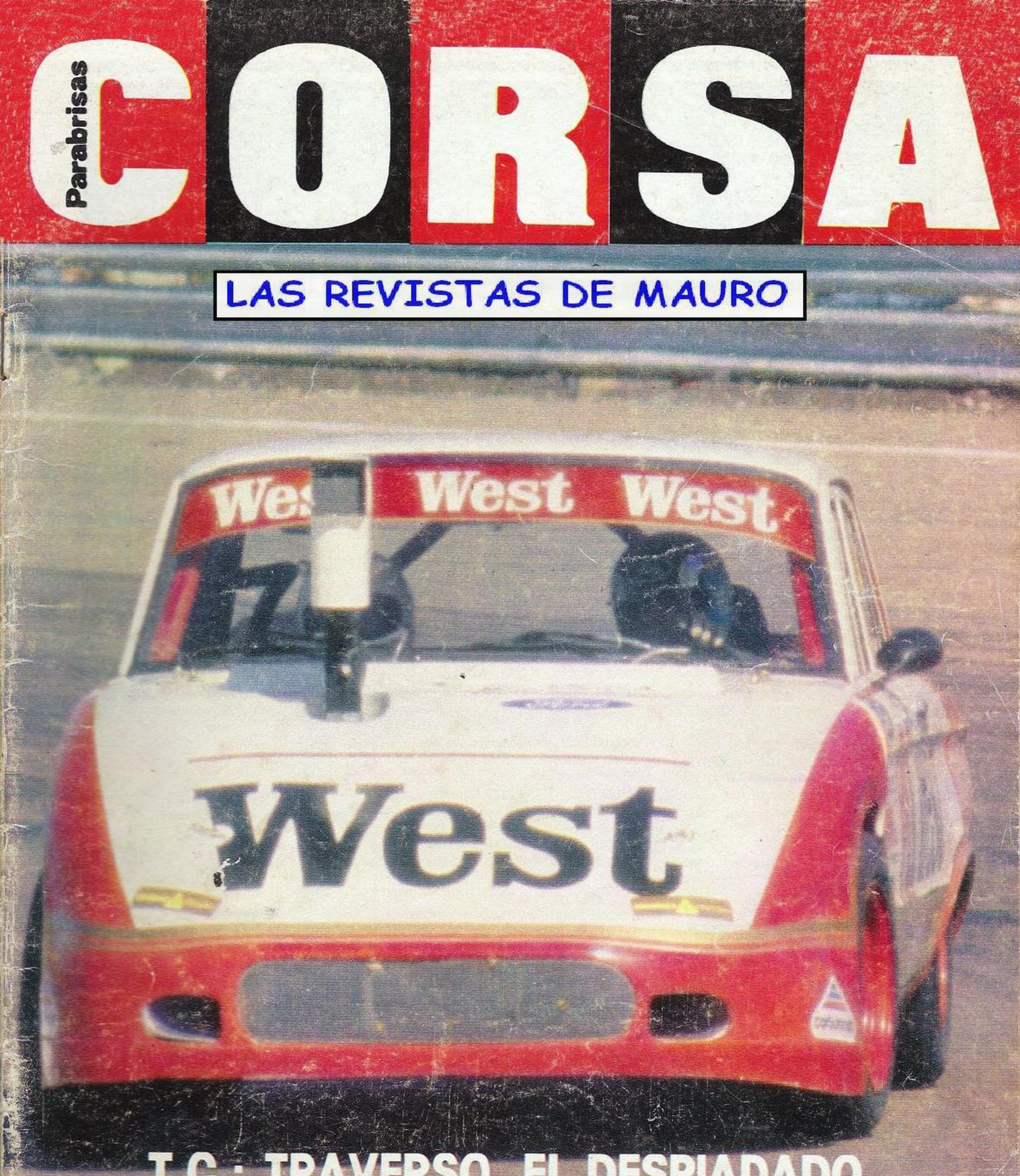
Parabrisas

CORSA

LAS REVISTAS DE MAURO



T.C.: TRAVERSO, EL DESPIADADO

F-R: AL BORDE DE LA TRAGEDIA

Nº 882 del 26 de abril al 2 de mayo de 1983. Argentina: $80.000 - Paraguay: Gs. 320 - Uruguay: N$ 50



Desde ahora y para siempre

autocolor

...y a otra cosa!

LACA EN AEROSOL PARA AUTOMOTORES.

Para que Ud. mismo, en breves minutos, pueda hacer desaparecer de su automóvil, raspones, puntos de óxido y abolladuras.

Sin necesidad de pistola ni de compresor. Sin demoras de taller que le impidan el uso de su unidad. Sin gastos sorpresivos. Sin las gestiones del seguro.

Con un costo mínimo. Sin comprar más de lo necesario. Y sin necesidad de solvente.

LA MISMA QUE UTILIZAN LAS TERMINALES.

Con un secado rapidísimo que, entre 2 y 4 minutos, dejará su auto como un 0 km.

TODOS LOS COLORES DE TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES.

Lacas acrílicas, acrílicas metalizadas y nitrosintéticas, con los colores originales de su vehículo. De secado rapidísimo. Listas para su uso inmediato.

Y LAS APLICACIONES QUE SU INGENIO LE DICTE...

Recuerde que ***autocolor*** puede ser utilizado para decorar su automóvil con franjas u otros motivos. Pintar su utilitario, su moto, su bicicleta...



CALAMITA/VILCINSKAS

PARA LUCIR 0 km LA PINTURA DE SU AUTO

UN PLACER MAS. UNA PREOCUPACION MENOS

FABRICA, DISTRIBUYE Y GARANTIZA

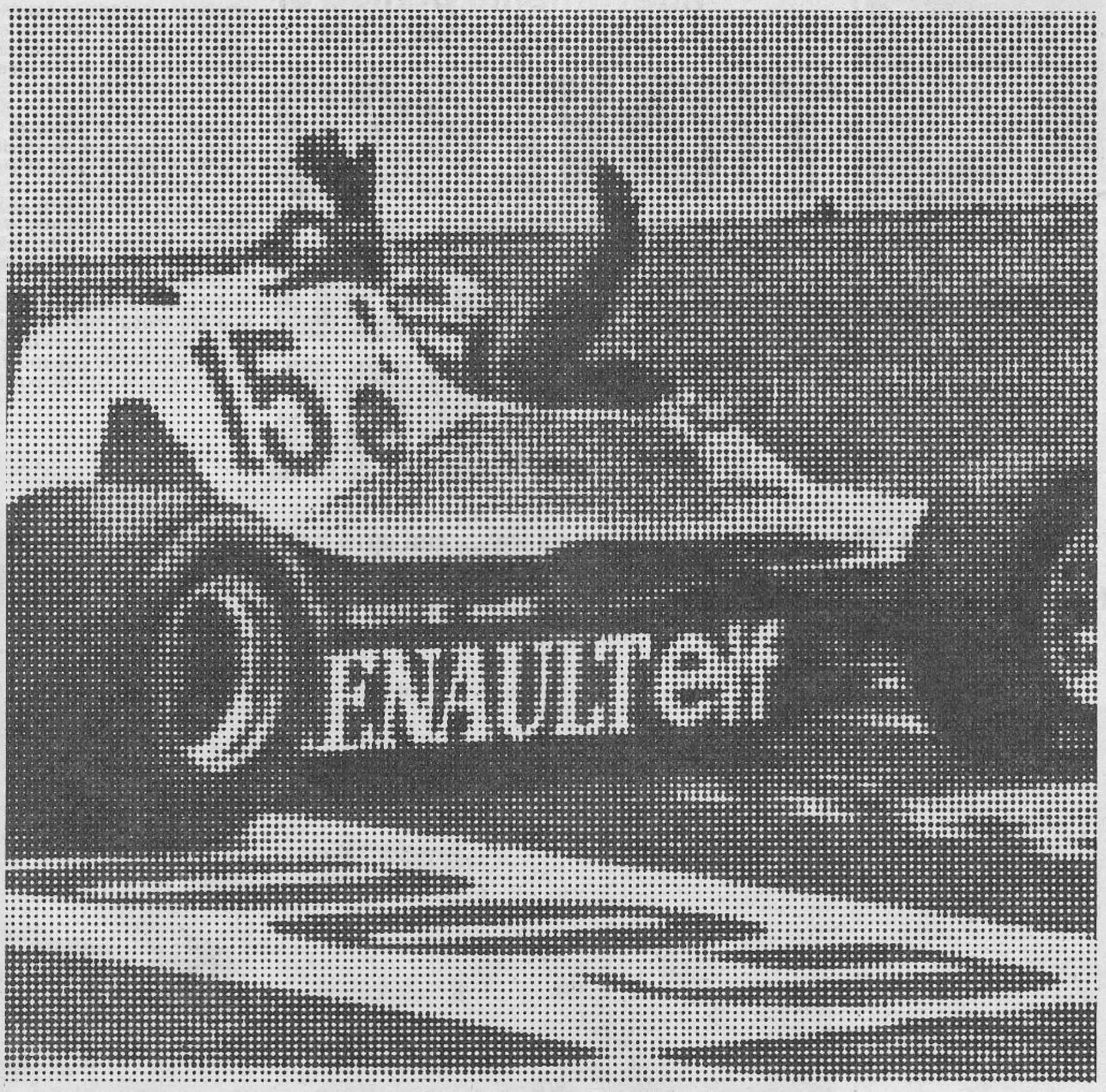
autocolor s.a.

ADQUIERALA EN LOS COMERCIOS DEL RAMO O SOLICITELA A C.C. 2, HAEDO, C.P. 1706

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

R. De Luca S.A.

Francia los vio nacer.



El mundo los vio ganar.

17-4-83: Gran Premio de Francia. El piloto: Alain Prost. El auto: **Renault RE 40 Turbo**, el resultado más reciente de la tecnología Renault. Una constante superación que se transfiere a todos sus modelos. Y hace ganar, día tras día, a millones de usuarios en todo el mundo.

SUPERARSE ES RENAULT

West
Su nuevo cigarrillo rubio.

TC EN NECOCHEA
Lo anticipó el sábado a la noche. En carrera, con un motor herido, ganó y nuevamente puntea el campeonato...

TRAVERSO CUMPLIO SU PALABRA

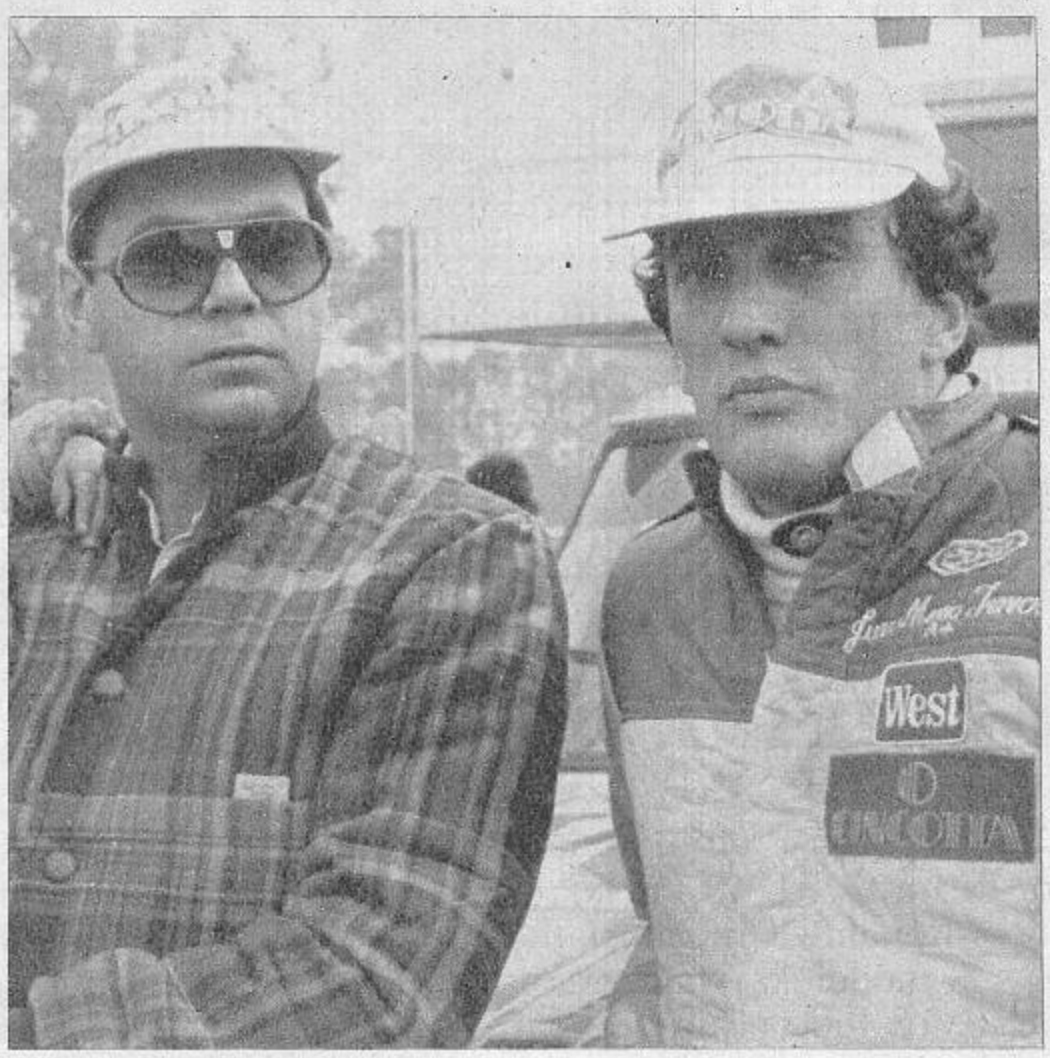
Y..., para el "Flaco", lo prometido es ley..., así que tras una hermosa demostración de manejo se impuso en Necochea. Satriano y Sasso lo escoltaron luego de un fin de semana agitado para la categoría.

Texto y fotos: Jorge Fernández Morano.

Los motores Falcon de TC tienen una curiosa particularidad. Llevan el block embujado para alojar el árbol de levas lateral. El mismo gira sobre cuatro bujes ubicados en lugares estratégicos para soportar con margen el esfuerzo de los resortes. Sin embargo, cuando la calidad o alojamiento de estos bujes se ve alterada por cualquier razón, se salen de su lugar con el consiguiente perjuicio para el motor. La luz de válvulas varía al flexionar el árbol y desminuye el rendimiento. Y ahora viene la curiosa particularidad.

Cuando esto sucede, aparecen sobre el costado del block y a simple vista unas manchas blancas que testimonian el desperfecto.

Esto fue precisamente lo que los mecánicos de Traverso vieron sobre el block del Falcon N° 80 al cabo de la serie que le tocó disputar.



Oscar Aventin junto a Traverso antes de la final,el domingo pasado. Oscar no pudo correr debido a la lamentable oposición de algunos pilotos el sábado anterior,en la verificación.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Lo que significaba prácticamente la "defunción" de la unidad o por lo menos, un rendimiento por debajo del habitual. En estas circunstancias quedaban dos alternativas: o se desistia de correr o bien se buscaba una solución de compromiso (regular las válvulas con menos luz para compensar la flexión). Los bujes con problemas eran los dos centrales, lo que dejaba a los de los extremos, la difícil tarea de resistir.

"El motor anduvo bien hasta la mitad de carrera, a partir de allí comenzó a perder rendimiento y sobre el final tenía que tirar los cambios a 8700 vueltas para que tuviera fuerza. Cuando largamos, la presión de aceite estaba en 90 libras, después bajó a 50 y sobre el final llegó a 30".

Reiter corrigió la luz de válvulas, los bujes de los extremos resistieron, el motor se bancó "el chiste" y Juan María Traverso puso todo su talento. Un talento que en Necochea superó holgadamente cualquier performance conductiva del parque. Porque en la serie, el Flaco de Ramallo casi protagoniza un vuelco que dejó como secuela al tren delantero del Falcon "abierto de abajo" y con una alineación poco apropiada **("aunque en las rectas no va a andar tan bien... ¡sabés cómo va a frenar!")**. Porque largó con un motor "herido" que se resintió aún más sobre el final y además, porque supo—a pesar de todos esos inconvenientes—mantener el espíritu para encarar una final que por estos antecedentes se presentaba muy comprometida. Inclusive, superó una situación determinante cuando en la curva uno, el Falcon de Sasso hizo un trompo adelante del de él y para esquivarlo, frenó exigido pasando por un costado. Allí perdió algo así como dos segundos que, considerando la ventaja que le llevaba a Satriano (poco más de 5) pudieron haber sido definitorios.

Traverso volvió, no es novedad, como en sus mejores momentos. Pero Necochea no sólo asistió a una de sus habituales victorias, sino a la que por todo lo apuntado, pudo haber sido su galardón más preciado. Por una cuota de entrega y entereza que no es habitual en estos últimos tiempos.

Si a toda esta serie de razones que lo hacen indiscutido merecedor de la carrera, se le agrega que en el orden anímico fue uno de los principales afectados por el "pandemonium" del sábado a la noche, y que precisamente con el gesto serio —y poco habitual en él— le aseguró a

West
Su nuevo cigarrillo rubio.

Sufrió con el motor y la suspensión, pero finalmente, Juan María Traverso volvió a colocar al Falcon N° 80 al tope de la "clasifica". Evidentemente, 1983 comenzó bien para el de Ramallo.



una radio local, **"Mañana gano yo y si el público quiere ver cómo se maneja un auto de carrera y a un señor piloto, que miren al Ford Falcon N° 80",** no queda más que decir. **Juan María Traverso los aplastó a todos pero además cumplió su palabra.**

UNA CARRERA DISTINTA

Contrariamente a lo habitual en los últimos tiempos en la categoría, esta vez, por la características del circulto, no había grandes candidatos. O mejor dicho, uno o dos nombres de "fierro". El tema de los frenos resultaba determinante, a pesar de las cinco vueltas menos que tenía la final (de 25 a 20, reducida por los organizadores, de común acuerdo con la ACTC) y la aceleración era un arma fundamental para este tipo de trazado donde en 1500 metros había que girar con el motor a pleno. Teóricamente los Ford tenían ciertas ventajas por ser los más livianos, los que aceleran generalmente más rápidos y los que tienen menos problemas de frenos. Pero lo interesante del domingo fue la división entre las series y la final. En la primera sorprendió Martínez Boero, a pesar de ser el campeón, con un andar impresionante. Largando con una multiplicación justa. Traverso no pudo hacer nada para tratar de alcanzarlo. Tan loco venía el Flaco frenando en medio de la última curva, por ejemplo, que en una vuelta puso dos ruedas sobre la tierra y el Falcon empezó a volar en forma espectacular. Se puso en dos ruedas, después levantó una tercera y cuando parecía que daba el primer tumbo se cruzó en el aire y apuntó para el piso cayendo increíblemente con el tren delantero más o menos bien acomodado. La secuela fue un extremo torcido y una alineación como "para autódromo", bien abierta, como decía el mismo Traverso. Pero igualmente le siguió dando, tratando de alcanzar a Pellegrini que había quedado segundo. No le alcanzó al Falcón, quedando tercero, adelante de Luaces, Herraiz y Marcelo González. Pellegrini fue el abandono más importante de esa batería. En la segunda hubo otra sorpresa: Juan Ayarza Garré ganando en su reaparición con un Chevrolet que "araba" hasta en segunda. Mouras quedó muy cerca y a 10s Alaux, seguido por Nani, Arana, Espinosa, Saiz y los Suárez. Aquí entró a boxes Occhionero, el otro local. Satriano se impuso en las terceras ocho vueltas preliminares superando por 2s a Sasso, en una serie que aparte de ser la más rápida, también se lució Calamante (tercero) y anduvo muy bien Doumic, cuarto, pero con una falla en el motor. El repechaje sirvió para reconfortar a Castellano, que lo ganó holgadamente.

CUANDO TODO CAMBIO

Como si hubieran escuchado a Traverso el sábado a la noche, en la final todos corrieron para el Ford con el número 80. En el primer "top" Boero estaba primero seguido por Castellano, Sasso y Satriano. Mientras que Mouras sufría un fuerte despiste en la última curva, cuando al entrar pasado no le alcanzó la ruta para frenar. El golpe fue sin consecuencia para piloto-acompañante, pero el auto se resintió bastante de abajo. En el mismo sector luego sucedería otro fuerte despiste por parte de Luaces y un vuelco "grande" de Pellegrini dando tres vueltas. En la punta Castellano era dueño por tiempo neto en la segunda vuelta desplazando al campeón, que en la siguiente volvió a recuperar el liderazgo. Pero a esa altura ya se venia Traverso, colocado tercero, superando a Satriano y Sasso, este último de gran actuación. Un giro más tarde Pernía pasó de largo en la primera curva con una varilla de válvula rota y metros después Boero cantaba el "no va más", a 100 metros de esa misma curva, con la bomba de nafta rota. Tres vueltas más tarde Castellano le hacía compañía para mirar la carrera desde abajo, cuando venía peleando la punta con Traverso. A partir de ahí la lucha se centró entre el Falcon del hombre de Ramallo y el Chevrolet de Satriano. Había que esperar hasta el desarrollo para verificar si aguantaría el motor herido de Traverso o si Satriano arriesgaba un poco más. Así fueron trascurriendo los giros con el Ford a 3, 5 ó 2s de Satriano, mientras Sasso seguía andando muy parejo, como a la expectativa sabiendo que su auto no daba para más. En la mitad de la final, vuelta 10, Sasso frenó mucho más adentro en la primera curva terminando en trompo, cruzando la pista. Atrás venía Traverso que se vio obligado a parar casi totalmente el auto, y allí la diferencia con respecto a Satriano se achicó a 1s8/10. Pero en lo posterior la llevó nuevamente a 3s5/10. Y el Ford aguantó. Soportó toda la paliza a pesar de mermar su rendimiento. Y esto, en definitiva, determinó el segundo triunfo del "Flaco" y el regreso a la punta en el campeonato. Impecable. Limpio. Con la fortuna que tienen los que ponen todo de sí para el espectáculo. Con la experiencia de un piloto de lujo que otra vez forma parte de esta categoría. Satriano quedó conforme. Sasso,loco de contento. Oyhanart cumpliendo una de sus mejores labores con el cuarto puesto final, superando por escaso margen a Calamante. Despues los Suárez, Espinosa y Gerardo Del Campo.

El público tuvo un espectáculo de nivel. Por la emoción de la punta. Por el pelotón que formaron Del Campo, los Suárez, Herraiz y Oyhanart durante más de diez vueltas, sin respiro. Y porque finalmente volvió un Ford al triunfo, esta vez con la magia de Traverso. El público levantaba los brazos y gritaba como cuando ganó Castellano. Fue una manera de premiar la fe y el talento de este Traverso, otra vez primero en todo.

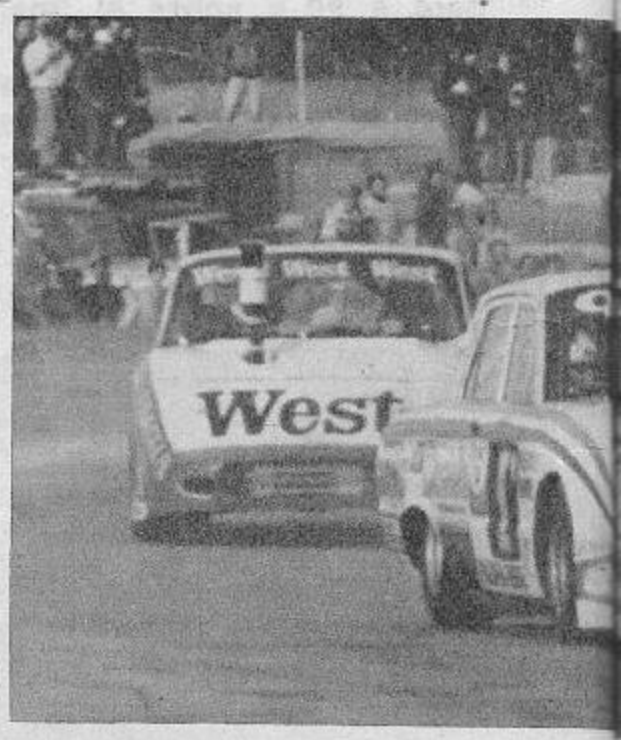
TIRITAS DE ASADO

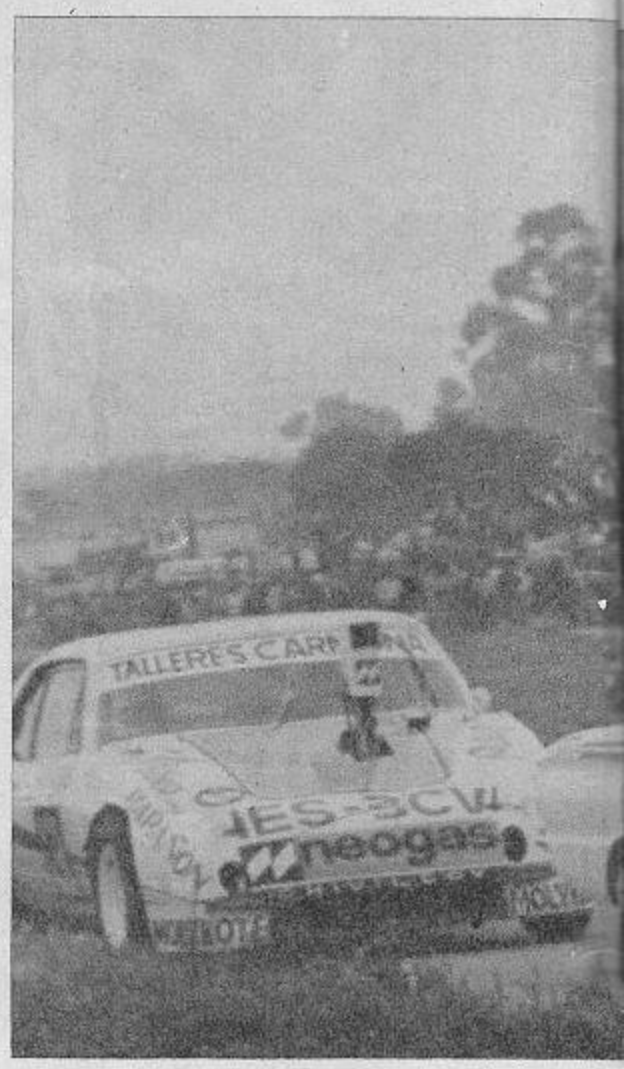
TRES ARROYOS: Luego de finalizada la competencia de Necochea, **Jorge Martínez Boero** viajó a la ciudad de Tres Arroyos para conocer y verificar el circuito que están preparando para hacer una carrera de TC. La intención de los dirigentes es realizar una prueba en agosto o septiembre del '83 siempre y cuando terminen de asfaltar un sector del mismo.

"MALARIA": Del local **Occhionero.** En su serie se le cortó una válvula justo en la traba y por suerte no se le cayó. Repararon el problema y en la final el auto se paró sin corriente, cuando **venía muy bien ubicado.**

CONTRATIEMPO: de **Oscar Castellano** que luchó en los días previos para encontrar una extraña vibración cardánica sin resultado hasta el día de la carrera. Cuando desapareció ese problema, antes de largar, en su serie rompió el embrague y en la final, peleando la punta, su motor cantó el clásico "no va mas".

DESESPERACION: De todo el grupo de Johnny De Benedictis. Aproximadamen-





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

te 10 personas trabajaron en el auto y 5 en el motor tratando de armar todo para llegar al sellado. No lo lograron, pero tampoco el piloto pudo aceptar el ofrecimiento de Oscar Aventín. Hubiese sido espectacular verlo arriba del Ford en su condición de local. La gente se quedó con la sangre en el ojo.

REAPARICION: De "Juancho" Ayarza Garré con el Chevrolet por Wilke—Pedersoli. El auto se mostró muy competitivo, incluso anduvo a la altura del Dodge de Mouras o quizá un poco mejor. Pero el piloto confesaba: **"el auto necesita más trabajo, equilibrarlo lo mejor posible. Pero yo también tengo que ganar ritmo. Hace meses que estoy parado y eso es dar mucha ventaja. Lo que sucede es que la gente de Supertap hace todo de una manera amateur y entonces iremos a correr cuando el auto esté listo, despues de trabajar en las horas normales de descanso, o sea a la siesta y por la noche, despues de la siete de la tarde".**

UN PASO ATRAS... pero para ganar terreno, fue el que dieron los hermanos Satriano para volver a tener un auto de punta. Prácticamente volvieron a la misma suspensión del año pasado, corrieron nuevamente la caja a su posición original (mas adelante), y utilizando apenas algunas de las nuevas soluciones que pusieron en práctica en Mendoza. Al terminar la carrera Emilio nos decía: **"el auto anduvo muy bien. Bien parejo y bien equilibrado. Podía tirarme a tratar de ganar pero preferí asegurar el segundo puesto. Tuve mucho miedo de acelerar más por la mala racha que veníamos teniendo. Este resultado nos hará bien a todos".**

DE OSCAR AVENTIN: "Acepté complaciente el pedido de los pilotos para no correr. Honestamente no vine en mis mejores condiciones anímicas, pero estoy aquí para poner el cuerpo por todo lo que pasó. Tengo la conciencia bien tranquila y el tiempo dirá el resto".

VUELVE ARRECHEA: En Punta Alta el vasco Arrechea correrá con el Chevrolet de Pellegrini, mientras que éste se abocará a terminar una nueva coupé Dodge que será equipada con un motor made in Capparelo, adquirido recientemente.

PROBLEMAS: Para el equipo Wilke—Pedersoli por el fuera de pista de Roberto Mouras. Al parecer el auto quedó bastante golpeado de abajo y muy probablemente el chasis haya quedado torcido, lo que complicaría la próxima presentación del piloto de Casares.

Arriba, izquierda: Martínez Boero ganó su serie y punteó en la final hasta que la bomba de nafta lo dejó a un costado. Abajo, izquierda: Buena actuación de Sasso con un Ford muy rendidor. Arriba, derecha: Mariano Calamante, quinto en la final. Abajo, derecha: El trompo de Sasso, que retrasó a Traverso durante unos segundos que podrían haber sido decisivos.









DUDAS CON MANSELL PARA IMOLA

No está asegurada ni mucho menos la presencia de Nigel Mansell sobre el segundo auto del equipo Lotus en el Gran Premio de San Marino, a disputarse el próximo domingo en el circuito de Imola. ¿Los motivos? Muy simple.

Nigel Mansell aun no se ha restablecido totalmente del insólito accidente sufrido en la mañana del Gran Premio de Francia, cuando todo el tren trasero de su Lotus, calzado en esos momentos con una rueda metálica, cayó sobre su pie izquierdo produciéndole un fuerte golpe, que determinó su rápido abandono en carrera a raiz de los intensos dolores.

Ya de regreso a Inglaterra, Mansell comenzó un intenso tratamiento que cambió medicamentos con sesiones de kinesiologia, con el objeto de devolverle la normal elasticidad a la parte afectada.

Esta situación comenzó a alarmar a los responsables de Lotus, quienes previendo que su piloto no se encuentre restablecido han comenzado la tarea de buscar su reemplazante.

Ya se han mencionado los nombres de Dave Scott, Thierry Boutsen, Geoff Lees o Roberto Moreno como posibles aspirantes a ocupar la butaca que Mansell podría dejar vacía en Imola.

LA F-1 PROBO EN IMOLA Y BELGICA

Imola sirvió para reafirmar las virtudes velocistas de Andrea De Cesaris, quien sobre el Euroracing Turbo 183 T señaló al mejor registro de las dos sesiones realizadas con un tiempo de 1m 34s 54/100, superando por más de un segundo de Derek Warwick, quien sobre su Toleman había establecido 1m 35s 71/100.

La otra cita de la semana fue en Bélgica, donde los Fórmula Uno tuvieron su primer contacto con el renovado circuito de Spa-Francorchamps, que este año volviera tras un paréntesis de 13 años, al escenario del Gran Premio de Fórmulo Uno. Y esta vez fue Alain Prost el que prevaleció sobre el Renault RE 40 cronometró en su mejor pasada por los 6,769 km. del trazado belga un tiempo de 2m 09s 60/100, promediando 193,010 km/h., A continuación se ubicaron Keijo Rosberg (Williams) con 2m 10s 79/100; Rene Arnoux (Ferrari) con 2m 11s 75/100; Niki Lauda (Mc Laren) con 2m 13s 50/100; Jacques Laffite (Williams) con 2m 14s 23/100; Nelson Piquet (Brabham) con 2m 15s 49/100; Bruno Giacomelli (Toleman) con 2m 16s 30/100; Elio De Angelis (Lotus) con 2m 16s 65/100 y Andrea De Cesaris (Euroracing) con 2m 28s 20/100.



MURIO ROLF STOMMELEN

El domingo pasado, mientras disputaba una competencia del torneo IMSA, con un Porsche 935 Turbo, en el circuito californiano de Riverside perdió el control del auto, golpeó contra el muro de contención antes de volcar y finalmente se prendió fuego. Aunque logró llegar al hospital con vida, momentos después moría a los 39 años de edad.

Sábado 23: Cuando los pilotos se pusieron la toga

DEL ARBOL CAIDO...

El sábado a las 13 no se inicio la revisión técnica y sellado como estaba previsto desde el primer momento. Un extraño clima comenzó a sentirse dentro del recinto dispuesto para tal, aunque en las primeras horas el periodismo no tenía acceso a ningún tipo de información concreta. Por tal razón el selladok se retrasó considerablemente a raiz de una reunión que gestaron los pilotos para no permitir la actuación de Oscar Aventín. Tratando de hacer todo los mas ordenado posible un grupo de pilotos citó a la escribana pública Elbia Lidia Torre de Pereyra, de la ciudad de Necochea, para labrar un acta que en resumidas cuentas decía: los abajo firmantes solicitan a la CD de la ACTC, que no intervenga en esta competencia el piloto Oscar Raul Aventín por los hechos de dominio público, donde **aparentemente,** *se encontraria involucrado. Seguidamente la ACTC ya tenia redactada otra acta suspendiendo provisoriamente a dicho piloto, separándolo de la competencia y coonfirmando que su tema en particular sería discutido próximamente en una asamblea, previa citación del nombrado. Hasta aquí los hechos cronológicos hasta las 17 horas aproximadamente.*

Consultado Octavio Suárez, presidente de la ACTC, nos confirmó que tal medida no tenía nada que ver con la CD sino que había nacido de la iniciativa de un grupo de pilotos. Posiblemente tal información era exacta. Pero lo confuso fue que varios pilotos se quejaron porque le ponían como condición firmar esa nota antes de sellar y verificar sus máquinas. Por lo menos diez pilotos nos aseguraron lo mismo, aunque después prefirieron que no trascendieran sus nombres. Hubo casos de preparadores que debieron firmar por su pilotos para que verificaran los autos —algo que no correspondía—, como algún otro que firmó porque le aseguraron que había llegado una notificación a la ACTC de un organismo del Estado aconsejando que Aventín no participara. Espinosa, Traverso y Bravi se negaron rotundamente a firmar y no fueron presionados. Lo cierto es que se generó un clima muy tenso, y a la hora de concluir el sellado el auto de Oscar Aventín permanecía en el local sin ser verificado. Estos acontecimientos tuvieron su punto neurálgico cuando el piloto en cuestión llegó al sellado. Primero mantuvo una reunión con miembros de CD y luego de la charla de los pilotos con Nelo Masola, a las 20 horas, Aventín solicitó una reunión en privado con todos los pilotos. Allí se conversó durante mas de una hora. Primero habló Aventín explicando su posición, luego varios de sus compañeros y finalmente Aventín se retiró por unos minutos de la reunión para que siguieran las deliberaciones... Finalmente todos los pilotos acordaron en retirar el acta o la nota y sugerirle a Aventín que no corriera únicamente en esa prueba debido a su estado de ánimo. Oscar aceptó entonces el pedido y le ofreció su auto a Juan De Benedictis, que no había logrado terminar de armar el suyo. Pero la negativa de Roberto Capparello y Carlos Nani no le permitió aceptar esa posibilidad al piloto local.

Hasta aquí todos los hechos. Resta nuestra opinión después de haber vivido minuto a minuto esas horas para olvidar pronto. Conscientes de la injusticia que estuvo a punto de cometerse al juzgar y "condenar" deportivamente la participación de Oscar Aventín, que tenía el legítimo derecho de correr, estamos de alguna maneras satisfechos. Porque a pesar de los confusos argumentos que se dieron para impedir su participación, afortunadamente se reflexionó, privando una actitud mucho mas humana y comprensiva al sugerirle razones de estado anímico.

Pradójicamente Nelo Masola cerró la charla habitual con los pilotos, minutos antes de la definición de este caso, con una frase que nos arrancó una amarga sonrisa: "no se olviden que en TC lo que priva es la amistad".

JFM.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION

Circuito Benedicto Campos de 6.400 m. - 20 vueltas- Recorrido total: 128 km.- 24-4-83.-

PRIMERA SERIE

J. Martínez Boero, 19m11s16, 8 vueltas; J. Pellegrini, 19m25s77, 8; J.M. Traverso, 19m29s17, 8; C. Luaces, 19m31s36, 8; F. Herraiz, 19m42s71, 8; M. González, 19m48s24, 8; V. Pernia, 19m49s13, 8; G. Brescia, 19m59s37, 8; J. García, 20m27s90, 8; M. Carelli, 20m33s83, 8; J.M. Landa, 17m51s40, 7; J. Segade Sanchez, 18m03s74, 7; O. Catellanos, 9m59s21, 4; M. Attauri, 5m08s15, 2.—
No registraron paso: R. Miraldin y R. Muñiz.
Promedio del ganador: 160,116 km/h.-
Record de vuelta: Martínez Boero en la segunda vuelta en 2m22s a un promedio de 162,225 km/h.

SEGUNDA SERIE

J. Ayarza Garré, 19m20s70, 8 vueltas; R. Mouras, 19m20s99, 8; O. Alaux, 19m31s10, 8; C. Nani, 19m34s59, 8; A. Arana, 19m36s32, 8; F. Espinosa 19m39s57, 8; C. Saiz, 19m50s99, 8; Hnos. Suárez, 20m06s99, 8; J. Oyhanart, 20m20s38, 8; M. Di Nezio, 20m20s67, 8; J. Bianchi, 20m46s17, 8; D. Castellani, 18m37s25, 7; L. Vigilante, 15m35s44, 6; J.A. Occhionero, 7m28s28, 3.
No registraron paso: M. Loloco.
No largó: O. Padilla.
Promedio del ganador: 158,800 km/h.
Record de vuelta: Oyhanart en la cuarta vuelta en 2m22s62/100 a un promedio de 162,548 km/h.

TERCERA SERIE

E. Satriano, 19m00s02, 8 vueltas; O. Sasso, 19m02s36, 8; M. Calamante, 19m19s96, 8; P. Doumic, 19m30s55, 8; R. de Arzave, 19m31s93, 8; A. Banfi, 19m35s63, 8; R. Ducret, 19m43s68, 8; Gerardo Del Campo, 19m58s28, 8; F. Urruti, 20m07s00, 8; E. Bravi, 20m33s30, 8; R. Gil Bicella, 19m32s60, 7; H. Pacchialat, 9m45s11, 4; J. Reynoso, 10m06s41, 4; C. Caprile, 10m21s84, 4, J. Ca, 5m06s36, 2.
No registraron paso: J. Grosso y H. Vicente.
Promedio del ganador: 161,553 km/h.—
Record de vuelta: Sasso en la quinta vuelta en 2m20s84/100 a un promedio de 164,447 km/h.

REPECHAJE

O. Castellano, 9m40s41, 4 vueltas; J. Oyhanart, 9m45s61, 4; Pacchialat, 9m49s94, 4; J. Landa, 10m00s62, 4; F. Urruti, 10m07s95, 4; M. Carelli, 10m13s88, 4; E. Bravi, 10m14s52, 4; J. Garcia, 10m20s39, 4; D. Castellani, 10m38s82, 4; C. Caprile, 10m46s33, 4; J. Segade Sanchez, 5m25s23, 2; R. Gil Bicella, 5m28s63, 2.

FINAL

POS.	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	80	Juan María Traverso	Ford	47m17s26	20
2°	3	Emilio Satriano	Chevrolet	47m21s70	20
3°	10	Osvaldo Sasso	Ford	48m06s44	20
4°	72	Jorge Oyhanart	Ford	48m15s70	20
5°	35	Mariano Calamante	Chevrolet	48m16s97	20
6°	7	Hermanos Suárez	Dodge	48m22s45	20
7°	64	Francisco Espinosa	Ford	48m27s65	20
8°	104	Gerardo del Campo	Ford	48m29s16	20
9°	16	Juan Ayarza Garré	Chevrolet	48m30s47	20
10°	23	Oscar Alaux	Chevrolet	48m31s26	20
11°	20	Fernando Herraiz	Chevrolet	48m41s57	20
12°	14	Ricardo De Arzave	Torino	48m58s38	20
13°	46	René Ducret	Ford	46m28s78	19
14°	26	Carlos Saiz	Ford	46m49s19	19
15°	95	Juan Landa	Dodge	46m55s25	19

Luego de clasificaron: C. Nani (Chevrolet), 48m26s92, 19; G. Brescia (Dodge), 37m15s56, 16; A. Arana (Ford), 36m53s28, 15; M. González (Dodge) 32m00s10, 13.
No se clasificaron: O. Castellano, 11 vueltas; A. Banfi, 9; P. Doumic, 8; J. Martínez Boero, 7; H. Pacchialat, 7; C. Luaces, 5; V. Pernia, 4; J. Pellegrini, 3.
No registró paso: R. Mouras.
Promedio del ganador: 162,410 km/h.
Record de vuelta: Martínez Boero en la tercera vuelta en 2m20s10/100 a un promedio de 164,453 km/h.
Posiciones en el campeonato: Traverso, 61,5 puntos; Mouras, 43,5; Martínez Boero, 30; Satriano, 21; Sasso, 20; Oyhanart, 14,5; Hnos. Suárez, 14; Castellano, 13,5; O. Aventín y Arana, 13; Nani, 13; Calamante, 10; Herraiz, 7,5; Pernia, 6; Ayarza Garré, 5; Espinosa y Alaux, 4,5; Bani, 4; Ca, Del Campo y Doumic, 3; Pellegrini, 2,5; A. Aventín y De Arzave, 2; Luaces 1,5; Lynn, Bianchi, Pourciel, Salgado, Martínez, Saiz, 1; Francia, Bravi, Santagati, Ubeda, Pachialat, Duret, Landa, González, 0,5.

Próxima competencia: El 8° de mayo en Punta Alta.


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

EXIJA EL UNICO PROTECTOR LEGITIMO. EXIJA GUARDAPLAST LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs.


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

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFOMANCE Que Eliminan el "RATEO"

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 - (1425) PALERMO - Tel. 801-3952/3957/6634/8959
EYQUEM CONCORDE
y CADENAS de DISTRIBUCION Silenciosas.

