarlo.**

"Durante las dos o tres primera vueltas, espié a quienes me seguían por los espejos, pero después simplemente me dediqué a controlar la diferencia con Scott. Giramos en el orden de los 57 segundos y fracción durante casi toda la competencia, y recién en las cinco últimas vueltas levanté porque no valía la pena seguir arriesgando.

"Esta semana probaremos en Silverstone el miércoles y jueves, y el viernes comenzará toda la actividad en Brands Hatch, finalizando con clasificación y carrera el domingo por la mañana.

"Dejando de lado la alegría de estas victorias, debo ser realista. Mi situación económica no es de lo mejor, pero creo que junto con Dick (Bennetts) y la gente en Buenos Aires, podremos terminar el año."

ORDEN DE LARGADA

R. Moreno
Ralt RT-3C/Alfa Romeo
57s25/100

M. Brundle
Ralt RT-3C/Volkswagen
57s47/100

J. Weaver
Ralt RT-3C/Toyota
57s85/100

M. O'Brien
Anson SA-3/Toyota
58s29/100

T. Trevor
Ralt RT-3/Toyota
58s79/100

D. Scott
Ralt RT-3C/Volkswagen
57s24/100
Promedio: 167,497 km/h.

E. Mansilla
Ralt RT-3C/Toyota
57s43/100

M. White
Ralt RT-3C/Toyota
57s62/100

T. Lee-Davey
Ralt RT-3C/Toyota
58s26/100

P. Argetsinger
Ralt RT-3/Toyota
58s62/100

E. Jones
March 813/Toyota
1m00s39/100

F-2 Europa en Misano

¡FABI, CAMPEON!

Cuando todo hacía suponer que Alberto "Johnny" Cecotto sería el nuevo campeón de la especialidad Corrado Fabi —March/BMW— se adjudicó la última del torneo, empatando con el venezolano en puntos y coronándose campeón por tener una victoria más que aquél.

La competencia se disputó en el circuito de Santa Mónica, cercana a la ciudad de Misano, y desde el mismo sábado el italiano se erigía como el hombre más veloz del escenario, obteniendo la pole position.

Una vez iniciada la competencia, Fabi se escapó en punta, mientras que Cecotto ingresaba en boxes en el primer giro para cambiar su alerón trasero, dañado en un toque con el alemán Stefan Bellof en la largada. Fabi ganó la carrera de punta a punta y Cecotto finalizó lejos a cuatro giros del puntero. El otro candidato al título, Thierry Boutsen, terminó sexto en la competencia y tercero en el torneo. La clasificación final fue la siguiente: *1.) Corrado Fabi (March 822/BMW), 1h18m25s a 160,122 km/h;* ***2º) Alessandro Nannini (Minardi 280/BMW), 1h18m35s; 3º) "Beppe" Gabbiani (Maurer MM82/BMW), 1h18m40s. Ampliaremos.***

CAMPEONATO

(disputadas trece pruebas)

POS.	PILOTO/PAIS	PTS.
1º	**T.Byrne (IRL)**	**76**
2º	E.Mansilla (RA)	63
3º	J.Weaver (GB)	46
4º	R.Moreno (BR)	42
5º	D.Scott (GB)	35
6º	M.Brundle (GB)	25
7º	L.Schaffer (BR)	10
8º	R.Trott (GB)	5
	A.Toledano (MEX)	5
	C.Abella (E)	5
	M.O'Brien (GB)	5
12º	E.Benamo (RA)	4
	M.White (GB)	4
14º	P.Argetsinger (USA)	3
	D.Leslie (GB)	3
	T.Lee-Davey (GB)	3
17º	D.Coyne (GB)	2
	M.Hytten (CH)	2

Próxima competencia: El 15/8 en el circuito chico de Brands Hatch.

CLASIFICACION FINAL

Circuito de Oulton Park de 2,662 km. Total: 93,17 km. 8/8/82

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	**Enrique Mansilla**	**Ralt RT-3C/Toyota**	**33m51s13/100**	**35**
2º	Dave Scott	Ralt RT-3C/Volkswagen	33m54s45/100	35
3º	Mike White	Ralt RT-3C/Toyota	34m10s81/100	35
4º	James Weaver	Ralt RT-3C/Toyota	34m19s64/100	35
5º	Mike O'Brien	Anson SA-3/Toyota	34m27s98/100	35
6º	Tim Lee-Davey	Ralt RT-3C/Toyota	34m28s53/100	35
7º	Peter Argetsinger	Ralt RT-3C/Toyota	34m50s79/100	35
8º	Roberto Moreno	Ralt RT-3C/Alfa Romeo		22
9º	Martin Brundle	Raltr RT-3C/Volkswagen		11
10º	Edward Jones	March 813/Toyota		10
11º	Tony Trevor	Ralt RT-3/Toyota		7

Promedio del ganador: 165,083 km/h. **Record de vuelta:** Mansilla, 57s46/100 a 166,740 km/h.

EN CONCORDIA, ENTRE RIOS

DI PALMA Y GUERRA C



Izquierda. Los que quebraron "la rutina", Luis Di Palma y Miguel Angel Guerra ganaron en el circuito entrerriano de Concordia. A la derecha, la foto muestra el Renault 18 del vencedor en el trencito que duró toda la carrera, delante del Dodge de Maldonado. (Observar el spoiler del Yoyo...) Abajo, el momento clave de TC-2000. Di Palma, después de dos retrasos casi consecutivos, remontó la carrera y acaba de superar a Bessone (h) y Del Río, escapándose rumbo a la victoria.





Como en Las Flores, la lluvia amenazó con arruinar la doble jornada de F-2 y TC-2000, sin conseguirlo. Pero Concordia fue diferente en lo sustancial: no ganaron ni Maldonado ni Del Río. Miguel Angel Guerra —y su flamante unidad con el motor R 18— y Luis Di Palma —salvando a las huestes de Dodge— dejaron segundos a los habituales triunfadores de esas categorías. Hubo gran emoción en F-2 y nuevos nombres en el TC-2000

Por Ricardo "madrugada" Delgado - Fotos: O. Dubinsky y R.O.D.

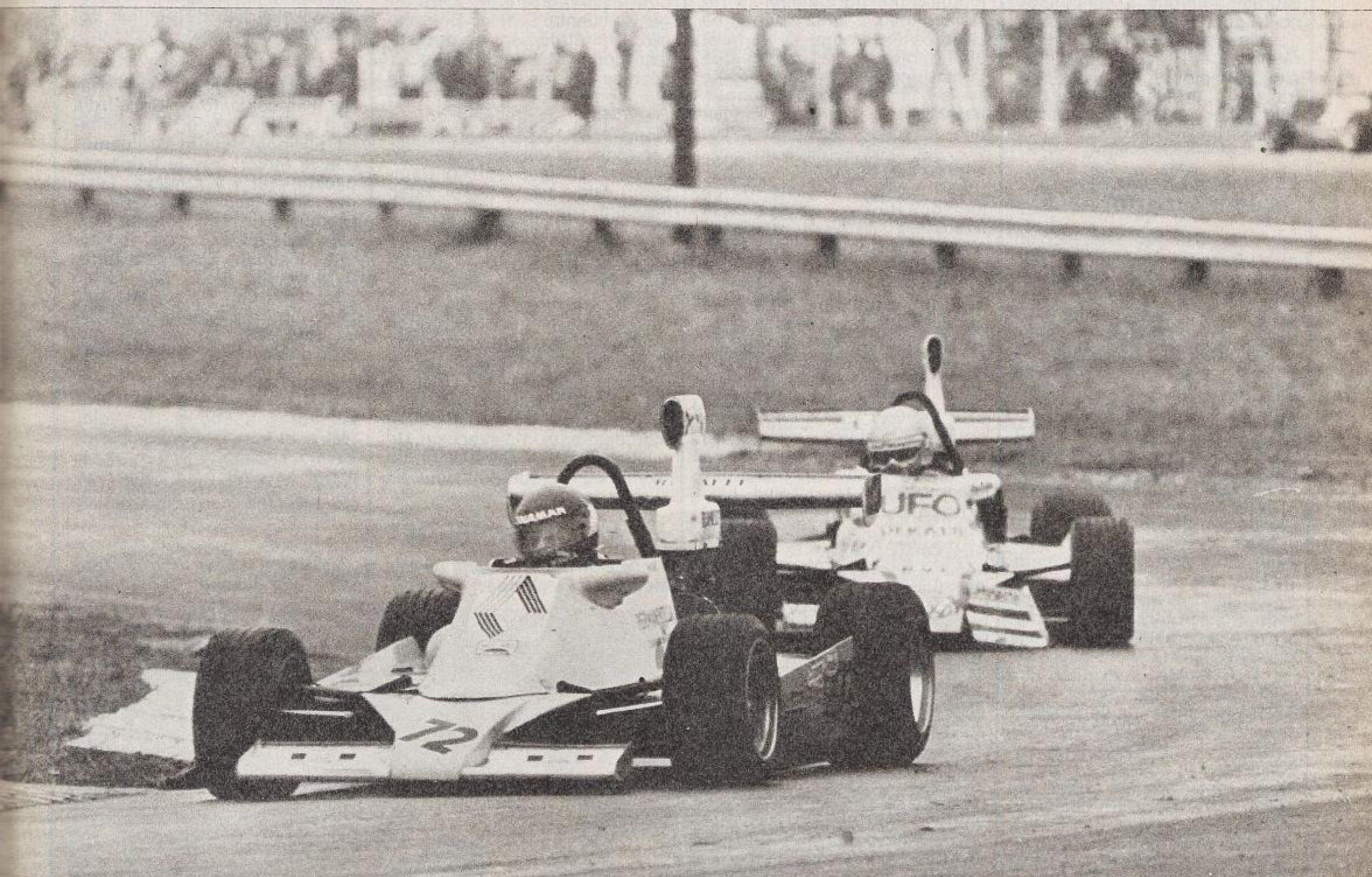
Llevar adelante una reunión de las características de la de Concordia no prometía ser tarea fácil. La renovada presencia de la lluvia, unos accesos un tanto complicados y unos organizadores un tanto reticentes fueron los principales escollos. Por fortuna, en este caso se optó por una postura similar a la de Las Flores y se tomó la actitud firme de realizar la carrera "pase lo que pase". Una vez que la gente del Concordia Automoto Club tomó conciencia de ello, ya no hubo más nada que temer. Porque además quedó demostrado que cuando al público se le da responsabilidad y la posibilidad de asistir a un espectáculo de envergadura —como en este caso— el resultado puede ser hasta muy divertido. Es cierto que el riesgo era grande, pero había que asumirlo. La vez anterior fue en Las Flores y se repitió ahora en Concordia; claro que aquella vez corrió por cuenta exclusiva de los pilotos, mientras aquí la responsabilidad era de todos. Y cada uno cumplió con lo suyo, tanto los organizadores, la gente de Fórmula Dos y finalmente los pilotos. El resto corrió por cuenta del público, que ante la posibilidad de ver una carrera bajo la lluvia, concurrió en forma masiva. La lluvia nunca fue un argumento de peso para suspender una carrera y una vez más quedó demostrado. Alternativa que resultó todo lo feliz que habían pronosticado.

FORMULA DOS; UN ANGEL DESTRONO AL REY...

Y aunque lo del título pueda sonar a cuento de hadas o algo

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONTRA LA COSTUMBRE



parecido, fue quizás lo que mejor graficó lo sucedido en Concordia. Porque hacía falta la envergadura y experiencia de un piloto de calibre, estar ahí nomás en la grilla y con buenos elementos. Y Angel Guerra tuvo todos los argumentos para intentarlo y no los desaprovechó. Además, contó con la ayuda de la lluvia, aunque para aprovecharla había que hacer lo que siempre resulta mejor en estos casos. Esto es, no fallar en la largada, después... aguantar. Porque eso bastaba en una pista difícil, húmeda, pero que esa misma humedad emparejaba notablemente las cosas. Con un terreno así de complicado por delante, las premisas fueron matemáticamente cumplidas por Guerra, porque hasta cuando Maldonado lo tocó de atrás en su afán por pasarlo y ambos entraron en trompo, tuvo una reacción digna de su talla, recuperando adelante del Yoyo y volviendo las cosas a esa "normalidad". Quince días atrás en Las Flores, los dos (junto con Kissling) habían dado una lección de manejo bajo la lluvia. Y en Concordia repitieron, sólo que aquí hubo detalles que invirtieron los papeles, un poco lo que decíamos antes y un poco cuando ese trompo... **"No valía la pena intentar pasarlo jugándome a todo o nada. Eso sí, lo presioné lo más que pude considerando que la pista era un desastre. Recién, Angel me dijo que cuando llegamos al frenaje de la recta principal vio una mancha de aceite y levantó, yo venía muy pegado a él y no pude evitar tocarlo. Allí se me torció el spoiler delantero** y dos o tres vueltas después —previa espantada y toque con unas gomas que estaban al borde de la pista— se desprendió.

El auto se convirtió en un desastre y entonces me quedé tranquilo." La confesión del Yoyo nos dio el argumento que faltaba. Hasta allí había sido un trencito de dos que acaparó todo. No solo los dos primeros lugares de la carrera, sino los mejores radios de giro, las maniobras más pulidas, y porque no, hasta los cordonazos más efectivos. Fueron cerca de 30 vueltas al mismo nivel y sin nadie que compartiera con tanta intensidad este papel protagónico.

Porque es cierto que la trepada de Fangio fue espectacular, (a pesar de un trompo a media carrera el balcarceño esta vez estuvo con muchas más luces que cuando en Las Flores largó con slick en la lluvia), que el trencito impresionante que formaron Scarazzini-Di Palma-Sommi quitaba el aliento. O que Croceri y Farrall mostraran gran temperamento durante buena parte de la carrera, crucereando por los puestos cuarto y quinto. Pero también fue real que ninguno de ellos estaba en la conversación por la punta. Eso estaba reservado para Angel y el Yoyo; debía ser para uno de los dos... No contaba tampoco De Guidi con un auto "intenible" y ni siquiera Kissling, candidato después de los de Las Flores, traicionado por una tercera velocidad remisa a entrar. También tuvo que contentarse Rissatti, y lo propio sucedió con Caneda y un auto ingobernable. Esta vez, la punta sólo la tentaron dos pilotos. Angel Guerra, la tuvo las 40 vueltas y Guillermo Maldonado la buscó ese mismo período.

Los dos, hicieron un regalo para los ojos y también para la Fórmula 2, en una de las demostraciones más acabadas de capacidad y talento.

Ganó la categoría. Porque después de mucho tiempo, un Renault ocupó el primer lugar (1ª victoria del R 18), porque esta vez cambió el nombre del consagrado (aunque a Maldonado no le gustó mucho) y además, porque Angel Guerra, desde su retorno a la F-2 sirvió de ejemplo. Ejemplo de humildad, de trabajo y profesionalismo que sólo puede ser compensado con muchos imitadores.

TC-2000: LA GALERA DE LUIS ES INAGOTABLE

Piense usted en esto. Picó en punta Bessone, poco menos que un ignoto que bajo condiciones climáticas muy difíciles el sábado logró el segundo tiempo. Di Palma le arrebató la punta a los pocos giros, pero dos salidas de pista lo retrasaron; el Dodge de Del Río fallaba y calentaba; Gayraud remaba desde atrás entrando cruzado en cada curva y Rey trepando desde el último lugar hasta el grupo de adelante. Todas alternativas que mostró el TC-2000 cuando aún no se habían disputado una decena de vueltas.

Realmente, esto ya implicaba una carrera diferente. Pero que nadie piense que allí terminó todo. Porque otra vez Di Palma, volvió a la carga... "Llegando a la curva anterior a la horquilla del fondo frené y el auto pegó una espantada que me sacó el volante de las manos. En la de adentro, hacia la derecha, me pasó lo mismo a la vuelta siguiente; entonces pensé que era el momento de replantear las cosas. Me tomé una vuelta para tantear el freno y pensé que había algo roto. Fui arrimando el frenaje en cada curva cuando encontré el punto y recién entonces entré a pensar cómo recuperar".

Y lo dicho, otra vez Di Palma que fue a buscar a Bessone y Del Río. Y primero a uno y luego al otro, los dejó atrás. Recién entonces las cosas se calmaron. Porque hasta allí, había sido una sucesión de golpes de escena que comenzaron el sábado. En parte, por lo que decíamos del excelente trabajo de Bessone, otro por el inusual cuarto lugar de Del Río en la grilla, también por el muy buen tiempo de Rey catapultado al 3er puesto en la largada. Pero cuando faltaba poco para la partida, la humedad del piso comenzó a secarse y hasta apareció un tímido sol. Entonces muchos pensaron que era cuestión de "borrón y cuenta nueva". Y claro, podía resultar así sólo por algunas salvedades: en este caso más precisamente materializadas por Bessone y Rey. Sólo Luis Di Palma en la pole ponía esa cuota de "normalidad". Con la pista seca, se podía prever también una recuperación de Del Río. Pero Bessone no pensaba lo mismo... Un toque de Crocco eliminó las aspiraciones de Rey relegado al fondo del pelotón, pero a Bessone no se lo podía parar... Sólo Di Palma estaba para intentarlo. A Del Río, un auto que fallaba lo marginó por un momento y recién cuando la junta de tapa de cilindros del Dodge Nº 38 falló, pudo volver a la carga. Que terminó cuando Del Río pudo a su vez, también con Bessone. A pesar que no borró la imagen que el joven principiante del TC-2000 dejó sentada en Concordia.

En el medio de este trío de lujo que tuvo la categoría, la alternativa para el suspenso quedó a cargo de otros protagonistas.

Rey se puso quinto a metros de Gayraud, formando parte de un pelotón tan nutrido como combativo. Que también era integrado por Del Río, Pontoriero, Solomita y Bessone. En el maremagnum, Rey superó a la cupé azul de Gayraud y pronto comenzó a alejarse, pero a los pocos giros su Taunus comenzó a humear y Gayraud inició una recuperación. Una goma baja (trasera izquierda) lo frenó. A tal punto que se mandó a boxes y sus colaboradores lo hicieron seguir, pensando que ganaría más tiempo aún con la goma sin aire frente a un Rey que ya venía muy despacio. Pero no le alcanzó. Mientras Rey cruzaba la línea muy despacio, Gayraud aparecía en el fondo de la recta con su cupé "escorada" que apenas le alcanzó para llegar con la llanta.

Una alternativa más en la que sin duda fue la mejor demostración del TC-2000 de este año. Con un nombre nuevo para tener en cuenta: Ernesto Bessone hijo. Con otros para no desestimar como Gayraud y Rey. Y además con un Luis Di Palma que, como decíamos en el título "sacó de la galera" una de sus tantas facetas para sorprender ganando en forma impecable sobre un limitado Del Río. Campeón éste, que ante el rateo insistente de su motor hizo lo más aconsejable: trató de seguir a Di Palma aprovechando la detención del Dodge de Bessone.

Pero además fue la mejor carrera porque hubo un parque sólido, de autos que no se pararon, pilotos con ganas (como Pontoriero, Solomita y Gustavo del Campo) y esa primera parte de la carrera que no dejó un momento para la distracción. Un punto alto en la producción de una categoría que aún sigue en la dura senda de madurar.

PATIO DE CHARCOS

ALEGRIA — "Es una de mis alegrías más grandes —nos decía Ernesto Bessone (hijo) después de la carrera de Tc-2000—, **no pude haber pretendido más, porque la junta de tapa de cilindros empezó a traerme problemas a partir de la mitad de la carrera y los cambios estaban muy duros. Pero no me quejo, la satisfacción que tengo supera todo".** Palabras de quien fuera la revelación de la carrera de TC, dándose el lujo de puntear varias vueltas el día de su debut.

GORDO CONTENTO — Nadie más contento en Concordia que Osvaldo Antelo. **"A la mañana tuvimos algunos problemas con el motor, que lo habíamos puesto ayer y era nuevo. Tuvimos algún inconveniente de distribución, pero finalmente conseguimos poner un distribuidor que no andaba como el anterior pero rendía bien... ¿te fijaste que en la recta no nos sacaban ni un metro? Lo más importante es que era una victoria que todos nosotros necesitábamos".**

TODO MAL — Así le fueron las cosas a Miguel De Guidi. **"Mirá, el auto era imposible de llevar. Y cuando eso pasa, lo mejor es girar para llegar".** La cara de Miguel no admitía más frases para explicar el resto...

UNA Y UNA— Nos contaba Del Río: **"Llegué con mucha**





Arriba, El trompo que protagonizó Juan Manuel Fangio. Pese a todo, fue tercero detrás de Guerra y Maldonado. Abajo, Carlos Rey, superando a José Miguel Pontoriero. Terminaron 4º y 5º respectivamente.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

temperatura y una persistente falla en alta, pero de todas formas me voy contento y con una buena ubicación para el campeonato.

REY DIXIT — **"Cuando Crocco me tocó en la primera vuelta y quedé último, me tomé las cosas de otra forma. Comencé a tirar los cambios tranquilo y así seguí. ¿Lo de la protesta a Del Río? Yo entiendo que tenía razón. El me quiso pasar en un lugar donde no debía. ¿Por qué no esperó para hacerlo en otro sector del circuito?"**

PISTA BRAVA — La constante lluvia y el barro que se depositó sobre los costados del pavimento, hicieron de la pista de Concordia un verdadero desastre. Además, a eso se sumó la inevitable presencia del aceite, por lo que fueron numerosos los "viajes al más allá", trompos y derrapes durante todo el fin de semana.

A LOS BOXES — El agua tampoco perdonó los garages del circuito entrerriano, convirtiéndolos en una especie de pantano donde chapotearon autos, trailers, pilotos y mecánicos.

CLASIFICA F-2: Maldonado (Berta-Dodge VW), 1m18s21; Guerra (Berta R-18), 1m19s18; Scarazzini (Berta-Dodge VW), 1m19s72; Fangio (Berta-Dodge VW), 1m19s89; Di Palma (Berta-Dodge VW), 1m20s77; Sommi (Berta-Alpine), 1m20s97; Croceri (Berta-Dodge VW), 1m22s23; Kissling (Berta-Taunus), 1m23s08; Farall (Berta-Dodge VW), 1m23s18; De Guidi (Berta-Dodge VW), 1m24s24; Risatti (Berta-Dodge VW), 1m24s55; Caneda (Berta-Dodge VW), 1m25s16; Einöder (Berta-Dodge VW), 1m30s08; Perone (Berta-Dodge VW), 1m30s48; Suriani (Berta-Dodge), no clasificó. **Promedio general:** 115,903 km/h.
CLASIFICA TC-2000: Di Palma (Volkswagen 1500), 1m26s83; Bessone Jr. (Dodge VW 1500), 1m28s31; Rey (Ford Taunus C.), 1m28s89; Del Río (Dodge VW 1500), 1m29s90; Pontoriero (Dodge VW 1500), 1m30s29; Gayraud (Ford Taunus C.), 1m31s42; Crocco (Dodge VW 1500), 1m31s48; Solomita (Dodge VW 1500), 1m32s14; Del Campo (Ford Taunus C.), 1m32s26; Gerardo Del Campo (Ford Taunus C.), 1m33s64; Buzzurro (Ford Taunus C.), 1m34s58; Bessone, 1m39s66; Oltra, 1m45s64; Torriani, 1m54s71. **Promedio general:** 104,638 km/h.

