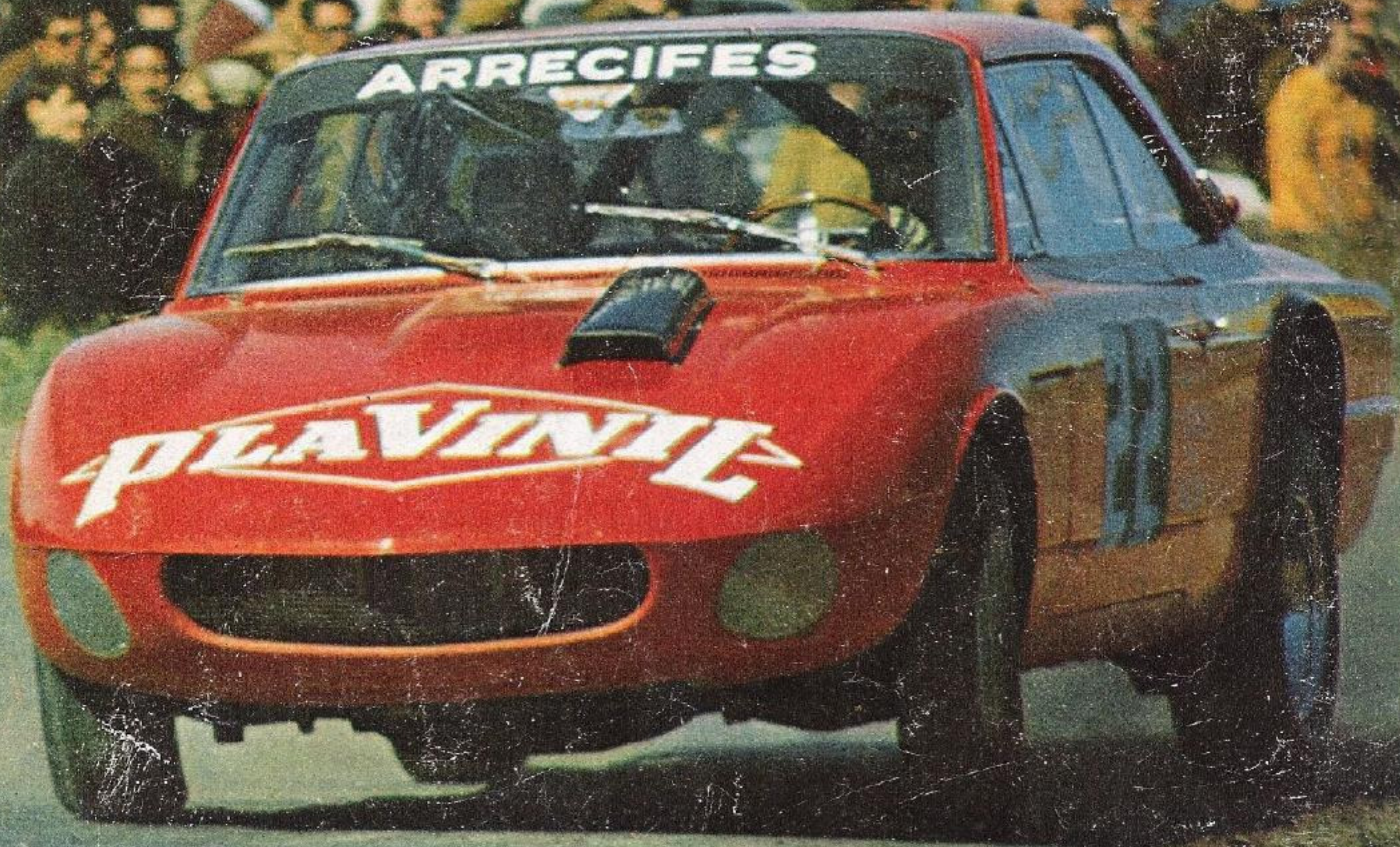


Parabrisas **CORSA**

15 al 21 de junio de 1971

GP-TC



TORINO 1971



Estos son los modelos Torino de este año. Tres, con cuatro puertas. Dos coupé.

Y vienen con grandes novedades.

- **Mayor potencia, mayor pique.** La compresión ha sido aumentada de 7,5:1 a 8:1.
- **Doble circuito de frenos:** la seguridad llevada a su máxima expresión.
- **Luz de control de freno** en el

panel de instrumentos.

- **Lava y limpiaparabrisas combinado** para que usted mantenga su vista siempre en la ruta.
- **Dirección de potencia opcional.** Y muchas novedades más.

Todas pensadas para el confort, la fuerza, la confiabilidad, la seguridad que configuran la particular satisfacción íntima que brinda la posesión de un Torino.

**Sabemos
lo que usted
quiere
de un coche**

TORINO es un producto
IKA RENAULT 
La clase internacional



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A. Avenida
Leandro N. Alem 896, Cap.
Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone



DIRECTOR
Guillermo Martire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopena

COORDINADOR
Adolfo Dondo

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Baibí,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega
y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo

Carlos Nelra, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti y Norberto J. Lema

FOTOGRAFIA

Carlos Agustín, Alfredo Albornoz
y Marolino Castellazzo.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.),
Franco Lini (Italia),

y Carlos Reutemann (especial en Europa).
Andrés Meyer (Alemania)

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotoras: Alberto E. Oliveira,
Juan Carlos Morel, Armando Savastano

Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periódicas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 966.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 565, Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS...

Indudablemente el panorama actual de SP no es ideal ni mucho menos, pero es una tontería suponer que la categoría no da más. Por el contrario, recién ahora empieza a nacer correctamente. En 1969 y 1970 por causa de los reglamentos cada año obligó a cambiar muy radicalmente los autos y llegado 1971 nuevamente hubo que producir autos totalmente diferentes para mantenerse al día. Quizá porque el cambio se hizo por etapas y cada una de ellas obligó a construir coches de efímera duración.

Ahora en cambio la situación es bien diferente. Los autos de Berta, Nasif Estéfano o Pairetti continuarán siendo el año que viene tan vigentes como ahora y las mejoras graduales se aplicarán sobre el mismo auto. A medida que se agreguen nuevos autos con motor atrás, por primera vez la categoría SP contará con un parque estable de autos, cosa que no ha sucedido hasta ahora. En 1969 por ejemplo se presentaron autos flamantes como los Huayra

que en 1970 se reformaron considerablemente para adaptarse y aún ya ser viejos y hoy están totalmente desactualizados. Y sin embargo Pronello podría haber hecho en vez del Huayra un auto con motor atrás que aún hoy, dos años después, seguiría siendo actual. Berta podría haber hecho su actual SP hace ya dos años pero tuvo que esperar al reglamento. Eso obligó a construir autos con plazos de muerte declarados y se gastó en ellos una enorme cantidad de dinero. Como el caso del anterior auto de Pairetti construido prácticamente para correr una sola carrera, Rafaela 1970.

Los SP 1971 son los primeros reales SP construidos de acuerdo al régimen internacional e inauguran la verdadera etapa creativa de esta categoría. El parque recién se está formando y los autos están naciendo. Que el crecimiento sea duro está muy lejos de suponer que nos encontramos ante un tipo de agonía.

¿EL FIN DE UN CICLO?

Porsche nuevamente se dio el gustazo de arrasar con Le Mans. 222km/h de promedio a lo largo de 24 horas de carrera y una cifra que pone los pelos de punta: casi 400 km/h de velocidad en la recta de Hunnaudieres que le fueron cronometrados a Jackie Oliver con su 917 versión L.M. Una trayectoria de excepción en el campo de la técnica deportiva ha sido sin duda la que cumplió la casa de Stuttgart a lo largo de su historia. Desde sus comienzos prácticamente "caseros", hasta la proeza técnica de hacer caminar un aparato de competición que dobla y frena como los dioses a una velocidad más digna de un avión a reacción que de un vehículo terrestre, Porsche fue en un crecimiento constante de eficiencia que jamás conoció eclipse.

Lamentablemente, a partir de 1972 ya sus representantes oficiales no defenderán los plateados colores de la casa. La decisión de retirarse de las competencias es lógico resultado del panorama que le ofrece a la firma alemana el nuevo reglamento que el año que viene regirá el campeonato mundial de marcas.

650 kilos de peso mínimo y para prototipos de hasta sólo tres litros de cilindrada, así reza la nueva norma. Esto obligaría a Porsche a un único camino de realizar un

motor mucho más potente del que ahora dispone para su 908/03 para poder contar con una buena relación peso-potencia. Y aquí está el problema.

El parámetro técnico que la vincula al financiamiento por parte de Volkswagen, es el uso de la refrigeración por aire exclusivamente y en este caso su construcción no permite a su vez el empleo de cabezas de cilindros con cuatro válvulas por cada uno (cuestión de espacio y transmisión de calor). No pudiéndose contar con esta diagramación en las correspondientes tapas, no se puede llegar a potencias específicas elevadas (como no llegaron tampoco en el 12 cilindros de cinco litros en su proporción fraccionada).

Sus eventuales rivales sí pueden darse el lujo de exprimir sus meollos para adoptar cualquier diseño que potencialice sus plantas motrices y además, como hasta el momento sus chasis no llegaron a ponerse a tiro en cuanto a peso se refiere, pueden trabajar también en ese aspecto y la chance que tienen para pelear entonces es muy grande. Todo esto parecería configurar el fin de un ciclo técnico que ha sido un verdadero milagro en el automovilismo mundial, aunque... cuando uno menos lo espera puede aún saltar la liebre.

G.M.

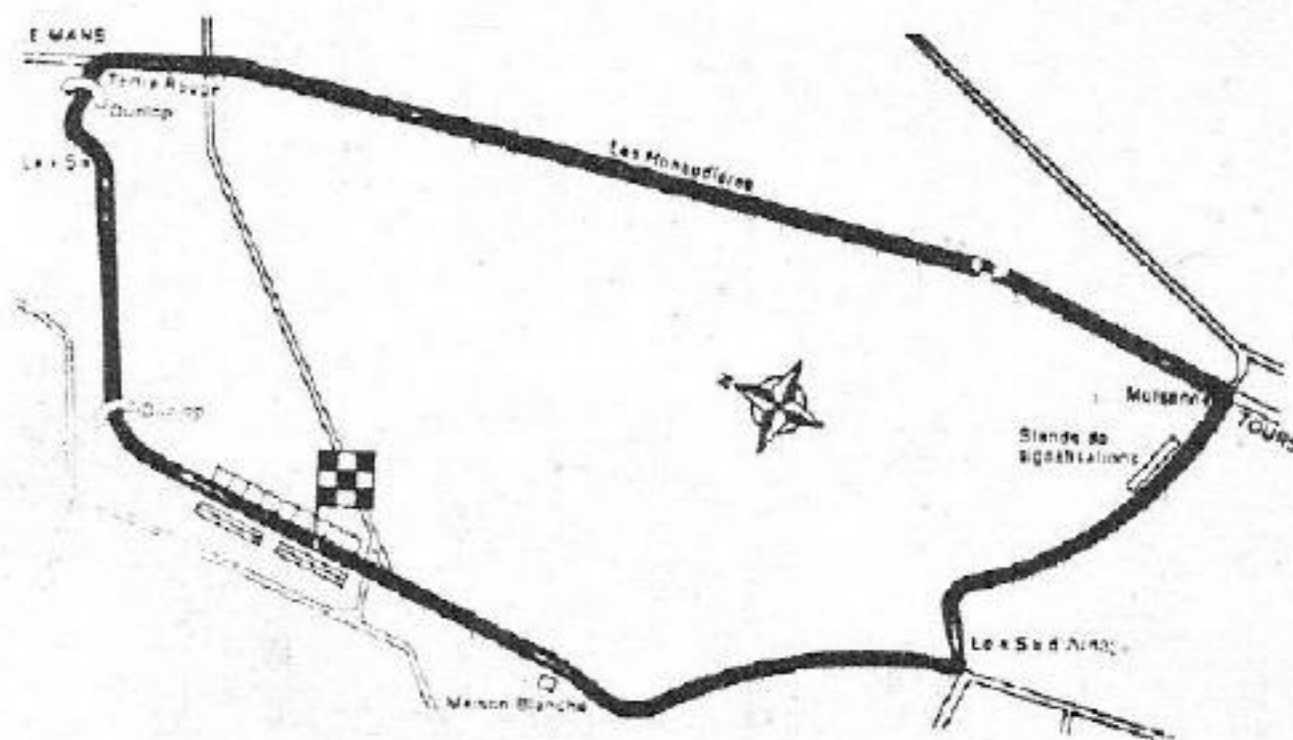
24 HORAS DE LE MANS 1971

PORSCHE:

EL ADIOS DE LA PRIMERA

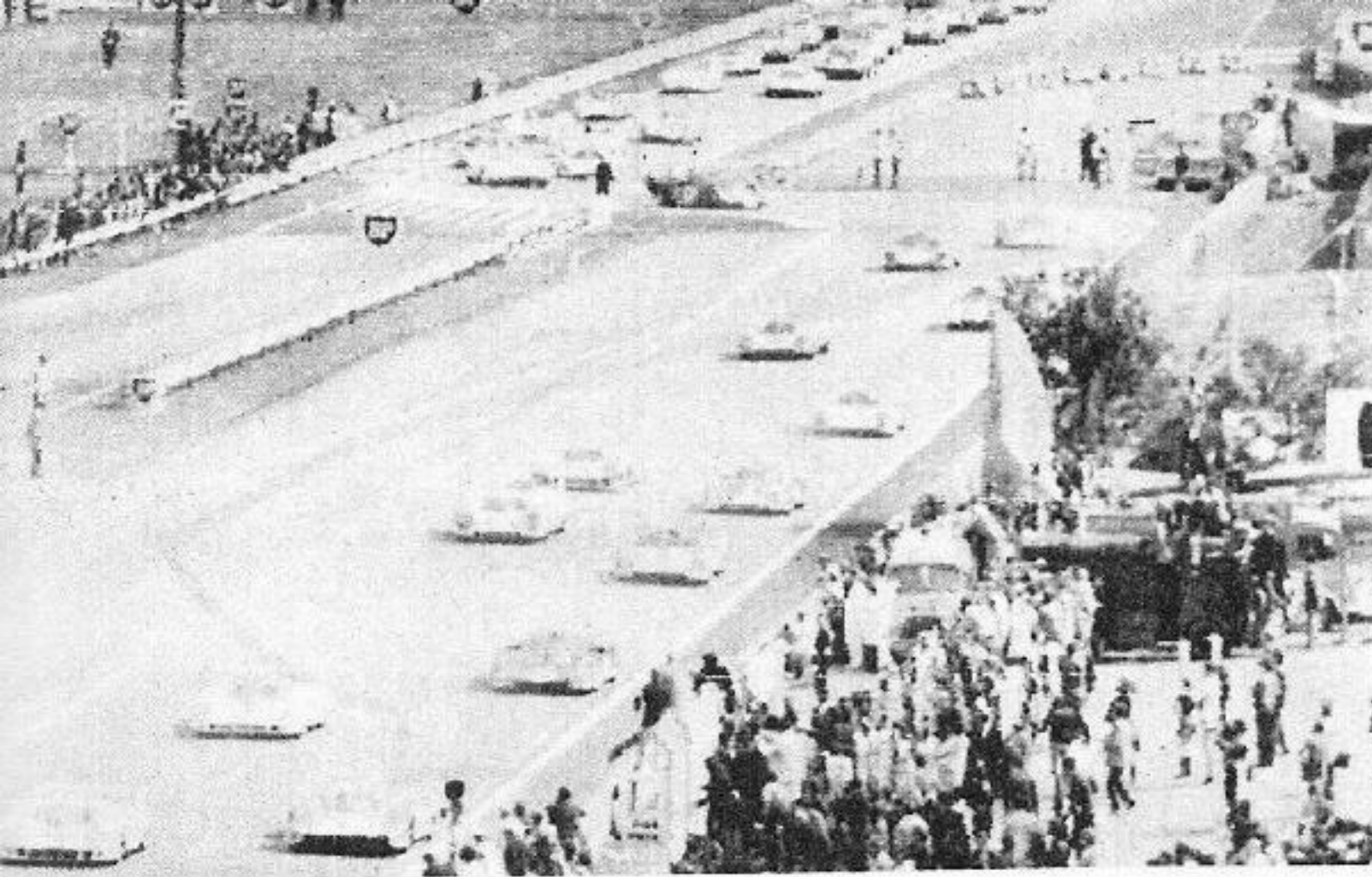


A DONNA



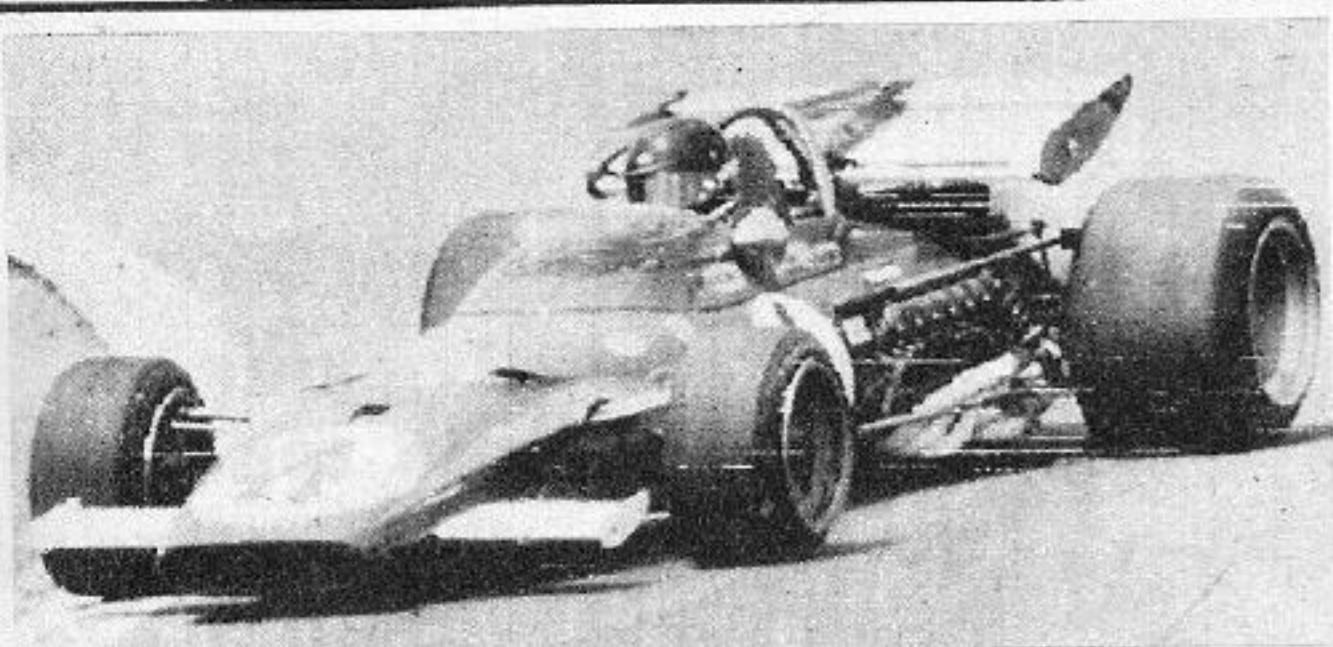
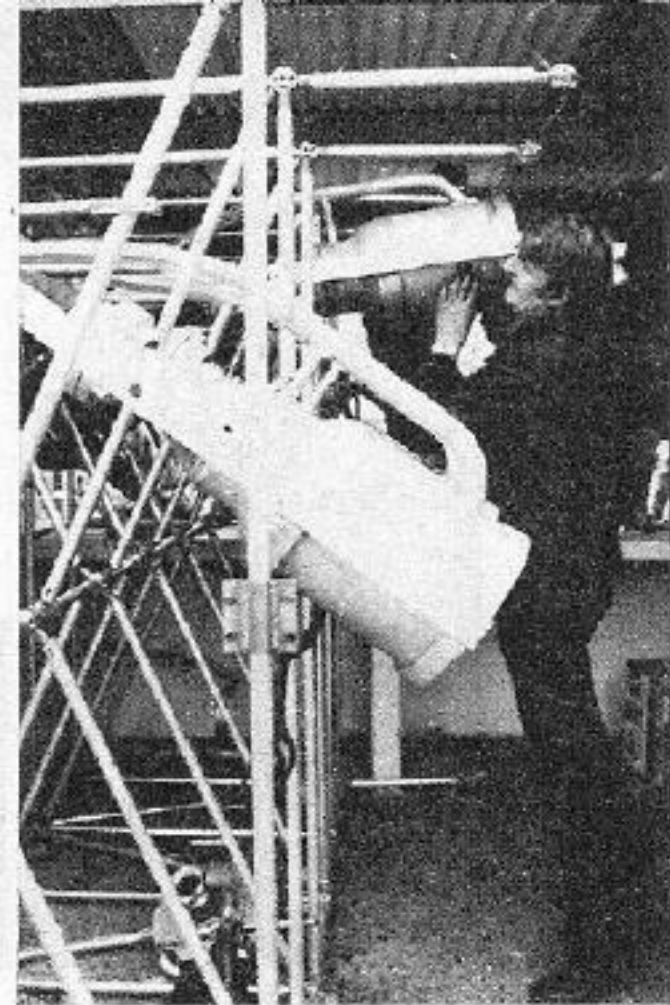
Como una diva que ya ha demostrado todo lo que puede dar y elige la obra de más lucimiento para despedirse de su público en un solo memorable, Porsche eligió Le Mans para demostrar la superioridad abrumadora que la distancia del resto de las marcas que luchan por el Mundial. Gijs van Lennep y Helmut Marco-nuestros "loquitos Adams"- ganaron la carrera y así su primera prueba en SP, mientras los favoritos Rodríguez-Oliver se quedaban a mitad de camino, cuando dominaban a voluntad





La largada tipo Indianápolis no fue muy bien efectuada. Cuando los punteros ya se habían ido, los últimos todavía se amontonaban en la chicana.

El sistema de reaprovisionamiento de la International Martini (Van Lennep-Marko, Elford-Larrousse) era el más rápido de todos. Por medio de bidones basculantes lograban cargar tan rápidamente que sus paradas, con cambios de piloto, gomas, etc., no duraban más de 20 segundos, sobre 30 de Wyer y 50 (aproximadamente) de Filippinetti o el NART.



F1: EN HOCKENHEIM: "ICKX-FERRARI, FUERTES EN LO VELOZ"

Este año parece que abundan las carreras de F1 no puntuables. La realizada en Hockenheim el domingo último debe ser la quinta o la sexta en lo que va del año, y fue bastante concurrencia, a pesar de no haberse presentado el puntero del campeonato, don Jackie Stewart.

Por parte de Ferrari la adhesión fue total, ya que la carrera le vino como anillo al dedo para cantar "paso" a las 24 Horas de Le Mans, donde de otra manera tendría que haber figurado como borrada de primer orden.

Tanto Jacky Ickx como Gianclaudio Regazzoni llegaron seguidos de una corte de técnicos, ingenieros y mecánicos como si la carrera fuera válida por el campeonato, con el objeto de poner perfectamente a punto competitivo a las nuevas y todavía no muy experimentadas 312-B2. Para obligar a su gente a trabajar a full en el nuevo modelo, Mauro Forghieri, el director del equipo, obligó a llevar una sola de las 312-Box del año pasado, ya que de otra manera es fácil descansar en la eficiencia de ellas y objetar cualquier cosa para dejar de lado los autos nuevos por una carrerita más. A la hora de las prácticas, la 312-B2 de Regazzoni funcionó a la perfección y comenzó a mostrarse como el auto más veloz de los inscriptos, pero la de Ickx no conseguía tiempos satisfactorios. Trasplantado a las 312-Box, el belga no alcanzó a girar lo suficiente pero clasificó muy bien, quedando segundo detrás de Regazzoni, delante de Nanni Galli —que logró la primera ac-

tuación parcial del poco exitoso March-Alfa Romeo—. Así y todo las diferencias con la Ferrari son todavía llamativas, puesto que Regazzoni logró la pole position con 1m58s4/10 para recorrer los 6.768 metros del circuito a 207,632 km/h, mientras Ickx logró —no muy afirmado 1m58s4 y Galli logró 2m2s1.

La carrera, dedicada a la memoria de Jochen Rindt, fue dominada en todo momento por quienes fueron sus más enconados rivales en los momentos más gloriosos de su carrera. Primero Regazzoni se escapó marcando el ritmo de la carrera en tiempos que no podían igualar sus contrincantes, alejándose de éstos considerablemente. Después, cuando una avería en el motor lo mandó a boxes en busca de asistencia técnica, Ickx pasó al frente con solvencia y conservó el primer puesto hasta el final confirmando la superioridad de las máquinas italianas en todo lo que sea trazado veloz, con un promedio de 203,015 km/h, que es, llamativamente, muy poco inferior al récord absoluto establecido por Regazzoni para un solo giro. Segundo, repitiendo su brillante labor de Montecarlo, salió Ronnie Peterson a bordo del STP-March711-Cosworth, un aparato que está empezando a dar que hablar y puede resultar, en sus manos, un tapado de considerables posibilidades. Tercero fue John Surtees con el TS9 que lleva su nombre como marca. Suspendido el GP de Bélgica, la próxima carrera por el Campeonato será el GP de Holanda, a correrse el 20 de junio en Zandvoort.

Media docena de Porsches tipo 917 en versión modificada que incluía trompa mocha al estilo de los 908/03 "Targa", cola larga con aletas verticales sosteniendo un largo alerón trasero horizontal, ruedas traseras carenadas y motor inexplicablemente homologado de seis (6) litros de cilindrada acapararon la mayor cantidad de plomo y tinta, en la parte más importante de las primeras planas deportivas de todos los diarios del mundo en el pasado fin de semana, en base a recorrer los cinco kilómetros de la recta de Hunnaudieres a casi cuatrocientos kilómetros por hora, doblar en todos lados como auténticos "scalextric" y ganar una carrera que ya estaba "en bolsa" desde antes de la largada, por ausencia casi total de oposición considerable.

La trigésimonona edición de las 24 Horas de Le Mans se convirtió en una especie de show de despedida a nivel masivo de la casa campeona —todavía faltan tres carreras (en Austria, Estados Unidos y Canadá), para los que estamos en el tema— antes de retirarse del Campeonato Mundial de Marcas, y a eso colaboró la ausencia en bloque de las marcas más conspicuas del certamen. Alfa Romeo prefirió quedarse en casa afilando la navaja para el año que viene, mientras Ferrari prefirió darle un dejo de desaire a su ausencia, presentando sus 312-B2 de F.1 en manos de Ickx y Regazzoni en la carrera en memoria de Jochen Rindt que se realizaba el mismo domingo en Hockenheim, donde dominaron a sus rivales en todo sentido, pero "en igualdad de condiciones", como si se olvidara que no participaba oficialmente en la guerra de los pseudoSport porque las "512" no le salieron como quería.

Sólo Matra presentó su modelo 660 en manos de Amon y Beltoise —una sola unidad— para dar el toquecito azul Francia a la fila de largada, representando a medias a los tres litros, mientras las otras "medias" las ponía Guy Ligier con su Ligier JS3, y algunos que otros Porsches viejos, particulares.

Jackie Oliver se encargó de mostrar la charrasca que se trafa Porsche bajo el poncho cuando en los ensayos logró el mejor tiempo obtenido en Le Mans hasta el presente: 3m19s 9/10 para una vuelta a 250,069

km/h de media y alcanzando durante pruebas nocturnas la barbaridad de 396,004 km/h en la recta de Hunnaudieres, logrando eclipsar a su famoso copiloto Pedro Rodríguez —estrellita de la prueba— en los pronósticos previos a la carrera. Vic Elford, en cambio, ganó las pruebas de clasificación con una bestia similar inscripta por el International Martini, con una vuelta no tan jugada de 3m14s 9 a 248,786 km/h —¡moderadito!— que lo ubicaban con Gerard Larrousse en la pole position del pelotón que largaría la carrera al estilo Indianápolis y de dos en fondo por primera vez en la historia de Le Mans.

Los 917 especiales que iban a salir a discutir la carrera entre sí eran los de Elford-Larrousse, Rodríguez - Oliver, Siffert - Bell, Atwood - Müller, y Van Lennep - Marko, mientras que los únicos autos no-Porsche que tenían posibilidad de abajar el triunfo eran, curiosamente, Ferraris que, aunque particulares, estaban todas transformadas a 512M con los mejores repuestos que disponía la fábrica para ese modelo. Sus pilotos más aguerridos estaban formados en las siguientes parejas: Vaccarella - Juncadella con la máquina de la Escudería Montjuich, Parkes-Pescarolo con la de la Scudería Filippinetti, Posey-Adamowicz con una de las Ferrari del North American Racing Team, y con otra máquina del mismo NART una pareja llegada a último momento, Donahue y Hobbs, hombres de Sunoco que con permiso de Roger Penske viajaron a La Sarthe para dar una manito en la tentativa antiPorsche.

A LAS CUATRO DE LA TARDE...

...del sábado el pace-car dio paso a los cuarenta y nueve coches que comenzaban la maratón tomando la punta inmediatamente Pedro Rodríguez, mientras los últimos del lote todavía viboreaban intentando sortear la bastante ridícula chicanita de la recta principal. El tren impuesto por el mejicano no fue el mismo que se suponía de acuerdo a sus declaraciones previas: "Pensamos usar la regularidad como base de nuestra performance para las 24 Horas. Esto es una prueba de endurance y no un Grand Prix".