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

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

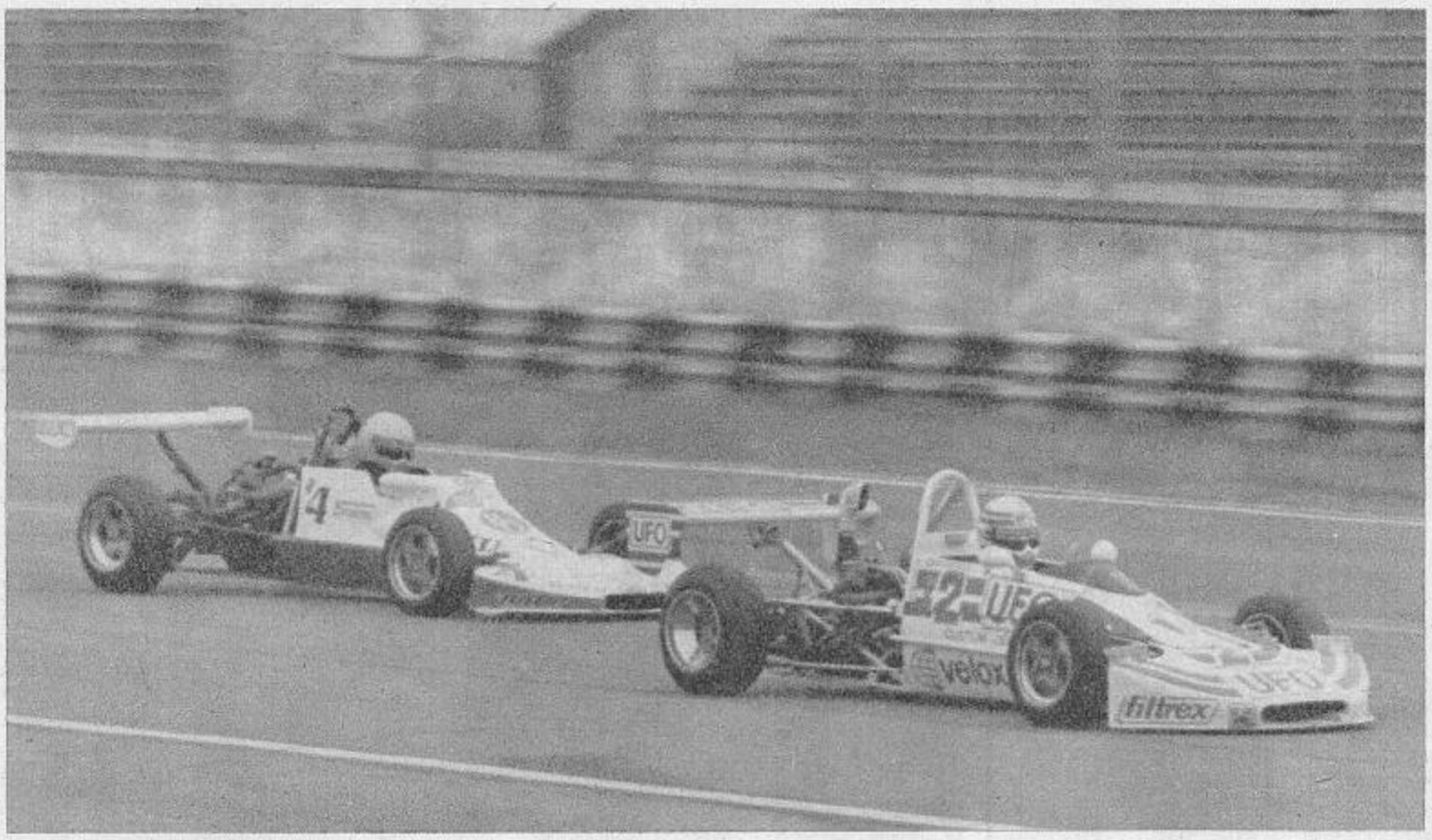


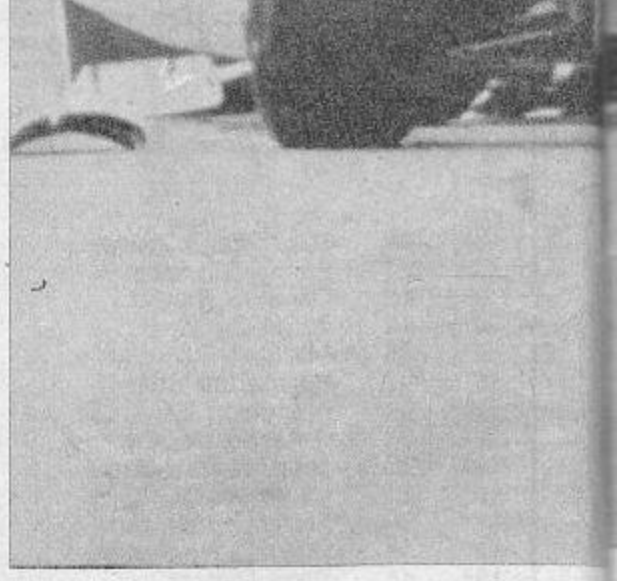
Por avisos en esta sección llamar a: EDDIE PUBLICITARIA SRL., Córdoba 443, 1º P. "A". Tel. 311-2184

Renault en el Autódromo - Pasó de todo y...

GURINI ESCAPO

El piloto del equipo de Del Río fue el único de los tres candidatos "de fierro" que no dio que hablar por "conductas extrañas", pero a la hora de la verdad se alzó con el triunfo. Destacable actuación de Rafael Verna y trabajo parejo de Giacchino e irregular de Etchegaray. Animos caldeados, actitudes censurables y un serio accidente enmarcados en buen espectáculo





Derecha: Todavía los pilotos accidentados están en sus autos, atrapados mientras pasa el que sería impecable ganador: Néstor Gurini. Arriba: La lucha entre Giacchino (2) y Etchegaray (4) trascendió los límites de la pista. Esperemos que no pase a mayores.

Fue un fin de semana agitado para la categoría. La cosa estuvo agitada desde el mismo viernes, donde un juego de gomas "fantasma" dio comienzo al rodar de una bola de nieve que será conveniente parar a tiempo. Mientras por un lado la categoría mostraba una salud envidiable, con cuarenta y una máquinas presentes (lo que habla claramente del éxito indiscutible de la fórmula con motor 1400), entre bambalinas la cosa venía caliente. Había mucha bronca en el aire pero ningún hecho concreto que diera pie a una solución, sanción o algo que dejara —por lo menos— conforme a alguien. Se dijo que Juan Carlos Giacchino había utilizado durante los entrenamientos oficiales del viernes, y por espacio de un par de giros finales, un juego de gomas marca Paul que le permitió hacer el mejor tiempo de la jornada. Y el problema está allí: se dijo, pero oficialmente tanto Giacchino como Tulio Crespi —responsable del equipo— lo desmintieron. Para el sábado, entonces, apareció en el box de asistencia de Fliter un juego de "blandas", que fue a parar al auto de Miguel Etchegaray durante la tanda sabatina de entrenamientos no cronometrados oficialmente, dando como resultado el mejor tiempo del fin de semana, tras lo cual volvieron al box de Fliter.

Este episodio desencadenó toda clase de reacciones en el parque y puso en peligro la uniformidad en el aspecto del caucho (recordemos que todos los pilotos han pactado usar las Fliter "duras"), lo que puede resentir la unidad con perjuicio para todo y, aunque resulte paradójico, en primera instancia para quienes se prestan a este jueguito.

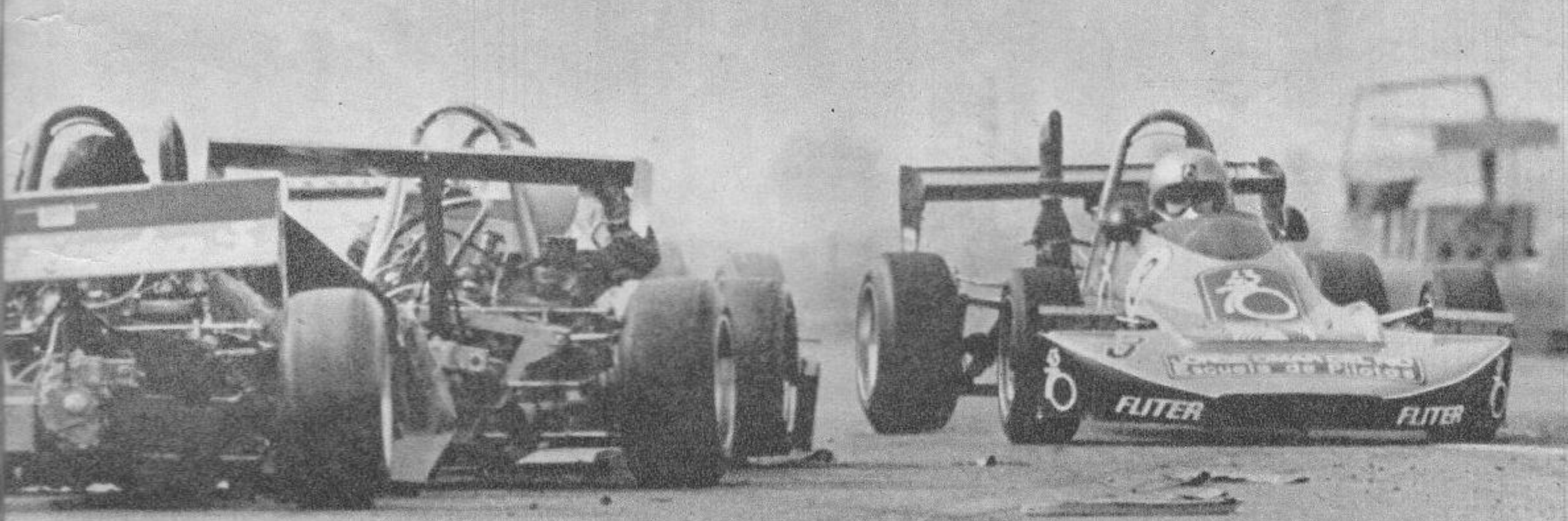
GURINI, EL INMACULADO

Se habló poco de Néstor Gurini el pasado fin de semana, porque a pesar de integrar el trío de aspirantes más lógicos al título y candidato firme en todas, no produjo ningún hecho raro ni escandaloso. Pero cuando bajaron la bandera de la ver-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Marcelo García Lobelos - Fotos: Laura Neira y M.G.L.

A SALVO



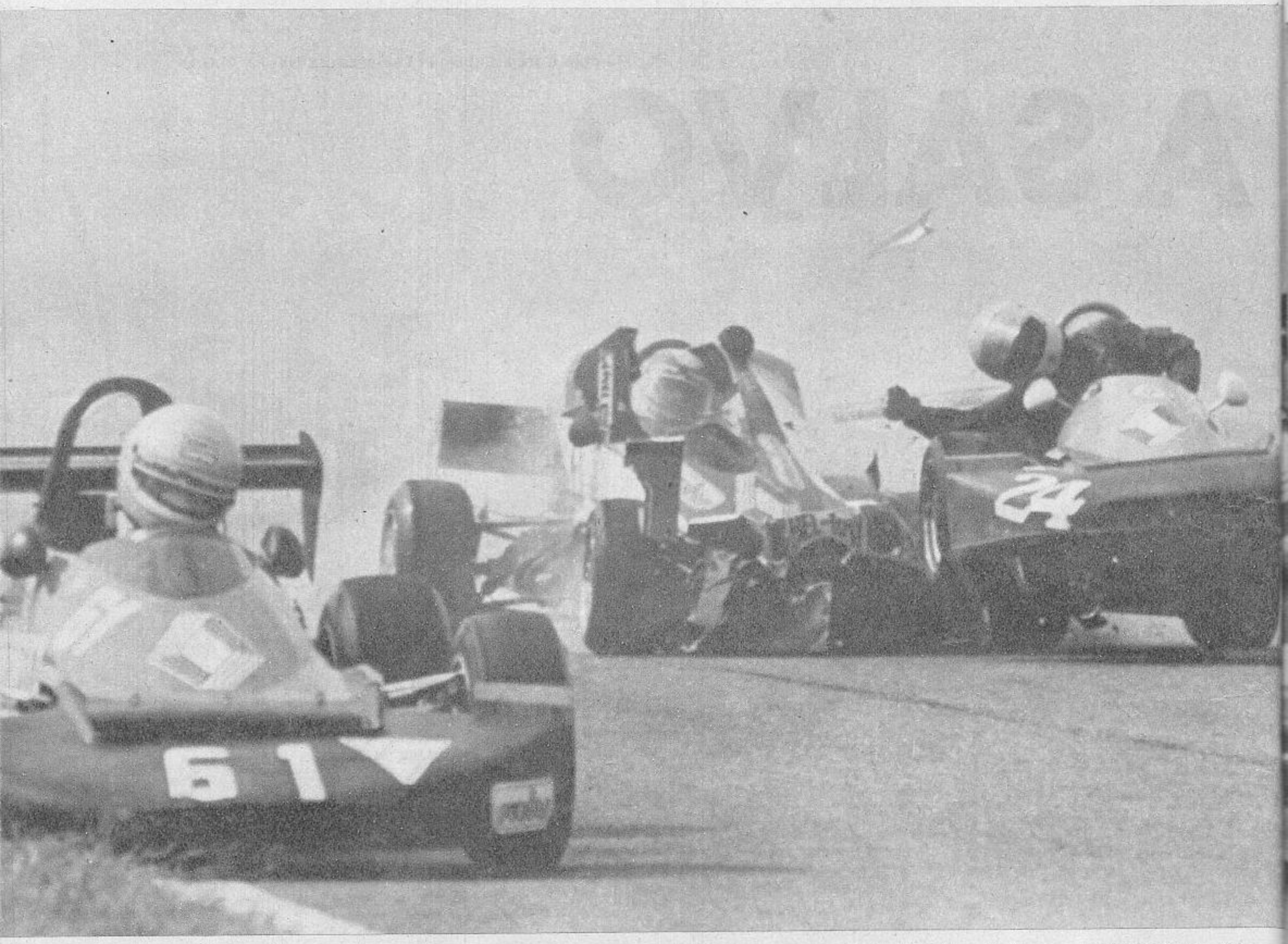
dad, él estaba primero y ganaba así su segunda carrera en la especialidad, pasando a encabezar el campeonato.

En realidad, podría decirse que Gurini ganó las "dos carreras", porque el primer lanzamiento de la serie final duró sólo cuatro rondas cuando un espectacular accidente protagonizado por Benjamín Muñiz Barreto, Juan Bongiovanni y Mario Riva, obligó a la detención de la prueba. En ambas el piloto de Del Río finalizó adelante, aunque en rigor, hubo un convidado adicional al trío que mencionábamos antes. Se trata de Rafael Verna quien ya en la carrera anterior, en Rosario, había asombrado por su velocidad y ahora confirmó que puede ser el cuarto en discordia, haciendo la pole position el sábado y punteando gran parte de la final, hasta que su motor preparado por Nino Freire sufrió un pequeño desperfecto y lo relegó.

LA CARRERA

Tras las dos series clasificatorias de rigor —esta vez bien justificadas ante el gran número de participantes— quedó definido que había cuatro claros aspirantes a ganar: Verna, Gurini, Etchegaray y Giacchino. Verna ganó cómodo la primera batería, mientras la segunda fue para Gurini, seguido de Etchegaray y Giacchino.

En las tres primeras filas de la final, entonces, se escalonaban ellos cuatro. Producido el lanzamiento, Gurini encabezó la primera pasada seguido por Etchegaray, pero con luz suficiente para hacer pensar que tenía el "caballo del comisario". Detrás de ellos Verna, y Giacchino un poco después. En la segunda vuelta el auto de Etchegaray se retrasó mucho (dos "espantadas" mediante) y Verna quedó segundo, pero en esa misma vuelta se produjo un grave accidente tras la "curva de los Giles" que involucró a Barreto, Riva y Bongiovanni obligó a la detención de la prueba, aunque ésta se produjo dos giros más tarde porque el dispositivo de seguridad (sin intercomunicadores) no funcionó muy felizmente.



Hubo corridas y preocupación, y una detención de casi una hora hasta que todo quedó en condiciones para volver a comenzar. La largada se realizó de acuerdo con las posiciones de paso de la tercera vuelta, previo al momento de la suspensión, y nuevamente Gurini marcó el camino en la primera pasada con un segundo de luz sobre Verna que se erigía en perseguidor. Tras ellos Giacchino, el reaparecido Pablo Sala, un debutante que se las trae, Silvio Oltra (el de TC 2000) y detrás de ellos Etchegaray recuperando como un poseído.

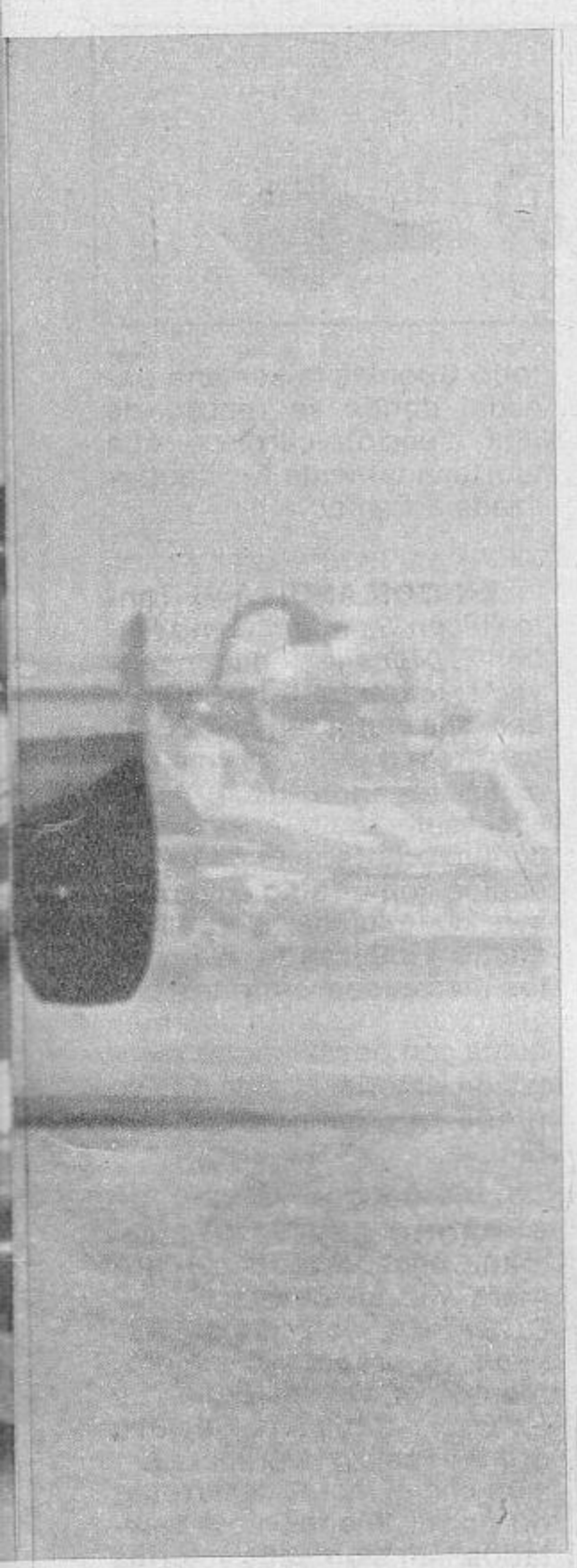
En la tercera vuelta (siempre de la "segunda parte") Etchegaray consiguió trepar hasta el cuarto lugar y comenzó la caza de Giacchino. Detrás de ellos se libraba un duelo tremendo entre Oltra, Sala, Demarco, Kehler, Gianni y Pernigotte.

La punta se mantenia más tranquila que el segundo pelotón, pero el avance de Verna sobre las posiciones de Gurini comenzó a hacerse evidente con el correr de las vueltas y algo similar ocurrió con Etchegaray respecto de Giacchino. En la vuelta once, ya Verna estaba a la cola de Gurini, quien tenía problemas con los frenos traseros y bloqueaba las ruedas. En el final de la recta, en el giro doce, Verna superó cómodamente al puntero y se transformó en el líder de la carrera, comenzando a escaparse sin que Gurini pudiera replicar. El acoso de Etchegaray dio su fruto y consiguió llegar a la cola de Giacchino, produciéndose durante un par de vueltas una maniobra de barrido de pista por parte de éste, pero tras un par de frenadas en que Etchegaray intentó el sorpasso, sorprendentemente empezó a perder terreno con respecto al auto número dos.

La lucha del segundo pelotón continuó con el abandono conjunto de Demarco y Kehler (piña saliendo de la horquilla) y el agregado de Dana que venía desde el fondo, pero adelante la cosa tenía un solo dueño: Verna, que resultaba inalcanzable para todos. El propio Gurini había resignado su lucha, cuando sorpresivamente el motor del puntero comenzó a sonar ronco en tres cilindros a causa de un botador maltrecho. Suficiente como para que el rendimiento lo bajara de una carrera que era suya por derecho, a un cuarto lugar final. De ahí en más Gurini se limitó a controlar su distancia con Giacchino, mientras éste hacía lo mismo con Etchegaray. Así quedó todo definido y nuevamente los tres primeros lugares fueron ocupados por los "favoritos" de este año. Claro que habrá que tener muy en cuenta a Verna para las próximas...

El final del día, 'extrapolando' el triunfo de Gurini, no fue muy feliz; al mal gusto que dejaron los accidentes se sumó un comentario de Giacchino respecto a que le habían arrojado una estopa desde el box de Etchegaray. Por supuesto, esto no pudo comprobarse fehacientemente, pero fue un nuevo aporte al clima enrarecido del fin de semana. El tema da para largo, ya que no está aislado sino que conforma un todo con el problema de las gomas y otros detalles... que hacen que convenga volver sobre él la semana próxima.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Arriba: Im-pre-sio-nan-te. El momento exacto en que el auto de Juan José Bongiovanni impacta contra el de Muñiz Barreto, detenido en el medio de la pista (en primer plano, pasa Mazzini). La semana que viene ofreceremos la secuencia completa del accidente. Barreto sufrió golpes leves y Bongiovanni fractura de talón y dos vértebras fisuradas, pero, según los médicos, nada preocupante.

CLASIFICACION

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 5 de 2.162 m. - 30 vueltas - Recorrido total: 64.860 km.- 24-4-83.

PRIMERA SERIE

Verna, 14m10s27, 15 vueltas: Bongiovanni, 14m17s67, 15; Bailo, 14m31s72, 15; Minervino, L., 14m32s02, 15; Hugo Mazzini, 14m35s32, 15; Tuero, 14m36s04, 15; Pernigotte, 14m38s33, 15; Giorgi, 14m47s71, 15; Del Piccolo, 14m52s58; 15; Solmi, 14m58s02, 15; Villar, 14m17s90, 14; Riva, 14m19s58, 14; Muscio, 14m20s87, 14; Buzeta, 15m07s70, 14; Rado, 15m17s37, 14; Maiale, 14m41s33, 13; Muñoz, 14m59s14, 13; Berecibar, 10m40s63, 11; Caferatta, 6m18s67, 6.
No registraron paso: Stefanini y R. Minervino.
Promedio del ganador: 135,040 km/h.
Record de vuelta: Verna en la décima vuelta en 55s66/100 a un promedio de 137.526 km/h.

SEGUNDA SERIE

Gurini, 14m07s14, 15 vueltas: Etchegaray, 14m12s50, 15; Giacchino, 14m20s69, 15; Kehler, 14m22s21, 15; Dana, 14m24s60, 15; Sala, 14m30s72, 15; Demarco, 14m32s59, 15; Oltra, 14m34s44, 15; Scasso, 14m39s30, 15; Bouvier, 14m44s09, 15; Drivet, 14m44s38, 15; Gianni, 14m44s64, 15; Zanzotti, 14m56s41, 15; Antolini, 14m36s53, 14; Sergio, 14m42s88, 14; Romagnoli, 15m05s89, 14; Zgaib, 14m18s07, 11; Pereyra, 10m26s, 9.-
No largó: Cingolani.
Promedio del ganador: 135,540 km/h.
Record de vuelta: Gurini en la cuarta vuelta en 55s97/100 a un promedio de 136,765 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	**3**	**Néster Gurini**	**Crespi**	**28m25s63**	**30**
2º	2	Juan Carlos Giacchino	Crespi	28m33s14	30
3º	4	Miguel Etchegaray	Berta	28m45s80	30
4º	10	Rafael Verna	Crespi	29m05s61	30
5º	55	Pablo Sala	Crespi	29m06s24	30
6º	105	Silvio Oltra	Crespi	29m17s94	30
7º	33	Eduardo Tuero	Crespi	29m19s84	30
8º	61	Hugo Mazzini	Crespi	29m21s22	30
9º	5	Humberto Dana	Crespi	29m28s34	30
10º	78	Luis Minervino	Crespi	29m30s51	30

Luego se clasificaron: Gianni, 28m40s48, 29 vueltas; Drivet, 28m48s33, 29; Del Piccolo, 29m00s89, 29; Scasso, 29m01s07, 29; Pernigotte, 22m44s67, 23.
No se clasificaron: Bouvier, 15 vueltas; Demarco y Kehler, 6; Bongiovanni, Riva y Bailo, 1.
No registró paso: Giorgi.
Promedio del ganador: 134,638 km/h.
Record de vuelta: Gurini en la 21ª vuelta en 55s18/100 a un promedio de 138,723 km/h.
Posiciones en el campeonato: Gurini, 15 puntos: Etchegaray, 13; Giacchino, 10; Pereyra y Verna, 3; Bouvier y Sala, 2; Tuero y Oltra, 1.
Próxima competencia: el 15 de mayo en Buenos Aires.

CLASIFICA

En la sesión clasificatoria del sábado se registraron los siguientes tiempos: Verna, 55s66/100 a un promedio de 137,536 km/h; Gurini, 55s73; Buzeta, 56s10; Etchegaray, 56s17; Riva, 56s17; Giacchino, 56s26; Bongiovanni, 56s26; Dana, 56s45; Bailo, 56s59; Kehler, 56s59; Tuero, 56s69; Demarco, 56s59; Caferatta, 56s59; Sala, 56s62; Mazzini, 56s83; Oltra, 56s90; R. Minervino, 57s02; Scasso, 57s03; L. Minervino, 57s13; Romagnoli, 57s17; Muñoz, 57s20; Pereyra, 57s23; Solmi, 57s30; Gianni, 57s35; Pernigotte, 57s36; Drivet, 57s39; Berecibar, 57s40; Bouvier, 57s52; Villar, 57s56; Zgaib, 57s64; Giorgi, 57s73; Zanzotti, 57s84; Del Piccolo, 57s90; Muscio, 58s22; Cingolani, 58s37; Stefaninni, 58s38; Antolini, 58s40; Rado, 59s35; Sergio, 1m00s20; Maiale, 1m02s75.

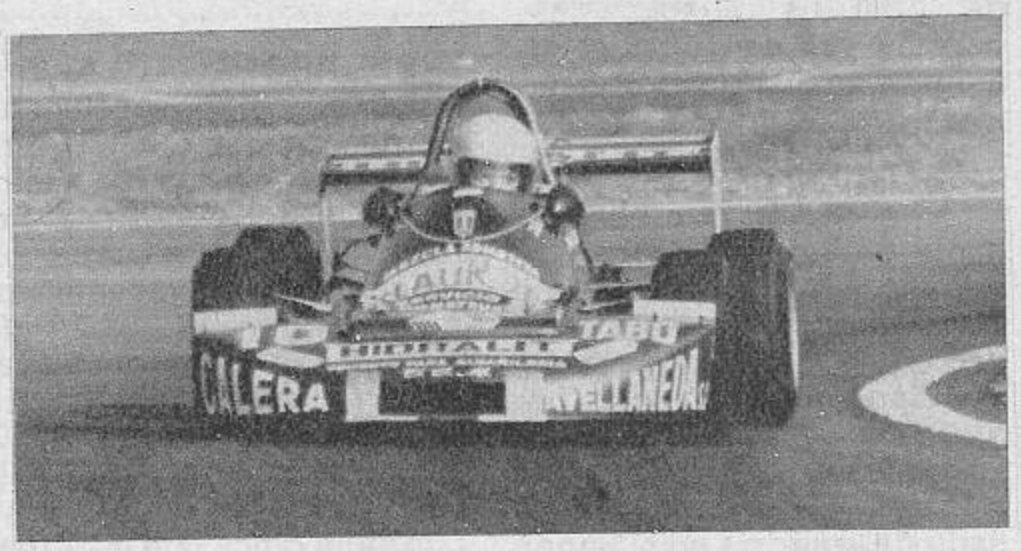
DIJERON LOS PROTAGONISTAS

Gurini: "Estaba seguro de que nadie me podía ganar, pero con el correr de las vueltas mi auto empezó a bloquear de atrás y comencé a perder terreno. Igualmente, Verna andaba más rápido que yo, lo que ocurre es que mi auto hacía buena diferencia en "Los Giles", por lo que pienso que si no tengo el problema del bloqueo lo podía haber contenido... La maniobra en que me pasó fue muy infantil de mi parte: se me bloqueó y no pude entrar a la curva..."

Giacchino: "Para la final cambiamos relaciones y mejoró, porque en la serie no andaba. Más o menos por la mitad de la carrera se me aflojó la base del carburador y chupaba aire, pero por suerte no influyó mucho."

Etchegaray: "Nos pasamos el sábado luchando con un problema de carburación y no pudimos prácticamente, trabajar en el chasis, así que más no se podía pedir. Doblando, Giacchino se me iba en un par de lugares, pero yo frenaba mucho mejor que él, así que la única opción era descontar allí. Me costó mucho alcanzarlo pero cuando lo hice no lo pude pasar... De todas maneras estoy conforme con el auto."

Verna: "Me tenía confianza porque mi motor empujaba una barbaridad, pero se rompió un botador y me vine para atrás. Lástima porque creo que no me ganaban si todo seguía andando bien..."



SPORT 1050 EN EL AUTODROMO

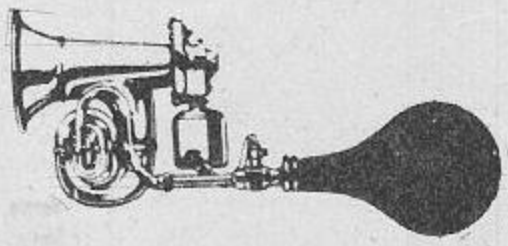
Acompañando a la Fórmula Renault se hizo presente en el Autódromo la categoría Sport 1050. *Alberto Pérez* —debutante en ésta— fue el ganador, realizando una gran competencia escaló puestos hasta que en la décimocuarta vuelta se apoderó de la punta llegando así al banderazo final:

CLASIFICACION

1º	**Alberto Pérez**	**20m39s88**	**20 vueltas**
2º	Jorge Frate	20m42s85	20 vueltas
3º	Osvaldo Ueno	20m54s86	20 vueltas

Promedio del ganador: 123,466 km/h.
Record de vuelta: Pérez en la 10ª, 1m00s16.

TOQUECITOS DE BOCINA



EL ORIENTAL — El uruguayo *José Pedro Passadore* no está muy satisfecho con las actuaciones que viene realizando en la flamante *Fórmula Dos CODASUR,* donde participa con un chasis Berta equipado con un motor VW-1500 preparado por *Miguel De Guidi* y atendido por el equipo de *Alberto Scarazzini.* Hasta el momento, pese a los esfuerzos realizados por los asistentes técnicos, la máquina no respondió a los deseos del volante oriental.

.....

TREPADORES — *El Club Argentino de Pilotos* tiene la intención de realizar una carrera con los Datsun en la provincia de **Tucumán.** Concretamente quieren presentarse en el Jardín de la República para correr en el circuito del CADILLAL. Si bien la carrera todavía no figura en el calendario, las tratativas están orientadas para concretarla en el mes de julio.

.....

"A GIORNO — Una vieja aspiración de los clubes dedicados a la organización de espectáculos automovilísticos en la Capital Federal, ha comenzado a cristalizarse. El *Autódromo Municipal* contará muy pronto con iluminación total en uno de sus circuitos, que permitirá la realización de competencias nocturnas. Por el momento se han instalado las columnas de alumbrado en la recta principal y en el pequeño circuito Nº 17, que se integra con el sector de pista comprendido entre las dos horquillas, estando proyectada la iluminación "a giorno" del circuito Nº 5

.....

LA PROXIMA — En el circuito de **Miramar** se llevará a cabo la próxima prueba del Campeonato Argentino de *Turismo* especialidad *Pista.* La carrera se concretará el *8 de mayo* y será la segunda prueba de la especialidad en la presente temporada. El trazado de la zona costera de la provincia de Buenos Aires será utilizado por primera vez para una carrera nacional de autos de Turismo, por lo tanto deberá ser autorizado por la subcomisión de seguridad.

.....

NUEVO PREPARADOR — *Antonio Lizeviche (h)* decidió encomendar a *Roberto Caparello* la preparación de su *Dodge Turismo Carretera.* Lizevich afrontó durante las primeras carreras de la temporada, una serie de dificultades mecánicas en su máquina de TC, por lo que optó por solicitar los servicios de este preparador marplantense.

.....

EMISARIO SANTIAGUEÑO — El ex piloto de F-2, *Héctor Farina,* radicado en La Banda (Santiago del Estero), aprovechando sus vinculaciones con los dirigentes porteños, ha sido nombrado coordinador de la competencia de *Turismo Carretera* que se hará en aquella provincia. Ya mantuvo contactos con los dirigentes de la ACTC a quienes informó que ya se está repavimentando la parte del circuito que el año pasado mostraba grandes anormalidades. Ello fue posible gracias a la intermediación de las autoridades provinciales, quienes tienen pensado incluir la carrera en los festejos de la Semana de Santiago del Estero, en *julio.* Por su parte los directivos del Turismo Carretera le aclararon que la categoría sólo se presentará en Santiago si el circuito está en perfectas condiciones.

.....

LATINOAMERICA — *A.P.A.T.* está tratando de reeditar sus tradicionales *"24 Horas".* El plan contemplaría la realización de una prueba donde podrían intervenir pilotos de todo el continente. Por el momento, el proyecto, que tendería a concretarse para los últimos meses del año, posibilitaría la intervención de tres pilotos por auto. Ya se iniciaron los primeros contactos publicitarios y la idea habría sido bien recibida por los auspiciantes, quienes estarían dispuestos a financiar dicha carrera.

.....

UN SUSTO — Sin otra recomendación que un prudente período de descanso, regresó a su hogar *Roberto Del Campo,* el patrocinante del equipo de competición que tiene en *Gustavo* y *Gerardo Del Campo* sus representantes en categorías nacionales. Roberto fue internado de urgencia en el Sanatorio Güemes la semana pasada, donde se repuso de una afección cardíaca que afortunadamente fue neutralizada a tiempo.

.....

EN COMANDITA — Tanto *Rubén Salandin* como *Rubén Gil Bicella* tienen inconvenientes para presentarse con sus autos en todas las carreras de *T. C.* Por eso están tratando de unificar sus esfuerzos y encarar en conjunto la formación de un equipo con un solo auto para ser conducido alternativamente. Unificando elementos mecánicos y aportes publicitarios, lograrían una máquina con posibilidades ciertas de victoria. El auto que se prepararía sería el de Gil Bicella.

.....

PROBO BERTA — La semana pasada rodó por primera vez un chasis de *F-2 CODASUR* con motor *Renault 18* preparado íntegramente por *Oreste Berta.* En el "Oscar Cabalén", *Gustavo Sommi* realizó la primera sesión con el motor desarrollado por el "Mago". Los resultados han sido satisfactorios y será utilizado por *Norberto Picetti* en la carrera de *Salta.* Si los resultados en competencia son los mismos que los alcanzados en el banco, en Brasil usarán motores similares Guerra, Kissling y el propio Sommi. Berta aclaró que solamente entregará elementos especiales, tomando cada piloto a su cargo el armado definitivo.

.....

SE PROPAGA LA ENTRECOR — La especialidad de monopostos que se corre en las provincias de Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe, está dispuesta a ganar el espacio dejado vacante por la F-2 Argentina. El *15 de mayo la F-2 Entrecor* se presentará en el Autódromo Municipal junto al TC. 2000. Allí también se utiliza chasis Berta y motores de 1600 cm³, y no sería difícil que acompa-

CONCURSO FOTOGRAFICO Y DE MANCHAS SOBRE LOS AUTOMOVILES ANTIGUOS

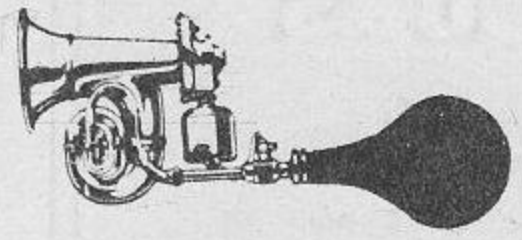
El sábado 14 de mayo próximo se realizará el **"1er. Concurso Fotográfico y de Manchas de Autos Antiguos"** organizado por el Club de Automóviles Clásicos de la Argentina, contando con el auspicio de la Dirección de Cultura de la Municipalidad de San Isidro y con la colaboración y fiscalización del Instituto Superior de Arte Fotográfico que dirige el Sr. Pedro Luis Raota. Este concurso se realizará en la zona del casco histórico de San Isidro sobre la calle Adrián Beccar Varela desde la iglesia Catedral al mirador de "los tres ombúes".

La participación es libre y las bases del concurso pueden retirarse a partir del día 3 de mayo en la Casa de la Cultura de San Isidro, sita en la Avda. del Libertador 16208. El horario para sacar las fotografías será el día indicado (14 de mayo) entre las 15 y 17 horas, y para las manchas, de 14 a 18 horas. No se suspenderá por lluvia.

Sin duda, éste será un simpático espectáculo pues estarán exhibidas unidades de colección de incalculable valor y en perfecto estado de conservación, que pueden ser apreciadas también por el público en general.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA



ñe al TC-2000 durante todo el año.

.....

NUEVA REGLAMENTACION — Ya se encuentra a consideración de todas las Regionales el nuevo texto del *Reglamento Deportivo Automovilístico* que la Comisión Deportiva Automovilística del ACA piensa poner en vigencia a partir del 1º de enero de *1984*. El nuevo RDA, fue entregado en borrador a todas las Federaciones, quienes deberán realizar su estudio y recomendar las correcciones que estimen convenientes antes del 1º de agosto.

.....

SEGURIDAD — Una importante resolución adoptará en los próximos días la *A.C.T.C.* en relación con las revisiones médicas, ya que se habrían advertido algunas dudas respecto de la aptitud psicofísica de algunos pilotos. Por lo tanto se obligará a la realización de *electroencefalogramas* en institutos oficiales del Estado, para todos los pilotos de la categoría. Hasta el momento era obligatorio la presentación de EEG, pero se realizaba en institutos particulares, y algunos organismos de seguridad nacional habrían dudado de la seriedad de dichos exámenes, denunciando ante los directivos de la ACTC algunas anormalidades detectadas últimamente.

.....

CAMPEONATOS

La Comisión Deportiva Automovilística aprobó los reglamentos de los campeonatos argentinos de pilotos de las diferentes categorías. Estas son sus principales características:

Fórmula Renault: Estará compuesto por un mínimo de 8 y un máximo de 14 pruebas. Para que otorgue puntaje deberán largar la final por lo menos 10 automóviles. El número máximo de clasificaciones válidas será: 8-10 pruebas, el total menos, 1; 11-14 pruebas, el total menos 2.

Turismo Pista: Estará compuesto por un mínimo de 6 y un máximo de 14 pruebas. Participarán automóviles homologados en Grupo A. Se permitirá a los organizadores invitar a automóviles homologados en países integrantes de CODASUR, sin que sumen puntos para el torneo nacional.

En caso de que participen menos de cinco autos se aplicará la siguiente escala de puntaje:

	4 autos	3 autos	2 autos	1 auto
1º	16	12	8	4
2º	12	9	6	-
3º	9	7	-	-
4º	8	-	-	-

El número máximo de clasificaciones válidas será: si se disputan entre 6-10 pruebas, el total menos 1; 11-14 pruebas, el total menos 2.

Para ser proclamado campeón, un piloto por lo menos deberá haber retenido 70 puntos en la misma clase. La numeración deberá seguir el siguiente orden: Clase 1, del 1 al 30; Clase 2, del 31 al 70; Clase 3, del 71 al 99. Recorrido mínimo: 80 kilómetros. Se admite que si alguna clase no tiene suficientes inscriptos, se pueda agrupar con una o dos clases más para la prueba final.

Rally: Estará compuesto por un mínimo de 6 y un máximo de 12 pruebas. Deberá haber por lo menos 25 automóviles de la categoría (independientemente de las clases) para que tenga puntaje. El puntaje será idéntico al utilizado para Pista (20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, con las variantes ya mencionadas en caso de que haya menos de cinco inscriptos en alguna clase). Para ser proclamado campeón un piloto deberá reunir por lo menos 70 puntos en la misma clase. La distancia mínima de un rally será de 600 kilómetros, y en ningún caso los primes (o pruebas de clasificación) deberán sumar menos de 400 kilómetros.

TC-2000: Estará compuesto por un mínimo de 8 y un máximo de 14 pruebas. Para que una carrera tenga puntaje deberán largar la final por lo menos diez automóviles. El máximo número de clasificaciones válidas será: 8-10 pruebas, el total menos 1; 11-14 pruebas, el total menos 2. La final deberá recorrer un mínimo de 70 y un máximo de 80 kilómetros.

Campeonato Argentino de Pilotos: Estará compuesto por un mínimo de 10 y un máximo de 18 pruebas. El número máximo de clasificaciones válidas será: 10-14 pruebas, el total menos 1. 15-18 pruebas, el total menos 2. La final deberá tener un mínimo de 60 kilómetros.

EL AVUS BONAERENSE — Aquel histórico circuito alemán, donde en la década del 50 se realizaba el Gran Premio de Alemania, que consistía en dos largas rectas paralelas unidas por dos curvas peraltadas, puede tener su reedición en Argentina. Muy parecido a él será el escenario que el Mataderos Automóvil Club, el Club de Autos y Motos y las fuerzas vivas de la ciudad de *Luján* proponen para el *Turismo Carretera*. El trazado comprende el Acceso Oeste, exactamente su último tramo al llegar a dicha ciudad bonaerense, y se recorrerá invirtiendo las manos de circulación normales, en un tramo de aproximadamente *4 kilómetros*. La instalación de parapetos de contención en el cantero central posibilitaría su uso, además se usaría un puente bajo nivel para girar en su punto más cercano a la Capital Federal, y el puente elevado con la gran curva que, al finalizar el acceso, encauza el tránsito hacia la ruta Nº 7. La ACTC, en principio, aceptó correr allí en el mes de *agosto*, y sólo falta la habilitación por parte de CECA, que de acuerdo con los antecedentes de otros circuitos autorizados, no podría ser negativa. Se dice que, de acuerdo a la ubicación del trazado, no concurrirían menos de 50.000 espectadores.

.....

POTENCIA — *Alberto Scarazzini* estaría dispuesto a conseguir un mejor rendimiento en sus motores. "Cachi" habría notado una merma en su potencia y cierta fragilidad en algunos elementos, que lo han preocupado. Por lo tanto encarará una investigación para determinar a qué se deben las roturas que últimamente lo afectan.