CLASIFICACION F-2

Autódromo de Concordia. Circuito de 3200 mts. 40 vueltas. Recorrido total: 120 km

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	72	**Miguel Angel Guerra**	**Berta-Renault**	**51m33s19/100**	**40**
2º	2	Guillermo Maldonado	Berta-Dodge	51m11s55	40
3º	3	Juan Manuel Fangio	Berta Dodge	52m37s70	40
4º	1	Alberto Scarazzini	Berta Dodge	52m38s25	40
5º	4	Luis Di Palma	Berta Dodge	52m32s69	39
6º	42	Ricardo Risatti	Berta Dodge	52m14s99	39
7º	9	Guillermo Kissling	Berta-Ford	52m44s60	39
8º	8	Roberto Caneda	Berta Dodge	52m44s90	39
9º	6	Miguel De Guidi	Berta Dodge	52m45s68	39
10º	37	Ernesto Perone	Berta Dodge	51m36s05	38

Luego se clasificaron: 16,Omar Suriani, 5,Gustavo Sommi.
No se clasificaron: 77, Egon Einoder; 54, Fernando Croceri; 40, Ernesto Farall.
Promedio del ganador: 117.226 km/h.
Record de vuelta: Guerra en la vuelta 38 en 1m7s38 a 134,432 km/h.
Campeonato: (disputadas seis pruebas): Maldonado, 46; Sommi, 21; Di Palma, 16; Guerra, 15; Kissling y Scarazzini, 12; Fangio, 10; Risatti, 6; Passadore, 3; Picotti y Martin, 2; Bakst, Raies, Caneda y Croceri, 1.
Próxima competencia: 5 de setiembre en San Juan.

CLASIFICACION TC-2000

Autódromo de Concordia, de 3200 mts. 40 vueltas. Recorrido total: 128 km.

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

No se clasificaron: 23, Enrique Torriani; 14, Gerardo Del Campo; 8,Carlos Crocco; 40, Ernesto Bessone.
Promedio del ganador: 116,228 km/h
Record de vuelta: Di Palma en la 3ª en 1m15s72 a 119,714 km/h.
Campeonato: (disputadas 5 pruebas); Del Río, 90; Di Palma, 50; Pontoriero, 39; Crocco, 35; Traverso, 27; Rey, 20; López, Saénz y Buzzurro, 18; Solomita, 14; Daray y Bessone (h), 12; Gayraud, 11; Rossone, 10; Del Campo, 9; Oltra, 8; Cabanellas, 5; Fernandino, 2.
Próxima competencia: 5 de setiembre en San Juan.

AUTO-TINT
POLARIZADO DE CRISTALES EN 2 Hs.
EXIJA EL LEGITIMO
NO ACEPTE IMITACIONES
DINERS
Colocación en Autos, Camiones, Camionetas, Autobuses, Edificios de Oficinas, Vidrieras y Viviendas
JUAN B. JUSTO 3214 - CAP. (CASI ESQ. WARNES)
MIGUELETES 2433 - CAP. (ALT. LIBERTADOR 6300)

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

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

REALCE SU AUTO
FILM PARA POLARIZAR
LANCHAS
PICK-UP•JEEPS
COLOCACION EN EL ACTO
FILETEADO DE COCHES $ 250.000
AUTOADHESIVOS DECORATIVOS
AUTODECOR
Av. J. B. JUSTO 3316 • CAP.

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

Para su PEUGEOT Bujías Especiales de Gran Performance que Eliminan el "Rateo" y Cadenas de Distribución Silenciosas, ambas FRANCESAS
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3365 (PALERMO) 801-3952/3957/6634/8959

SUAVE MANEJO PARA SU TAUNUS L, GXL y GHIA
colocando
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
● Rápida instalación sin modificar estructuras
● Garantía de perfecto funcionamiento.
● Costo razonable.
CONSULTENOS
SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
y como siempre colocación y reparación de CAJAS AUTOMATICAS
DE MARCO HNOS. S.R.L.
ENVIOS AL INTERIOR
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 Cap.

Realce su automóvil con AUTOADHESIVOS DECORATIVOS
DUKE
FILETEADO DE COCHES $ 250.000.-
FILM PARA POLARIZAR
WARNES 1180 • CAP.
LANCHAS - PICK-UP - JEEPS
COLOCACION EN EL ACTO

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos.
TAUNUS GHIA • BMW • TORINO ZX
LEGITIMAS
PRECIOS ESPECIALES PARA AGENCIAS Y REVENDEDORES
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
DINERS • CABAL ARGENCARD • VISA CARTA FRANCA
Desde $ 150.000.-
WARNES 1401 ESQ. DORREGO 854-7322/0902

FORMULA RENAULT EN EL AUTODROMO

¡AYACZIVATERRU! (Urreta

Largó en última fila la final, peleó, se fue afuera... y ganó la quinta consecutiva. Si le faltaba demostrar algo, ahora, cartón lleno...



Así circularon Urreta y Etchegaray hasta que a este último el motor le dijo basta. (abajo). Después de varias frustraciones y choques Claudio Becerra subió a su primer podio (derecha). El vasco (izquierda).

I-n-cre-í-ble.

Una palabra que resonó en todo el autódromo después de la carrera; quedaron pocos sin pronunciarla.

Y sin embargo no es novedad, porque tradicionalmente la Fórmula Renault en el circuito nº 7 es garantía de espectáculo; y en esta oportunidad con la expectativa aumentada, porque la categoría hacía su debut con las nuevas gomas de compuesto duro, lo que teóricamente emparejaría las chances, además de dar un respiro importante al castigado bolsillo de los pilotos. En realidad, las nuevas Fliter se utilizaron ya en la carrera anterior (Las Flores), pero por la lluvia caída en esa oportunidad prácticamente se puede decir que el estreno se produjo aquí. Lo de las cubiertas es significativo porque es el primer paso hacia el nuevo concepto que los actuales dirigentes tienen de la Fórmula Renault; mejor dicho, el antiguo concepto, sólo que esta vez se marcha decididamente hacia su concreción. **"Para el año que viene queremos tener setenta autos por carrera** —nos decía Héctor Becerra, vicepresidente de la APF-4— **y con los motores 1400 y esas gomas creo que lo vamos a conseguir. Con un motor y un juego de cubiertas un piloto podrá correr todo el año si hace las cosas bien... y eso tiene que atraer gente que en este momento no puede participar por los altos costos."**

Una situación que se ve claramente reflejada en el hecho de que cuarenta y dos autos se inscribieron para esta carrera y más de treinta se hicieron presentes el domingo; es que el autódromo queda cerca para la mayoría y los gastos —con una "ayudita" como la de las gomas— caen apreciablemente.

URRETA ES HUMANO...

Después de marcar la pole el sábado con 58s43/100, a sólo 19/100 de la marca de Sommi en 1981 en este mismo escenario —recordar que en esta oportunidad se usaron gomas de compuesto duro—, todo indicaba que Urreta estaba para completar un nuevo paseo. Berecibar y Etchegaray lo escoltaron en los registros sabatinos, repitiéndose así los que jugaban el papel de "Cazaurretas" en las últimas carreras.

La primera serie del domingo enfrentó a Urretavizcaya y Etchegaray como protagonistas principales, pero tras la partida no más el de Chacabuco se detuvo junto a un guard rail con un freno delantero trabado, ante el delirio de los presentes, que comprobaron así que Urretavizcaya es humano y también se le rompe el auto de vez en cuando. Etchegaray ganó la batería después de pelear un rato con el pampeano Bongiovanni, que fue superado más tarde por Humberto Dana.

La segunda contienda fue más tranquila, aunque más veloz. Los dos DEPAC del equipo de Del Río prácticamente no tuvieron rivales, Berecibar dominó con comodidad seguido de Gurini y así finalizaron. Tercero arribó Claudio Becerra, que mejoró notablemente respecto a pruebas anteriores.

Que Urretavizcaya ganara fácilmente un repechaje de seis autos, realmente no asombró a nadie, pero creó la gran expectativa. A pesar de la lucha que se esperaba por la punta desde el inicio, los ojos estaban puestos en el auto blanco nº 12 que largaba último y solo.

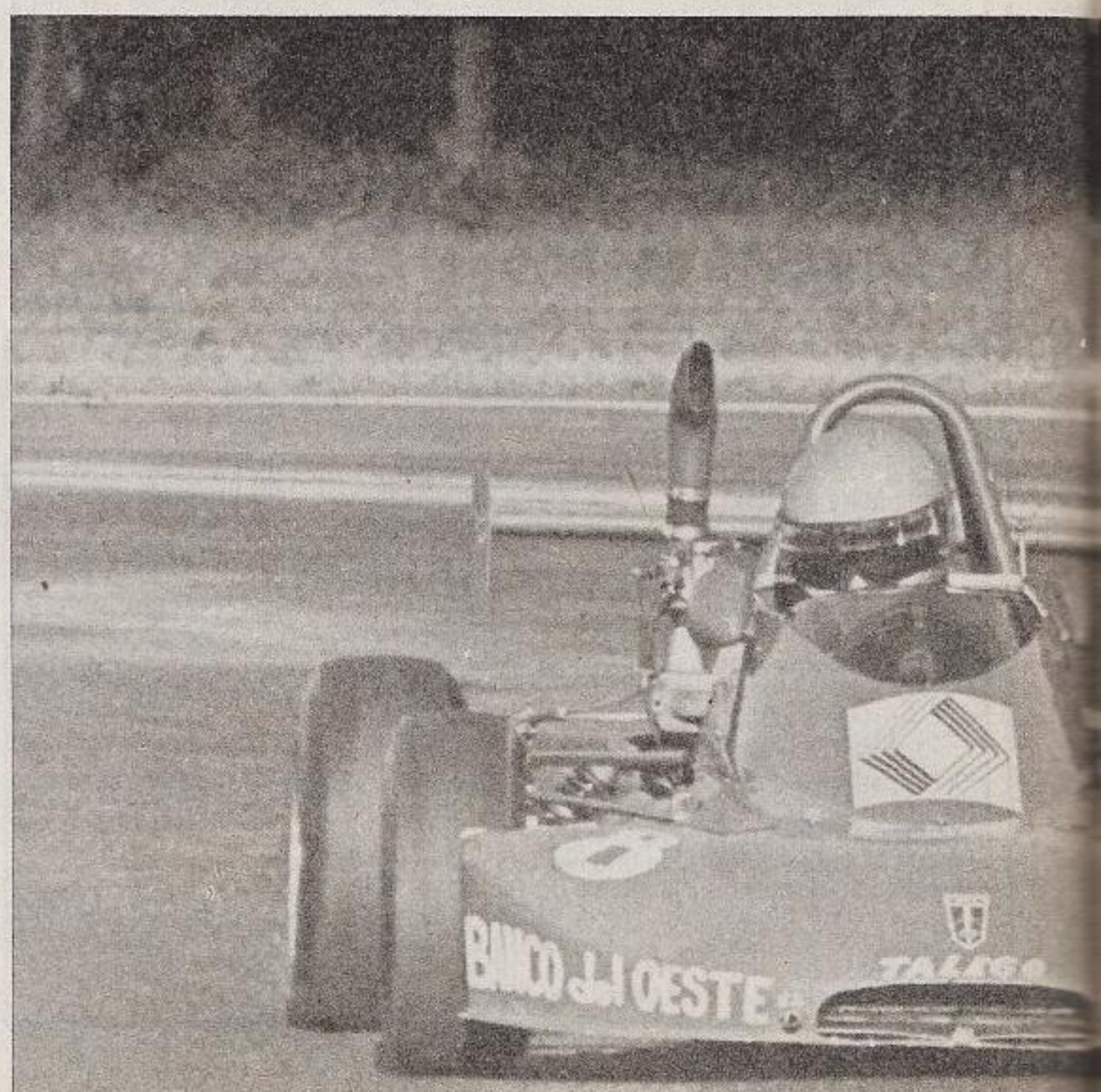
¿URRETA ES HUMANO...?

El circuito nº 7 —que enlaza la recta principal, Curvón, Ascari, recta opuesta y Horquilla— propone un argumento distinto a lo habitual para la categoría. Un trazado superveloz, con un frenaje para contener la respiración (la Horquilla), lugar clave y prácticamente el único para superar a otro auto.

Tras el lanzamiento de la final Etchegaray encabezó la primera pasada, detrás de él Berecibar, Bongiovanni, Gurini, Lede, Dana, Giachino, Becerra: todos muy juntos y ocupando toda la pista. Sin embargo, apenas el pelotón ingresó en la Horquilla Urretavizcaya era ya el centro de atracción, porque antes de completar el primer giro ya había superado a más de diez autos y pasó por la raya en el puesto 11. **"Urreta se limpia seis en el Curvón, ya vas a ver"**, —nos había dicho antes de la largada Juan Carlos Infante, que estaba al lado nuestro; pero se quedó corto.

Mientras adelante Berecibar entraba en boxes en el segundo giro con la caja trabada y Etchegaray mantenía la vanguardia de los embates de Gurini (que superó fugazmente a Bongiovanni pero se fue afuera perdiendo terreno), Urreta pasó séptimo y ya no quedaba nadie sentado en el pasto ni en la tribuna. Realmente se esperaba la escalada del piloto de Crespi blanco, pero nadie hubiera apostado a que en dos vueltas estaría en contacto con los punteros. Pero así fue. En el giro cuatro, capitalizando el abandono de Lede, subió un lugar y en la sexta vuelta ya estaba cuarto, desplazando a Becerra y Giacchino que mantenían un duelo feroz. **"En las primeras vueltas preferí no pelear demasiado y resignar alguna posición** —nos diría después Becerra—, **porque sabía que en cuanto el panorama se aclarara un poco podría tirarme al máximo..."**

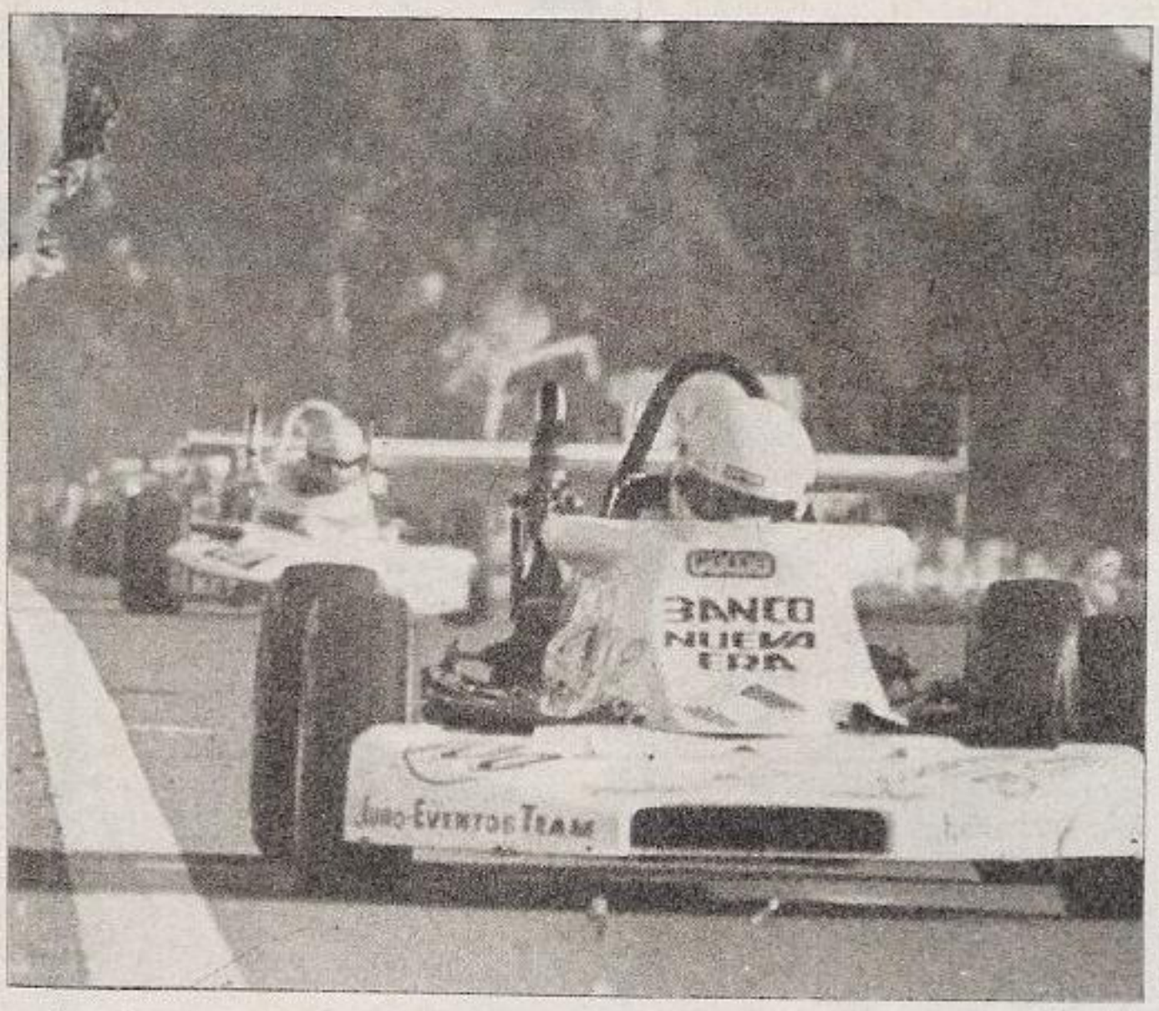
En esa misma vuelta se produjo el vuelco del auto de Oscar Pereyra en la Horquilla, que a pesar de su espectacularidad no pasó a mayores, creando un poco de confusión y quitando por un par de giros la atención de lo que pasaba en la pista. Cuando dos vueltas después el interés volvió a la carrera, Urretavizcaya ya era tercero por haber desplazado a Dana. En el giro diez Bongiovanni también



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Solebol Aícrag Olecram
Fotos: Antonio Capria

vizcaya, de atrás para adelante)



CLASIFICACION FINAL

Autódromo de la ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº 7 de 2.640,85 metros. 23 vueltas. 60,73 Km. 8-8-82.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	**12**	**Roberto Urretavizcaya**	**CRESPI**	**23m06s83/100**	**23**
2º	100	Claudio Becerra	BERTA	23m08s30	23
3º	4	Juan José Bongiovanni	DEPAC	23m13s39	23
4º	24	Juan C. Giacchino	CRESPI	23m13s62	23
5º	18	Humberto Dana	CRESPI	23m22s19	23
6º	114	Néstor Gurini	DEPAC	23m25s09	23
7º	112	Jorge Lázaro	CRESPI	23m40s79	23
8º	57	Angel Chiviló	CRESPI	23m41s27	23
9º	17	Benjamín Muñiz Barreto	CRESPI	23m41s84	23
10º	23	Ricardo Kehler	BERTA	23m45s50	23

Luego se clasificaron: Mario Riva (CRESPI), 23m51s77; Miguel Fuchila (CRESPI), 24m02s02; Alfredo Echarri (DEPAC), 24m10s38; Gustavo Stefanini (MARTOS), 23m25s59; José Luis Rodrigo (CRESPI), 23m54s17; Jorge Giorgi (CRESPI), 23m14s37; Roberto Márquez (CRESPI), 23m27s59; Raúl Berecibar (DEPAC), 23m32s71; Martín Demarco (CRESPI), 23m11s99; Sergio Buzeta (CRESPI), 19m21s66; Miguel Etchegaray (CRESPI), 18m21s52.

No se clasificaron: Rafael Verna (CRESPI); Rafael Sergio (SERGIO MK 8); Oscar Pereyra (CRESPI); Edgardo Lede (BERTA); Gabriel Rando (CRESPI).

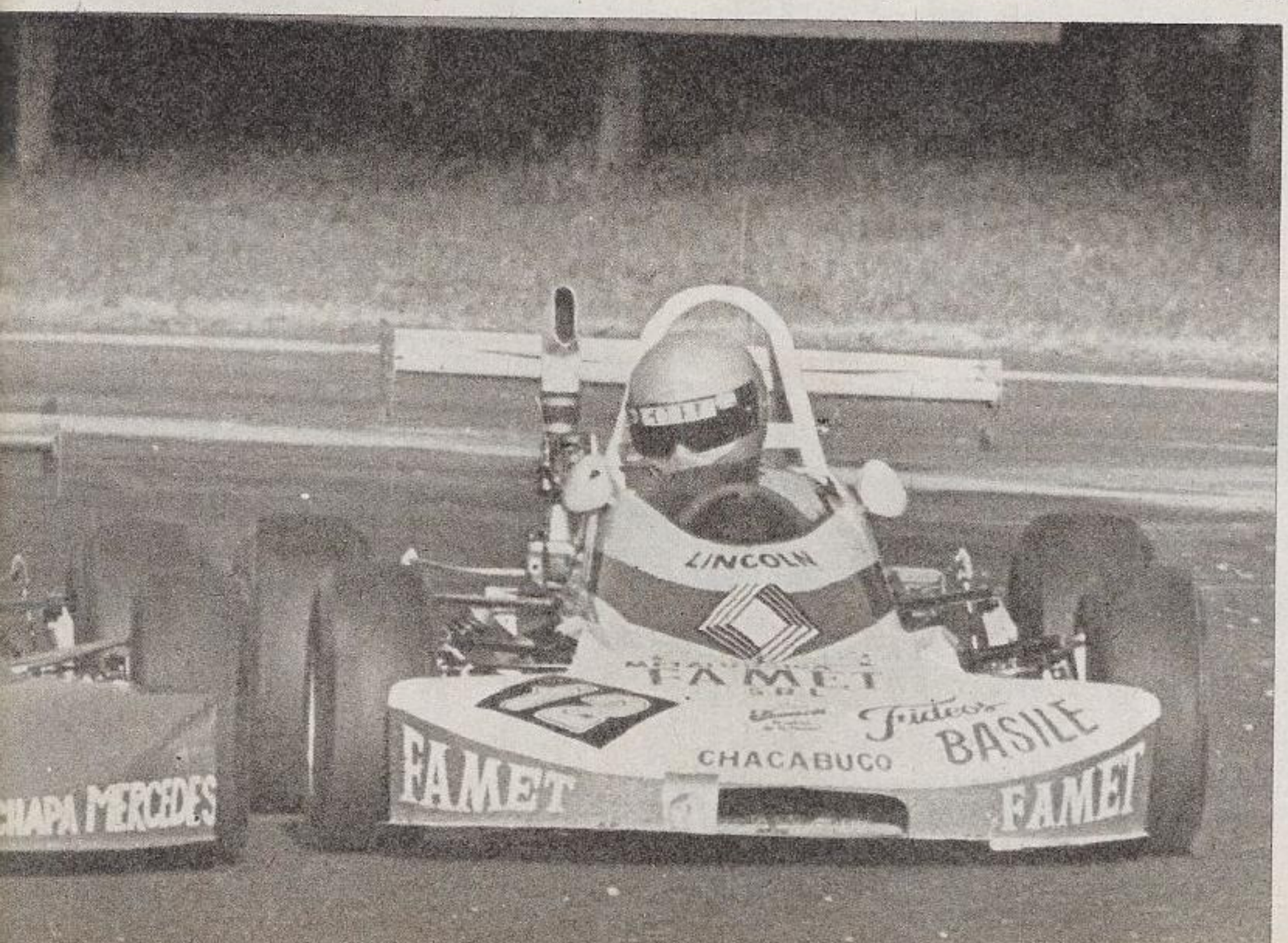
Promedio del ganador: 162,375 Km/h.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la vuelta 19º, en 58s55/100 a un promedio de 162,375 Km/h.