Marko y Van Lennep, nuestros conocidos "Locos Adams", lograron en Le Mans su primer triunfo en SP, en base a regularidad... ¡y no loquear!

Las Ferrari 512M fueron las únicas máquinas que aportaron algo de lucha al espectáculo. Mientras duraron, los mejores fueron Mark Donohue y David Hobbs.



Pedrito salió con la chancleta enroscada a que lo siga el que se las aguante, y no tardó en elaborar una sólida ventaja sobre Elford, Siffert y el resto. Desde el medio del pelotón los únicos que asombraban eran Donohue con la Ferrari del NART, que se ponía en pocas vueltas a la cabeza de sus hermanas, y Van Lennep-Marko, que andaban mucho más fuerte que en clasificación, gracias a haber solucionado pequeños problemas que los habían retrasado en esa oportunidad.

Luego de cuatro horas de carrera en que los abandonos no eran importante y los Porsche corrían en grupos aullantes, casi en formación demostrativa de su poderío, los servicios meteorológicos anunciaron la posibilidad de lluvias durante la noche, y uno de los momentos más nerviosos que se vivieron en los boxes sobrevino cuando bajo el cielo encapotado todos los equipos se prepararon para cambiar en tiempo record las gomas "secas" usadas hasta el momento por gomas aptas para circular bajo la lluvia. Mark Donohue estaba dando por entonces un espectáculo escalofriante, tratando de mantenerse chupado de los Porsche hasta donde podía en la larga recta del fondo y supliendo con manejo la ausencia de potencia en lo trabado, hasta colocarse segundo mientras los autos alemanes se detenían en boxes, pero cuando llegaba su turno de reaprovisionamiento los lentos boxes del NART —nada que ver con la inigualable organización casi científica de Roger Penske— terminaban no sólo perdiendo las ventajas acumuladas sino regalando decenas de segundos hasta el regreso de la Ferrari a la pista. David Hobbs, por su parte, aportaba todo de sí para no perder terreno, pero no andaba a la par de Donohue, que lograba ganarlo cuando estaba al volante.

Siffert y Bell no tuvieron suerte. Después de la primera parada de la carrera, alcanzaron a situarse a la cabeza del pelotón durante algún tiempo de la segunda hora, pero de ahí en más comenzaron a perder terreno paulatinamente por paradas inoportunas hasta que por fin, a las siete horas de carrera el auto "scattó" definitivamente con el motor hecho bolsa. A las cinco horas de carrera, tanto Elford-Larrousse que venían terceros,

como Donohue-Hobbs debieron abandonar también con los motores reventados por el esfuerzo, y de ahí en más la ventaja amasada por Rodríguez-Oliver (con récord de vuelta apuntado por éste) se transformó en indescantable por los segundos, Attwood-Müller.

A las tres de la mañana, mientras Pedro Rodríguez saboreaba un café en boxes, satisfecho, Jackie Oliver entró a los mismos con el portamazas trasero izquierdo roto, dando por tierra con los sueños de gloria de su compañero. Media hora más tarde, Rodríguez saldría a la pista con el problema solucionado, a tratar de recuperar terreno —había quedado sexto— pero volvería a parar, ahora definitivamente. Los conductos de aceite se habían roto inundando el cockpit y chorreando líquido caliente por todos lados, y el motor llegaba a los pits dando los últimos hurras. A todo esto, Van Lennep y Marko venían ganando terreno sobre los punteros, y concretaban el pase a la punta casi en el momento en que los mecánicos de Wyer empujaban el auto roto de Rodríguez-Oliver.

Desde ese momento —las 4.20 de la madrugada— hasta el final de la carrera, los que a la postre resultarían los ganadores continuaron con el calmado ritmo de marcha de los comienzos, y así sin prisa y sin pausa, lograron batir el récord de velocidad promedio para la prueba y por consiguiente el kilometraje recorrido fue el mayor del historial de la prueba superando por cuatro kilómetros por hora y por casi cien kilómetros recorridos, las cifras logradas por Foyt-Gurney en 1967.

Así, Gijs van Lennep y Helmut Marko consiguen, curiosamente, su primer triunfo en Sport-Prototipos, en base a un andar lógico —si bien veloz— y a la aplicación de lo que dijera el favorito Rodríguez que iba a hacer y no hizo. Le Mans en cambio ha ganado muy poco. Tal es así que cunde la confusión y en vez de cambiar los reglamentos prohibiendo estos leviatanes capaces de alcanzar los 400 km/h., piensan destruir la recta de Hunaudières y reemplazarla por un tramo sinuoso menos veloz que la famosa recta más veloz del campeonato. Poco a poco, Le Mans va dejando de ser Le Mans, para convertirse en una carrera prescindible como cualquiera.

LOS 15 MEJORES TIEMPOS DE CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Elford-Larrousse	Porsche 917	3m14s9/10
2º	Rodríguez-Oliver	Porsche 917	3m17s3/10
3º	Siffert-Bell	Porsche 917	3m18s2/10
4º	Vaccarella-Juncadella	Ferrari 512 M	3m21s5/10
5º	Parkes-Pescarolo	Ferrari 512 M	3m24s4/10
6º	De Fierlant-De Cadenet	Ferrari 512 M	3m24s8/10
7º	Attwood-Müller	Porsche 917	3m24s9/10
7º	Kauhsen-Jöst	Porsche 917	3m24s9/10
9º	Van Lennep-Marko	Porsche 917	3m26s7/10
10º	Loos-Pesch	Ferrari 512 M	3m27s3/10
11º	Craft-Weir	Ferrari 512 M	3m29s4/10
12º	Donohue-Hobbs	Ferrari 512 M	3m30s
13º	Amon-Beltoise	Matra-Simca 660	3m31s9/10
14º	Manfredini-Gagliardini	Ferrari 512 M	3m36s2/10
15º	Pilette-Gosselin	Lola T70 Mk III-Chevy	3m38s2/10

PROMEDIO DEL MAS VELOZ, Vic Elford: 246.786 km/h

VINGT-QUATRE HEURES DU LE MANS Carrera de velocidad y resistencia puntuable por el Campeonato Mundial de Marcas

12 y 13 de junio de 1971 - Circuito de La Sarthe (13.469 m)
CLASIFICACION

Pos.	Marca	Pilotos	Am. Rec.
1º	Porsche 917	Van Lennep-Marko	5.335,313
2º	Porsche 917	Attwood-Müller	5.908,348
3º	Ferrari 512 M	Posey-Adamowicz	4.922,090
4º	Ferrari 512 M	Craft-Weir	4.758,136
5º	Ferrari GTB	Chinetti (Jr.)-Grossmann	4.218,752
6º	Porsche 911 S	Tourouf-Anselme	4.111,845
7º	Porsche 907	Brun-Mattli	4.110,335
8º	Porsche 911 S	Mazzia-Barth	4.077,368
9º	Porsche 911 S	Mesange-Gechehem	4.007,739
10º	Porsche 911 S	Koob-Kramer	3.924,716
11º	Porsche 911 S	Verrier-Foucault	3.901,854
12º	Porsche 911 S	Vestey-Bond	3.849,782
13º	Porsche 911 S	Waldegaard-Chenaviere	3.535,737

PROMEDIO DEL GANADOR: 222,304 km/h (nuevo record absoluto)

RECORD DE LA VUELTA: Jackie Oliver en 3m18s4/10 (nuevo record)

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Disputadas nueve carreras

Pos.	Marca	Puntos
1º	Porsche	71
2º	Alfa Romeo	39
3º	Ferrari	20
4º	Lola	4
5º	Chevrolet	3
6º	Lola-Chevrolet	3

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

OTRA VEZ CEVERT



Carlos Reutemann fue sexto en la carrera de Vallelunga disputada el domingo pasado. No otorgaba puntos para el Campeonato Europeo. Se dividió en dos series, Wilson Fittipaldi fue ganador de una y Francois Cevert de la otra. Finalmente Cevert se impuso por suma de tiempos. Carlos Ruesch rompió la caja en las primeras vueltas de la primera batería

El domingo pasado el equipo argentino se presentó en Vallelunga donde se disputaba una prueba de F-2 sin puntaje para el Campeonato Europeo de la especialidad. Nuestros dos corredores, Reutemann y Ruesch se alistaban sin ninguna novedad en cuanto a sus medios mecánicos: los mismos motores, los mismos chasis. En parte debido a eso los dos argentinos, en distintos momentos, tuvieron que pagar tributo a la obligada falta de renovación.

Carlos Reutemann no pudo hacer nada mejor que conseguir un décimoquinto puesto en las pruebas de clasificación. Carlos Ruesch acomodó el otro Brabham en décimoctava colocación para la largada de la primera serie.

Los puestos conseguidos no prometían mucho dadas las características del circuito. Y aunque el mismo día se disputaba una carrera de F-1 en Hockenheim y las 24 Horas de Le Mans, en Vallelunga las cosas se presentaron complicadas por la presencia de François Cevert, Wilson Fittipaldi, Andrea De Adamich y Dieter Quester. También se anotaba como debutante Carlos Pace, un brasileño de extensa campaña en Fórmula-3 que hacía sus primeras armas en F-2 con un March 712 M.

Largada la primera serie, Lole comenzó a escalar posiciones en la misma forma que ha hecho en la mayoría de las carreras de la actual temporada. Y esa brillante escalada —teniendo en cuenta el trazado del circuito y el nutrido lote de máquinas— lo llevó a un quinto puesto cumplida la tercera parte de la serie. Su Brabham BT 30 no había sufrido ninguna clase de inconvenientes mecánicos.

En cambio su coequiper, el cordobés Ruesch, solamente pudo dar seis vueltas en carrera. Promediando la media docena de circuitos tuvo que ingresar a los boxes con la caja de velo-

GRAN PREMIO DE VALLELUNGA — F.2

Circuito de Vallelunga — 13|6|71

CLASIFICACION

1ª Serie:

Pos.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	Wilson Fittipaldi	43m43s1/10	35
2º	Carlos Pace	43m53s	35
3º	François Cevert	43m53s7/10	35
4º	John Cannon	44m18s4/10	35
5º	Carlos A. Reutemann	44m21s	35
6º	Jean L. Picchi	44m35s9/10	35
7º	Ernesto Brambilla	44m39s9/10	35
8º	Claudio Francisi	44m40s1/10	36
9º	John Watson	44m49s	35
10º	Andrea De Adamich	44m49s	35
11º	Giovanni Salvetti	44m54s4/10	35
12º	Tom Walkinshaw	45m01s6/10	35
13º	Freddy Link	44m52s9/10	34
14º	Dieter Quester	38m25s9/10	30
15º	Patrick Dal Bo	45m07s	30
16º	Jurg Dublar	35m33s4/10	30
17º	Carlos Ruesch	8m24s2/10	8
18º	Leonel Noghes	8m19s2/10	4
19º	Arturo Merzario	2m37s5/10	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 163,440 km/h

RECORD DE LA VUELTA: François Cevert en 1m13s6/10 a 155,966 km/h

2ª Serie:

Pos.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	François Cevert	43m30s9/10	35
2º	Wilson Fittipaldi	43m44s5/10	35
3º	Carlos Pace	43m45s2/10	35
4º	John Cannon	43m59s1/10	35
5º	Claudio Francisi	44m02s	35
6º	Andrea De Adamich	44m08s7/10	35
7º	Carlos A. Reutemann	44m26s4/10	35
8º	John Watson	44m34s7/10	35
9º	Ernesto Brambilla	43m32s7/10	34
10º	Tom Walkinshaw	43m34s7/10	34
11º	Freddy Link	44m05s7/10	34
12º	Patrick Dal Bo	44m06s	34

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,236 km/h

RECORD DE LA VUELTA: François Cevert en 1m13s7/10 a 156,309 km/h

CLASIFICACION FINAL

(Por suma de tiempos)

Pos. Nº	Piloto	País	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1 François Cevert ..	Francia	Tecno 71	1h27m24s6/10	70
2º	6 Wilson Fittipaldi ..	Brasil	Lotus 69	1h27m30s6/10	70
3º	9 Carlos Pace	Brasil	March 712 M ..	1h27m38s2/10	70
4º	12 John Cannon	Canadá	March 712 M ..	1h28m11s5/10	70
5º	20 Claudio Francisi ..	Italia	Tecno 71	1h28m42s1/10	70
6º	7 Carlos Reutemann ..	Argentina	Brabham BT 30	1h28m46s4/10	70
7º	3 Andrea De Adamich ..	Italia	March 712 M ..	1h28m59s9/10	70
8º	16 John Watson	Irlanda	Brabham BT 30	1h29m23s7/10	70
9º	23 Ernesto Brambilla ..	Italia	March 712 M ..	1h28m11s9/10	69
10º	18 Tom Walkinshaw ..	Inglaterra	March 712 M ..	1h28m36s3/10	68
11º	11 Freddy Link	Suiza	March 712 M ..	1h28m58s6/10	68
12º	15 Patrick Dal Bo	Francia	Pygme	1h29m13s	64
13º	22 Jean L. Picchi	Italia	Brabham BT 30	1h18m12s6/10	62
14º	24 Giovanni Salvetti ..	Italia	March 712 M ..	46m19s5/10	62

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,567 km/h

Wilson Fittipaldi, ganador de la primera serie materializando la gran realidad brasileña.

Abajo: François Cevert, ganador por suma de tiempos. No obtuvo puntos para el Campeonato. Una magnífica carrera.

ciudades trabada. Y no volvió a salir más.

Wilson Fittipaldi se impuso en esa primera serie y lo escoltó el debutante Carlos Pace como para demostrar que los brasileños están dispuestos a adueñarse del panorama europeo de las fórmulas mayores. El mérito de Pace es de tener en cuenta: debuta en una fórmula competitiva como es la que participa el equipo argentino y consigue un segundo puesto en la primera mitad.

Para disputar la segunda serie se alistaron los mismos pilotos ya que la organización había dispuesto que los resultados finales se obtendrían de la suma de tiempos de dos series sobre 35 vueltas, Carlos Ruesch estaba ausente porque no pudieron repararle la caja. Reutemann largó en quinto puesto y mantuvo esa colocación hasta que se le cruzó el March 712 M de Ernesto Brambilla (exactamente lo mismo que ocurrió en la segunda carrera de la temporada anterior en Hockenheim también cuando Brambilla lo cerró a Lote) y el Brabham del argentino perdió la trompa y la posición. El accidente lo mezcló a Reutemann con los pilotos que integraban el pelotón rezagado de "cola". No obstante, nuestro piloto inició otra escalada y así finalizó en sexto lugar repitiendo la lucha de la primera serie. Mientras él mejoraba su posición, Cevert hacía lo suyo por descontar lo que Wilson Fittipaldi le había sacado en la primera batería. Lo logró y lo superó, quedando puntero en la última serie y ganador absoluto por suma de tiempos. Fittipaldi fue segundo tras un buen desempeño y la sorpresa del día, Carlos Pace quedó finalmente tercero para asombro del público italiano.

¿Se cierne una amenaza brasileña sobre la cabeza de Reutemann en búsqueda del Campeonato Europeo? Peter Fox lo sabía... y el tiempo lo dirá.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Venga sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Somos distintos y muy expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29 - T. E. 23-8913/5673
Estacionamiento propio: Salta 1167

SABADOS: ABIERTO TODO EL DIA


VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS
WASHER S.C.A.
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueras ALCORTA 6438

REPUESTOS PARA



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

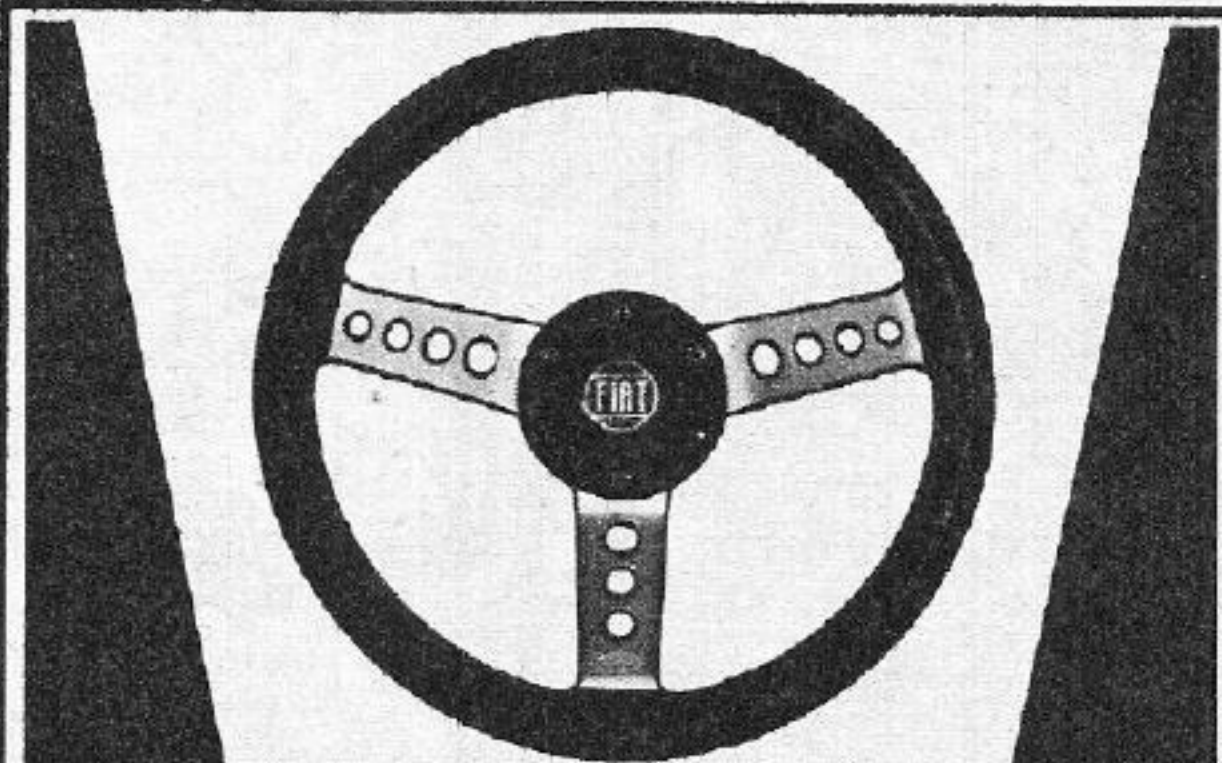
PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR



DE CALIDAD PROBADA
GARANTIA DE 3 AÑOS
DE PRODUCTOS DE AMERICA

FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 2643, ESQ. GOYA 14,
T. E. 69-5602 y 69-8738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

butacas
Intap y... nada más!



modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo

VOLANTE F 5.000



Fabrica

BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572

ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS



Modelo Universal Reclinable

TAMBIEN HAGEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas

CITROEN	\$ 94.-
FIAT 600	\$ 78.-
RENAULT	\$ 96.-
DI TELLA	\$ 98.-
FALCON	\$ 107.-
RAMBLER Int.	\$ 104.-
VALIANT	\$ 106.-

TECHOS VINILICOS • FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARD - Cto. CABALLITO
Cto. NAZCA - Cto. ESPECIAL

RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)



AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T 4 B.

PRECIOS SIN COMPETENCIA. Casa adherida a Crédito: LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB

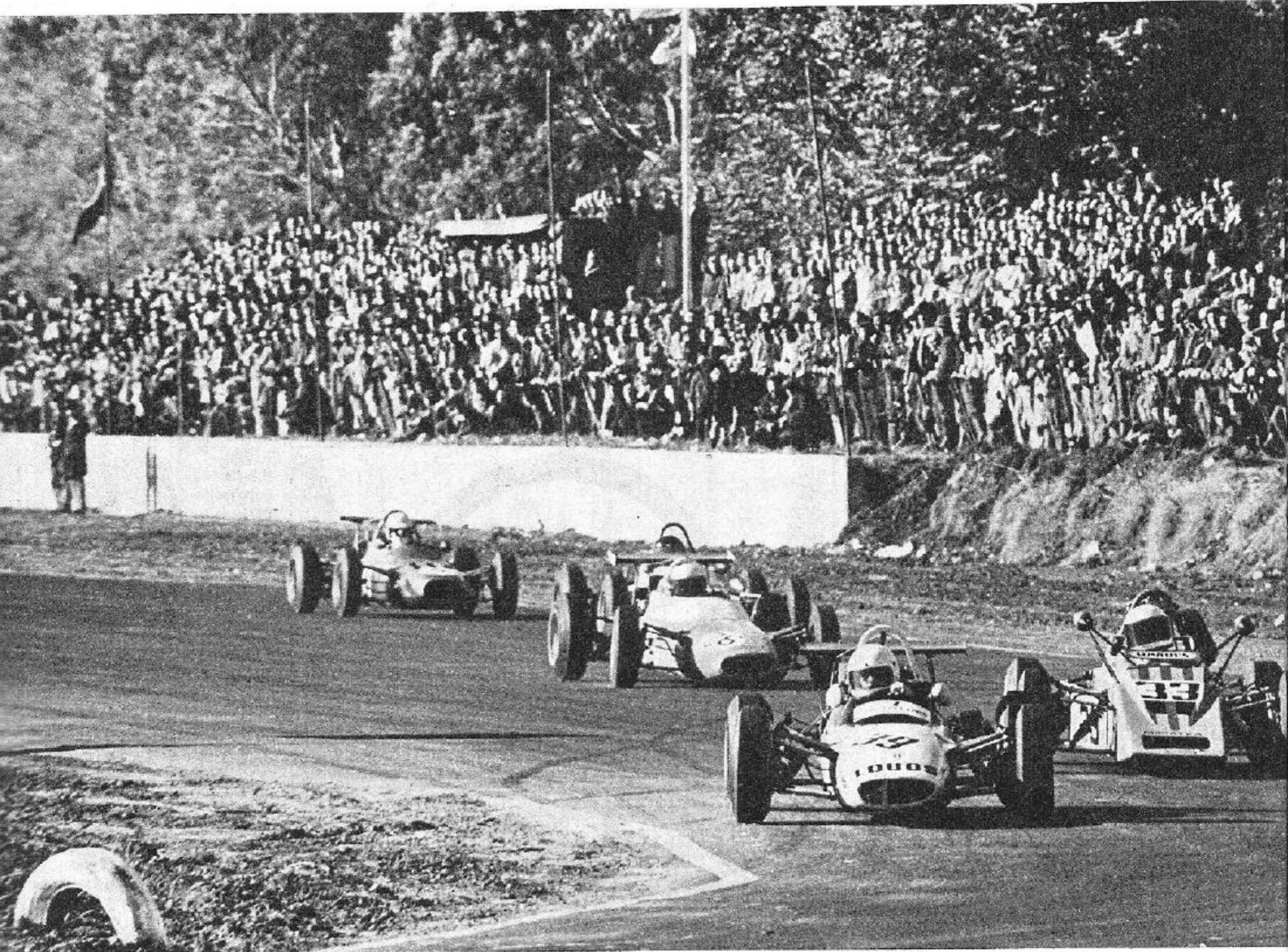


CAPITAL: PICHINGHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166

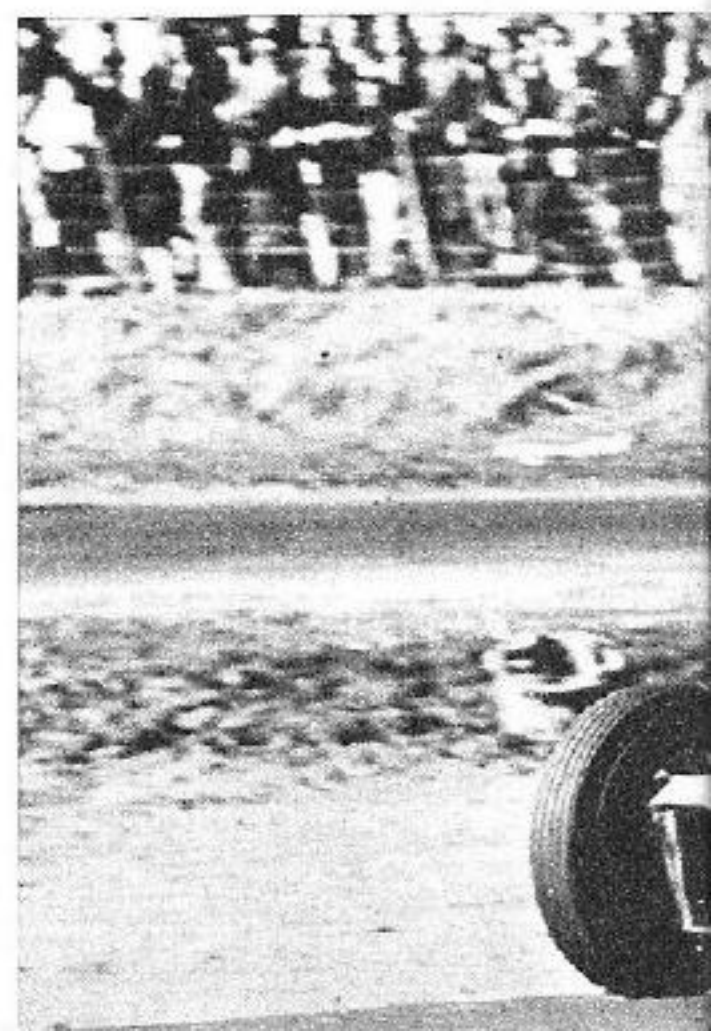
• ENVIOS AL INTERIOR

F-4 EN JUNIN

NUEVAMENTE



En el nuevo autódromo Eusebio Marcilla, de Junín, Carlos Ragno se reencontró con el triunfo digno a su categoría de ex campeón de F-4. Lucha en todas las series, en el repechaje y hasta en la final. Sesenta inscriptos de entrada que garantizaron un excelente espectáculo



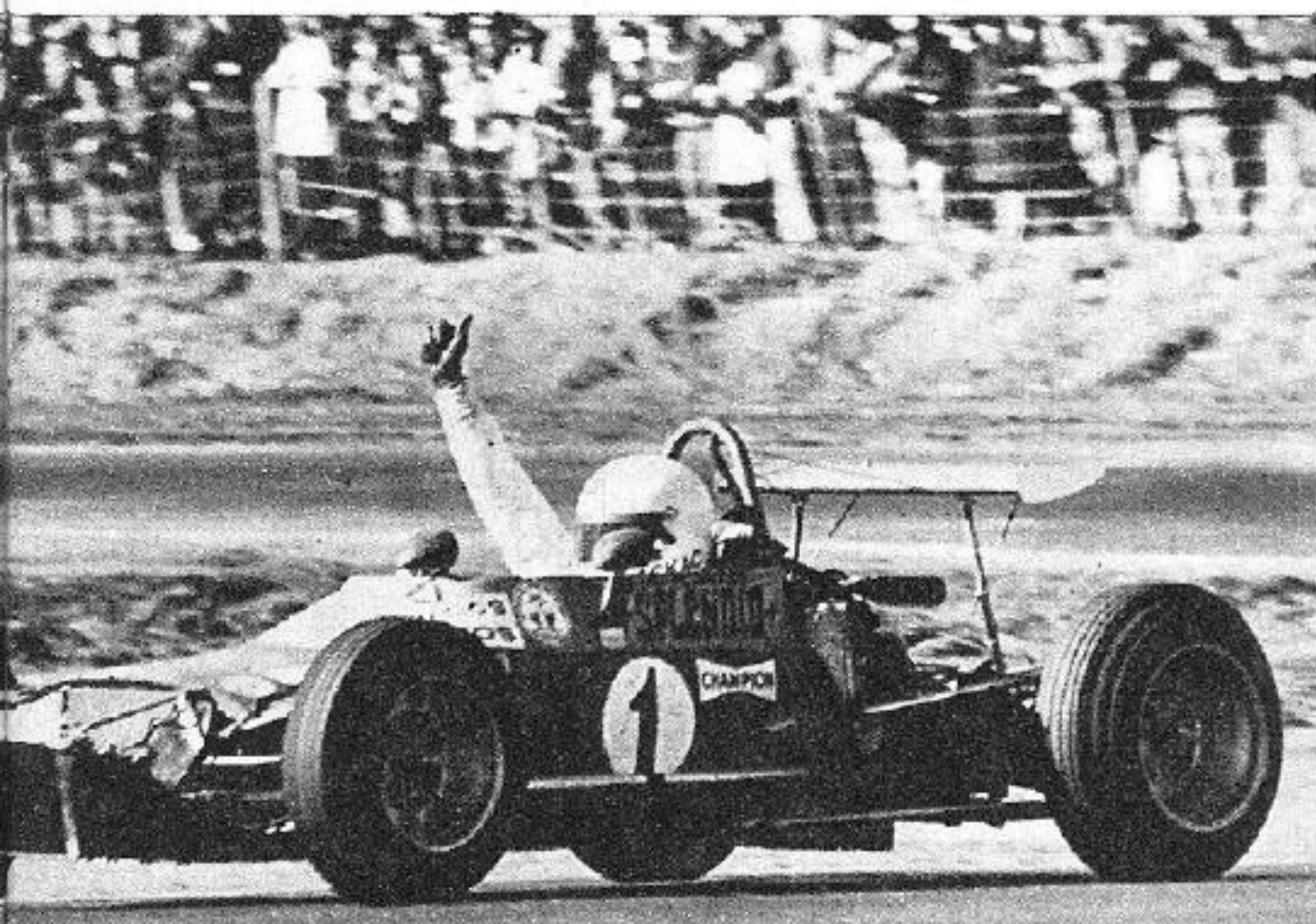
TE RAGNO



Con el 39, Abdala y con el 33, Salatino, los dos únicos clasificados en el repechaje, punteando delante del pelotón.