.....

SEGURIDAD PARA TODOS — Loable iniciativa ha tomado la Comisión Deportiva del ACA, como es la de gestionar un *seguro colectivo* para todas sus competen-

CORSA

Año XVI Nº 882
Del 26/4 al 2/5 de 1983
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
Capital Federal
Télex: 9229/22148 - Abril - AR.
T.E: 312-6010/29

DIRECTOR
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

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

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

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

SECRETARIA:
María Delia Cedres de Mango

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
Juan Carlos Franceschini

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

LABORATORIO: Armando Pirro

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

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario Ceretti

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

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

editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL

Gerente de Coordinación Editorial: Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Costanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Publicidad: Héctor Bustos.

AREA CIRCULACION

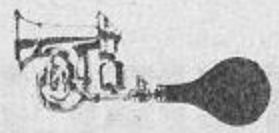
Gerente: Adolfo Nerpiti

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

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Ing. Mario Palanconi
Avda. Roca 4410 - 1602 Florida
(Prov. de Bs. As.) TE: 760-5543

TOQUECITOS DE BOCINA



cias. Dadas las grandes dificultades con que se tropieza para contratar pólizas individuales en cada carrera. El Automóvil Club Argentino, aprovechando su vinculación con la Caja de Ahorros, gestionará un seguro que comprenda todas las pruebas de su calendario en todo el ámbito de la República, que cubra los eventuales perjuicios ocasionados a bienes, público, pilotos, mecánicos, autoridades deportivas, colaboradores, etc. El amplio espectro del seguro y la gran cantidad de eventos que cubriría, abarataría los costos notablemente, aportando por lo tanto una solución ideal a un problema que actualmente preocupaba, tanto a organizadores como a protagonistas.

.....

NUEVO CICLO — El ex preparador de Hugo Fierros, *"Quique" Sacco,* que últimamente estuvo colaborando con el equipo de F-2 de Roberto Caneda, está dispuesto a poner nuevamente en funcionamiento su propio equipo de *Fórmula Renault.* Para ese fin montó un nuevo taller en La Tablada, donde atenderá el auto del joven piloto *Marcelo Muscio,* quien le confió la atención de su F-R, un chasis *Crespi* versión *Tulia XXI* donde colocará un motor preparado por Sacco. Muscio es alumno egresado de una escuela de pilotaje que funciona en el Autódromo Municipal, conocida con la sigla *RAC.*

.....

SUSPENSION — Se mostraron muy previsores los dirigentes de *Bahía Blanca,* ya que postergaron una semana la competencia por el *Campeonato Argentino de Pilotos* que debían realizar el domingo anterior. La medida se tomó debido a las persistentes lluvias que afectaron la zona una semana antes. Y a una serie de factores técnicos que complicaban la televisión en directo de la carrera. La prueba se correrá el próximo domingo, 1º de mayo.

CAMPEONATOS DE TURISMO

Estas son las actuales posiciones en los tres torneos (clase 1, 2 y 3) del certamen de *Pista.*

CLASE 1: Carlos Rosatti 8 puntos.

CLASE 2: Carlos Zabala 20 puntos, Raúl Potetti 15, Guillermo Espil 12, Fernando Padilla 10, Juan Carlos Blandini 8, Cristián Monin 6 y José Cortese 4.

CLASE 3: Jorge Pizzorno 16 puntos, Arnoldo Capra 12.
En *Rally,* éstas son las colocaciones; diputadas tres pruebas:

CLASE 1: Sergio Colosi 47 puntos, Héctor García Jurjo 35, Carlos Mastromarino 32, Milan Janovich 27, Cirilo Frigo 20, Omar Rizzo 10, Eduardo Piñeiro y Ruperto Garrido 8, Ricardo Benítez y Jorge Balerio Frías 6, "Gómez-Bonilla" 4, Hugo Berbel 3 y "Dellavalentina-Narbo" 2.

CLASE 2: Eduardo Chiavarolle 45 puntos, José Chazarreta 32, Jorge Bescham y Jorge Ezquerra 20, Miguel Torrás y Aurelio Del Río 12, Osvaldo Damilano, Carlos Luna y Ricardo Aubone 10, Omar De Giovanni, Carlos Díaz Mayer y Rodolfo Márquez 8, Rodolfo Nizzo, Guillermo Espil y Daniel Zarate 6, Hugo Sala, José Bilbao y Eduardo Carballo 4, Raúl Ahumada, Héctor Romero y Héctor Gentile 3, Gastón Clement, Smith y Alberto Quiroga 2, Sergio Atencio y Enrique Merlo 1.

CLASE 3: Jorge Recalde 40 puntos, Alejandro Moroni 30, Jorge Maggi 20, "Mataco" 15, Carlos Veronessi, Alberto Batolla y Horacio Santángelo 12, Jorge Bassi y Héctor Hernández 10, Oscar Germani y "Jure-Pojer" 8, Dante Cravero y Juan Carlos Gatti 6, Ricardo Iglesias 4, Daniel Sarasate 3 y Mario Barabaglio 2.

CAMBIO — Dadas las graves inundaciones que están asolando a la provincia de *Entre Ríos,* no sería extraño que el organizador —el Club de Autos y Motos— del previsto *Rally* de esa provincia (que debería disputarse en setiembre) cambie de escenario, y traslade su realización a la zona sur de la provincia de *Buenos Aires.*

.....

ZUAIN — *Rodolfo Zuain,* que participó sin mayor suerte en la pasada Vuelta de la Manzana con un Renault 12 TS, volverá con mayores bríos al automovilismo nacional. En efecto, en poco tiempo más se dedicará al *TC-2000* con un *Renault 18 TX.*

.....

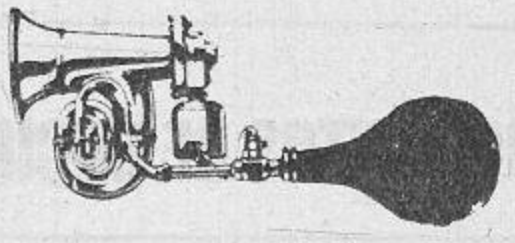
MOTORES EN MARCHA — Los cordobeses estuvieron bien informados sobre la actuación de coterráneos en la 13era Vuelta de la Manzana. De ello se encargaron *Miguel Angel Motta* y *Jorge Ocampo,* quienes, desde el mismo lugar de los hechos, transmitían 10 microprogramas por día sobre el tema, además, por supuesto, de su habitual programa de una hora de duración por *LV2 Radio General Paz* de *Córdoba* y una emisión de Televisión (30 minutos) en *Canal 10,* también de Córdoba.

.....

DIFICIL — Es que se realice ese proyectado rally en *La Rioja* durante el mes de mayo, con puntos para el campeonato nacional. Sin embargo, los participantes de la categoría podrán sacarse las ganas en una trepada que habrá en *Córdoba* el *25 de mayo* próximo, en un circuito sito entre la capital cordobesa y Carlos Paz que se repetirá en varias oportunidades.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA



NOVEDADES — ...y ante la suspensión de La Rioja son muchos quienes están afilando sus autos para el *Rally Día de la Bandera,* la siguiente fecha del certamen nacional que tendrá lugar entre el 18 y el 20 de junio. Entre ellos están *Mario Stillo, Ernesto Soto* y *Ricardo Albertengo,* quienes piloteararían sendos *Renault 12 TS* Grupo A. El Dr. *Carlos Celis* —navegado por Roberto Bizzochi— también tendrá una herramienta similar con un motor preparado y desarrollado por *Oreste* Berta.

.....

PREMIOS — Estos son los premios aprobados por la C.D.A. para los rallies con puntaje para el campeonato nacional:

CLASE 1

1º	9.828.000
2º	7.852.000
3º	6.448.000
4º	5.564.000
5º	4.836.000
6º	4.368.000
7º	3.796.000
8º	3.432.000
9º	3.120.000
10º.	2.756.000

CLASE 2

1º	17.199.000
2º	13.741.000
3º	11.284.000
4º	9.737.000
5º	8.463.000
6º	7.644.000
7º	6.643.000
8º	6.006.000
9º	5.460.000
10º	4.823.000

CLASE 3

1º	22.113.000
2º	17.667.000
3º	14.508.000
4º	12.519.000
5º	10.881.000
6º	9.828.000
7º	8.541.000
8º	7.722.000
9º	7.020.000
10º	6.201.000

¡AL FIN! ENTREGA DE PREMIOS A LOS CAMPEONES '82



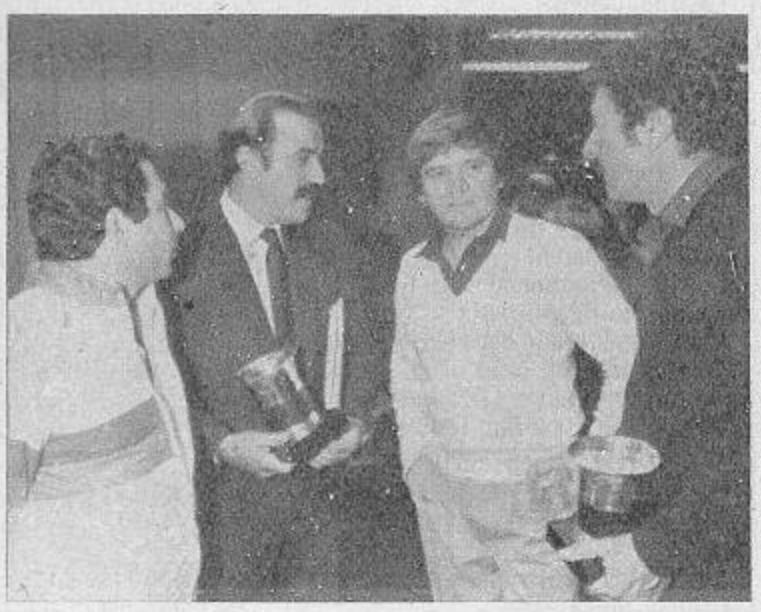
Carlos Pairetti recibe la copa de Guillermo Kissling —una réplica del trofeo FISA Juan Manuel Fangio— de manos del Sr. Gardiol.



Néstor Percaz, campeón de Turismo Pista Clase 11, de Villalonga, Bs. As. recibe su trofeo de manos del Sr. Calandra (Federación Nº 11).



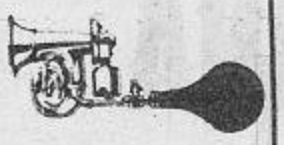
El Dr. César Carman entrega a Guillermo "Yoyo" Maldonado la copa por la obtención de su segundo campeonato de Fórmula Dos.



Jorge Recalde y Luis Rubén Di Palma (subcampeón en el C.A.P., TC-2000 y F-2) junto a Angel Monguzzi luego de los premios.

Si bien ya han pasado algunos meses desde que finalizaran los torneos 1982 de las categorías fiscalizadas por la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino, fueron entregados el pasado martes 19 de abril, en una sobria ceremonia realizada en el 10º piso de la sede central del ACA, los premios respectivos a los 21 diferentes campeones que se impusieron durante el año pasado. Ellos fueron, como se recordará (son tantos...): *Jorge Recalde,* (Rally Clase 12), *Jorge Del Buono* (Navegante Rally Clase 12), *Carlos Celis* (Rally Clase 11) *Roberto Bizzochi* (Navegnate Rally clase 11), *Dardo Nieto* (Rally Clase 10), *Edgardo Soria* (Navegante Rally Clase 10), *Carlos Mastromarino* (Rally Clase 9), *Justo Carrera* Navegante Rally Clase 9), *Raúl Busto* (Rally Clase 5), *Julio Pardo y Gustavo Der Ohanessian* (Turismo Pista Clase 5), *Daniel Mustafá y Angel Monguzzi* (Turismo Pista Clase 7), *Jose Ceccheto y Adolfo Borgioli* (Turismo Pista Clase 9), *Alberto Baldinelli* (Turismo Pista Clase 10), *Néstor Percaz* (Turismo Pista Clase 11), *José Fotunato* (Turismo Pista Clase 12), *Roberto Urretavizcaya* (Fórmula Renault Argentina), *Guillermo Kissling* (Campeonato Argentino de Pilotos), *Jorge Omar del Río* (TC-2000), y *Guillermo Maldonado* (Fórmula Dos). En el acto hablaron el presidente de la institución, Dr. César carman y el presidente de la CDA, Sr. Oscar Albo.

TOQUECITOS DE BOCINA



RALLY DE ARGENTINA

Esta información complementa (o modifica...) la que damos en las páginas 32 y 33 de este mismo número.

PRIMERA ETAPA	P.C.	C.H
Buenos Aires		0,0
Mercedes (Terminal de Omnibus)		116,44
Santa Rosa (Playa de estacionamiento Centro Cívico)		508,72
Colonia 25 de Mayo (Policía Caminera)		401,97
Barda del Medio (Policía Caminera)		120,73
Neuquén (Neuquén Polo Club)		31,99
Total primera etapa: 1.179,85 km		1.179,85

SEGUNDA ETAPA	P.C.	C.H.
Neuquén		0,0
Zapala (Bifurcación Ruta Provincial Nº 46)		191,17
Zapala (Bif. R.P. Nº 46) - Rahue	P.C.1	108,58
Rahue-Rahue		3,22
Rahue-El Tropezón	P.C.2	81,82
El Tropezón-Junín de los Andes-San Martín de los Andes		51,09
San Martín de los Andes-Villa La Angostura	P.C.3	106,51
Villa La Angostura (Cruce del área poblada)		6.04
Villa la Angostura-Nahuel Huapi	P.C.4	58,29
Nahuel Huapi-Policía Caminera		14,68
Policía Caminera-San Carlos de Bariloche		6,76
Total segunda etapa: 628,16 km	355,20	272,96

TERCERA ETAPA	P.C	C.H.
San Carlos de Bariloche		0,0
Lago Guillelmo		45,50
Lago Guillelmo-Los Repollos	P.C.5	61,65
Los Repollos-Bifurcación rutas 258 y 71		64,17
Bif. R. 258 y R. 71-Cholila	P.C.6	22,45
Cholila (cruce del área poblada)		5,86
Cholila-Esquel	P.C.7	106,25
Esquel (cruce del área poblada)		29,36
Esquel-Leleque	P.C.8	72,43
Leleque (cruce del área poblada)		10,20
Leleque-ElMaitén	P.C.9	31,23
El Maitén-Ñorquinco		38,07
Ñorquinco-Pilcaniyeu	P.C.10	104,35
Pilcaniyeu (cruce del área poblada)		5,15
Picaniyeu-Cerro León	P.C.11	48,33
Cerro León-Policía Caminera		9,81
Policía Caminera-San Carlos de Bariloche		6,76
Total tercera etapa: 661,57 km	445,69	214,88

CUARTA ETAPA	P.C.	C.H.
San Carlos de Bariloche		0,0
Colonia Suiza		25,70
Colonia Suiza-Empalme R. 258	P.C.12	29,49
Empalme R. 258-San Carlos de Bariloche		6,85
San Carlos de Bariloche-Confluencia Traful		67,96
Confluencia Traful-Villa Traful-Villa La Angostura	P.C.13	89,35
Villa La Angostura (cruce área poblada)		6,56
Villa La Angostura-Nahuel Huapi	P.C.14	58,29
Nahuel Huapi-Confluencia Traful		46,04
Confluencia Traful-Va. Traful-Villa La Angostura	P.C.15	89,35
Villa La Angostura (cruce área poblada)		6,56
Villa La Angostura-Nahuel Huapi	P.C.16	58,29
Nahuel Huapi-Policía Caminera		14,68
Policía Caminera-Centro Cívico San Carlos de Bariloche		6,97
Centro Cívico-Parque Cerrado		0,68
Total cuarta etapa: 506,77 km	324,77	182

Total del Rally de Argentina: 2.976,35 km
Total de Pruebas de Clasificación: 1.126,66 km
Total de Enlaces (C.H.): 1.849,69 km

PREMIOS...

Estos son los premios que, por distintos conceptos, se otorgarán en el próximo Rally de Argentina: **Clasificación General:** 1º: $ 150.000.000, 2º: $ 80.000.000, 3º: $ 50.000.000, 4º $ 30.000.000, 5º $ 20.000.000. **Clasificación por clase:** 1º $ 25.000.000, 2º $ 15.000.000, 3º $ 10.000.000. (por 17 clases que compiten por el campeonato mundial: $ 850.000.000). **Campeonato Argentino:** (de acuerdo a la escala de premios estipulada por la C.D.A.): $ 260.000.000. **Total del rally:** $ 1.440.000.000.

Además habrá $ 480.000.000 que se repartirán entre los pilotos sudamericanos que finalicen la 2ª, 3ª y 4ª etapas.

CRONOGRAMA

Apertura de inscripciones	**23-5-83**	**12 h.**	**Buenos Aires**
Cierre inscripciones valores reducidos	21-6-83	20 h	
Distribución libro ruta	27-6-83	12 h	
Cierre definitivo inscripciones	**11-7-83**	**20 h**	
Sorteo orden de largada y anuncio de los inscriptos	18-7-83	20 h	
Reunión de los participantes	1-8-83	20 h	
Verificación tecnica y administrativa	1-8-83	8-12 y 14-18 h	
Verificación técnica autos observados	2-8-83	8-14 h	
Apertura parque cerrado	**2-8-83**	**16 h**	
Cierre parque cerrado sin penalización	2-8-83	18 h	
Cierre definitivo de parque cerrado	**2-8-83**	**19 h**	
Lista oficial de participantes	2-8-83	19,30 h	
Entrada pilotos a parque cerrado	2-8-83	20,45 h	
Caravana hacia linea de largada	2-8-83	21 h	
Largada Primera etapa	**2-8-83**	**22 h**	
Fin primera etapa	3-8-83		Neuquén
Largada segunda etapa	**4-8-83**	**7 h**	
Largada tercera etapa	**5-8-83**	**7,30 h**	**Bariloche**
Largada cuarta etapa	**6-8-83**	**8 h**	
Entrega de premios	7-8-83	12 h	

CORSA HACE 15 AÑOS

Nº 105 del 23 al 29 de abril de 1968

Liebres y más Liebres — Se llevaba a cabo la competencia de T.C. en Mendoza donde Eduardo Copello y Nasif Estéfano condujeron al equipo Bardahl al tope del marcador, a bordo de las Liebres MK II aprobando nuevamente el examen de una carrera en pista, esta vez en el XXVI premio de la Vendimia.
Rally Lagos del Sur — Esta competencia tuvo un récord de inscriptos y también de variantes. Furlan, Romero y Vera fueron los ganadores de sus respectivas series.



CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 1º de mayo de 1983

10 *ACTIVIDAD INTERNACIONAL*

Fórmula Uno Internacional: En el circuito italiano "Dino Ferrari" de la ciudad de Imola, se llevará a cabo la cuarta competencia por el Campeonato del Mundo de F-1. Televisa Canal 11 de Buenos Aires.
Fórmula Tres Europea: Por el Campeonato Europeo de F-3, se realizará en el autódromo francés de Magny Cours, la cuarta prueba del Torneo con la intervención del argentino Enrique Benamo.

ACTIVIDAD NACIONAL

Club Argentino de Pilotos: El CAP realizará la cuarta competencia en el autódromo de Aldea Romana, Bahía Blanca. Esta prueba debía disputarse el domingo anterior.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO LOS

GILLES

De Nicolás Zapotoezmij
Capital

De mi mayor consideración:

Me dirijo a ustedes para solicitarles por medio de la presente, como lector de Corsa, si fuera posible, la publicación de una lámina central de Gilles Villeneuve como las que salen en los numeros actuales de dicho ejemplar.

Sin otro particular, los saludo atentamente.

R) Nosotros tenemos tantas ganas como vos de ver al gran Gilles en nuestra lámina central. A no desesperar que no faltará oportunidad muy pronto.

¿NUEVO FORD?

De Carlos A. Alassi
Córdoba

Sres. de Corsa:

La presente es para pasarle un chimento sobre un nuevo auto, posiblemente de la Ford. El 10 de marzo pasado, en una estación de servicio encontré gente con un auto sin identificación de marca. También habia un Ford Ranchero con cuatro personas, y cuando les pregunté me dijeron que se trataba de un auto experimental.
De acuerdo con la línea, sería el Ford Sierra que salió en Corsa N° 862 en el 69° Salón de París. Me gustaría que lo investigaran, a ver si descubrí un prototipo. Saludos.

R) Sí señor, acertó; según la información con que contamos, el próximo modelo que Ford Motor Argentina lanzará al mercado es el Sierra. No sabemos si llevará ese nombre ni cuándo saldrá, ya que la cosa pretende ser secreta, pero con lectores como usted no hay secretos que duren mucho. Lástima que no tenía una máquina de fotos...

SEÑORA ENOJADA

De M.L.B. de Podestá
Pergamino

Sr. Director:

Me dirijo a usted para reprocharle algo que su revista tan deportiva ni menciona, y son las carreras de Citroën semipreparados. Por ejemplo, corren bastante seguido en el Autódromo Municipal de Buenos Aires y por toda la República. ¿Cómo deberian hacer para salir en su revista? ¿O será porque los Citroën son de gente humilde? Como hoy estoy leyendo sobre el Rally de Buenos Aires y veo que el VISA de Mastromarino-Carrera dio que hablar, espero que digan lo mismo de los Semipreparados, ya que en cada carrera hay hasta 25 coches. ¿Qué tal?
Espero verme favorecida con mi pedido y todo Pergamino se lo agradecerá.

R) Los Semipreparados son asiduos ocupantes de nuestra sección "Actividad Zonal", donde alternan con muchas otras especialidades que domingo a domingo cultivan el "bichito" del automovilismo por todo el país. No entendemos bien el significado de su carta, pero si lo que se pretende es que se dé a las carreras de Citroën la misma cobertura y cantidad de páginas que al Rally de Buenos Aires, evidentemente no vamos a estar de acuerdo...

¿EN... QUE?

De Carlos Ibarguren
La Paz
Bolivia

Estimados amigos:

He visto con agrado la inclusión de la sección automodelismo en la revista. Quisiera saber dónde puedo conseguir el Tyrrell de 6 ruedas en escala 1/43.

R) Ese modelo lo fabrica Eidai Grip de Japón y es la réplica del auto que corrió Peterson en el GP de Japón de 1977. En Bs.As. lo tiene la juguetería Colón sita en Santa Fe y Talcahuano.

TELEX...TELEX...TELEX.

PEDIDO DE LOS BRASILEÑOS — En este caso se trata de la postergación de la fecha del G.P. estimativamente asignada en principio para el mes de febrero y que la **Confederación Brasileña de Automovilismo** desea trasladar a fines de **marzo** o primeros días del mes de **abril,** con el fin de evitar la superposición de la carrera con los carnavales y también con el próposito de que la misma no se realice bajo el intenso calor que para esa época del año suele reinar en Brasil. Este proyecto de postergación de su carrera será presentado por **Joaquín Melo,** presidente de la CBA, en el próximo Congreso Internacional de la FISA, a efectuarse en Varsovia, y donde entre otras cosas se comenzará a tratar el organigrama definitivo del Campeonato Mundial 1984.

.....

DESEOS DE LOS AUSTRALIANOS *- Desde hace tiempo, Australia viene amenazando con solicitar un lugar en el Campeonato Mundial de F-1. Ahora parece que la cosa va en serio al punto de que ya han comenzado los trabajos en el circuito de* ***Calder*** *para llevar los escasos 1.600 metros de dicho trazado a una medida acorde con las exigencias de una carrera de Fórmula Uno. Una vez culminados estos trabajos, los dirigentes australianos tienen previsto solicitar una fecha en el calendario de la temporada 1984 del Campeonato Mundial. Un pedido que posiblemente, y ante la anunciada deserción de otros países, encuentre el O.K. de parte de la FISA.*

.....

CONFIRMACION DE LOS SUDAFRICANOS — Rumores circulantes en las últimas semanas barajaban la posibilidad de la cancelación del **Gran Premio de Sudáfrica,** competencia que tras la modificación del calendario quedó como cierre de la temporada de Fórmula Uno. Sin embargo,tales temores se disiparon totalmente días atrás cuando los organizadores de Kyalami confirmaron la concreción de la carrera prevista para el 29 de octubre, aclarando que lo único que podría variar respecto de lo establecido es la fecha de realización que se adelantaría un par de semanas en caso de que la carrera de Las Vegas, que es la que precede a la de Kyalami en el programa, no se dispute, tal como ya se habla insistentemente en los Estados Unidos.

.....

UNA INSOLITA TRAVESIA *— Es la que hicieron dos australianos* ***Hans Tholstrup*** *y* ***Larry Perkins.*** *A este último, quizá muchos lo recuerden por haber sido el primer campeón de la Fórmula Tres Europea y también por sus frustrantes incursiones en la Fórmula Uno sobre un BRM. Este par de audaces muchachos fueron los primeros en cruzar el territorio australiano en un vehículo impulsado por energía solar. Con dicho aparato tardaron 18 días en recorrer los 4.000 km que separan los océanos Pacífico e Indico; y como símbolo de la conquista, al llegar al Pacífico vertieron en el mismo un vaso de agua que habían recogido en el Indico al iniciar la singular travesía...*

.....

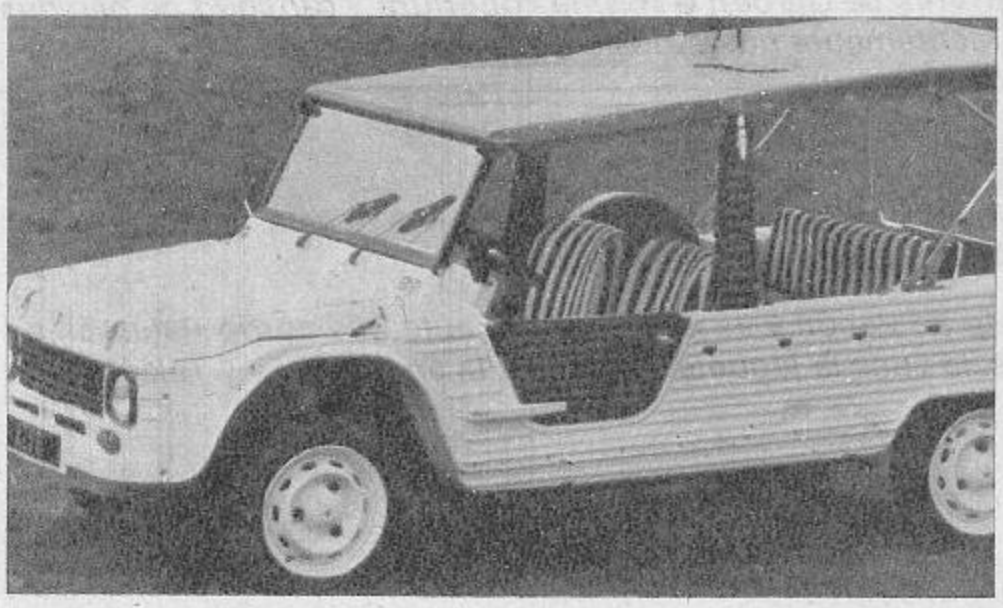
UN ACUERDO IMPORTANTE *— Es el que convinieron recientemente dos grandes fábricas de automóviles como lo son* ***General Motors*** *y* ***Toyota.*** *El acuerdo anunciado en Tokio, prevé la creación de una empresa conjunta para la fabricación de 200.000 autos de tracción an-*

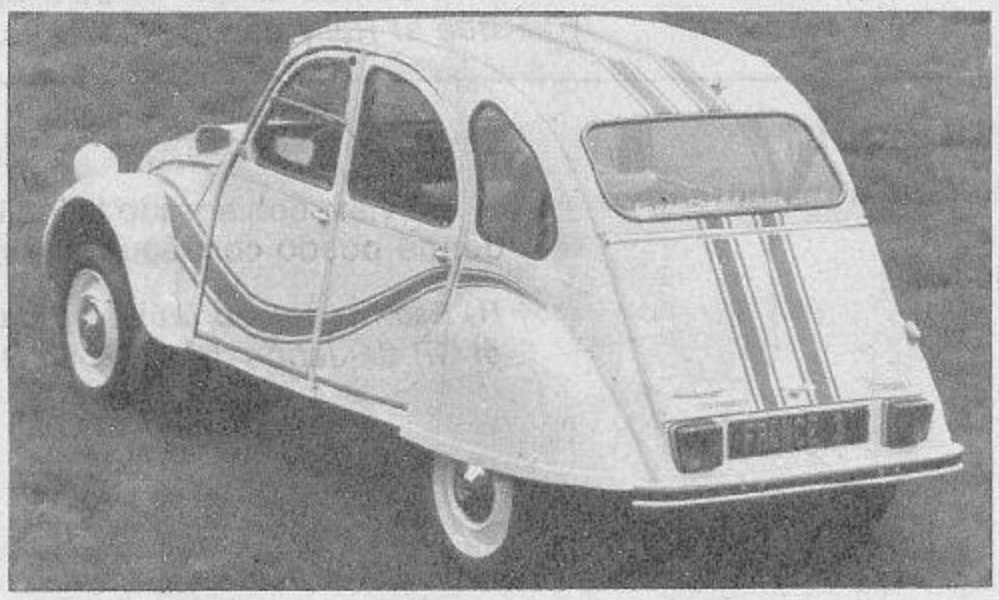
TRES VISA EN EL PODIO



DOS NUEVOS MODELOS DE SERIE DE

Citroën acaba de lanzar a la venta en Francia dos modelos especiales de vehículos de serie. Se trata del Citroën 2 CV Francia 3 *y el* Mehari Azur. *El primero está realizado sobre la base de un 2 CV 6 Special y posee un motor de 602 cm³, que desarrolla una potencia de 29 caballos y alcanza una velocidad máxima de 115 km/h*





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RES 9229. . . REVIST

TELEX...TI

Francia es uno de los países donde más carreras se realizan. Incluso en la época invernal, que suele ser de receso, abundan las pruebas de los más diversos tipos. Como por ejemplo la efectuada hace poco en *Serre Chevalier*, bajo la denominación de *Ronda Invernal* y que con características especiales tuvo lugar en un circuito de dicha localidad francesa. Allí, un nutrido lote de participanes, lanzado en tandas de tres y con intervalos de quince segundos, debió recorrer en 30 ocasiones el pequeño trazado.

Los Visa con tracción en las cuatro ruedas monopolizaron los principales lugares de privilegio. *Philippe Wanbergue* con el auto que muestra la foto resultó el ganador superando por un segundo a Maurice Chomet y por algo más a Christian Rio.

La hegemonía de los Visa se quebró con la presencia en el cuarto lugar de un Matra Murena, también con tracción integral, que estuvo a cargo de nuestro conocido Jean-Pierre Beltoise, quien tras su alejamiento del automovilismo mayor se dedica a este tipo de carreras para despuntar su vicio de velocidad.

terior con un motor de 1.600 cm³. El vehículo llevará la denominación de "Sprintere" y será una nueva versión mejorada del Toyota Corola, estando previsto el comienzo de su producción para fines de 1984 en la moderna planta de la General Motors ubicada en la ciudad californiana de Fremont.

.....

UN RECORD MUNDIAL — Lo estableció días pasados el piloto francés **Denis Courvoisier,** quien al girar continuadamente durante nada menos que **85 horas 6 minutos y 53 segundos** alcanzó una nueva marca tope de resistencia al volante de un auto. La prueba tuvo por escenario un recorrido circular alrededor de un bosque en las cercanías de la localidad francesa de Montebeliard, y a Courvoisier, un piloto de 29 años especialista en este tipo de excentricidades, se le dio la posibilidad, cada cuatro horas de marcha, de efectuar una detención de cinco minutos, con el fin de reaprovisionarse y darse masajes. La anterior plusmarca para esta clase de intentos estaba en poder del canadiense André Thibaut, que había girado ininterrumpidamente durante 84 horas y 36 minutos.

CITROËN

Estéticamente esta unidad muestra un atractivo aspecto, ya que el color blanco que predomina en el auto se ve surcado en sus laterales, techo y parte trasera, por dos pintorescas franjas azules. Quienes en Francia tengan a dicha de poder adquirirlo, tendrán que apurarse, ya que su fabricación estará limitada a la cifra de 2.000 ejemplares.

Mucho más reducida será la producción del Mehari Azur, ya que sólo está prevista la fabricación de unas 700 unidades, habiéndose también anunciado que este producto, además de Francia, se comercializará en Italia y Portugal. Este nuevo Mehari está construido sobre la base de un Mehari 4 x 2, teniendo un motor de 602 cm³ y una velocidad máxima de 100 km/h. También presenta un aspecto estético sumamente colorido, ya que el color blanco predominante en su carrocería combina a la perfección con el azul que muestran sus puertas y el techo. Como si esto fuera poco, el tapizado de sus asientos está realizado con material esponjoso, combinando los tonos blanco y azul. Una verdadera pinturita.

el bungalow
RESTAURANT



Una exquisita ceremonia

Cada servicio,
cada plato, cada comensal,
es partícipe en El Bungalow, de una muy especial "ceremonia gastronómica".
La cocina internacional al mejor estilo Suizo, unida a un ambiente sereno y cordial hacen del piso 19º del Bauen el lugar ideal para disfrutar con las amistades o sellar buenos negocios.
Todo, enmarcado en los cinco tenedores de un **señor restaurant**

Almuerzos ejecutivos.
Salón reservado para eventos.



BAUEN
BUENOS AIRES BAUEN HOTEL
La Ciudad de la Ciudad
Callao 360
Tel. 393-2010 al 2910
Reservas: internos 1907 ó 0312

AVI-012

asesores

JEAN-PIERRE JABOU

UNIDOS EN EL DR

Curioso paralelo el de Jabouille y Pironi. Coincide e sus lentos y trabajosos procesos de re volver a sentarse en un F-1. Dos muestras de fe al serv



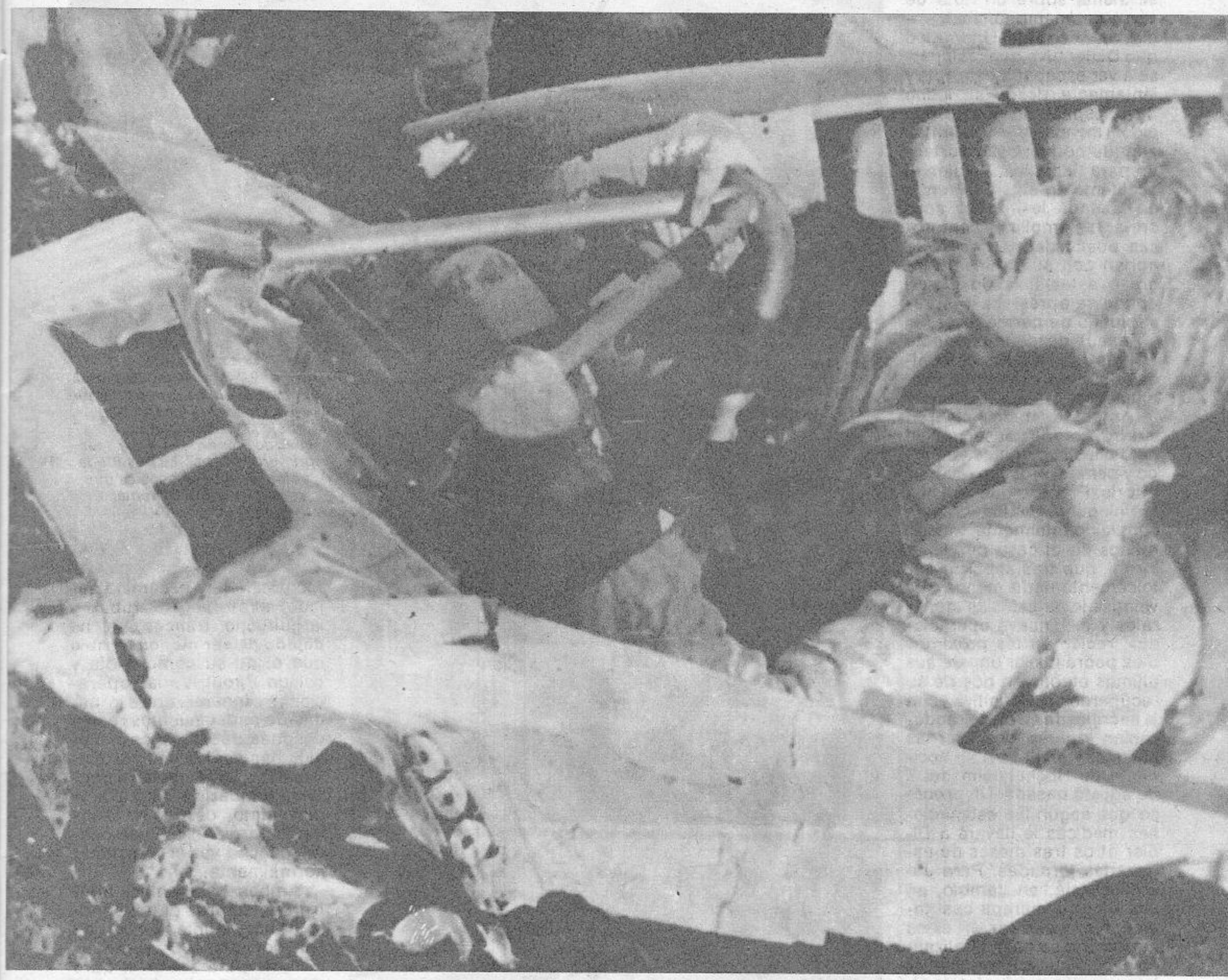
Didier Pironi y Jean-Pierre Jabouille están unidos por algunas cosas más que el simple hecho de que ambos son franceses y pilotos de Fórmula Uno. Los une la pasión por una actividad tan fascinante y atractiva como difícil y cruel, como lo es indudablemente el automovilismo deportivo. Y también un destino que ha querido, en un momento trascendental de sus respectivas campañas deportivas, ponerlos frente a una dura prueba. Una dura prueba que ambos han sabido afrontar con toda integridad, demostrando por sobre cualquier renunciamiento deportivo o contra los más crueles padecimientos físicos que nada es imposible cuando la fe y la voluntad

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ILLE Y DIDIER PIRONI

AMA... Y EN LA FE

**n las características de sus respectivos accidentes,
cuperación y en el afán de ambos por
icio de uno de los deportes más riesgosos que existen**



Pironi y Jabouille,a poco de sus respectivos y dramáticos accidentes. Su recuperación resultó una trabajosa tarea a la que ellos han respondido plenamente con grandes muestras de entereza.-

están presentes, irrenunciables, al servicio de una gran pasión. Y en el caso de Didier Pironi como en el de Jean Pierre Jabouille, las dos cosas abundan, y han sido y son armas fundamentales para seguir adelante en el arduo camino recorrido últimamente por ambos y que paradójicamente muestra singulares coincidencias.

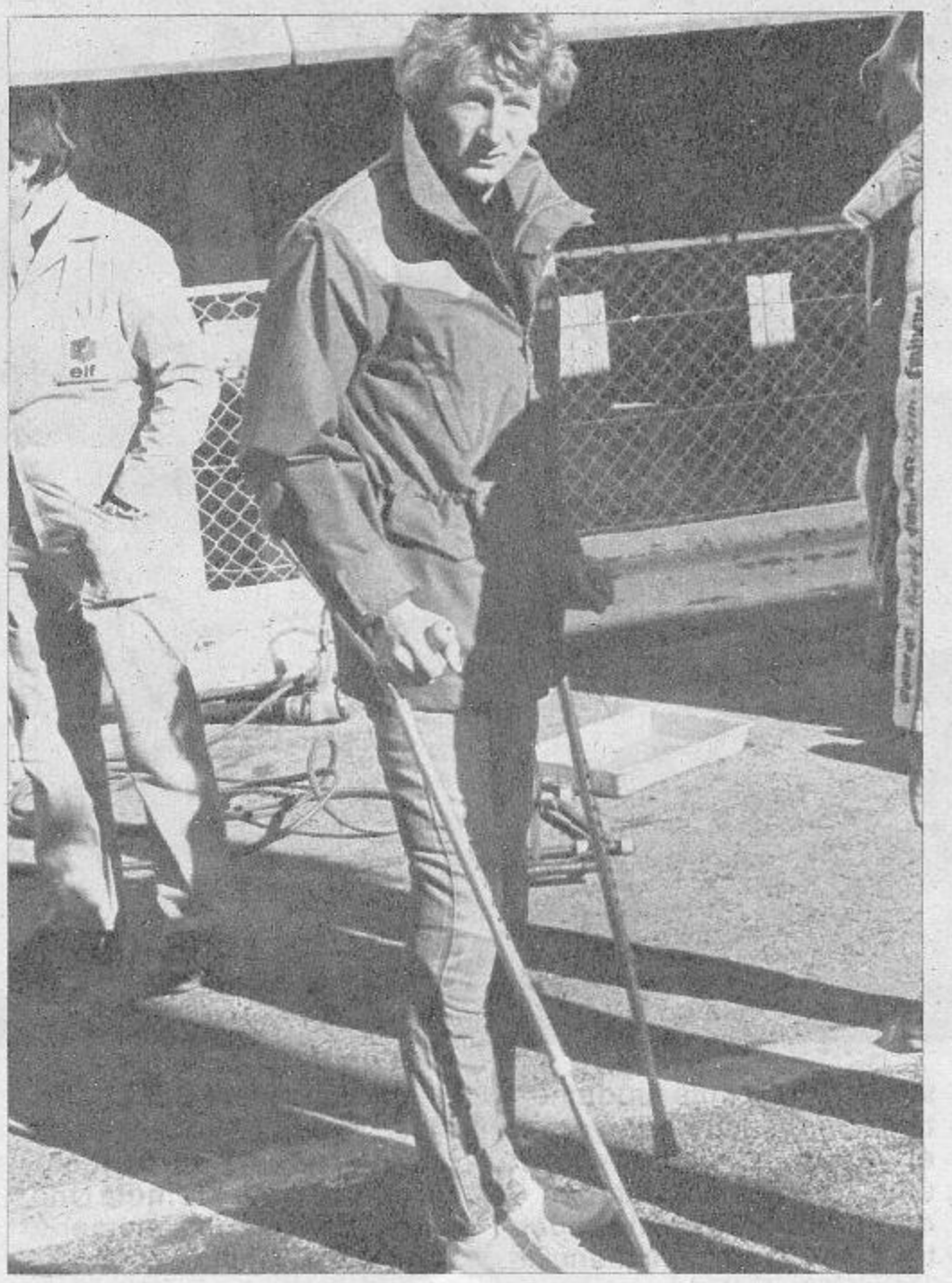
Comencemos por el principio. A ambos un accidente les interrumpió su trayectoria dentro de la Fórmula Uno. Y no fue en un momento cualquiera. Coincidentemen-

UNIDOS EN EL DR AMA... Y EN LA FE

te, esa trampa apareció en un momento muy especial para ambos. Fundamentalmente para Pironi, quien estaba concretando sobre la Ferrari una temporada plena de éxitos, que lo había puesto prácticamente en las puertas de ese halago que es el sueño máximo de todo quien se sienta sobre un auto de carrera: el campeonato mundial de Fórmula Uno. Algo que Didier tuvo que resignarse a ver escapar inexorable y lentamente desde su lecho del Hospital de París. Fue algo menos trascendental, aunque no menos importante, para Jabouille, a quien el accidente en el Gran Premio de Canadá le impidió concretar las amplias y venturosas posibilidades que se le abrían con su inminente ingreso a las filas de Ligier, donde se aprestaba a ingresar luego de permanecer fiel a Renault desde el momento en que la firma francesa hiciera su aparición en la Fórmula Uno.