Campeonato: Urretavizcaya, 36 puntos; Etchegaray, 21; Gurini, 14; Dana, 12; Lede, 10; Giacchino, 9; Bongiovanni, 8; Becerra, 6; Ohanessian, De Marco y Buzeta, 2; Riva, 1.

cede al empuje del de Chacabuco; y al llegar a la Horquilla los dos Crespi (Urreta-Etchegaray) ya están apareados. El griterío y el entusiasmo dejaron su lugar abruptamente a manos que se levantaron... los dos autos se rozaron y fueron al paisaje.

La recuperación fue casi inmediata, pero Bongiovanni ya se había ido adelante seguido por Dana y Etchegaray, que apenas pudo conservar el tercer puesto, mientras Urretavizcaya quedaba quinto tras Becerra. Y otra vez se repitió la ronda infernal, en la vuelta quince Etchegaray ya era nuevamente puntero y Urreta segundo. A partir de allí cada frenada en la Horquilla daba ganas de ser propietario de un balcón para alquilarlo bien caro, hasta que en la vuelta dieciocho el auto nº 8 se detuvo con el motor roto y Urreta quedó con el camino franco hacia una nueva victoria; esta vez con visos de hazaña. **"No sabes la bronca que tengo** —nos decía después Etchegaray—, **nunca rompimos un motor en carrera y justo hoy me viene a pasar..."**. Un mano a mano que "el Toto" venía soñando hace rato, frustrado por un motor rebelde. El fruto lo recogió Becerra, quien tras la mejor carrera de la temporada y haber postergado nada menos que a Bongiovanni y Giacchino en el momento justo (cuando los pasaron Urreta y Etchegaray) se llevó un segundo puesto que vale oro, después de una serie de frustraciones y accidentes en carreras anteriores. Bongiovanni fue tercero y el mejor Depac, salvando el honor de los chasis de Chacabuco ante la retranca de los autos de Berecibar y Gurini, mientras Giacchino volvió a ser un poco el de antes y su vehemencia le valió el cuarto puesto.



SALVO URRETA...

...La cosa pinta saludable, los tres primeros con diferentes chasis (Crespi, Berta y Depac) cristalizan la tan mentada lucha de marcas; un interés técnico que suplanta un poco al deportivo, ya que el dominio del piloto de Chacabuco hace casi imposible que alguien le robe el campeonato. Se corrieron cinco carreras este año y Roberto Urretavizcaya llegó adelante en todas. En una lo desclasificaron por una objeción técnica al desarmarle el auto y fue la única que "perdió"; nosotros, humildemente, proponemos que lo desarmen a él y no al auto... porque se comenta que no es humano... y ya estamos creyendo.

EN PERGAMINO:

* Satriano volvió a imponer su estilo
* La lucha de marcas mantuvo su vigencia
* ...y ante más de 15.000 entusiastas

DESBORDÓ EL

por Jorge Fernández Morano fotos Osvaldo Varone



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FUROR DEL TC

Lo de Pergamino sobrepasó todo lo imaginable a nivel fenómeno social de la categoría. En ningún momento nos propusimos olvidarnos del claro y contundente triunfo de Satriano. Y de su implicancia en la lucha por el campeonato. Pero después de consultar y tratar el tema con mucha gente del ambiente, la mayoría con más de veinte años en TC, todos coincidían que ese domingo de Pergamino sería tan especial como inolvidable. Entre 15.000 y 18.000 personas que desbordaron por completo el sistema de seguridad previsto. Como primera consecuencia la serie inicial se largó con considerable atraso y obviamente, las restantes, también. Pero el gran estallido se produjo al final, al estilo TC de antes. El público se largó a la ruta ni bien terminó la prueba. Un poco para festejar la victoria del "Chivo" de Satriano, pero mucho más porque en Pergamino pareció congregarse todo el mundo del TC. Ese "mundo", ese

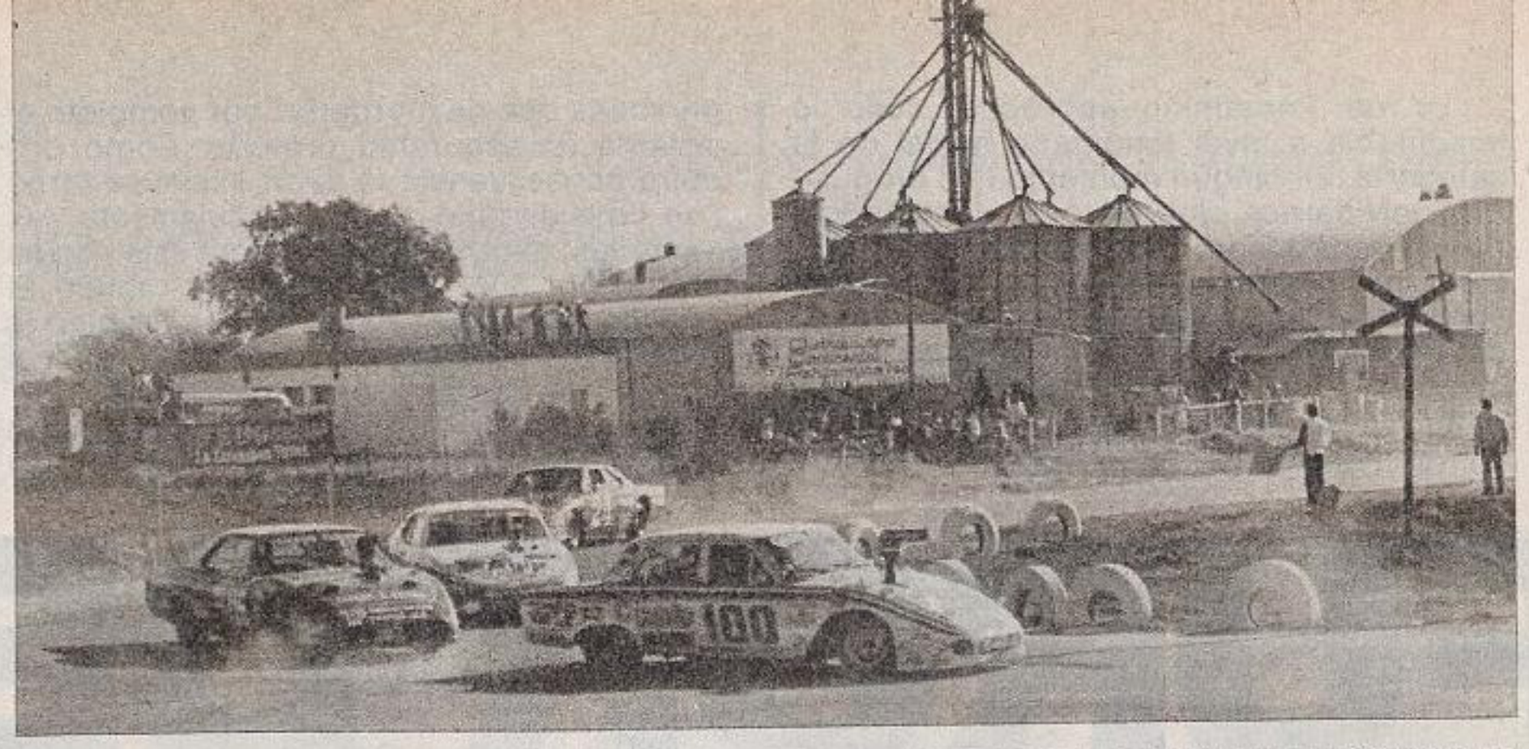
Satriano conteniendo a Antonio Aventín, y ganando a su estilo siempre de punta a punta. Ahora está segundo en el campeonato detrás de M. Boero. En las fotos restantes el momento en que el Chevrolet está llegando a boxes y la gente se va sobre los ganadores. Luego, el festejo en el podio junto a Tony y Boero.





Martinez Boero superando a un rezagado (Caparros), seguido por Nani y Pacchialat. Esta vez el "Gaucho" no contó con un auto de punta.

Roberto Caparello (abajo) confirmó sus últimas y buenas actuaciones ganando la primera batería aventajando a los Suarez a O. Aventín.





gentío impresionante que también invadió los boxes al final. Primero lo secuestró a Satriano para pasearlo por todos lados. Después siguió con el "Gaucho" Boero para terminar finalmente con Antonio Aventín que el domingo firmó más autógrafos que nunca. Fueron dos horas "extras" después de la carrera de invasión y delirio por todos lados. En boxes, por ejemplo, las miles de personas que pudieron meterse, trataban de llevarse alguna clase de trofeo. Una gorra de Martinez Boero, algo del Chevrolet de Satriano, o cualquier objeto que recordara ese domingo. A tal punto que para hablar con los mismos protagonistas, tuvimos que "refugiarnos" en una casa rodante para poder estar medianamente tranquilos ya que afuera mandaban el griterío y el delirio. Las barras de Chevrolet o Ford parecían multiplicarse. Los "Viva Chivilcoy" nacían de todos los rincones. Los cánticos de los hinchas de Ford respondían por todos lados. Y así durante dos horas. Además, los medios periodísticos más importantes. Cables con micrófonos y grabadores persiguiendo pilotos por todos lados. Embotellamiento en todas las rutas. Aglomeraciones en distintos sectores. En síntesis, algo inolvidable. Pocas veces visto y vivido.

¿Por qué todo esto? Seguro, porque el TC crece día a dia. Porque a la seriedad institucional demostrada en los últimos años se le agregó ahora una paridad total de marcas. Porque Oscar Aventín ganó dos carreras y Martínez Boero otras dos. Satriano lo mismo y De Benedictis la restante. Porque el TC de hoy es así. Sin equipos oficiales y con la lucha entre Ford-Chevrolet-Dodge. Nosotros, después de ver estos últimos años de TC creemos que ha llegado a su mejor momento. Y el público con su apoyo parece confirmarlo.

SATRIANO, LA MECHA DE ESA EXPLOSION

El ganador se olvidó únicamente del record de vuelta, que esta vez quedó para el campeón. Pero el resto fue todo suyo. Ganó su serie y en la final se impuso de punta a punta, como tomándose revancha de la carrera que había perdido en 1981 en este mismo escenario, faltando apenas dos vueltas, Satriano nos confesaba casi vergonzosamente: **"si hoy hubiera boleteada sería un caballo de 2,10".** Y la premonición se cumplió al pie de la letra. Podrá decirse que Antonio Aventín largó último por haber entrado entre los 30 al ganar el repechaje ó que Oscar podía pelearle la carrera mano a mano. Pero la realidad fue otra y en los tiempos siempre mandó el Chevrolet con un trabajo sumamente prolijo de Satriano. Para el campeón quedó un honroso segundo puesto y la tranquilidad de conciencia de haber intentado hasta lo imposible por alcanzar la punta. "Tony" fue otro de los que se lució a gran nivel, mostrando todos sus recursos y viajando siempre colgado de un hilo **("En la última vuelta rocé un guard-rail tratando de doblar más rápido y marqué todo el auto. Más ni podía, por eso estoy conforme").** Tercero quedó el eterno Martínez Boero; cada vez más vivo y "rápido" para decidir una situación a su favor. En Pergamino sin el auto ideal, se las ingenió lo mismo para imponerse en su duelo personal con Pellegrino durante casi toda la carrera. Le ganó al Chevrolet por donde quiso y con una gama completa de maniobras y picardías. Lo pasó doblando por afuera y por adentro, manteniéndolo siempre controlado. Más atrás Suárez, esta vez muy bien, contando con un auto acorde, lo mismo que Occhionero que nuevamente mostró confiabilidad en su medio mecánico. Pellegrini, De Arzave, Mouras, Salgado y Doumic completaron los diez primeros. Quedó en el camino Oscar Aventín cuando estaba tercero y con buenas posibilidades de sumar puntos gordos por problemas de motor, que también oscasionaron retrasos en los autos de Castellano, Sasso y Nani sobre el final. En las series, lo más destacado fue el triunfo de Roberto Caparello en la primera batería, ya que la segunda fue ganada por el mismo Satriano.

Con el resultado de Pergamino la punta del campeonato quedó ahora para Martínez Boero, seguido por Satriano, Oscar y Antonio Aventín. Solo 8,5 puntos separan a los tres primeros que ahora ven acercarse también al número 1. Mejor no podía darse. Tres marcas distintas. Cuatro nombres y tres apellidos de primera línea. Media temporada sin vislumbrarse un favorito en este TC moderno que no permite errores ni conoce de treguas. Y que además provoca un fenómeno social pocas veces vivido anteriormente.

PARQUE... ABIERTO

REAPARICIONES — De Francisco Espinosa y Héctor Rios. El primero con una planta motriz similar a la de Martínez Boero. Según el ex campeón: **"fuimos a probar juntos, tirando los dos a la par y es increíble lo que me saca moviendo desde abajo. Los motores son exactamente iguales y sin embargo Boero se me va tanto en el arranque que no alcanzó a chuparme."** Rios volvió después de algunos meses de ausencia. Entró a la final por salir segundo en el repechaje pero solo logró dar una vuelta.

DEBUT — Como ganador de una serie, Roberto Caparello (33 años), con un Dodge armado por él mismo en Mar del Plata

CONFIRMADA — Quedó la prueba que se realizará en Santiago del Estero. También se irá a conversar con gente de Venado Tuerto y, según Martínez Boero, habrá que ir a inspeccionar un circulo de 7 km en Bolívar, que cuenta con 9 curvas de 90 grados.

MALA RACHA — Del campeón Antonio Aventín que paró dos veces en su serie y no logró clasificar.

CONFESION — De Martínez Boero desde el mismo sábado por la mañana. **"El auto anda bien, tira las vueltas de siempre pero no gusta. Lo siento flojo, sin fuerza".** El trámite de la carrera lo afirmaría.

PEDIDO — Por parte de los pilotos hacia CECA y la dirección de la prueba para ampliar de 28 a 30 el número de autos permitidos para largar. Autorizado, el repechaje lo ganó Tony Aventín.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El pensamiento de Satriano

"ESTA NO PODIA PERDERLA"

"El auto andaba igual que en Monte, o sea que muy bien. No le hicimos nada de nuevo por falta de tiempo. De movida traté de despegarme de Oscar Aventín y Boero para andar más tranquilo. Pero después se vino Tony desde atrás. Me confié demasiado y el 1 se me vino encima. Para colmo hubo algún tipo de confusión con los tiempos y se complicó un poquito, nada más que eso. Pero no podía perder esta carrera. Si pasaba eso me mataba. Ahora estoy otra vez en carrera. En este campeonato lo importante es no pararse y sumar en todas. La paridad es muy grande y 5/10 te pueden definir una clasificación." Definiciones del ganador, después de sustraerlo a una multitud que coreaba su nombre.

CAMPEONATO

M. Boero, 96,5 pts.; Satriano, 93; O. Aventín, 88; A. Aventín, 66; Mouras, 54,5; Martínez, 53; "Hermanos Suárez", 39; De Benedictis, 36; De Arzave, 35,5; Occhionero, 32,5; Sasso, 31,5; Caparello, 16; Pellegrini, 15,5; Nani, 9,5; Salgado, 9; Pachialat, 8,5; Saiz, 7; Banfi, 6,5; Ca y Deambrosi, 6; Ayarza Garre y Di Nezio, 5,5; Doumic, 5; Ríos, 4,5; Brescia y Gaggino, 4; Maracci, 3,5; Ortiz y Giulano, 3; Rodríguez y Vázquez, 2,5; Fernández y Mazzacane, 2; Caparrós, Arrechea, Padilla, García, Ricci, Ubeda y Villaverde, 1,5; Grosso, Faustino, Bautista, Laiolo, Herraiz, De Quesada, Apella, Gil Bicela, Lizeviche (h), Luercho, Lynn y Muñiz, 1; Francia, Fuentes y Reunoso, 0,5.

Próxima competencia: 22 de agosto en 9 de Julio

CLASIFICACION

Circuito de Pergamino de 9.332,60 m. - 20 vueltas - Recorrido total: 186,652 km. - 8-8-82.

1a. SERIE

Caparello (19m05s05), 6 vueltas; "Hermanos Suárez" (19m05s12), 6; O. Aventín (19m05s96), 6; Salgado (19m11s97), 6; Herraiz (19m13s47), 6; Doumic (19m15s85), 6; Occhionero (19m23s38), 6; Nani (19m25s45), 6; Di Nezio (19m46s39), 6; Grosso (19m48s13), 6; Luercho (19m49s23), 6; Mouras (20m20s49), 6; Pachialat (20m36s06), 6; Bautista (20m39s99), 6; Ubeda (20m59s13), 6; J. Lizeviche (17m40s03), 5; Moreno (18m58s77), 5; De Benedictis (0,41s62), 3; Ríos (9m49s10), 3; Giuliano (3m25s82), 1; Caparros (3m28s81), 1; Firpo (3m34s56), 1.
Promedio del ganador: 176,048 km/h.
Record de vuelta: O. Aventín en la 6º en 3m05s08 a un promedio de 181,528 km/h.

2a. SERIE

Satriano (19m00s30), 6; Pellegrini (19m01s11), 6; Sasso (19m08s68), 6; Martínez Boero (19m08s78), 6; Castellano (19m08s94), 6; De Arzave (19m12s38), 6; Deambrosi (19m24s88), 6; Banfi (19m27s54), 6; Navarro Ocampo (19m48s31), 6; Ca (10m50s66), 6; Corso (20m10s03), 6; Laiolo (20m18s79), 6; Rodríguez (20m49s80), 6; Laioco (20m57s98), 6; Aldana (18m06s97), 3; Fuentes (8m00s71), 2; A. Aventín (11m01s16), 2.
Promedio del ganador: 176,781 km.
Record de vuelta: Satriano en la 6a. vuelta en 3m07s08 a un promedio de 179,587 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	5	**Emilio Satriano**	**Chevrolet**	**1h02m22s56**	**20**
2º	1	Antonio Aventín	Dodge	1h02m28s23	20
3º	100	Jorge Martínez Boero	Ford	1h02m54s33	20
4º	6	"Hermanos Suárez"	Dodge	1h03m13s59	20
5º	14	Juan Occhionero	Chevrolet	1h03m17s09	20
6º	8	Juan Pellegrini	Chevrolet	1h03m23s95	20
7º	7	Ricardo De Arzave	Torino	1h03m24s12	20
8º	3	Roberto Mouras	Dodge	1h03m27s32	20
9º	17	Julio Salgado	Dodge	1h03m37s61	20
10º	59	Pedro Doumic	Dodge	1h03m39s74	20

Luego se clasificaron: Castellano (1h04m00s98), 20 vueltas; Sasso (1h00m01s98), 19; Nani (1h00m25s43), 19; Ca (1h01m47s75), 19; Di Nezio (1h02m49s26), 19; Grosso (1h03m08s76), 19; Faustino (1h00m51s96), 18; Bautista (1h02m40s95), 18; Caparros (49m24s58), 15; Laiolo (49m56s33), 15.
No se clasificaron: Deambrosi, O. Aventín; Caparello; Herraiz, Luercho; Navarro; Ocampo; J. Lizeviche; Pacchialat; Ríos; Banfi.
Promedio General: 179,542 km/h.
Record de vuelta: A. Aventín en la 17º en 3m04s37/100 a un promedio de 182.227 km/h.

CANAL 2

Es programa a toda hora. Desde las 16.30 hasta la 01.00, Ud. puede disfrutar con la ternura de Buscando Novia a Papá; la fantasía de La Isla de Gilligan; la acción de Las Calles de San Francisco; el suspenso de Kojak; la intriga de Baretta... Todo lo que reúne a la familia frente al televisor, lo encontrará en Canal 2.
En color o en blanco y negro, cotidianamente y a la misma hora, siempre es programa.
Porque la verdadera calidad no tiene limitaciones... encuéntrela en el 2.

siempre es programa.

Oriéntese hacia Canal 2.

Verifique la dirección de su antena.

F. Rossaroli & Asoc.

CORSA

Nº 845 Año XVI
Buenos Aires del 10 al 16
de agosto de 1982
Redacción: Av. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Tel: 32-6010/29 - Télex 9229 Abril AR

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

REDACCION
Ricardo Delgado ***(Prosecretario)***, Jorge Fernández Morano, Eduardo Enrique Neira y Marcelo García Lobelos ***(Redactores)***

DIAGRAMACION
Eduardo César González ***(Jefe de Arte)***, Carlos Romanó ***(Jefe de Diagramación)***, Enrique Giovanetti y Marco Tiglié ***(Diagramadores.***

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

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO
Jefes: Osvaldo Dubini y J. C. Franceschini.

GALERIA Jefe: Isidoro Rubini.

Fotógrafos: Casales M. ***(Coordinador)***, Albornoz A., Alessandrini A., Bae Ki Chul, Bianco E., Calascione A., Calo R., Capria A., Carra A., Corbalan I., Fernández J. M. Gemelli L., León D., Marti E., Nuñes E., Paganetti M., Portillo L., Rivas A., Rueda D., Sala C., Urteaga J. M., Varone O., Willimburgh A.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS Y ARCHIVO
Jefe: Hugo Pérez Campos.

SERVICIOS EXTERIORES
Mario Ceretti ***(Director)***
Héctor D'Amico, Mario Diament (Nueva York), Armando Puente (Madrid), Fernando Elenberg (Roma), Germán Sopeña (París).

EDITORIAL ABRIL S.A.

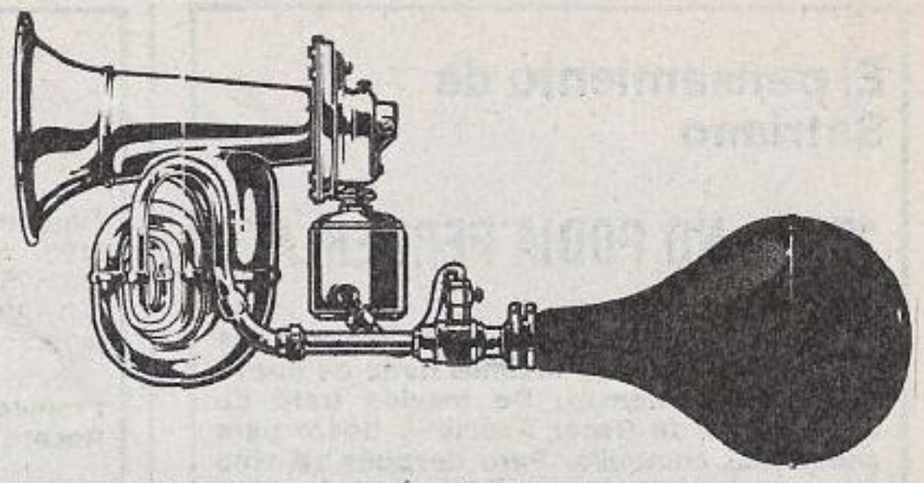
AREA EDITORIAL
Gerente Editorial: Carlos Ibañez
Gerente de Desarrollo Editorial: Guillermo Martire
Gerente de Coordinación y Servicios Editoriales: Jorge N. Milani
Director de Arte: Julio Peralta.