Carlos Ragno, Chasis Huarte, mecánica Antelo y reencuentro con el triunfo.

Juan Laskac, ganador de la tercera serie, sin trompa Juego del "toquecito" con Jarque.



Fueron todas pequeñas grandes-carreras. Con lucha y acción propia, que en ningún momento hicieron caer en el tedio —aunque sea un poco— a la Jornada agonística. Archidemostrado está que hacerse una escapada a cualquier parte para presenciar una carrera de F-4 no es gasto al divino botón. Algo digno de verse está garantizado, más aún como en el caso del flamante autódromo de Junín, circuito que se adapta por lo trabado a la categoría. Es que ese es el único problema por el que pasa en la actualidad la categoría: la carencia de circuitos apropiados para ella —en la actualidad la mayoría son demasiado veloces para estos di-

minutos monoplasas—. Las entidades propietarias de autódromos —particulares o no, con fines de lucro o sin ellos— cuando construyen un autódromo intentan hacerlo lo más apto posible para las categorías más taquilleras de nuestro automovilismo, como SP o el mismo TC —el que se corría en autódromos—. El de Junín en cambio es ideal para F-4 y puede por lo tanto generar espectáculos como los del domingo pasado.

EL NUEVO AUTODROMO

Junín también tiene ahora su autódromo. La fiebre continúa, a pesar de que varios de ellos



están a punto de ser rematados. No obstante, el Auto Moto Club Junín inauguró con la carrera de F-4 su autódromo, —bautizado Eusebio Marcilla—. Corto, muy corto —1700 ms.— pero apto para organizar competencias de baja y media cilindrada. Por ahora faltan muchas cosas —baños, boxes techados y asfaltados, mejoras en el tipo de pista— pero poco a poco evidentemente se puede llegar a los puntos óptimos.

CARLITOS RAGNO: VOLVER A VIVIR

Hace una pila de tiempo que el ex campeón de la categoría no ganaba una sola carrera. Por varias razones perdió contacto con el triunfo: el uso de los fracasados chasis Boczyk; la exitosa temporada de Laskac; un poco de desorganización en su equipo y algunos factores más lo desanimaron durante todo el año pasado. A Junín —si no a ganar— fue a volver a llegar y clasificarse ahí nomás, por lo menos. Hasta estaba Osvaldo Antelo —preparador del motor— que hace un largo tiempo no asistía a las carreras de F-4 para atender a sus clientes, de los cuales el protegido es sin duda alguna Carlos Ragno.

El triunfo de Ragno el domingo pasado trajo aparejada otra novedad para la categoría: es la primera vez en mucho tiempo (si la memoria no nos falla) que triunfa un chasis no-Crespi. Ragno, con un chasis de Ugarte, (constructor que hace un poco más de un año milita técnicamente en las filas de F-4) tuvo ese honor. A pesar de las pocas unidades de su construcción que compiten en la actualidad —apenas una media docena— Ugarte pudo darse el gusto de ver ganar a uno de sus autos, conducido por Ragno y quizás el más capacitado para el triunfo por la mecánica del "gordo" Antelo y la innegable capacidad de su piloto. El chasis de Ugarte delante de una larga fila de Crespi.

LA CARRERA

Se dividió en tres series, repechaje y final. No era para menos; ¡más de sesenta autos inscriptos! hacían necesarias esas variantes eliminatorias que oficiaron de filtros para la serie final.

La primera serie fue un cómodo triunfo del ganador al fin —Carlos Ragno— sobre Juan Carlos Lavenna que ya compete con mecánica de Adamo.

La segunda fue para un debutante: el localista Rolando Nardi, que hace una semana le compró el triunfal Crespi-Tulia X a Eduardo Bouvier. Se largó a debutar en su propia casa. Mientras estuvo en carrera fue la revelación de la jornada. En la

clasificación, se situó entre los primeros; en la serie, fue ganador, y allí pudo superar a Guillermo Stegmann, que tiró aceite por los cuatro costados. El caso de Nardi es prácticamente idéntico al de Jarque; hasta hace muy poco tiempo corría en motos. Ganó más de 100 competencias zonales, clasificándose campeón zonal con una Zanella de 100 cm³. De las dos ruedas a F-4 y con un rimbombante debut que llevó a las tres cuartas partes de Junín al autódromo local. La tercera serie fue la más espectacular de las tres. Entre Carlos Jarque y Juan Laskac se entabló una lucha rueda a rueda que duró media serie. En uno de los virajes, Laskac —más o menos el Di Palma de la F-4— vehemente, andando muy fuerte (aunque más estudioso que el arrecifeño y salvando las diferencias de categoría, claro está) montó con su trompa una de las ruedas de Jarque —"...no quería perder ni un milímetro... no lo hubiera recuperado nunca más..."— nos comentó después Laskac, voló la trompa, se levantó el auto pero sin largar el acelerador siguió dándole como en la guerra hasta que pudo ganar cómodamente la serie sobre Jarque, que de pronto se retrasó por culpa del embrague.

El repechaje juntó a Chiche Andretta, Abdala, Stegmann y Salatino. Largaron a correr tan sólo cinco vueltas y solamente dos de la docena de autos que largaron pudieron clasificarse para la final. Pocas veces vimos algo tan disputado como este repechaje. Entre los cuatro nombrados se sacaron chispas desde el vamos. Stegmann tuvo la batuta al principio hasta quedarse con la caja rota. Salatino perdió la primera posición en la última vuelta porque una rotura de la manguera de agua casi le hace fundir el auto. Andretta y Abdala fueron los afortunados que se clasificaron.

LA FINAL

Jarque, Ragno y Laskac fueron los tres que lucharon constantemente por la primera posición. Anduvieron juntos hasta la mitad de la serie; Jarque primero al comienzo mientras Laskac se fue retrasando por un leve rateo del motor y después tuvo que rebuscárselas más aún al quedarse sin la palanca de cambios. Posteriormente Jarque hizo dos trompos en los cuales nada tuvo que ver, sino que fueron originados, en un caso por el accidente de un retrasado y en el otro caso por la mancha de aceite que dejó en el mismo el retrasado de antes. Fue entonces que Ragno, que estaba a la cola de Jarque se agenció del primer puesto hasta el banderazo final. Segundo fue Jarque, tercero De Rossi y cuarto Laskac.

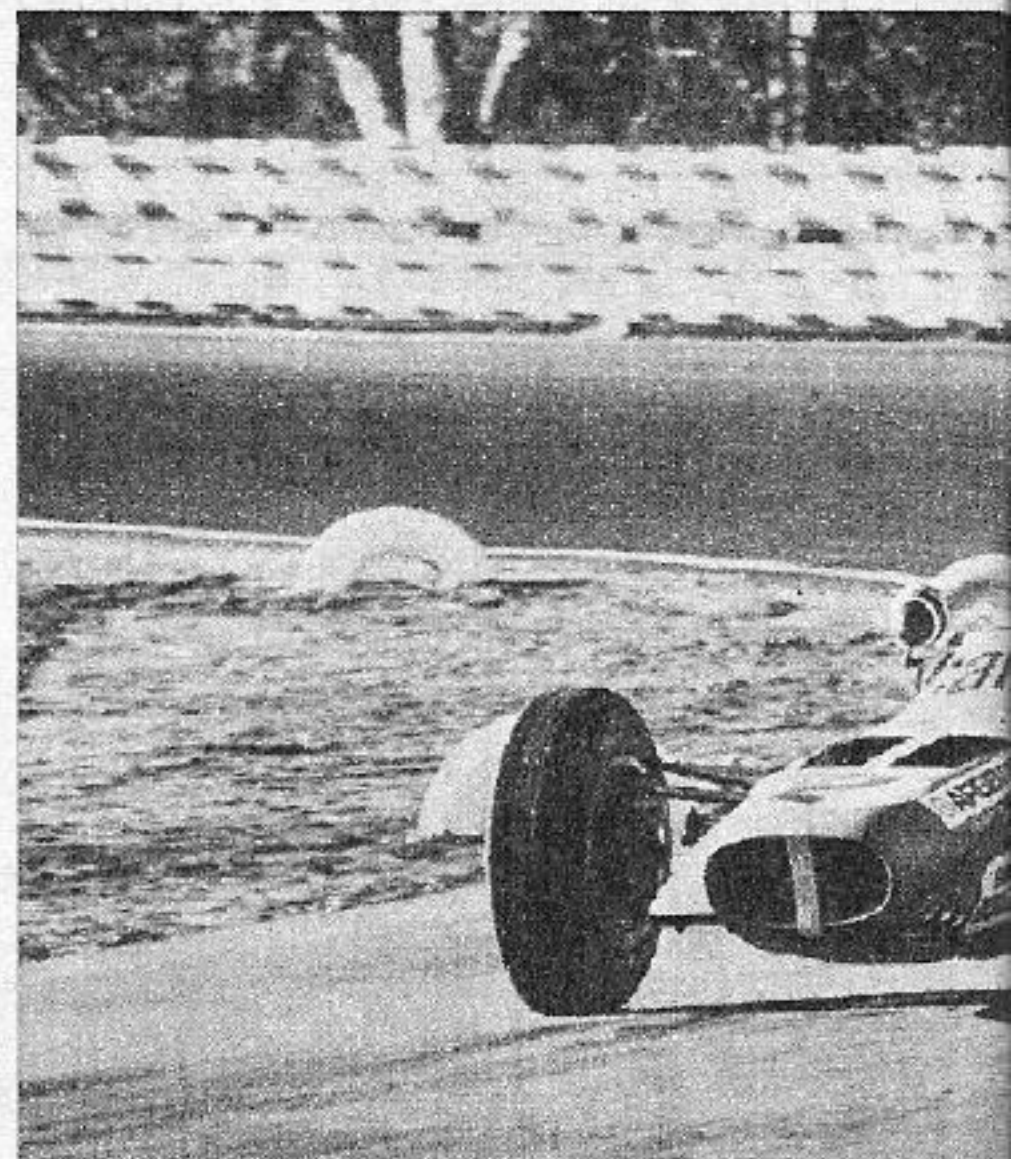
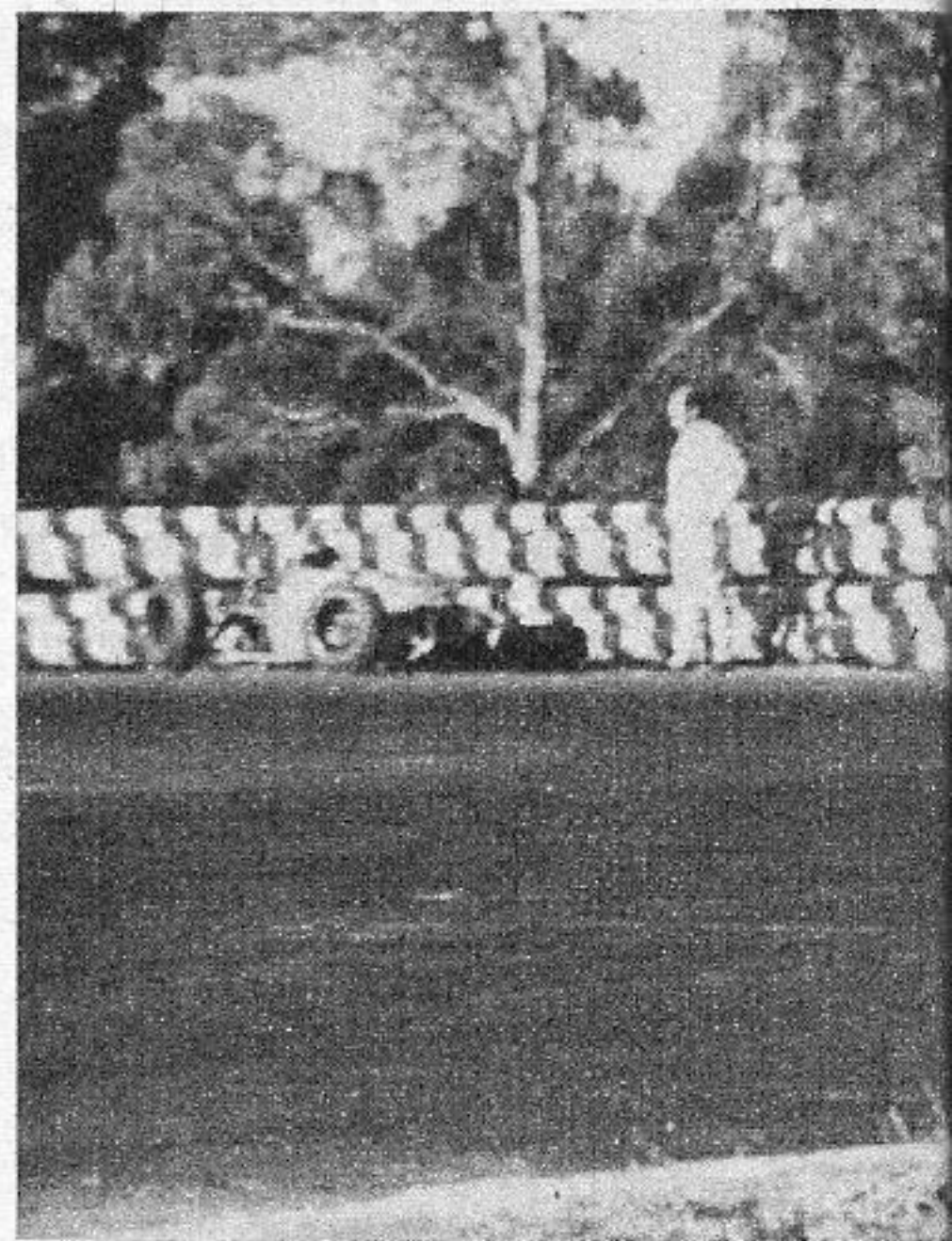
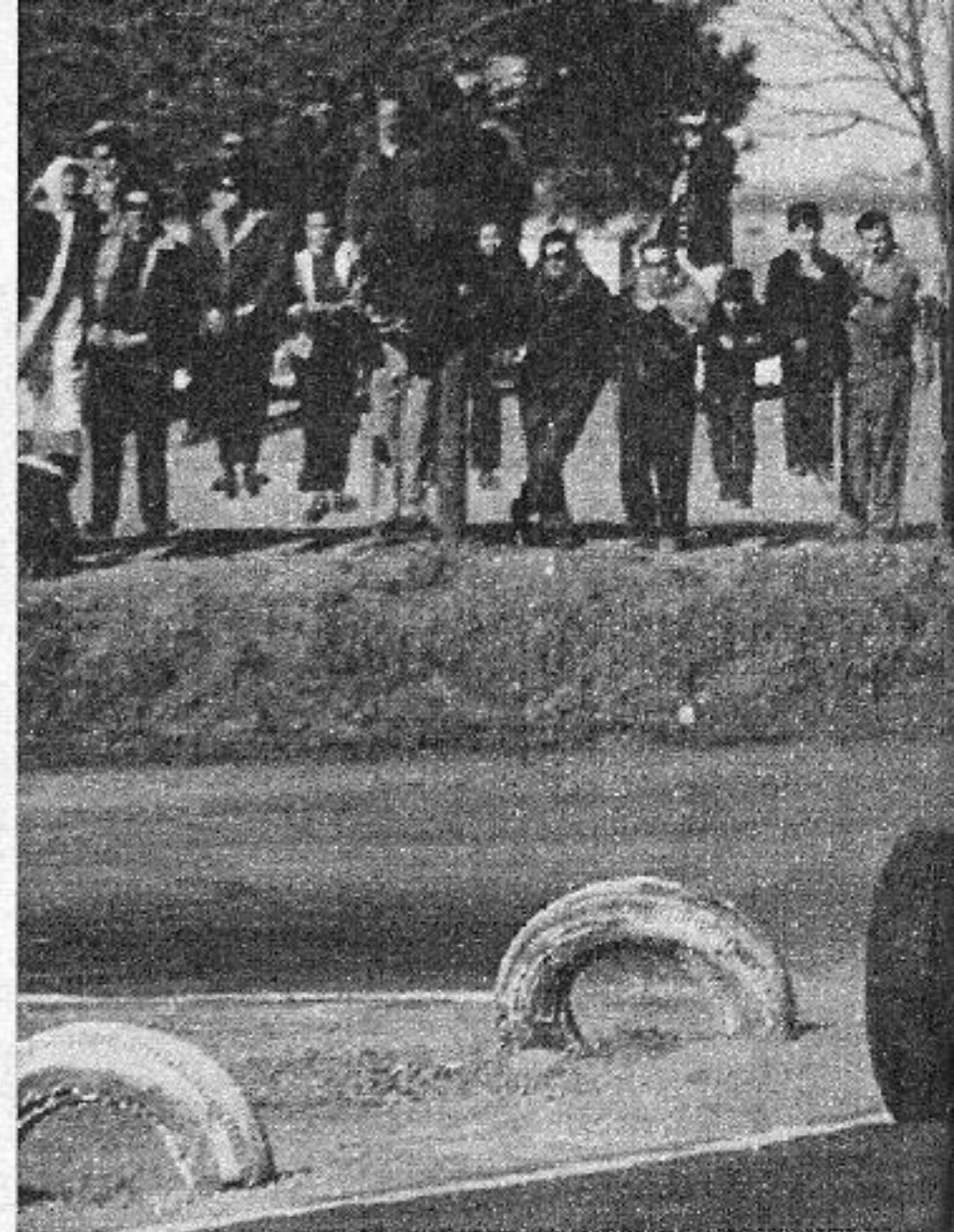
Otro de los grandes animadores en la inauguración del autódromo Eusebio Marcilla: Carlitos Jarque. Buen desempeño, especialmente en la tercera serie. Segundo en la clasificación final.

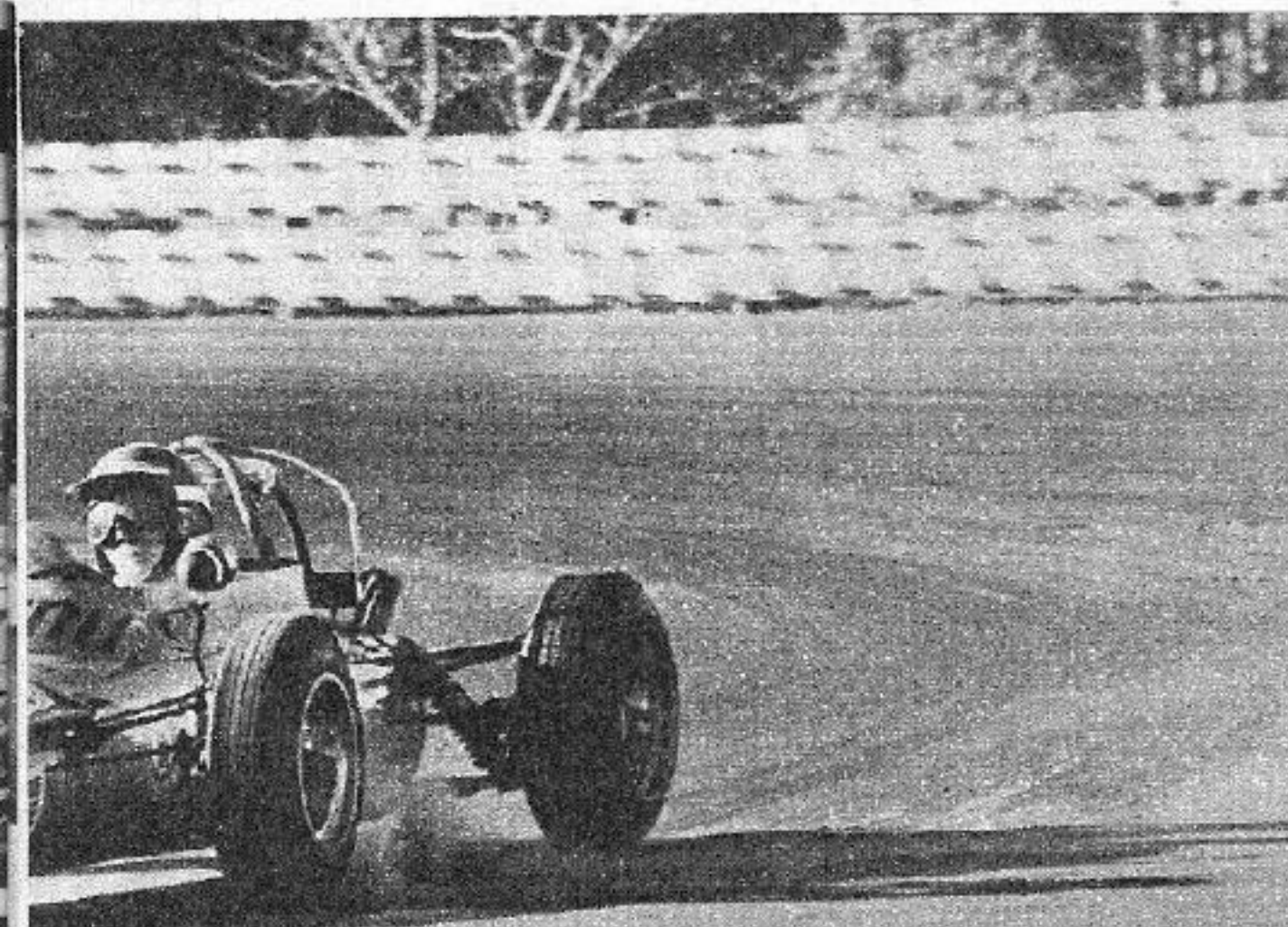
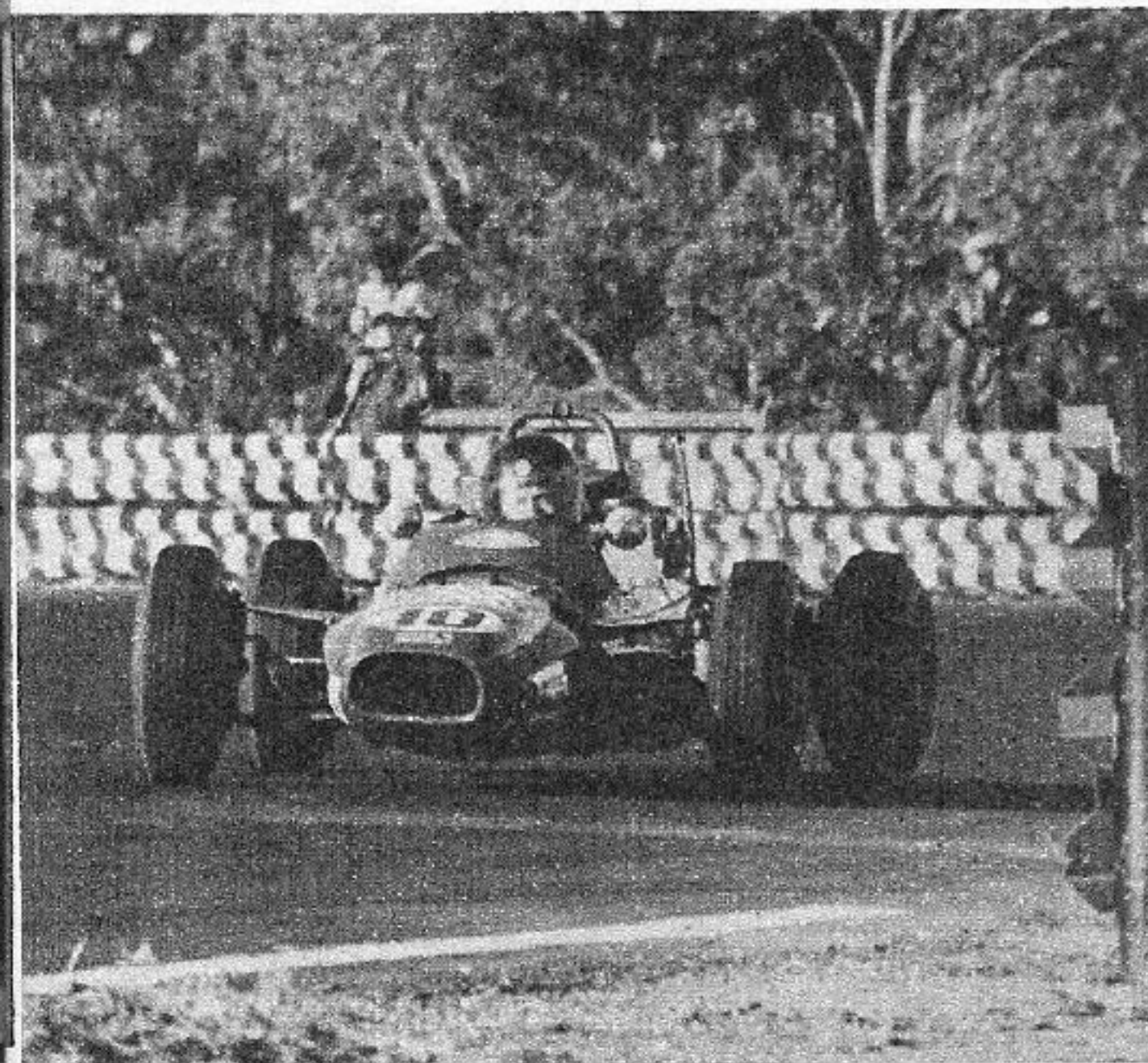
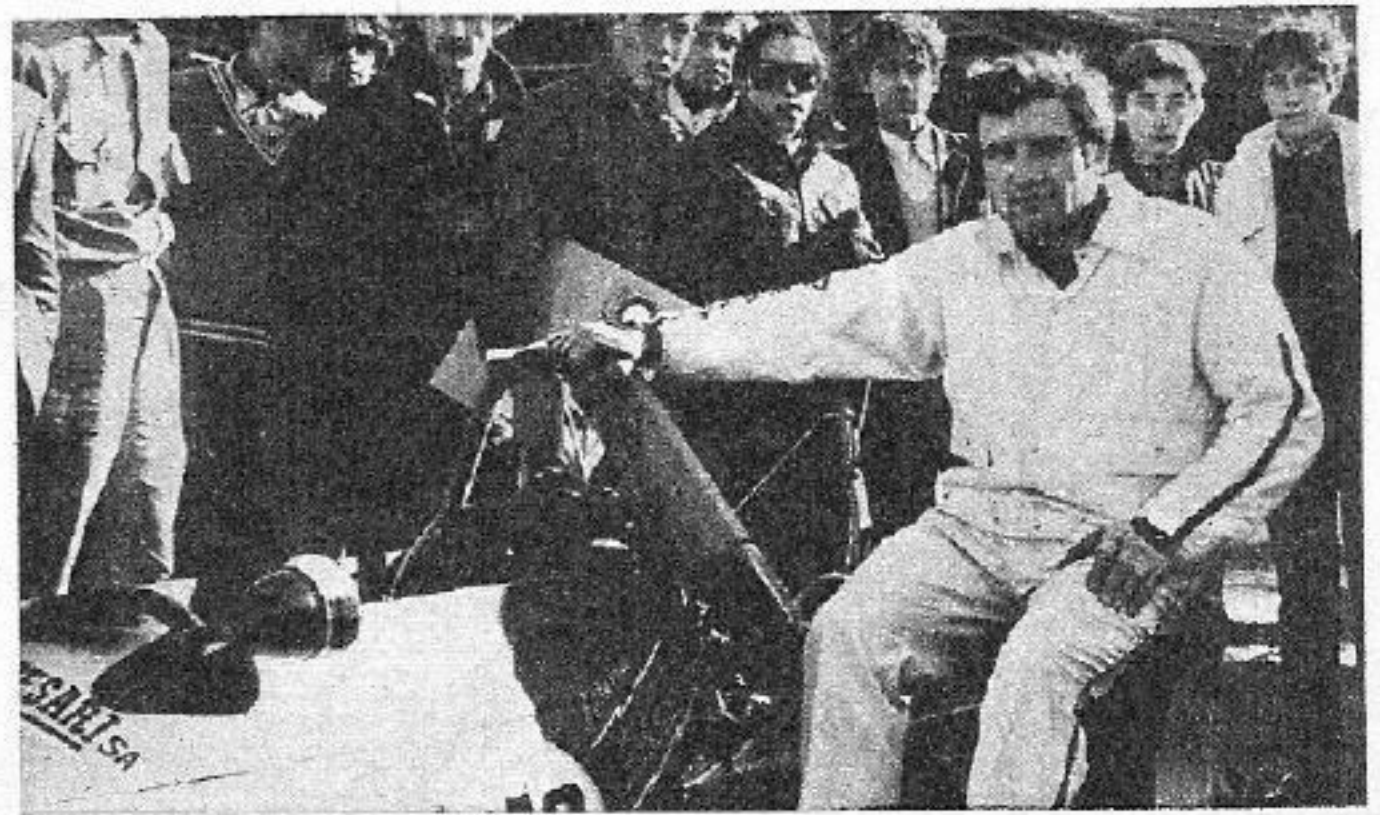
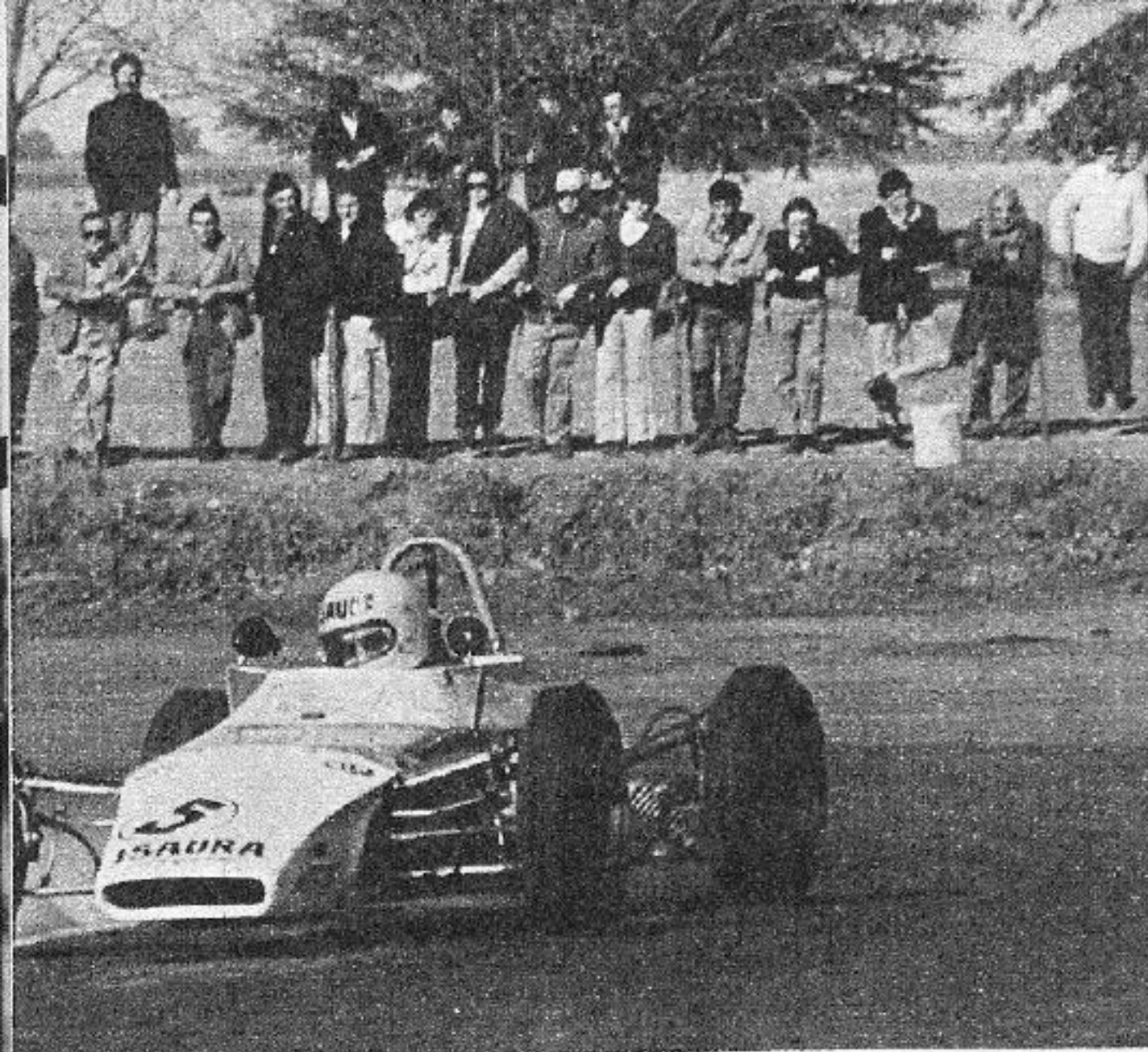
FOTO 4: Derecha arriba: Rolando Nardi, ganador de la segunda serie, hombre de Junín y debutante en F-4, luego de haber acumulado méritos en los zonales de motociclismo. Fue espectáculo.