Ambos también debieron sufrir, como consecuencia de dichos accidentes, un largo y penoso proceso recuperatorio. Proceso que aún hoy en ninguno de los dos ha concluido totalmente. Mucho menos en el caso de Didier Pironi, que tras soportar estoicamente nada menos que veintisiete anestesias generales y diecinueve operaciones, recién en los próximos días podrá iniciar una de sus últimas etapas en pos de su recuperación definitiva, con la sacrificada tarea de reeducación de las dos piernas afectadas en el terrible accidente de Hockenheim del 7 de agosto pasado. Un proceso que según las estimaciones médicas le llevará a Didier otros tres meses de esforzadas jornadas. Para Jabouille está, en cambio, en una etapa superada casi totalmente, ya que en estos momentos se halla finalizando su recuperación de la intervención quirúrgica, la última de una larga serie, que afortunadamente para él acaba de devolverle el normal funcionamiento de sus dos piernas, seriamente heridas en el accidente de





Arriba: Pironi y Jabouille juntos luego de la última operación que se le practicara a este último. Abajo: Jabouille con muletas, cuando comenzaba a dar "sus primeros pasos". La búsqueda actual de los médicos es que camine normalmente.

Montreal. Pero el camino dejado atrás por el rubio y larguirucho francés no ha dejado de ser menos terrible que el de su compatriota y colega Pironi. Varias operaciones e innumerables jornadas de padecimientos recién después de dos años y medio, han tenido los resultados esperados y están a punto de brindarle a Jabouille lo que tanto deseó en esos treinta largos meses de convalecencia: volver a caminar normalmente.

Ambos han tenido, también en común, el tan penoso trance, la intervención de una persona que fue determinante para salvar el duro momento que les tocó vivir. Esa persona es el destacado profesor traumatólogo Emile Letournel. A su enorme capacidad, casi lindante con lo "milagroso", deben ambos gran parte de su recupera-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ción. Incluso y sin temor a caer en la exageración, tanto Pironi como Jabouille deben a la pericia y humanidad puesta de manifiesto por Letournel, la inestimable fortuna de haberlos salvado de soportar el trance, barajado en ambos casos por otros médicos que los asistían, de la amputación de una pierna. Un hecho que más allá de la difícil situación humana fácilmente imaginable, hubiera significado para Pironi y Jabouille el definitivo fin de sus respectivas trayectorias deportivas.

Para ambos, asimismo, el profesor Latournel tiene palabras más que elogiosas sobre el comportamiento y la voluntad puestas de manifiesto durante el duro proceso de la recuperación. Y lo expresa así: *"Tanto Jabouille como Pironi fueron los mejores ayudantes que tuve para que la tarea quirúrgica realizada tuviese el complemento necesario para su éxito. Ambos dieron prueba, aun en los peores momentos, de una gran voluntad para cumplir con todas las exigencias, incluidas las más sufridas, que imponía la tarea de reeducación de los miembros afectados. Y a pesar, que los tipos de lesiones fueron diferentes, los dos pusieron en evidencia una fe y constancia que hicieron que los procesos de recuperación se cumplieran en plazos mucho más breves que los normales. Algo que sólo se consigue con la ayuda del paciente..."*

Las coincidencias entre Jabouille y Pironi no se agotan en los hechos pasados. También el futuro los encuentra deportivamente unidos por un mismo anhelo: Volver a subirse a un Fórmula Uno. Algo que ambos no han dejado de comentar a quien quisiera escucharlos. Jabouille logró concretarlo en parte con una intervención tan apresurada como poco feliz a escasos seis meses de su accidente. Mostrando inocultables huellas de las graves heridas sufridas con una persistente renguera, se subió a un Ligier, con resultados tan decepcionantes que hicieron que desistiese de continuar antes de promediar la temporada.



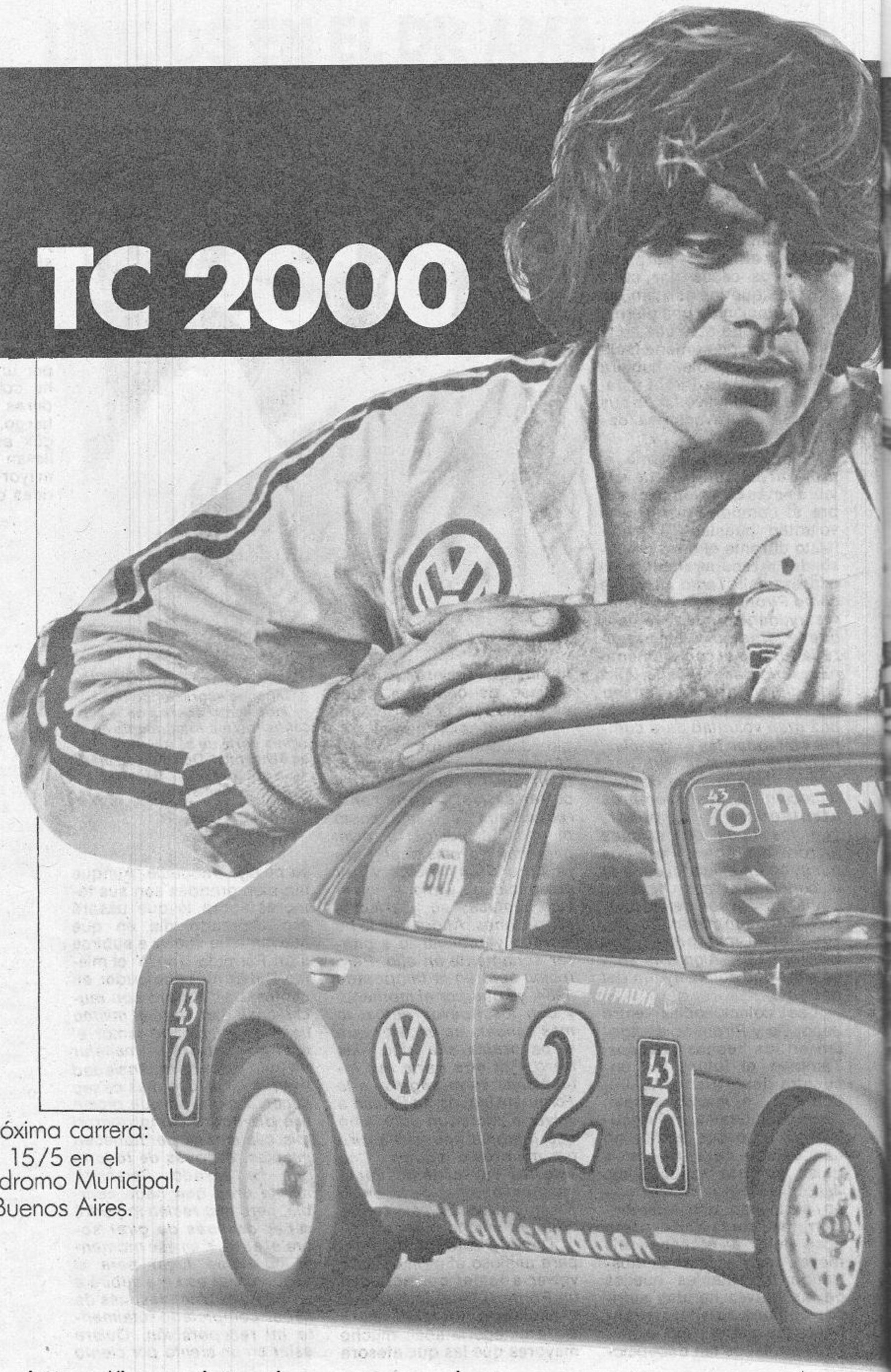
Un Pironi mucho más delgado, aunque esgrimiendo una inocultable sonrisa de fe y confianza, fue fotografiado en la última parte de su permanencia en el hospital. De ahora en más, la recuperación será más acelerada.

Una situación que el propio Jabouille justificó así: *"Ahora reconozco que cometí un gran error al volver a correr sin estar plenamente recuperado. Eso me costó muchos disgustos a nivel personal y profesional. Pero ya aprendí la lección y por eso decidí no volver a correr sino estaba en perfectas condiciones. Ahora que lo he logrado ya comienzo a pensar seriamente en ello. Pero recién será en la temporada 1984, ya que por el momento y con los nuevos autos, lo más sensato es esperar que el panorama sea algo más claro. Por otra parte mis intenciones en mi regreso a la Fórmula Uno, no se limitan a volver a pilotar un auto, sino que también apuntan a dirigir mi propio equipo. Con esto les voy a demostrar a muchos que mi ciclo en la Fórmula Uno no está terminado, ni mucho menos..."*

Didier Pironi también espera ansioso el momento de volver a tomar contacto con un Fórmula Uno. Quizás sus expectativas sobre su futuro en la categoría sean mucho mayores que las que atesora su colega Jabouille. Aunque también grandes son sus temores sobre lo que pasará ese esperado día en que nuevamente vuelva a subirse a un Fórmula Uno. Y el mismo Didier no tiene pudor en confesarlo, *"Espero con mucha ansiedad, pero al mismo tiempo con mucho temor el día de volver a manejar un auto de carrera. Ansiedad porque es lo que más deseo hacer. Temor, porque recien ese día podré comprobar si mis cualidades permanecen intactas, después de todo lo que he pasado. Personalmente creo que nada cambió, pero eso recién lo podré saber después de girar sobre el auto. Y en ese momento no habrá lugar para el engaño. Por eso me subiré a un Fórmula Uno, después de haber completado totalmente mi recuperación. Quiero estar en un ciento por ciento de mis posibilidades físicas para evaluar mi capacidad conductiva y anímica al estar nuevamente sobre un F1. Cuando me accidenté era una figura de la Fórmula Uno y quiero volver para seguir siéndolo y para lograr ese título que se me escapó el año pasado..."*

Didier Pironi y Jean Pierre Jabouille. Dos hombres unidos por el automovilismo. Y por un singular destino que ha coincidido en oponerles duras pruebas que, sin embargo, no han podido extinguir esa pasión que ambos llevan dentro, marcada con mayor intensidad que las heridas que soportaron.

TC 2000



Próxima carrera:
15/5 en el
Autódromo Municipal,
Buenos Aires.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TIENE 2 INVICTOS.

Luis Rubén Di Palma, el corredor que más carreras ha ganado en la historia del automovilismo argentino.
Sumando ahora a sus anteriores triunfos las carreras de Turismo Competición recientemente corridas en Marcos Juárez (Córdoba) y Paraná (Entre Ríos).
Y el auto que eligió para sus victorias: un VW 1500. Que como en Fórmula 2 y en todas las calles y caminos del país anda... y anda... y gana.

Campeonato Argentino de Turismo Competición			
1° Luis Rubén Di Palma	**VW 1500**	**40 puntos**
2° Gustavo del Campo	Ford Taunus	25 puntos
3° Eduardo Sáenz	VW 1500	24 puntos





VW 1500
Anda... y anda... y anda...

DAVID RATTO 788

DESPUES DE LAS DOS PRIMERAS CARRERAS DEL MUNDIAL DE

SPENCER Y HONDA,

La avanzada de Honda llegó al extremo de poner tres motos oficiales en el podio francés, siempre con Spencer liderando el grupo. Roberts parece ser el candidato más serio a romper esta hegemonía, mientras se recuperan Mamola, Uncini y el novato Lawson. En "Dos-Cincuenta" la casa está al rojo vivo: carreras peleadísimas y hasta batallas campales en pista, cualquiera puede ganar...



Las dos primeras del Mundial 1983 tienen dos nombres que en realidad conforman un todo: Freddie Spencer y Honda. El norteamericano dominó las carreras iniciales de un campeonato que puede ser el del retorno definitivo de Honda a un título mundial. No solamente "Freddie el rápido" impresionó en la categoría mayor, ya que en los dos GP corridos hubo momentos —como en Sudáfrica— en que el dominio fue total y cuatro motos "del alita" marchaban adelante en la carrera.

En 250 cm³ la concurrencia fue mayoritaria (recordemos que dejó de existir la 350 y todos se volcaron al cuarto de litro), con primacía francesa en pilotos y máquinas en el balance, a pesar del sorpresivo triunfo del joven inglés Alan Carter en Le Mans. Y con tantos candidatos como hay en esta categoría las batallas son despiadadas; hasta hubo violencia, en forma de patadas a más de 250 km/h en el Gran Premio sudafricano.

De la clase 125 se disputó recién en Francia la primera carrera y quedó demostrado que esta categoría ya no tiene el interés de otros años, ya que la eliminación de la 350 fue el primer paso hacia un futuro con dos categorías verdaderamente fuertes: 250 y 500. En la *"chentoventichincue"* ganó el español Tormo con una MBA privada. De nuestros dos representantes solamente Willy Pérez estuvo presente, ya que Vigneti se incorporará recién en la próxima. Los argentinos luchan no solamente contra el problema económico sino contra la indiferencia de sus compatriotas, quizás el rival más enconado que tienen desde que se lanzaron a la aventura de ser alguien en este difícil y particular mundo.

SUDAFRICA: EL ESTRENO PARA SPENCER Y BALDE

Finalizada la temporada 82 nadie podía afirmar ser el poseedor de la supremacía en la categoría 500. Por eso Sudáfrica sería el primer indicio sobre si algo había cambiado. Y después del Gran Premio un nombre se reveló como el primer favorito: **Fred Spencer.** Ni el bacheado trazado de Kyalami, ni los 180 kilómetros por hora de promedio, ni el calor, ni la altura pudieron con **"El Rápido".** Kenny Roberts lo intentó, pero casi se estrella contra la puerta trasera de una ambulancia y desistió, el japonés Takazumi Katayama trató, pero terminó contra una malla de alambre a cuatro vueltas del final.

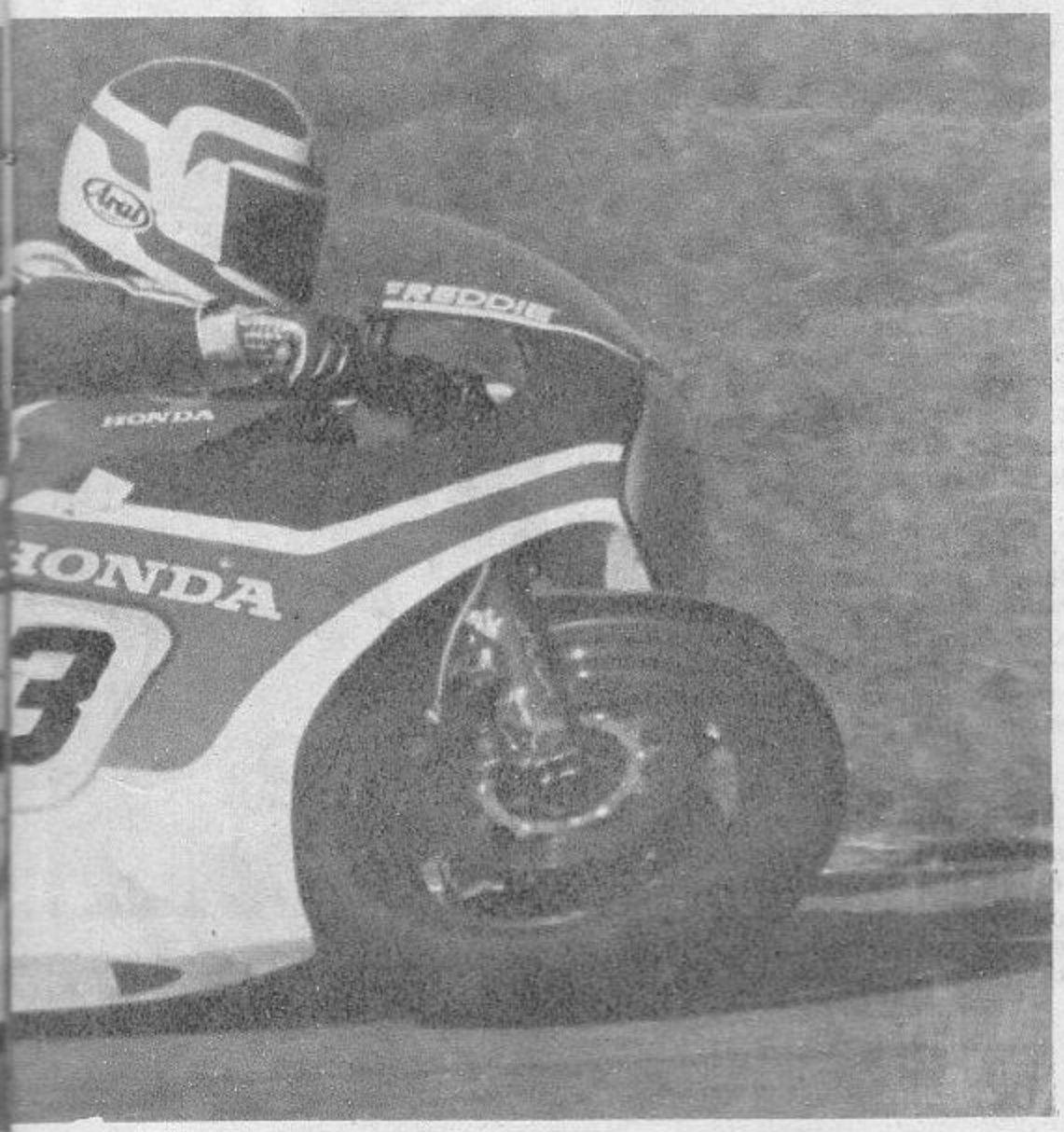
La puesta a punto de los motores se dificultó por la altura (1700 metros s/n/m), casi todos estaban "gordos" y las motos no rendían lo esperado (los muchachos entendían que no andaban los motores y Katayama registró una velocidad punta de 288 km/h en la recta!). Se preveía una lucha entre los dos "boys" americanos, Spencer por Honda y Eddie Lawson (pupilo de Roberts y reciente adquisición de Yamaha), pero eso no ocurrió. El que tomó el mando de la carrera en la primera vuelta fue Katayama, que había estado bendiciendo las motos con los ritos de su religión (apareció en Kyalami con una "caja sagrada" con la que golpeaba todo el tiempo a la moto en el box), y parecía darle resultado tantas ceremonia. Sin embargo, lo seguían a rueda las tres restantes Honda oficiales, con Spencer, Lucchinelli y Ron Haslam, un inglés especialista en Superbikes de Honda, ahora volcado al Mundial de 500. Tras ellos las Suzuki oficiales de Mamola y Uncini, mientras Roberts y Lawson andaban allá por el décimo lugar.

Solamente una vuelta tardó Spencer en adueñarse de la situación, ya que su moto era más rápida que la de Kata y lo propio hizo Haslam con Lucky, quien no estaba muy concentrado. *("Había un curvón que se hacía a fondo, pero yo soltaba al acelerador... no podía a pesar que la moto lo permitía"* —se sinceró el tanito—.) El que se venía como una tromba era King Kenny, quien en el noveno giro estaba a 10 segundos de Spencer y a pesar de los esfuerzos de éste le robaba un segundo por vuelta. Cuando cinco segundos lo separaban del puntero un hecho fortuito sentenció la carrera: Frutschi se cayó y una ambulancia cruzó la pista para atenderlo. Roberts se la encontró en el medio del camino en un curvón de 230-240 kilómetros por hora y pudo evitar el choque casi milagrosamente. Parece que entonces decidió que por ese día era suficiente y se conformó con el segundo lugar, abandonando la caza de Freddie. Atrás, por el tercer

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VELOCIDAD, EN SUDAFRICA Y FRANCIA....

SIN RIVALES





Freddie "el rápido" está haciendo honor a su apodo. Se llevó las dos primeras carreras del Mundial para casita. Es de esperar que Honda vuelque todo su esfuerzo en quien se ha autoproclamado piloto número 1 del equipo.

Marco Lucchinelli hizo una carrera regular y desanimada en Sudáfrica, pero en Francia se recuperó y llegó segundo. "Pude haber tratado de ganar —dijo— pero la caja de cambios andaba mal..."

Baldé ganó el Gran Premio de Sudáfrica de 250, pero con gran susto y ayudado por su compañero de equipo, Didier De Radigues, quien frenó los avances de Guilleux, que paradójicamente tiene las motos ex Baldé.



lugar, hubo una gran lucha entre Haslam, Marc Fontan (con la Yamaha-Sonauto francesa) y Randy Mamola con la Suzuki. Finalmente, la Honda se impuso aquí también. Mientras tanto, el Campeón del Mundo Franco Uncini se conformaba con el sexto lugar delante de Roche, Lawson, Lucchinelli y Barry Sheene, a quien el público ovacionó a rabiar todo el tiempo. La victoria de Spencer, sin sobresaltos tras la "ayudita" de la ambulancia, indicó que este año las Honda serán duras de pelar... y él también.

En Dos y Medio la cosa fue feroz y sirvió para despejar varias incógnitas. De movida quedó evidenciada la superioridad técnica del las motos fabricadas por el francés Alain Chevalier. Por otro lado, la potencia del motor Bartol que usa Patrick Fernández y que según su padre entrega 73 CV reales (5-6 más que los mejores 250). Además, la calidad de piloto de Hervé Guilleux que con la Kawasaki ex-Baldé pudo haber ganado y llegó tercero. Por último, que los chasis Yamaha de serie han quedado atrás técnicamente y son superados por sus motores. A pesar de esto el velocísimo Carlos Lavado logró meter adelante su Yamaha-Venemotos en las primeras vueltas, tras él, Jacques Bollé con un chasis Ducombs, De Radigues con la Chevalier, Martin Wimmer, Manfred Herweh con Yamaha y Patrick Fernández con su Yamaha-Bartol. En cuatro vueltas, Fernández era el puntero, a pesar de que Lavado hizo maravillas de pilotaje por todo el circuito, derrapando y rebotando como una pelota. Cuando parecía que Fernández se escaparía irremisiblemente, De Radigues se puso a su rueda seguido de Guilleux, que venía del fondo. Mientras Lavado se hundía en el pelotón con el amortiguador roto, desde atrás surgía Baldé con la otra Chevalier, llegó a es-

SPENCER Y HONDA, SIN RIVALES



Jacques Cornú es uno de los pilotos fuertes de 250, peleó el GP de Francia y finalmente fue segundo; un gran trabajo de este suizo que a lo largo del año puede embocar alguna, porque es muy veloz.

Takazumi Katayama está para dar el golpe en cualquier momento, aunque por ahora el único que dio fue contra los alambres de contención en Sudáfrica a cuatro vueltas del final, cuando viajaba muy bien clasificado.

Estos dos señores quieren ganar el Mundial de 250. El jovencito es Didier De Radigues y el que lo acompaña, Alain Chevalier, constructor de los cuatro más veloces del actual parque del cuarto de litro.



tar segundo y de pronto el puntero empezó a perder terreno. *"Ocurre* —dijo Fernández después— *que la moto empezó a irse de adelante y en un momento me dio una patinada salvaje, así que decidí aflojar y llegar sano..."*. Argumento suficiente como para que el trio Baldé —De Radigues— Guilleux lo pasara. Se generó entonces una lucha salvaje por la punta, que duraria hasta la bandera, en la que pasó de todo, hubo choque de carenados, cambio de líder, patadas, roces y finalmente una apretada victoria de Baldé, seguido por De Radigues y Guilleux.

FRANCIA: OTRA VEZ SPENCER

Tras una jornada lluviosa el sol asomó tímidamente para el turno del GP de 500 en el circuito Bugatti Le Mans, y Spencer fue el primero en negociar la rapidísima curva que lleva al rasante Dunlop. Se había largado la "clase reina". Tras el americano, Haslam, Roche, Lucchinelli, Roberts y Ferrari. En la largada quedaban Uncini (*"Gallina me dijo que empujara más metros porque tenía una primera larga, pero igual no arrancó..."*) y Lawson con la moto muda, mientras Mamola era golpeado por Pellandini y Paci, fracturándose un tobillo. Roberts estaba dispuesto a tomar venganza de Sudáfrica, además su Yamaha se adaptaba perfectamente a este trazado, asi que pasó a Spencer en la séptima vuelta. Pero siete giros más tarde, Eddie era nuevamente dueño de la punta cuando Kenny rompió un escape de su moto y tuvo un problema de encendido que lo sacó de la conversación. Entonces fue superado también por Lucchinelli y Haslam, conformándose un dominio absoluto de Honda en la punta de la carrera. Robert se las rebuscó para llegar cuarto, mientras Lucchinelli declaraba después que estuvo tentado de darle caza a Spencer, pero tenía un problema con la caja y prefirió mantenerse segundo. La nota de la carrera fue nuevamente Barry Sheene, quien al final se ubicaba séptimo a centímetros de Marc Fontan y se robaba otra vez el aplauso.

Sin embargo, Le Mans fue un fin de semana triste. Reggiani se quedó sin frenos y embistió al japonés Ishikawa durante las prácticas, falleciendo éste en el hospital horas más tarde, mientras el italiano no sufrió gran daño. Durante la carrera se produjo otro accidente en el que perdió la vida Michel Frutschi, cuando su Honda se fue afuera en un viraje rápido. La nota triste de un fin de semana gris.

La primera sorpresa de la carrera de 250 fue el español Sito Pons, quien mandó a partir del quinto giro sobre Cornú (Yamaha) y Freymond. Pero poco después, el español caía y Cornú quedaba al frente, sin embargo... *"perdí tantas veces la punta que casi me desconcentro de la carrera..."* dirla después. La segunda sorpresa se avecinaba junto con el local Thierry Rapicault, que en su segunda carrera del mundial tomaba la punta y parecía que se iba a escapar, mientras De Radigues apuntaba colocarse líder del campeonato al ver que Baldé tenía problemas con su moto. El Campeón del Mundo Tournadre remontó ante el entusiasmo del público y llegó a estar segundo, en su primer actuación destacable del año, sin embargo, su ímpetu se enfrió junto con el del resto, al ver cómo el inglés Alan Carter, que había partido en 18º posición, llegaba a la punta sentenciando la carrera a su favor. Escoltaron esta brillante labor del inglés los pilotos Cornu y Rapicault, que capitalizaron el abandono de Tournadre.

125 fue una de las carreras que abrieron al programa y le tocó correr con lluvia. En esas condiciones hay un piloto que puede lograr maravillas, el español Ricardo Torno. Y así fue, con su MBA privada especialmente acondicionada para ese clima, más un sentido del equilibrio poco común se alzó con la victoria en forma categórica. El único argentino presente, Willy Pérez, llegó a estar séptimo en carrera, pero cuando llueve, caerse es un hecho que depende en gran medida de la fortuna y a él le tocó perder. Sin consecuencias el revolcón, más que un nuevo esfuerzo perdido.

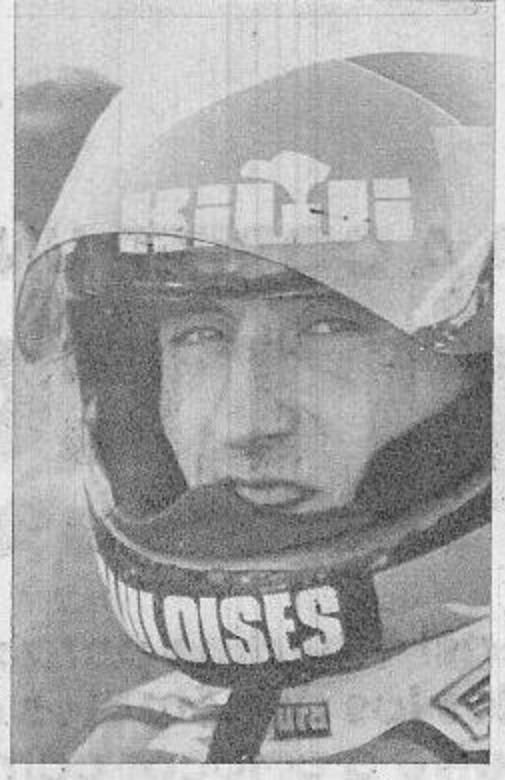
Y DE AHORA EN MAS...

Lo que resta saber es si las Honda podrán seguir manteniendo la supremacia, ya que Roberts tuvo dos carreras "anormales", Lawson no pudo demostrar nada hasta ahora y rivales como Mamola y Uncini parece que todavía no se han despertado al desafío. Hay que agregar a la lista a Fontán, con una Yamaha idéntica a la de Roberts y apostar por Sheene cuando su recuperación sea completa, ya que los dolores le impidieron sacar todo lo que su Suzuki privada puede dar en sus expertas manos.

Por supuesto, hay quienes apuestan todo a que Honda seguirá con la racha, y sinceramente tiene elementos como para hacerlo, sin embargo, todavía falta un buen trecho y los que corren el mundial no son precisamente bebés...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

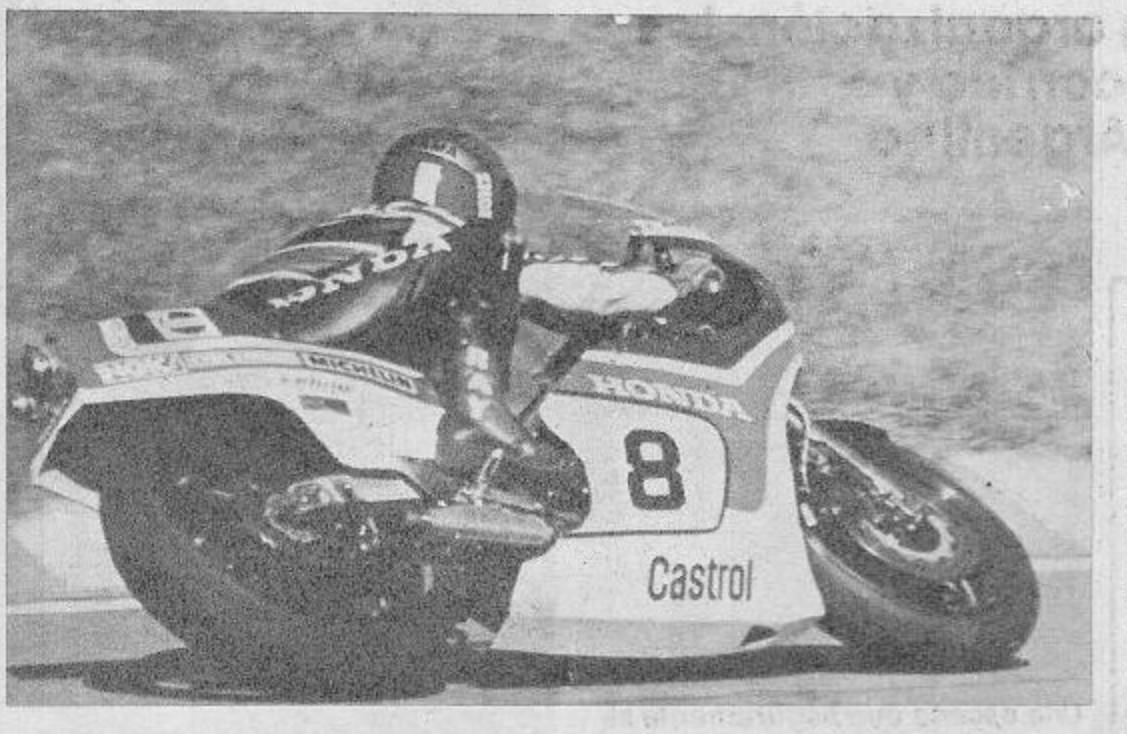




Patrick Fernández tiene el motor más rápido del mundial en 250. Se trata del Bartol, preparado por su padre, que lo llevó a liderar en Sudáfrica.

El flaquito Uncini, Campeón Mundial de 500 el año pasado, estuvo muy tímido en las dos primeras carreras de esta temporada. Sin embargo el año pasado empezó igual y después ganó 5 GP y el título. ¡Ojo!

Marc Fontán tiene una Yamaha igual a la de Roberts, gracias a que el importador francés de la marca puso una pila de mangos Habrá que tenerlo en cuenta.



CLASIFICACIONES FINALES SUDAFRICA

500 cm³

1	Freddie Spencer	USA	Honda	30 v.
2	Kenny Roberts	USA	Yamaha	30 v.
3	Ron Haslam	GB	Honda	30 v.
4	Marc Fontan	FRA	Yamaha	30 v.
5	Randy Mamola	USA	Suzuki	30 v.
6	Franco Uncini	ITA	Suzuki	30 v.
7	Raymond Roche	FRA	Honda	30 v.
8	Eddie Lawson	USA	Yamaha	30 v.
9	Marco Lucchinelli	ITA	Honda	30 v.
10	Barry Sheene	GB	Suzuki	30 v.

11 Reggiani (Suzuki), 12 Pellandini (Suzuki), 13 Massimiani (Honda), 14 Bibliotti (Honda), 15 Ferrari (Cagiva), 16 Greco (Suzuki), 17 Ekerold (Cagiva), 18 Tuzil (Honda), 19 Lingham (Suzuki), 20 Parrish (Yamaha), 21 Ammershlager (Suzuki), 22 Schwarz (Suzuki), 23 Katayama (Honda).

250 cm³

1	Jean Francois Balde	FRA	Chevalier	28 v.
2	Didier de Radigues	BEL	Chevalier	28 v.
3	Hervé Guileux	FRA	Kawasaki	28 v.
4	Patrick Fernandez	FRA	Bartol	28 v.
5	Jacques Cornu	FRA	Yamaha	28 v.
6	Manfred Herweh	ALE	Yamaha	28 v.
7	Carlos Lavado	VEN	Yamaha	28 v.
8	Martin Wimmer	ALE	Yamaha	28 v.
9	Thierry Rapicault	FRA	Yamaha	28 v.
10	Ivan Palazzese	VEN	Yamaha	28 v.

11 Espie (Chevalier), 12 Freymond (Amstrong), 13 Guignabodet (Yamaha), 14 Rodger (Yamaha), 15 Pons (Kobas), 16 Head (Amstrong), 17 Estrosi (Pernod), 18 Ferretti (MBA), 19 Petersen (Yamaha), 20 Hellyer (Yamaha), 21 Bristol (Yamaha), 22 Briccoli (Yamaha), 23 Dibon (Yamaha), 24 Bristol (Yamaha), 25 Crawford (Armstrong).

CLASIFICACIONES FINALES FRANCIA

125 cm³

1	*Ricardo Tormo*	ESP	MBA	45.25.16
2	Jean-Claude Selini	FRA	MBA	46.00.67
3	Maurizio Vitali	ITA	MBA	46.06.39
4	Jacky Wickstrom	FIN	MBA	46.08.59
5	Thomas Pedersen	DIN	MBA	46.08.86
6	Jikka Jaakkola	FIN	MBA	46.14.15
7	Bruno Kneubuhier	SUI	MBA	46.35.33
8	Giuseppe Ascareggi	ITA	MBA	46.36.20
9	Pierluigi Aldrovandi	ITA	MBA	46.37.75
10	Patrick Lagrive	FRA	MBA	46.47.65

11 Willi Hupperich (ALE, MBA); 12 Peter Sommer (SUI, MBA); 13 Stefan Dorflinger (SUI, MBA); 14 Helmut Lichtengerg (ALE, MBA); 15 Libero Piccirillo (ITA, MBA); 16 Rolf Ruttimann (SUI, MBA); 17 Patrick Daudier (FRA, MBA); 18 Joe Genoud (SUI, MBA); 19 *Antonio Boronat* (ESP, Sanvenero). No clasificados: *Angel Nieto* (ESP, Garelli) y *Andrés Sánchez-Marín* (ESP, MBA).

250 cm³

1	Alan Carter	G.B.	Yamaha	42.29.91
2	Jacques Cornu	SUI	Yamaha	42.32.34
3	Thierry Rapicault	FRA	Yamaha	42.32.90
4	Didier De Radigues	BEL	Chevalier	42.33.63
5	Tony Head	G.B.	Armstrong	42.48.48
6	Patrick Fernández	FRA	Bartol	42.49.60
7	Jacques Bolle	FRA	BGD	42.55.78
8	Harald Eckl	ALE	Yamaha	42.56.72
9	Thierry Espie	FRA	Chevalier	42.57.12
10	Jean-Marc Toffolo	FRA	Morena-Rotax	42.57.36

11 J. Mitchel Mattioli (FRA, Yamaha); 12 Patrick Bolle (FRA, Yamaha); 13 *Sito Pons* (ESP, Kobas); 14 Ivan Palazzesse (VEN, Yamaha); 15 Jean F. Balde (FRA, Chevalier); 16 Bruno Luscher (SUI, Yamaha); 17 Christian Estrosi (FRA, Pernod); 18 Reinhold Roth (ALE, Yamaha); 19 Tadasu Ikeda (JAP, Yamaha); 20 Paolo Ferreti (ITA, Yamaha); 21 *Carlos Cardús* (ESP, Kobas).

500 cm³

1	Freddie Spencer	USA	Honda	47.47.90
2	Marco Lucchinelli	ITA	Honda	48.02.89
3	Ron Haslan	G.B.	Honda	48.24.18
4	Kenny Roberts	USA	Yamaha	48.32.01
5	Keith Huewen	B.B	Suzuki	48.32.75
6	Mar Fontan	FRA	Yamaha	48.33.62
7	Barry Sheene	G.B.	Suzuki	48.33.99
8	Guido Paci	ITA	Honda	49.18.09
9	Sergio Pellandini	SUI	Suzuki	49.21.75
10	Jack Middelburg	HOL	Honda	49.23.72

11 Wolfgann Muralt (SUI, Suzuki); 12 Philippe Coulon (SUI, Suzuki); 13 Peter Sjostrom (SUE, Suzuki); 14 Maurizio Massimiani (ITA, Honda); 15 Maisto (FRA, Suzuki); 16 Walter Migliorati (ITA, Suzuki); 17 Stu Avant (N.Z., Suzuki); 18 Ernest Gschwender (ALE, Suzuki); 19 Jon Ekerold (S.A., Cagiva).

ASI SE VOLVERA A CORRER UNA FECHA POR EL CAMPEONATO DE

DETALLES DEL RALL

Si bien aún faltan casi 100 días para su comienzo, ya se encuentran definidos los principales aspectos de esta prueba que nos vuelve a colocar como escenario en la actividad automovilística mundial. La organización, los neumáticos, horarios, autoridades, recorrido y participantes del próximo Rally de la Argentina



Una escena que seguramente se repetirá en suelo argentino: la nieve, la oscuridad, el público... y un Audi Quattro. Como para ir palpitándolo...

La semana, el 7° piso del Automóvil Club Argentino ha servido de escenario durante tres días consecutivos a una reunión "plenaria" de todos los protagonistas de la organización del próximo "Rally Marlboro de Argentina". Efectivamente, allí se ha definido la mayoría de los aspectos organizativos. resumidos en 54 puntos. Desde el trazado hasta la vestimenta de los controles de ruta. Del reglamento hasta el podio de llegada. Desde los relojes hasta las necesidades de traductores. Y en este momento cada área de trabajo está realizando su tarea "a full", para que entre el 2 y el 6 de agosto la Argentina vuelva a ser escenario de un rally por el Campeonato Mundial (Pi-

RECORRIDO

PRIMERA ETAPA: Básicamente es un largo enlace desde la Capital Federal (largada frente a la sede central de A.C.A.) pasando por Santa Rosa hasta Neuquén, ciudad donde finalizará la etapa y en la cual permanecerá la carrera todo el día 3 de agosto hasta el jueves por la mañana.

SEGUNDA ETAPA: Largará el jueves 4 de agosto desde la ciudad de Neuquén, e irá en enlace por la ruta 22 hasta la ciudad de Zapala, pasando la cual se largará el primer prime del día por Laguna Blanca y Cuesta del Rahue, para finalizar en el Tropezón, cerca de Junín de los Andes. Llegará en enlace hasta San Martín de los Andes de donde partirá otro prime por el camino de los Siete Lagos hasta Villa La Angostura. Se atravesará ésta en enlace y el último prime de la jornada llegará desde la Villa hasta Nahuel Huapi (este tramo es idéntico al que se realiza con un enlace hasta el parque cerrado en San Carlos de Bariloche. Serán 630 kilómetros de los cuales 360 corresponden a tramos de velocidad (primes) y 270 a enlaces.

TERCERA ETAPA: Su trazado ya fue recorrido en el Gran Premio de Turismo de 1982. Parte desde San Carlos de Bariloche en enlace hasta Villa Mascardi, de donde larga el primer tramo de velocidad del día hata El Bolsón, pasando por el Cañadón de la Mosca, El Foyel y Río Villegas. Se atraviesa El Bolsón en enlace, para largar otro prime hasta Esquel. Y luego de otro corto enlace, se vuelve a partir desde Esquel hasta el Maitén en prime.

El Maitén—Ñorquincó se cumple en enlace y desde esta última localidad, parte un prime hasta Plicaniyeu, ciudad que se cruza a en enlace para largar en sus afueras el último prime de la etapa, el cual finaliza en Cerro León, desde donde se marcha en enlace hasta el parque cerrado. El Total: 641 kilómetros. De primes 515 km y de enlaces 125 km.

CUARTA ETAPA: El último día de carrera, los autos largarán desde el parque cerrado hacia Colonia Suiza, desde donde partirán en prime realizando también la trepada al Cerro Catedral y la bajada por "el Balcón del Gutiérrez". Una vez cumplido esto, la carrera irá en enlace hasta Nahuel Huapi de donde partirá un prime hasta Villa La Angostura. Se cruza esta ciudad y otro prime —que pasará por Correntoso, Ruca Malen, El Portezuelo y Villa Traful— llegará hasta Confluencia y desde allí un enlace la unirá con Nahuel Huapi, para repetir los dos últimos primes. Finalmente (y luego de dos vueltas a este "circuito") se llegará a Bariloche en enlace. Serán 507 kilómetros divididos en 325 km de primes y 182 km. de enlaces.

CLASES Y GRUPOS ADMITIDOS CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLY (MARCAS Y PILOTOS)

Grupo N: Turismo de gran producción en serie (5000 unidades)
1ra. Cl.: hasta 1300 cm³
2da. " : Más de 1.300 y hasta 1.600 cc
3ra. " : Más de 1.600 y hasta 2.000 cc
4ta. " : Más de 2.000 cc

Grupo de Turismo de gran producción (5.000 unidades)
5ta. Cl.: hasta 1.300 cm³
6ta. " : Más de 1.300 y hasta 1.600 cc
7ma. " : Más de 1.600 y hasta 2.000 cc
8va. " : Más de 2.000 cc

Grupo B: Gran Turismo (200 unidades)
9na Cl.: hasta 1.300 cm³
10ma. " : Más de 1.300 y hasta 2.000 cc
11ma. " : Más de 2.000 cc

HABILITADOS PARA LARGAR PERO NO SUMAN PUNTOS PARA LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

Grupo 2 Turismo (1.000 unidades)
12da. Cl.: hasta 1.300 cm³
13ra. " : Más de 1.300 y hata 2.000 cc
14ta. " : Más de 2.000 cc

Grupo 4: Gran Turismo (400 unidades)
15ta. Cl.: hasta 1.300 cm³
16ta. Cl.: Más de 1.300 y hasta 2.000 cm³
17ma. " : Más de 2.000 cc

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS Y NAVEGANTES DE RALLY

Grupo A
18a. Cl.: hasta 1.150 cm³
19na. " : Más de 1.150 y hasta 1.600 cc
20a. " : Más de 1.600 y hasta 2.000 cc

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

L MUNDO EN NUESTRO PAIS

Y DE ARGENTINA



lotos y Marcas).