AREA PUBLICIDAD
Gerentes: Fernando Costanzó, Oscar Pánio
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Publicidad: Héctor Bustos

AREA CIRCULACION
Gerente: Osvaldo Andrés
Av. Belgrano 624 - 1092 Capital
T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL
Gerente: Ing. Mario Palanconi
Av. Roca 4410 - 1602 Florida
(Prov. Bs. As.) Tel.: 760-5543

Toquecitos de BOCINA



REUNION — El martes de la semana pasada se realizó una reunión de pilotos en actividad, en la sede de la **Asociación Corredores Turismo Carretera.** En esa oportunidad, el presidente de la ACTC **Octavio Suárez**, puso en conocimiento de los corredores el manejo que está haciendo la Asociación con referencia a las carreras de su especialidad. Si bien reconoció que a los circuitos concurría un número elevado de aficionados, dijo que un bajo porcentaje de ellos abonaba su entrada. Por eso los premios que se pagaron últimamente no llegaban a las cifras ideales.

ACTIVIDAD EN CORDOBA





El fin de semana anterior, cuando el Turismo corrió en el Oscar Cabalén, también hubo TC del 47 y Turismo Nacional Clase "A" Zonal. Estos fueron los resultados: TC del 47: José Orsi 23m02s74, Benito Abellonio 23m03s07, Oscar Tinacher 23m03s25, Juan Carlos Almada 23m34s07, Eduardo Moya 23m41s87, Nestor Badino 23m48s16, Gustavo Cristini 24m13s38m, Víctor Concordano 24m18s72, Luis Godoy 24m38s88. Promedio: 101,537 km/h.

Turismo Nacional Clase "A": Norberto Gianre 19m25s33, Gustavo Llenes 19m28s10, Raúl Guibert 19m51s13, Jorge Giordano 19m53s53, Daniel Zalazar 20m05s41, Alejandro Amuchástegui 20m28s39, Carlos Lecuona s/t. Promedio: 96,385 km/h.

*REGLAMENTO — **Está casi terminado el** anteproyecto de reglamento técnico para la Fórmula Renault, **que se pondrá en vigencia a partir del** 1º de enero de 1983. **Como se sabe, el año próximo se utilizarán motores de 1.400 cm³, provistos por Renault Argentina. La nueva reglamentación, si se aprueba, limitará totalmente la preparación al uso de elementos standard. Además sólo se usarán elementos homologados, vale decir encuadrados dentro de pesos y medidas establecidos con claridad, sin dar cabida a variaciones por distintas series de fabricación. Las principales modificaciones con respecto al reglamento que está en vigencia son las siguientes. Arbol de levas original. En esta pieza sólo se podrá mejorar la terminación dentro de las medidas originales, sin alterar el cruce y la alzada . Carburador ubicado sobre la base del múltiple, con una junta elástica de 10 mm. Múltiple de admisión original —actualmente si bien es libre se usa también el standard—.***

DEBUTANTES — El **Turismo Carretera** se ha constituído en la categoría elegida por los corredores zonales, que pretenden dedicarse a una actividad con proyección nacional. Esta semana rendirán examen **ocho pilotos,** que aspiran a debutar en la competencia que se realizará en el autódromo de 9 de Julio. Estos son los candidatos. **Oscar Alaux, Miguel Landa, Antonio Marcos, Carlos Caprile, Santiago Luján Segundo Saigós, Mario Serrano, Edgardo Lavari** y **José Sánchez Segade.**

*INTEGRACION — **Ha despertado el interés de varios pilotos sudamericanos el anunciado** Campeonato Sudamericano de Fórmula Dos. **Consultas de Uruguay, Brasil, Chile y Perú, han sido recibidas por distintos preparadores. Hay una gestión que ha sido recibida con singular entusiasmo, se trata de la que está estudiando Juan Carlos Benavídez, proveniente de Venezuela. Desde allí viajó a nuestro país un argentino residente, quien tiene la misión de montar un equipo para que pueda correr el astro venezolano del automovilismo: Ernesto Soto. Este corredor es muy conocido en Venezuela y EE.UU. ya que habitualmente representa a su país en las carreras internacionales que se disputan en Miami. En el curso de esta semana, Soto podría venir a probar un auto.***

DEMORAS — Demoras en la provisión de elementos mecánicos especiales, están retrasando la finalización de los trabajos en la máquina de TC-2000 destinada a **Juan Gálvez (h).** Carlos Akel, preparador de la unidad, estima que en treinta días puede terminar el Ford Taunus, siempre y cuando Gálvez consiga los elementos faltantes. El otro auto, destinado a **Ricardo Gálvez,** por el momento está paralizado.

*CAMBIOS — **El Datsun que habitual-***

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mente conducía** J.C. Iglesias **en el Campeonato Argentino de Pilotos, ha sido adquirido por** Oscar Rodríguez Marsilli. **De esta manera se estabiliza la situación de "Oscarcito".

AUSPICIANTE — Muy buenas perspectivas se le presentan al equipo de **Fórmula Renault** integrado por el piloto **Alejandro** *Treglia* y el constructor *Ricardo Xamar*. La semana próxima presentarán oficialmente al auspiciante de la nueva máquina Ellese, una firma dedicada a la producción de indumentaria deportiva.

ADQUIRENTES — ***Los hermanos** Aventín **adquirieron el auto que estaba preparando** Ernesto Ernst, **una cupé Dodge GTX que el piloto de San Martín tenía a medio construir en principio sería destinada a renovar el material rodante, pero además posibilitaría la futura participación del acompañante de Oscar,** Jorge Polanco.*

PREMIOS — Una interesante escala en conceptos de viáticos recibirán en el futuro los participantes de las competencias de **Fórmula Renault.** La Comisión Directiva de la APFR-A resolvió distribuir entre los 25 primeros pilotos ubicados en la clasificación sabatina (participen o no de la final). De esta manera, una cifra que oscilará entre los 6 mil y 7 mil pesos, por kilómetro, se entregará como prima de partida.

ESCENARIO — ***El Turismo Competición está tratando de concretar una carrera de su categoría en un circuito semipermanente. Las primeras gestiones las llevan a cabo con los clubes que utilizan el trazado carretero de la ciudad bonaerense de** Necochea. **La carrera se realizaría en el mes de noviembre o diciembre.***

ALEJAMIENTO — Pasó a ser definitivo el alejamiento de **Marcelo Raies** de las competencias de **Fórmula Dos.** Raies continuara su actividad en las filas de la categoría Turismo. Por su parte, el lugar que deja vacante en el equipo de F-2 de Alberto Sacrazzini será ocupado temporariamente por el piloto **Omar Suriani.**

BORGIANI — ***Sufrió un serio accidente***

CALENDARIO

Competencias previstas para el 15 de agosto de 1982.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

***Fórmula Uno:** En el circuito de Zeltweg se realizará el Gran Premio de Austria, duodécima competencia por el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno Internacional.*

***Fórmula Tres:** Por el Campeonato Inglés de F-3, se llevará a cabo una prueba en el circuito británico de Brands Hatch, intervendrá el argentino Oscar Mansilla.*

ACTIVIDAD ZONAL

***Buenos Aires: Turismo de Carretera** del 40 en Tres Arroyos. **TC del Oeste** en Mercedes. **Motociclismo:** Autodromo de Buenos Aires. Circuito Nº 10. **125 Standard Exterior, 350 Fórmula Internacional y Superbikes** y **Standard.** Desde las 13,30 hasta las 15 h. **Fiat 600 Standard Mejorads.** Circuito Nº 8. Desde las 15 h.*

Santa Fe: Midgets** En Santa Clara de Saguier. **Fomento Venadense y TC del** 65 en Villa Cañás. **Fiat 600 y Fiat 128 Santafesino TN en San Jeronimo Karting Mayor Santafesino** en Casilda. **Karting Sapucay** en Alvarez. El 17 de agosto el San Jose Motor Club tiene previsto en San Jose de la Esquina un programa con la **Limitada Santafesina** y el **Turismo Carretera 2000.** En Colonia Belgrano también en esa fecha se presentará el **Karting Sunchalense,** y en Los Cardos el **Karting Promocional A y B** y el **Karting Sancarlino.

Entre Ríos:** En Villa Elisa habrá **Motocross** por el **Campeonato del Litoral Argentino. Organiza el Club de Leones de Villa Elisa.

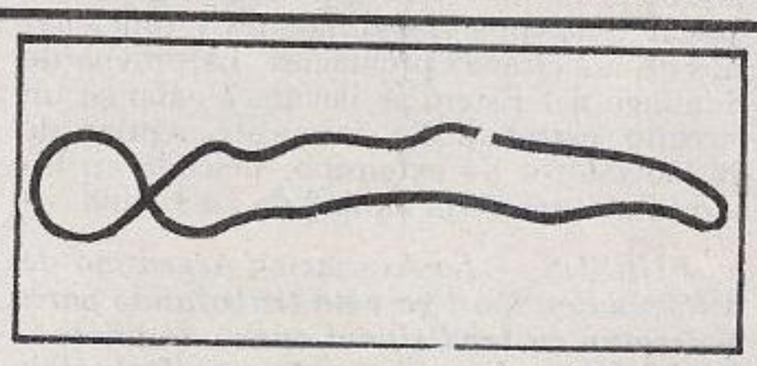
***Autodromo Las Paredes de San Rafael (Mendoza):** Asociación Sanrafaelina de Automovilismo.*

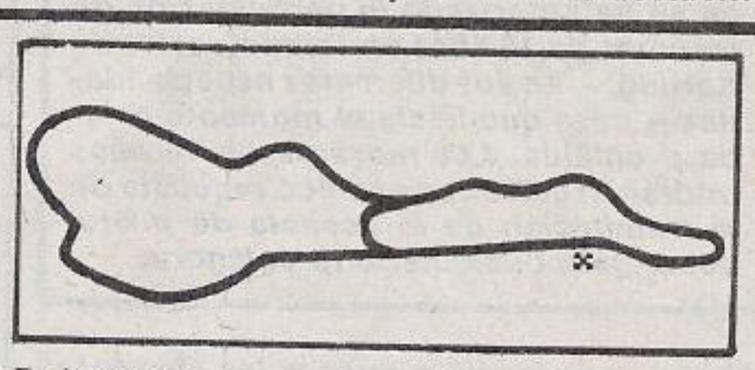
1) Turismo Grupo 2 hasta 850
2) Turismo Nacional clase B
3) Turismo Carretera Cuyana

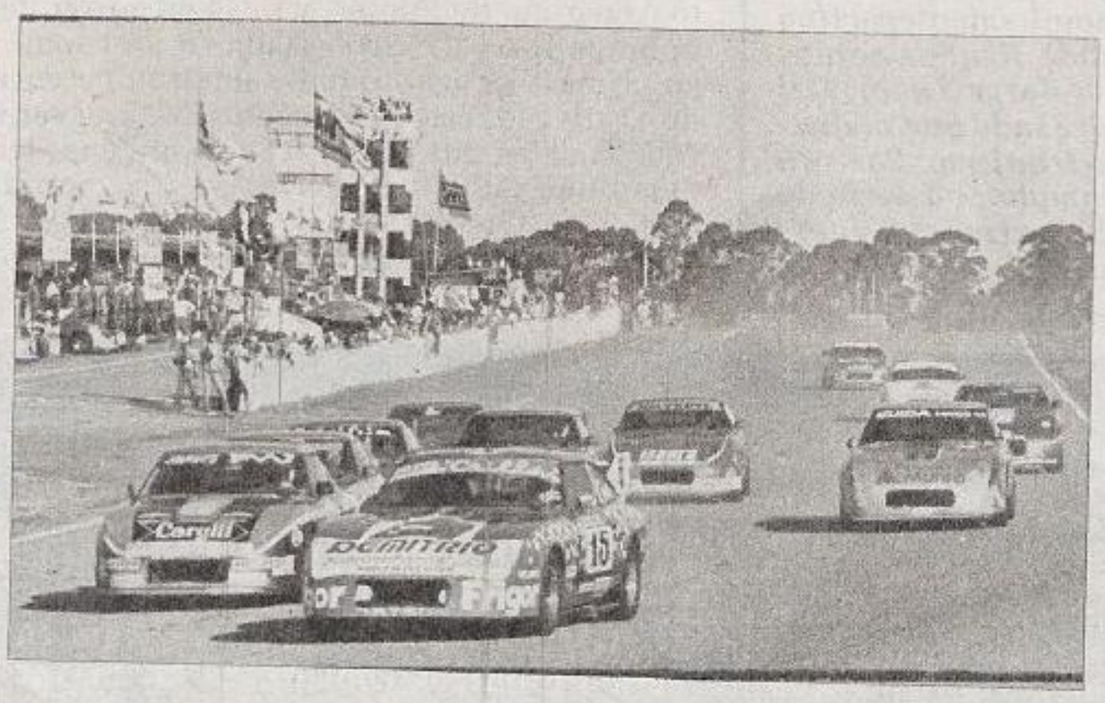
Es la segunda fecha del campeonato de la Federación Mendocina de Automovilismo Deportivo en Horario vespertino.

***Córdoba:** Fórmula 2 Cordobesa Entre Cor-Fórmula Renault Cordobesa-Organiza Peña "El Cacique" de Guatimozin (Cordoba).*

DATSUN EN SAN JUAN Y LA RIOJA







El próximo fin de semana los muchachos del Club Argentino de Pilotos tendrán unos días bastante agitados. No conformes con haber hecho diez carreras, piensan en duplicar o triplicar esa cifra. Por lo tanto, el sábado y domingo próximos estarán en el Zonda de San Juan, y una vez terminada la prueba, se van para La Rioja (unos 350 km al norte) donde se presentarán en la pista de esa ciudad el lunes y martes 17 de agosto. Sin embargo, no terminará allí su periplo. Continuarán hacia el norte —seguramente buscando el calor— y durante el sábado 21 y domingo 22 se los podrá encontrar en el autódromo de Salta (que no es utilizado desde hace no menos de 8 años por las categorías nacionales). Carlos Pairetti hizo una tournée en el avión de Luis Di Palma para verificar el estado de los tres autódromos y volvió sumamente satisfecho a ese respecto.

Estos son los horarios de cada competencia:

SAN JUAN: Sábado 14 de agosto. 11 hs.: Reunión de los automóviles en la plaza frente a la Gobernación de la provincia. *12,30-14 hs.:* Verificación previa técnico-administrativa. *14,30-15,30 hs:* Entrenamientos. *16-16,30 hs:* Clasificación. *Domingo 15: 15 hs.:* Largada primera serie. Diez vueltas (32,3 km) *16 hs:* Largada segunda serie (Diez vueltas 32,3). *17 hs:* Largada final. Veinte vueltas. (64,6 km).

Valor entrada: $ 50.000 (abono para ambos días)

Organizador: Asociación Sanjuanina de Volantes

Longitud del circuito: 3.230 m

Records: TC-2000: Del Río en 1m24s09/100 a 138,280 km/h (1981)

Turismo: Bessone (h) en 1m30s65/100 a 128,273 km/h (1980).

LA RIOJA: Lunes 16 de agosto: 16-17 h: Entrenamientos.

Martes 17 de agosto: 12,30-13 h: Entrenamientos. **13,30-14 h:** Clasificación. 15, h: Largada primera serie. Diez vueltas (32,75 km). **16 h:** Largada Segunda serie: Diez Vueltas (32,75 km) **17 h:** Largada Final. 20 vueltas. (65,5 km)

Valor entrada: $ 50.000 (abono dos días) y $ 15.000 por auto.

Organizador: Auto Club La Rioja.

Longitud del circuito: 3.270 m.

Records: TC-2000: Fernandino en 1m12s92/100 a 161,684 km/h. Turismo: Satriano en 1m35s03/100 a 124,066 km/h.

mientras probaba el auto, recibiendo lesiones que le impidieron el viaje a Brasil. Borgiani permaneció internado por tres días y aunque la fractura de un brazo fue la única consecuencia seria del percance.

ALTERNATIVA — Jorge Pernigotto resolvió no presentarse a competir en la carrera de **Fórmula Renault** que se disputó el domingo anterior en Buenos Aires. El piloto está ante una alternativa: **seguir en la FR-A o pasar a la F-2.** Pernigotte quedó gratamente impresionado con las sensaciones que le produjo la ocasional presentación en la carrera de Las Flores con una máquina de F-2.

*SUSPENSO — **Al finalizar la prueba de***

RESOLUCIONES DE C.E.C.A.

Dos resoluciones importantes ha comunicado la Comisión Ejecutiva de Competencias Automovilísicas de la Provincia de Buenos Aires la semana pasada. Novedades largamente esperadas, sobre todo en el ambiente automovilístico.

La primera de ellas está referida a la posibilidad —a partir de ahora— de organizar carreras (TC o Rally) por caminos de la Provincia de Buenos Aires. El permiso para dichas competencias deberá ser tramitado —así lo exige CECA— en primera instancia ante el ACA o la ACTC (esta última, exclusivamente para el caso de Turismo Carretera).

También a partir de la semana pasada se ha autorizado la participación de menores de 18 años en competencias de Karting, —en sus diferentes especialidades— cosa que hasta el momento estaba prohibida. Los mayores de 16 años podrán hacerlo con el único requisito de la tramitación de la licencia de piloto, como para cualquier otra categoría.

Chaco se procedió a retener los elementos de suspensión delantera del auto ganador, con el propósito de someterlos a un examen de rendimiento. Los amortiguadores y los espirales se analizaron en máquinas especiales, constatándose que todo estaba en regla. Por lo tanto el "Pájaro" fue confirmado como ganador.

VENDIO — **Fernando Croceri** vendió su máquina de **Fórmula Renault,** por eso no estuvo presente en la competencia realizada en Buenos Aires el domingo anterior. Además Croceri decidió dedicarse exclusivamente a la F-2 ya que se le presentó una magnífica oportunidad para incorporarse al equipo de **Ini Competición.** El Berta de FR-A fue adquirido por un piloto uruguayo, quien lo utilizará en las carreras de su país. Con la explotación de este chasis, también Berta tendrá un defensor en la F-4 Uruguaya, donde ya compiten los Tulia de Crespi y los Depac de Donadío.

*DEFINITIVO — **Puede ser definitivo el alejamiento de** Miguel Atauri **de las carreras del** Campeonato Argentino de Pilotos. **Atauri no corrió en las últimas competencias y todo parece indicar que su inactividad se prolongará por los menos en la categoría monomarca. No sería extraño que el piloto de Dolores intentara nuevamente una participación en el Turismo Carretera, categoría de la que se alejó luego del accidente protagonizado en Ayacucho.***

HORIZONTES — Los dirigentes de la ATC están dispuestos a buscar nuevos horizontes para su categoría. Prácticamente está confirmada una carrera en **Santiago del Estero,** gestión que llevó a cabo **Pedro Doumic** con la colaboración de **Federico Urruti.** El viaje a la provincia santiagueña posibilitó tomar contacto con otros dirigentes del interior del país y ya se anuncia la posibilidad de nuevas presentaciones en el interior. Tucumán, Salta y Córdoba se habrían mostrado interesados en realizar carreras de Turismo Carretera, según gestiones que se realizaron con dirigentes y funcionarios de las citadas provincias. La prueba de Santiago del Estero se llevará a cabo en un circuito carretero de forma triangular de 26.450 metros de extensión, ubicado en las inmediaciones de la ciudad de La Banda.

*CURSOS — La Asociación Argentina de Automóviles Sport **ya está trabajando para concretar su tradicional curso de pilotos. La AAAS es pionera en esta manifestación de la difusión del automovilismo deportivo y de sus cursos han salido figuras actuales, entre ellas el propio Jorge Omar Del Río, que fue el primer egresado que disfrutó de una beca en el extranjero. Para la edición 1982 se tiene pensado una serie de innovaciones, para jerarquizar la enseñanza y asegurar la futura proyección de los mejores alumnos. Los cursos comenzarán a dictarse en octubre***

CAMPEONATOS DE TURISMO (Disputadas tres competencias)

CLASE 5 (Grupo A menos de 1.300 cc)

Pardo y Der Ohanessian 20 puntos, **Cabalén y Bauque 15, Vázquez y Piazza 12.**

CLASE 6 (Grupo A hasta 1.600 cc)

Bescham y Banner 29,6 puntos, **Constanzo y Faure 16, Larroca y Bauque 15 Guiral y Blasco 12, M. Raies y Assef.**

CLASE 7 (Grupo A hasta 2.000 CC)

Monguzzi y Mustafá 12 puntos, **G. Raies y Moroni 6.**

CLASE 9 (Codasur hasta 1.150cc)

Cocchetto Borgioli 29 puntos, **Manzur 24, Herrera y Angelini 15, Moscatello y Otaño 12, Rossoti y Olivetto 10.**

CLASE 10 (Codasur hasta 1.300 cc)

Baldinelli y Navilli 35 puntos, **Padilla y "El Santo" 27, Zabala y Lagos 26, Abbruzzese y Blandini 22, Pentecoste y Servadio 18, Sivori 16, Oltra y González 15, Basso, Bongioanni, Volpe, Pinasco y Espil 12, Arias, Shellman, Manzano y Foreste 10; Monin y Harpe 6; Rosales 4; Comito, Marianovic, Merlo, Bisbal, Potetti y Potetti 3; Santiago 1.**

CLASE 11 (Codasur hasta 1.600 cc)

Abatte y Percaz 29 puntos.

CLASE 12 (Codasur hasta 2.000 cc)

Fortunato 48 puntos, **Scavuzzo y Mosquera 24, Maggi y Maglione 21; Apella y Maffi; 20 Capra 18; Pizzorno y Chiuzzi 15; Bessone, Bessone (h) e Iselli, 10 Abdala y Herraiz 8; Sousa Campinha y Francia 6.**

BAHIA BLANCA — El jefe de prensa de Bahía Blanca Automóvil Club, Sr. Humberto Carrera nos hizo llegar el calendario de competencias nacionales programadas en ese circuito para este año. El 22 de agosto habrá Turismo. El 10 de octubre se encuentra confirmada una competencia del Campeonato Argentino de Pilotos, y el 14 de noviembre Fórmula Dos y TC-2000. Asimismo, el domingo primero de agosto hubo una competencia de TC del 40, con estos resultados: 1ra. serie: Aldo Orsatti; 2da. serie: José De la Pena. 1ra. Semifinal: Alberto Pogorzelky; 2da. Semifinal: Aldo Orsatti. Final: 1º Pogorzelky; 2º Carlos Gravel; 3º Martín Astaburuaga.

CORSA *hace 15 años*

Nº 68 del 1º al 7 de agosto de 1967



Otro ganador del 67: en un año que le dio al TC nuevos ganadores, donde la disputa por el campeonato se tornaba cada vez más interesante, apareció José Manzano que, formando parte del equipo Lutteral, alcanzaba su primer triunfo en la categoría, competencia que se disputó en Salto. Por todo esto fue nota de tapa del Nº 68 de nuestra revista.

Nace una nueva categoría: Gran Turismo Argentino (G.T.A.). La idea original se gestó en A.P.A.T. Debería crearse una categoría expresamente para Prototipos copiada en la, mayor fidelidad, de los reglamentos de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.). De esta forma con una categoría que existe en el mundo, no inventada y exclusiva para nosotros, podremos medirnos con los mejores. Todas estas eran opiniones, también se discutía sobre el límite de cilindradas, hasta que se llegó a un acuerdo: sería 3 litros; de esta forma la categoría quedó establecida, y en 1968 tendríamos verdaderos Sport-Prototipos.