Derecha abajo: F-4 alcanza para ofrecer un espectáculo de proporciones. Parte del pelotón —punteando Stegmann— en la carrera de Junín.

Luego de un año sin éxito, Carlos Ragno vuelve a ganar, de acuerdo con sus condiciones y su antecedente de ex campeón.

Héctor de Rossi, tercero en la 1ª serie y con poca suerte luego, a pasar de su tercer puesto en la final.





**PREMIO INAUGURACION AUTODROMO
"EUSEBIO MARCILLA"**
Fórmula 4 — Junín — 13/6/1971

CLASIFICACION

1ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	10	Ragno, Carlos	Huarte-Renault	13m24s	15
2º	16	Lavenna, Juan Carlos	Crespi-Renault	13m32s	15
3º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault	13m41s	15
4º	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault	14m18s4/10	15
5º	103	Martucchi, Norberto	Martuchi-Renault	14m18s7/10	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,105 km/h

RECORD DE LA VUELTA: El 10, Carlos Ragno en la 11ª en 52s5/10 a 120,754 km/h

2ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	118	Nardi, Rolando	Crespi-Renault	13m42s8/10	15
2º	110	Horyaans, Paul	Crespi-Renault	13m49s3/10	15
3º	54	Famá, Antonio	Crespi-Renault	14m02s6/10	15
4º	14	Chutrau, Norberto	Crespi-Renault	14m11s3/10	15
5º	111	Andújar, Roberto	Andújar-BMW	14m14s	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,573 km/h

RECORD DE LA VUELTA: El 118, Rolando Nardi, en la 13ª en 53s2/10 a 119,165 km/h

3ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault	13m18s4/10	15
2º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault	13m29s5/10	15
3º	52	Alcaraz, Luis	Crespi-BMW	13m38s	15
4º	60	Martino, Raúl	Crespi-Renault	13m24s4/10	14
5º	91	Sánchez, Héctor	Basich-Fiat	13m47s1/10	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,105 km/h

RECORD DE LA VUELTA: El 1, Juan Laskac, en la 8ª en 51s8/10 a 122,150 kilómetros por hora

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	10	Ragno, Carlos	Huarte-Renault	23m51s8/10	27
2º	5	Jarque, Juan Carlos	Crespi-Renault	23m59s4/10	27
3º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault	24m18s6/10	27
4º	1	Laskac, Juan P.	Crespi-Renault	24m23s8/10	27
5º	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault	24m27s3/10	28
6º	52	Alcaraz, Luis	Crespi-BMW	24m27s5/10	28
7º	71	Castro, Guillermo	Crespi-Renault	24m44s5/10	26
8º	21	Andretta, Carlos	Crespi-Renault	24m03s6/10	25
9º	93	Bacaluzzo, Reinaldo	Crespi-Renault	24m04s2/10	25
10º	54	Famá, Antonio	Crespi-Renault	24m47s2/10	25

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,560 km/h

RECORD DE LA VUELTA: El Nº 5 Jarque en la novena con 51s4/10 a un promedio de 123,338 km/h

GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA

¡BANDERA EN AL



Quando esta revista esté en sus manos ya se estará corriendo la primera etapa del Gran Premio de TC. Por eso le brindamos todo lo acontecido en Concordia en los momentos previos a la largada. Los que no largan, los problemas de algunos y las alegrías de otros luego de las clásicas tiraditas. El temor por el estado de la ruta y por la posibilidad de lluvia. El Gran Premio ya está en marcha... la semana que viene la seguimos, pero esta vez con toda la información



TO...!!



por JORGE AUGE BACQUE y
SERGIO J. CORNEJO
Fotos: CARLOS AGUSTIN



¡Fíjate que ayer estuve haciendo la segunda etapa y me encontré con que la ruta es un desastre, con ripio flojo, mucho barro y un montón de desvíos bárbaros!

—¡En serio, viejo! ¡Hoy llegué yo, y te puedo asegurar que me encontré con una ruta que jamás la hubiera imaginado, con piso firme y sin pozos!

La tónica predominante en este Gran Premio de TC organizado por el Automóvil Club Argentino es sin duda la de la ruta y su estado. Asediada por cuatro días consecutivos e ininterrumpidos de lluvias copiosas, la ruta del Gran Premio ha sufrido innumerables variaciones en lo que respecta a su estado y es por eso que muchos de los pilotos que recorrieron la ruta hace cinco días se encuentran con que sus hojas de ruta y tal vez sus planes de carrera deben ser revisados completamente y modificados en forma harto radical. Es el caso de Malnatti, de Castañón y de muchos otros, que cuando hicieron la ruta se encontraron con un panorama realmente desolador.

Por su lado, Marinovich, Cuvertino y otros hicieron el trazado justo en el primer día "seco" después del "diluvio universal" y se encontraron con que la ruta está dura, firme, sin problemas de piso o de barro chirle que obligue a adoptar soluciones drásticas en el planteo real post-largada. En lo que se relaciona al primer acto de este Gran Premio que se corre entre Concordia y Corrientes, Cuvertino comprobó "in situ" que el recorrido suma buena parte de asfalto en perfectísimas condiciones de tránsito, ripio firme y asentado por las recientes lluvias y un tramo muy ágil y veloz de tierra estable. El rafaelino recorrió la segunda etapa también con una Cupé Dodge GTX y encontró serias posibilidades de circular muy fuerte en el tramo largo de barro "mojado pero muy firme" (SIC).

El relevamiento de estas dos etapas contó con la aprobación de otro santafesino, pero enrolado en las huestes (escasas en relación al Toro)

del Chevrolet, don Daniel Favre. La tercera etapa la vivimos de boca de Carlos Marinovich quien auguró que se va a circular muy rápido, porque el agua caída dejó los terrales al "pelete".

Los integrantes de la Comisión de Relevamiento del Gran Premio y comandados por De los Hoyos, aconsejaron y concretaron la supresión del "rullo" existente en la largada de Posadas y que llevaba a los corredores a Leandro N. Alem para retornar a Posadas. Las condiciones de la ruta obligaron a la gente del ACA a tomar esta decisión. Ahora todo está bien. Los previsores que circularon por la ruta del G.P. con anticipación premeditada se llevaron el gran chasco de las lluvias, y los que se largaron a casi-último-momento se vieron recompensados con una fotografía auténtica y muy de ultimísima hora de los pisos y de sus respectivas condiciones.

Luego de superado el tema en relación a la ruta, los corrillos que se fueron formando durante el sellado —los días viernes, sábado y domingo— recayeron en un tema bastante actual, como lo es el de la tirantez económica y sus consecuentes reflejos en el Gran Premio y sus costos. Hay, en este caso, dos tipos de piloto: el primero es aquel que se larga a la ruta solamente con su auto y una camioneta de auxilio, durmiendo donde se pueda y comiendo lo que venga; el segundo es más organizado, tiene dos a cuatro auxilios, duerme en buenos hoteles y come lo que Dios manda. En el primer caso, la suma a gastar asciende a \$ 300.000 sin contar la preparación del auto que se debe prorratear entre todas las carreras que el auto corre al año. En el segundo andarivel, los gastos pueden partir de \$ 400.000 y agarrar la bajada de bandera en cifras astronómicas. Roque Boyle por ejemplo reparte sus \$ 450.000 de gastos en los siguientes rubros: a) Nafta del auto de carrera y de dos auxilios: pesos 160.000; b) gastos de alojamiento de piloto, copiloto y personal de apoyo: \$ 240.000 y c) Inscripción y seguro de la ACTC: \$ 50.000. ¡Qué tal! Por su parte, el "ruso" Marin-

covich dispone de \$ 700.000 para movilizar 3 auxilios, auto de carrera y diez personas. Claro que todo esta contabilidad de apuro y entrecasa funciona única y exclusivamente en directa función con las posibilidades de triunfo de cada uno, haciendo la salvedad clásica del "buen pescador" que desembolsa \$ 100.000 y por ahí gana la carrera.

DESDE LA LINEA DE LARGADA

Radios: En este Gran Premio se generalizó algo que hace mucho tiempo se debió haber adoptado en las largas carreras de ruta: llevar una radio para que el acompañante esté enterado de lo que está sucediendo en cuanto a clasificaciones, abandonos y demás datos que son fundamentales en estas carreras donde no es conveniente arriesgar más de lo justo ya que son muchos kilómetros y lo fundamental es que el auto aguante. En el caso específico de Santoro, por ejemplo, lleva dos juegos de auriculares adaptados al casco. Las radios brindan un servicio que muchos de los corredores esta vez utilizarán plenamente.

Jorge Cupeiro fue de los primeros adelantados ya que el viernes por la tarde concurre al sellado y directamente de allí partió a recorrer la ruta con un Chevy particular acompañado del Laucha Ríos y su señora en tanto el fiel Marcelino daba los últimos toques al auto de carrera en Concordia.

Antes de salir para Entre Ríos la Comisión de Concesionarios General Motors fue al Autódromo Municipal el viernes a probar los dos autos (García Veiga y Mauricio García). Una vez que dieron el O.K. definitivo emprendieron viaje a Concordia.

También el viernes en el Autódromo Municipal, nos contaba el ingeniero Rafael Sierra, Comisario Técnico en Concordia: el ACA probó a Héctor Farina, quien compite en zonales de la zona arceña. Según dijo le gustó mu-

Omer Mura Cuvertino con el Dodge preparado por el Ing. Albizu seguido por el Torino de Boyle rumbo al sellado.

Arriba: Carlos Marinovich portando el "contact" de YPF

Máquina de Ayarza Garré con el Torino-Llebre de Prats. Nótese detrás una persona con par de elegantes estas. "Nada más distinguido que un buen yelmo vikingo...", acotó el circunstante ante el asombro general.



FOTO 4: Dodge de Aurelio Sanicrú con típico protector de parabrisas para zonas de ripio. Fueron muchos los que largaron con el famoso alambre tejido.

LOS QUE NO SELLARON

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 13.—Francisco Espinosa (Torino) | 54.—Daniel Pierella (Torino) |
| 15.—Luis Saint Germés (Torino) | 55.—Jesús R. Risatti (Ford Falcon) |
| 17.—Ricardo Bellitti (Torino) | 56.—Antonio Boleas (Torino) |
| 23.—Carlos Alesina (Torino) | 58.—Héctor Brown (Torino) |
| 24.—Eduardo Copello (Torino) | 64.—Hugo Gimeno (Dodge) |
| 25.—Norberto Rondelli (Torino) | 66.—Carmelo Galbato (Ford Falcon) |
| 38.—José Migliore (Peugeot 504) | 68.—Rubén Miotti (Peugeot 504) |
| 42.—Eduardo Muchenik (Peugeot 504) | 71.—Mario Illescas (Dodge) |
| 47.—Otto A. Parodi (Dodge) | 72.—Osvaldo Rabadé (Peugeot 404) |
| 49.—"Errecalde Allende" (Torino) | |

AGRADECIMIENTOS...

...sinceros a Ford Motor Argentina y a su oficina de Relaciones Públicas (señores Blanco, Agardy, Risso y Balerdi) por habernos cedido con la gentileza que siempre los ha caracterizado este esbelto Ford Fairlane 6 que

mostramos en la foto. También valga el agradecimiento para ESSO Petrolera Argentina por el apoyo táctico que nos ha brindado para seguir el Gran Premio de TC.

Bien. ¡Y que se repita!



LOS CHIVOS AFILADOS

El viernes pasado, en el autódromo de Buenos Aires, Néstor Jesús García Veiga probó los dos TC del equipo de la Comisión de Concesionarios G.M. el que le tocaría conducir a él y el restante del equipo por el de Mauricio García.

La razón de las pruebas fue comprobar la efectividad de un nuevo sistema de lubricación (por supuesto a cárter seco) que reemplaza al usado hasta hace un mes y que tuvo un rendimiento nada satisfactorio. Se modificaron el tanque de aceite (sus salidas) la válvula by-pass y otros detalles. "Después de esta prueba me quedo tranquilo" nos dijo Joseph "el manómetro marca 90 libras de presión, además me gustó como dobla..."

Pudimos observar varios de-

talles de preparación ad hoc al GP. Los amortiguadores cubiertos con manguera muy usada en la actualidad en calefacción de autos, flexibles de freno recubiertos con material protector contra las piedras, blindajes en la parte inferior, limpia-parabrisas con aletas que evitan que los mismos se despeguen del parabrisas, etc.

El equipo contará con auxilios cada 150 km. En los mismos estarán todos los repuestos necesarios para cada auto y los neumáticos para lluvia (cosa que todos no tuvieron muy en cuenta y en la Mesopotamia llueve seguido...) y un avión sobrevolará en carrera a cada uno de los dos autos. O sea dos aviones. Parece que los muchachos se juegan a todo o nada. Posibilidades tienen. ¿No?

cho, el único problema fue que solo pudo dar 3 vueltas en el Brabham con el cual se accidentara Oscar Franco y que fue reconstruido por Paco Martos. Arrecifes puede seguir dando sorpresas.

Un aparte se merece la gente del Auto Club Concordia. Siempre muy atentos hasta tal punto que instalaron en una de sus oficinas una petit redacción para que todos los periodistas tuvieran máquinas de escribir, papel, teléfono, etcétera. De nuestra parte, gracias.

Seguros: La A.C.T.C. adoptó un método de seguros contra terceros, para el cual cada uno de los participantes debe pagar \$ 22.000 (de los viejos). El monto del mismo es de pesos 4.000.000, también ancianos.

Regalos: Como una forma de promocionar la citricultura de la zona, en una colaboración realizada entre la Junta Provincial de la Citricultura, las industrias locales, y el Auto Club, cada corredor recibirá el día previo a la largada, una bolsa con jugos y toda variedad de frutas locales. Ellos agradecidos.

El sellado de los autos se llevó a cabo en el puerto de la ciudad de Concordia. Allí con mucho orden y educación (algo que hacía mucho tiempo veíamos faltar por parte de las "autoridades" de nuestro país), todo fue perfecto, sin líos, y desde los encargados de la revisión técnica ingeniero Sierra y Sr. de Pedro hasta los pintores de los números incluidos, periodistas y algunos curiosos, pocos y muy callados, gozamos de una forma de trabajar que debería ser la común aunque generalmente como en este caso sea la excepción. Esperamos que en el resto del Gran Premio podamos decir lo mismo.

"Guillo" von Wernich, el gran valor entrerriano (originario de Concordia) se pasó del Turismo Grupo 2 al Turismo de Carretera en su nueva versión. Con un nuevo Falcon se lanzaron con todo al TC. Para este Gran Premio tienen 185 HP en la pata gracias a la mano de Luis Simón. Aunque la potencia no es mucha, el razonamiento de la gente de la Peña El Falcon, es bastante lógico: "la carrera es muy larga y dura; con lo que tenemos es suficiente".

Juan Manuel Bravo, hombre de Goya (Corrientes) le compró el auto a Rodríguez Larreta para correr el Gran Pre-

mio. Pocos días antes del sellado el Torino, chapa Ensayo 014 de Alta Gracia, llegó con una reluciente mecánica Berta.

Los muchachos del TC son remisos para cumplir con los horarios de sellado: en los dos primeros días solamente visitaron la Revisión Técnica, doce autos. El domingo fue la avalancha; todo el resto de los inscriptos. La Comisión Técnica y los pintores de números debieron trabajar "full time" todo el día para revisar y sellar todos los autos. También en lo que respecta al reglamento de la prueba parece ser que hay pilotos que no lo leen ni a la disparada siquiera. El Reglamento especificaba que la trompa debía quedar en blanco para que el club organizador pudiera colocar la publicidad de YPF lo mismo que las puertas para colocar los números. El 90% de los corredores llegaron al sellado con las trompas rebosantes de publicidad. Hubo broncas, cabildeos... Pero al final, todos salieron del Puerto de Concordia con el contact de YPF. Hubo también un caso, en el que la publicidad la llevaba en la puerta cubriendo el lugar donde debería ir el número. Por supuesto, la publicidad fue tapada con una mano de pintura negra y arriba el número amarillo. ¡Hay que leer los reglamentos!

Guillermo von Wernich estuvo haciendo tiraditas entre el puerto de Concordia y San Salvador. El motor tiró lo esperado pero el problema era la multiplicación. Para colmo de males la concesionaria Ford de Concordia cerró sus puertas hace exactamente una semana y no había forma de conseguir distintos tipos de relación de diferencial. Estaba en eso hasta el momento del cierre de esta edición.

Cuando era comentario general que Pirín Gradassi no sería de la partida apareció el cordobés manejando un Falcon gris metalizado, nuevito, nuevito y con Cavalini en la butaca derecha. Según se supo el Falcon es propiedad de Concesionarios y la mecánica estuvo a cargo de Coco Piazza. "El auto es experimental —nos dijo Gradassi— y nuestro único deseo es poder dar la vuelta..."

Norberto Castañón se mostraba sonriente cuando alguien le preguntaba acerca del rendimiento de su Peugeot 504. Probó en la misma ruta que Von Wernich y dijo que su auto andaba en los 210

km/h. Según sus datos era 6.800 vueltas con diferencial 5,21:1 y gomas 185x15. Los entendidos sacaron cuentas y con esas cifras no se puede viajar a 210 km/h. (¿!). "Si no para nadie estamos entre los cinco primeros al final del Gran Premio y si abandonan muchos podemos arrimar mejor", comentaba Pepe Millán.

El domingo por la tarde en la ruta a Chajarí probaba Zurita el Torino de Gastón chupado del de Roque Boyle. Marincovich por su parte junto con Di Palma probaron hasta pasadas las seis de la tarde.

Por reglamento el A.C.A. obligaba a los pilotos a sellar por turnos y en caso de no hacerlo así los "tardíos" tendrían que pagar multas por su indisciplina. Los impuntuales fueron muchísimos (o casi todos) y las alforjas del A.C.A. sumaron medio palo de los viejos en su haber. ¡Bien el A.C.A.!

Los dos coches de los hermanos Bellavigna y los dos de los hermanitos Manzano experimentarán con las gomas Michelin modelo Nora, las mismas que los Peugeot 404 usaron en el Rally London-México. Ambos están de acuerdo en que son más pesadas y que quitan vueltas al motor pero las eligieron por su excelente rendimiento. Macagno y Bellavigna saben lo que hacen.

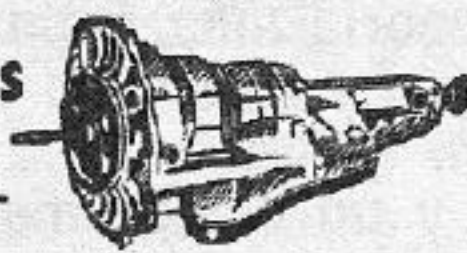
La gente de Misiones, léase Cao López & Co. probaron y cuando desarmaron se encontraron con una peligrosa fisura en el cigüeñal. El domingo Cavalini y demás gente de Ford buscaron y rebuscaron un elemento similar para dárselo a los misioneros, pero finalmente tuvieron que pedirlo a Buenos Aires. Por suerte para Cao López, llegó a tiempo.

De los 74 inscriptos, sólo 55 serán de la partida el martes desde Concordia. Hay quienes opinan que la ACTC ante la posibilidad y el temor de no llegar a juntar los 50 como mínimo que pedía el reglamento anotaron a una docena que de ninguna manera estaban en condiciones de largar. ¿Será verdad? ¿Será mentira? Allá ellos.

La Comisión Técnica estaba compuesta por el Ingeniero Sierra y Pichín De Pedro que no tuvieron mucho trabajo. No hubo objeciones importantes lo que demostró que si bien los muchachos son impuntuales sus autos están en condiciones.

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA



DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios



IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

otro **impacto**

DAVID®

NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000

CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE BIODO - SODIO

UNIVERSAL 7" Y

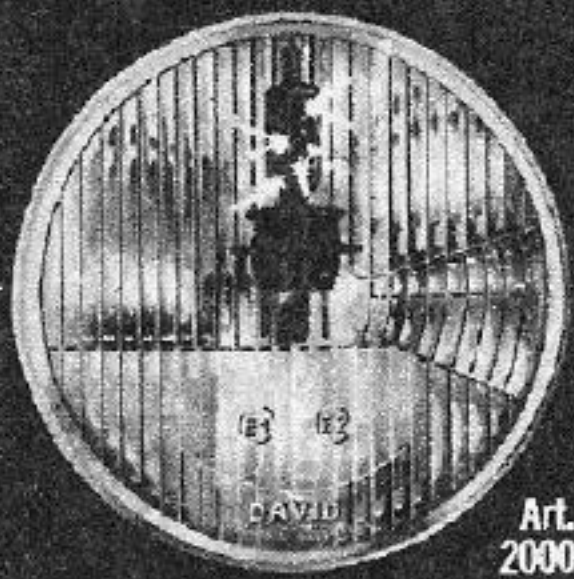
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S. A.**

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 89-9008

Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671

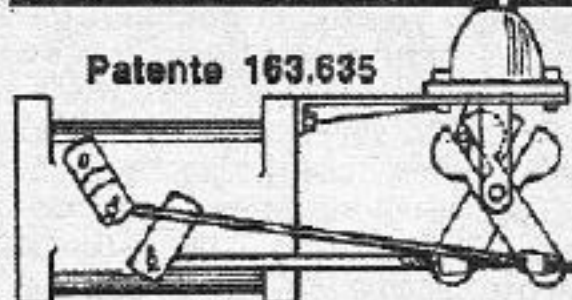
SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO



Art. 2000

PALANCA AL PISO DI-ROSA

Patente 163.635



Para: FORD - G.M. - IKA CHRYSLER y otras marcas

FACIL Y RAPIDA COLOCACION

SOLICITE TURNO

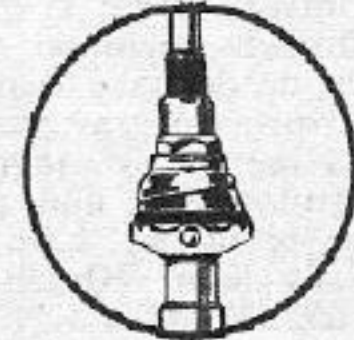
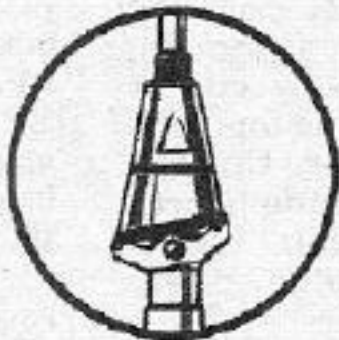
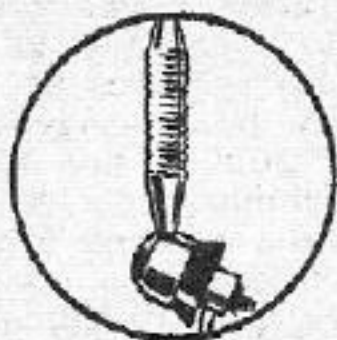
ENVIOS AL INTERIOR

C. DI ROSA

Av. CONSTITUYENTES 5624

T. E. 51-9117

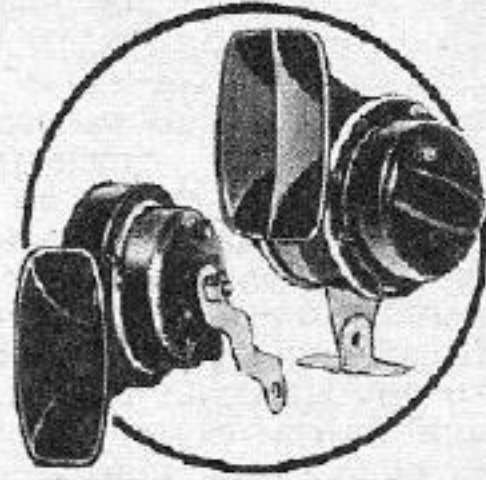
Fabricamos: **antenas auto radio "de medida"**



ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR

Bocinas

TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOTORES Y CAMIONES



MAREL

DARWIN 279 - T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS PALANCAS AL PISO COLOCACION EN EL ACTO



Reparación Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS

Fundas boucle de toalla

Fundas cubre auto

Para su CHEVY

LA CASA DEL VOLANTE

Warnes 1308/10, Tel. 58-9594, Buenos Aires



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES

MARLIT®

PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION Y STANDARD

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO:

BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES

Después de la suspensión de Rafaela la situación de nuestra categoría más importante merece un serio y detenido análisis de los problemas que la afectan, que son importantes pero lógicos y no comprometen el desarrollo tecnológico alcanzado que es de indudable valor. Horacio Steven habla como presidente de la Asociación de SP



SP ¿CUAL ES EL PROBLEMA?

Con Sport Prototipos sucede en este momento una cosa realmente curiosa. Mientras recién aparecen las primeras criaturas que son fruto de una larga gestación iniciada en 1967, cuando el futuro recién comienza, se genera paradójicamente una corriente generalizada que intenta discernir sobre si la categoría está muerta, hay que ponerla en carpa de oxígeno o simplemente ir encargando las velas del velorio.

La realidad es otra. La categoría ni está muerta ni al borde de la agonía. Soporta en cambio problemas comunes a todas las demás categorías y que en este caso se agravan un poco más porque SP es considerablemente más cara que las otras. Pero para solucionar esos problemas hace falta analizar las causas y no buscar efectos tan definitivos como muerte o no.