Entre los potenciales participantes, han confirmado su presencia los equipos Audi (dos Quattro para Mouton y Mikkola) y Lancia (dos Rally 037 para Röhrl y otro piloto a confirmar). Además el ADAC (Automóvil Club de Alemania) está interesado en concurrir con dos coupés Mercedes—Benz 500 SLC (ex equipo oficial) una de las cuales sería para Andrew Cowan y otra, eventualmente, para un piloto argentino. Shekhar Mehta también confirmó su participación con un Datsun 240 RS. El team Opel—Rothmans podría llegar a estar presente, así como un Audi Quattro particular conducido por los austríacos Franz Wurz y Rudolf Stohl. Y, finalizando con las participaciones de europeos, es probable la presencia del italiano Tognana con un Lancia Rally 037 particular.

AUTORIDADES

Comité de Organización
Dr. César Carman
Dr. Baltasar Martínez Briones
Cap. de Nav. Jorge Ledesma
Esc. Adolfo Scarano
Dr. Juan Manuel Sandberg Haedo
Esc. Enrique Ghezzi
Cap. de Nav. In. Luis A. Gianelli
Dirección de la Prueba
Director: Sr. Antonio Meritello
Adjuntos: Sr. Jorge Revello
Sr. Gastón Perkins
Secretaría de la Prueba
Secretario: Dr. Juan Senesi
Adjunto: Sr. Miguel Angel Calandra
Secretario administrativo: Lic. Edmundo Santandreu
Comisarios Deportivos
Presidente: Ing. Rafael Sierra
Sr. Oscar T. Albo
Sr. René Ferrero
Ing. Rubén Dumot (Paraguay)
Sr. Orlando Casanova (Brasil)
Veedores de la FISA: Sr. Bernard Consten (Francia)
Sr. Alexandre Dardoulas (Grecia)
Comisarios técnicos: Ing. Carlos García Remohí
Sr. Mario Freyc
Representante Federación N° 11
Clasificaciones: Sr. Alfredo Catellano
Sra. G. de Barral
Sr. Carlos Frecha
Controles de ruta: Sr. Félix Barral
SEguridad y control: Sr. Rafael Fossacena
Sr. Raúl Marielli
Servicio Médico: Dr. Hugo Bogetti
Relaciones públicas y promoción:
Sr. Eduardo Tarraubella
Sr. Oliver Coldwell
Relaciones con concurrents:
Sr. Jorge Auge Bacque
Relaciones con la prensa: Sr. Jorge Yebra
Sr. Roberto Mori
Comunicaciones: Telecomunicaciones ACA

HIELO Y CLAVOS

Entre otras novedades, probablemente la de más interés para los pilotos sea la prohibición del uso de clavos en los neumáticos, tema que preocupaba a todos los potenciales participantes del Rally de Argentina, dada la zona y época en que tendrá lugar. En efecto, el reglamento particular de la prueba prohibirá la utilización de estos adminículos de acuerdo con el artículo N° 12 de Las Condiciones de Organización Comunes a las Pruebas de los Campeonatos del Mundo y de Europa para los Rallies.

El párrafo en cuestión dice lo siguiente: *"Ninguna limitación ha sido prevista para los neumáticos, ellos en sí mismos, su número, la goma que los constituye. En cambio los clavos deben responder a la reglamentación de cada país que se atraviese. Los organizadores tienen el deber de precisar la reglamentación vigente al respecto. Además, el método de control de los clavos deberá estar incluido en el reglamento particular del rally respectivo".*

Al consultar el Reglamento General de Tránsito de la República Argentina, éste dice que está prohibido el uso de clavos (y elementos similares) en las rutas de nuestro país.

Por lo tanto los motivos de la prohibición son absolutamente claros. Y se elimina una preocupación de muchos, quienes suponían que, de permitirse el uso de neumáticos con clavos en el Rally de la Argentina, el costo de adquisición sería tan elevado que se convertiría en prohibitivo.

Sin embargo, la escasez de tramos asfaltados (donde la superficie lisa y continua del pavimento permite la rápida formación de hielo sobre ella, si se dan las condiciones de frío y humedad necesarias) que se recorrerán en velocidad durante la carrera, permite que, de formarse hielo en ellas, se lo podría combatir con otros sistemas (uno de ellos es derramar sal, que lo derrite rápidamente) sin que sea necesario el uso de gomas con clavos (cuyo valor duplica fácilmente al de una común).

Otro ítem que ha preocupado fue el posible cierre de caminos por nevadas intensas, lo cual se ha previsto con alternativas sobre el Libro de Ruta.

Todo esto, sin embargo, es sólo una aproximación al tema, al cual por supuesto volveremos.

noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa





190 AUTOMOVILES PARA LA REUNION MINISTERIAL DEL GRUPO DE LOS 77

Durante una ceremonia llevada a cabo en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, con la concurrencia del Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales, Dr. Félix Peña, el Embajador ante los Organismos Internacionales en Ginebra, Dr. Gabriel Martínez y el Secretario General de la V° Reunión Ministerial del Grupo de los 77, Dr. Guillermo de la Plaza, se pusieron a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto 190 unidades 0 Km de la marca, para ser utilizadas por los Ministros de Relaciones Exteriores y delegaciones de alrededor de 120 países que concurrieron a la mencionada reunión desarrollada en Buenos Aires entre el el 29 de Marzo y el 9 de Abril próximos pasados.

El señor Pedro W. Müller, a cargo de la presidencia de la empresa, expresó su satisfacción al poder facilitar la movilidad necesaria pra el evento mencionado, de gran importancia para nuestro país.

A su vez, el representate de la Cancillería agradeció el gesto en nombre del gobierno, exaltando el espíritu empresario y la comprensión puestas de manifiesto por Ford Motor Argentina.

SEVEL INAUGURO SU NUEVA PLANTA DE PINTURA

Sevel Argentina ha puesto en marcha la nueva planta de pintura para aplicación de fondo anticorrosivo por cataforesis; se trata de un sistema continuo en cuba de inmersión, de recubrimiento automático de carrocerías (electrodes—composición catódica).

Las ventajas que se obtienen con la aplicación de este sistema, se debe fundamentalmente a:

a) mayor protección anticorrosiva, es decir que el tiempo de exposición de la chapa tratada, sin que aparezcan los primeros focos de corrosión, se triplica respecto del tiempo de exposición que soportaría la misma chapa tratada con el sistema de electroforesis anódica que poseía la misma terminal;

b) mayor penetración, que representa un significativo incremento de la capacidad del producto para recubrir las partes difícilmente accesibles de las carrocerías, como ser todo tipo de encajonamientos.

PROTEJA SUS LLAVES Y DUERMA TRANQUILO

¿Hay algo más cotidiano que una llave? Pero, ¿qué es una llave? Para decirlo en pocas palabras, un instrumento, generalmente pequeño, que sirve para abrir cosas (por ejemplo puertas, cajas de seguridad, etc.) o para poner otras en funcionamiento (un automóvil, una lancha, etc.). Y a decir verdad, es difícil no encontrar a alguien que no lleve consigo al menos una llave y que en alguna oportunidad no la haya perdido, con los consiguientes dolores de cabeza.

Para evitar estas situaciones problemáticas, *la Empresa Nacional de Correos y Telecomunicaciones* (ENCOTEL), acaba de adoptar un original sistema que permite a los usuarios recuperar las llaves extraviadas, agregando así un nuevo servicio a los muchos que ya presta a la comunidad.

El sistema es sencillísimo y muy eficaz. Mediante el pago de *600.000.-* pesos ley por única vez, por el término de cinco años, el abonado recibirá una placa que a su vez agregará a su llavero. La placa en cuestión llevará un número identificatorio y una leyenda indicará a quien lo encuentre que deberá colocarlo en cualquier buzón de correos del país, por supuesto sin cargo alguno. Los pasos siguientes corresponden a un simple envío postal y los llaveros serán depositados en la Casilla de Correos pertenecientes a Protección de Llaves, la que procederá a su devolución. Y para esto bastará con individualizar por el número de placa de ficha personal del abonado, en la que, obviamente, constará su domicilio, teléfono u otras formas de localizarlo.

Lo dicho, un nuevo y eficaz servicio de ENCOTEL, que transforma la tristeza de la pérdida, en la sonrisa que sobreviene cuando recuperamos lo que dábamos por irremediablemente perdido.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECCION CORSA

Enrique Oscar Mansilla
March 832—BMW Mader

F—2 Europea

Foto: Germán Sopeña



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECCION CORSA

Elio de Angelis
Lotus 93T—Renault

Una nueva alianza para la F—1

Foto: Germán Sopeña

EQUIPO DE COMPETICION

Special

cial 11

COLECCION CORSA

Oscar Rubén Larrauri
Minardi 283— BMW Mader
s7
F—2 Europea

Foto: Germán Sopeña

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REVISTA

AIRE & SOL SPORT

Caza Menor
¡TEMPORADA '83!

Completísimo mapa de la provincia de Bs. As., con todas las zonas de caza y la cantidad de presas permitidas por especie. Los principales lugares del resto del país. Directorio de armas, marcas, modelos y precios actuales.



PESCA

Llega el pejerrey.
Informe especial, con todo lo que hay que saber para esperarlo bien preparado.

ADEMAS:

- CAZA MAYOR: Ciervo colorado.
- NAUTICA: Cómo comprar un velero usado.
- TURISMO: Buenos Aires-Bariloche, el congreso COTAL. Sur de Mendoza... Y muchísimos temas más.



CRUZAMOS EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

Dramático y apasionante relato de la espectacular travesía realizada sobre botes de goma por nuestros enviados.

CONCLUSIONES DEL G.P. DE FRANCIA — En Paul Ricard, no pasó nada, pero quedó la sensación de un incendio en potencia

F-1:P

Más que el GP de Francia fue en realidad *el GP del miedo*. Del temor a un incendio en boxes, naturalmente, que fue durante todo el fin de semana la gran preocupación permanente de cualquiera que circulara por los "pits" amplios y cómodos del circuito "más seguro del mundo" porque a pesar de la amplitud y los controles establecidos —no había realmente nadie más que los mecánicos y bomberos alrededor de los autos en el momento del reabastecimiento en carrera— nadie puede dejar de pensar que una carga de 150 litros de nafta en quince segundos (el Williams de Laffite lo hizo en el tiempo record de 13 segundos) puede derivar en un horno monumental ante el menor escape de combustible. Y lo peor no es acaso el día de la carrera sino los numerosos ensayos practicados entre viernes y sábado cuando el movimiento de boxes es mayor y menos controlado que en el día del G.P. propiamente dicho.

Hubo incluso un momento de enorme riesgo el día sábado cuando al practicar un reabastecimiento en el auto de Piquet el equipo Brabham constató repentinamente que gran cantidad de litros de nafta se derramaban por el piso. No sucedió nada, no hubo una sola chispa desafortunada pero en ese instante corrió un escalofrío por la espalda de todos los que presenciaban la escena.

¿Y todo eso en función de qué beneficio fundamental? A riesgo de repetirnos con el tema, vale la pena recordar las razones que llevan cada vez más a todos los equipos a utilizar el sistema de reabastecimiento en carrera cortando así la carrera en dos. Las ventajas son innegables en varios aspectos. Por ejemplo: posibilidad de usar dos juegos de gomas más blandos al cambiar a mitad de carrera, lo cual significa disfrutar en todo momento de un auto acaso un segundo más rápido que con cuatro gomas que deben durar toda una competencia como era normal en Fórmula Uno hasta que Brabahm propuso la novedad de parar en carrera. En segundo lugar, el beneficio indudable que significa correr con un auto más liviano ya que los tanques de combustible no van en ningún momento llenos hasta el tope como cuando un auto se coloca en línea de largada preparado para disputar un GP completo. Por último, la posibilidad (no demostrada pero que se puede sospechar) de una burla al reglamento por la cual un auto puede pesar menos que los 540 kilos reglamentarios al iniciarse la carrera, y circular así por debajo del límite en la primera mitad del GP, hasta que, al detenerse en boxes para el reabastecimiento, se le agrega el combustible necesario como para que el auto dé, además, el peso necesario al final de la carrera cuando se realiza el control sobre los coches tal como la terminan. Se obtendría así una ventaja significativa al menos para la primera mitad de la carrera, que es justamente la más importante para definir las posiciones de la punta ya que todo se ordena según la maniobra de largada y lo que los pilotos pueden obtener en los primeros giros. Allí un auto más liviano hace pesar sus kilos de diferencia y la estratagema puede ser aplicada sin que nadie pueda comprobar la astucia.

CON O SIN PARADA, GANABA RENAULT

La mayor paradoja de toda la cuestión central en Paul Ricard gira en torno al resultado final de ese recurso. El ganador de la carrera, Alain Prost, fue justamente el que sufrió el mayor problema al detenerse, por culpa de su evidente nerviosismo y tensión frente a esa parada. Al llegar al box y detenerse, el motor del Renault cayó demasiado de régimen y se paró, inconveniente de importancia, porque si el auto no arrancaba nuevamente de inmediato, se podía perder toda la ventaja que llevaba Prost en ese momento en la carrera. El piloto francés se apresuró a poner otra vez en marcha, la batería alcanzó para ello y luego se dedicó a apretar reiteradamente el acelerador para que no se volviera a parar el motor. Pero al hacer eso olvidó colocar el pie derecho sobre el freno y los mecánicos no podían ajustar debidamente las ruedas porque giraba todo el conjunto en forma libre. Resultado de ese momento de nerviosismo: una detención de 25 segundos, o sea diez más de lo que era previsible según las prácticas realizadas en viernes o sábado.

Aun con este hándicap Prost conservó tranquilamente la punta y terminó ganando sin apuros. Efectivamente, el Renault era el auto mejor equilibrado globalmente para Paul Ricard (lo demostró la excepcional pole position del sábado) pero esa situación implica claramente que el resultado no hubiera sido diferente si todos los equipos largaban, como era convencional, dispuestos a correr toda la carrera de un tirón. Una vez que el sistema se generalice —porque todos los equipos están obligados a recurrir al sistema— la situación anulará toda la ventaja que podía disfrutar el pionero de ese método, y el único resultado —negativo a nuestro juicio— es que no sólo existirá en cada carrera el riesgo de un gran incendio en boxes sino que por otra parte se desnaturaliza el concepto tradicional de la competencia de Grand Prix que se supone sin tregua ni detenciones desde la luz verde a la bandera a cuadros. Las paradas en boxes confunden al público y pueden arruinar, por un problema inesperado, toda la performance de un piloto, su auto y su equipo.

Más aún: al parecer, la mayoría de los equipos, pilotos y mecánicos se definen en contra del sistema de reabastecimiento en carrera y una reciente reunión de los jerarcas de la FOCA habría evidenciado también esa disparidad de criterios. Sólo el equipo Brabham se mantiene en sus trece, aparentemente por una razón técnica fundamental: todo el diseño del Brabham actual se realizó sobre tan-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ELIGRO SUPREMO

ques de nafta con la mitad de la capacidad, por lo cual sería imposible para el equipo Brabham correr una carrera completa sin detenerse. El reglamento lo permite hasta el 31 de diciembre de 1983 y Ecclestone considera que no hay por qué desaprovechar tal circunstancia. *"Problema de costumbre"*, —diría el inefable Ecclestone. Y nadie puede realmente modificar la situación. Salvo la FISA si aplicara el artículo reglamentario de *"razón de fuerza mayor"*. Así se aplicará sin duda si en Imola o cualquier otro circuito próximo se produce el monumental incendio que afortunadamente no se vio en Paul Ricard...

EL GOLPE JUSTO DE RENAULT

Reabastecimientos aparte, el GP de Francia reubicó a Renault en la lucha por el Campeonato. Tras dos falsas actuaciones en Brasil y Long Beach, el nuevo chasis RE 40 mostró todas sus aptitudes en el circuito que mejor conoce la gente de Renault, y su dominio fue casi total si exceptuamos el tiempo del viernes de Andrea De Cesaris, luego invalidado por la cuestión del matafuego sin carga. Con un triunfo en su haber y con los dos McLaren fuera del marcador. Renault pudo considerarse bien satisfecha de la jornada y por cierto que nadie lo ocultaba en el team francés.

Esa alegría no es novedosa en un GP de Francia. Desde el primer triunfo logrado por Jabouille en Dijon en 1979, el equipo Renault ha sido particularmente exitoso en el GP francés (sea en Dijon o Paul Ricard) lo cual hace pensar que, presionadas por la necesidad de ganar en su terreno, las huestes de Gerard Larrousse se preocupan particularmente en la preparación del GP galo, y que en caso de repetir tanta preocupación por igual en todo el campeonato, acaso podrían tener ya un título en sus manos...

"Sin embargo no es así —nos respondía el miércoles pasado Eric Bhat, ex periodista y hor vocero del equipo Renault— *porque lo que sucede en realidad es una suma de circunstancias especialmente favorables para nosotros en el GP de Francia. Por empezar, el tipo de trazado veloz, sea un Dijon o Paul Ricard, y segundo, la facilidad de haber probado en esos lugares durante todo el año, lo cual implica ciertamente una ventaja. Pero en cuanto a la preparación real del equipo, puedo asegurar que es exactamente la misma para cada carrera y que sólo hay que pensar en una feliz coincidencia cuando hablamos de cuatro triunfos en cinco años. Y por otra parte, como si fuera magia, cuando el año pasado se corrió en Dijon pero bajo la denominación de GP de Suiza, Prost perdió la carrera sobre el final ya que ganó Keke Rosberg..."*

Coincidencia o no, lo cierto es que el triunfo en Paul Ricard devuelve a Renault su condición de gran favorito para el resto del año. El auto nuevo parece especialmente apto a todo circuito, el motor ha ganado en rendimiento con la adopción de la inyección de agua al estilo Ferrari, y la confianza general que necesitaba el equipo se vio plenamente reforzada por los nueve puntos de Paul Ricard. Mientras Ferrari no saque a la luz su nuevo chasis, Renault bien puede erigirse en el equipo favorito en todo circuito veloz. Imola, el domingo próximo, es justamente uno de ellos.

Germán Sopeña

PATIO DE BOXES

ALLA EN EL FONDO — Dos performances siempre oscurecidas por circular allá lejos, pero que deben ser destacadas. Una es la de **Corrado Fabi** que hizo milagros en clasificación con el modesto Osella logrando clasificarse en forma más que decorosa. El Campeón de Fórmula Dos no lo es en vano... Por su parte **Johnny Cecotto** —casualmente subcampeón de F.2 detrás de Fabi y a sólo un punto en el trofeo 1982— confirmó nuevamente su veloz adaptación a la Fórmula Uno. El venezolano explicaba por su parte con modestia que **"al menos a Paul Ricard lo conocía por las carreras de motos, no como Río o Long Beach que eran totalmente nuevos para mí".**

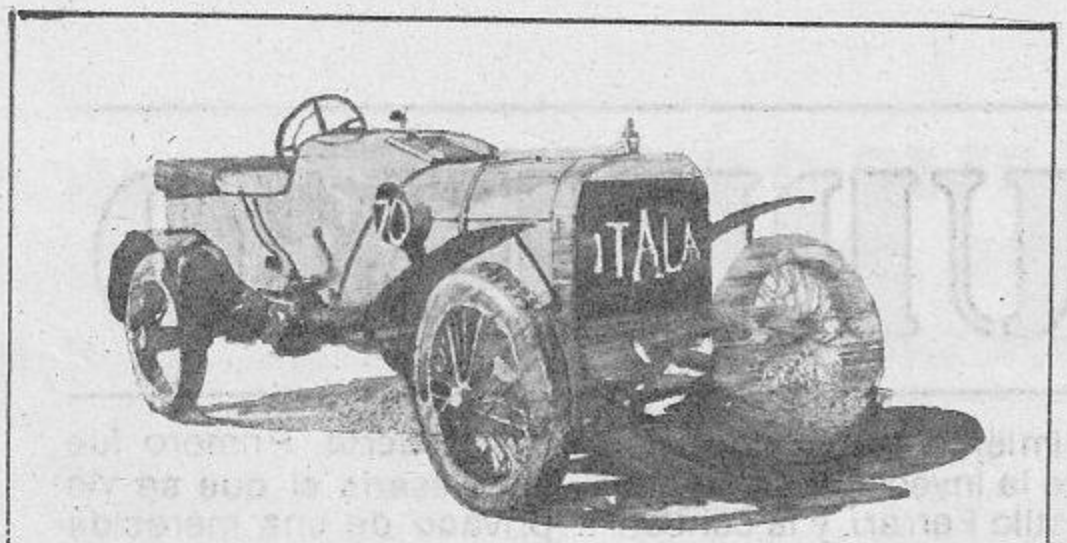
.....

LA SORPRESA — Lo fue sin duda la excelente prestación del **Alfa Romeo,** que asombró con sus tiempos sostenidamente veloces y que en realidad se vio asediado por la mala suerte. Primero fue De Cesaris el que se vio privado de una merecida pole position el día viernes porque en la revisación técnica se encontró el matafuegos sin carga. Banal pero la ley es la ley...

Pero lo peor fue el violento golpe contra el guard rail que sufrió **Mauro Baldi** al ser tocado poco antes de la chicana por **Manfred Winkelhock. Keke Rosberg,** que venia detrás de ambos, no vaciló en acusar al alemán por manejo "peligroso". El finlandés llegó a afirmar que **"Habría que ponerle una multa de diez mil dólares como se hizo en una oportunidad con otro colega"**, en clara alusión a lo sucedido con Riccardo Patrese años ha. El auto es potencialmente un ganador. Puede haber revancha en Imola.

.....

¿HABRA DEBUT? — La gran incógnita es saber si el domingo próximo en Imola aparecerá el nuevo chasis **Ferrari** que los pilotos esperan a gritos. El modelo actual —126 C2— es bastante más pesado que los 540 kilos que permite el reglamento como mínimo, y esa diferencia conspira contra el rendimiento de las gomas. Como además Goodyear no obtiene los resultados de Michelin en esta primera parte del año, las cosas se han complicado imprevistamente para Ferrari que parecía el gran favorito a fines de 1982, antes que cambiara el reglamento. Así se explican acaso los numerosos kilos perdidos por **Marco Piccinini...**



AUTOMODELISMO



Como sabemos todos, los japoneses, cuando deciden hacer algo, lo hacen bien, y si no, no lo hacen. Comenzarán copiando, luego perfeccionando la copia y finalmente la superarán en calidad y terminación. La industria de los autos en miniatura no escapa a esta regla casi general. Son pocas las noticias sobre autos de colección japoneses que llegaron a Latinoamérica y a la Argentina (por supuesto, en escala 1/43 o similar, ya que del tamaño de los Matchbox chiquitos llegaron los Tomica que inundaron las jugueterías y casas de hobbies). Sí sabemos que son insuperables los autos a control remoto japoneses, robots y otros juguetes a pila, pero ¿qué hay acerca de los autos de colección en la tradicional escala 1/43?

En 1962, A.T.C. MODEL PET lanza una serie de autos que iniciaba con el N° 1, el Toyota Crown Luxe 1961, que luego tendría variantes (station wagon" o rural y ambulancia). También dentro del año 1962 salen a la venta el Subaru 360, un Jeep Toyota, el Datsun Bluebird y el Prince Skyline. En 1963 produce dos autos ingleses (su réplica, ¡por supuesto!), el Austin A-55 y el Hillman Minx. En 1964 vuelve a las réplicas de autos japoneses con el Nissan Cedric, el Mazda R 360 de 1963 (chiquito y simpático como el verdadero), el Toyota Publica, un Isuzu y otros modelos japoneses de 1966, pero no estaban hechos en forma excelente. En estos años (1967) había muchas fábricas de autos de colección en Japón: Minica Phenix, Sakura Pet, Eidai Co, etc. Pero hoy sólo dos subsisten y realmente son "réplicas" de la calidad deseada por los coleccionistas: YONEZAWA DIAPET y TOMICA con su serie DANDY que son en escala 1/43. Diapet realiza los modelos en una escala muy particular: 1/40, en vez de la clásica 1/43, pero en una colección de esta escala, los modelos Diapet no desentonan por su tamaño (¡lo puede asegurar!). Diapet comienza a producir en 1966, réplicas de 1965 como el Datsun Fairlady, el Prince Gloria, Nissan Silvia, Toyota Corona, etc., e incluye americanos como el N° 211, Chevrolet Impala, 214, Dodge Polara, 216, Ford Thunderbird, 217, Lincoln, y 219, Cadillac. También produce dos réplicas de autos alemanes: 212, VW 1200 y 123, Mercedes 300 S.L.. Ya a mediados de la década del '70, sale a la venta uno de los modelos más característicos de Diapet: el Datsun Prince Royal (auto del emperador HIROHITO). Así van apareciendo en el catálogo de 1979 el Toyota New Carina (G—18), Datsun New Sunny (G—96), Toyota Celica (G—100) y otros que ya estaban en 1978 como el monstruoso (y un poco desproporcionado) Lincoln Continental MK IV. En 1980 fabrica una de las réplicas más lindas: el Daihatsu Charade (ya fotografiado en el COR-

Isuzu Piazza. Ultimo modelo de la empresa japonesa con capitales de GENERAL MOTORS, uno de los últimos modelos también de DIAPET. Es, lejos, uno de los más prolijos que han sido realizados, con una calidad de terminación excelente y ni hablar de la calidad de la pintura.



El Honda City salió a la venta en miniatura prácticamente al mismo tiempo que el modelo original. Además, el modelo en miniatura fue aprobado por la mismísima Honda Motor Co. Por supuesto, al igual que casi todos los Diapet, se le pueden abrir las puertas, el capot y el baúl. Por si fuera poco, trae una mini moto Honda en el baúl.

MINI SA

La réplica más lujosa realizada por la línea Diapet es el Datsun Prince Royal, auto utilizado por el emperador Hirohito. Las líneas del verdadero no son realmente lindas, por lo tanto el modelo en escala no puede ser tampoco lindo. Además tiene ruedas de plástico contrariamente al resto de los Diapet. Pero no deja de ser un modelo importante.



SA · N°877); también realiza el Honda Prelude (G-118) que hasta la cintura del auto está muy bien realizado pero falla en los parantes de las puertas, muy gordos; el Subaru que conocemos en el país, llamado "Leone" en Japón. En 1981 lanza modelos como el Datsun Silvia (lástima las ruedas en plástico), el Toyota Corolla Levin (con excelentes neumáticos), el Mitsubishi Lancer Turbo junto con el Mezda Familia y dos Mitsubishi: el Galant de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Posiblemente una de las parrillas más trabajadas en una miniatura y tal vez el más refinado de los modelos IDiapet; se trata del Nissan Cedric 4 door 280 E. BROUGHAM. Por lo largo del nombre, parece un auto americano. En realidad, sólo por el nombre, ya que por su tamaño y líneas, también lo parece. Además, el azul metalizado es divino...

MINIGUIA DE COMPRA

A partir de este número vamos a dar una especie de guía para orientar a los coleccionistas acerca de dónde conseguir algunos modelos. Para comenzar, podemos decir que hay variedad de modelos (e incluso de escalas) en la casa de hobbies que se encuentra en la Galería Los Andes (Cabildo y Echeverría). Raúl, el dueño del local, incluso "se las rebusca" para conseguir modelos de muchos años atrás.

LON DE TOKIO





cuatro puertas y la coupé Sapporo (otro excelente modelo con neumáticos de goma y muy esmerada terminación).

En 1982 aparecen —cada vez más refinados— el nuevo Toyota Soarer (con dos tonos de marrón metalizado), el Datsun Leopard de cuatro puertas, el nuevo Isuzu, llamdo Piazza, con una excelente calidad de terminación y todas las aberturas posibles (como todos los Diapet) que es a mi juicio uno de los modelos más prolijamente realizados; otros modelos son el Celica XX 2800, pero aquí fallaron ya que luce muy tosco y no está bien logrado; el Datsun New Skyline (aquí compensaron con excelentes terminación y prolijidad la falla del Celica). El N° 131, Datsun Cedric 280 Brougham, es a mi entender el más espectacular de la serie, con un trabajo en la sección frontal realmente admirable y ni que hablar de la terminación. "EXCELENTE"

En julio de 1982, Diapet anuncia nuevos modelos que saldrán a la venta poco después: el Mazda New Cosmo, bien terminado; el nuevo Mitsubishi Cordia (aquí aparece otra vez pero en menor grado, el defecto de los parantes extremadamente gruesos); y por último el minúsculo Honda City. Este es otro de los modelos que no pueden faltar en ninguna colección por su refinamiento y terminación. Además, Honda Motor Co. aprobó los planos de la miniatura (salió casi junto con el verdadero).

Ahora, como primicia, los nuevos Diapet anunciados para 1983: Nº 17, Mitsubishi Starion, N° 21, Toyota Corolla II, N° 22, Datsun Prairie, N° 22, Toyota Sprinter Carive (sí, con "ve" corta), Honda City Turbo (ya en venta en Japón) y por último el nuevo Honda Prelude, N° 26.

¿Cómo, y los Tomica? No nos olvidamos y lo demostraremos en la próxima.

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

OPEL CORSA
UN ECONOMICO PARA GANAR

Aspecto agresivo y la misma "facha" de siempre en esta versión deportiva (SR), equipada con motor 1.3. La nueva arma de Opel para un segmento que representa el 26% del mercado europeo.

Buscando ganar una buena penetración en un mercado de 2.500.000 vehículos, Opel invirtió 2.000 millones de dólares en este nuevo modelo CORSA, que se ofrece en dos versiones distintas (2 y 3 volúmenes) y con tres motores diferentes, incluyendo uno de características deportivas.

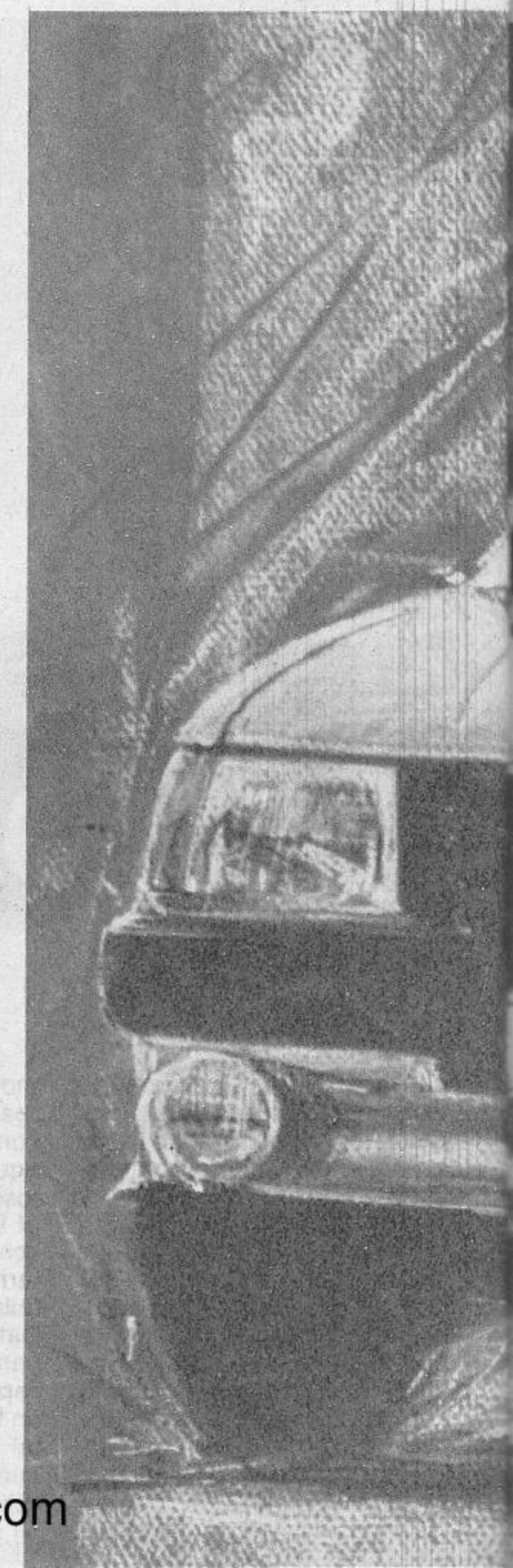
Para entrar a competir en el mercado europeo de los coches pequeños, General Motors invirtió 2.000 millones de dólares para instalar dos fábricas de motores en Austria y 4 plantas de armado en España, calculando una producción anual de 270.000 unidades. El objetivo es ganar en ese 26% del mercado europeo, correspondiente a los autos chicos, que representa nada menos que 2.500.000 vehículos.

Para tal fin nació el modelo *CORSA*, desarrollado en la planta alemana de Rüsselsheim durante más de dos años. En total se ofrecen tres versiones diferentes que son el Corsa 2 volúmenes, el Corsa TR, de 3 volúmenes y una versión deportiva identificada con las siglas SR con un Cx de O,35, gracias a los spoilers que le fueron incorporados.

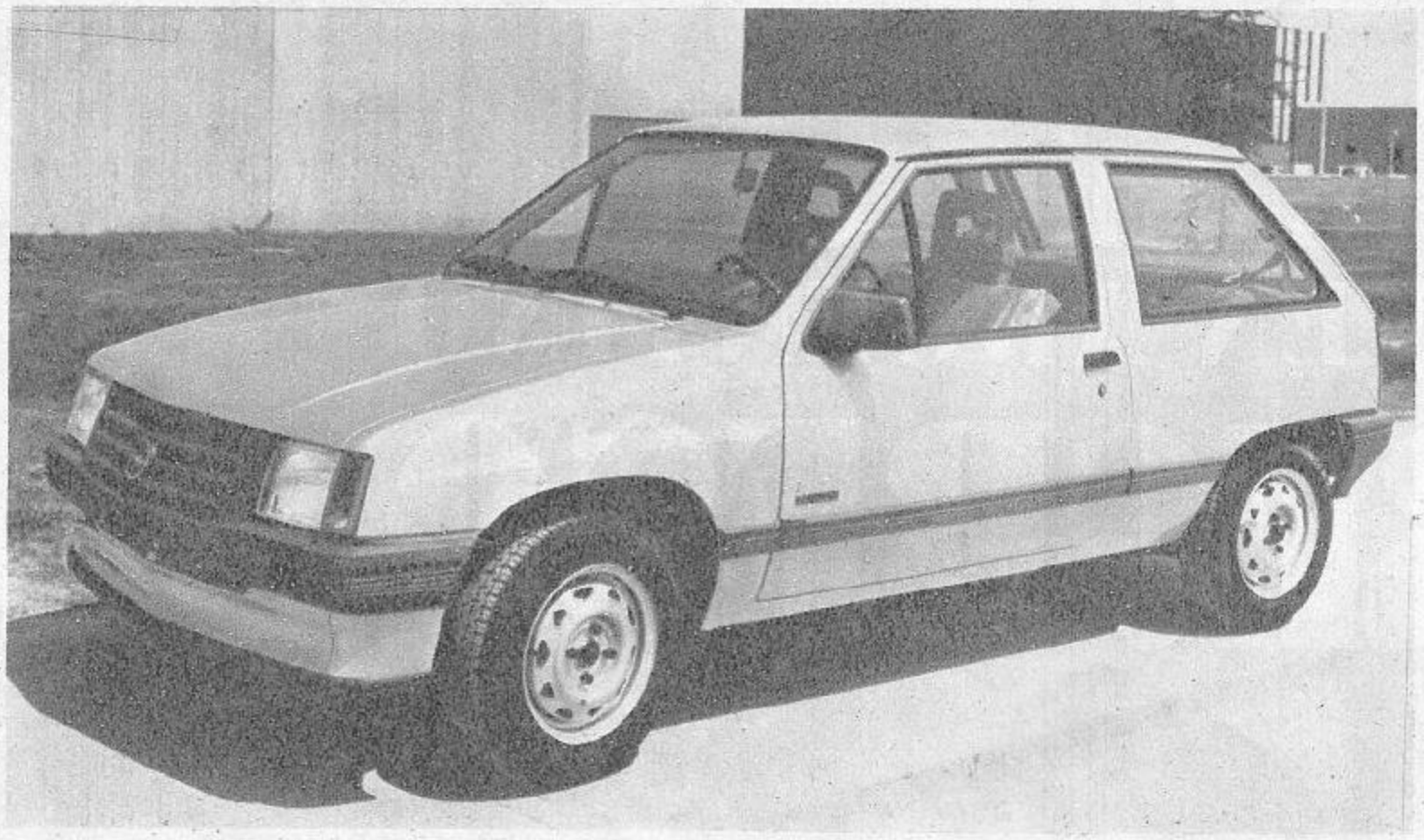
Todos estos modelos tienen en común una línea bien moderna, estilizada, que mantiene las características básicas de los anteriores de la misma marca. Para equipar dichas unidades se dispone de tres plantas motrices distintas. La versión más chica corresponde al motor 1.O S de 45 CV a 5400 rpm, muy similar al del Opel Kadett pero con una compresión más elevada y distinto carburador. El consumo, uno de los puntos claves para esta nueva línea, es bastante significativo, ya que a 90 km/h recorre 100 km con 5,2 litros, alcanzando una velocidad máxima de 140 km/h y una aceleración de 19, 5s para llegar a los 100 km/h. La segunda opción la entrega el motor 1.2 S, de 54 CV a 5600 rpm. Esta sí corresponde a la nueva generación de motores Opel con tapa de cilindros de aluminio, árbol de levas a la cabeza y encendido electrónico. Su velocidad máxima alcanza los 152 km/h y los valores de aceleración 0-100 están en 16s.

En cuanto a consumo, con 5,1 litros recorre 100 km a 90 km/h de promedio. La última versión es el motor 1.3 S, de 69 CV a 5800 rpm, que corresponde a la versión más moderna del Kadett pero con encendido electrónico y caja de 5 marchas hacia adelante. Esta planta motriz, que obviamente equipa al modelo SR, alcanza una máxima de 161 km/h y consume a 90 de promedio, 4,7 litros para recorrer 100 km.

La concepción de este diseño estuvo basada fundamentalmente en lograr un estilo que lo diferencie del resto de sus competidores, buscándose sobriedad, peso reducido, buena penetración aerodinámica, espacio interior máximo para dimensiones exteriores reducidas y finalmente dos aspectos estrictamente económicos, que son la reducción de gastos de mantenimiento y un precio final con mejores opciones que la competencia.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Otra de los modelos CORSA, éste de dos volúmenes, mas para uso familiar, donde se puede optar por cualquiera de los nuevos tres motores que van de 1000 a 1300 cm³.



MK 7, EL LOTUS SEVEN ARGENTINO

EL REGRESO DE

Tras siete años, vuelve a fabricarse el Lotus Seven en nuestro país. Los amantes de los autos deportivos, de parabienes ante la aparición del Lotus Mk 7, que es equipado con la mecánica estándar del Volkswagen 1,8. En una prueba comprobamos que su característica briosidad —y en especial su excelente aceleración— sigue siendo su más saliente cualidad

Fotos y textos: El Negro Ene.

A principio de los años '60 *Colin Chapman* acometió un proyecto largamente acariciado: construir un auto sport que combinara dos premisas: *bajo costo y prestación realmente deportiva.*

Para cumplir con la primera el diseño tendría que ser simple, descartándose de movida todo lo que no fuera esencial para trasladarse velozmente, proporcionando al mismo tiempo placer (no comodidad ni confort) al conductor.

La segunda se cumplió como consecuencia de aquélla. El talento inmenso de Chapman logró en el tablero un vehículo singular, muy agradable, de muy bajo peso

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN CLASICO

Lógicamente donde descuella el Mk 7 es en el manejo "allegro". Acá Bessia al volante muestra el escaso rolido cuando se dobla fuerte, lo que habla de una suspensión bien diseñada.

y con un área frontal reducida, por lo que la mecánica elegida, (un modesto Ford Cortina) rindió satisfactorio resultado. Por supuesto que estando Chapman de por medio el auto doblaba y hacía todo a las mil maravillas.

El *Lotus Seven* —pues de él se trata— se convirtió así en una especie de sucesor del legendario MG Midget que hizo las delicias de la generación anterior, popularizándose de inmediato en su país de origen y aun fuera de él.

En 1969 el recordado *Edgardo Boschi* le propuso a Chapman construir una serie del auto en nuestro país para consumo local. Chapman asintió y Edgardo construyó unos cincuenta ejemplares. entre los años 1970 y 1975, los que primero utilizaron la mecánica del Fiat 1600 y luego la del Fiat 125.

Por diversas razones que no hacen al caso, mencionar la producción de los Lotus Seven nacionales se discontinuó, falleciendo Edgardo hace unos años.

Pero hete aquí que de esos Lotus Seven que andaban dispersos por el país, unos cuantos se encontraron en las carreras que desde 1980 viene realizando el *Club de Automóviles Sport*. Y como los Seven andaban bien, se creó una corriente compradora hacia ellos. Pero, no había tantos en el mercado como para que cada candidato tuviera la posibilidad de sentarse en uno de ellos. Fue entonces cuando surgió una solución a este "desabastecimiento": volver a fabricarlo.

Esto se facilitó ya que entre los "sevenistas" estaban *Mario Gradín*, abogado y escribano de Boschi, y *Osvaldo Bessia*, triple campeón argentino de Fórmula 2 a principio de los años 70.

Cuando Gradín se cansó de buscar un Lotus Seven para reemplazar el suyo, le propuso a la viuda de Edgardo Boschi seguir con la fabricación utilizando aquel permiso de Chapman, del que ella era tenedora. Por eso podemos decir que éste es, desde 1975, el único Lotus Seven *de verdad*, dejando de lado burdos y aislados intentos que aparecieron esporádicamente para reemplazarlo.

Reunidos Gradín y Bessia pusieron manos a la obra; la meta inicial fue la construcción de una primera serie de 6 unidades, para continuar a partir de allí con series de 10 autos. La más importante decisión fue la de elegir la mecánica. Debía ser estándar pero capaz de permitir una prestación realmente deportiva. La elección recayó en el *Volkswagen (Dodge 1.8)* adoptándosela en consecuencia para motor, caja y diferencial. De manera que el dueño de un *Lotus Mk 7* (se adoptó esta denominación para diferenciarlos de los ejemplares del '71 al '75) pudiera atender sus necesidades en este sentido recurriendo a la concesionaria VW más cercana, ya que no hay ninguna diferencia fundamental entre los motores, cajas y diferenciales de un Mk 7 y de un 1.8 de línea.

A cuatro meses de la puesta en marcha del plan, de la pequeña fábrica de B & G, en Olivos, han salido los primeros Lotus Mk 7 de la serie inaugural.