Kissling al por mayor: los hermanos Jorge y Raúl, dominaron a discreción la jornada de Fórmula 4 en al Autódromo. Siempre uno u otro llegaba al final de la carrera en una buena ubicación; estos ex motociclistas fueron superiores durante todo el campeonato de 1967.

Sigue el dominio japonés: en las categorías 50, 125, 250 y 350 centímetros cúbicos; las Suzuki, Yamaha y Honda acaparaban los primeros puetos del campeonato europeo de motociclismo. Mientras tanto en la categoría de 500 cc. la MV-Augusta era la marca ganadora y en Sidecars a las BMW no las tocaba nadie.

Después de 15 años las marcas japonesas siguen haciendo estragos, ya sea en una pista de competición como en las calles de Buenos Aires.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL NUEVO 1500 DE VOLKSWAGEN...

ERA TOP SECRET

(HASTA QUE LLEGAMOS NOSOTROS)

Una infidencia nos puso al tanto. A partir de ese momento, gastamos millones en boletos para el Sarmiento (que pasa al lado de la planta en San Justo) y en uno de tantos viajes, "embocamos" al nuevo 1500. Nos descolgamos del tren en movimiento (no hay estación...) y luego de recuperarnos de los golpes y raspones comenzamos el trabajo...



Cambios de luces traseras (foto superior) con el agregado de una franja fosforescente, son algunas de las modificaciones que apreciamos "detrás del alambre". En la trompa (abajo) el diseño de parrilla es nuevo y las luces también fueron algo retocadas.



MERCADO DEL AUTOMOVIL

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

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

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

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición
—VENTA—

F.2 CHASSIS CRESPI, totalmente armado con trailer liquido primera oferta. Bacacay 5267. TE: 67-6354.

FORMULA RENAULT. Vendo urgente o carenado para sport 1050, completo, listo para largar, con trailer $ 50.000.000. Pringles 3242 Lanús (E); horario 8 a 12 y 14 a 20.

FORMULA 2. Vendo o permuto. Ideal sudoeste, muy barato para peña. Dos chasis y suspensión Lotus legitimo, también colección, motor Fiat 125. O.K. TE: 795-9864, Alberto. Todo en perfecto estado O.K.

FORMULA RENAULT TULIA XVII, completo o en partes. Sergio Buzeta. Santa Fe 2301. TE: 4-4436. Mar del Plata.

FIAT 07. De punta, auto ganador con trailer, acepto permuta, menor valor. Estoy apurado. TE: 651-3923; preguntar por Sergio.

KART, ideal para principiantes o para alquiler en kartódromos, motor 150 cm³, dos tiempos, chasis nuevo, ruedas All Terrain. Escucho ofertas, parto de $ 4.500.000. Llamar TE: 631-4582, Gustavo. ¡¡Oportunidad!!

VENDEMOS TURISMO MAR Y SIERRAS completo listo para largar, ganador últimas 2 carreras, chasis nuevo, Chevrolet 4 litros, caja Sáenz. Consultar Peña el Chivo Pigüense. Alsina 40. TE: 2336. Pigüé.

FORMULA 7 entrerriana, motor delantero Jeep 4, caja ZF, relacionada, diferencial Ford, dos juegos gomas traseras y algunos fierros más. Estrada y Ramírez. Crespo, Entre Ríos. TE: 95-1110.

Horario comercial, preguntar por Meco.

VENDO KARTING COMPETICION listo para largar, chasis M101, motor R.F. corto, gomas para trazados de tierra compactada. Valor $ 10.000.000. Walter Peres, Casilla de Correo 72. 30 de Agosto (6405) TE: 31A.

VENDO FORMULA RENAULT TULIA 14, completo caja TCM con todas las relaciones, dos juegos de llantas, frenos Pozzi, etc. Separado o completo 22-4348 ó 624-0329.

VENDO CHASIS TULIA 14 COMPLETO, frenos Pozzi, dos juegos de llantas, rótulas nuevas, radiadores, etc. $ 25.000.000. TE: 22-4348/624-0329.

VENDO URGENTE TURISMO CARRETERA TORINO cuatro bancadas, gomas nuevas, tres trompas, cinco relaciones ZF, varios fierros más. Oportunidad para debutar autódromo 9 de Julio. Tratar Oscar Piñero. TE: 2530, 9 de Julio. Bs. As.

VENDO TC LEVA CRANE rodillo, botadores, bielas Crower, bomba Weaver, aceite, bomba nafta Holley, múltiple Offy, platillos Titanio, radiador, aceite Russel, bobina Accel, aero-quip, balancines Crower, rodillo, casco Sompson. TE: 795-9864.

FORMULA RENAULT TULIA 17 completo, motor nuevo Meriggi, con relaciones dos juegos de gomas. L. N. Alem 3223, Munro. Llamar al 53-8722 de 8 a 23 hs. Preguntar por Gustavo.

FORMULA 4 completo motor Renault, caja Meriggi, repuestos varios. Listo para largar, ideal para principiantes. Consultar Sr. Ramón o Juan Carlos. 10 de Julio 342. TE: 222-8823. Santiago Chile.

VENDO PERMUTO LIMITADA SANTAFESINA modelo 80, motor Taunus 2000, en marcha, caja T.C.M., 5 marchas. todas

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

relaciones, llantas, repuestos. trailer. Llamar TE: 93264 de 8 a 12 hs. Empalme Villa Constitución R. Escalada 223, Pvcia. Santa Fe.

VENDO FIAT 600 fórmula 07 o permuto por auto particular, doy facilidades, gran oferta aproveche. Gregorio de Laferrere 4947. Mataderos.

VENDO DODGE COUPE TC o permuto por coche de calle. Llamar Sr. Jorge, TE: 22815. Olavarría. Precio razonable.

VENDO KARTING categoría Juniors, chasis O Km, motor RF, tratar calle Potosí Nº 250, Barrio Pueyrredón, Córdoba. Capital.

VENDO TRES CARBURADORES WEBER horizontales semi nuevos, urgente Fray Mamerto Esquiú 1863, Ramos Mejía, teléfono 658-9807.

2.1 Automóviles de competición

—PERMUTA—

TURISMO GRUPO 2. Por Fórmula Renault. Resto contado, enviar datos. Huerta Grande 1317, Rosario. Para concretar viajo. TE: 55-5278

2.0 Automóviles

—COMPRA—

FIAT 600, 128 o 125, modelo 74 ó 75, compro, entrego parte de pago: Autoplan (147). Con 17 cuotas al día, diferencia a convenir. Enviar carta a 7 Nº 2533 (82 y 83) La Plata. Señor Fomiatti.

—VENTA—

RENAULT GORDINI 69 color bordo, papeles y patente al día, cubiertas nuevas, estado general muy bueno. TE: 91-3512. Carlos.

CHEVROLET 400 SS, modelo 1969, levas Romero, tapa Juares, múltiples silens, embrague multidisco, distribuidor Dulbeco, doble platinos, balanceador armónico, cubiertas R-209 nuevas, caja ZF, 2 relaciones, 2 juegos escapes TE: 750-8239.

RENAULT 12 TS 1979, impecable estado, pocos kilómetros, dueño vende contado $ 115.000.000. Independencia 234, Morón TE: 629-2153, después de las 18.30 horas.

FALCON FUTURA 1974 última serie, único por su estado, 70.000 kilómetros reales, motor 221, techo, llantas, butacas, stéreo, antena eléctrica, gomas nuevas, jamás chocado. Vendo a particular exigente. Tratar en Espronceda 645, Castelar.

RENAULT R-6 1970, original de 1er. dueño. Documentación a mi nombre. Motor, chapa y pintura igual que 0 km. No es auto para revendedores. Revisarlo y tratar en: Sarmiento 1323. Leones, Pvcia. de Córdoba.

VENDO COUPE TORINO 72 blanca, gomas patonas, cinturones, apoya cabezas, radio pasacassettes AM-FM. Unica en la zona escucho ofertas, Estrada y Ramírez, Crespo-Entre Ríos. TE: 95-1110. Horario comercial.

VENDO FORD FALCON STANDARD, modelo 1978, color naranja, línea nueva, llantas de magnesio. Tratar TE: 51-8287, faltan pagar 7 cuotas de $ 1.250.000 fijas. Conversar precio, tomo usado en parte de pago.

VENDO FIAT 128 MODELO 1972, mecánica en buen estado chapa y pintura detalles. Total $ 28.000.000. Directorio 957, Haedo, TE: 659-7227. Tratar Sr. Daniel.

2.1 Automóviles de colección

—COMPRA—

CUPE ACORAZADA Ford 1940, Standard o Lujo. Compro cualquier estado, papeles al día, tel. 654-6868, 654-1289. Sr. José López. Echeverría 1166, Villa Sarmiento, Haedo. C. Postal 1706. Por teléfono de 20 a 6.

—VENTA—

COUPE CHEVROLET 1939, dos puertas, volante derecha, detalles pintura. Sábado y domingo a partir 9 hs. Dora TE: 601-5753.

WANDER ALEMAN 99%, original, funcionando, papeles al día, manual fábrica, accesorios de fábrica. Verlo es llevarlo, único en el país, techo entero, cuatro puertas. Tratar 133 Nº 783. TE: 52-3129 La Plata.

CADILLAC 62, para coleccionista, todo original, motor desarmado, radio, tapizado impecable, chapa en muy buenas condiciones, falta pintura. Vendo o permuto menor valor $ 20.000.000, Luis Campos 4740, Caseros, Prov. Bs. As.

BMW ISETA 300, muy bueno, funcionando. Oferta 250 palos, se puede dejar original con papeles. También lo permuto, escucho ofertas, canjes. Tratar en 133 Nº 783. La Plata TE: 52-3129 Héctor.

2.2 Automóviles importados

—COMPRA—

JEEP "WILLY'S", perfecto estado de motor, carrocería y alineación, modelo Guerrero o Pantanero, doble tracción. Pago bien. ¡¡Oportunidad!! Llamar TE: 631-4582 Daniel. Capital (particular) de 12.30 a 22.00 hs. ¡¡Urgente!! Gracias.

JEEP "WILLY'S". Buen motor, alineación y carrocería, modelo 1947 aproxim., doble tracción. Escucho precios, pago bien. Llamar TE: 921-1345 o Estrada 965 Capital. Gran oportunidad. ¡Urgente!

—VENTA—

AUSTIN MINI 1000, modelo 1981, vendo o permuto 20.000 km. reales. Manual para mecánico con despiece completo del auto. Hipólito Yrigoyen 1059, 2800 Zárate TE: 0328-3306 Pcia. Bs. As.

FORD RANGER 150, doble tracción, caja alta/baja, cubiertas especiales aire, dirección hidráulica Malacate, barra antivuelco, radio stereo, frenos discos, modelo 1981, Impecable. Avda. San Martín 5574. Capital TE: 50-1001.

2.3 Autos fuera de serie

—COMPRA—

ANDINO, con mecánica en buen estado. Compro, pago al contado ¡Urgente! TE: 241-5358 de 10 a 17 hs.

LOTUS SEVEN, chocado, desarmado, fundido etc. Salguero 1627. Capital. TE: 824-0537.

COMPRO TULIETA MODELO 75/77 preferencia convertible, estado razonable, puede ser otro modelo. Sr. Jorge. Tel. 432-1759 de noche.

COMPRO ANDINO O TULIETA, mecánica en buen estado. Pago contado de particular a particular. Tel: 241-5358 de 10 a 17 horas.

—VENTA—

HOT ROD CHEVROLET IMPALA, 0 km. Cristales polarizados, butacas Torino, discos freno, 4 ruedas motor 8 cilindros, 2 carburadores, 4 bocas, caja Corvette, completo. Vendo primera oferta razonable. TE: 773-3111.

LOTUS SEVEN modelo 1982, mecánica Ford Taunus 2300 sin patentar, réplica original, $ 140.000.000. Otro Kit sin mecánica $ 60.000.000. Preguntar por Sr. Carlos 797-2548, después de las 19.30 horas.

2.4 Autoahorro

—VENTA—

PLAN OVALO, FALCON STD, adjudicado, vendo, permuto, escucho ofertas. TE: 24634, Ituzaingo 94, 4º p. Of. 8 (5000) Córdoba.

ROMBO 80 RENAULT 12 TS, 25 cuotas pagadas siempre al día. Precio $ 6.800.000 financiaría 20%. Escucho oferta razonable. Congreso 1933 Capital TE: 659-8001 ¡Urgente!

4.0 Pick-UP

—VENTA—

PEUGEOT T4B modelo 70. Buena, gomas nuevas, color celeste con cúpula. 11 de Septiembre 2275 4º "A" TE: 782-0266.

CHEVROLET CONVERTIBLE, Blazer 4x4 autoblocante alta y baja, cubos mágicos, carrocería galvanizada, pintura acrílica, butacas piel, stereo. Máximo equipamiento, totalmente a nueva Juan B. Justo 5159 Mar del Plata (7600) TE: 72-6807.

5.0 Motocicletas

—COMPRA—

JAWA 350 cc. y GILERA 250 cc., compro. Héctor Borrego Rivadavia 363, Urdapilleta F.C.R. Pcia. Bs. As.

—VENTA

ZANELLA RZF 200 cc., color blanca, única mano, papeles al día. TE: 47-5453 Sr. Manuel

KAWA 400 KZ, modelo 79, color roja, entera por donde la veas. Joyita. TE: 27-4364 Santiago del Estero 1575 1 P.B. Sr. Daniel.

HONDA 400 TWIN, modelo 78, gomas nuevas, color azul, Corrientes 456 2 p. Of. 25 TE: 394-7789 Sr. Eduardo.

KAWA 200, modelo 80, color verde. Unicamente para entendidos TE: 394-7789 Sr. Marina. Particular.

SUZUKI GSX 250, diciembre 1980, estado bastante bueno, acepto Fiat 600 desde 1973 hacia arriba, estado muy bueno, diferencia a convenir. Tratar Ruta 197 Nº 1101 José C. Paz TE: 0320-2173.

KAWASAKI KX-125 1981, buenísima, sin carreras. Vendo o permuto por Enduro 4 T buen estado únicamente. Oscar Guinsburg. El Libertador 731 San Rafael, Mendoza TE: 24127

ZANELLA 48 cc. modelo diciembre 78 $ 3.500.000 Tratar Ruta 197, Barrio Arquitectura Dto. 36, José C. Paz. (Pcia. Bs.As.)

ZANELLA RZF 200 modelo 1981, en excelente estado, poco uso, totalmente equipada con casco $ 15.500.000 sólo de contado o permuto por Mehari o Willys. Nother 177 Adrogué TE: 294-4894

VENDO O PERMUTO Suzuki 200 modelo '80 15.000 Kms, 2 tiempos, arranque eléctrico, carenado, batería, cubiertas nuevas. Acepto Surumpio en parte de pago. Burgos 778. TE: 24503. Azul.

—PERMUTA—

ZANELLA SURUMPIO, modelo 1977, excelente estado c/repuestos varios. Cilindro, cubiertas, escapes, etc. Tratar Pueyrredón 1249, Pergamino, Pcia. Bs. As.

6.0 Repuestos y accesorios

—VENTA—

CAJA VELOCIDADES ZF, desarmada, muy buena, a revisar $ 3.000.000 TE: 773-3111

LOTE RESPUESTOS 125; cigüeñal, tapa, completa, embrague, caja, bombas, etc. Valor real $ 6.000.000 o permuto por moto 250 cc. tipo enduro diferencia a convenir. Cartas: Sr. Acuña. Charcas 2699 (1425) Capital.

REPUESTOS CADILLAC 62, motor $ 8.000.000; caja automática $ 6.000.000; carrocería completa con tren delantero y diferencial con ruedas $ 6.000.000. Escucho ofertas por total, acepto auto menor valor. Luis Campos 4740. Caseros.

BANCO, para armado control y puesta a punto de motores, alemán, marca Leader, único, nuevo, para motores, motos, lanchas, autos, camiones, tractores, etc. $ 12.000.000. Acepto permuta igual valor TE: 750-4256.

DOS CARBURADORES WEBER 40-40 ó 45-45, horizontales, o permuto por caja Sáenz Fiat 600. San Juan 2236, Santa Fe. TE: 21752.

4 CUBIERTAS MICHELIN XWX 185/70 VR 13 300 km/h de veloc. máxima. O km. Pasaje Finlandia 1340, Capital (altura Av. Emilio Castro 6900)

MOTOR PARILA TT27, súper 0 km. modelo 82, nuevo sin uso, base magnesio lame, completo. Urgente. Avda. Mitre 3126, Villa Parque Caseros. Sr. Sergio.

AUTO STEREO, PASA CASETTE "AUTOVOX" c/radio AM-FM para tu chica men $ 1.500.000. Billinghurst 241 PB 3º TE: 86-6673. Capital. Sin usar.

VENDO 2 MOTORES Renault 1020 preparado, trailer, gomas de lluvia, radiadores y caja T.C.M. todas las relaciones. Tratar Av. Marques 1279. José León Suárez. TE: 768-2544. Sr. Humberto (hijo).

4 GOMAS MICHELIN nuevas ideal Fiat 07 o libres, muy buen precio. TE: 628-1085. Preguntar por Juan Carlos o Amílcar.

MALIBU VENDE 2 MOTORES 1020 listos para correr, 1 caja TCM con todas relaciones, trailer, llantas, trompas Cablinga y muchos repuestos. Tratar Márquez 22701. José Leon Suárez, tel. 768-2544.

VENDO 4 CUBIERTAS MICHELIN XWX 185-70VR13 v.max. 300 km/h. 0 km. Pasaje Finlandia 1340-42, Capital Federal, altura Av. Emilio Castro 6900.

VENDO AUTO STEREO PASA CASSETTE "AUTOVOX" italiano sin uso c/papeles. Compralo men es barato $ 1.500.000. Billinghurst 241 P.B. Dto. 3. Tel. 86-6673, Capital Federal.

VENDEMOS MOTORES, bielas, parrilla, cigüeñales, tapas de cilindro terminadas, repuestos varios de Chevrolet N 16 ex Osvaldo Villaverde. Tratar calle 23 Nº 1477, teléfono 61-0606. Miramar, prov. Buenos Aires.

VENDO MOTOR REFRIGERADO por agua para karting de competición, todo 0 km., completo, preparación Franco Marson. Tratar en Doctor Pedro Chutro 268, Alberdi, Córdoba. Código 5000. Sr. Alberto Vilosio.

MOTOR DESARMADO COMPLETO, caja, diferencial, Jeep-Ika, con papeles $ 6.000.000, alternador 12 volts, carburadores Peugeot Rochester, eje con mazas Ford "A" $ 2.100.000. Llamar 203-0372 o llegarse a Ismael Moreno 536, Sarandí-Avellaneda. Altura Av. Mitre 3300.

8.0 Náutica

—VENTA—

BOTE PLASTICO marca "Tonina 200", medidas 3,20x1.65 con trailer, todo sin estrenar. Valor $ 6.800.000. Ver: Zapiola 4285 Dto. 3 Cap. Fed. o llamar TE: 70-0119. Escucho ofertas a partir de las 17 hs.

10.0 Varios

—VENTA—

CURSOS

MOTORES DE COMPETICION

PIDA INFORMES A:

IMA C.C.40

Suc. Caseros (B)

1678 - Buenos Aires

TERRENO EN DEL VISO, urgente, 3 cuadras de Panamericana 380 m², 15 mil ladrillos. Tratar 854-7399.

TERRENO EN SAN CLEMENTE DEL TUYU, barrio El Tala. Valor aproximado $ 15.000.000 o permuto por Fiat 600 igual valor Crisóstomo Alvarez 3742. TE: 631-9726. Capital. ¡Urgente!

COLECCION CORSA 1979, 1980, 1981, 1982 faltan 2 números también 86 números Salval Automóvil, 30 números de la Segunda Guerra Mundial. Acepto moto Fórmula 4. French 1734 Dto. 3 Rosario, después 18 hs.

CENTRO MUSICAL NATIONAL PANASONIC, auriculares, micrófonos 15 + 15 casetera, giradiscos o permuto por motoneta, moto, auto, cubiertas. Diferencia a convenir, mayor o menor. Facundo Zuriría 4967. Santa Fe.

CUADRO DE BICICLETA para carrera, marca Hispano France, caja pedalera con plato y palanca y una llanta. Todo por $ 1.200.000. Llamar 253-2109, todo sin uso.

—PERMUTAS—

PERMUTO MI TRABAJO DE GESTORIA, del automotor por reparación de utilitario modelo 1964. Tratar de 15 a 22 hs TE: 771-7601.

10.0 Varios

CLUB AUTOMOVILES SPORT, Iriondo 820 Victoria TE: 744-4660 invita propietarios Porsche, Lotus, Mazda RX7, Ferrari, Maserati etc. a participar rallies, demostración autódromos. Buenos Aires, Córdoba, San Juan etc. próximamente autódromo, Concordia, Entre Ríos.

11.0 Automodelismo

—VENTA—

PISTA AUTOMODELISMO PROFESIONAL, diez metros largo, cinco ancho, seis carriles, cuarenta autitos, treinta pulsadores, repuestos, cuentavueltas, vendo o permuto. $ 35.000.000. Tratar Mitre 314 (2900) San Nicolás. Sr. Víctor Monnier.

6 CURVAS SCALEXTRIC, nuevas, 6 barandas, 16 soportes por $ 600.000. Alvarez Thomas 1456 6º piso Dpto. "B", Capital Federal.

PISTA AUTOMODELISMO PROFESIONAL, 4 vias, 20 metros de recorrido, cuenta vueltas, 12 volt. Vendo, alquilo o permuto por moto. Tratar con Sr. Rodolfo de 12.30 a 13.30 hs. TE: 752-1226.