La suspensión de la carrera de Rafaela sin embargo fue un fuerte punto negativo que levantó una serie de protestas y comentarios que hacen necesario aclarar un poco la situación. Horacio Steven, presidente de la Asociación Argentina de SP, plantea su punto de vista de parte interesada, pero a la vez serenamente pensado: "— Hay que puntualizar bien las cosas. Rafaela no suspendió la carrera sólo porque hubiera 10 autos. Eso fue una magnífica ocasión para postergar una carrera a la cual, con motivo de las lluvias precedentes, hubiera ido muy poca gente. Por supuesto que no justifico con eso la cantidad de autos. Incluso con quince autos la carrera también habría sido un fracaso porque 45 vueltas en total es todavía demasiado para nuestro actual nivel. SP es una categoría internacional pensada para recorrer largas distancias y estoy de acuerdo en que tenemos que llegar a eso, pero mientras no tengamos los autos listos para eso es una tontería que pretendamos hacer tres series en las cuales van abandonando una gran cantidad de autos. Pienso que lo lógico sería hacer no más de dos series de 15 vueltas por ejemplo."

—De todas maneras, que haya habido sólo diez autos en la pista de Rafaela es señal evidente de un serio problema. ¿Cuáles serían las causas?

—"Puedo citar varias adicionales pero una razón primordial es la básica en nuestro caso: la situación económica general

del país. Se han retirado del ámbito de Sport Prototipos las empresas petroleras que nos brindaban su apoyo publicitario y eso significa más o menos 200 millones de pesos que este año se borraron del mapa. A raíz de la falta de dinero para encarar seriamente la actividad nadie, salvo el caso de Berta que es una excepción, puede hacer correr un auto y mientras tanto construir otro. En mi caso particular reconozco que 1971 está prácticamente perdido y si bien estamos terminando un auto totalmente nuevo que probablemente corra Cupeiro el próximo 27 de junio, la construcción de ese auto nos impide por completo presentar un auto en carrera. Pienso que en similar medida, lo mismo le pasa al resto de los equipos. Salvo el caso de Berta que —repto— es excepcional porque él tiene un contrato como la gente con una empresa terminal de automóviles desde hace tiempo y ello le permite encarar todo de una forma racional y ejemplar. Cuando terminaba el año pasado Berta ya tenía su auto con motor atrás listo. ¿Quién otro podía hacer lo mismo?"

—E independientemente del problema económico general, ¿cuáles otras causas se agregan negativamente al panorama?

—"Según mi criterio tres causas entre las cuales se reparte parte del proceso. Una es el TC aunque su influencia tiene a la par de un aspecto negativo, otro francamente positivo. Es positivo que alrededor del TC se cree una fuerte expectativa porque es bueno para todo el automovilismo. Pero a la vez para SP resultó particularmente negativo porque las comisiones de concesionarios (caso GM o Chrysler) decidieron volcarse al TC y nadie puede criticarlos porque ellos son dueños de su dinero pero así como yo no concreté mi contrato con Chrysler que a fin del año pasado resultaba casi seguro, la comisión GM levantó su apoyo al TC y el campeón García Veiga tiene que ir a las carreras de SP a verlas de afuera."

—El caso particular de García Veiga es lamentable porque aunque los concesionarios consideran importante correr en TC, GM tendría la obligación moral de brindar el escaso apoyo que se necesita para terminar el SP motor atrás y no tener a García Veiga parado luego de haber

ganado el campeonato del año anterior. Eso es algo antideportivo por parte de GM.

—"Sí, para la categoría es realmente una pérdida que el equipo campeón no se presente este año, pero al fin y al cabo la AASP no puede ir a ponerle un revólver en la cabeza a la comisión porque ellos deciden lo que les interesa y comercialmente les doy la razón. En cuanto a las otras dos causas que explicaba, ellas son la crisis que viven todos los autódromos y por otro lado las empresas radiales que transmiten automovilismo. La rápida creación de varios autódromos que no se pensaron con un criterio lógico los coloco ahora al borde de la quiebra a muchos de ellos. Están agobiados por las deudas, no pueden mantener bien unos autódromos con pistas deficientes y tampoco pueden los clubes propietarios pagar premios de acuerdo al costo de la categoría SP. Pero a la vez necesitan de SP para hacer carreras atractivas al público por lo cual es imprescindible que se solucione de alguna manera la situación."

—Y en cuanto a las empresas radiales que transmiten automovilismo hay un hecho que es indudable. Ellas ganan mucho más dinero con las carreras de ruta y por lo tanto no tienen ningún reparo en boicotear con sus comentarios al automovilismo de pista. Para ellos queda fuera de todo interés, al parecer, lo que SP o el automovilismo de pista significa para el progreso técnico de nuestros autos de carrera que en los últimos años fue increíble."

SOLUCIONES

—Puesto que problemas evidentemente existen, ¿qué tipo de soluciones estudia o pretende la AASP?

—"Tres soluciones principales. Primero que nada, conseguir plata para los dueños de autódromos que soportan una situación angustiante. Repto que el problema de los autódromos donde hay invertidos unos 1.500 millones de pesos casi improductivos es verdaderamente dramático y hay que resolverlo antes que nada."

—"Segundo: Conseguir plata para incrementar los premios."

—"Tercero: Insistir con el asunto de la copa Sur-Am que es una inyección de interés muy importante para levantar la ca-

tegoría en su duro crecimiento. Para la próxima carrera del 27 en el Autódromo Municipal vendrán seis, siete u ocho coches brasileños. Es una cifra importante y el aporte es valioso."

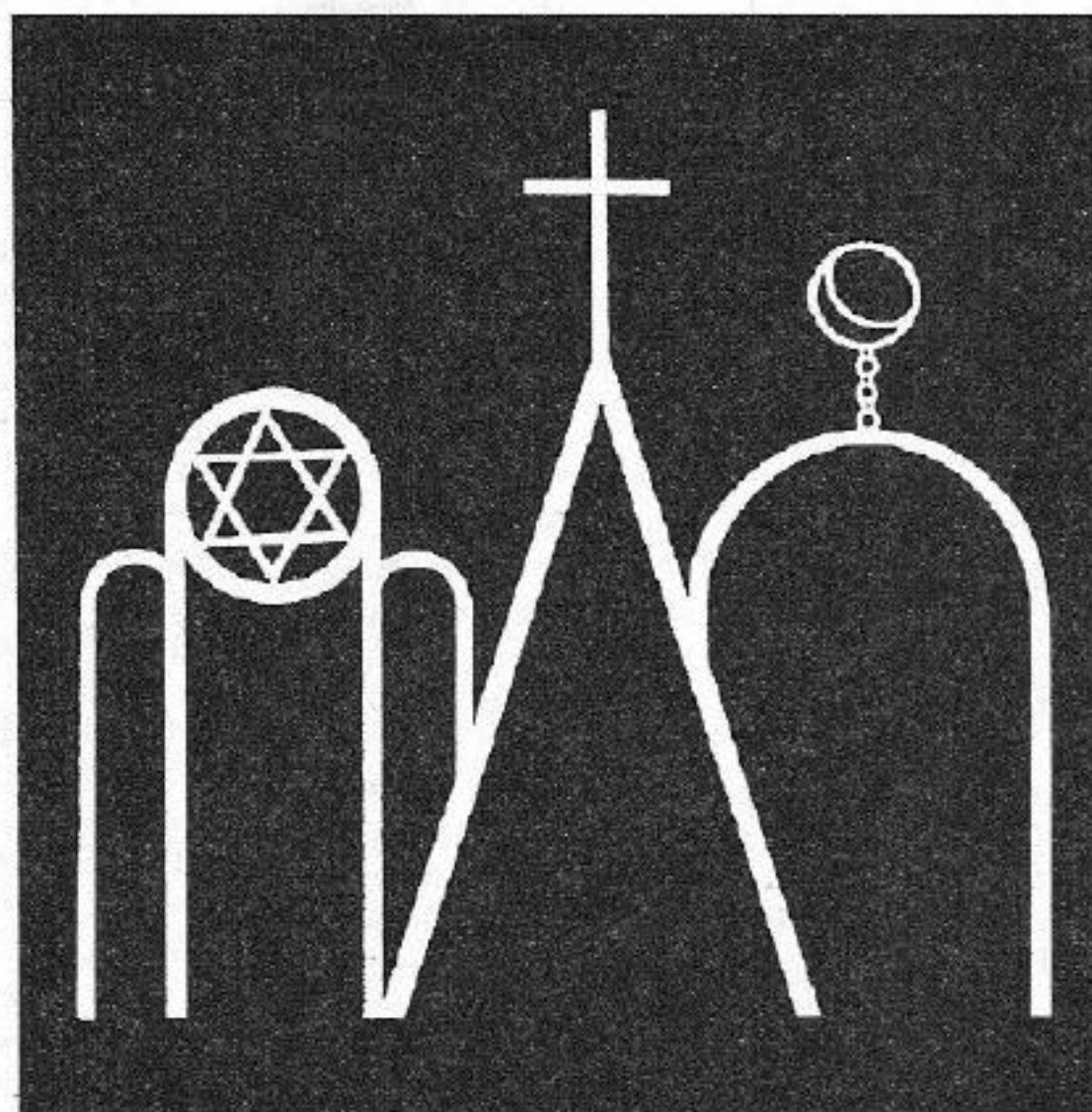
—"Ahora bien, para conseguir la plata necesaria para solucionar los dos items citados primeramente, la AASP presentó hace ya un tiempo un plan propuesto a YPF y que propugna un apoyo que es necesario para ayudar a soportar el momento difícil y consolidar el panorama. El plan es a tres años y contempla una duración de tres años en los cuales YPF aportaría 200 millones de pesos viejos por año a distribuirse de la siguiente manera: 100 millones para los autódromos, haciendo lógicamente un sólido estudio de a quiénes hay que darle plata y a quiénes no. Hay autódromos que son verdaderamente irracionales y cuya situación no se solucionará con ese apoyo. Esos autódromos lamentablemente están condenados a la muerte."

—"Los otros 100 millones la AASP los pide para distribuirlos en premios a todo el automovilismo que es exclusivamente de pista, o sea SP, F-1, F-2 y F-4. Esos premios se entregarían a performance por vuelta de manera que si en una carrera un piloto va dos vueltas primero y abandona en la tercera se le da un premio por haber punteado dos vueltas, al segundo por ir segundo, etc. Pienso que de esa manera en tres años se tiene que producir una decantación lógica que redundará en buenos autos, buenos autódromos, buenos constructores y buenos pilotos. Y lamentablemente el que no pueda estar a un buen nivel tendrá que desaparecer pero es el precio lógico. Y después de todo yo creo que 200 millones por año para brindar un lógico apoyo a todo el automovilismo nacional es realmente muy poco comparado con la mayor cantidad de dinero que exige una temporada internacional. ¿Qué le ofrecemos a YPF a cambio? Bueno, además de que todos los autos lleven la inscripción, realizar una suerte de campeonato YPF como en Estados Unidos se hace el campeonato Marlboro porque esa empresa patrocina el campeonato de los autos tipo Indianapolis, poniendo plata en todas las carreras de ese campeonato."

GERMAN SOPENA

**Llamado a la
responsabilidad individual.**

Ud. que difunde la fe religiosa



...sabe perfectamente que su ejemplo y su trabajo deben no sólo eludir contactos con destructivas actitudes de violencia, sino también, y fundamentalmente, guiar hacia los carriles opuestos: construir en paz. Sin ningún tipo de claudicaciones.

Este país será como USTED lo haga. Tome conciencia de esa responsabilidad.

**INDIVIDUOS
RESPONSABLES
FORJAN NACIONES
DE FUTURO**



CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

ANECDOTARIO

por CARLOS F. FIGUERAS

ASUSTADAS

Así llegaron las suecas al final de la cuarta etapa del Gran Premio de Turismo. Siempre con su peinado intacto, los ojos pintados y el rimmel inalterable, bajaron del Mercedes Benz en el parque cerrado de Tucumán y, luego de cumplir con los requerimientos de todas las emisoras, se acercaron a uno de los integrantes del equipo y Ewy Rosqvist le dijo alarmadísima:

—Hemos visto indios en la ruta... No lo podíamos creer. Uno grandote, con taparrabos, bastante negro, nos tiró algo... no sé si eran flechas, y nos gritaba. Más aún, hasta corrió unos metros al lado de nuestro auto.

Por supuesto que todos los que allí estaban quedaron bastante incrédulos debido a que todo el mundo sabe que ni en la Cuesta de Miranda, ni en el Infiernillo, ni en Tafi del Valle hay indios ni cosa que se le parezca. Pero esa misma noche todos salieron de dudas cuando llegó el inefable Mono Villa.

—No saben lo que fue. Las suecas no lo podían creer. Estábamos con unos amigos en plena montaña y no se nos ocurrió mejor idea que hacernos los indios. Cuando llegó el Mercedes, corrimos al lado del auto y tirábamos con arcos fabricados con ramas...

Las suecas nunca supieron la verdad y todavía hoy siguen asegurando entre sus escandinavas amistades que en la Argentina hay "indios". Bueno, no están muy lejos de lo cierto.

Visto en la hoja de ruta del equipo Mercedes-Benz: "Al llegar a Río Cuarto, cortar a la altura de la luz colorada colgada sobre la ruta. Doblar a 90° a la derecha y colocarse los anteojos ahumados" (!!!??!!). La razón de la acotación era que estaba previsto que los Mercedes llegaran a Río IV alrededor de las seis y pico de la mañana y al doblar en 90° a la derecha el sol daba justo de frente. Chicos organizados estos germanos.



Suecas: asustadas por aborígenes porteños.

DESCONCERTADO

Era debutante en las 500 Millas de Rafaela. Entre los colaboradores que había llevado para el box estaban varios de sus amigos. Justo le tocó largar por clasificación detrás de don Natalio Cataudella. Pocos minutos antes de la partida pusieron el motor en marcha y se zafó el varillaje del acelerador. Uno de los muchachos se acercó desesperado al box de Cataudella que ya estaba subiéndose al auto y le pidió:

—Por favor, me puede dar un pedacito de alambre...

Sin mayor trámite uno de los mecánicos de Cataudella lo agarró de un hombro y le dio una izquierda en el plexo, tras una derecha al rostro. Por supuesto que el pobre tipo no tenía la menor idea del porqué de dicha reacción. Lo que no hizo fue fijarse en el auto de Cataudella... todo atado con alambre. Por eso fue que uno de sus mecánicos lo tomó como carga y reaccionó en forma un tanto absurda.

Hubo explicaciones pero los ojos encapotados tardaron como una semana en volver a tomar su forma y color normal.

TOME Y TRAIGA

Vuelta de Rojas. 1967. TC. Epoca en que la gente acudía en forma masiva a las carreras ruterías de TC. Curva de bajada a la tierra. Agente de policía vs. periodista conocido como "el Negro".

Policía: "Pero usted aquí no póngase detrás del alambrado".

Periodista: "Yo estoy trabajando igual que usted".

Policía: "Pero usted aquí no puede estar. Además, necesito que se identifique".

Periodista: "Como no... pero téngame el helado" —y le entrega el cucurucho que estaba saboreando hacia instantes—.

El policía, aunque sorprendido, lo agarra y la "mersa" comienza a murmurar entre sonrisas.

Policía: "Pero, ¿qué está haciendo?... y yo con este helado en la mano... ¿Cómo se llama usted?"

Periodista: "Federico Lacroze..."

Más carcajadas del otro lado del alambrado. Finalmente, el agente del orden se alejó sin proceder y mastilando impotencia. Claro que el final podría haber sido otro...

¡PINTURA!

Vuelta de la Manzana 1970. Ya los autos de la Comisión de Concesionarios Fiat habían sido sellados y estaban listos para largar. Por la tardecita del miércoles anterior a la largada en Villa Regina partieron en caravana desde General Roca, Canedo, Zunino, Fernandino y Bebe Pedelaborde quien había sido acoplado al equipo.

Invariablemente a medida que los autos entraban de a uno, se les hacía levantar el capó para sellar con pincel y pintura al óleo partes del block. Al entrar la cupé 105 de Canedo se repitió la operación, pero con tan mala suerte que el encargado del sellado del motor sufrió un traspié y se le volcó el tarro completo sobre las cuatro bocas de los Weber introduciéndose hasta los más recónditos vericuetos de los carburadores.

Canedo estaba lejos del lugar del hecho y alguien se acercó para avisarle. Corrió hasta el auto, se abrió paso entre los muchos curiosos que andaban por ahí, y cuando llegó y vio lo sucedido, tomándose la cabeza con las manos dijo indignado:

—¡Qué color espantoso!
—mientras el esmalte verde lavado chorreaba indiferente por todas partes...

El inconveniente fue solucionado luego de tres horas de trabajo, que demandó desarmar y armar los carburadores.

NUEVO

Recorría la ruta del Gran Premio el equipo Sergi. En una de las unidades viajaban el Gordó Galluzzi, un piloto nuevo de esos años —mejor no hacer nombres— que poco había salido de la General Paz y, como tercer tripulante, Paco Mayorga. Por supuesto, aprovechando los

Más anécdotas en esta serie de nunca acabar. Los indios que vieron las suecas. Los vuelcos de Río Cuarto. Los conocimientos de "Tuqui" Casá. Las minas de pimentón y muchas otras. Y no se vaya porque esto sigue...

escasos conocimientos del interior del país del joven y novel piloto fueron varios y determinados los "entres" que se hicieron para que acusara de alguna forma. Así fue como, circulando por los caminos de La Rioja, en Cuesta de Miranda, el Gordo Galluzzi comentó maliciosamente:

—Yo no entiendo este país. Todo el mundo se queja de la pobreza, de la falta de gaita y riquezas naturales... ¡Mirá la cantidad de minas de pimentón que hay por esta zona! —haciendo alusión a la tierra colorada de esa zona.

Minutos más tarde, como el susodicho no daba muestras de descreimiento, Paco insistió con un...

—Bueno, creo que después de este viaje nada mejor que llegar a La Rioja y comerse unos exquisitos langostinos en las cantinas del puerto.

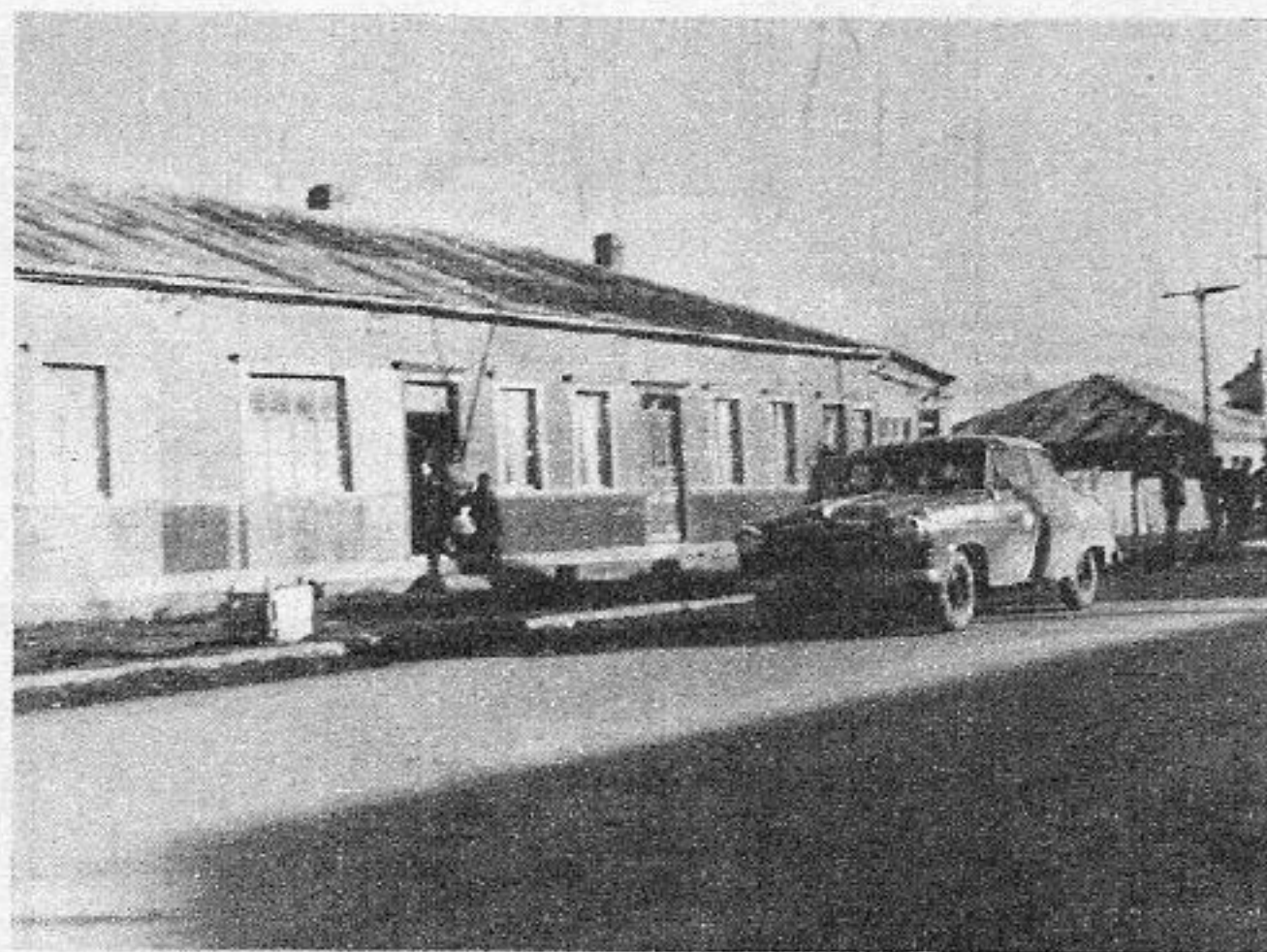
SERVICIAL

Heriberto Bohnen corría el Gran Premio con una galerita NSU Prinz. De pronto, pasando Villa Unión, la maquina alemana empezó a fallar y pararon al costado del camino. Como suele suceder en los Grandes Premios, hasta en los lugares más inhóspitos aparece un chango que brota del medio de algún guadal. Bohnen llevaba dentro del auto una cámara fotográfica, ya que el acompañante se dedicaba a sacar fotos mientras don Heriberto trabajaba detrás del volante.

Al rato de estar parados, apareció un chico de unos 13 años que miraba intrigado el motor de la galerita. Finalmente decidieron empujar, y el chango se les acopló en tan dura tarea. Lástima que mientras Bohnen y su copiloto empujaban, el chango les estaba "haciendo" la cámara fotográfica. Ambos se dieron cuenta de la maniobra y descargaron centenares de pun-



Los langostinos del puerto de La Rioja.



Paco y el vuelco con el Borgward.

tapiés sobre el espantado y "servicial" ayudante.

ENTENDIDOS

Eduardo "Tuqui" Casá debutó en el GP de 1962 con un Peugeot 403 llevando como acompañante a Pepe Rentería. El auto no era de los veloces pero estaba como para llegar. En la ter-

cera etapa, a poco de salir de San Juan el 403 empezó a viajar en tres cilindros y no había forma de solucionar el problema. Media hora y nada... De pronto apareció un lugareño y, mirando interesado, arriesgó:

—¿Me permiten que mire...?

Casá y acompañante lo observaron con aire superior, como pensando "¿y éste qué sabrá?", pero de todos modos aceptaron.

—Cómo no, fíjese; si hace una hora que estamos parados y no encontramos la falla...

Dos minutos más tarde el sanjuanino bajaba el capó y les decía:

—Pongan en marcha, apúrense que pierden tiempo...

Ambos se miraron sorprendidos y con desconfianza dieron vuelta a la llave de contacto. Un sonido saludable y parejo salió de las entrañas del 403. Casá sacó la cabeza por la ventanilla y le preguntó desesperado e interesado por la causa de la falla.

—Nada, amigo, un capuchón de bujía... Vamos, vamos... apúrese.

Y se perdieron en la recta polvorienta.

HUERTITA

Río IV. Autódromo. Año 1960. Carrera de Turismo. Paco Mayorga peleando el primer puesto con aquellos inolvidables Borgward. En una de las vueltas pisa la banquina por entrar demasiado fuerte y para no trabar el auto, lo deja ir. Sin nada que lo haga prever el Borgward empieza a pegar vueltas en el aire. Trompa, cola, techo... y el auto a la miseria. Paco sale medio abombado, lo llevan a la enfermería, pero no tenía más que un susto grande.

Al rato en ese mismo lugar vuelca Izaguirre. Minutos más tarde Visintini, y para rematarla, Adrea Vianini. Paco, diez años más tarde cuenta:

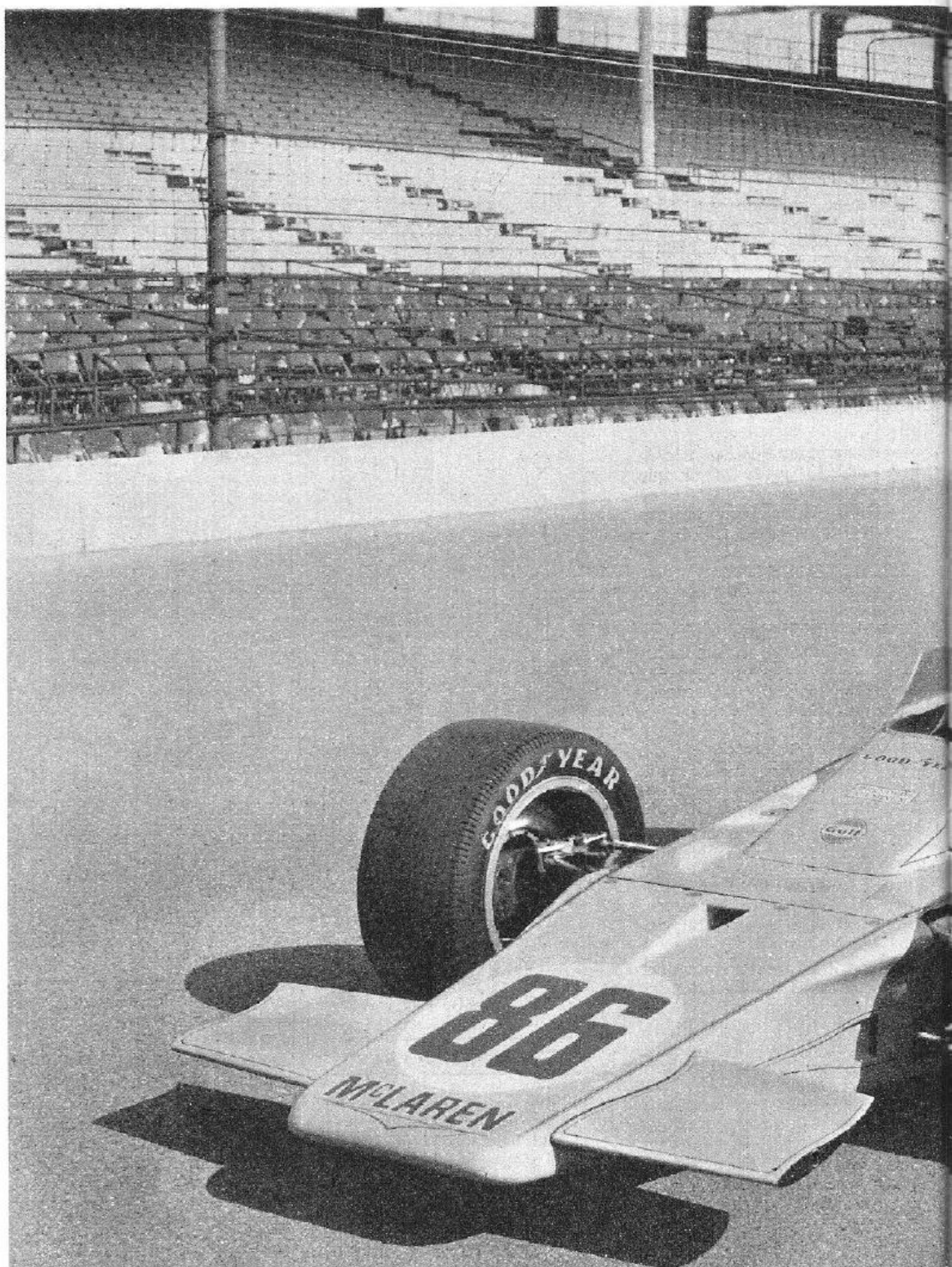
—¿Sabés por qué volcamos todos en el mismo lugar?... Resulta que al cuidador del autódromo le habían dicho que, dentro de sus posibilidades, mantuviera todo en condiciones, pero con ciertas libertades. Y el tipo no encontró nada mejor que hacerse una huertita donde sembró zapallos, lechuga, etc. ¿Qué pasó? Cuando tocamos la banquina la tierra estaba toda removida y suelta..., los zanjones tenían como 50 cm de profundidad.



PETT CANDI

Con su coequiper Denny Hulme, conversando momentos antes de la largada.

Peter Revson sobre el nuevo McLaren con el que conquistó la Pole Position para Indy 1971, carrera que culminó en el segundo puesto.