De la primera inspección visual surge que los ocho años transcurridos entre los Lotus de Boschi y éstos no pasaron en vano. El auto conserva todos los atributos que le dan ese carácter raramente definible, pero se ha mejorado en muchos aspectos. La instalación de la mecánica luce mucho más prolija y la terminación general es excelente, tanto en la construcción del chasis reticulado y la carrocería de aluminio, como en los detalles de terminación y pintura, por ejemplo.

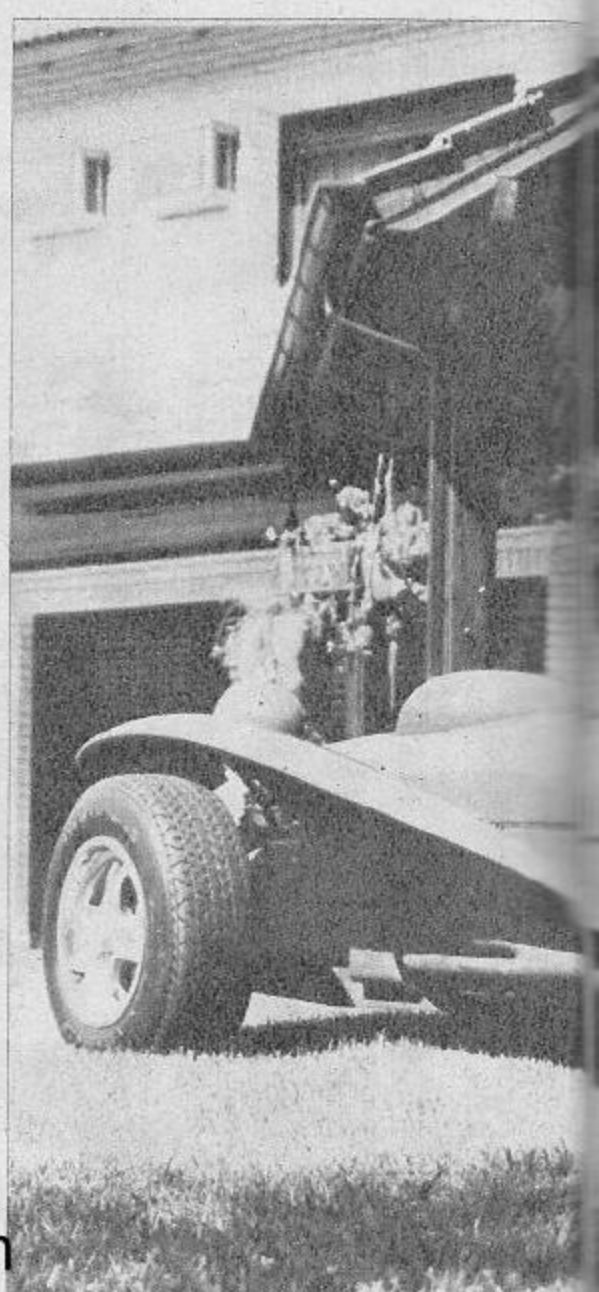
Por supuesto que el auto sigue tan espartano como cuando nació en la rubia (y pérfida) Albión, fiel a la filosofía que lo inspiró: proporcionar satisfacción al que gusta del manejo deportivo, prescindiendo de chiches, confort y otros "aburguesamientos" por el estilo.

CORSA PRUEBA

Pero como los pingos se ven en la cancha, pedimos y obtuvimos por cinco días un ejemplar para probarlo. En definitiva, y para hacerla corta podemos reiterar casi todos los conceptos que le mereciera el Lotus Seven al *Colorado Figueras* cuando dio sus impresiones a través de estas páginas hace más de 10 años: "*Buenas prestaciones generales, buenos frenos, pasmosa aceleración, buena velocidad final reacción instantánea del motor y elasticidad motriz (...) tablero completo, accesibilidad visual a todo el panel de instrumentos (...) luces más que suficientes y fácil acceso a la parte motriz...*"

Seguimos citando al ahora próspero empresario gastronómico de Bariloche, con





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lo que no le gustó: *"...falta total de visibilidad con la capota y ventanillas postizas, pedal de freno un poco rígido, e incomodidad para entrar y salir del habitáculo".*

No incluímos otras contras halladas por el Colore, porque se han solucionado, tales como la suspensión que es demasiado saltarina en lo áspero, se ha vuelto más que razonablemente confortable para un auto como éste; otra: el recalentamiento del piso que ponía los pies y asentaderas de los ocupantes mucho más allá de los 36 ó 37 grados de rigor.

El motor, en esta nueva versión, es mucho menos calenturiento que su antecesor, ya que B & G hicieron diseñar por Radiadores Richard un refrigerador de agua tan eficiente que en el auto de prueba la temperatura no pasó nunca de los 85° C, pese al calor de un veranillo otoñal y las "fajadas", por lo cual se decidió agregar a todas las unidades un termostato.

Otra de las mejoras es en lo que respecta a ruidos: han disminuido notoriamente mediante la adopción de planchas insonorizantes entre carrocería y tapizados, las que en algunos casos actúan también como aislantes térmicos.

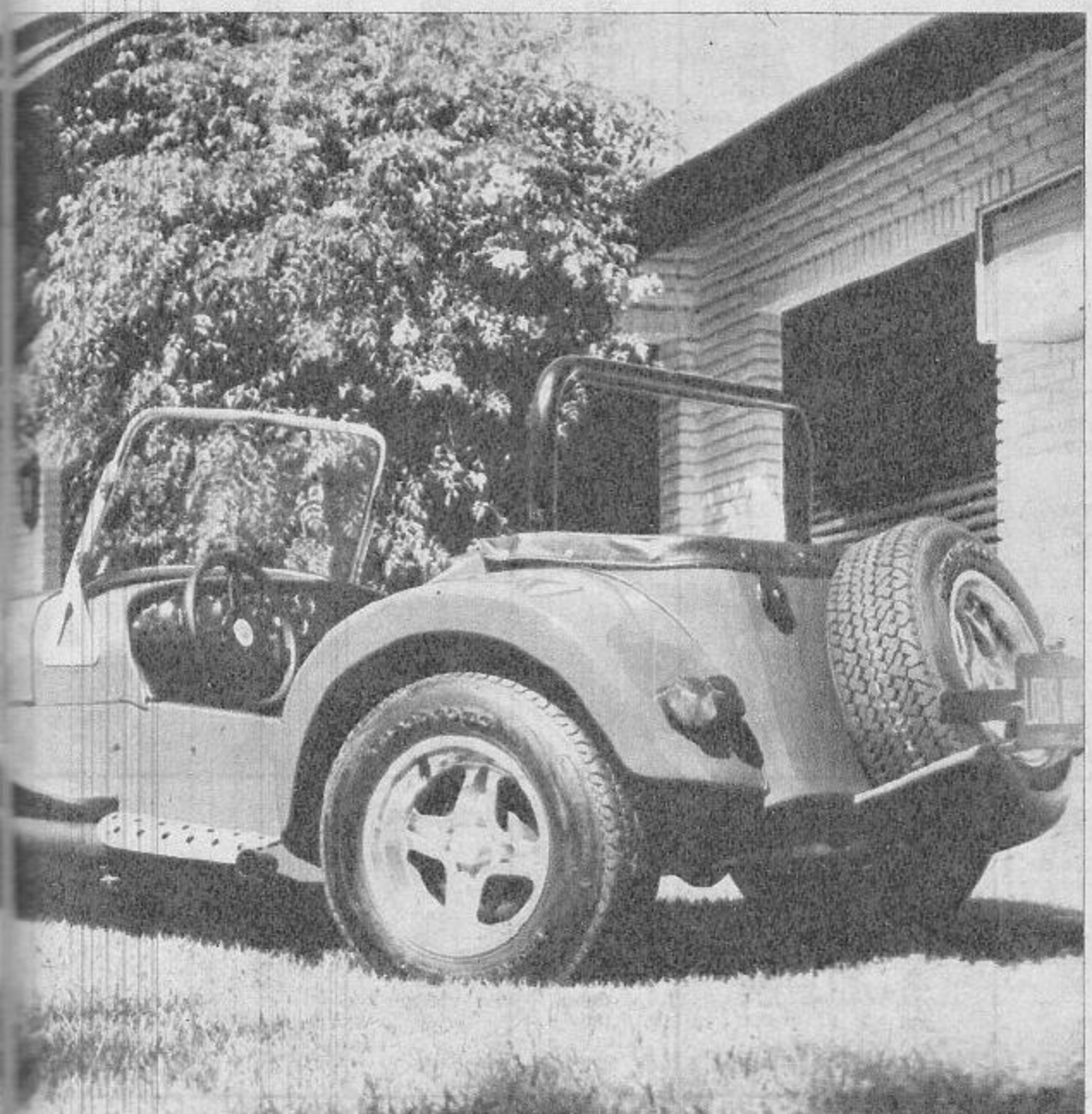
Entre los inconvenientes que detectamos, lo más "grave", fue la posición del volante en los que tocaban los muslos del tester al cambiar de marcha, pero ello se debe —según nos explicaron— a que el ajuste de volante-pedalera no fue hecho para tal conductor. Tampoco nos gustó demasiado la palanca, de brazo demasiado largo. Otra: falta un espejo retrovisor lateral, indispensable cuando se maneja con la capota colocada.

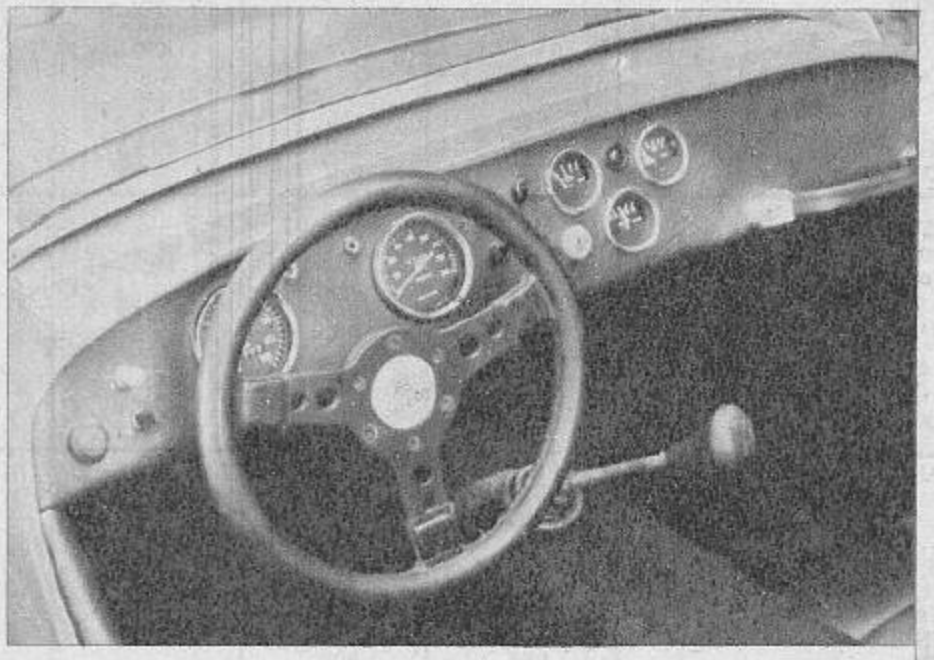
En resumen, un auto que faltaba en nuestro mercado, hecho con la calidad que merecen sus antecedentes, de precio más que razonable y de prestaciones y andar que harán la delicia de los "corsaiolos" que lo tengan por segundo o tercer auto.

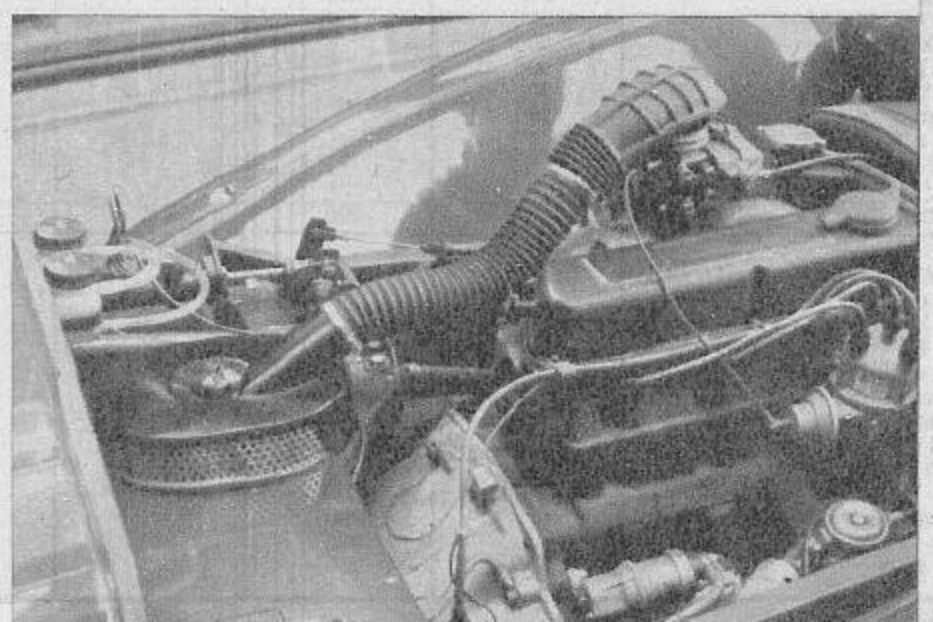
FICHA TECNICA

Denominación: Lotus Mk 7 BGS
Motor: VW (Dodge) 1.8 de 92 HP (SAE)
Caja de velocidades: VW 1.8.
Chasis: multitubular reticulado, tubos de acero SAE 1010 de 30 mm de diámetro por 2 mm de pared.
Carrocería: de aluminio; guardabarros y trompa de resina epoxi de alto impacto. Capot, de aluminio.
Suspensión delantera: paralelogramo deformable construida en tubos de acero SAE 1035, con amortiguador regulable tipo Fórmula 2 y espiral concéntrico.
Suspensión trasera: tipo Panhard con amortiguador regulable y espiral concéntrico.
Llantas: de aleación liviana (Stylo Ruedas, F-2) de 13" × 17".
Cubiertas: radiales, de medida 185.13
Frenos: doble circuito sin servoasistencia. Delanteros a disco de 9,5 pulgadas de diámetro; traseros de tambor.
Tanque de nafta: de aluminio; capacidad 38 litros.
Performance: aceleración: de 0 a 10 kms/h en 8s 1/10
velocidad final: 184 kms/hora
(datos obtenidos en la unidad probada por nosotros)
Peso en orden de marcha: 560 kg.
Precio: el mismo que el del Dodge 1.8 Standard y sigue su evolución.
Garantía: un año. Total, incluido motor y otras partes mecánicas.
Fabricante: BGS Competición, Caseros 3060, Olivos TE 795-7812.

Izquierda: Lo que más llama la atención del Lotus MK 7 es el grado de calidad de la terminación, tanto en la carrocería como en el montaje de los diversos órganos mecánicos. El parabrisas es ahora 7 cm más alto para facilitar la entrada con la capota puesta y aumentar la visibilidad a los conductores altos. Centro: Agradables líneas del MK 7 tomado de tres cuartos perfil trasero. Las llantas son similares a las que equipan a los autos de F-2 Codasur y F-Renault. Derecha, arriba: Espartano, pero de buen gusto es el habitáculo. Tablero con instrumentos Jaeger, llaves Smiths y testigos para luces, destellador y guiños. Derecha, abajo: El motor del Dodge 1.8 cayó al vano motor como anillo al dedo. Obsérvese la limpieza de la instalación. Por razones de espacio se cambió la posición del alternador y del filtro de aire. El conducto de aire desde el filtro al carburador es original de R-12. El radiador de agua, oculto en la toma por la trompa, fue especialmente diseñado y está inclinado a 45°.







AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 20 de abril de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN										
3 CV Azam.			170	155	145	125	110	100	80	70
Ami 8			180	170	160	145	135	125	110	95
Elysée			180	170	160					
Mehari			170	155	145	125	110	100	80	70
Furgoneta AK R			145	135	115	100				
FIAT (SEVEL)										
600 R						125	110	95	85	75
600 S		200	180	165	145					
125 Cupé					200	180	170	155	140	130
125 Berlina				220	200	185	170	150	140	130
125 Familiar		340	310							
125 CL Miraflori		320	300	270						
128					180	160	145	125	110	100
128 Familiar					190	170	155	135	120	110
128 1100 Europa		270	250	230	200					
128 IAVA		290	270	240	220					
128 Familiar Europa		330	310	280	255					
128 CL 1300 E		310	280	260	245					
133		210	190	175	165	150				
147	280									
147 CL	330									
PEUGEOT (SEVEL)										
404 GP				260	240	220	190	175	155	145
404			260	240	220	200	180	165	150	140
404 Diesel			330	300	275	255	230	210	190	170
504				290	270	235	215	195	185	170
504 XE							230	210	190	170
504 XL							230	210	190	170
504 XSE							260	240	220	200
504 2000 L						250	230			
504 SES 2000				350	330					
504 SED			450							
504 2000 E			350	330	300	275	250			
504 200 SE			440	410	390	340	320			
504 GLS		450	420							
504 SL		550	500							
504 Familiar	700	650	580	520						
505 GR	700	650								
505 SR	800	750								
FORD										
Fairlane 500 6 cil.					250	230	205	195	170	160
Fairlane LTD 6 cil.				340	320	300	270	240	220	190
LTD 8 cil.	550	500	460	420	370	350	320	300	260	250
Elite	580	530	490	450						
Falcon STD					300	275	250	235	210	190
De Luxe					330	300	280	250	220	200
Futura					350	320	300	270	240	220
Rural De Lujo					350	300	280	250	220	200
Sprint					350	320	300	270	240	220
Rural STD					330					
Rural De Lujo	520	480	440	420	400					
Taunus L	700	650				270	250	230	210	
GXL 2000			320	300	285	290	270	250	225	
GXL 2300			400			300	285	260	235	
Cupé GT			430	370	320	350	320	300		
Cupé Autom.			430	390	370	350	320	300		
GT SP			430	390	370	350	320	300		
Ghia	650	600								
Ghia GT	700	650								
Ghia GT SP	700	650								
G. MOTORS										
Chevrolet 400 SS									190	170
400 Special								180	160	140
RS									190	170
Chevy SS								220	200	185
STD					250	230	210	200	180	165
Cupé Serie 2					310	290	270	250	230	210
Opel 180					210	190	170	160	140	
180 LX					230	210				
RENAULT										
4S	250	220	200	175	160	145	130			
R 6	320	300	270	250	230	200	170	140	120	110
R 12							200	185	170	150
R 12 Break							220	200	180	160
R 12 TL	420	360	320	300	265	230				
R 12 TS	430	400	370	330	290	260	230			
R 12 TS Break	500	450	430	390	360	320				
R 18 TX	680	600								
R 18 GTL	520									
R 18 TX Break	850									
R 18 GTX Break	900									
R 18 GTX	700									
R Fuego	980									
Torino 4 P										150
Cupé 7B							250	220	190	170
TSX			550	500	460	420	380			
G Routier		500	470	420	370	320	240	200	170	
DODGE										
Polara cupé										180
GTX 6 cil.					200	180	170	150		200
Polara RT					250	230	200	170	140	
GTX 8 cil.					250	230	200	170	150	140
Coronado autom.					245	225	200	180	150	140
Coronado		350	310	280	245	225	200	180	160	150
1500 GT 90		350	310	280	220	200	180	160	160	150
GT 100			260	240	220	200	180	160	140	125
SPL					220	200	180	160		
1.8 autom.		290	270	240	230	200	180	160	150	140
1500		330	300	270	250					
1500 1.8	350	390	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	180		

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes al 20 de Abril de 1983

	CILIND CM³	R.P.M.	H P	CILIND	MOTOR	TRACC	MARCH	PUERTA	ASIENT	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	589.584.000
VW 1.500 1.8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	686.438.000
VW 1.500 1.8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	749.848.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	554.221.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	641.748.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	731.345.000
Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	485.118.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	600.034.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	691.461.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	891.597.000
R 18 TX	1.995	5.500	74	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	1.221.601.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	1.000.139.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	1.293.003.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.386.990.000
R Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.704.810.000
FORD															
Taunus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	856.416.000
Taunus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	1.251.091.000
Taunus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	1.241.288.000
Falcon STD				4	D	T	4	4	6						812.324.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	836.020.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	865.079.000
Taunus Ghia Aut.															1.337.410.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	924.764.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	1.269.286.000
Taunus Coupe Aut.				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.296.054.000
Taunus Coupe				4	D	T	4	2	5		4.400	1.700			1.235.476.000
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.327.797.000
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.133.322.000
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790			1.341.209.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1545	165	1	514.184.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	441.606.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	521.678.000
PEUGEOT(SEVEL) Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	742.271.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	855.306.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	919.777.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	953.458.000

CORSA

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

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

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

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

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

10.0 Automóviles de competición

—VENTA—

Fiat 600 Standard, mejorado con trailer y algunos repuestos. Llamar 761-1880 9 a 17 hs. o Beruti 711 Villa Martelli. Vendo primera oferta.

Vendo Turismo Carretera F-100 1937 frenos disco cuatro ruedas ex Alzaga ex Sauce Avenida San Martín 355 (6360) General Pico, La Pampa Tel. 21385 de 22 a 8 horas. También seis carburadores 45-45 horizontales.

Vendo Karting categoría internacional chasis Trak-kart motor GAE varias relaciones. Estado impecable; ocho gomas armadas, varias desarmadas. Repuestos varios Azcuénaga 758 Pergamino. Teléfono 4739 Buenos Aires.

Fiat 600 categoría 07 listo para largar. Campana 243. Capital Federal.

Vendo F600 mecánica 1000L. Fierros italianos. Guardabarros desplazados, ruedas 7 pulgadas ancho. Pintura importada. Campeón 80/81 más 180 k/h. Caseros 2146. Capital.

Vendo TC del Oeste, listo para largar chasis Calvo, mecánica Ford, preparación Ahyanart. Todo a nuevo. Tratar en Obligado 58, Adrogué, o llamar al TE: 294-2752 de 19 a 21 hs.

Vendo Karting categoría internacional; chasis Trak-kart, motor GAE; varias relaciones; estado impecable. Ocho gomas armadas varias desarmadas; Repuestos varios, Azcuénaga 758 Teléfono 4739, Pergamino, Buenos Aires.

Peugeot 504 TC 2000, todo nuevo. Vendo permuto Cachi, Mauro 17 Nº 228. Mercedes Bs. As. T. 3208, facilidades.

Vendo F.2 chasis Avante-Atenea, 2 motores Fiat Berta completos. Caja Meriggi nueva con relaciones. 2 juegos de gomas, llantas estilo. 200 millones ver en V. Longhi 50 Temperley.

F. Renault, todo 0 km. Motor 1400, todas las relaciones de caja. 2 juegos de gomas y llantas; gomas de lluvia, oportunidad. Santos Dumont 4074, Chacarita.

—COMPRA—

Sport 1050, listo para correr compro únicamente con facilidades Camino General Belgrano (Sarmiento y San José) Manuel B. Gonnet. Taller Villasuf.

Compro karting en buen estado hasta 250 cc. para particular. Pago contado. Llamar al teléfono 0564-24552. San Francisco, Córdoba.

2.0 Automóviles

—VENTA—

Torino SE 1974, dirección de potencia, original primera mano, alfombra bouclé, una verdadera joya. Lo vendo o permuto por automóvil o moto de menor valor. Delmo Apriletti. Zona rural. Leones (Cba).

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIAT 125 MULTICARGA, 1973, calefac., cubiertas nuevas, chapa, pintura, e interior para exigentes. Mecánica diez puntos. Tratar: DANIEL MAGNATERRA. Sarmiento 1323 (2594) LEONES. O al teléfono 0472-8492 después de las 21.30 hs.

Peugeot 2000 SE serie 1979, patentado 1980. Piedra Lunar

OJB YE-YOS Doble esmaltada + Económicas

vidrios tonalizados. Antena eléctrica, stéreo Pioneer, gomas maxiradiales, bocinas Mercedes, traba antirrobo. Motor garantido total $ 450.000.000 aceptaría menor valor 244-1646.

FIAT 128 CL 1300 EUROPA, Patentado 1981, amarillo, tapizado pana. Unica mano, 5 cubiertas radiales nuevas. Impecable estado, $ 340.000.000, Malabia 3208 4º piso, Dto. "7" Capital TE. 802-0792.

Jeep I.K.A. corto 4x4, motor Falcon, caja spring reductora Gladiator. Gomas nuevas, cubos mágicos automáticos. Servo calefacción, suspensión delantera independiente, faros iodo, Juan B. Justo 5161, Mar del Plata, 7600. 72-6807.

FIAT 600 modelo 1973, Pintura chapa impecable; gomas tres nuevas. Vendo. Ver Calle Molina 1748. Mataderos.

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

3 años. Total $ 12.000.000 escribir llamar Edgardo Ruiz Olascoaga 2078, Mendoza. Teléfono 234846, después 21 hs.

Vendo Coupé Mercury 1940, falta pintura, motor nuevo sin funcionar. $20.000.000, Monseñor Añeiros 3152, Morón, CP 1708, 628-2907. Papeles al día.

Vendo Volvo 121 año 1961, motor B-16 muy buen estado. Tratar en B. Irigoyen 306, Escobar. Teléfono 0321-20556.

Auto Unión Wander modelo 36 de colección, 6 cilindros, vendo o permuto. Serroux y Brown, Rafael Calzada, taller Greco. Tratar de 12 a 13 horas 393/6745 por Della.

PRECIOS YAMAHA

MA 50	$	52.269.000
GT 80	"	85.517.000
RX 100	"	85.362.000
DT 100	"	88.008.000
RX 125	"	103.936.000
DT 250	"	175.105.000
RD 350	"	249.299.000
XS400	"	191.360.000
XJ 650	"	384.404.000

PRECIO ZANELLA

CICLOMOTORES 50 cc	$	41.460.000
MOTO RB 200	$	87.680.000
MOTO 200 JR	$	106.470.000

Ford Cupe 1948 original mecánica Chevy 1978, caja "ZF" "4 marchas"; cubiertas nuevas; diferencial autoblocante; freno a disco. Motor 250, preparado. Preguntar Sr. Juan 203-3437 $ 250.000.000 Vélez Sarsfield 437 Avellaneda.

AUTOMOVILES comunes de colección especiales y fuera de serie, tomo en consignación para la venta 294-0894, preguntar por Hugo Bergamasco.

—COMPRA—

FIAT 600 COUPE o Spyder y Estanciera, doble tracción, compro. Salvador Debenedetti 833, La Lucila, Buenos Aires.

2.1 Automóviles de Colección

—VENTA—

Cupe Ford 1940 original, mecánica Chevy 1978, caja "Z.F" "4 marchas"; cubiertas nuevas, diferencial autoblocante, freno a disco, motor 250 preparado. Preguntar Sr. Juan 203-3437 $ 250.000.000. Vélez Sársfield 437, Avellaneda.

Cadillac 1966, sedán cuatro puertas, enterito, sin golpes, completo aire sin funcionar hace

2.2 Autos fuera de serie

—VENTA—

Kits para armar un Lotus Lamborghini, permuto o vendo. Juan B. Justo 3641, Capital, CP 1416, TE. 59-7237

Cadillac Fleetwood 62, todo ori-

marchas"; cubiertas nuevas; diferencial autoblocante; freno a disco. Motor 250, preparado. Preguntar Sr. Juan 203-3437 $ 250.000.000 Vélez Sarsfield 437 Avellaneda.

VENDO FUERA DE SERIE CARROCERIA, Varela mecánica Fiat 600, preaprada por Alberto Crespo, nuevo sin uso, suspensiones especiales, frenos de disco, color rojo. Ver en Coco Rodriguez Santa Fe 5007.

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

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

—COMPRA—

Compro Chelco II Numa Alcon con mecánica 0 sin ella. Cholo Competición, Mariano Moreno 630, 9400, Río Gallegos, Santa Cruz.

Compro Losut Seven usado, en buen estado, precio razonable. Tratar Alberti 1732 TE. 3-7335, Mar del Plata. Preguntar por Rolando.

4.0 Pick-ups

—VENTA—

Vendo furgón con buche para Toyota, forrado en aluminio interior chapadur, blanco con estanterías, puerta trasera ventiluz de acrílico, realmente un regalo. Teléfono 91261, 9 de Julio 1022. Arequito, Santa Fe.

O PERMUTO PICK UP Ford 1977, estado muy bueno, ocho cilindros, tomo unidad menor valor, preguntar por Daniel. TE 3005, Nueve de Julio (6500)

5.0 Motocicletas

—VENTA—

VENDO Moto Honda CB400N. Modelo 1980, impecable, una joya. Tratar Mario Barbieri teléfono 0244-2615. Sarmiento 584 Las Flores, Provincia Bs. As.

Vendo Moto Indian 750cc, modelo 1938. Bicilíndrica, completamente restaurada papeles a mi nombre y patente al día, única en su tipo. Permutaría por ciclomotor 91261, Arequito Provincia de Santa Fe.

Suzuki GSX 250 1981, 20.000 Km. Manubrio bajo regulable, llantas doradas, puños esponja 2.1. Bocinas Mercedes, Continental trasera nueva; vería en ruta 8 km. 52,200 enfrente hotal "Hembajada", Pilar Eduardo.

Vendo Kawasaki G50 SR Modelo '81 roja, con faros de lodo, excelente estado como nueva, cubiertas buenas; escapes originales, único dueño sin golpes; tratar: Beiró 697 Marcos Juárez. Córdoba, TE. 0472-25395. No te pierdas esta joya.

Vendo Moto Gilera Hiro, modelo 83 con 2.000 km. Independencia

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

120 A Sedán	$	675.000.000
120 A Cupé	"	675.000.000
Bluebird Sedán	"	1.204.000.000
Bluebird Cupé	"	1.257.000.000
Bluebird Rural	"	1.151.000.000
Laurel MT (con techo corredizo)	"	2.301.000.000
Laurel Aut. (con techo corredizo)	"	2.394.000.000
280 ZX	"	2.976.000.000
280 ZXT (con techo desmontable)	"	3.200.000.000
180 SX "Silvia"	"	1.098.000.000
Pick-Up Doble Tracción p/1000 kg	"	940.000.000
Pick-Up Diesel p/1000 kg	"	966.000.000
Pick-Up Cabina y Media p/1000 kg	"	1.310.000.000

2665 Merlo Pcia. Buenos Aires. Teléfono: 0220-23865.

Vendo o permuto por moto japonesa de 400 cc. en adelante, **Honda MB100 1981**. Buen estado $40.000.000. Diferencia a convenir, Mitre 1305 3228- Chajarí, Entre Ríos, Sr. Dante TE: 21189 Teled. 0456.

Vendo Zanella 180, mod. 75. Muy buen estado, patente paga, accesorios. Liquido $13.000.000, Jorge, 58-9786.

Kawasaki SR/650 mod/79 roja. Impecable. Espejos Napoleón, mataperros $ 130.000'000. Acepto permuta mayor o menor valor. Llamar Lunes/viernes 9/19 hs 798-4499 - Sábado/domingo dejar mensaje TE: 798-6282.

Maico Enduro 400 65, 1980, muy buena, roja, 798-5729, Entre Ríos 2943, Martínez.

Zanella RZF 200 motor, caja, pintura, todo 0 km, batería y relojes a estrenar, giros, balizas, espejos, llantas magnesio $ 48.000.000, tomaría Zanella menor valor, block 28 6º "A" Lugano.

—COMPRA—

Repuestos y Manuales motos inglesas en general compro, pago bien, contesto rápido; llamar de 23 a 24 hs. únicamente. TE: 091-38425. B. Blanca.

Compro repuestos todo tipo y manual original de moto Scott 600 cc. Modelo 1947, contesto rápido; pago efectivo, también repuestos cualquier moto inglesa, Sr. Gabriel. Córdoba 330 8000, B. Blanca, TE: 091-38425.

Velocette KTT 350 y **Norton Manx 500** compro contado repuestos todo tipo. Contesto en el día. Pago bien; tratar: Gabriel Fernández, Córdoba 330, 8000, Bahia Blanca, TE: 091-38425.

6.0
Repuestos y accesorios
—VENTA—

Vendo tapa c/válvulas Fiat 128 lava caballete leva Banse múltiple admisión mejorado $ 17.000.000. Mirlla 213 Capital teléfono 641-7060 preguntar por Carlos.

Vendo múltiple escape para **Kawasaki** marca "Morwing" de competición "Italiano" para 650 precio total $ 7.000.000. Tratar Sr. Juan, 203-3437, 50-6422, Balgorria 2461, Capital.

Cigueñal Cadillac 62, pesos 25.000.000. Bielas, (8), $ 24.000.000. Tapas de cilindro (2) $ 24.000.000; Carburador original $ 12.000.000; todo standard además liquido caja automática $ 30.000.000, puertas completas, c/u $ 15.000.000. Parabrisas, luneta, etc., sábados únicamente Luis Campos 4740, Caseros.

Motor limpiaparabrisas, completo para Volkswagen modelos 51 a 61, 6 volt, $ 1.000.000 también asientos delanteros (2) y respaldo trasero (1) $ 500 mil, y dos paragolpes $ 300 mil. Ver sábados únicamente Luis María Campos 4740, Caseros.

Vendo juego Bielas para TC marca Barasi, para Ford, R.Chabert Garay 5275, Mar del Plata, TE: 725776

Stock completo de repuestos de embragues, freno y bombas de agua, estanterías metálicas etc. Acepto auto en permuta. 244-1646

Llantas Stilo ruedas F-4 nuevas, cuatro cubiertas Fliter Mag F4 medio uso; cinco con cámaras buen precio, Balboa 485, Capital 552-5996, 53-1534

Vendo Múltiple escape Torino Taunus, llantas deportivas Torino. Carburador Weber 45x45 horizontal, tres gomas Fliter rodado 175x13 porta equipaje Fiat 600, "Urgente", Aquilino Colombo 2262, J. Ingenieros, Pcia. Bs. As.

Vendo motor 1020 muy buen estado, mecánica Rullo, ver Melo 1712, Banfield TE 244-9627

Vendo motor Kart Komet K88TT internacional 0km. Preparado por lame con repuestos, llamar sábado de 0900 a 12 hs. TE: 654-6491.

Vendo motor Renault 1020 ex fórmula cuatro desarmado, completo. Liquido por viaje; consultar teléfono 896135 de 8 a 20, preguntar por señor Edgardo o Raúl Pappano. Estoy en Cangallo 3596, Capital Federal, buen precio.

Vendo arbol de levas Rabioso Iskanderian modelo 505 B para motor Taunus 9000 vueltas sin usar, completo con botadoires y resortes especiales; 150 dólares, Urrutia. Juan A. Peña 4343 Parque Luro, Mar del Plata.

CAJA TCM para fórmula Renault, piñón y corona largos con relaciones. Vendo urgente llamar de lunes a viernes 9/19 hs. 798-4499. Sábado/Domingo dejar mensaje TE: 798-6262



RELOJ ARGO SUIZO de taxi. Ideal para coleccionista $ 1 millón. Belaustegui 1612 - Capital.

CASCO COUPE FIAT 1600 o 125 vendo con tren delantero puertas, vidrios, capot e instalación eléctrica. Tratar TE: 21908 Río Tercero (Pcia. de Córdoba)

PARTES ORIGINALES de carrocería y chasis de Ford 1946, molduras, parrilla, paragolpes, estribos, asientos, puertas, vidrios, etc. Sr. Juan Rolla Salta 816 - San Pedro, Pcia. Buenos Aires TE: 26132.

OPORTUNIDAD VENDO o permuto cubiertas Fliter Rally y Pisteras 185/70/13, ver en Paysandú 670, Capital.

FILTRO DE AIRE Fiat 1500, $ 300.000, motor, limpiaparabrisas de VW 51 al 61, 6 Volt. completo con brazos original $ 1.000.000, 750-4256

PARRILLA molduras, paragolpes, manijas, tablero, chasis, todo original de Ford 1946, Sr. Juan Rulla. TE: 26132, San Pedro, Buenos Aires.

CASCOS INTEGRALES sin uso, diversos colores, 3 tamaños $ 1,8 millones cada uno, block 28 6º "A". Lugano.

—COMPRA—

Urgente compro rodillos para rodamiento medida 3/8 por 3/8 pulgadas en estandard o primera super medida; pago efectivo; tratar Gabriel, Córdoba 330, 8000, B. Blanca TE 091-38425 cualquier hora.

Compro múltiple escape especial para Renault 4 S, tratar Sr. Gabriel, Abella, Córdoba 330, 8000, B. Blanca, TE: 091-38425, llamar después 23 hs; contesto rápido, pago efectivo.

REPUESTOS DE MOTOR PORSCHE, carrera 1500 o 1600 cuatro arboles compro. Llamar al 795-1642, después de las 19 hs. David Santana.

7.0
Herramientas y Máquinas
—VENTA—

Rectificadora de campanas y discos de freno (pesada) de Benedetti Motor 2 1/2 HP prácticamente sin uso y remachadora y fresadora de patines y discos de freno, permuto por auto, 244-1646.

Torno Portátil, $ 15. mill. Cargador baterías, $ 9 mill. Soldadura eléctrica reforzada con regulador $ 11 millones. Escucho ofertas por el lote, Belaustegui 1612 (A 1 cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez) Capital.

Liquido urgente torno portátil con eje flexible ideal mecánico dental, mecánico automotor Hobby, etc. 1/5 HP, 15.000 RPM $ 15.000.000, Belaustegui 1612, Capital, a una cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez.

Engrasadora manual y neumática $ 7 millones, torno portátil $ 15 millones escucho ofertas por el lote Beláustegui 1612 (a una cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez), Capital

8.0
Náutica
—VENTA—

Vendo Lancha Regnicoli modelo Albacora, Motor 235 HP Año 1981, con 8,0 hs. totalmente equipada pasa caset, chubasquera, toldilla etc. TE: 752-0835, preguntar por Juan José, Líquido urgente.

Vendo lancha deportiva 3.20 por 1.30 trailer nuevo con 2 motores de 18 HP Perkins 25 HP, Larumbe. Llamar César después de las 19 hs. 247-7190.

9.0
Casas rodantes y Trailers
—COMPRA—

Compro motor Home en buen estado para cinco personas, tratar Marcelo T. de Alvear 526, Santa Rosa, La Pampa, TE: 25265, Sr. Carignani.

10.0
Varios
—VENTA—

Liquido urgente 6 Automobile Year (67-79) otros libros sobre competición diseño; biografías Rindt, Siffert, G. Mill. Brahman. Revistas Autosprint Grand Prix L'Automobile Sport Auto, Corsa, Road & Track, Autosport; Posters, folletos grnades marcas, etc. Felipe 772-4644.

Se venden revistas Corsa N° 400

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







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

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

al 865 año 1974, 1982, José Mármol 291 "A" Capital.

Liquido colección Corsa, años 1979, '80, '81, '82, a razón de $ 1.000.000 por año ¡están impecables! La Pampa 4961 o llama al 51-8685

Vendo Colección Corsa completísima, Nº 0 al 882, con suplementos y demás también 24 números Parabrisa mensual todo perfecto estado liquido urgente 766-7282, 768-0238.

Vendo Autorama Historia del Automóvil, enciclopedia completa perfecto estado encuadernada en cuerina escucho ofertas, prometo contestar. Dante Pérez, Crespo 145, Dto. 7, 2000, Rosario, (Santa Fe)

Vendo buzo de cuero para Karting o motociclismo (talle grande), Tapa de Cilindros para Falcon y carburador Falcon o Chevrolet. Llamar 37-5330, Fernando.

Liquido completísima colección Parabrisas mensual Corsa, semanal y parabrisas Corsa, todas desde el número cero. Malvinas Argentinas 851, PB,Capital, TE: 631-4303, Escucho ofertas RHP.

Vendo 322 revistas Corsa desde 1975 hasta 1982 también revista Grand Prix para colecc. (Edición lujosa) TE: 244-0620, Andrés, por la tarde. Rivadavia 580, Temperley.

Heladera Siam semi-nueva m. 070×150, 2 puertas con carrito Andrés Lamas 1331-33, $ 13.000.000. Ver de 18 a 20 hs.

Vendo colección Corsa completísima Nº 0 al 880, además 24 números Parabrisa Mensual con suplementos y demás todo en perfecto estado, liquido urgente 766-7282, 768-0238.

CENTRO MUSICAL HITACHI NUEVO 60 WATS de salida con dos bafles sonido increible. Vendo $ 35 mill. Belaustegui 1612. Capital (A 1 cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez).

DESEO INTERCAMBIAR datos, fotos, estadísticas sobre la F-1 y el automovilismo mundial con personas de Argentina y exterior. Contestaré Eduardo. San Román General Güemes 331. Barrio General Paz. Córdoba 5000.

GESTORIA del automotor, transferencias, patentes, seguros, etc. Tel.: 71-2896 o 658-2243.

—COMPRA—

Urgente compro Corsa con la nota de la baja California del año

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

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

1980 en buen estado, 797-6304, Sr. Ricardo.

Compro Corsa Nº 0 al 431 y del 661 al 869, ser razonable en el precio. Tratar TE: 32602, "Toteno" Río Colorado 634, Neuquén.

Compro tractores usados preferentemente marca Fiat modelos U25 211R 411R 450 o 400 pago contado, efectivo o con propiedades en centro, Carlos Frola, Estanislao López 476. 1629, Pilar, Teléfono 0322-28687.

Compro colectivo M. Benz 911, para casa rodante, pago con lotes en Domselar, partido de San Vicente sobre Ruta 210 50 km. del centro y 1000 mts. de la estación 242-7513, Gallo 1560, Banfield.

Coleccionista literatura automotriz compra archivos acumulaciones y colecciones de: catálogos, folletos, posters, fotografías (material de prensa) manuales del usuario, despiece y taller, retiro a domicilio. Dirigirse: Sr. Carlos, H. Yrigoyen Nº 3891, Florida (1602), Bs. As. TE: 760-5923, a partir de las 20 hs.

11.0 Automodelismo

—VENTA—

Vendo avión para U-control entrenador de acrobacia, completo con motor 05-25, cables de acero y manija de control. Envergadura 110 centímetros, total $ 4.200.000, tratar Pedro Vega F. Quiroga, CP 6533, Provincia de Bs. As.

Auto radiocontrol 1/8 Futura, 111, motor super Tigre italiano, arrancador, carrocerías por Karting competición o Susuki RV 50 pago diferencia equipo Kraft F.M. Bartolomé Mitre 584, Paso del Rey, Bs.As. 0228-22008.

—COMPRA—

Autos en miniatura compra coleccionista Matchbox Dinky, Buby, Tekno, Solido, Tomica, Spot-on, Corgi, Rio, etc. Llamar Sergio Goldvarg, 824-4535, en Montevideo (R.O.U.), Horacio Moyano 79-1483.