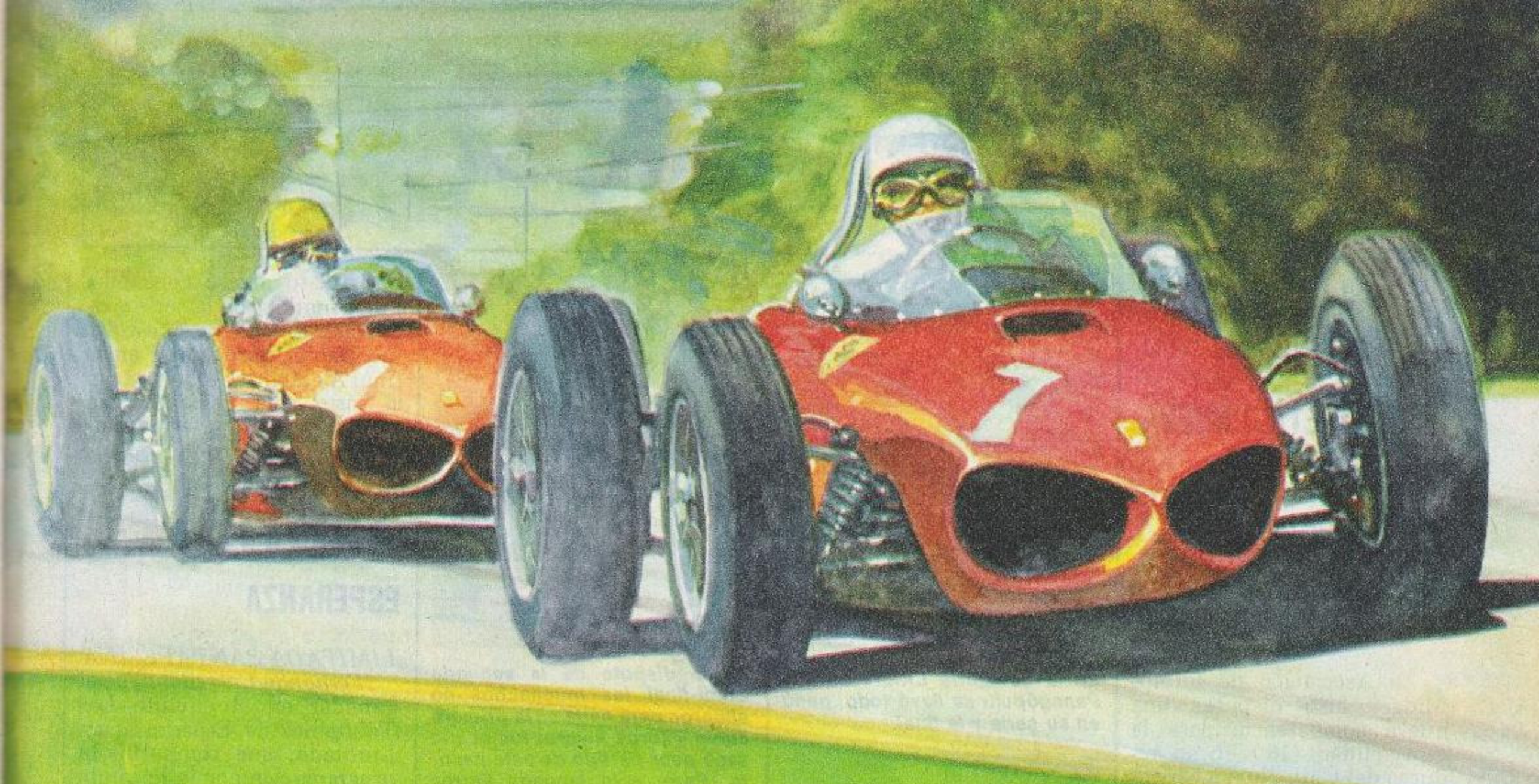
Es una publicación de EDITORIAL ABRIL S.A. Av. Alem 896, Capital Federal Tel.: 32-6010 al 29 **PARABRISAS CORSA.**

Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires. República Argentina. Tel. 32-6010 al 29 Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). 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 prohíbe 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. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo 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. Agosto de 1982.

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

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LA VERDADERA HISTORIA DEL MAS GRANDE...

FERRARI

El hombre y su leyenda, de Enzo Biagi.

¡CON PROLOGO DE JUAN MANUEL FANGIO!

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.

Consígalo 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 $ 76.000.- más $ 8.000.- para gastos.**

NOMBRE:.....

.....

DIRECCION.....

.....

PROVINCIA:.....

C.POSTAL:.....

SOLO $76.000.-

¡CORSA
Reclame con este ejemplar de ACTIVIDAD ZONAL, su suplemento: Parabrisas Corsa. ¡Gratis!

ACTIVIDAD ZONAL

CAPITAL

CLUB ATLETICO NUEVA CHICAGO

"En Midget ganó Marcelo Fernández... También hubo mini-midget"

La Asociación de Pilotos Midget hizo disputar una nueva competencia para la especialidad (16º) en su reducto del Club Nueva Chicago y con motivo del día del Niño, ésta se llevó a cabo en horas de la tarde. También hubo competencias para los "gurrumines" de la categoría "Mini-Midget", el tiempo como factor climático no favoreció para que la fiesta fuera completa. Un viento glacial llegó desde la cordillera y nos helamos todos. Esto fue la única contra, esperamos en otra oportunidad tener más suerte. En la categoría Midget, Jorge Montes se perdió una carrera que desde las pruebas de clasificación estaba cantado que ya la tenía en el bolsillo. Su andar fue aplastante y tanto fue así que su planta impulsora (Fiat 1500) sonaba como un violín y aventajó a Antonio Malara por un segundo largo (Malara con Fiat 1600). Es decir estaba para ganar cómodo, pero siempre hay un pero... hubo una confusión en la final con la bajada de bandera que Montes levantó el pie del acelerador y Marcelo Fernádez le birló una competencia que prácticamente ya la tenía en la bolsa. El espectáculo de los Midget es siempre el mismo, pero a nosotros nos parece que es más lindo de noche, no se por qué, pero de noche es otra cosa... esas noches de verano... ¿no es cierto acaso? Se disputaron 4 series que fueron ganadas por Antonio Malara la primera, la segunda se adjudicó Juan Varela. Héctor Pozueta fue el ganador de la tercera y Jorge Montes se adjudicó la cuarta. Los dos repechajes fueron ganados por Rubén Verón y J. Alvarez respectivamente. En la disputa de la primera semifinal, Héctor Pozueta fue el ganador escoltado por Jorge Montes y en la segunda Marcelo Fernández fue el ganador escoltado por Jorge Montes, Héctor Pozueta fue tercero y cuarto se clasificó Rubén Verón. En este Campeonato Zonal, es puntero Carlos Gallicchio con 292 puntos, segundo es Marcelo Fernández con 187 y la tercera colocación es para Juan Carlos Bordignón con 179. En Mini-Midget se disputaron pruebas para tres categorías Standard Debutantes, Standard y Libre. En la categoría Standard Debutantes se disputó una serie y una final. En la serie fue ganador Eugenio Alonso escoltado por Claudio López y en la disputa de la final se impuso Roxana Tardito, representante de Caseros y su escolta fue Eugenio Alonso. En la categoría Standard se disputaron dos series y una final. La primera serie la ganó Matías Pelletieri y la segunda fue para Cristian Noia. En la final Standrad, los laureles fueron para Matías Pelletieri, segundo fue Cristian Noia y tercero fue Alejandro Ortensi, en la categoría libre, se disputó una serie y una final. Marisa Panagópulo representante de San Justo arrasó con todo. Fue ganadora de la serie y de la final. En la serie su escolta fue Daniel Bordogna y en la final Alejandro Carbone... por lo visto esta chica Marisa maneja "un kilo y varios pancitos".



En la categoria LKibre Marisa Panagópulo se llevó todo, ganó en su serie y la final.



En la disputa de la segunda Semi-final los muchachos no afilaron para nada en la primera curva y Jorge Alvarez fue el que sacó peor partido de este asunto. Pero, sólo algunos fierros rotos.



Marcelo Fernández (centro) y con el trofeo en manos fue el ganador de la competencia de Midget disputada en el Club Nueva Chicago en celebración del Dia del Niño. Su bullanguera barra chocha de contenta.



En la categoría Standard Matias Pelletieri (Nº 5) fue también el ganador en su serie y en la final.

SANTA FE

ESPERANZA

LIMITADA SANTAFESINA

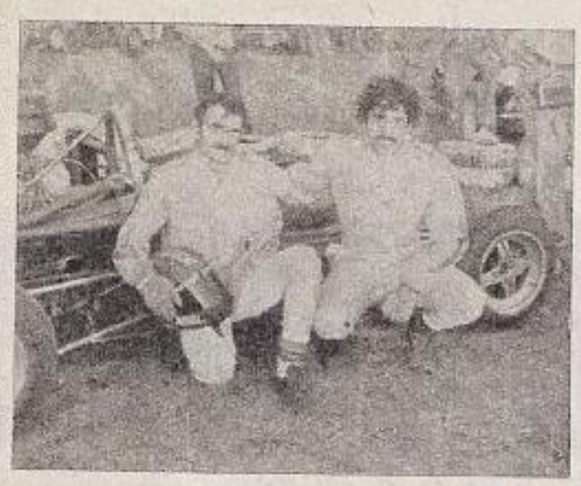
Fernando Castellano fue el ganador en el circuito Los Toboganes de Esperanza, en Limitada, que compartió la programación con la Fórmula Cuatro Santafesina. La concurrencia fue de 3000 espectadores aproximadamente y esta especialidad presentó 17 máquinas.

En la primera batería el triunfo se lo llevó el hombre de Los Quirquinchos, *Abel Venaría*, que relegó a Miguel Konjuh y Alberto Felizia. La segunda eliminatoria fue ganada por *Castellano* quedando como escoltas Juan Yanantuoni y Daniel Salatín. La final fue nuevamente para *Castellano* que obtiene así su segundo triunfo de la temporada. Desde el inicio fue el principal protagonista disputándole el primer puesto a Venaría hasta que éste se quedó. Su promedio fue de 112,233 km/h. y el segundo puesto fue para Salatín, en su mejor actuación desde que participa en la categoría. Tercero se ubicó José Cerrato y cuarto fue Rubén Villa. Posteriormente se acomodaron Alejandro Pagani, David Hoerner y Jorge Ternengo (h).

FORMULA CUATRO SANTAFESINA

También se cumplieron dos series y final. En el primer parcial venció *Eduardo Del Piccolo* quedando segundo Daniel Girotti. La otra batería se la llevó *Sergio Di Marco* escoltado por Ricardo Broda y Ariel Bonucci. La final, a 15 vueltas, fue para *Di Marco* con un promedio de 102,455 kilómetros por hora.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Fernando Castellano, junto a su más enconado rival, Abel Venaría.

Segundo fue Jorge Humberto Mari y tercero Danilo Werlen.

MIDGETS

San Guillermo recibió a la gente de Midgets y 1500 personas se acercaron a presenciar el espectáculo. En las series fueron ganadores *Arnaldo Ferrero, Marcos Bertone* y *Luis Nicolini*. La primera semifinal fue para *Nicolini* y la segunda para *Bertone*, en tanto en la final, *Máximo Ferrero* venció con un promedio de 76,729 km/h. Segundo fue Daniel Riso y tercero Nicolini.

En Vila también se presentaron los Midgets para llevar a cabo otra prueba puntable donde la victoria quedó en manos de *René Zenklusen*. Como es habitual se corrieron tres series, que fueron ganadas por *Máximo Ferrero, Raúl Caligaris* y *Luis Nicolini*. El repechaje lo logró *Marcos Bertone*. En la primera semifinal repitió *Ferrero* y la segunda fue para *Zenklusen*. La final fue intensamente disputada por el inicio de Zenklusen, Nicolini y Ferrero. Finalmente prevaleció *Zenklusen* y detrás se ubicaron Nicolini, Víctor Gordo, Marcos Bertone, Oscar Ferpozzi y Arnaldo Ferrero.

KARTING SUNCHALENSE

En Felicia y con 600 espectadores presentes, se presentó la categoría Sunchales de karting. fueron 33 las máquinas que compitieron con los siguientes resultados. La primera serie fue para *Jorge Tosso*, la segunda para *Gustavo Chialvo* y la tercera para *Néstor Benzi*. La primera semifinal también la logró *Benzi*, en tanto la segunda se la adjudicaba *Hugo Panero*. En la final resultó ganador *Hugo Montes*, segundo se ubicó "Poncho Negro" y tercero José Cruz.

ENTRE RIOS

VILLAGUAY

Entrecor

José Cerrato fue el vencedor de la competencia disputada en Villaguay para la categoría ENTRECOR. Como en anteriores oportunidades la reunión contó con una apreciable cantidad de espectadores. La jornada fue presentada con una diagramación en dos series eliminatorias a 10 vueltas cada una que fueron ganadas por *Raúl Berisso* escoltado por Raúl "Perico" Perez la primera, y *José Cerrato*, seguido por Hugo Fanti la segunda. En la final, a 22 vueltas, se impuso *Cerrato* y más atrás se encolumnaron Ramón Ferreyra, Enrique Zanardi y Juan Carlos Alfaro.

BS.AS.

MORON

"Esto es una cafetera"

Hace algunos años hicimos una nota con respecto a una "cafetera" modelo 27 que pertenecía a Don Julio Tabachi y Miguel Rusconi. Ahora para actualizar un poco a nuestros lectores, y de paso, como en aquella oportunidad, destacar la personalidad y experiencia de un piloto realizamos esta otra.

Se trata esta vez de un veterano en estas lides, *Angel Mundo*, que con 40 años, es ídolo en Morón. Comenzó a competir en 1970 en Limitada 31 con muy buenos resultados. En 1973 lo hizo en



Angel Mundo y sus trofeos, es decir... algunos. Lo acompaña la barra que lo sigue a todos los circuitos.

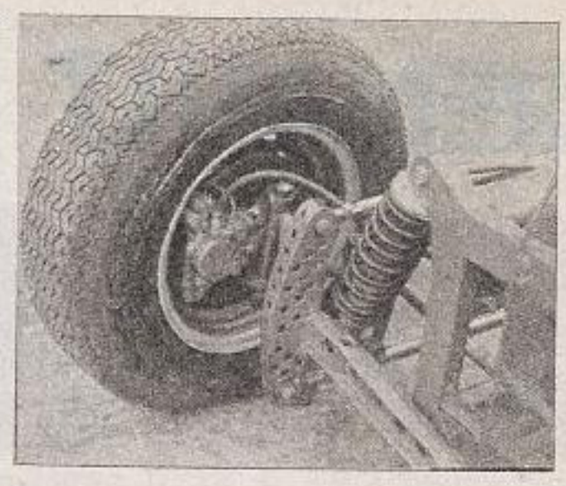
Frente a la máquina y tren delantero tomado en dos puntos centrados con suspensión independiente.

Merlo en Cafeteras Modelo 27 con planta motriz Chevrolet y en su debut clasificó cuarto. Después de 49 carreras llegó el ansiado triunfo en Merlo, justo el Día del Padre. En 1977 probó fortuna en TC Roqueperense y ganó cinco carreras, obtuvo tres segundos puestos, un sexto y abandonó en cuatro oportunidades. Esto le significó la obtención del título de Campeón. Simultaneamente, en julio del 77 compitió en Cafeteras 27 en San Andrés de Giles y ganó, y otro tanto hizo en Navarro en la categoría Limitada 31. Luego de todo este trajín dejó la actividad por un año y medio pero los "fierros" lo llamaron nuevamente y hoy lo tenemos, en su plenitud, en la ahora llamada Turismo Competición Bi-Plazas donde marcha tercero en lo que va del campeonato.

La "herramienta" de *Angel Mundo* es un Falcón 221 con chasis de Arévalo reformado. El tren delantero lleva un eje Ford tomado en



Este es el piloto-herrero que representa a Morón, se llama Angel Mundo. Es tercero en el campeonato de Turismo Competición Bi-Plazas (Ex Cafeteras).



Amortiguadores "Jorsa" y los frenos de Fiat 125 de doble circuito.

Parte trasera y los detalles de suspensión, diferencial Plymouth, reforma de Palier flotante tomado con 4 tensores regulables, y barra en balancín copia del Aston Martin.



dos puntos centrados, con suspensión independiente, amortiguadores especiales de competición "JORSA", diferencial Plymouth con reforma de palier flotante tomado con cuatro tensores regulables y barra con balancín que es copia del Aston Martin. Lleva frenos a disco de Fiat 125 con doble circuito en las cuatro ruedas. La caja de velocidades es original, de tres marchas, con engranajes Saenz.

El motor es Falcon 221 con tapa SP, carburador Galileo 42,7 de tiro vertical. Está preparado con piezas originales, arbol de levas con 10 de apertura y cruce libre. El embrague es original de motor de gran serie, las cubiertas son radiales nacionales y las medidas varían de acuerdo al circuito. Las llantas son especiales, proporcionadas por Horacio Bojanich. La refrigeración es forzada con un electroventilador de comando manual con llave independiente en el tablero. Por último, la preparación de todo este arsenal corre por cuenta de *Angel Mundo* con quien colaboran *Francisco Revello* y *Hugo Moyano*.

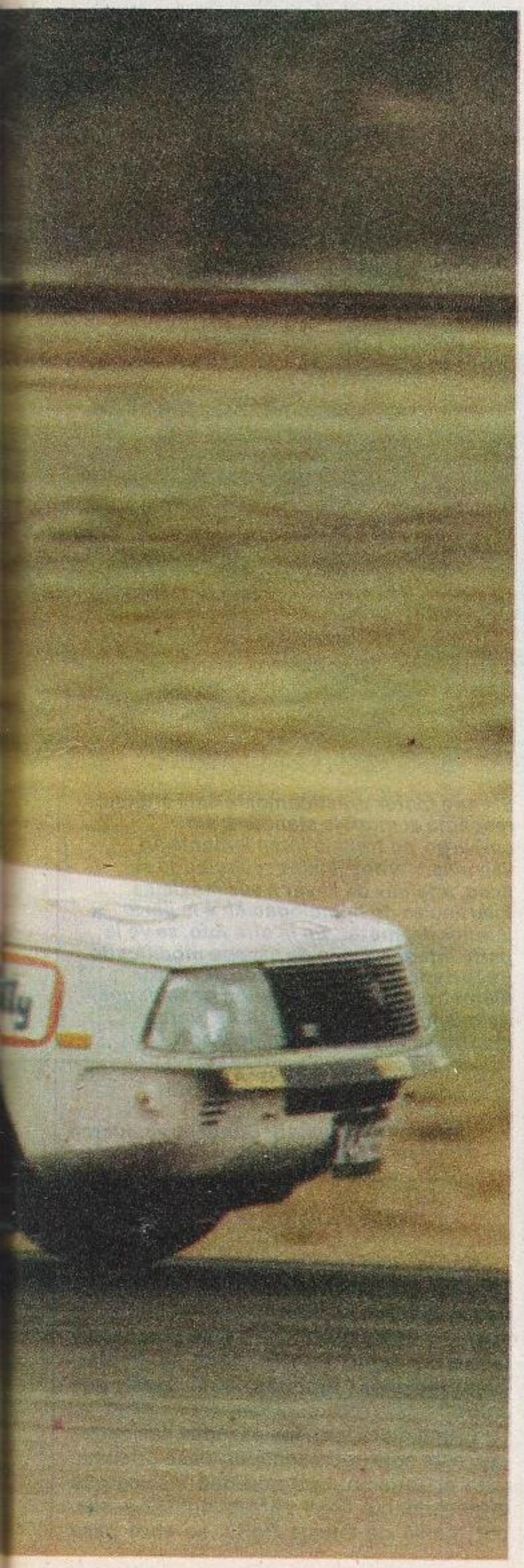
RENAULT 18 GRUPO A

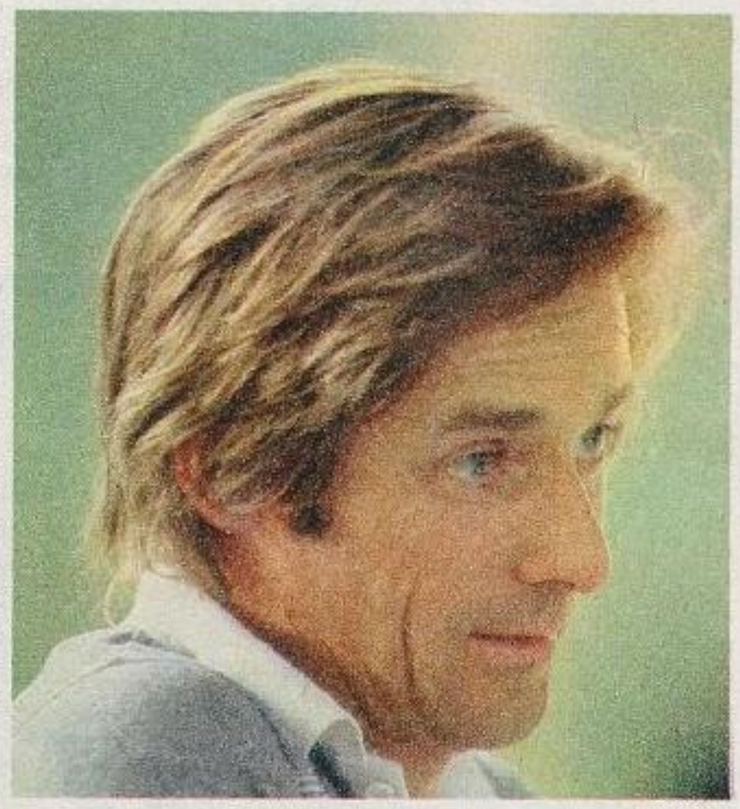
DE BERTA PAR



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A EL TURISMO »





El segundo ejemplar en la pista del Cabalén. Los principales progresos se hicieron en la suspensión, logrando una tenida excepcional. En esta unidad, la Nº 22, se repartieron el manejo Gabriel Raies y Alejandro Moroni.

Oreste Berta fue quien —junto a Mustafá—, realizó la mayor parte del trabajo de adecuación del R-18 al grupo A. ***"En muchos puntos el reglamento no está claro y cuesta saber si se está o no dentro de él".***

La primera unidad en la Fortaleza. Fue el primer auto sobre el cual se realizaron los trabajos, y con el cual ganaran Mustafá y Monguzzi en Buenos Aires y Córdoba. Notar lo ancho de los neumáticos delanteros de 9."



Hacía algún tiempo que la "amenaza" estaba latente. En realidad, desde el mismo momento que el auto salió a la calle, todos pensamos que sería interesante tenerlo en cada largada. Y si bien la fábrica mostraba inclinarse hacia el rally, no era descabellado pensar que en algún momento se intentaría adecuar el 18 a la pista.

La fórmula no era común. Tracción delantera, dos litros, 75% del peso adelante, motor de aluminio y concepción muy moderna... todo indicaba que habría que trabajar mucho. Y Oreste Berta empezó. Junto a Daniel Mustafá, primero desarrollaron la versión Turismo de acuerdo al reglamento Codasur. No fue sencillo, pero al cabo de dos o tres meses ya funcionaba correctamente y era competitiva. Los repetidos y continuos ensayos en el banco de pruebas de La Fortaleza y el girar de Mustafá sobre el Cabalén (muy cercano de lo de Berta), tuvieron éxito, y lograron un auto apto para la clase "D" (ahora clase 12). Sin embargo, poco tiempo más adelante, y sin dejar de lado el Codasur, se incorporó el Grupo A como opción para el Turismo. Mayores libertades de preparación —homologaciones, menor peso, compresión ilimitada— lo presentaban tentador. Y hacia allí se dirigieron también Berta y Mustafá. La presentación del auto fue en ocasión de una carrera zonal cordobesa el 9 de julio pasado, pero si

bien el auto en sí funcionó bien, fueron los neumáticos, los que frustraron un epílogo feliz. Pero, ya se demostraba que el coche "iba bien". La presentación en Buenos Aires con Monguzzi secundando a Mustafá saliendo al ruedo nacional por vez primera, reconfirmó las expectativas. Obviamente, los medios utilizados —y el genio para hacerlo, claro— no están a disposición de todos quienes participan en la categoría, y la diferencia (dependiendo del circuito) entre el R-18 G-A y los demás es notiria.

La segunda presentación, en Córdoba, fue justamente sobre el circuito que, digamos, vio nacer a este auto: el Nº 2 (2.600 m) del autódromo Oscar Cabalén. Otra unidad se puso en marcha: para Gabriel Raies y Alejandro Moroni. Básicamente idéntica que la anterior, sólo detalles la diferenciaban. En ésta se retiró el aislamiento antirruidos y térmico del techo ganando así unos pocos kilos. Por lo demás, todo era igual.

En nuestro reciente viaje a Córdoba, partimos con la consabida frase: **"no dejen de pasar por lo de Berta..."** porque el "Mago" siempre tiene algo nuevo bajo el poncho. Así que fuimos por el G-A y nos "llevamos" a éste más otra novedad (ver recuadro aparte). Pero dejemos a Oreste Berta contarnos todo lo que hizo.