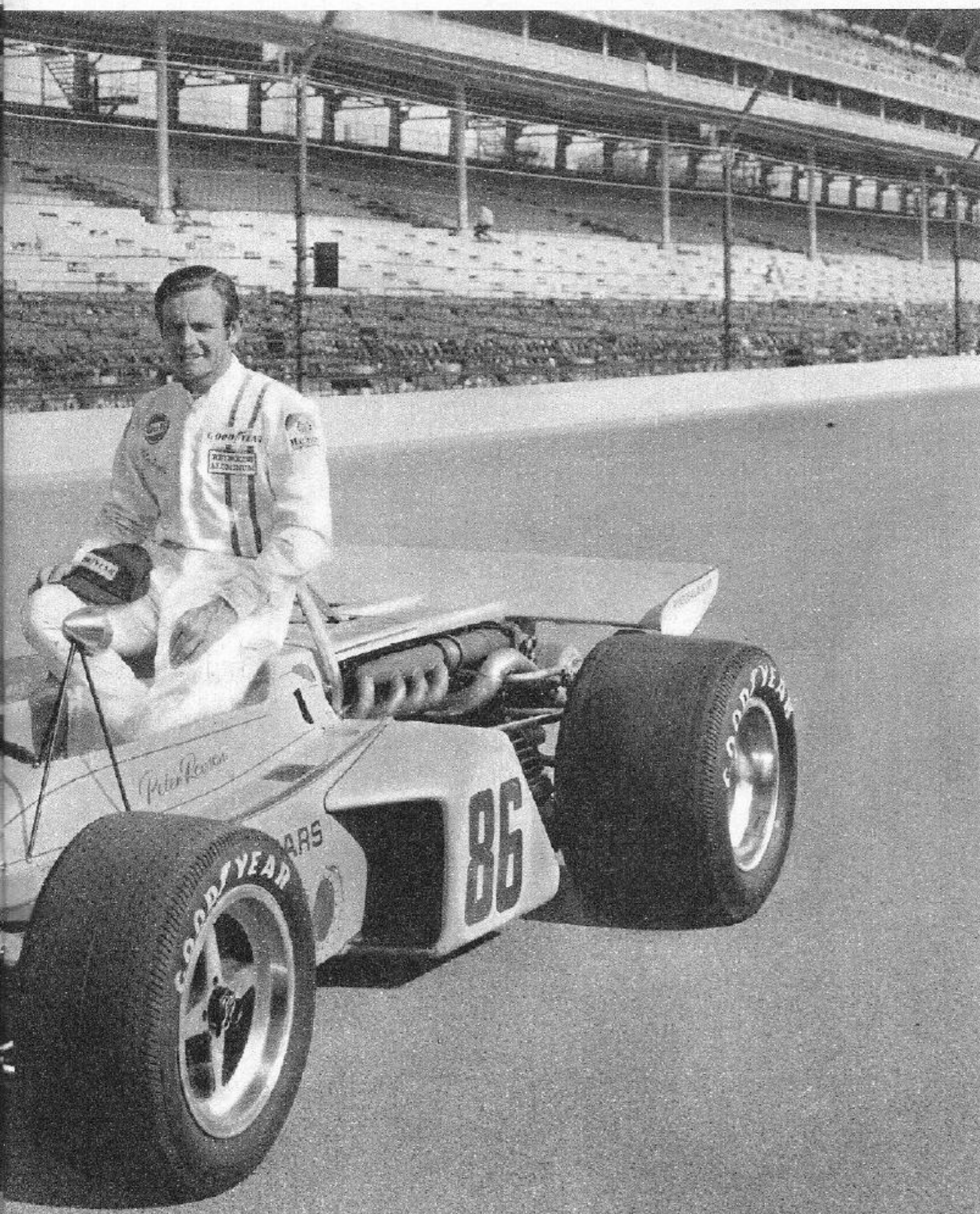


Compartiendo su actividad industrial -cosméticos Revlon- con la actual e intensa campaña deportiva, Peter Revson, elegante neoyorquino de 32 años, casi se erige en nuevo ganador de las 500 Millas de Indy. Su primer puesto en la clasificación y su segundo puesto en la carrera son pruebas definitorias. Esta es su campaña deportiva

PETER REVSON

DATO PARA EL FUTURO

por CESAR M. SORKIN



Peter Revson, el hombre que ganó por mérito propio la Pole position en la largada de las 500 Millas de Indianápolis, es el mismo Peter Revson que en la edición 1969 de la carrera se clasificó en el 33º lugar, época en la que militaba en las filas del team oficial Brabham. Avanzar 32 puestos en sólo dos años habla claramente de su capacidad. Por otra parte, su segundo puesto en estas accidentadas pero espectaculares Indy 500 no es más que una coronación definitiva en una pista en la que las diferencias son mínimas; es casi lo mismo ser primero que segundo, es lo mismo andar a 180 millas que a 179 y es también mínima la diferencia que media entre la vida y la muerte.

Al Unser, en virtud a su inigualable experiencia en este tipo de carreras supo arrebatárle a Revson la primera posición, lo cual no opaca de manera alguna el accionar de Revson, que reparte su tiempo entre las carreras de autos y la parte de responsabilidad que le cabe en el manejo de Revlon, empresa de cosméticos que es la más importante de USA —lo que equivale a decir la más importante del mundo— dirigida por un tío de Peter.

Pero hagamos una breve historia de la trayectoria deportiva de Peter Revson en

PETER REVSON

Durante el "meeting" presentación de los treinta y tres que largarán las 500 Indy, Revson y Hulme se ríen; detrás, Mark Donohue y Al Unser.



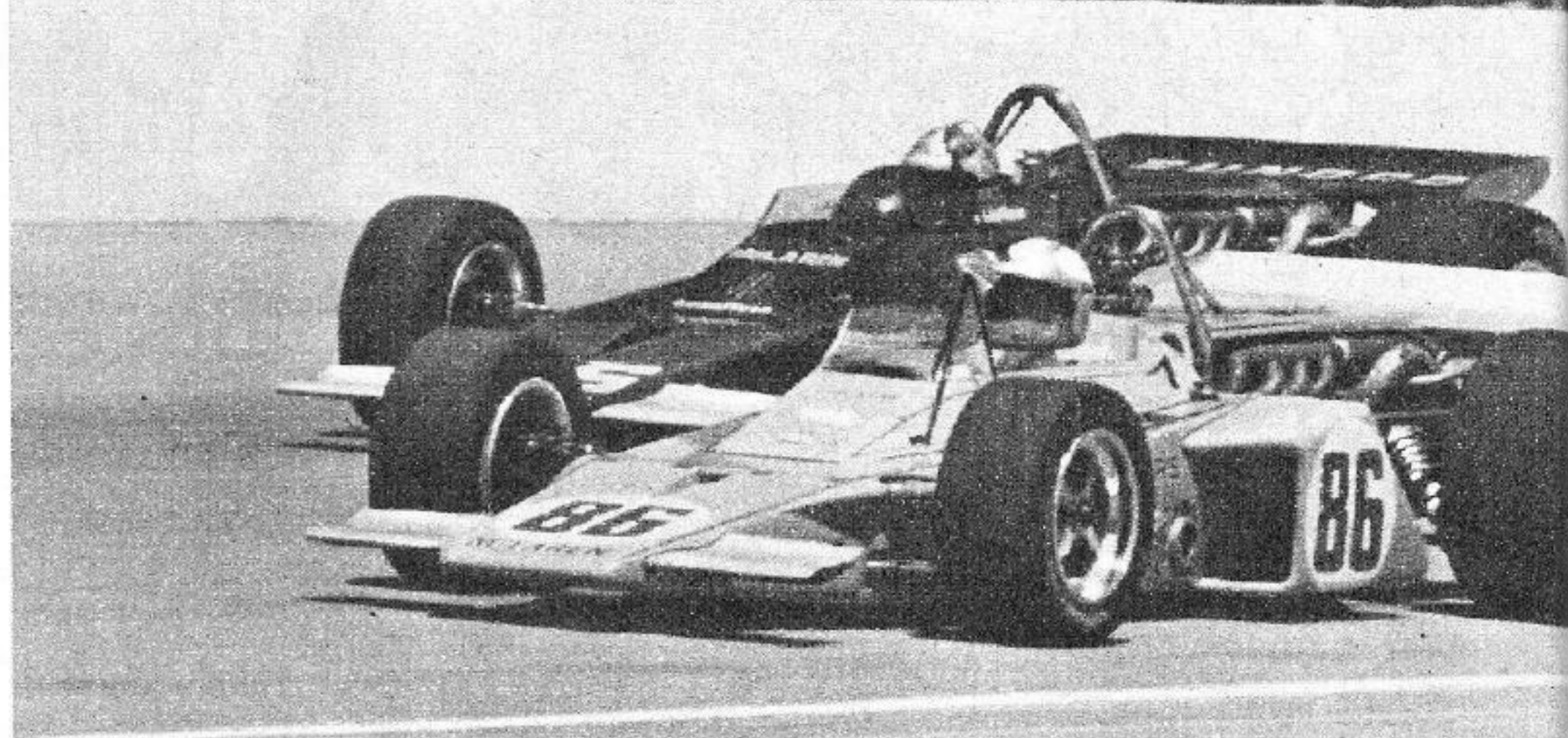
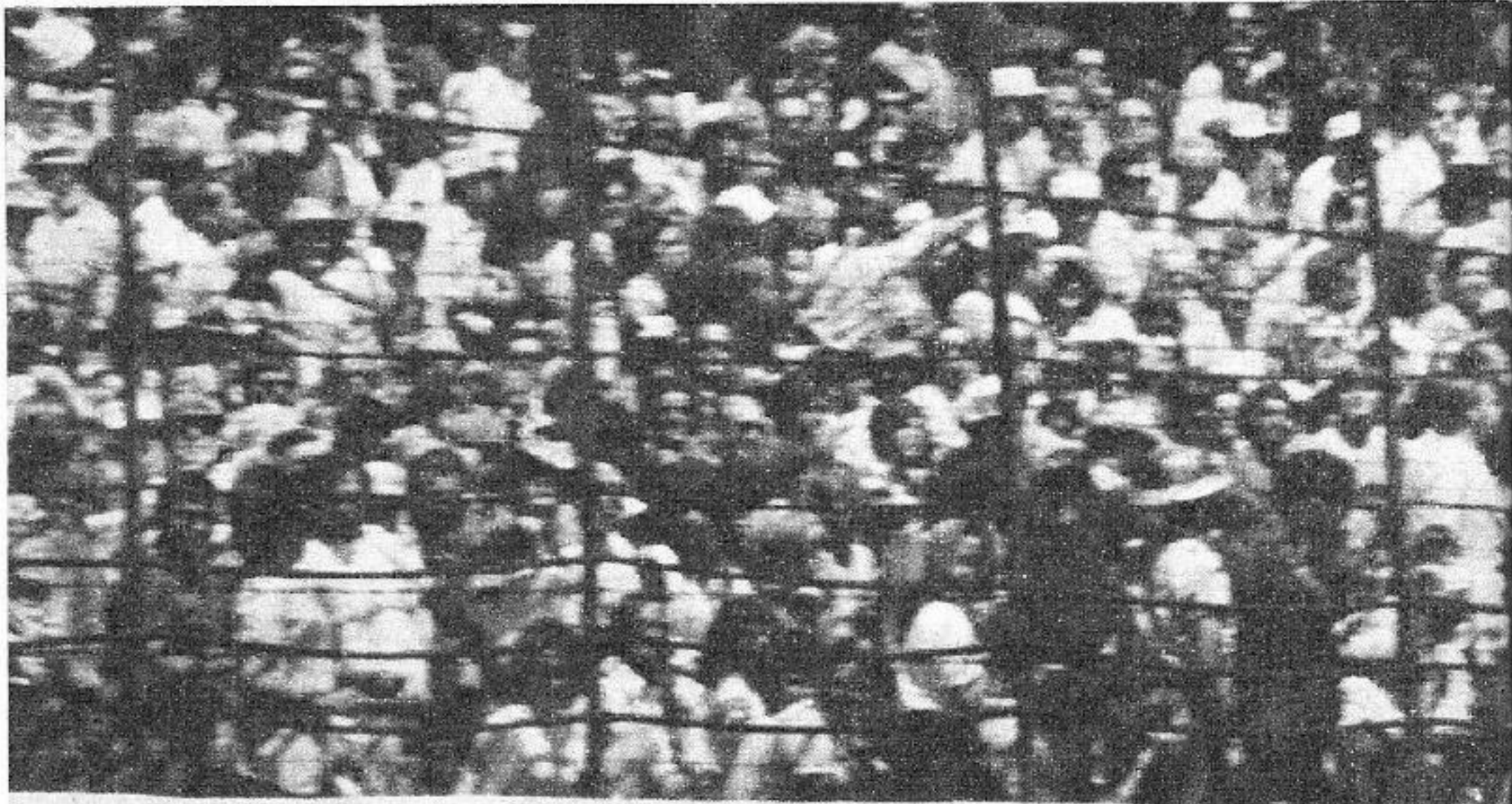
lo que atañe a las carreras. En 1960, por primera vez —contando 22 años— conduce un Morgan, formando un pequeño equipo con Tim Mayer, quien tenía a su cargo un Austin Healy. Pocas carreras llevaron a cabo y con poco éxito, hasta que Tim Mayer formó un equipo de Cooper Fórmula Junior, uno de los cuales había sido confiado a Peter Revson. Esto sucedía durante 1962.

En 1963 con u\$s. 10.000 en el bolsillo y muchas ganas de aprender y ser un piloto de Gran Prix, Revson marchó a Europa; durante ese año corrió un Cooper F. Junior en todos los circuitos europeos en los que la troupe participara.

Durante 1964 y ya con un Lotus F. 1 corrió la mayor



Revson, el "elegante" venido de New York, con mucho que ver en la conducción de cosméticos Revlon, saluda a admiradores/as...



No bien largada la carrera, Revson precediendo a Donohue, ambos sobre los M18 —el de Revson, oficial.

parte de las carreras del campeonato correspondiente a ese año. La experiencia le sirvió para comprender que se necesita mucho más que talento para ser parte constituyente de alguno de los equipos oficiales de fábrica.

Revson alquiló un departamento que compartía en aquellos días con Chris Amon, Tony Maggs y Mike Hailwood. Poco duró esa sociedad; sin que mediara problema alguno, Revson decidió retornar a USA dejando detrás una bien afianzada experiencia en la que se destacan sus dos mejores actuaciones: ganador sobre un Lotus F. 3 en Mónaco y segundo en F. 2 en Nürburgring.

A partir de 1966 comienza su campaña ascendente y periódica, a cargo de un Ford

GT-40 del Essex Wire Team, con el que venció en Sebring, Monza y Spa acumulando puntos que fueron muy útiles para que Ford ganara ese año el campeonato mundial de Constructores.

En 1967 se dedicó a las carreras Trans Am con un Mercury Cougar, manteniéndose en la misma categoría durante 1968 y 1969 pero habiendo cambiado el Cougar por un AM Javelin.

1969 fue el año en el que Revson se incorporó definitivamente al panorama automovilístico norteamericano, siendo reconocido como un piloto de indiscutibles condiciones. Había anteriormente corrido en carreras de la copa Can Am e inclusive ganado la Canadian-Japanese-American Race, sin puntaje y que se

disputó en el Monte Fuji, Japón.

Fue precisamente 1969 el año de la incursión de Revson en Indy. Clasificó en el puesto 33º con el Brabham-Repcó oficial, para finalizar las 500 millas en la 5a. ubicación. Con el mismo Brabham ganó posteriormente las 100 millas del Indianápolis Raceway Park, meses después.


En la temporada Can Am pasada, manejando un Lola para Carl Haas bajo los colores de L&M, Revson opuso tenaz resistencia a la escuadra oficial Gulf —los famosos McLaren anaranjados— saliendo segundo y tercero en dos carreras y octavo en la clasificación final de las series completas.

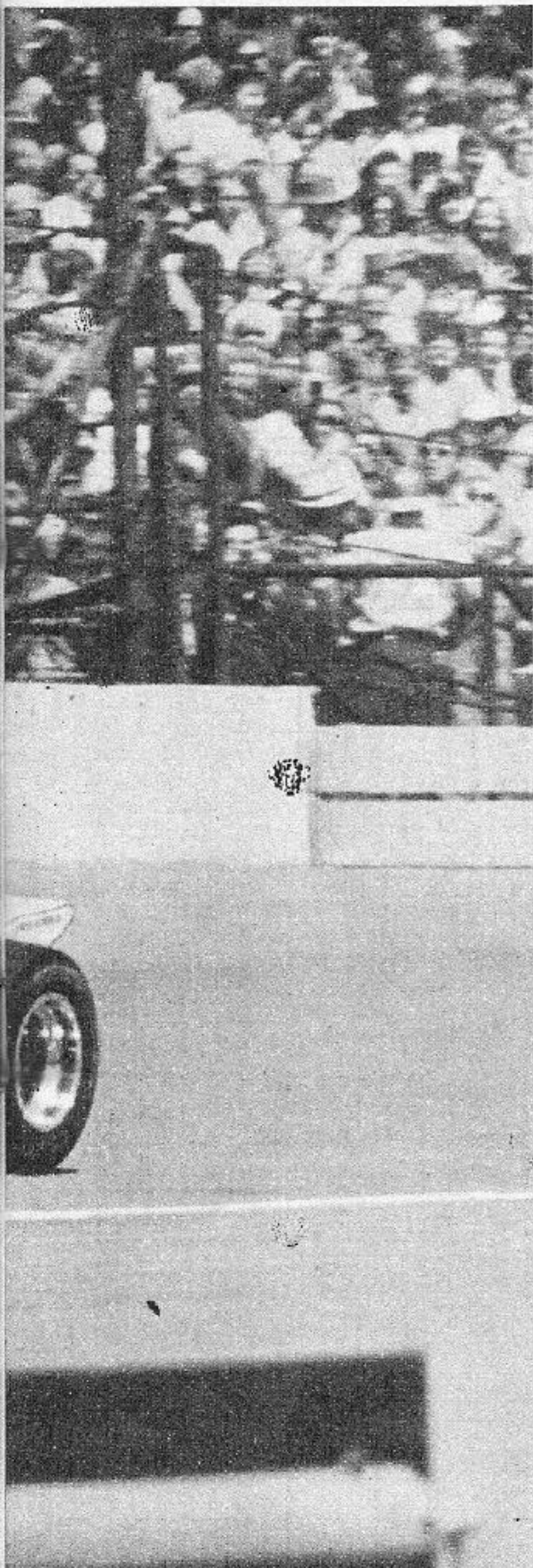
El año pasado y a causa de las severas quemaduras sufridas

por Denny Hulme en las prácticas para las 500 millas, Revson tomó su lugar y realizó una excelente carrera hasta que en la vuelta 87 el motor del McLaren no quiso más guerra. En ese momento iba

En la presente temporada,

Ya como hombre oficial de Gulf, Revson conduce el nuevo M16, cuña en las carreras del USAC Championship, y el más nuevo todavía M8F en las series CanAm, compartiendo la responsabilidad del equipo con Denny Hulme.

Revson nació en New York en 1939. Es soltero, no fuma ni bebe. El único vicio que tiene es correr la CanAm y las carreras del USAC Championship sobre los McLaren oficiales. O dedicarse a ver qué tal anda el asunto ése de los cosméticos Revlon... 



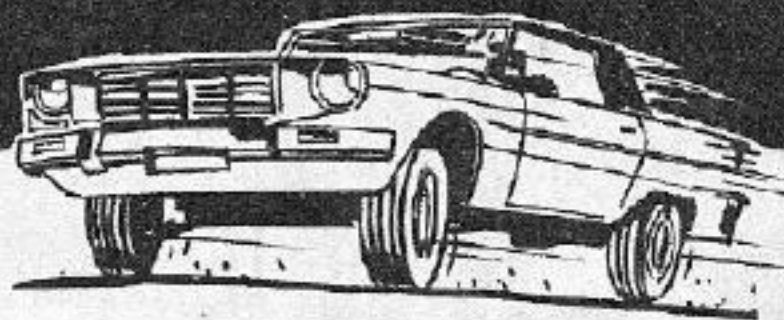
"METALE FIERRO"

con

JOES

y

RAMCO



FILTROS JOES

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Pureza en la lubricación



AROS PARA PISTON

RAMCO

Mayor potencia en el motor

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

TOQUECITOS DE BOCINA



Oreste tiene todo para mandarse mudar a Europa. El V8 ya está listo.

NADA DE R12 OFICIALES

IKA-Renault no presentará equipos oficiales de Renault R12 en competencias de Grupo Uno (entiéndase Turismo Nacional) o Grupo Dos. Quieren mantener una imagen doméstica del automóvil y, por lo tanto, reñida con las competencias. No habrá apoyo a los preparadores clásicos de la marca (Antelo, los Hnos. Batelli), los cuales, si lo desean, pueden encarar la cosa bajo responsabilidad personal pero sin esperar fierros de fábrica. Quizá para Fórmula Dos haya algo, pero en Turismo nada. Esperemos que los particulares, no obstante, preparen R12, ya que las futuras luchas con el Fiat 128 en la clase B de TM son muy esperadas.

"ANDREA" ALONSO

Y UN NUEVO F1

"Andrea" Alonso es, sin duda alguna, el volante tucumano más apto para autos de alta cilindrada. Ya demostró mucho sobre el viejo Numa-Tornado F1. ex Nasif. En estos momentos está en tratativas para conseguir apoyo de parte del gobierno tucumano para financiar la adquisición de un nuevo auto. Ojalá que así sea, porque Andrea necesita de otro fierro mejor para seguir demostrando su capacidad.

SCUDERIA DE

CONCESIONARIOS FIAT:

SUSPENDIDA

Por el affaire Vuelta de la Manzana (paletas de ventilador recor-

tadas, patea del ventilador humm), la CADAD suspendió por un año a la Scudería de Concesionarios Fiat como concurrente. Ya recibieron la comunicación oficial y pedirán que sea reconsiderada la medida, ya que oportunamente fueron sancionados con la desclasificación de Gianni Novara y Angel Di Nezio. "Si la CADAD no revoca la medida, renuncio a la Comisión; mi trayectoria en varios deportes siempre fue intachable", dicit José María Ibáñez. Cierto. Pero Ibáñez no tuvo nada que ver...

¿EL BERTA LR V8

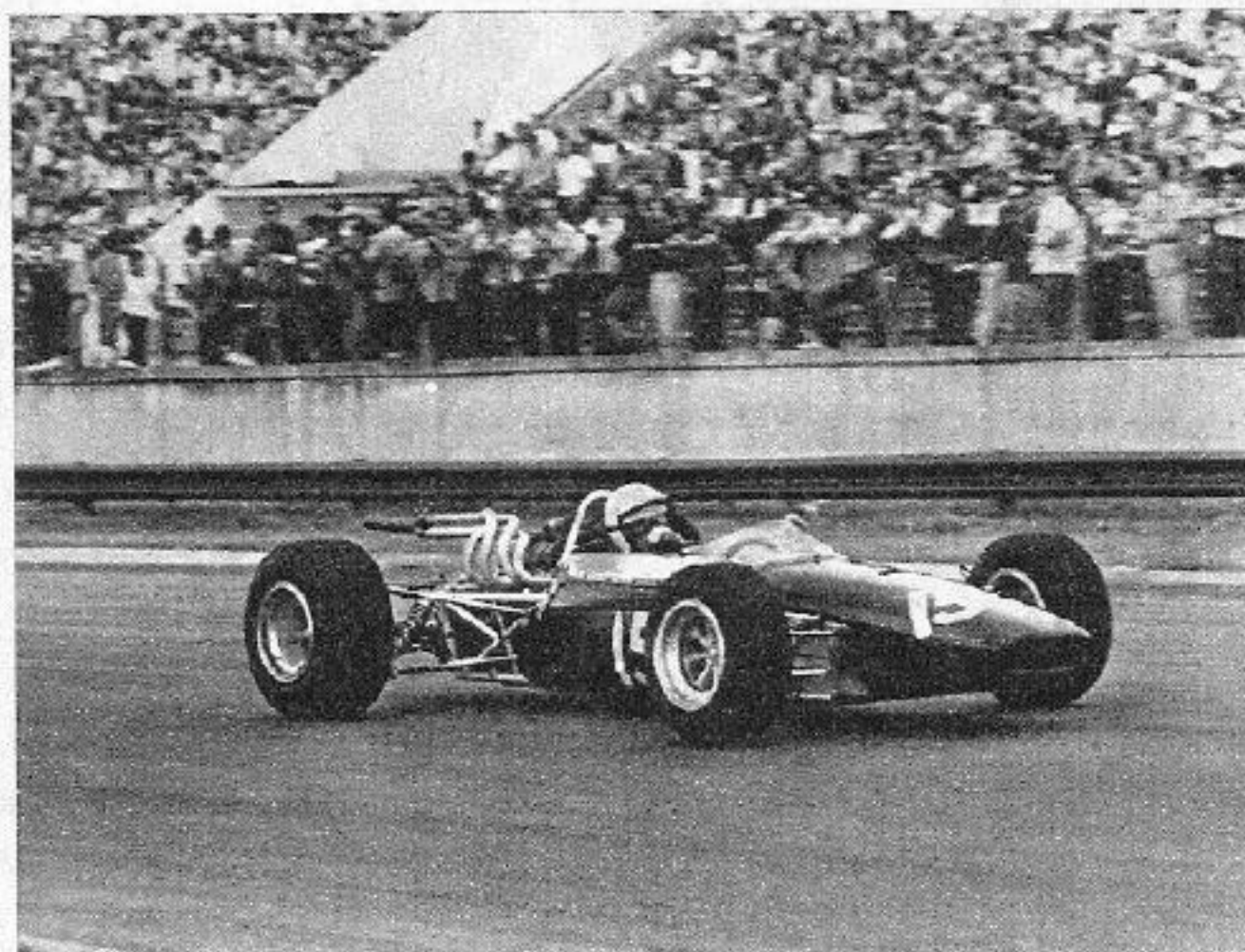
A EUROPA?

Oreste Berta terminó ya prácticamente con la construcción del motor V-8 3 litros, 4 árboles, diseñado por él mismo. En un futuro inmediato será puesto en el chasis, después de las obligadas pruebas en el banco, y se piensa ir a Europa, donde competirá en algunas carreras de SP este año. Para el año que viene se estudia correr asiduamente en el Viejo Mundo, y el panorama pinta alentador con la desaparición de los 5 litros. Creemos que tendrá amplio apoyo de YPF. ¿Qué tal?

ALGO DE F2

Ernesto Santamarina vuelve a Fórmula Dos. El proyecto de transformar el accidentado Rafaela-Peugeot de F-2 en un SP hasta dos litros quedó en la nada y se reconstruyó el monoplaza. Prácticamente está listo y Santamarina vuelve a la categoría. Quizá esté presente en la próxima: el 9 de julio, en Mendoza. Otro que debutará en F-2 en el flamante

Ernesto Santamarina vuelve. A F-2 también...



autódromo de Los Barrancos, será Ricardito Zunino con el Brabham (ex Vicente Sergio) con un motor con toda la precisión de Rafa Balestrini. Pete Millán, hombre muy vinculado a Peugeot, tiene casi finalizado también otro F-2 con motor desarrollado por Roberto Díaz. Oscar Da Silva está metiendo mano tupido en el Peugeot de Raúl Expósito, en los talleres de Coelho. A pesar de todos los problemas de la primera carrera del año, la F-2 sigue prometiéndole cada vez más...

EDUARDO SAENZ CON MECANICA MARTINS

Eduardo Pucho Sáenz (el de las cajas) correrá en Hughes en Turismo de Carretera. Su Falcon TC será una de las primeras unidades impulsadas por un motor Falcon desarrollado por Pocho Martins.

CHINITO GENEROSO

Después de su triunfo en Capilla del Monte, Eduardo Rodríguez Canedo recibió la proposición del amigo Chiodi (propietario de la agencia Fiat que le cedió el 128) para que siguiese corriendo en Turismo con el mismo auto; ellos se lo cedían sin pretensiones de ningún tipo. Canedo rechazó la proposición, afirmando que de competir con un 128 tenía que hacerlo con un auto oficial, que en esa ocasión —Capilla del Monte— fue la única escapatoria para no quedarse de a pie por la suspensión de la Comisión Fiat. Ipso facto Canedo le propuso a Chiodi que le ofrezca el auto a un mecánico de su agencia que

había demostrado mucho entusiasmo en el trabajo sobre el auto del Chino y que, según Canedo, puede tener mucha pasta. El chico es bombero voluntario de Villa Giardino. Esperemos que dentro de poco tiempo el seudónimo "El Bombero" sea figura dentro del Turismo Nacional. Es una buena manera de apoyar a quienes no tienen posibilidades propias.

BAR

Nuevo y ampuloso bar inaugurará en los próximos días, en su domicilio particular, Eduardo Coppello. Aparentemente, el Maestro espera ganar alguna carrera para dar motivo al festejo.

PRESIDENTE

Una fija muy grande se juega el actual presidente de CADAD para su reelección. Si bien no está prevista esta posibilidad en los estatutos, habría una oportuna modificación en los mismos para facilitar la continuidad del actual mandatario. Según su propio análisis, no habría nadie lo suficientemente capaz como para sucederlo. ¿No estará equivocado?

ROSMALDO CON 128

Rosmaldo Visintini continúa esperando un Fiat 128 para proseguir con su campaña deportiva. Amante de la tracción delantera, el popular Romy cree que podrá hacer buen papel dentro de la categoría TN.

EL AMIGO POMODORO

Seguirá dedicado a la Fórmula

Dos, Juan Jacinto Pomodoro, único baluarte cordobés de la categoría. Cien días atrás se había decidido a participar en Turismo de Carretera Fórmula "A" con un casco facilitado por Chrysler. Luego de mucho trabajar y con el Dodge a medio armar, Pomodoro determinó continuar con el monoposto-Peugeot y vender todos los fierros proporcionados por la fábrica de San Justo, o, mejor dicho, por su Comisión de Concesionarios.