Centro Argentino de Automodelismo Av. San Martín 405, (altura Libertador 1500), Vicente López. Sábados y domingos, 16 hs. Pista 70 m. **siempre gratis**, Ateneo Juventus, 772-0382, el uso de pista es **gratis**.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel.: 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina, Tel.: 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac del Der. de Autor Nº 200.490. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. Distribución internacional: Editorial ABRIL S. A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel: 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S. A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU; Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, abril de 1983.

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

Franqueo Pagado
Permiso Nº 4981

Código Postal 1001
Tarifa reducida
Concesión Nº 7970

actividad zonal

TUCUMAN

El ruido sacudió al Cadillal

En una jornada a pleno sol otoñal y con el marco magnífico del morro de Medina, enmarcando el lago turístico de **El Cadillal,** el domingo 10 de abril, la **Federación del Deporte Motor Nº 9,** hizo comenzar oficialmente su temporada 1983, con una masiva concurrencia de aficionados. El programa gigante comprendió carreras de **automovilismo zonal, autocross** y **motocross,** no compitiéndose en **karting** por falta material de tiempo y seguridad, lo mismo para la categoría mayor. **Luis Longo, Cayetano Di Vicco, Luis Galindo** y **Hugo Jatib,** fueron los vencedores absolutos en sus respectivas especialidades.

RESULTADOS GENERALES

La clasificación general, fue la siguiente: **automovilismo,** circuito de ripio y pavimento de 3.500 metros de desarrollo, 1º **Luis Longo,** en la clase "A" zonal; clase "B", 1º **Cayetano Di Vicco;** 2º Hugo Romero y 3º César Monroe. **Autocross,** el plato fuerte de la jornada fue nuevamente el autocross que tuvo 3 series, repechaje y final, sobre un circuito de 1.500 metros de ripio y compactado. Los parciales fueron, **I serie.** 1º Alberto Caram, 2º Luis Galindo; **II serie,** 1º Carlos T. Abregú; 2º Ricardo Humbert; **III serie.** 1º Rodolfo Crespo; 2º Roberto Narvaja; **repechaje,** 1º Emilio Humbert. **Final:** 1º Luis Galindo; 2º Carlos T. Abregú; 3º Ricardo Humbert; 4º Rodolfo Crespo; 5º Emilio Humbert y 6º R. García. **Motocross:** luego de lucha emocionante, los resultados del motocross fueron éstos: 1º Hugo Jatib; 2º Alberto Lugones y 3º G. Capdevila. Director general fue Héctor Stefenutti y comisarios deportivos Eduardo El Eter y Enrique Del Pino.

REGULARIDAD

Mientras tanto, el **club Tucumano de Regularidad** también en la misma jornada, hizo comenzar su temporada con el campeonato "Apertura" con 117 kilómetros recorridos. Los entusiastas competidores partieron desde plaza Yrigoyen y luego registraron sus pasos reglamentarios por las localidades de Bella Vista, Simoca, Monteros, Famaillá, por la autopista y punto inicial. El binomio **Héctor Franceschi-Ricardo Fanjul,** en **única y Ricardo Romero-Rubén Coubet,** en **novicios,** vencieron en esta primera jornada regularista, donde compitieron más de 30 coches. La **clasificación general,** fue: **única,** 1º H. Franceschi-R. Fanjul, 10 puntos; 2º R. y M. Marchese 11; 3º H. y R. Vaccarone 11; J. Losa-F. Sastre 11; 4º Olga y Antonio Pintado 12; junto a A. y L. Gómez Guchea; 5º D. Stanich-M. Pedrini 15. **Novicios:** 1º R. Romero-R. Coubet 12; 2º L. Chincarini-L. Picón 20; 3º O. Miranda-S. Sampayo 23; 4º R. y L. Fernández Bravo 32; 5º N. Hidalgo-M.García 33.

BUENOS AIRES

Luján

La primera de T.C. Bonaerense

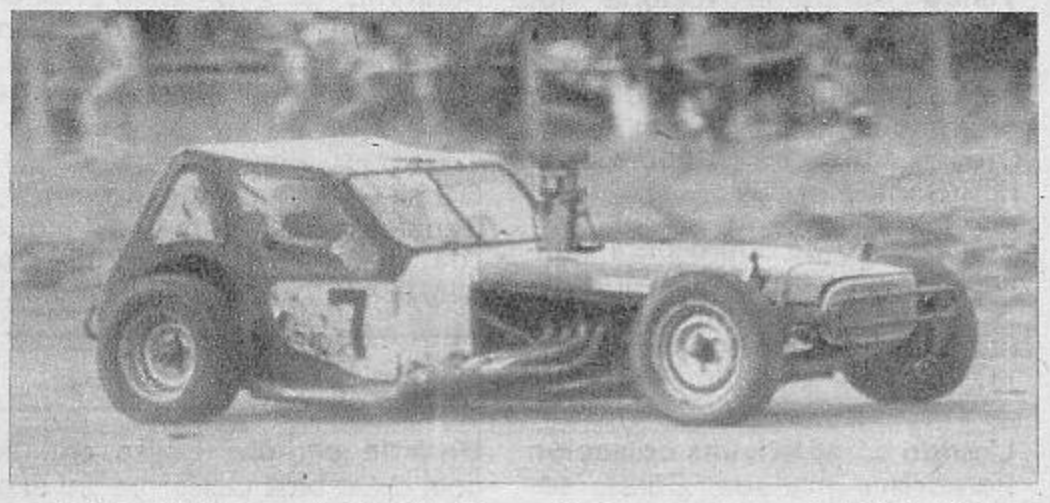
Esta competencia del T.C. Bonaerense fue el inicio del calendario para la presente temporada año 1983. Un parque sumamente concurrido y una bastante aceptable cantidad de público se dio cita en el Circuito El Ombú de la Ciudad de Luján. Se disputaron competencias para las Clases "A" y "B". En la clase "B" hubo 2 series a seis vueltas, un repechaje a 3 y una final a 12 giros. En la primera serie Jorge Biondi fue el ganador a años luz del segundo Oscar Picoli. En la segunda Carlos González representante de San Miguel y con planta motriz Falcon hizo suya la serie, escoltado al paragolpes por Jorge Figueroa que representa a la zona de Morón, con motor Dodge. El repechaje lo ganó Lombardo Nápoli. En la disputa de la final Carlos González hizo prevalecer nuevamente su poderío y desde la largada sacó clara ventaja a Jorge Figueroa. Tercero fue Guido Di Nella y cuarto Raúl Batalla. En la primera serie de la clase "A" Hugo Angliani, que representa a Luján, fue el ganador con Falcon. Segundo se clasificó Roberto Puerta, de Munro, con Falcon. En la segunda, el representante de San A. de Padua, Natalio Ciccia con Chevrolet fue el ganador, segundo se clasificó Guillermo García, de Capital, con Torino. El repechaje fue ganado por Alfredo Urcio de Ciudadela. En la final Natalio Ciccia fue cómodo ganador, segundo se clasificó Guillermo García. La tercera colocación fue para Julio Petrucl de Tigre y cuarto fue Omar Rivas de Caseros con Dodge.



Natalio Ciccia (Nº 3) representante de San A. de Padua fue el Ganador en la Clase "A"



Segundo en la Clase "A" fue Guillermo García.



Jorge Figueroa, de Morón, fue segundo en la clase "B".



El representante de Ciudadela, Carlos González (Nº 7) fue ganador en su serie y en la final del T.C. Bonaerense clase "B".

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

actividad zonal

CORDOBA

Laboulaye

Motociclismo Todo Terreno

Con un éxito realmente importante, culminó el Campeonato de Verano de Motociclismo Todo Terreno que organizó el Club San Martín de Laboulaye. Un torneo que a pesar de la época, más propicia para el descanso que para el trabajo, reunió una buena cantidad de pilotos que brindaron un espectáculo fuera de lo común para el mucho público que llegó a presenciarlo.

Como siempre, participaron las tres categorías que habitualmente lo hacen,y en esta última fecha, algunos nombres nuevos se sumaron en la nómina de inscriptos, lo que da una pauta del éxito que tiene la categoría en el sur de la provincia.

Los resultados finales fueron los siguientes:

PROMOCIONAL	100 cm³	ESPECIAL
1º) NESTOR GONZALEZ	1º) Sergio Marchessi	1º OSCAR LOEIRO
2º) Raúl Ravesotti	2º) Gustavo Andrés	2º Victor Morina
3º) Horacio Di Giusseppe	3º) Juan C. Yambuld	3º Oscar Arias

POSICIONES FINALES CAMPEONATO
PROMOCIONAL

1º) NESTOR GONZALEZ	103 puntos
2º) Raúl Ravasotti	85 puntos

100 cm³

1º) SERGIO MARCHESSI	102 puntos
2º) Juan C. Yambuld	70 puntos

ESPECIAL

1º) OSCAR LOEIRO	92 puntos
2º) Victor Morina	75 puntos

TUCUMAN

El nuevo autódromo y el Rally del Sol

Por fin el tan anhelado tema del **"nuevo autódromo tucumano"** ha llegado a ser el motivo fundamental de una conversación amistosa nada menos que entre el gobernador de la provincia, general (R) **Antonio Luis Merlo,** acompañado por el intendente capitalino coronel (R) **José Horacio Vermal,** mantenida al promediar marzo, conjuntamente con el comité ejecutivo de la **Federación Tucumana del Deporte Motor Nº 9** integrado por su presidente Héctor Stefanutti; secretario Eduardo Iglesias; tesorero Julio César Villafañe; vocal Eduardo Paiz; asesor Eduardo El Eter y el titular del Tribunal de Apelaciones, doctor Julio García Aldonate. Al término de esta entrevista cuyas motivaciones hacía tiempo que no habían golpeado las puertas oficiales, se informó al periodismo que la misma fue, en su espíritu, altamente positiva y que permite abrigar fundadas razones de optimismo con vista a lo que puede ser el nuevo y tal vez definitivo autódromo tucumano, descartando la rehabilitación del ex circuito del Parque 9 de Julio de esta capital, por razones financieras. Dejando las cosas como están, el mismo serviría para carreras de motociclismo y karting. Entonces, surgió la posibilidad de que se done un predio para el automovilismo en Horco Molle, en el corazón de Yerba Buena, más propiamente en el paraje oeste conocido popularmente como la "holla" que sería por las características naturales de su trazado, el lugar ideal para que el automovilismo tucumano y del N.O.A. disponga de su "casa propia".

Así las cosas, la última palabra la tendrá el gobernador Merlo quien prometió a nivel oficial analizar previamente el estado físico y legal en que se encuentra dicho paraje serrano, para responder a los dirigentes acerca de la viabilidad de su petición. Sobre el particular, se anticipó que se abrió de tal modo, un portal de envergadura de promisorio porvenir para el automovilismo norteño.

KARTING

La primera carrera organizada por la sección **karting** del Tucumán Rugby Club para la presente temporada, recibiendo el otoño en su coqueto circuito totalmente pavimentado de Yerba Buena, fue ganada por el joven piloto **Guillermo García Hamilton** que comanda ahora el torneo "Apertura" de la especialidad. La clasificación definitiva fue la siguiente: 1º Guillermo García Hamilton; 2º Pablo Padilla; 3º Gustavo Terán; 4º Ernesto Yanicelli y 5º Miguel Reginato.

LOS PILOTOS

En reciente asamblea, la **Asociación de Pilotos Tucumanos** ratificó su directiva de este modo: presidente Víctor Moreno; secretario Ricardo Humbert; vocales 1º Héctor Stefanutti y Luis Barrionuevo; suplentes: Luis Galindo, Armando Miguel, Roberto Narbajas; revisores de cuentas: CPN. José Gálvez y Juan V. Moreno. Se anticipó que su calendario 1983 tendrá 9 fechas. Como exclusividad se hizo saber que por intermedio de la Federación Nº 9, se gestionará ante las autoridades nacionales del deporte motor, la autorización oficial para que en Tucumán se disputen carreras de **monopostos** de la Fórmula Renault Argentina, también durante la presente temporada. En torno a esta feliz iniciativa, se vislumbró un creciente interés y extraordinaria expectativa.

EL "RALLY DEL SOL"

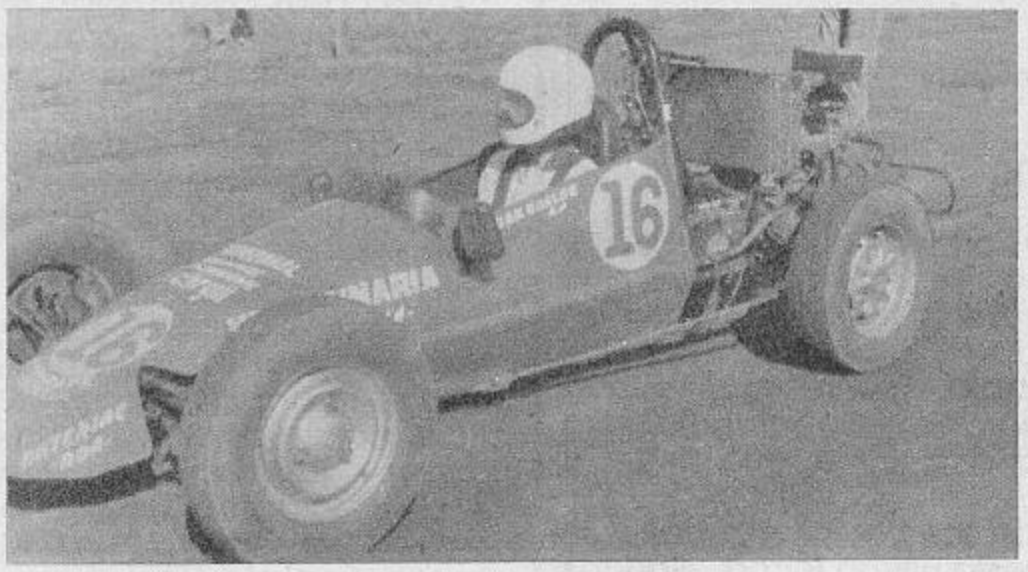
Para confirmar el primer "rally de motociclismo a la ciudad del sol), Río Hondo, Santiago del Estero, en mayo próximo, con epicentro en dicha ciudad turística, los dirigentes santiagueños Carlos Giambroni y Luis Sgolfo en una conferencia de prensa, aquí, en el "Jardín de la República", lograron el apoyo entusiasta del club Tucumano de Regularidad, de la Regional Nº 9 del Deporte Motor y de la Escuela de Policía de Tucumán "General San Martín", en todo lo que hace al ordenamiento de la gran competencia que se avecina por estos pagos norteños. Ahora se aseguró que los participantes podrían llegar a 700 pilotos en diferentes categorías. La competencia se largará desde Tucumán, Salta, Jujuy, La Rioja, Catamarca, Córdoba, Chaco, Rafaela y lógicamente Santiago del Estero. Cada etapa será de 540 kilómetros, aproximadamente, con arribo a Las Termas y luego en Santiago habrá pruebas de habilidad conductiva, con puntos al final. También se previeron "picadas" al margen del rally, aunque sin obligación de participar.

actividad zonal

TUCUMAN

Karting

Nuevamente el ronroneo típico de los karts girando en competición, pobló los aledaños del faldeo del Aconquija, donde el **Tucumán Rugby Club** por intermedio de su dinámica sección **karting,** hizo comenzar su campeonato "Apertura 1983", reservado para sus asociados, en su circuito de Yerba Buena, totalmente pavimentado de 850 metros de extensión. **Fernando García Hamilton,** con su Zanella Nº 74, fue el vencedor absoluto de la jornada inaugural enmarcada por numerosos aficionados. Los resultados generales, fueron los siguientes: **1º serie,** 8 vueltas, 1º 74, Fernando García Hamilton; 2º 2. Guillermo García Hamilton; 3º 3, Gustavo Terán; 4º 14, Pablo Carrizo; 5º 33, Juan Lara. **II serie:** 1º 73 Bernardo García Hamilton; 2º 21, Jorge Yanicelli; 3º 22, Pablo Padilla; 4º 32, Juan Manuel Cossio; 5º 48, Miguel Reginatto. **Final absoluta: 1º 74, Fernando García Hamilton;** 2º 2, Guillermo García Hamilton; 3º 32, Juan Manuel Cossio; 4º 33, Juan Lara; 5º 14, Pablo Carrizo; 6º 21, Jorge Yaniceli. De comisario deportivo y largador, actuó Luis Buffo y planillero Juan José Correa Uriburu. El campeonato quedó de esta manera: 1º Fernando García Hamilton con 9 puntos; luego Guillermo García Hamilton 6; Juan M. Cossio 4; Pablo Carrizo 3 (9 en **novicios);** Jorge Yanicelli 2 y J. Quesada 1 y 6 en novicios.



Juan Carlos Chuburá, ganador de la final en Gral. Levalle.

CORDOBA

Gral. Levalle

Fórmula Laboulayense

Gral. Lavalle fue el segundo escenario que visitó la Fórmula Laboulayense en éste, su segundo año de actividad. El parque completo de la especialidad se llegó al circuito y nuevamente al igual que en la primera fecha en Adelia María, se montó un interesante espectáculo.

Víctor Panza, el ganador de la primera fecha, fue ahora el triunfador de la primera manga, siendo escoltado por Juan Carlos Chuburú y Adolfo Monn. Miguel Raspo hizo suya la segunda batería y los escoltaron Raúl Sicot y Norberto Gallo.

Y en la final, que tuvo un trámite bastante peleado, se impuso Juan Carlos Chuburú que ya en la primera carrera había demostrado que estaba para pelear los primeros puestos. Raúl Sicot, fue su digno escolta, ya que durante gran parte de esta final lo persiguió al puntero, estando en algunos momentos a punto de superarlo, pero aquél no se lo permitió. El tercer lugar fue para José Luis Odetto, el crédito de Adelia María que después de la amargura que sufrió en la primera competencia, al tener que abandonar cuando jugaba de local, volvió a sonreír al subir al podio. Odetto, tuvo algunos problemas mecánicos en su serie por lo que debió largar desde los últimos puestos en la final, pero a fuerza de manejo y garra, logró ascender hasta ese meritorio tercer puesto.



Los hermanos García Hamilton, Fernando a la izquierda que ganó y Bernardo a la derecha, en un pasaje de la final de karting tucumano por el campeonato "Apertura" 1983.

CONCEPCION AUTO CLUB

El **Concepción Auto Club,** allá en sus pagos sureños a 70 kilómetros de esta capital tucumana, celebró su asamblea anual donde ante numerosos asociados, se aprobó todo lo actuado anteriormente y eligió la siguiente nueva comisión directiva: presidente: Amílcar Guido Almirón; vice: arquitecto Carlos Villaluenga; secretario: doctor Alejandro Molinuevo; pro: Adrián Villaluenga; tesorero: José Martínez; pro: Luis Estofán; vocales titulares: Roque Namur, doctor Rafael David, doctor Rubén Nacul, Hugo Somonte, ingeniero Antonio Rodríguez Muedra, José Rinaldi, Alejandro Tale y Juan C. Molina; suplentes: Miguel Ramírez, Eduardo Molinuevo, doctor Julio C. Nacul y Luis Albornoz; revisores de cuentas, CPN. Eduardo Namur, Luis Estofán y Julio Posse.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A propósito de su segunda presentación en Paraná y el sonado problema de los neumáticos...

CONFLICTO DEL TC-2000

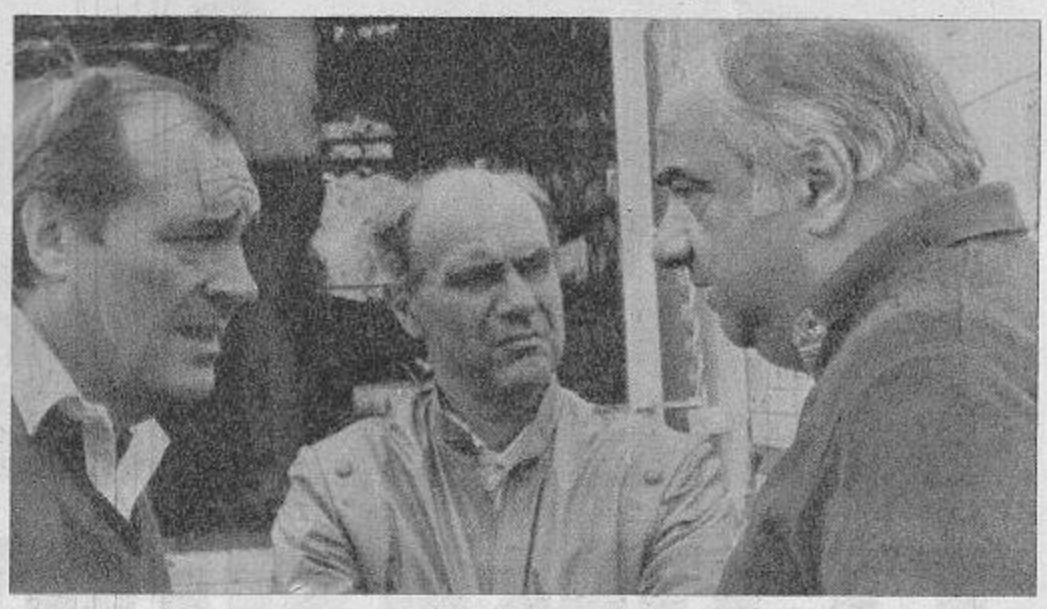
La segunda presentación del Turismo Competición en Paraná resultó crítica en lo que respecta al problema de los neumáticos. Como se recordará, la asociación que nuclea a todos los propietarios de la categoría le solicitó a la empresa Faneco la construcción de un tipo de cubierta más dura y resistente, con la intención de abaratar costos. Fliter respondió a ese compromiso fabricando un neumático de cuatro telas, dos cinturones y una banda de rodamiento con espesor más grueso que el normal. ¿Qué permite esto? Básicamente, ampliar la durabilidad del neumático. Por una cuestión de objetivos, compromisos comerciales con sus auspiciantes y, en defintiva, deportivos, los equipos de punta renuevan los juegos en cada carrera. Pero alguno que no está en condiciones de adquirir un juego por fecha, los puede llegar a utilizar en tres o cuatro carreras. Para marcar un paralelo que sirva de referencia, basta con asegurar que el mismo compuesto que se utiliza en Turismo Competición es el que calza al Turismo. Y justamente con ese mismo compuesto los autos de Turismo corrieron las 6 Horas en el Autódromo Municipal en 1982.

¿Cómo se hace este arreglo entre la categoría y Faneco? Por un lado, la APTC se compromete a utilizar durante toda la temporada, neumáticos Fliter. Mientras que esta firma pone a disposición de la especialidad el número de cubiertas necesarias y la atención en cada una de las pruebas. Hasta aquí todo está normal. Pero el problema nace en la competencia realizada en el Cabalén el año pasado cuando el equipo de Roberto Del Campo retorna a la categoría en esa temporada. Desde esa prueba en adelante Del Campo utilizó gomas Paul. Pero el conflicto se desató ese año, cuando el equipo de Quilmes logró mayor competividad. Marcos Juárez fue la primera muestra y Paraná significó el desborde de esa "olla" que destapó Strianese por los micrófonos de "Carburando", pidiendo una solución urgente. Ahora el problema es de conocimiento público y realmente grave, considerando que la próxima será en Buenos Aires y aquí ningún equipo de punta quiere otorgar tipo alguno de ventajas.

LAS COSAS EN CLARO, SIN PERDER LA MEMORIA

De acuerdo a cómo está planteado el conflicto, aquí hay dos puntos claves para resolver: *1)* El problema nace exclusivamente porque la APTC hace un acuerdo sólo *verbal* entre sus integrantes. Roberto Del Campo, un buen día decidió no ajustarse más a lo convenido por la asociación y optó por las Paul. De manera que éste es un problema que únicamente puede, y debe, resolverlo la asociación de propietarios, y *2)* que en todo esto el más perjudicado resulta ser Fliter. ¿Por qué? Porque hace más de tres meses que viene respetando su parte del compromiso en ese pacto formalizado sin ningún papel de por medio. Tanto Fliter como toda la asociación no se preocuparon para que la categoría mejorara los registros de un temporada a otra, con miras a obtener un beneficio económico general con cubiertas más duras. Pero la aparición de Paul complicó todo el esquema.

Ahora conviene analizar por qué aparece Paul en esa categoría. Para nosotros, porque justamente llega después del arreglo mencionado. O sea, cuando se frena por una temporada la performance y el rendimiento de los neumáticos por una cuestión de pesos, Paul empieza a competir con Fliter. Un caso similar pasó hace poco en la Fórmula Renault —aunque en menor dimensión— donde también persiste un acuerdo similar al del Turismo Competición, entre la asociación del piloto y Faneco. El planteo y su conclusión son fáciles: por dichos compromisos se compromete la estabilidad de una fábrica de neumáticos que calza a la mayoría de las categorías del país, enfrentándola en competencia directa con otra que espera el momento oportuno para entrar en acción. De esta forma se explica también por qué Paul no decide competir con Fliter en Fórmula 2, una de las categorías que le exige a su único proveedor gomas más rápidas en cada temporada. Aquí no entra Paul, como tampoco lo hace más en la Fórmula Entrecor, hasta el año pasado "usuario" de sus neumáticos. En esta fórmula hicieron 1m04s9/10 con Paul en Marcos Juárez, en noviembre del '82, mientras que hace poco más de un mes, sobre el mismo escenario y con neumáticos Fliter, marcaron 1m02s2/10. En Paraná, hace 10 días, la Entrecor volvió a bajar dos segundos y medio el registro del año pasado.



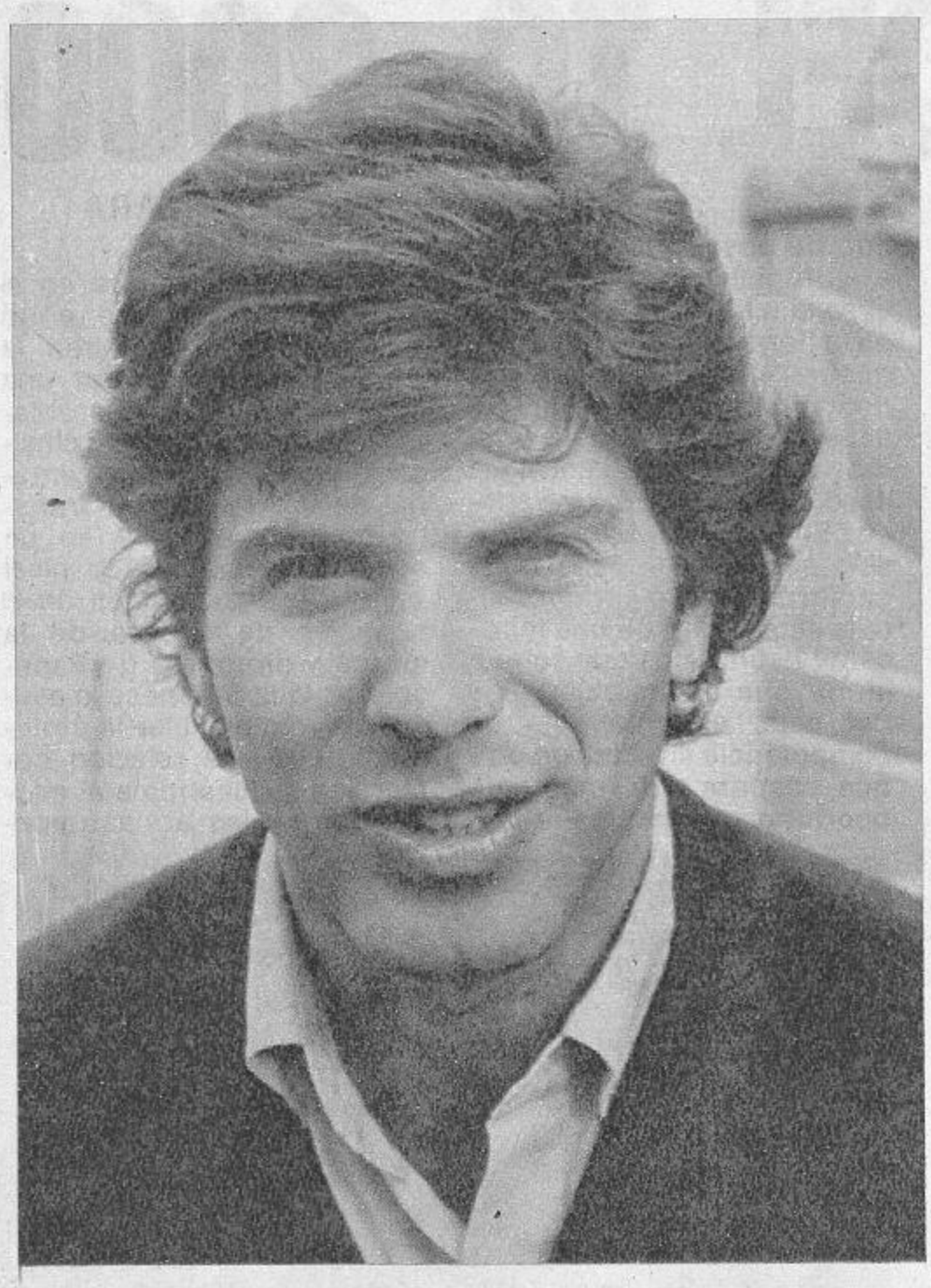
Strianese, De Guidi y Akel. En Paraná se trató el problema y empezaron a buscarse soluciones.

¿QUE PASARA AHORA?

Es de esperar que en el intervalo de un mes entre Paraná y Buenos Aires la APTC pueda encontrar una solución definitiva al problema. De todas formas la clásica reunión-almuerzo semanal de Volkswagen se transformó el martes 19 en un cónclave del más alto nivel entre los responsables de la comisión de carrera de la marca y directivos de Faneco. Allí, Luis Strianese le aseguró a Héctor Fliter la continuidad de esa relación comercial, solicitándole al mismo tiempo las armas necesarias para pelear de igual a igual. Y la respuesta fue inmediata: por lo menos para todas las máquinas Dodge-Bolkswagen habrá neumáticos más blandos para correr e incluso cubiertas especiales para clasificar, si hicieran falta. Todo esto, de no solucionarse el problema "original", puede plantear un problema mayor. Ahora habrá que esperar los próximos acontecimientos. Lo importante en estos casos es analizar la trayectoria de todos los que tienen algo que ver en el problema y luego resolver en forma definitiva una situación que puede complicar la marcha institucional del Turismo Competición.

J.F.M.

...Cuatro, tres, dos, uno... ¡Fuego...!





FERNANDO CROCERI, 70 KILOS EN ORBITA

Debutó en la F-2, por entonces Nacional en la tercera fecha de 1982 (Mendoza), conduciendo un Berta alar. Cuatro carreras después, se subía al podio por primera vez en San Juan, cuando finalizó tercero precedido por Di Palma y Guerra. Repitió en su séptima presentación en Bahía Blanca, pero esta vez llegando segundo de Fangio y logrando el récord de vuelta en Aldea Romana. En El Zonda de San Juan, Fernando Croceri hizo su undécima aparición en la categoría consiguiendo su primera victoria en la F-2 Codasur.

Pocas veces se dio en la categoría un ascenso tan vertiginoso. Porque fueron escasos los pilotos que en su cuarta carrera accedieron al podio y menos aún, los que ganaron antes de cumplir un año en la especialidad. Pero este "caso extraño" corre el riesgo de ser enfocado simplemente desde esa óptica, si uno no conoce al protagonista. Mejor dicho si no sigue, como habitualmente hacemos nosotros, a la F-2 Codasur y su gente.

Definirlo como una persona nerviosa, no sería exacto. Hay en su interior una constante ebullición. Una mezcla de ansiedad y vértigo que varias veces lo llevaron a equivocarse y excederse. Fiel a ese temperamento, en la pista repite la característica. Viajando de costado, encarando pianitos, clavando la aguja cerca de las 10.000 rpm. Pero en toda esta actitud siempre hubo algo más...

"Si, creo en las etapas que uno debe superar para seguir hacia adelante, pero

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



también soy un convencido que hay que pasarlas rápido. Así, pic, pac..."

Probablemente, en esta frase quede planteado el Fernando Croceri que intentamos presentarles. Como para variar la óptica de que les hablábamos a través de un empuje y temperamento, excesivo a veces, pero no exento de una particular lógica, si a todo esto le sumamos los 23 años del protagonista, y sus ambiciones. Ambiciones que, obviamente, tuvieron en Fernando un buen "caldo de cultivo", y que no nacieron de un día para otro.

LAS MOTOS, EL PRIMER F-4, LA POLE DE BAHIA Y LO QUE APRENDIO...

"Comencé corriendo en motos en 1977, pero antes de eso siempre estuve ligado a autos y motos. Así que si tuviera que buscar una motivación podría encontrarla por ese lado y por el contacto con Miguel De Guidi que es amigo desde hace muchos años de mi padre. No había monopatín, triciclo o lo que fuera con lo que no anduviera rápido... y tratando de ganar".

"Aún antes de tener edad para correr en auto vendí la moto y le encargué un F-4 a Crespi. Este quedó un año y medio en su taller, o más, y yo iba todos los días a verlo, esperando que Tulio me lo terminara. Finalmente, un día el auto quedó listo y eso fué lo máximo... Me lo llevé a un taller donde había gente que me lo iba a atender y después... a la pista. Así se cumplió uno de lo primeros sueños de mi vida: subirme a un auto de fórmula'.

"Siempre que pensé correr, no se me ocurrió otra cosa que hacerlo en un auto monoposto, no me interesaba otra categoría, ni ninguna otra cosa .

"Con la ayuda de un gran amigo, Ruben, fuimós a largar mi primera carrera en Estancia Chica. Anduvimos mas o menos y luego estuve en dos o tres más, pero con el auto muy modificado —lo cortamos bastante— porque durante el tiempo que estuvo parado, aparecieron otros modelos y había que actualizarlo. También en eso me ayudó Miguel, especialmente en el diseño de la suspensión trasera. A partir de ese momento, siempre estuvimos dentro de los primeros cinco. Ganamos series, logramos buenas clasificaciones y lo fundamental fue que llegamos rápido. Desde un comienzo estuvimos en la conversación —lo que me alegraba mucho—. Pero siempre nos faltaba algo. Una pieza que se rompía, algo que se caía, todos imponderables que nos impedían llegar .

"Poco después, Sommi salió con el Berta. En una carrera —en el circuito N° 7 del Autódromo— nos sacó media vuelta a todos, nos mató... Incentivado por eso y la relación que había entre Oreste y De Guidi, nos decidimos a comprar un Berta. Junto con Laskac fuimos a Alta Gracia a terminarlo y de allí, derechito a la primera carrera: Bahía Blanca. En clasificación, hicimos la pole con casi un segundo de ventaja.

"Es cierto que se comentó que en la ocasión había usado una caja de quinta —prohibida reglamentariamente—, pero fueron todas mentiras. Teníamos una caja nueva de Meriggi que era muy buena, pero nunca de cinco marchas, en cambio era último modelo. Lo que pasó fue que la diferencia era tan grande que llamó la atención y abundaron los comentarios. En carrera, comenzó a agarrarse un cojinete y mermó el rendimiento del motor, todo se estropeó rápidamente....

"A pesar que no repetimos lo de Bahía, tuvimos buenas actuaciones. Gané en Minas (Uruguay), fui 3° en Olavarría, consiguiendo las pole en los circuitos N° 5 y 8 del Autódromo. Sin embargo, pasaba casi siempre lo que te decía antes: por una u otra razón, las cosas se nos complicaban. Logré dos podios en un año y medio, estábamos casi siempre en la lucha por la punta, eso era importante, pero... Siempre nos faltaron resultados y sumar puntos .

"En esa época, Miguel me ofreció correr en F.2. Esto me volvió loco y debuté en Mendoza, cumpliendo al pie de la letra las indicaciones de Miguel. Largué 17° y terminé 10° con un auto que no era ni por las tapas de punta. Para mí fue como estar en un F.1, era lo mejor del mundo..."

"Corría alternativamente F-4 y 2, después dejé la primera cuando vi que se me podía aclarar el camino en F-2, que era lo que verdaderamente quería. Por los consejos de De Guidi fui al equipo INI y en mi segunda carrera tuve ocasión de manejar el Berta aquel (el famoso...) que usara Miguel para ser campeón de F.2 en el '79. Hice el quinto tiempo en clasificación en el Autódromo sin practicar ni nada, porque se decidió sorpresivamente que lo corriera yo. Fue muy lindo lograr eso, además, porque a partir de ese momento me integré definitivamente a INI y en la siguiente tuve el Berta alar que uso actualmente...".

CONCLUSIONES DE UNA ETAPA

—¿Qué te dejó la F-4?

"Muchísimas cosas importantes, en principio, la Escuela de Del Río. Cuando llegué, me gustaba acelerar, ir rápido, pero no tenía idea de nada: hacía trompos en la recta. Jorge, con bastante paciencia, nos fue diciendo todo... Realmente, creo que el curso es muy bueno y se lo recomiendo a todo aquel

Izquierda: **"Ya estoy pensando en Salta, la que viene y quiero ganarla. En esto hay que ser contundente y no dilatar las cosas".** *Una confesión que lo pinta de cuerpo entero. Arriba: circulando con el Alcázar-Berta Volkswagen que parece a punto de "despegar".*

que me pida una orientacion. Te enseña muchas cosas que llevarían tiempo aprender. Además te ayuda a gastar menos —tiempo y dinero— y tal vez evite que te rompa la cabeza. A mi casi me sucede cuando le destrocé uno de los autos en la Bajada del Tobogán; en esa ocasión veníamos con Mansilla, con el que hicimos juntos el curso. Recuerdo que era invierno y yo iba al curso en moto, tenía que ponerme dos pantalones para evitar el frío. Llegábamos a las 7 de la mañana, porque queríamos usar los autos "frescos" y no después de que los baquetearan, entonces habia que estar temprano...

"Además, me dio la noción de lo que era viajar en un auto sin techo, tener las gomas cerca de la cara, cómo es la caja, el mecanismo del doble embrague y varias cosas más".

—Bueno, eso fue al comienzo, ¿y después?

"Todo fue positivo, Juan Laskac me enseñó mucho cuando estuve en su equipo, aprendí a relacionar un auto, tocar los alerones, a cambiar una trompa y que el auto vaya diferente. Es un aprendizaje largo, que me costó encararlo y que lo asimilé carrera tras carrera. Especialmente porque hay que tocar las cosas de a una para ir sintiéndolas. Hicimos muy buenas pruebas con resortes, comprobando paso a paso los resultados. También fue importante en el aspecto humano. Me relacioné con la gente del ambiente, que es un mundo muy particular..."

—¿Llegaste a conocer las características de tus rivales?, ¿te "descubriste" como piloto...?

"Me enseñó más que nada a competir, lo que significaba pelear un puesto rueda a rueda y cómo había que hacerlo. Te ayuda a hacer todo eso de la mejor manera posible".

—¿Te dolió no ganar una carrera por los puntos?

"Para nada, porque siempre apunté a la F-2. La existencia en F-4 fue bárbara, muy linda, pero siempre supe que era un escalón que tenía que usar para llegar a la F-2. Ganar en Minas, al margen de los puntos, fue bueno porque en definitiva, gané en la F-4".

EN LA FORMULA 2 A FULL

"¿Sorprendido?, si pero más que nada por los nombres que me rodeaban en F-2. Quizá me haya sorprendido más porque aunque yo quería llegar muy rápido, esto fue demasiado. Trate de tomar conciencia, me acerqué buscando integrarme y a la vez ubicarme de la mejor manera posible. Eso sí, otra cosa que me llamó la atención es cómo iban los autos de rápido en relación a los F-4, especialmente su capacidad de viraje y también los casi 100 HP más de potencia .

"A pesar de mis sorpresas, me propuse tratar de ganar lo más rápido posible. No me gustan las cosas que se empiezan a dilatar, siempre trato de ser el mejor y no mirarme en el espejo del que pierde, sino en el del que ganó. Acá lo que importa es el resultado y sobretodo, ganar .

"Por esto soy más exigente conmigo mismo que con el equipo. Es algo que lo converso con ellos y primero trato de cotejar todos los detalles para ver si no voy rápido por culpa mía; cambio radios de giro, pruebo mil cosas para sacarme la duda y recién después les digo que le hagan tal o cual cosa al auto. Con esto no quiero decir que no sea exigente con ellos, me gusta tener el auto prolijo y en las mejores condiciones, porque además creo que al auto hay que quererlo y el piloto siempre tiene que estar cerca de él y mirándolo constantemente, porque él es el que va arriba. Los mecánicos estan abajo y uno les tiene que trasmitir lo que siente, pero el piloto debe estar cerca del auto y cuidar todos los detalles: siempre hay algo que hacer en un auto de carrera .

"Cada día se aprende algo nuevo y esa faceta también la disfruto, especialmente la parte técnica. Me gustaría dominar esto como el Yoyo o Guillermo, que paran y saben lo que tienen que hacer inmediatamente .

"Me gusta manejar rápido pero sobre todo busco el resultado. Cuando salgo a 'hacer una vuelta' sé que tengo que hacerla porque ése es un resultado .

"A veces uno no sacó un resultado, pero hizo un papel excelente y eso también me pone contento. Corro para mí, por sobre todas las cosas...

"Quería ganar pronto, lo antes posible. El año pasado, cuando logré el podio en San Juan me sentí en las nubes. Nos motivó a mi y a mi gente para seguir adelante. Tenemos fuerza, pero no es lo mismo cargar todo y volver después de un fracaso que celebrar una buena ubicación .

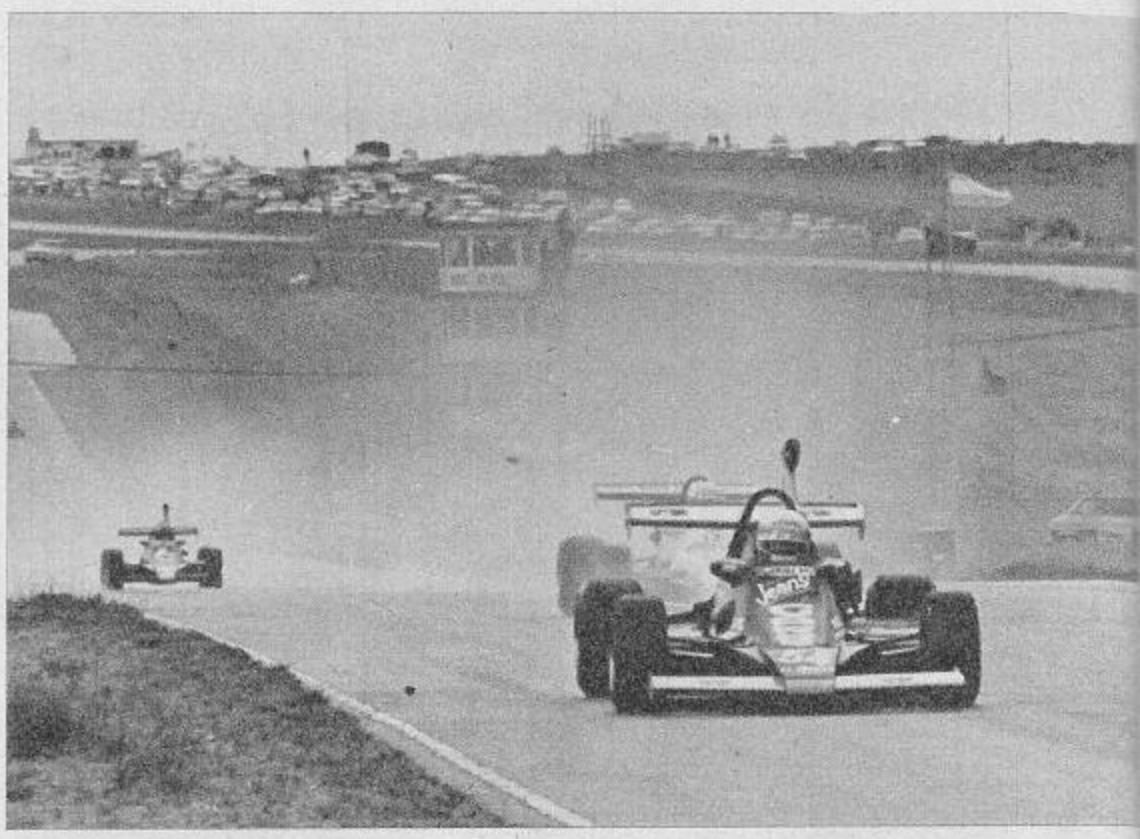
"Otra satisfacción muy linda fue la de Bahía Blanca. Había agua y tuve que manejar con una prolijidad increíble porque iba con gomas slick. No sé si hubiese podido ganarle a Juan, pero en un momento determinado iba muy cerca. Sin embargo, ganar en Bahía hubiera sido demasiado pronto; para ésta de San Juan reconozco que estaba más preparado .