"Fundamentalmente el trabajo sobre el R-18 está en manos del "Turco" Mustafá. Yo le doy la ayuda que pueda necesitar, pero él es quien está encargado de todo. Inclusive, ahora —faltando 24 horas para la carrera de Córdoba— hay un mecánico de Batelli que pedimos prestado, porque no tengo gente.

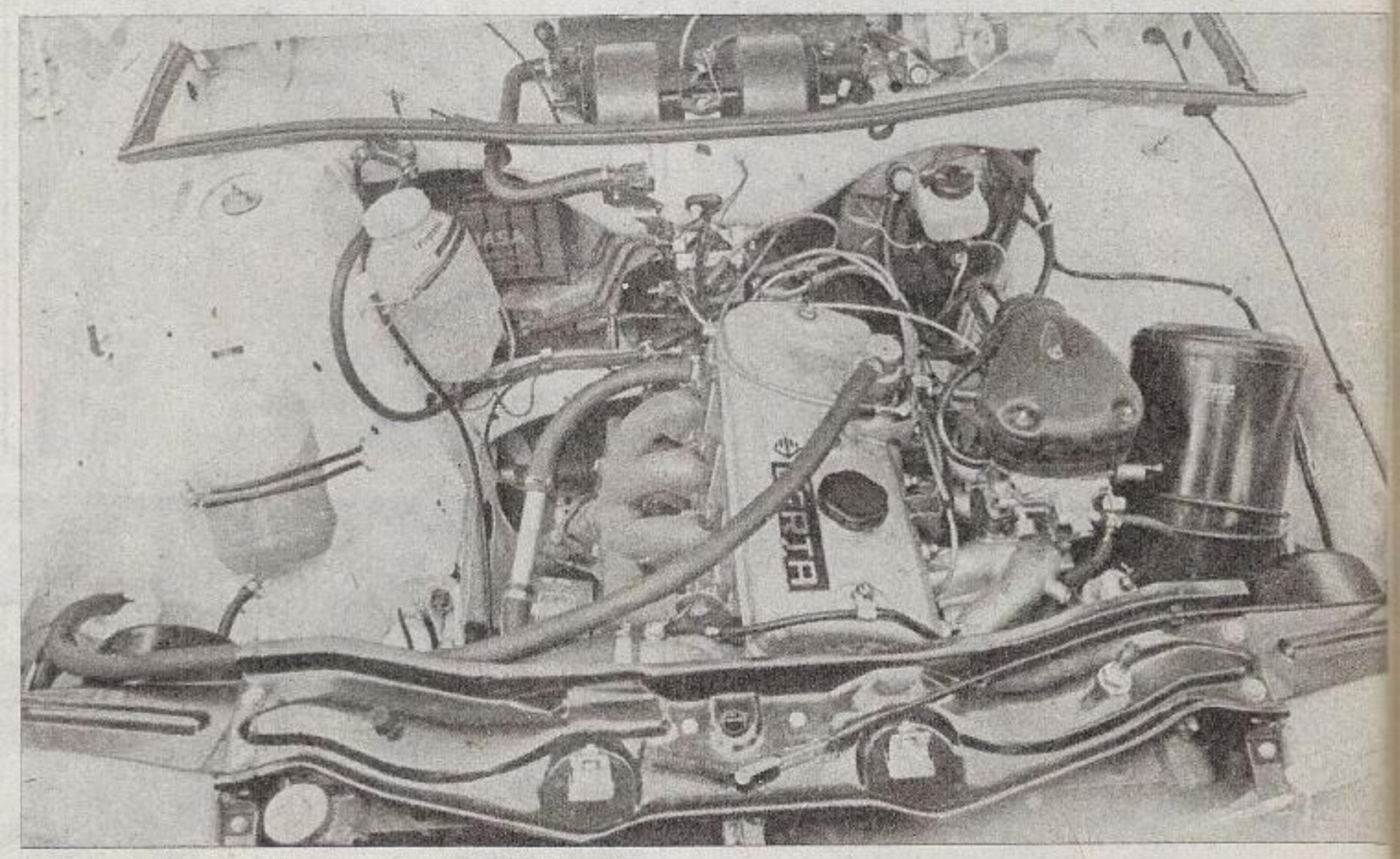
Sobre el Grupo A en particular, hace dos meses que trabajamos. Redujimos el peso sacándole todos los tapizados, asientos, revestimientos, alfombras, (no traía aire acondicionado), además de acortar el caño de escape, y tener ruedas y neumáticos más livianos. Así llegamos, de los 1.045 kilos que figuran en la ficha de homologación (hay autos que vienen con 1.030 kg) a los 930 kg que pesa actualmente. Sin embargo, aún se podría continuar bajando peso ya que el límite de la clase es de 880 kg. Quizá el material aislante del techo...

En el motor, toda la parte de abajo (cigüeñal, cárter, block) lo dejamos como estaba, así que quedó standard aunque llevamos los pesos al mínimo de homologación. Donde sí trabajamos fue en las bielas, válvulas, pistones y pernos. Ahí no escatimamos nada de trabajo, torneamos, aliviamos y probamos hasta que todo anduvo como debía.

Las bujías son del mismo rango térmico que las originales y funcionan sin problemas.

En la suspensión también trabajamos mucho. Los resortes son cuatro veces más duros que los originales y los amortiguadores son absolutamente diferentes y trabajan con otras cargas y diagramas. Hay tres barras antirrolido diferentes, dos ya homologadas, de 19 mm y 25 mm de diámetro y una tercera —aún no homologada— de 28 mm de diámetro. Igualmente cambiamos de lugar sus fijaciones, dado que el reglamento es poco claro a ese respecto.





CARACTERISTICAS TECNICAS

	GRUPO A	STANDARD
Pot. máxima	130 HP	99 HP
Régimen corresp.	6.500 R.P.M.	5.700
Torque máximo	18 kgm	16
Régimen corresp.	3.500 R.P.M.	3.000
Peso	930 kg	1.045 kg
Frenos traseros	Disco	Tambor
Neumáticos	AD: 8 " AT:6,2 "	185/70 HR13
Llantas	AD: 13 x 9 " AT: 13 x 6,5	13 x 5,5 "
Pilotos	Mustafá- Monguzzi Moroni- Raies	Usted

Los neumáticos son Fliter. Adelante son los mismos que usan los Fórmula Dos, mientras que atrás tienen el mismo ancho que en la F-R.

La caja todavía se mantiene standard, aunque hay otra —aparte de la de quinta— que tiene las relaciones más juntas y cortas, que por ahora sólo está colocada en el 18 grupo Dos que iba a correr el Codasur.

Los frenos traseros se cambiaron. Ahora hay discos en vez de tambores, con un solo caliper.

El vano motor prácticamente está intacto respecto al modelo standard; sin embargo, se trabajó intensamente en válvulas, pernos, bielas reduciendo su peso, además de llevar a sus máximas tolerancias de homologación a la parte inferior del motor. En la otra foto, se ve la parte inferior. Caño de escape modificado y acortado, barra antirrolido de mayor diámetro y puntos de fijación trasladados. Asimismo, los frenos traseros fueron modificados y ahora son de disco.

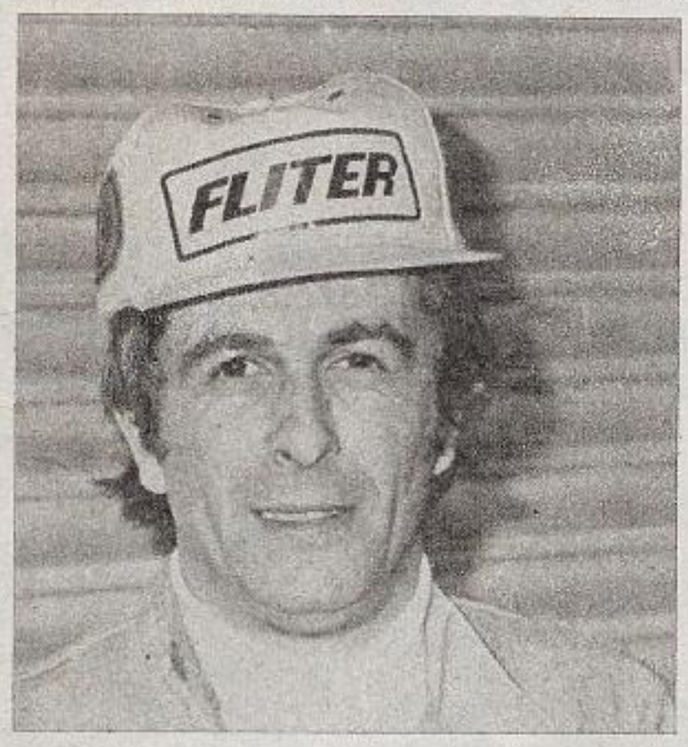
Interior del cockpit. Como se ve, fueron eliminados todos los elementos posibles: alfombras, asientos, respaldos, bailarines... La jaula antivuelco es de diseño distinto a la usada en rallies.

En la carrocería prácticamente está todo original, aunque sacamos los paragolpes delantero y trasero, y en la parte de abajo, lo único que tocamos fue el escape y la barra, como te dije, todo lo demás, canalizaciones, tuberías, está igual que antes."

Como dijimos en las pasadas dos carreras, este auto representa un paso adelante para el Turismo. Una novedad técnica que evidentemente llegó para quedarse y que, por medio de Oreste Berta, se abre paso

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





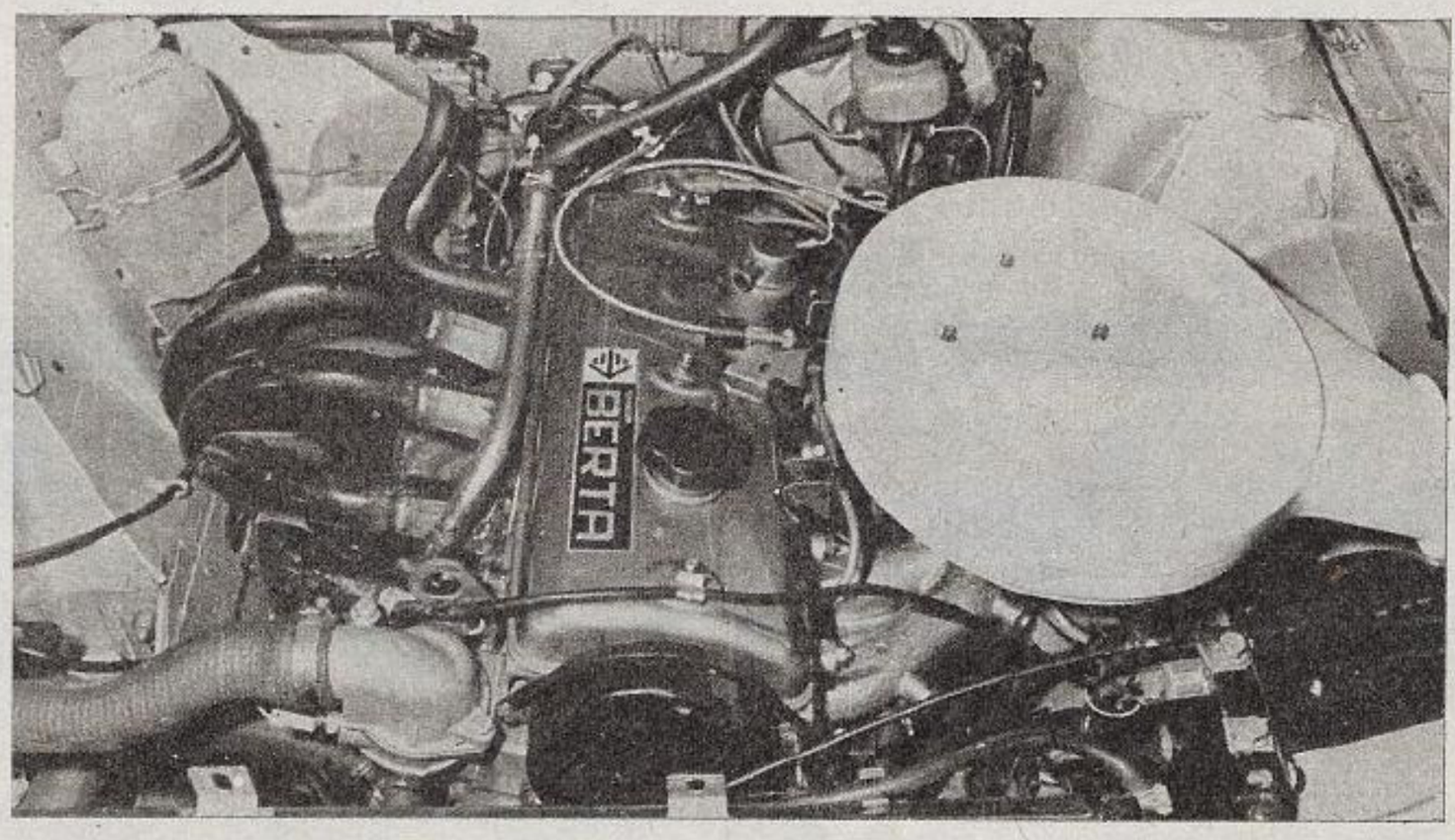
DANIEL MUSTAFA

"Mi relación con Berta comenzó en marzo del '76, cuando le llevé un motor de Fiat 128 para que lo preparara. Mientras él lo hacía, yo lo ayudaba limpiando piezas o cualquier otra cosa que me indicara. Con su mecánica gané varias carreras del zonal cordobés —cuando estaba en su apogeo— y también participé en el Turismo Nacional, con 128 y 125. Cuando le pedí que preparara un Peugeot, se negó y me tuve que ir con Tuti.

Con el Renault 18 estamos experimentando desde el año pasado —reglamento Codasur— y si bien en un primer momento no funcionó fuimos puliendo detalle tras detalle hasta que caminó como queríamos. Luego, la modificación a Grupo A nos obligó a seguir trabajando, hasta que conseguimos una performance adecuada a nuestras expectativas.

KIT BERTA PARA R-18





En el número pasado habíamos adelantado que Oreste Berta estaba dándole los últimos toques a una serie de elementos que conforman un "kit" que podrá adecuarse a cualquier Renault 18 dos litros. Ahora, como corresponde, ampliamos la información, además de mostrar los detalles de marras.

El árbol de levas es de igual alzada al standard, pero con diferente perfil, es decir que, a bajos regímenes, el auto se comportará como si nada. Nada de mantenerlo constantemente acelerado y esas cosas ya que regula como cualquier otro. El múltiple del escape tiene cuatro salidas individuales muy prolongadas, que se unen muy abajo —casi a la altura del carter—. El filtro de aire es definitivamente simple. Se elimina el original y sus mangueras, poniendo otro encima del carburador pero inclinado respecto a la horizontal. De esa forma, entra perfectamente bajo el capó.

Por el lado de la carrocería se agregan dos elementos. Un "babero delantero" y un spoiler trasero, similares a los utilizados en Francia sobre el Renault 18 Turbo. Con esto han disminuido el CX en un 6%, lo que no sólo aumenta la velocidad tope, sino que también disminuye el consumo.

"Todos los trabajos los hicimos sobre el auto de Francisco Falcone, uno de mis empleados. Con el motor en el banco y con todas las modificaciones, llegamos a 135 HP a 6.500 RPM. (standard 99HP a 5.700), con una curva de potencia mucho más empinada. Ahora faltan las pruebas de aerodinámica para tener los valores de aceleración, velocidad y consumo (el cual creo que es menor). Luego, presentaremos el auto, y ustedes podrán probarlo."

Esperamos ansiosos.

hacia su utilización por parte de particulares. Entre otros muchos, que sin duda estudian esta posibilidad, Mauricio Assef y Marcelo Raies se presentarán —muy probablemente en Bahía Blanca— con un tercer R-18 "Berta". **"Esta fue mi última carrera con Fiat"**, decía Raies.

Sin embargo, la velocidad final no está a su altura, y los Fiat G-A más rápidos (Pardo, Guiral, Bescham, Faure) lo emparejan sin mayores problemas, cuando se juntan en alguna recta. Probablemente eso sea solucionado en un futuro cuando se instale la nueva caja de cambios.

Sobre la participación de la fábrica en este proyecto nadie dice palabra alguna, pero no es necesario ser Sherlock Holmes (ni tan siquiera el Dr. Watson, ese de... "elemental...") para darse cuenta que este proyecto está funcionando gracias a su interés en el tema —que no es reciente—. Probablemente la falta de rallies, donde pensaban volcar su mayor esfuerzo, hizo que miraran a la pista con mayores ganas. Sin embargo, el team no funciona de forma oficial, sino que es el mismo Berta quien se ocupa de gran parte del trabajo junto, por supuesto, a todos los pilotos, aunque los desarrollos hayan sido encargados por el Rombo. Sea como sea, encargado por fábrica o hecho por particulares, es un soplo de renovación sobre un parque necesitado, y sus resultados sólo pueden ser positivos.

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Alfredo Willimburgh y Luis Portillo.

ALGO ASI COMO PRESENCIAR LA BATALLA DE WATERLOO O EL

...DE MONSTRUO



Cómo vio un periodista veterano una carrera de autos "Vintage" en Inglaterra. Algo sólo comparable con el... túnel del tiempo, que regodeó sus sentidos y que lo llevó a esbozar este singular enfoque. Viajando desde aquellos "monstruos sagrados" hasta los actuales asuntos de polleras...

Por Ronald Hansen.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DESCUBRIMIENTO DE AMERICA

S Y POLLERITAS



Resulta que uno vio muchas carreras desde el 47 al 70, más o menos, incluyendo mucho en el 50, que ahora le dicen la Epoca de Oro. (Para nosotros, los de esa época, los autos del 50 eran un rejunte de tachos de los cuales la mayoría habían venido de antes de la guerra del 39... pero en fin.)

Y amén de ver carreras en vivo y en

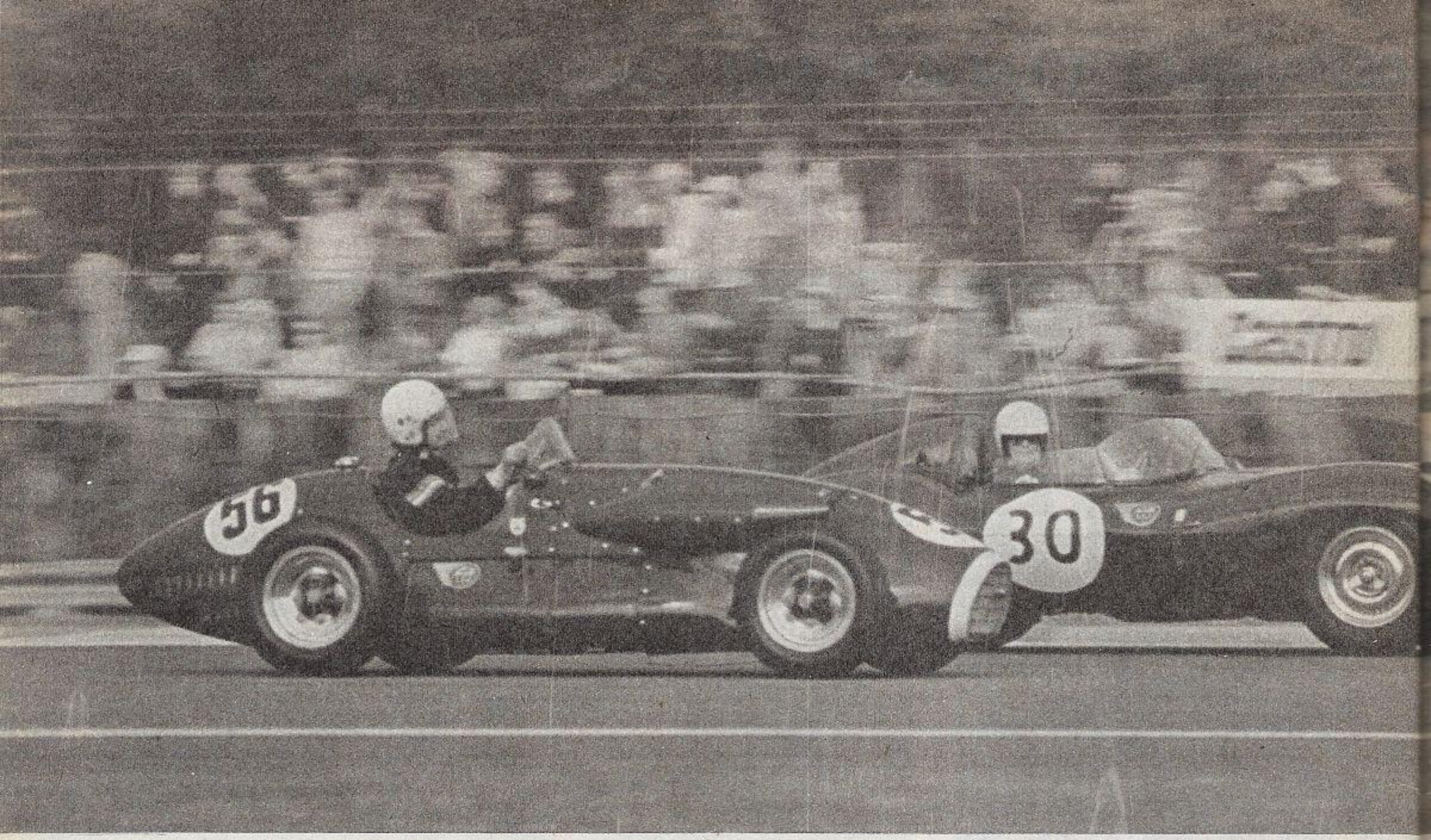


Insólito: dos ERA en duelo. Exactamente como hace casi 50 años. El motor ERA era igual al del Riley 47/48, es decir con dos árboles de levas y válvulas a la cabeza, pero seis cilindros en vez de cuatro. Eran 1500 y en un tiempo hicieron capote en su categoría.

Ver una largada de éstas es como transportarse en el túnel del tiempo. Los mismos autos de 10, 20, 30 años atrás.

Entra al box una Maserati. Conservando la tradición de la época, el color del auto refleja un país; o el del auto en sí, o el del concurrente, o el del piloto.





Verdadera rareza: un Connaught (30), primer fórmula uno en usar inyección de combustible, contra un Jaguar D. Son de la década del 50, últimos años.

Cooper-Bristol 1952, motor dos litros Bristol tipo BMW 328. Un raro engendro. Mike Hawthorn fue el único que lo hizo caminar.

Cuando los Lotus aún tenían motor delantero...

directo, uno también leyó mucho sobre carreras de antes y vio muchas fotos y aun alguna que otra película de cine. Y se hizo un poco a la idea y al recuerdo de lo que vio (Maserati 4CLT, Simca-Gordini, Alfa-Romeo, Alfetta, Ferrari de surtidas cilindradas, Talbot) con lo que no vio (ERA, Mercedes-Benz fórmula 750, Auto Unión, Alfa Romeo y Maserati de preguerra, etc.). Y se le hace un matete en la cabeza y de reprente, uno está viviendo ese matete en vivo y en directo en alguna carrera de autos viejos en Europa.

Resulta que hace unos años yo estaba, como buen periodista, medio de vacaciones medio pescando alguna nota, en Inglaterra. Había ido al Gran Premio en Brands Hatch y una semana más tarde, leyendo una revista de autos, veo que en Silverstone había una carrera de autos antiguos. Y yo estaba parando a 80 kilómetros de Silverstone.