MONGUZZI

Un escandaloso aparato color verde se está terminando de armar Angel Rubén Monguzzi. Se trata del ex Renault TC de Horacio Steven que fuera conducido alguna vez, hace mucho tiempo, por Gastón Perkins. El coche, con motor Gordini versión Alpine, de 1.300 cm³, podría presentarse en alguna competencia internacional de la copa Sur-Am con toques a cargo de los hermanos Batelli.

POR EL MOMENTO NO

Cinco fechas de suspensión le aplicaron a Mario Geretto, de Río Cuarto, por infracciones al reglamento zonal en lo que a preparación se refiere. La cupé Fiat ganadora en Laboulaye deberá descansar más de la mitad del torneo. Los chicos aprenden rápido.

A A A JOYITA VENDO

Siguen en venta dos unidades de competición pertenecientes a Héctor Luis Gradassi. Son ellas el Turismo de Carretera Liebre Uno y Medio, que puede ir con motor Tornado o F-100, y el Sport Pro-

totipo que utilizara Pirin el año pasado. Este último iba a ser confiado a José Pepe Cano, pero la falta de motores y apoyo hacen que se posterguen los anhelos del traslucido piloto.

GARUFA

Una gran festichola se mandaron los amiguitos Carlos Pascualini y Domingo Marimón (Minguito) con motivo de la inauguración de la flamante concesionaria Fiat en Carlos Paz. Ahora los dos precoces ejecutivos juegan a que vendan muchos cero kilómetro.

¿QUIEN LO QUIERE?

Sigue dando vueltas por ahí el amarillo Numa de Cacho Ruesch. El Sport Prototipo que fuera impulsado por plantas motrices Tornado y Dodge espera que surja algún candidato para darle vida nuevamente. Su propietario se castiga actualmente en Europa, buscando un lugar en la terrible Fórmula Dos.

DIGNA IDEA

Quedó constituida una comisión de homenaje a don Luis Ramacciotti. Los amigos del extinto dirigente cordobés, figura patriarcal del automovilismo argentino, tienen intenciones de levantar un monumento que perpetúe la memoria de don Luis. Presidente de la comisión, por supuesto, es Juan "Peto" Colavino. Se piensa también imponer el nombre de Luis Ramacciotti al tradicional circuito Carlos Paz-Mina Clavero. Allí se desarrollará próximamente el II Desafío de los Valientes.

Renault R12: tío IKA-Renault dijo que no a las carreras.



Scuderia de Concesionarios suspendida. En fin...



LOS SPORBA PROTOTIPOS BRASILEÑOS

*Hoy presentamos algunos de los mejores
SP brasileños vistos en el circuito de Tarumá
y que probablemente nos visitarán el próximo 27 de
junio para correr en el Autódromo de Buenos Aires*

BRAHMA COMPETIÇÃO

Conjuntamente con el furor hacia el automovilismo, se ha desatado en Brasil la moda (necesaria es obvio) de la integración de equipos. En este momento sólo dos de estas agrupaciones se desenvuelven en la categoría Sport Prototipos pero ambos con dos ideas distintas de lo que debe ser un equipo de carreras. Por un lado está el equipo de Pedro Víctor de Lamare, que mantiene un auto en cada categoría (SP, Turismo G-2 y Fórmula Ford). Con otro concepto totalmente distinto está el Brahma Competição de propiedad de Norman Casari, ya que se dedica única y exclusivamente a participar con tres automóviles en la categoría SP y bajo el patrocinio de una sola empresa, que es Brahma, la famosa fábrica de cerveza y de Guaraná.

Casari es una especie de hombre orquesta, ya que actúa como jefe de equipo, "collaudadores" de sus tres autos, piloto del Lola T-70, diseñador y constructor. Su equipo está integrado por tres autos; un Lola T-70 modelo 68 y dos prototipos construidos en Brasil: el Repe 227 y el Casari 230 que se cuentan entre los cinco mejores autos del Brasil.

Sobre el Lola T-70 sería reiterativo comentar sus características ya que es un auto extremadamente conocido para el público argentino luego de su vi-

sita en la Temporada Internacional. El Repe 227 por su parte fue diseñado y construido por su actual piloto, Renato Peixoto y está equipado con un motor Ford Cortina 1.600 con la preparación correspondiente a la Fórmula Ford brasileña. El motor desarrolla 120 HP a 6.000 rev/min y debido a su escasísimo peso (380 Kg) la relación peso potencia que se logra lo convierte en el auto ideal para circuitos trabados. Tiene caja de velocidades Hewland MK8, también originaria de un Fórmula Ford. La carrocería es de aluminio y el chasis es tubular de caños de acero molibdeno, con los tanques de nafta en los laterales con una capacidad de 60 litros cada uno.

El segundo auto brasileño del equipo Brahma ha sido diseñado y construido por el propio Norman Casari y lo conduce en carrera un ex especialista de rally y ex integrante del equipo BMW de Brasil, Jean Balder. Se trata de un chasis tubular también construido en acero cromo molibdeno, pero a diferencia del Repe, el Casari 230 tiene el "cockpit" construido en dural y la cola y trompa realizados en plástico.

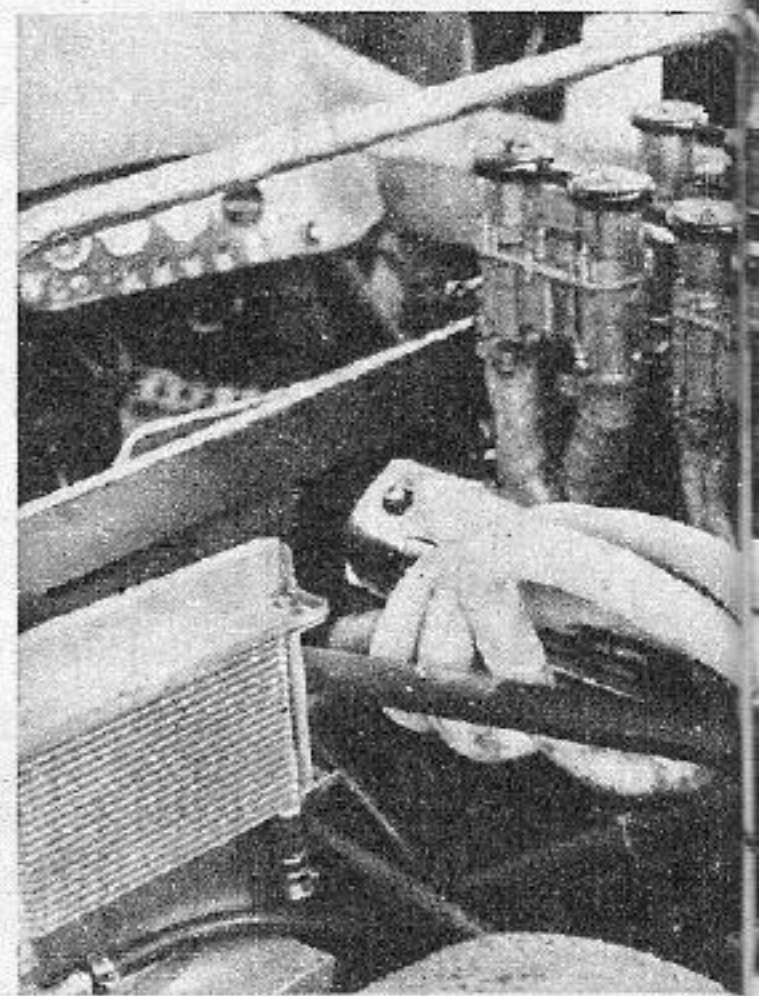
Es interesante conocer que el Casari es el primer automóvil brasileño equipado con motor Ford V8 4.500, o sea nuestro popular "Efecián". Sin embargo, el motor aún no está desarrollado en forma exhaustiva y

eroga solamente ("Nuestro mejor motor") 300 HP a 5.800/6.000 rev/min. Es de hacer notar que el F-100 del Casari es prácticamente standard con 4 carburadores Weber dobles de 48 mm. En estos momentos, la oficina técnica del equipo está desarrollando unas nuevas tapas que pueden aumentar la potencia del auto.

La caja de velocidades del Casari es una ZF AM-25 similar a la que utiliza el Ford GT-40. El auto pesa 850 Kg vacío y la velocidad estimada está en el orden de los 240/50 Km/h.

Los dos autos brasileños del equipo Brahma son realmente interesantes, aunque aún no han sido desarrollados suficientemente en lo que a la parte motor se refiere. Estos dos autos, junto con el Furia-Chevrolet de De Lamare, son prácticamente los únicos que ya están adaptados al reglamento de Sur-Am que comenzará a regir en 1972.

Actualmente, Norman Casari ha firmado un contrato con Ford Motor do Brasil para la provisión de motores y piensa —para el año que viene— reformar el Lola y modificarlo completamente para poder incorporarle un motor F-100. Luego de la carrera de Tarumá, el equipo —que es originario de Río de Janeiro— quedó en Porto Alegre a los efectos de embarcar los tres autos para Buenos Aires para poder correr la carrera del 27.



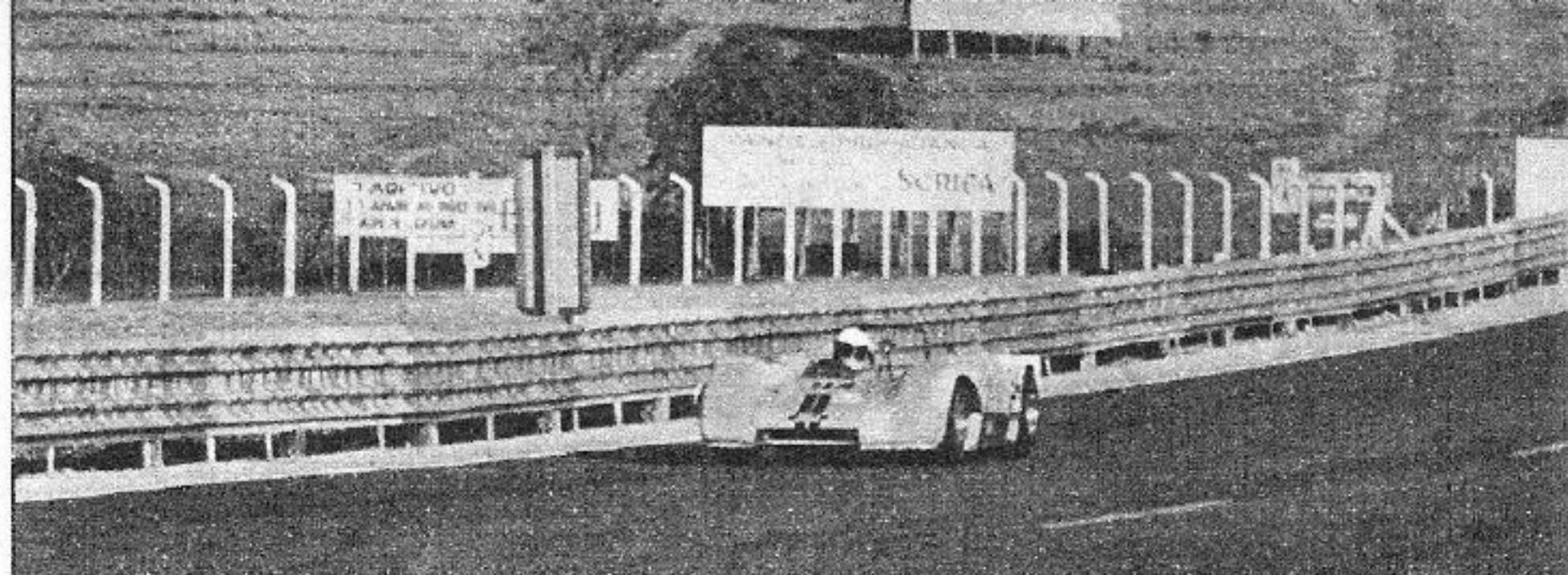
El motor Ford V8 "Efecián" del Casari 230. 300 HP a 5.800 vueltas y una velocidad máxima de 240 km/h.

El motor aún no ha sido desarrollado suficientemente.

El equipo Brahma Competição está patrocinado por la mayor empresa cervecera del Brasil y es propiedad de Norman Barbosa Casari.

Este es el Repe 227 construido por Renato Peixoto, quien es a su vez el piloto titular. Está equipado con un motor Ford Cortina 1.600 que desarrolla 120 HP a 6.000 rpm.

OS S



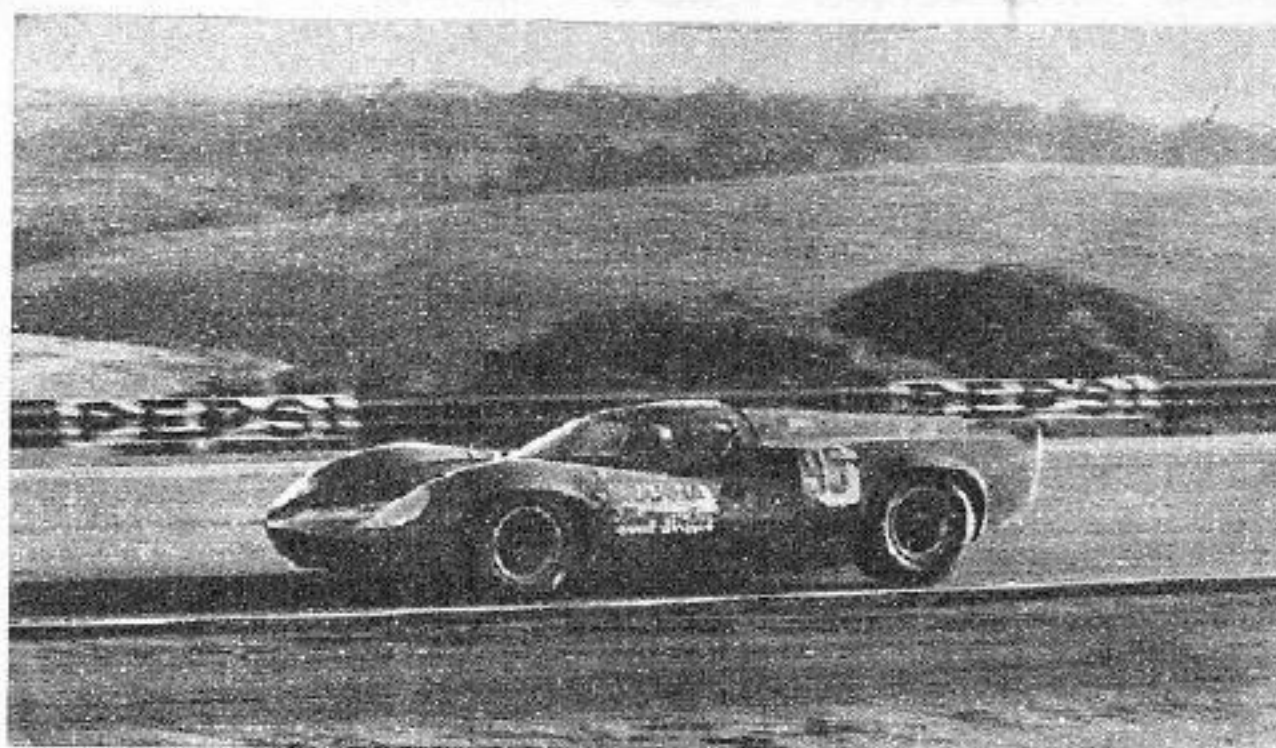
LA INVASION LOLA

El Lola es un auto muy popular en los circuitos brasileños, pues tres de los autos más veloces del momento son de esa marca. En primer lugar podemos colocar, sin discusiones, al "Lolinha" o Lola T-210 que actualmente es propiedad de Renato Catapani, vencedor en Tarumá e integrante del equipo semioficial de Ford Motor. El Lola más audaz de todos los que hay en Brasil tiene un motor derivado por Cosworth de 1.800 cm3 y fue propiedad de

Emerson Fittipaldi, que aún tiene el record del circuito de Tarumá, con 1m 7s. Catapani lo compró hace unos meses y a partir de ahí el Lola T-210 sigue ganando carreras.

Por otra parte existen los dos Lola T-70, uno de ellos modelo III del año 68 y el otro modelo III B más avanzado. El T-70 Mk. III es propiedad de Norman Casari e integra el equipo Brahma Competición. Este auto tiene el grave problema de que aún no ha podido ser puesto a punto debido a la falta de información de sus propie-

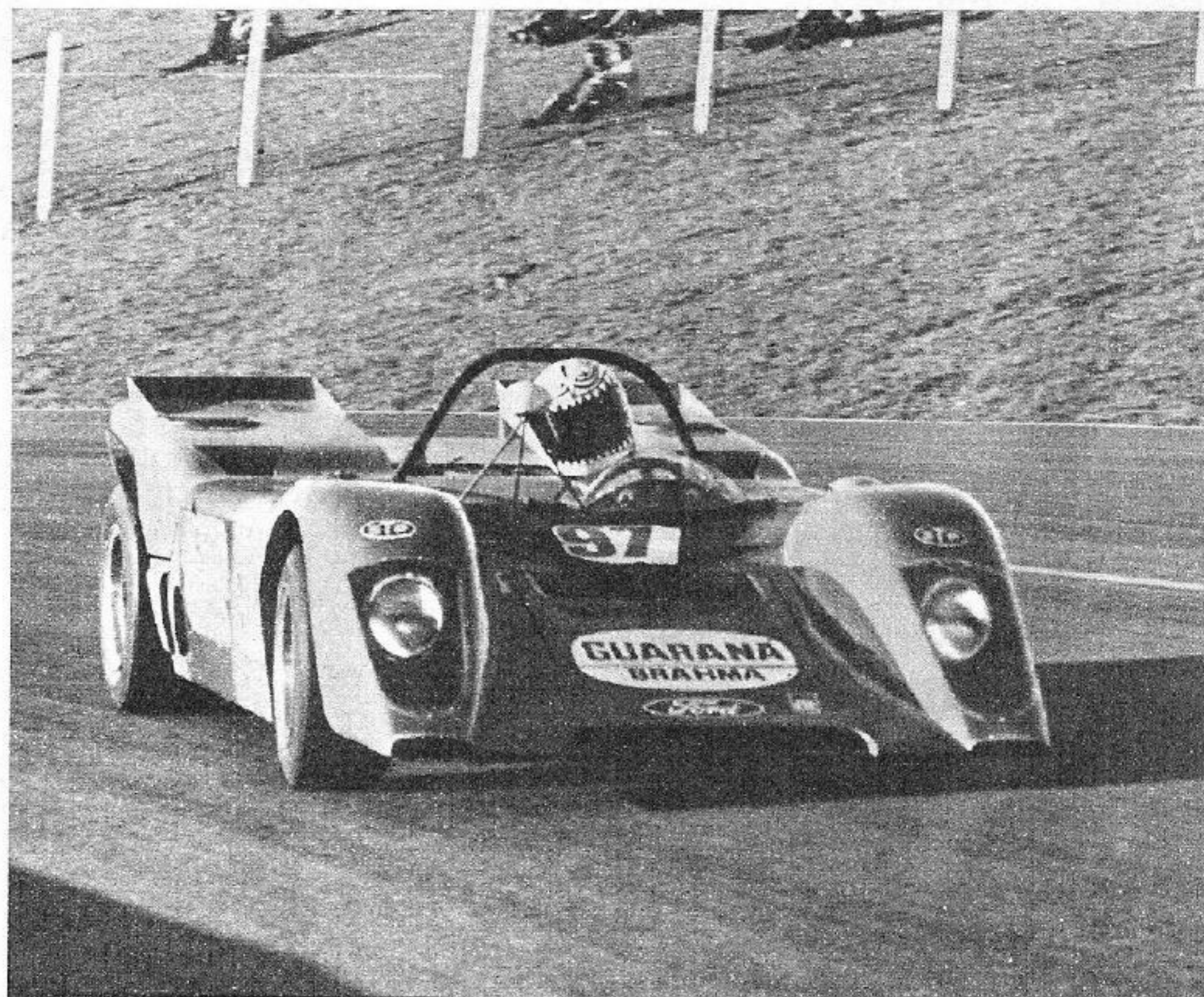
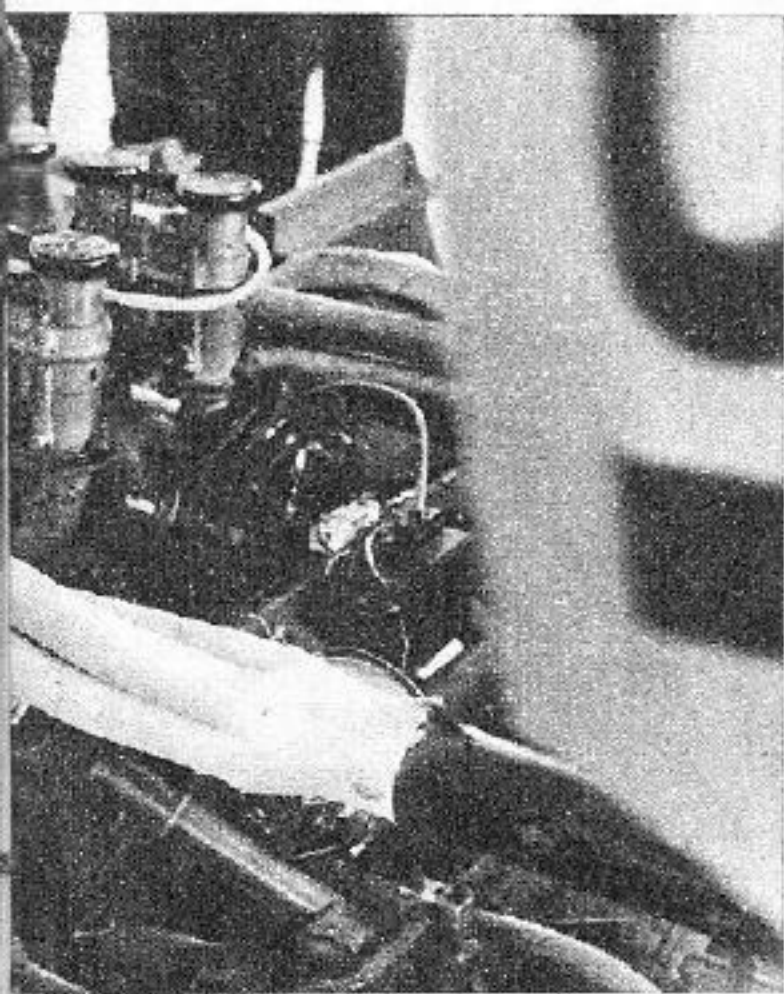
tarlos, ya que Lola Cars no quiere saber nada con la entrega de la "precisa" para la puesta a punto. El Lola T-70 más nuevo es propiedad de Antonio Carlos Avallone y del Brasil Café Racing Team Avallone, y es en realidad uno de los autos más veloces del Brasil, luego del Lolita de Catapani. En la carrera de Tarumá, el auto de Avallone estuvo peleando la punta en las primeras vueltas de la segunda serie y demostró estar en condiciones para funcionar a pleno en la carrera de Buenos Aires, el próximo 27.



La "Lolinha" T-210 de Renato Catapani ganando con soltura en el circuito de Tarumá, Porto Alegre. El record del circuito lo sigue teniendo Fittipaldi, con la misma máquina.

El Lola T-70 de Norman Casari y el de Antonio Carlos Avallone viajarán a Buenos Aires para darle la revancha a los argentinos.

texto y fotos:
JORGE A. AUGÉ BACQUE



**BRAHMA
COMPETIÇÃO**

El Furia-Chevrolet de Pedro Victor de Lamare pocos minutos antes de largar en Tarumá. Muchos problemas lo retrasaron en la clasificación, pero igual estará presente el 27 en Buenos Aires.



EL FURIA-CHEVROLET

En la Estrada de Parelheiros, a pocos kilómetros del centro de San Pablo y justo frente a la entrada del autódromo de Interlagos, tiene su base de operaciones el equipo de Pedro Victor de Lamare. Junto al Furia-Chevrolet que utiliza en Sport Prototipos reposan un Chevrolet Opala 3.800 para Turismo Grupo 2, un Fórmula Ford y una serie de monoplazas que Pedro Victor utiliza en su escuela de pilotos en el autódromo de Interlagos. De Lamare es un piloto brillante y se hizo acreedor al premio Victor que entrega

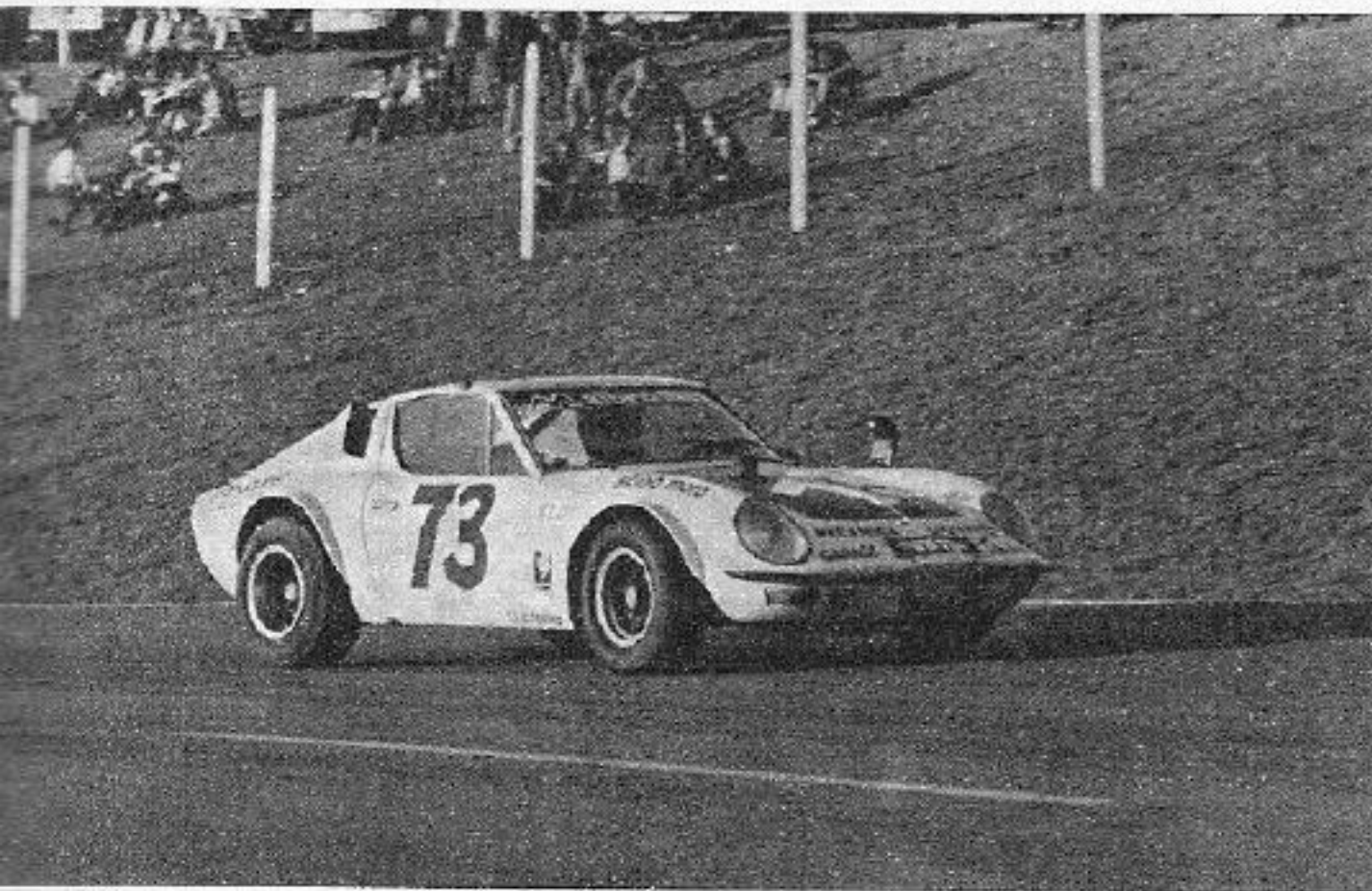
anualmente la revista Quattrorodas a los mejores valores del Brasil.

En la carrera de Tarumá, Pedro Victor debió cambiar motor el viernes y luego, el sábado, luchó con infinitos problemas de carburación. El domingo los problemas continuaron, agregándose un insistente corte de corriente por culpa del distribuidor. Así y todo, con el motor fallando durante los dos seties y reparando cosas hasta último momento, De Lamare dictó cátedra en las partes sinuosas, demostrando que tanto él como su Furia doblan como para el campeonato del mundo de las curvas. El Furia es un gran auto y

está equipado con un motor Chevrolet de 2.500 cm³ y desarrolla entre 160/175 HP, aunque es bastante inseguro el dato, ya que nunca fueron probados los motores en banco de pruebas. El auto completo pesa 610 kg y consta de un chasis tubular y carrocería totalmente plástica. La velocidad máxima del Furia-Chevrolet anda por los 230 km/h.