"No cometí muchos errores y a ello me ayudó mucho De Guidi que me guiaba y quien junto con mi padre digitaron un poco todos los pasos que fue dando. Si tuviera que sopesar errores y aciertos creo privaría lo último, porque tengo mucha autocrítica y trato por todos los medios de no repetir las macanas. Por ejemplo, después de Punta del Este, estuve una semana torturándome. Cada vez que veía la tabla de mis tiempos, reconocía: 'si es cierto, tendría que haber andado mas despacio' . Para colmo, cuando desarmamos el auto encontramos que había un pistón roto, lo cual me hubiera permitido seguir igual. Mi conclusión final es que, en Uruguay, yo iba más rápido que el auto. Cachi me enseñó algo muy importante: si el auto anda 10, el piloto tiene que estar a su altura y siempre buscando un equilibrio. Cuando uno puede lograr eso, la victoria llega sola. En Punta del Este quise ganar y no podía, en cambio si hubiera llegado tercero como venía, hoy estaría mucho mas cerca de Fangio en el Campeonato.

"No me puedo quejar de lo que hice hasta ahora. Creo que mejor no pudo haber sido. No sólo por haber ganado ahora sino por todo lo del año pasado también .

"Aspiro al título, pero tengo rivales muy bravos. Además, muchos circuitos no los conozco y poner el auto te lleva tiempo, ésa es una ventaja que ellos tienen. Llego a lo mismo, pero tardando más. ¿Maldonado?, sin ninguna duda es el "1". Di Palma es muy rápido y con toda la experiencia del mundo, es difícil tenerlo atrás. Juan anda muy pero muy rápido, tiene un medio mecánico excelente. Cachi va rapidísimo, tal vez sea el más veloz de todos, hay que verlo en los curvones..., aunque no lo ayuda su infraestructura, es un campeón .

"Junto con estos que nombré, están los pilotos de Renault que por diferentes



Arriba: Rumbo a su segundo puesto en Bahía '82, lo mejor que había logrado hasta... San Juan. **"Ahora quiero el campeonato, o al enos intentar la posibilidad".**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





motivos aún no están en forma, pero lo estarán. Tienen motores muy buenos, están trabajando mucho y seguro se integrarán al grupo de aspirantes".

EL ZONDA Y SUS CONCLUSIONES INMEDIATAS

—¿Cómo llegaste a San Juan?

"Mentalizado que podía andar adelante y hasta ganar. Era la primera vez que largaba en primera fila en F-2 y la responsabilidad era grande, las palabras de Biaggini me advirtieron. Le pregunté, '¿a quién tengo atrás?' y me contestó: 'no



tenés a ningunos tontos: Maldonado, Di Palma, Scarazzini, Del Río, Kissling y los demás'. Me abroché el casco, apreté más el cinturón y me dije, 'bueno, vamos a acelerar'."

—¿Fue ésa tu mejor carrera?

"Sí, pero no por haberla ganado. Porque no sólo yo hice las cosas bien, sino todo el equipo. Me marcaron correctamente y funcionaron a las mil maravillas, creo que fue un trabajo muy profesional, me hizo digitar toda la carrera a través del box".

—¿Era la primera vez que "redondeaban" un trabajo así?

"Sí y desde el viernes anterior comenzamos a trabajar así. Cada uno estaba diez puntos en su función, habíamos logrado acertar la puesta a punto del auto o sea que todas las condiciones estaban dadas. Ganar era otra cosa, eso dependía también de las circunstancias".

—¿Cuál fue el plan de carrera?

"Cuidar todo hasta que faltaran siete vueltas y después... con todo. Biaggini, antes de largar, me despidió... 'quedate tranquilo que vamos a andar bien". 'Estoy supertranquilo', le contesté; 'hágame bien las señas que vamos a ganar'."

—Sos un piloto nervioso, sin embargo, anduviste realmente tranquilo, ¿qué ayudó a lograr este estado?

"Algo que Angel Guerra me comentó. Yo lo respeto mucho porque es un poco la imagen del piloto que siempre tuve en cuenta: ganador joven, hombre de punta por excelencia y vencedor. Me dijo algo así como, 'quedate tranquilo que van a andar bien. Mirá que las carreras son así, asá...' Y sucedió todo como él me dijo".

—¿Qué pasó con Del Río?

"Lo controloba bien, pero él hizo pesar su experiencia. Me tanteó cinco o seis vueltas antes de la última y me hizo la misma maniobra que realizó al final, sólo que se volvió guardando distancias. No gastó su auto en cada ocasión que tuvo, sino que lo guardó para el final. El sabía que el único lugar donde me podía pasar era ahí en la última curva, porque yo tenía una deficiencia con los frenos. Si hubiera puesto el auto, me ganaba o bien nos pegábamos. Imagínate las cosas que venían pasando por mi cabeza en esa última vuelta y al llegar a la curva, era un desfile increíble, el Gordo Biaggini festejando, mi padre, la gente del equipo. Venía como cien metros atrás antes de comenzar a bajar los cambios, lo vi por los espejos, pero cuando yo ya estaba en segunda y comenzando a doblar, de golpe veo la trompa de él a la altura de mi pontón. Me dije, ¿adónde va? Felizmente ya estaba encarando la curva con mi ritmo habitual y él tuvo que 'amontonar' los cambios y frenar para no pegarme y salir desacomodado..."

—¿Qué pensaste en esos momentos?

"La última vuelta fue emocionante. Venía levantando el acelerado. 'Que no se vaya a salir nada, que no se rompa...', me repetía. Tenía el volante con la punta de los dedos, como si manejara un auto de calle. Yo ya me veía ganador en toda la vuelta, Jorge me 'abatató' en la última curva, un poco por asegurar la carrera".

—Suponemos que aunque parezca entira, una victoria condiciona de una enera fundamental tus aspiraciones de este año...

"Efectivamente, sé que puedo ser campeón, es más, la posibilidad ya la barajamos hablando con la gente de INI y estamos covencidos que la alternativa es accesible. Imaginate que esto implica que vamos a mentalizarnos para lograrlo".

—¿Cuáles son tus mejores argumentos?

"Por mi parte, las ganas, la juventud, y aunque me falte experiencia, creo que se puede compensar perfectamente. Inclusive diría que prefiero la juventud a la experiencia. Además, la capacidad de mi equipo —exelente— es una carta que será fundamental. De una cosa estoy seguro, lo vamos a intentar".

Sin duda, nosotros también estamos seguros que lo intentará. No sólo porque tiene la ocasión de hacerlo, sino porque nos atenemos a su forma de ser, esa manera de hacer todo rápido que lo llevó a superar etapas velozmente; como la que lo proyectó a la F-2 en poco tiempo y la que lo convirtió en ganador con menos de un año de experiencia. Casi como para decir que el de Fernando Croceri fue el "lanzamiento" más exitoso de los últimos tiempos.

LUBRICANTES

Castrol

Licenciatarios Exclusivos en Argentina

Lubricantes Swindon S. A.
Bmé. Mitre 559, Piso 3°, Of. 301-(1342) Buenos Aires
Teléfonos: 33-7500 y 33-7509

Castrol

LA FORMULA DOS EUROPEA DESPIDIO A NURBURGRING

GABBIANI FUE EL



Gabbiani festejando su tercera victoria del año, mientras le bajan la bandera en Nurburgring. En la foto pequeña, Gabbiani (en el centro) flanqueado por Nannini y Danner.



Luego de casi medio siglo de reinado como uno de los circuitos más difíciles del mundo, Nürburgring fue escenario el domingo pasado de su última carrera internacional. En efecto, Beppe Gabbiani logró allí su tercera victoria de este año, imponiéndose sobre un sorprendente Nannini y un muy veloz Danner. Ni Mansilla —por rotura del auto— ni Larrauri —problemas económicos— pudieron ser de la partida

Sin necesidad de ponernos demasiado románticos, hay que recordar, de todos modos, que Nürburgring conocerá próximamente una nueva etapa, totalmente diferente y las monumentales obras para el nuevo circuito ya han comenzado hace rato. Pero ya nunca será lo que conocimos hasta hoy, puesto que del legendario trazado de 22 kilómetros, apenas se rescatarán los tramos que rodean a los boxes y la tribuna principal, con el agregado de un nuevo sector de pista que totalizará un dibujo de siete kilómetros de extensión. Ya no habrá saltos, ni curvas envenenadas por los ciegas, ni condiciones de clima cambiantes al pasar por distintas forestas en el curso de los 22 kilómetros. O sea que Nürburgring ya no será más Nürburgring, aunque le quede el nombre y la ubicación geográfica.

Le tocó a Beppe Gabbiani la suerte de ser el último gran triunfador internacional en la pista más difícil de todos los tiempos. No es poco mérito porque, con los Fórmula Dos actuales —aun wing cars— circular rápido en Nürburgring sigue siendo un terrible desafío. Y si no que lo cuente el francés Phillipe Alliot, que el sábado se fue de pista en una bajada de quinta a fondo de la cual salió milagrosamente indemne pero donde el Martini quedó reducido a verdaderos escombros para la trituradora de fierro viejo. Además, era el segundo Martini roto en dos días, ya que el viernes Alliot había sufrido otro golpe más leve pero igualmente nefasto para el chasis.

Gabbiani en cambio giró en gran señor desde el comienzo de la carrera, y se llevó un triunfo impecable, a pesar de los reiterados ataques del sorpresivo Nannini.

Que le sacó recursos de la galera al viejo Minardi del año pasado. Una sorpresa como las que suele dar Nürburgring ya que allí pesa notoriamente más el piloto que el auto. Una de las causas —dicho sea de paso— por las cuales habrá que lamentar la desaparición del vijeo circuito, por más que las normas de seguridad así lo exigieran.

En clasificación había sido Christian Danner el más rápido sin embargo, con una excelente demostración de manejo agresivo en pleno Nürburgring, con lo cual eliminó cualquier sospecha previa de quienes pensaban que su podio en Hockenheim se debía más que todo a un motor BMW especialmente robusto, que le habría reservado el ingeniero Paul Rosche de BMW. En Nürburgring no vale un motor de diez caballos más o menos sino lo que vale sobre todo es lo que sabe hacer el piloto en cada uno de los miles recovecos del circuito, y Danner se ganó un merecido respeto luego de girar en tiempos siempre veloces

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Germán Sopeña (Enviado especial a Nürburgring, Alemania)
Radiofotos: A.P.

ULTIMO GANADOR



para obtener la pole justo delante de Gabbiani, líder del torneo y presunto piloto "number one" del equipo March.

Pero lamentablemente Danner no largó bien. El color verde apareció demasiado rápido en el semáforo y Danner tardó un instante en reaccionar. Gabbiani aprovechó la circunstancia de inmediato y detrás suyo Nannini, que había conseguido el inesperado cuarto puesto de clasificación con el Minardi modelo 1982. Durante toda la primera vuelta, Gabbiani tiró a fondo para tratar de despegarse del pelotón y logró en parte su objetivo, pero sin alejarse en cambio de Nannini. Increíblemente a tono con la performance del March oficial. De allí en más la carrera quedó totalmente limitada a Gabbiani y Nannini, ya que Stefan Bellof, que con su Maurer intentó al comienzo terciar en la cuestión, ubicándose momentánemante tercero, rápidamente quedó fuera de carrera, volviendo a boxes con el calbe del acelerador roto.

Bastante lejos en cambio, los dos Ralt-Honda que tan bien habían andado en Hockenheim. No pudieron encontrar un equilibrio semejante para Nürburgring y tanto sus tiempos de clasificación como los de carrera estaban cinco segundos por encima de los que Gabbiani o Danner, diferencia suficiente como para alejarlos de toda discusión. Una pena para la lucha por el campeonato ya que Gabbiani volvió a poner distancia con su tercer triunfo, favorecido además porque su perseguidor inmediato que era Thackwell (ahora lo es Palmer) no consiguió ni un solo puntito.

Carrera ideal por lo tanto para Beppe Gabbiani, aunque hubo una emoción de ultimísimo momento, cuando

DIVORCIO DUCAROUGE-ALFA EURORACING

Las culpas se pagan. Así parece haberlo entendido el severo Paolo Pavanello quien después de la carrera de Paul Ricard quedó seriamente frustrado por la descalificación del tiempo de De Cesaris el día viernes —tenía la pole provisoria— por culpa de un extinguidor que no tenía la carga correspondiente. El responsable de controlar ese elemento era concretamente el francés Gerard Ducarouge, director deportivo del equipo, puesto que provenía de similar función en el equipo Alfa del año pasado y que públicamente aceptó ser el responsable.

Pavanello decidió por lo tanto separarlo del equipo y si bien Ducarouge permanece bajo contrato con Autodelta —la filial deportiva de Alfa Romeo— ya no estará en el equipo de Fórmula Uno, hoy regenteado por Pavanello, el que no bromea.

apenas faltaban 50 metros para terminar la carrera, última vuelta, última curva de esa porción modificada que desemboca en los actuales boxes provisorios. Allí Nannini quiso jugarse el todo por el todo en una frenada para la historia (aunque Gabbiani era prácticamente dueño de la posición porque lo controlaba a voluntad) y de pronto perdió el control del Minardi que inició un trompo y terminó golpeando fuertemente contra el guard rail. Pero Nannini tuvo suerte ya que no se le paró el motor. Pudo colocar la primera y llegar despaciosamente a la línea de sentencie con el auto herido. Para el equipo Minardi era de todos modos una fiesta.

MANSILLA SIN AUTO, LARRAURI SIN DINERO

Imposible festejar nada, en cambio, en el lugar de los sufridos pilotos argentinos, para los cuales el Campeonato de Fórmula Dos se presenta especialmente negativo en su primera parte. Ni Mansilla ni Larrauri tampoco pudieron correr en Nürburgring —como ya había sucedido hace dos domingos en Hockenheim, aunque por distintas razones— lo cual constituye sin duda una nueva frustración.

Oscar Larrauri ni siquiera estuvo en Alemania, ya que la decisión de no correr fue tomada días antes en Italia y es la consecuencia directa de la difícil situación económica del equipo Minardi, limitando a lo mínimo indispensable. Según Giancarlo Minardi, consultado por *CORSA* en Nürburgring, *"No he podido conseguir ningún patrocinante para Poppy en Italia y tampoco se concretaron los que estaban pendientes desde Argentina. Corrimos en esa situación las primeras carreras pero no podíamos seguir así indefinidamente, porque poner en marcha un equipo de dos autos cuesta demasiado. Esto no significa para nada que Poppy no haya satisfecho nuestras expectativas, todo lo contrario. Pero se hacía prohibido correr dos auto"*.

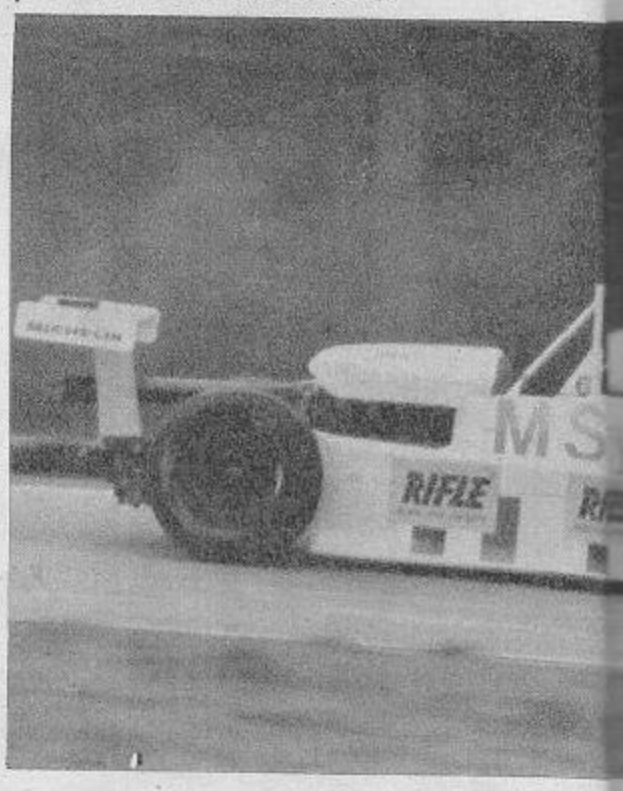
—¿La reducción del equipo a un auto es provisoria o definitiva?

— Solamente provisoria. Esperamos poder correr en Vallelunga con los dos autos y el martes próximo ya estaremos probando en Mugello para la carrera que se corre más tarde en ese circuito. Oscar va a participar también en esas pruebas como hasta ahora.

Pero también queda claro que si aparece cualquier día de éstos un piloto que ofrezca un patrocinio concreto para correr el segundo auto, es bastante probable que Minardi se sienta tentado por la operación. El futuro de Larrauri depende entonces fundamentalmente del apoyo financiero que él mismo pudiera conseguir.

Para agravar su comprensible decepción personal, la destacada carrera de Nannini lo debe haber apesadumbrado más al rosarino ya que allí se pudo ver que el Minardi viejo era al menos un arma intersante para pelear en Nürburgring.

Enrique Mansilla por su lado creía que no podría correr por su lesión en el ojo. Pero el miércoles 20 pasado el médico del hospital de Heidelberg lo sorprendió con la agradable noticia de un buen restablecimiento de su lesión y un O.K. para que corriera en Nürburgring sin que existiera ningún riesgo. ¿Qué pasó entonces en Nürburgring?: una suma de factores de verdadera mala suerte. Por empezar, desde que Mansilla se sentó en el auto y dio las primeras vueltas de reconocimiento a un circuito que no conocía para nada, el auto evidenciaba un molesto problema eléctrico que lo obligaba a retornar a boxes lentamente y rateando, operación que cuesta mucho tiempo en Nürburgring ya que cada giro insume unos siete minutos. Se trataba de un corto circuito que descargaba la batería mientras el auto andaba, y que por lo tanto provocaba problemas de alimentación eléctrica. Solucionado ese inconveniente, Mansilla pudo por fin iniciar sus primeros giros a ritmo de carrera en el circuito y cuando ya le estaba tomando la mano y disfrutándolo a pleno —*"Es un circuito extraordinario para manejar"*— se produjo un incidente menor que sin embargo le costaría no correr el domingo. *"Era en curva de tercera que me parecía apta como para entrar en cuarta un poquito más fuerte* —nos contaba luego Mansilla— *pero cuando lo intenté el auto se comenzó a ir de trompa hacia el campo, sin potencia para poder controlar el viaje. Cuando vi que se iba demasiado provoqué entonces el trompo para frenar al auto de costado sobre la misma pista, Pero cuando estaba terminando de dar el trompo agarré un poco de pasto húmedo y allí se me fue del todo hasta pegar no muy fuerte contra el guard-rail. Eso me salvó de ir a parar quién sabe dónde, porque los desniveles son impresionantes en Nürburgring, pero el golpe había dañado un poco la suspensión. No parecía gran cosa de todos modos así que puse primera y volví andando a boxes. Cuando desarmaron la parrilla delantera rota apareció el problema en el chasis: una rotura de la estructura a la altura de la pedalera y que no arruinaba para nada la rigidez del monocasco, pero que es imposible de reparar velozmente porque el chasis está construido en la estructura "panal de abejas"; o sea con panal que va encerrado entre dos láminas de aluminio. Hay que hacer todo de nuevo sobre la cama original del chasis y no se podía arreglar en otro lado que no fuera la fábrica.*





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

—¿Cómo no había un muletto disponible?

— Siempre hay un muletto por si acaso. Pero es un único March para ser compartido por los cinco pilotos de los dos equipos March. Y dio la mala suerte que el viernes se pegó un fuerte golpe Tassin y necesitaba un muletto para clasifica y correr. Se le concedió el muletto y cuando al rato sufrí yo el accidente no se podía hacer más nada...

Sólo mirar la carrera desde el box de su equipo y esperar que la suerte cambie a partir de Vallelunga. Tanto Larrauri como Mansilla lo necesitan imperiosamente.

PATIO DE BOXES

CAMBIO — En el equipo Merzario hizo su reaparición en Fórmula Dos el francés **Richard Dallest,** ex piloto del AGS. Dallest fue llamado para reemplazar a Guido Dacco, quien nunca había podido dar todavía más de dos o tres vueltas en carrera sin terminar en el paisaje. Dacco se fue entonces a correr en un equipo privado con Aldo Bertuzzi con sendos Toleman del año pasado, pero una vez más Dacco se tocó en la primera curva con Fulvio Ballabio (su ex coequipier) eliminándose ambos autos de la carrera.

MOTORES — Luego del incidente entre el equipo Maurer y el preparador Heidegger, el equipo alemán llegó a un acuerdo con el suizo Heini Mader para la provisión de motores. Así corrieron en Nürburgring pero una vez más el mejor Maurer fue un piloto privado —Jelinski— con un auto del año pasado. Los problemas económicos son notorios y el equipo Maurer podría abandonar a fin de año.

EXPLICACION — ¿Por qué andaba más el Minardi del año pasado que el modelo '83? Según el Ing. Caliri, a quien consultamos sobre el tema, **"es probable que el modelo del año pasado tenga un poco menos de carga aerodinámica por su forma alar diferente. Eso lo hace más fácil para la conducción, y ese factor es muy importante para el piloto en Nürburgring. La semana pasada probamos en Vallelunga los dos autos, el 82 y el 83, y aunque los dos andaban lo mismo, puesto que se manejaba más fácil el viejo, decidimos usar ése en Nürburgring."**

En cuando al chasis que sufrió el accidente de Hockenheim cuando Larrauri fue tocado por Leoni, lamentablemente se había arruinado esencialmente el monocasco, por lo cual el auto quedó definitivamente inservible. Un golpe rudo para Minardi que explicaba también la decisión de correr con un solo auto.

ORDEN DE LARGADA

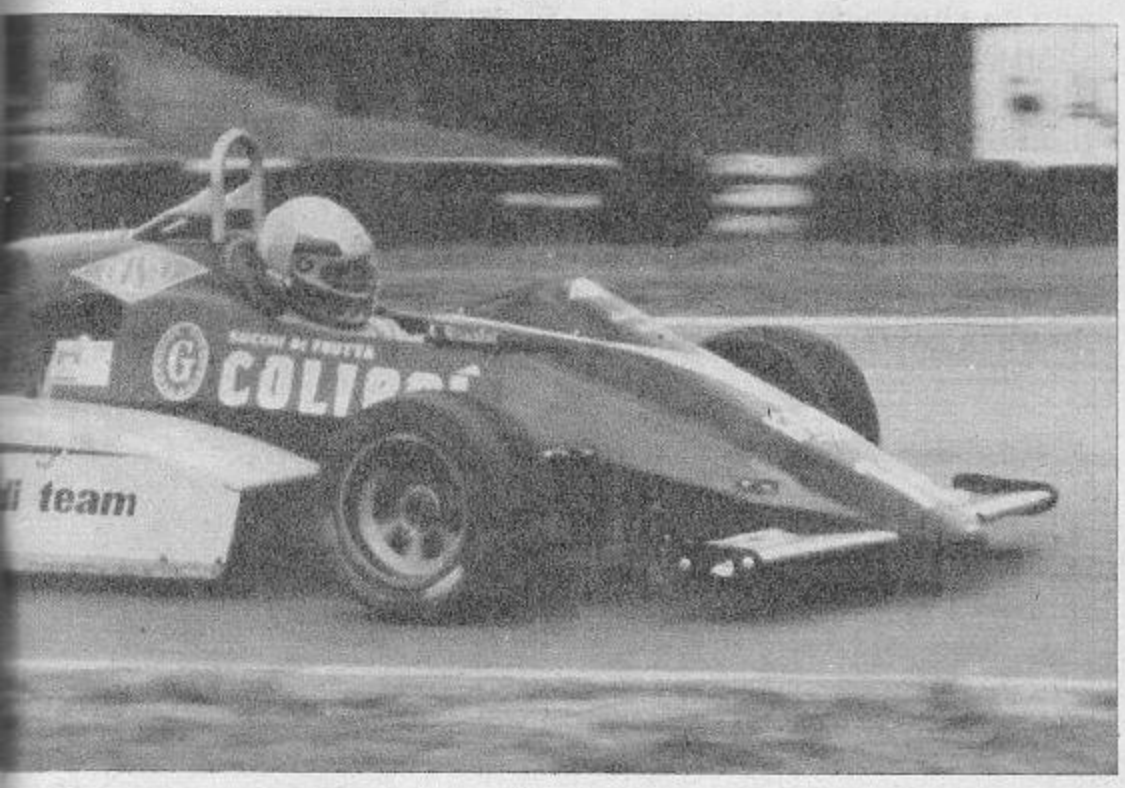
Christian Danner **March 832-BMW** **6m26s19/100**	Beppe Gabbiani March 832-BMW 6m26s81
Stefan Bellof Maurer MM83-BMW 6m29s17	Alessandro Nannini Minardi M283-BMW 6m30s77
Phillipe Streiff AGS FII-BMW 6m31s23	Frank Jelinski Maurer MM82-BMW 6m33s88
Alain Ferté Maurer MM83-BMW 6m34s92	Lamberto Leoni Maurer MM82-BMW 6m35s
Jonathan Palmer Ralt RH6-Honda 6m35s10	Mike Thackwell Ralt RH6-Honda 6m35s65
Thierry Tassin March 832-BMW 6m36s22	Kenny Acheson Maurer MM83-BMW 6m37s09
Pierre Petit Maurer MM83-BMW 6m37s39	Jo Gartner Spirit 201-BMW 6m38s28
Dave Scott March 832-BMW 6m40s26	Rolf Biland March 832-BMW 6m41s99
Enrique Mansilla March 832-BMW 6m42s99	Richard Dallest Merzario M28-BMW 6m48s12
Guido Dacco Toleman 282 6m49s06	Thomas Kaiser Maurer MM82-BMW 6m54s56
Fulvio Ballabio Merzario M28-BMW 7m01s79	Aldo Bertuzzi Toleman 282 7m05s84

Excluido: Phillipe Alliot (Martini-BMW) 7m42s71
Nota: Mansilla no largó.





Abajo: Nannini reverdeció al viejo Minardi '82 con un segundo puesto excelente. Danner realizó un récord de vuelta notable. Palmer (Nº 8) comparte el puesto de escolta en el campeonato junto a Thackwell.



CLASIFICACION

ADAC. Circuito de Nürburgring. 20.4 km. 9 vueltas. 183,6 km. 24-4-83.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	1	**Beppe Gabbiani**	**March 832-BMW**	**58m46s44**	9
2º	10	Alessandro Nannini	Minardi 282-BMW	58m53s41	9
3º	2	Christian Danner	March 832-BMW	58m58s26	9
4º	8	Jonathan Palmer	Ralt RH6-Honda	59m34s28	9
5º	5	Alain Ferté	Maurer MM83-BMW	59m39s53	9
6º	3	Thierry Tassin	March 832-BMW	59m40s64	9
7º	9	Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda	59m42s22	9
8º	16	Frank Jelinski	Maurer MM82-BMW	1h00m02s10	9
9º	17	Kenny Acheson	Maurer MM83-BMW	1h00m04s21	9
10º	6	Pierre Petit	Maurer MM83-BMW	1h00m31s05	9
11º	33	Dave Scott	March 832-BMW	1h00m32s79	9
12º	45	Rolf Biland	March 832-BMW	1h01m04s70	9
13º	51	Aldo Bertuzzi	Toleman 282-Hart	1h03m43s03	9

Promedio del ganador: 191,398 km/h.
Record de vuelta: Christian Danner en la 9ª vuelta 6m28s03 a 193,271 km/h.
Campeonato Europeo de Fórmula Dos: Disputadas cuatro pruebas: Gabbiani 27 puntos, Palmer y Thackwell 16, Danner 14, Nannini 8, Tassin 5, Bello y Gartner 3, Streiff, Alliot y Ferte 2, Leoni, Jelinski 1.
Próxima competencia: el 8 de mayo en Vallelunga, Italia.

EXCLUSIVO ESCRIBE

EL CAMPEON MUNDIAL CUENTA DESDE SU COCKPIT EL G

"NOS FUE MEJOR DE LO QUE

"Para gran sorpresa de algunos funcionarios muy nerviosos en el circuito Paul Ricard, nuestros dos Williams lograron hacer detenciones completamente seguras para recargar combustible en el Gran Premio francés. Tanto Jacques como yo paramos para cargar nafta, aunque yo también hice que me colocaran cuatro Goodyear nuevas, y el único momento malo para el equipo fue una pequeña dificultad para quitar una de las ruedas de mi coche. Quiere decir que mi detención, para combustible y neumáticos, llevó 26 segundos, o sea unos diez segundos más que el auténtico 'record' de la carrera, establecido por el equipo Ferrari en el auto de Tambay.

Esos pocos segundos perdidos no hicieron ninguna diferencia en mi resultado. Terminé quinto, alrededor de un minuto detrás de Tambay, con Jacques diez segundos detrás de mí. Con cuatro turbos frente a nosotros, logramos nuestro objetivo, que había sido terminar 1-2 en la clase 'Cosworth'; y conseguimos pasar la Ferrari de Arnoux en el séptimo puesto. Temíamos el Ricard porque sabíamos que sin un turbo nuestros coches no serían competitivos, así que salir con puntos para ambos autos fue de por sí un importante triunfo. Ahora, en cuanto a los circuitos que convienen a nuestro coche...

Los equipos Turbo más importantes —Ferrari, Renault y Brabham— habían anunciado bastante por anticipado que durante la carrera pararían para volver a cargar combustible. Sus coches son pesados y el Ricard es duro para los neumáticos, así que era algo sensato que se detuvieran. Tras afirmar categóricamente el año pasado que consideraban demasiado peligroso parar en boxes, nos causó gracia ver a Renault preparándose para hacer precisamente eso en el Ricard. Como ésta es la única carrera del año observada personalmente por la junta directiva de Renault, tranquilamente olvidaron sus principios para asegurarse su victoria anual 'en casa'...

En realidad, no tomamos nuestra decisión de detenernos durante la carrera hasta el domingo por la mañana. La temperatura había bajado desde el tiempo de práctica, así que no preveíamos ningún problema con los neumáticos y, de hecho, Jacques corrió toda la carrera con el mismo juego de gomas. Habíamos estado corriendo bastante juntos antes de nuestras paradas; yo iba justo delante de Jacques, así que, como se detuvo más brevemente que yo, pudo colocárseme delante. Cuando reapareció desde los boxes justo frente a mí, no sabía que Jacques solamente había cargado combustible, sin cambiar neumáticos, y yo esperaba que él anduviera más despacio sobre gomas frías. Como resultado, cuando decidí volver a pasarlo, descubrí que andaba más rápido de lo que yo había anticipado.

Alcanzarlo a Jacques, empero, era mucho menos peliagudo que seguir a Herr Manfred Winkelhock. Portando, en apariencia, la bandera de toda la nación teutona, el bueno de Manfred había aplicado la fuerza del turbo de su máquina BMW para mantener el sexto puesto durante dos vueltas, después de mi parada. Parecía que no iba a dejar pasar a nadie, así que cuando Mauro Baldi intentó una maniobra perfectamente legítima para pasarlo del lado de afuera de una curva a 250 km por hora, Manfred adoptó la mentalidad del 'bunke'.

Baldi tuvo que apartarse violentamente, puso su Alfa Romeo en la tierra, y entró en trompo violentamente contra la barrera. Por el aire saltaron montones de escombros, y un gran trozo arrancó un pedazo de mi parabrisas. Cuando pienso que el mismo trozo de escombro podría haber golpeado mi visor, empiezo a sudar frío. Hace cuatro años, en la Argentina, le aplicaron una multa de 10.000 dólares a John Watson por 'verse envuelto' en un accidente: siguiendo ese criterio, a Winkelhock habría que aplicarle una multa diez veces más alta.

Al final, el Ricard resultó para nosotros algo más fácil de lo que podría haber sido. Aunque me fue restada una vuelta por el Renault de Prost, era lo que habíamos esperado. Para clasificarnos, nuestra mayor preocupación era pasar a los McLaren de Lauda y Watson, pero esta vez parecían haber encontrado buenas gomas (lo que no es de sorprender, teniendo en cuenta que su compañía de neumáticos pasa semanas enteras probándolas en el Ricard), así que nos concentramos en una táctica que debía darnos ventaja en la carrera.

El domingo contamos unas pocas mentiras inofensivas para tratar de convencer a la gente de McLaren de que no íbamos a deteneros en boxes durante la carrera. No sé si ellos sabían que nos detendríamos, pero lo deben

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KEIJO ROSBERG

P. DE FRANCIA

ESPERABAMOS"

haber sospechado en cuanto comenzó el G.P. porque mis vueltas eran dos segundos más rápidas que Lauda a fin de dejar sentado el margen que necesitaría para parar en boxes. Como los McLaren no estaban equipados para esas paradas, habría sido una linda batalla entre nosotros hacia el fin (si Niki o John hubieran durado hasta allí).

Lamentablemente, no duraron. La última vez que vi a Niki fue cuando se salió de pista justo frente a mí, mientras yo me estaba preparando para darle lucha después de mi detención, y 'Wattie' parece haber hecho estallar su nueva máquina DFY Cosworth de 34.000 libras. El equipo McLaren había estado agotando su plantel de Cosworth anticipándose a contar con el TAG turbo más adelante este mismo verano; así que cuando la producción de DFY de Cosworth se demoró, McLaren comenzó a verse falto de motores. Por ende, tuvieron que usar sus DFY, mientras nosotros hacíamos a un lado los nuestros para poder usarlos en pruebas, cuando una explosión no sería tan crítica como en una carrera de campeonato. Eso, supongo, es una de las ventajas de ser un equipo Cosworth 100%.

Es un alivio haber terminado en el Ricard.

Como expliqué, era el circuito donde no teníamos esperanzas de ganarle a los turbos, pero en los más cerrados que vienen ahora, como Imola, Zolder y Mónaco, esperamos hacerles pasar un rato difícil a los turbos.

Al dejar nuestro 'motorhome' después del Gran Premio francés, Jacques Laffite se volvió hacia mí y me sonrió, porque iba camino a Imola para otra prueba antes del de San Marino. *'Trabajaré para tí, Keke'*, dijo. *'Sí'*, respondí, *'y yo voy a Spa para una prueba al fin de esta semana, así que yo también trabajaré para tí'.* Eso es lo importante en nuestra relación. Estoy seguro de que Jacques desea ganar el campeonato mundial tanto como yo deseo retenerlo... y por el momento, ambos estamos corriendo por nosotros mismos. Pero necesitamos la ayuda del otro, también, a fin de poner a punto el coche y asegurarnos de ser tan competitivos como puedan. Al igual que cada uno de los muchachos que trabaja en las paradas en boxes durante la carrera, Jacques y yo nos necesitamos el uno al otro. No podemos permitirnos ningún error ni malentendido, y planeamos obtener tantos puntos como sea posible en la próxima media docena de carreras."



EL PROXIMO DOMINGO, EL GP DE SAN MARINO

F-1 EN IMOLA

GRAN PREMIO DE SAN MARINO

Autódromo Dino Ferrari de Imola.
Circuito de 5.040 m. 60 vueltas.
302.400 m 25-4-82
GANADOR: (28) Didier Pironi, Ferrari 126 C2, 60 vueltas 1h36m38s887/1000, a un promedio de 187,707 km/h.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
2º	27	G. Villeneuve	Ferrari 126-C2	1h36m39s253	60
3º	3	M. Alboreto	Tyrrell 011	1h37m46s571	60
4º	31	J. P. Jarier	Osella A1C	1h37m14s913	59
5º	10	E. Salazar	ATS D6	1h37m18s717	57
6º	36	T. Fabi	Toleman TG181	1h37m16s632	52

ORDEN DE LARGADA

René Arnoux
Renault-Turbo
1m29s765
Promedio:
202,218 km/h

Gilles Villeneuve
Ferrari-Turbo
1m30s717

Alain Prost
Renault-Turbo
1m30s249

Michele Alboreto
Tyrrell-Cosworth
1m33s209

Didier Pironi
Ferrari-Turbo
1m32s020

A. De Cesaris
Alfa Romeo
1m33s397

Bruno Giacomelli
Alfa Romeo
1m33s230

Jean Pierre Jarier
Osella-Cosworth
1m34s397

Derek Warwick
Toleman-Hart Turbo
1m34s503

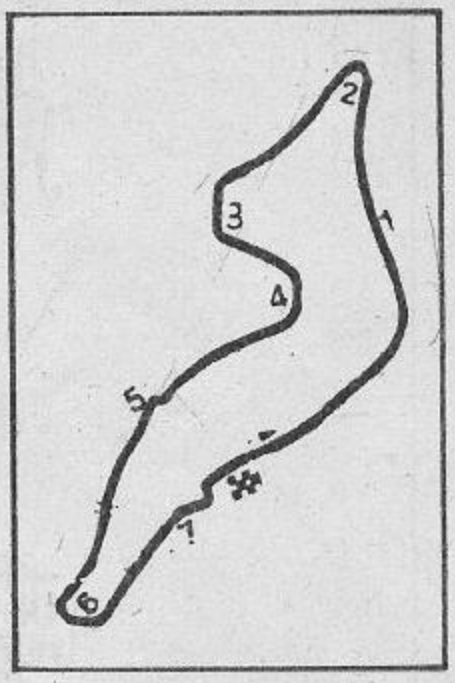
Brian Henton
Tyrell-Cosworth
1m35s262

Teo Fabi
Toleman-Hart Turbo
1m34s647

Riccardo Paletti
Osella-Cosworth
1m36s228

Manfred Winkelhock
ATS-Cosworth
1m35s790

Eliseo Salazar
ATS-Cosworth
1m36s434



CIRCUITO "DINO FERRARI", IMOLA, 5.040 km (60 vueltas)

HISTORIAL

AÑO	GANADOR	MARCA	PROMEDIO
1979	N. Lauda	Brabham BT48	189,202
1980	N. Piquet	Brabham BT49	183,441
1981	N. Piquet	Brabham BT49	162,870
1982	Didier Pironi	Ferrari C2	187,707

ASI SE GIRA

Pole position

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1979	G. Villeneuve	Ferrari 312 T4B	1m32s91/100	195,953
1980	R. Arnoux	Renault RE26T	1m33s98/100	193,788
1981	G. Villeneuve	Ferrari 126 CKT	1m34s52/100	191,953
1982	R. Arnoux	Renault RE30	1m29s76/100	202,218

Record de vuelta

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1979	G. Villeneuve	Ferrari 312 T4B	1m33s61/100	193,826
1980	A. Jones	Williams FW07	1m36s08/100	187,326
1981	G. Villeneuve	Ferrari 126 CK	1m48s06/100	167,930
1982	D. Pironi	Ferrari C2	1m35s36/100	190,917

Efecto Humor

¿TE ACORDÁS QUE TE DIJE QUE HABÍA BRONCA CON LOS DE LAS REVISTAS PORQUE SIEMPRE PUBLICAN A LOS MISMOS? ¡MIRÁ...!



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SEXTA EDICION

LUNES A VIERNES
DE 18.00 A 19.00

CON ENRIQUE LLAMAS DE MADARIAGA
Y ANIBAL BINASCO

RIVADAVIA:
AL SERVICIO DE LA VERDAD.

A las seis de la tarde anticipamos la SEXTA EDICION. LLAMAS DE MADARIAGA, BINASCO y todo el equipo del ROTATIVO DEL AIRE le ofrecen la más completa visión de la actualidad en el lenguaje que usted quiere oir.

LS5 RADIO RIVADAVIA
25° ANIVERSARIO
1958·1983

Una amistad que cumple 25 años.

-Con una cubierta así, uno se siente muy seguro!



RADIAL DE ACERO

GRAND PRIX S

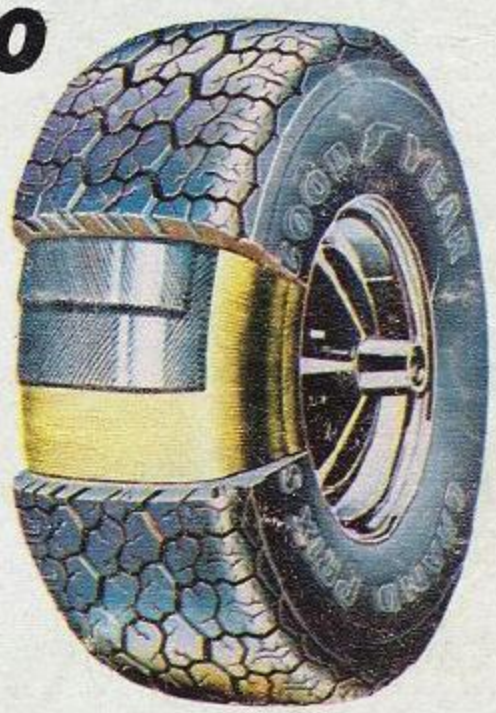
MAS KILOMETRAJE SEGURO

Juan Manuel Fangio probó la Grand Prix S en el Centro Técnico de Goodyear, en Luxemburgo.
Y apreció todas sus ventajas:

Más agarre, más estabilidad, respuesta inmediata.
Los cintos de acero de la Grand Prix S aseguran una pisada uniforme en piso seco o mojado, total estabilidad en curvas y rectas y la eliminación total del hidroplaneo.

Mucho más kilometraje seguro.
Su firme estructura permite un apoyo parejo y uniforme de la banda de rodamiento y una alta resistencia a las pinchaduras.

Tecnología Goodyear.
Grand Prix S es la mayor contribución de la tecnología Goodyear a la seguridad en calles y rutas.
Para que usted maneje tan seguro y tranquilo como Fangio.
Con el respaldo de Goodyear.



GOODYEAR

TODO UN MUNDO DE DIFERENCIA

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com