Bueno, fui. Me anuncié como bbbbggglmmnnñññññ de la ñññgllll-mmnnn y jeteé una credencial. Y entré en el circuito, y salieron los autos.

Bueno, no sé cómo contarte. De pronto yo estaba viendo, pero en serio, una carrera entre dos ERA y una Maserati 1500 seis cilindros. Y no lo podía creer, y decía... pero yo esto lo estoy soñando. Después, caminando por el **paddock** o parque cerrado, me enfrenté con muchos de los monstruos acerca de los cuales yo había leído, un especial de John Cobb, los dos ERA que tenía el príncipe siamés Bira, la Maserati de Whitney Straight, etcétera...

Es como si un devoto de la historia grande, de pronto, pudiera ver personalmente la batalla de Waterloo o la llegada de Colón a América o participar de las campañas de Alejandro Magno. No sé, me corrió un frío por el cuerpo. Y eso que en esa época aún no corrían los dos o tres supermonstruos o superestrellas, es decir una Mercedes cinco litros y medio de 650 HP, que la restauraron después, y un Auto Unión también cinco litros, tipo C, que se terminó de restaurar hace dos o tres años. Que si encima los hubiera visto a ésos, el soponcio, viejo.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







No nos engañemos. La Epoca de Oro es ahora, por lo menos en lo técnico. En lo deportivo, mejor ni hablar. Dentro de poco a los coches les van a poner una torreta de tiro como los tanques. Pero técnicamente se está llegando ya al límite de lo increíble, al límite del poder humano. Reutemann dijo el año pasado que no podía girar más ligero en Mónaco porque no podía contener la respiración. En Francia hace poco me dijeron, "En Paul Ricard hay una curva que con un auto de turismo, usted lo puede tomar, si se anima, a 150. Los fórmula uno la toman a 300". Ahora, con un Fiat 128 más o menos iracundo hacés tiempos de fórmula uno de unos años atrás.

Lo de antes era más lindo porque había tipos que para entrar al circuito afanaban una rueda y pasaban, y así aparecían ruedas Maserati en los boxes Ferrari y los tanos armaban una ópera en cuatro actos acusándose de **maledetti** y **traditori.** Ahora te llaman al abogado y te inician un recurso de amparo.

Antes venía la curva, entonces te agarrabas y agarrabas el volante y le dabas un manijazo padre y el auto doblaba. Ahora está el asunto de las polleritas y todo eso.

Con el tiempo te das cuenta de que las únicas polleritas que te interesan son las de siempre.

Y a veces, ni tampoco.

EL PROXIMO DOMINGO, GRAN PREMIO DE AUSTRIA EN ZELTWEG, O...

Como siempre, serán 54 las vueltas a cumplir, sobre el circuito de 5,942 km, totalizando 320,868 km.

VALS A 200 K

RECORD DE VUELTA

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1976	James Hunt	McLaren-Cosworth	1m35s91	221,813
1977	John Watson	Brab.-Alfa Romeo	1m40s96	211,890
1978	Ronnie Peterson	Lotus-Cosworth	1m43s12	207,460
1979	René Arnoux	Renault	1m35s77	223,378
1980	René Arnoux	Renault	1m32s53	231,197
1981	Jacques Laffite	Talbot-Matra	1m37s62	219,127

POLE POSITION

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1976	James Hunt	McLaren	1m35s02	223,848
1977	Niki Lauda	Ferrari	1m39s32	215,390
1978	Ronnie Peterson	Lotus	1m37s71	218,943
1979	René Arnoux	Renault	1m34s07	227,410
1980	René Arnoux	Renault	1m30s27	236,965
1981	René Arnoux	Renault	1m32s01	232,483

ASI LARGARON...

René Arnoux
Renault Turbo
1m32s01.
Promedio:
232,483 km/h

Alain Prost
Renault Turbo
1m32s32

Jacques Laffite
Talbot Ligier-Matra
1m34s39

Alan Jones
Williams-Cosworth
1m34s65

Didier Pironi
Ferrari Turbo
1m35s03

Riccardo Patrese
Arrows-Cosworth
1m35s44

John Watson
McLaren-Cosworth
1m35s97

Jean Pierre Jarier
Osella-Cosworth
1m36s11

Bruno Giacomelli
Alfa Romeo
1m36s21

Andrea De Cesaris
McLaren-Cosworth
1m36s65

Eliseo Salazar
Ensign-Cosworth
1m37s63

Michele Alboreto
Tyrrell-Cosworth
1m39s08

Sieefried Stohr
Arrows-Cosworth
1m38s54

Gilles Villeneuve
Ferrari Turbo
1m33s33

Carlos Reutemann
Williams-Cosworth
1m34s53

Nelson Piquet
Brabham-Cosworth
1m34s87

Elio De Angelis
Lotus-Cosworth
1m35s29

Nigel Mansell
Lotus-Cosworth
1m35s56

Mario Andretti
Alfa Romeo
1m36s07

Héctor Rebaque
Brabahm-Cosworth
1m36s15

Patrick Tambay
Talbot Ligier-Matra
1m36s23

Derek Daly
March-Cosworth
1m37s23

Slim Borgudd
ATS-Cosworth
1m37s70

Marc Surer
Theodore-Cosworth
1m38s52



...Y ASI LLEGARON

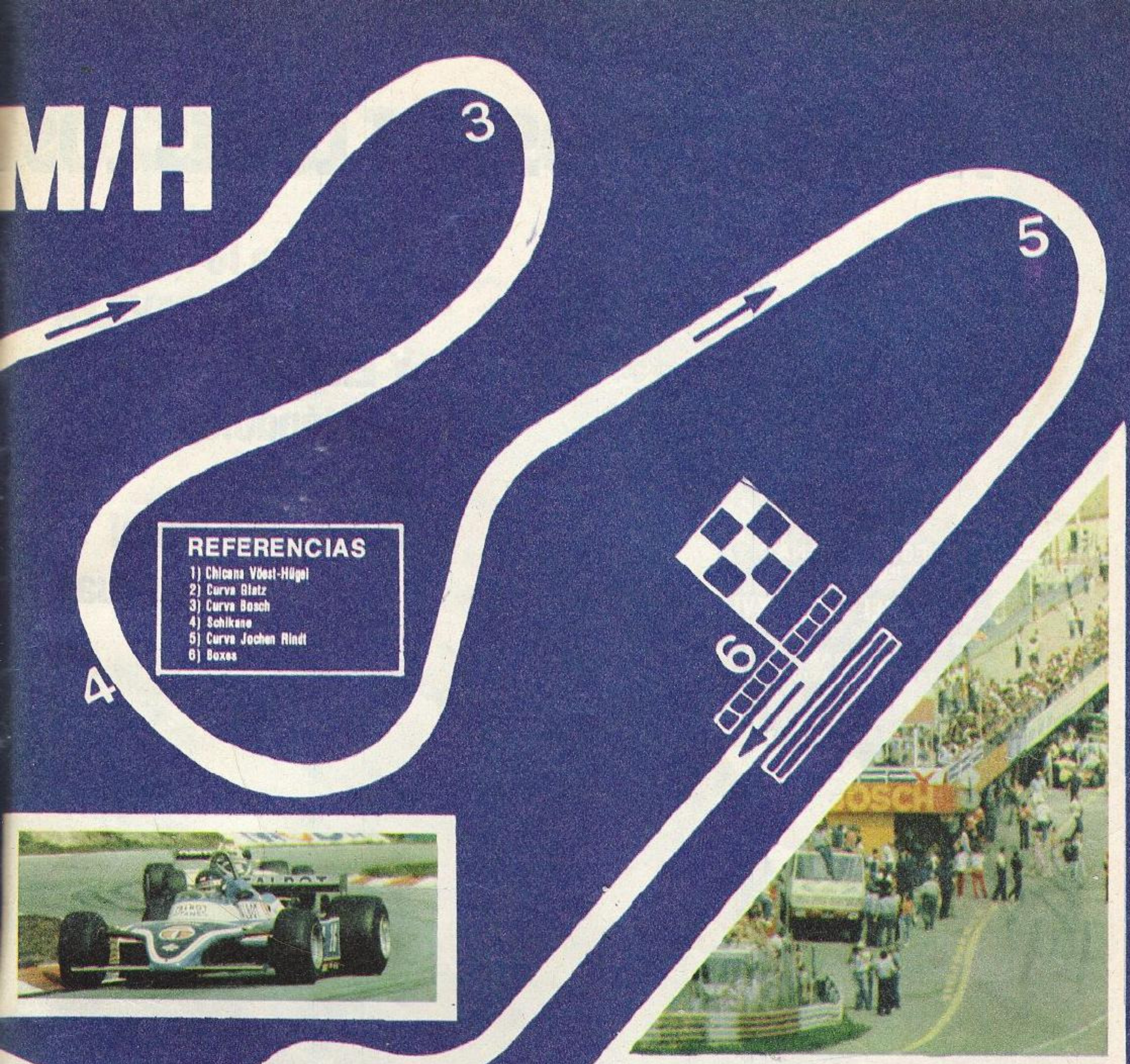
POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	26	**Jacques Laffite**	**1h27m38s**	53
2º	16	René Arnoux	1h27m41s64	53
3º	5	Nelson Piquet	1h27m43s81	53
4º	1	Alan Jones	1h27m48s51	53
5º	2	Carlos Reutemann	1h28m08s32	53
6º	7	John Watson	1h29m07s61	53
7º	11	Elio De Angelis	1h27m49s17	52
8º	8	Andrea De Cesaris	1h28m12s48	52
9º	28	Didier Pironi	1h28m41s33	52
10º	32	Jean Pierre Jarier	1h28m47s97	51
11º	17	Derek Daly	1h28m00s14	47

LOS ABANDONOS

VTA.	Nº	PILOTO	CAUSA
1	33	**Marc Surer**	Electricidad
12	27	**Gilles Villeneuve**	Salida de pista
24	12	**Nigel Mansell**	Motor
26	25	**Patrick Tambay**	Motor
27	15	**Alain Prost**	Suspensión
28	30	**Siegfried Stohr**	Salida de pista
33	6	**Héctor Rebaque**	Embrague
35	23	**Bruno Giacomelli**	Cortocircuito e incendio
40	4	**Michele Alboreto**	Resorte de válvulas
43	14	**Eliseo Salazar**	Motor
43	9	**Slim Borgudd**	Transmisión
47	22	**Mario Andretti**	Motor

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

M/H



REFERENCIAS

1) Chicane Vöest-Hügel
2) Curva Blatz
3) Curva Bosch
4) Schikane
5) Curva Jochen Rindt
6) Boxes

LOS 6 PRIMEROS

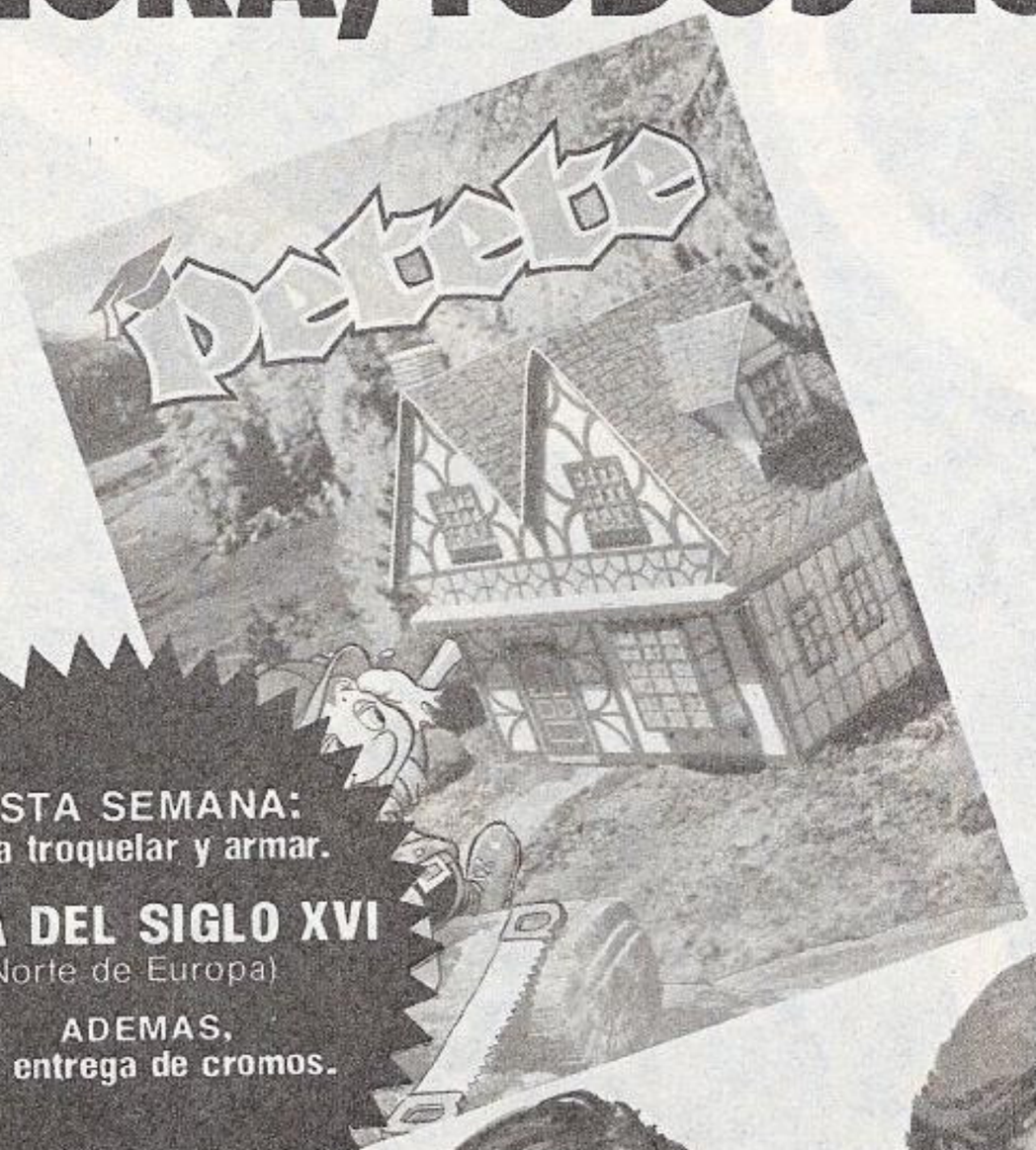
AÑO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO	QUINTO	SEXTO
1977	Jones Shadow	Lauda Ferrari	Stuck Brabham	Reutemann Ferrari	Peterson Tyrrel	Mass McLaren
1978	Peterson Lotus	Depailler Tyrrell	Villeneuve Ferrari	Fittipaldi Copersucar	Laffite Ligier	Brambilla Surtees
1979	Jones Williams	Villeneuve Ferrari	Laffite Ligier	Scheckter Ferrari	Regazzoni Williams	Arnoux Renault
1980	Jabouille Renault	Jones Williams	Reutemann Williams	Laffite Ligier	Piquet Brabham	De Angelis Lotus
1981	Laffite Talbot	Arnoux Renault	Piquet Brabham	Jones Williams	Reutemann Williams	Watson McLaren

HISTORIAL

AÑO	PILOTO	MARCA	PROMEDIO
1964	Lorenzo Bandini	Ferrari	159,650
1970	Jacky Ickx	Ferrari	208,040
1971	Jo Siffert	B.R.M	212,920
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus	214,554
1973	Ronnie Peterson	Lotus	214,850
1974	Carlos Reutemann	Brabham	215,810
1975	Vittorio Brambilla	March	177,317
1976	John Watson	Penske	212,432
1977	Alan Jones	Shadow	197,940
1978	Ronnie Peterson	Lotus	189,950
1979	Alan Jones	Williams	219,706
1980	Jean Pierre Jabouille	Renault	223,196
1981	Jacques Laffite	Ligier	215,698

El GP de Austria, en su primera edición, se disputó en un circuito-aeródromo en las cercanías de Zeltweg y a partir de 1970 siempre en Osterreichring.

AHORA, TODOS LOS LUNES LOS



Con todo lo que EDUCA, MARAVILLA Y ENTRETIENE ayudándolos en su sana formación moral y espiritual.

ESTA SEMANA:
Para troquelar y armar.

CASA DEL SIGLO XVI
(Norte de Europa)

ADEMAS,
2da. entrega de cromos.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHICOS YA TIENEN SU REVISTA

Pebete

PARA APRENDER JUGANDO TODO LO QUE CONVIENE SABER

Todos los lunes en los quioscos

EFECTO HUMOR

YO NO LE PUEDO NOMBRAR LA FUENTE PERO DICE QUE EL AUTO ES OFICIAL.

VEA Sr. PERIODISTA, EL QUE LO HAYA PREPARADO BERTA NO QUIERE DECIR ABSOLUTAMENTE NADA. YO LE ASEGURO QUE FÁBRICA NO HA PRESENTADO NINGÚN AUTO. ¡NI LO HARÁ!

CHE MUSTAFA, NO TIENEN VERGUENZA. ¡POR LO MENOS HUBIESEN DEJADO AL BAILARÍN!

"BAILARÍN" ..... ¡NO VA ANDAR!

Snif...!

AULT

FLITER

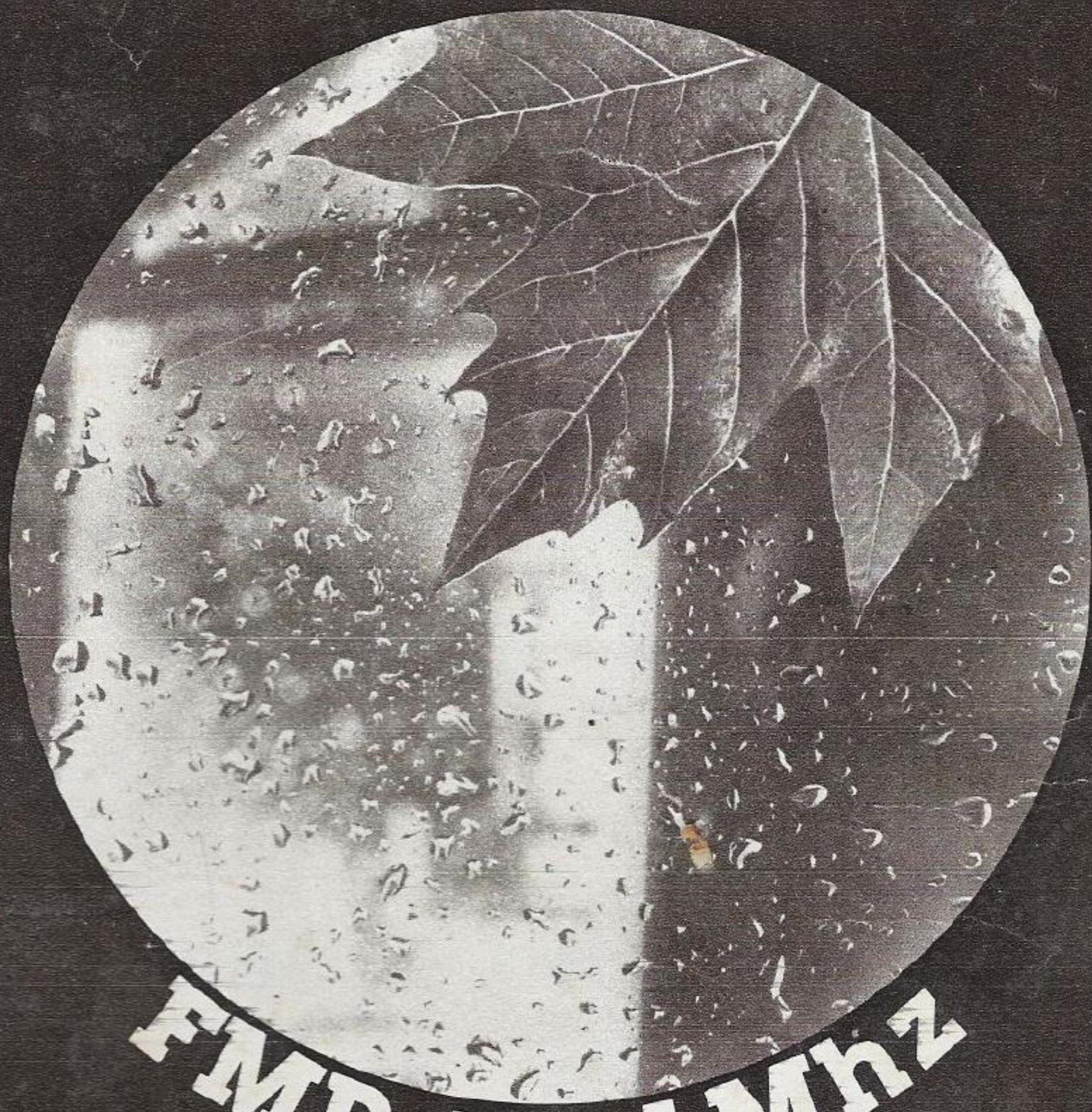
FLITER

X466553

J. OLMO

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN INVIERNO, VIVA LA ESTACION MAS CALIDA DEL AÑO.



FMR-103.1 Mhz

Usted tal vez piense que las estaciones de FM han de ser fatalmente frías,
impersonales y acartonadas. Ya no es así.
En la FRECUENCIA MODULADA ESTEREOFONICA DE RADIO RIVADAVIA
se transitan otros caminos.
Nuestros conductores no son computadoras que anuncian discos.
Ellos opinan, conversan, se alegran o se entristecen.
Comparten con usted inquietudes y sentimientos.
Acérquese ya mismo a este nuevo estilo. FMR transmite las 24 horas del día.
Tiene la mejor música del mundo y además, no permite que usted la escuche solo.

FMR
FRECUENCIA MODULADA ESTEREOFONICA
DE LS5 RADIO RIVADAVIA

LS5 RADIO RIVADAVIA

LA RADIO DE TODOS



DC-9 Super 80: el avión más moderno y silencioso del mundo.

Para nosotros, volar con ganas es volar con la mejor tecnología.

Y los DC-9 Super 80 son la mejor tecnología aerocomercial de hoy.

Concebidos para responder a normas internacionales sobre disminución de ruidos y brindarle, a usted, un mayor confort, dentro y fuera de ellos.

Con sistema digital de guía de vuelo que controla el avión, su rumbo, velocidad, reserva de potencia, y la sincronización de los motores, permitiendo un vuelo totalmente automático.

Disfrútelos con Austral, la línea aérea especialista en cabotaje, junto a todos estos servicios:

- Billetera Aérea: para emitir su propio pasaje sin más trámite que un llamado telefónico.
- Las ventajas de los Créditos Automáticos.
- La posibilidad de adquirir sus pasajes en Aeroparque, con estacionamiento gratuito y durante las 24 horas.
- La tranquilidad de contar con un servicio de informes y reservas las 24 horas, con 40 líneas telefónicas.
- La rapidez y eficiencia de nuestros servicios de Cargas y Jet-Paq.

Y todo lo que una línea que vuela con ganas le puede ofrecer.

Venta de pasajes: Florida 234, Galería Comercial Hotel Sheraton y Aeroparque Jorge Newbery (las 24 horas).

Informes y reservas las 24 horas: Tel.: 46-8831/8851 y 49-9011.

O consulte a su Agente de Viajes.

Volamos con ganas.

AUSTRAL

Austral, la línea aérea especialista en cabotaje.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com