Un detalle interesante reside en el hecho de que el Furia está equipado con lo más moderno en lo que a cubiertas se refiere: "Mi mujer — cuenta De Lamare — está en Inglaterra comprando cosas para el auto y hace unos días me mandó unas cubiertas extreo-

dinarias. Son las Firestone YB17- "Plain", que, como podrás ver, son totalmente lisas y cada diez centímetros tienen una especie de canaleta de dos centímetros. Aunque no lo parezca, estas gomas son sensacionales para tiempo seco y el auto gana muchísimo en adherencia". El Furia-Chevrolet está equipado con varios elementos que Pedro Victor compró el año pasado en la Comisión de Concesionarios GM de la Argentina y que llevan la firma del "mago" Ricardo Joseph. El equipo de De Lamare está apoyado por la Comisión de Concesionarios GM de Brasil, por Emissor S.A., Zona Sul, Ideal Tintas, Bardahl y Banco de San Pablo.



AC-VW, PUMA Y OTROS SP

Como pasa en todas las categorías y en todas las carreras del mundo, están los autos de punta concebidos y equipados para ganar la clasificación general por "muerte" y están los otros, los que tienen autos bien hechos pero con motores de baja cilindrada y que pelean por ganar las categorías inferiores. Si bien en la Argentina aún no tenemos en SP una división donde los motores chicos o medianos corran para ganar su propia categoría, los brasileños han dividido las cosas de tal manera que

los autos chicos pueden correr en su categoría. Es así que en la categoría de hasta 2.000 cm³ son muchos los que se largan a la carrera peleando puesto a puesto la clasificación de su categoría sin preocuparse por la clasificación general. Uno de los SP que más abunda en la categoría hasta 2 litros es el Puma, un auto deportivo que se produce en Brasil y que participa con modificaciones de importancia en el chasis y en las suspensiones. Uno de los valores de la marca es José Pedro Chateaubriand que corre en pareja con Fernando Esbroglio y que se clasificaron segundos en el Grupo 4 de la Confederación Brasi-

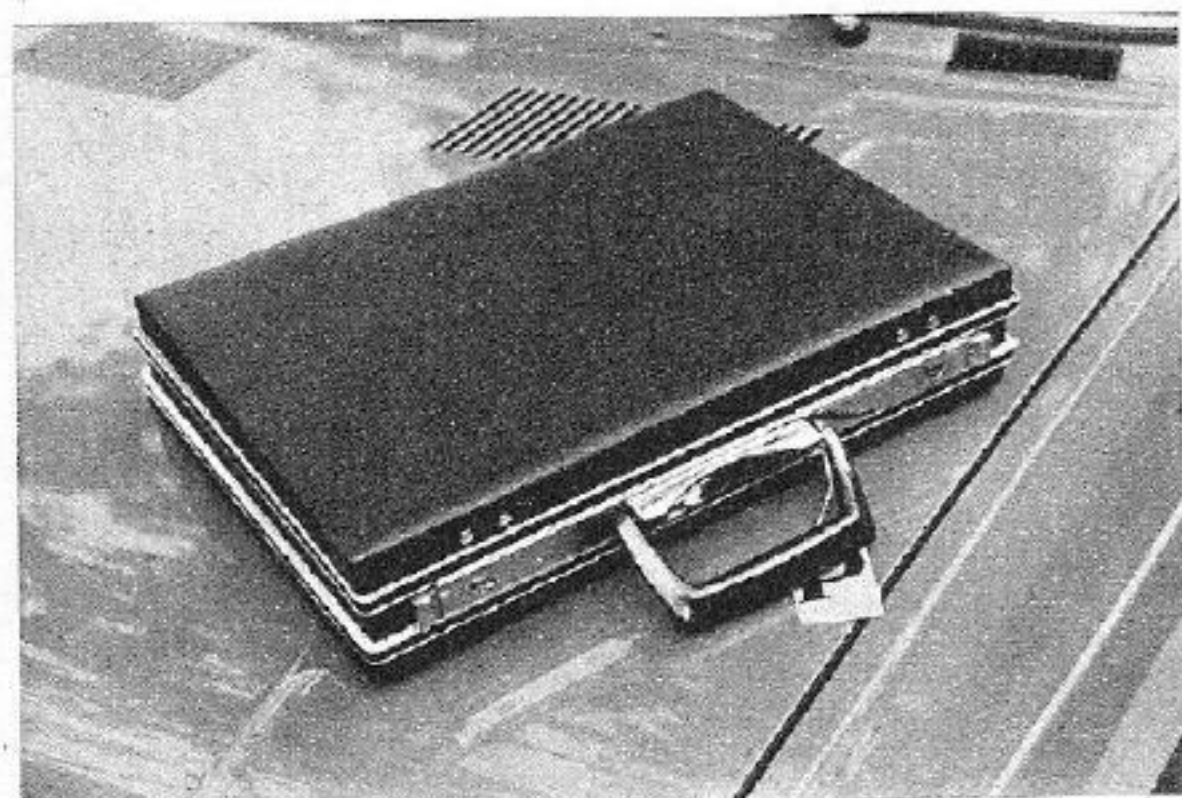
El Puma de Chateaubriand-Esbroglio equipado con motor VW de 2.000 cm³ ganó el Grupo 4 en la carrera de Tarumá.

lera en Tarumá y ganaron la categoría en Interlagos, durante la Copa Brasil.

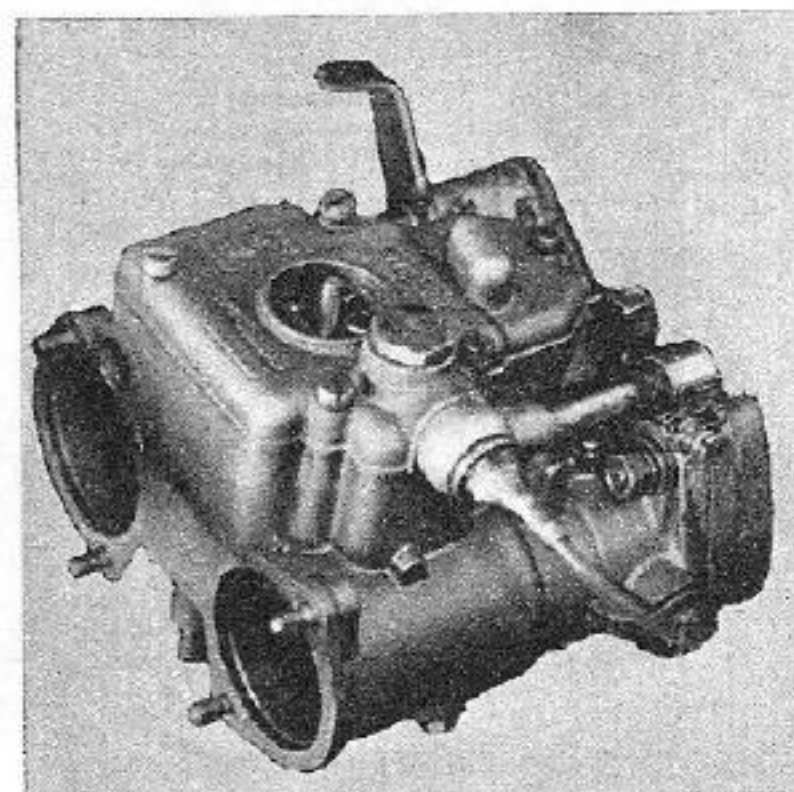
Pero también hay autos completamente concebidos al solo efecto de participar en carrera. Un ejemplo típico es el AC-Volkswagen construido por Anisio Campos en San Pablo y con motor preparado en los talleres Vilmar de Porto Alegre. El motor ha sido llevado a 2.000 cm³ y desarrolla cerca de 190 Km/h con un chasis tubular y carrocería totalmente construida en plástico. El piloto es Vladimir Suárez, de Porto Alegre y tiene muy buenas actuaciones en las carreras de Tarumá.

El AC-VW construido por Anisio Campos y preparado en Porto Alegre por los talleres Vilmar. Muy buen auto y buen piloto.

la vidriera de corsa

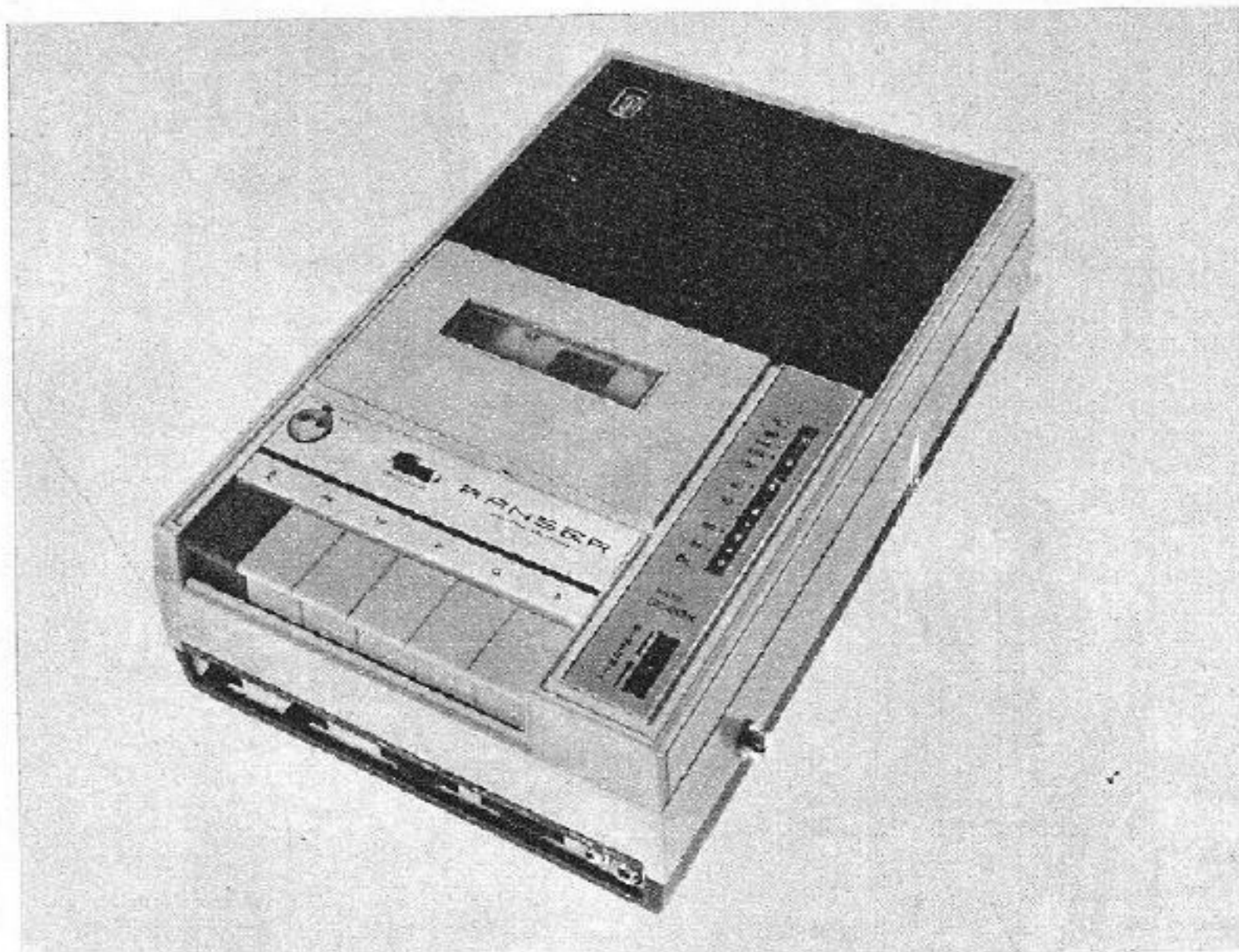


Ataché Primicia, modelo "Ejecutivo", rígido, con compartimientos para papeles y carpetas tamaño oficio, forrado interiormente en moirée acolchado. Cerradura automática. En los distribuidores autorizados Primicia a \$ 59,90.



Carburadores Weber de doble boca 45/45, transformados a cualquier medida (por encamisado o alesado) entre 34/34 y 50/50. Para cualquier motor de calle o competición. Valen \$ 480 ó \$ 60 en recambio, en Penin, Soler 5617, Capital.

Bolso de mano Primicia, modelo italiano, excelente auxiliar en el automóvil. Tiene cerradura con llave y cuesta \$ 31,90.

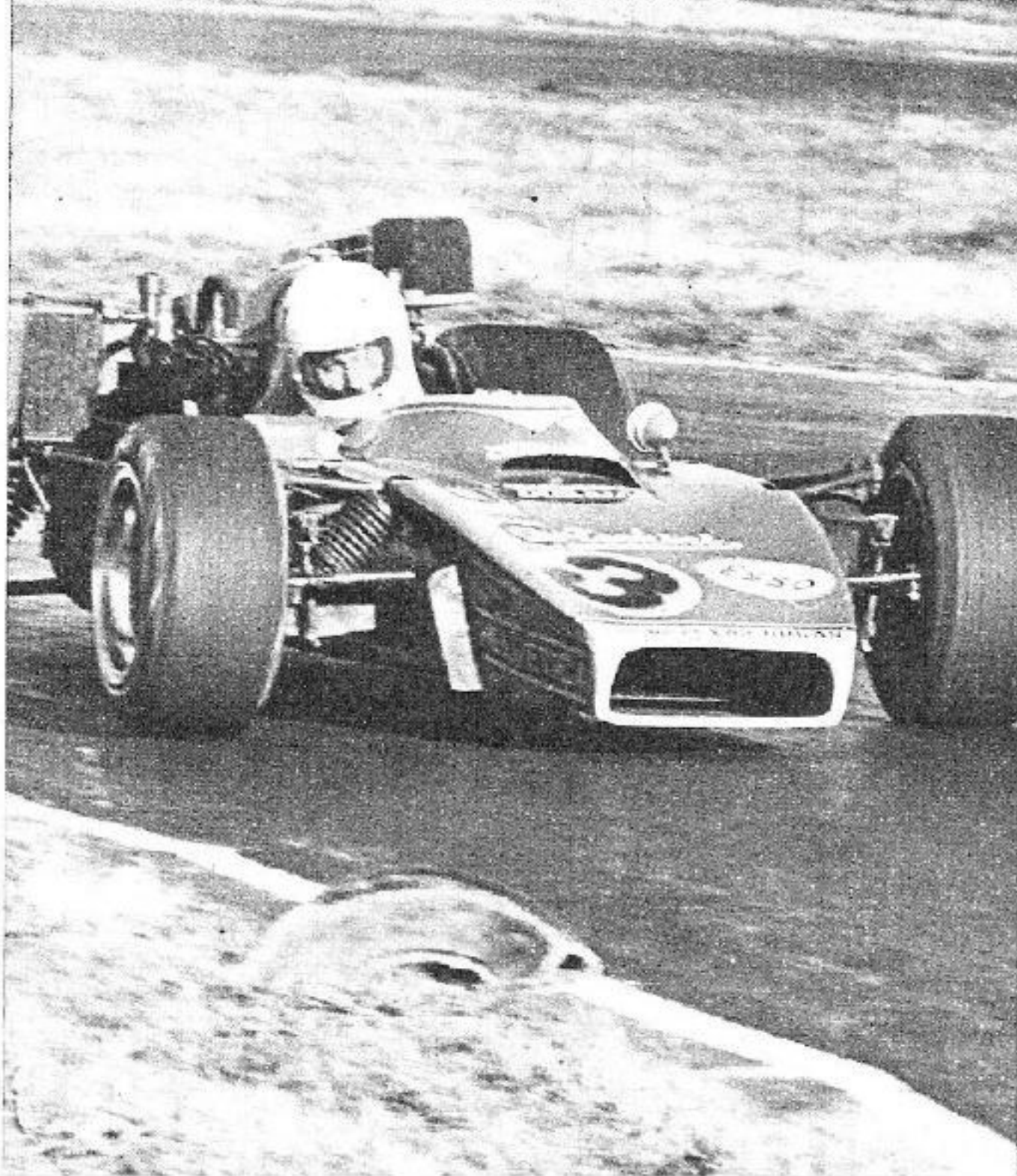


Grabador a "cassette" Ranser modelo GC-20, con radio incorporada que permite grabar directamente de la radio o usarse indistintamente como radio o grabador. Es novedad en los agentes Ranser de todo el país.



El surtido más grande de libros en castellano y en cualquier idioma sobre temas automovilísticos que se pueda encontrar en Latinoamérica está en la Librería Rodríguez, Galería Pacífico (Florida 753), locales 15 y 27.

Los periodistas



Es una publicación de
EDITORIAL ABRIL



campeones hacen

SEMANARIO

SUPERCAMPEON

Dirige

ENZO ARDIGO

JOSE MARIA OTERO - Fútbol

ULISES BARRERA - Box

J. C. PEREZ LOIZEAU - Automovilismo

VILLITA - Basquet

JUAN DEL MONTE - Turf

ALDO PROIETTO - Fútbol

NESTOR RUIZ - Fútbol

Y la colaboración especial de

JOSE MARIA MUÑOZ

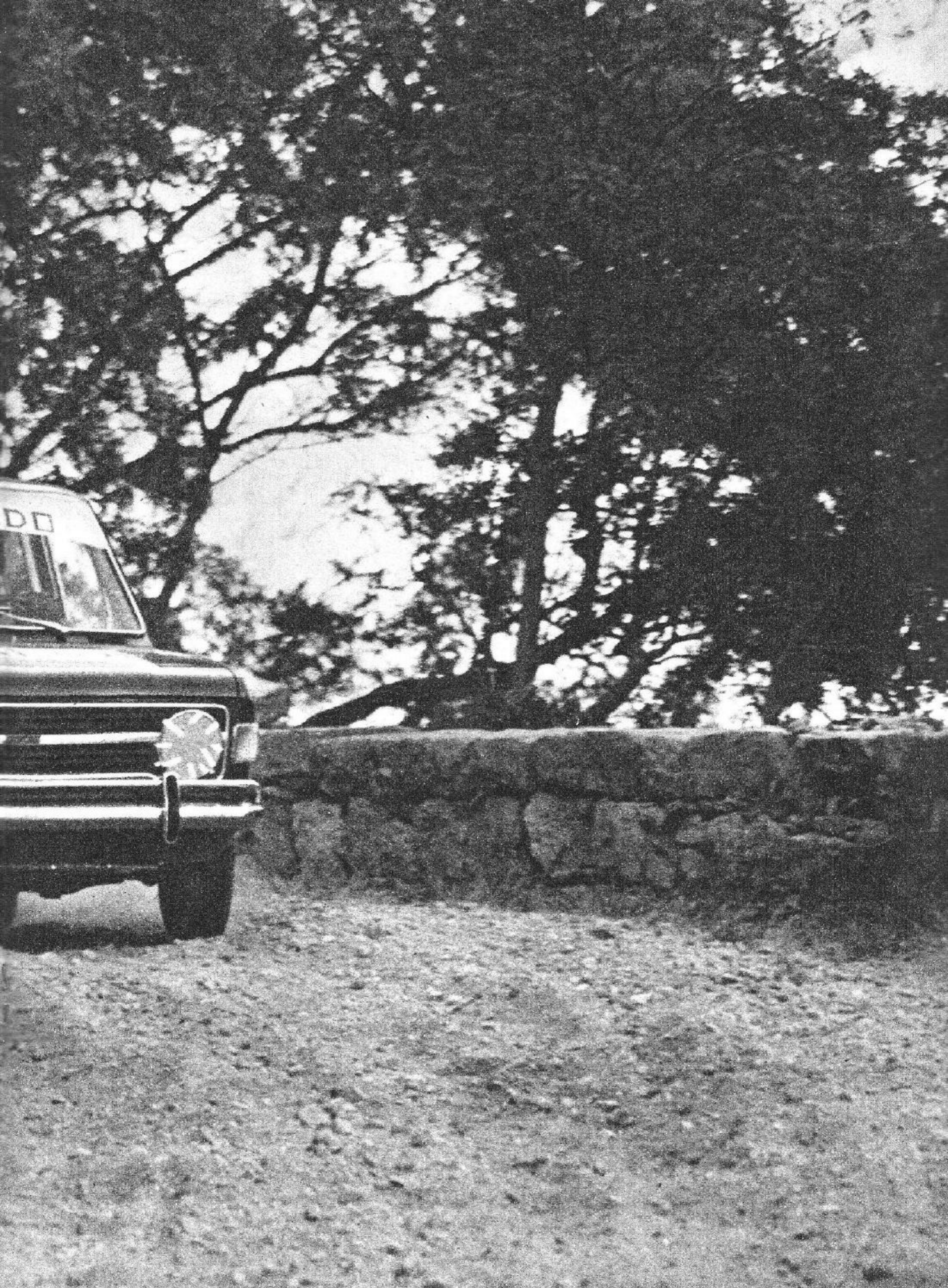
Todos los lunes
32 páginas

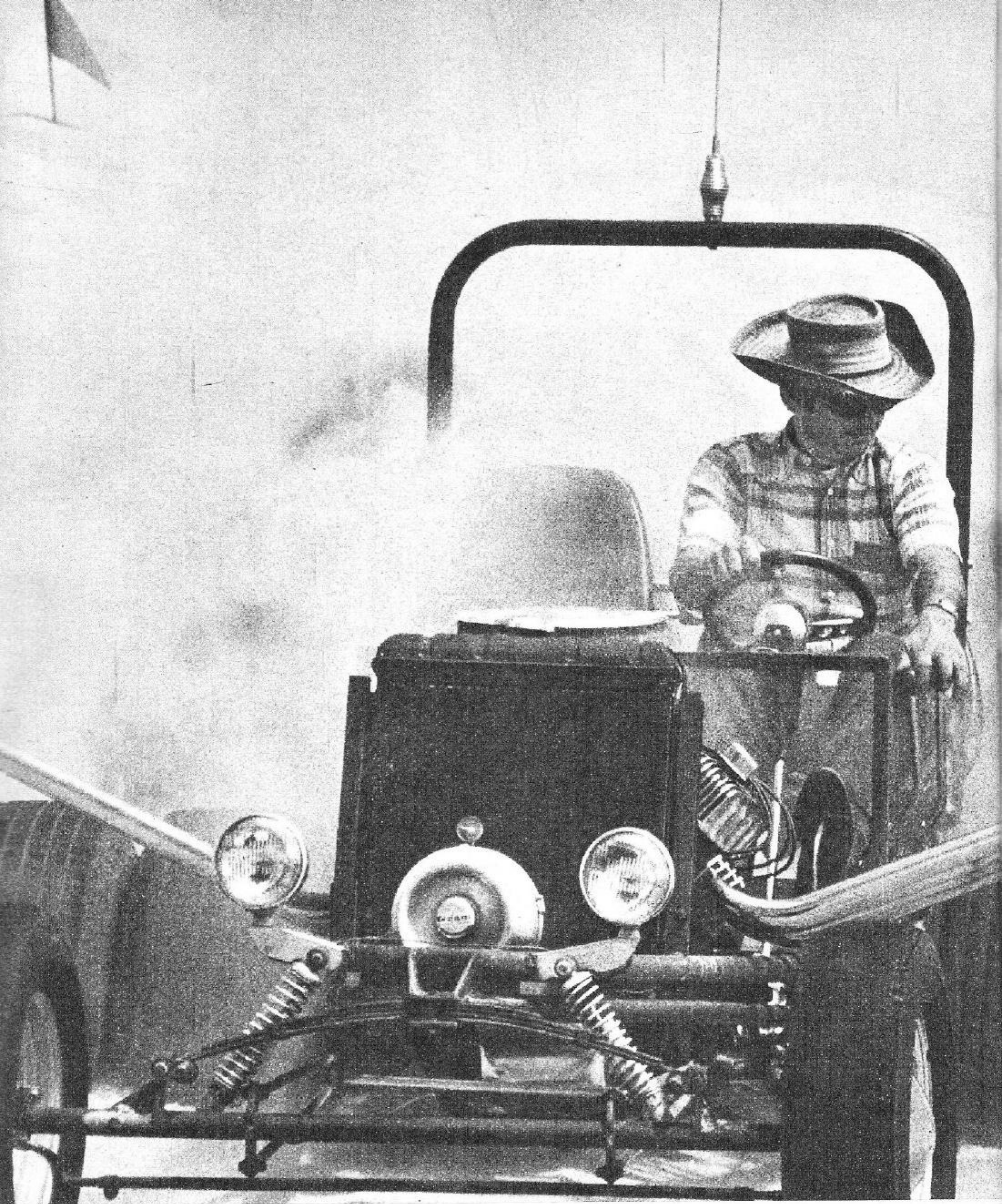
80 ctvs.

COMPRELO

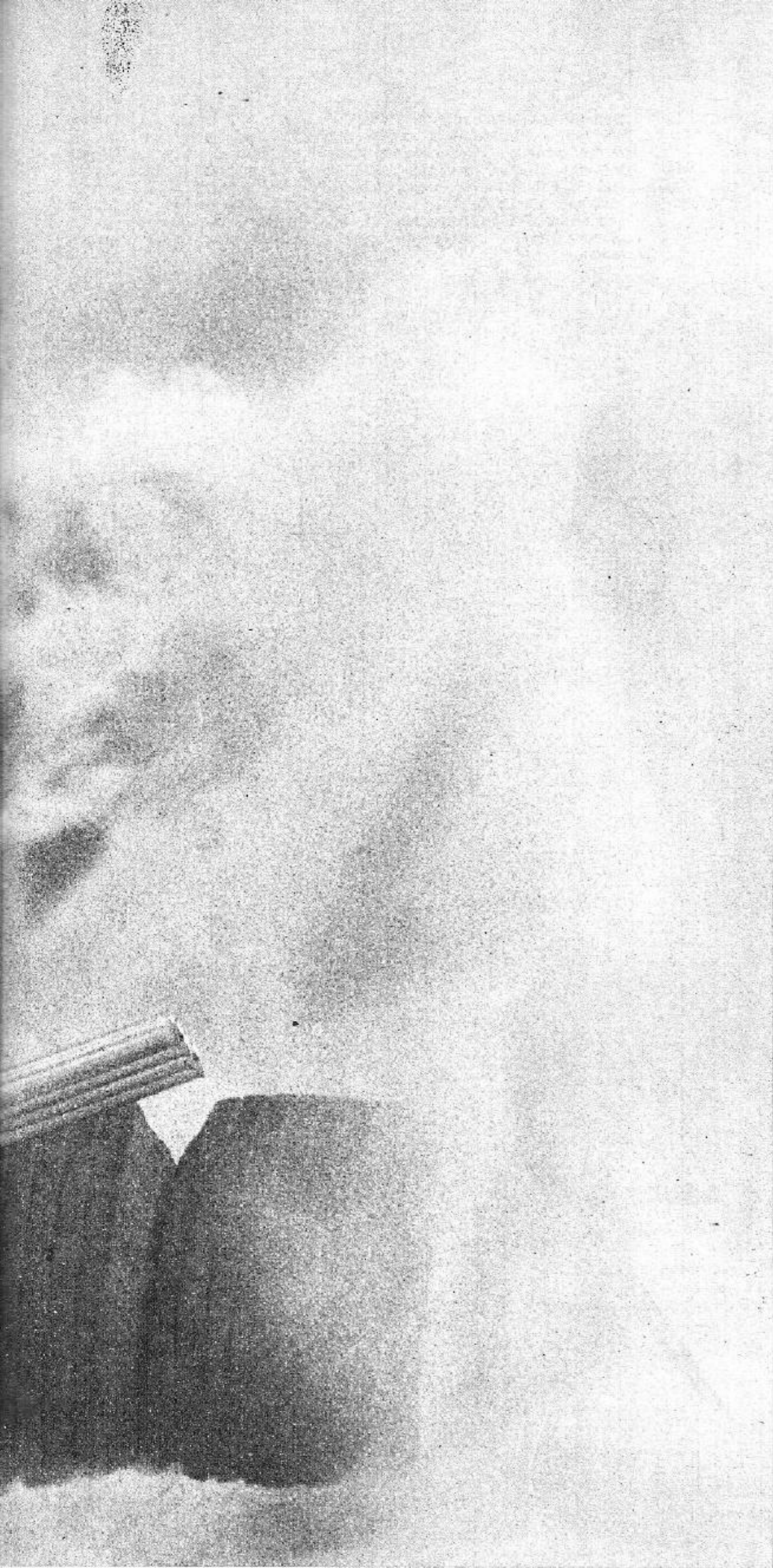


EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO
FIAT 128



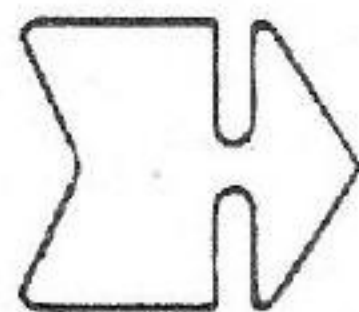


¡Largaron! Pero por más que Billy pise y pise, mueva todas las palancas que encuentre, ponga cara de piola y use sombrero, el autito no se mueve. Y para eso se "hizo" de cuatro ruedas de Champion para poner atrás... El detalle que el pibe Billy descuidó fue el de barrer la pista antes de ubicarse en el puesto de largada y de averiguar las cifras astronómicas de potencia con que cuenta el V-8 que le regaló el ingeniero Bascou. Detalle de adherencia que le dicen. No es el mismo problema que tiene el Ing. Pronello, va que él nunca tiene uno solo sino en cantidades industriales y muy difíciles de comprender.



BIEN LA ARENA SE VEN LOS LOCOS!

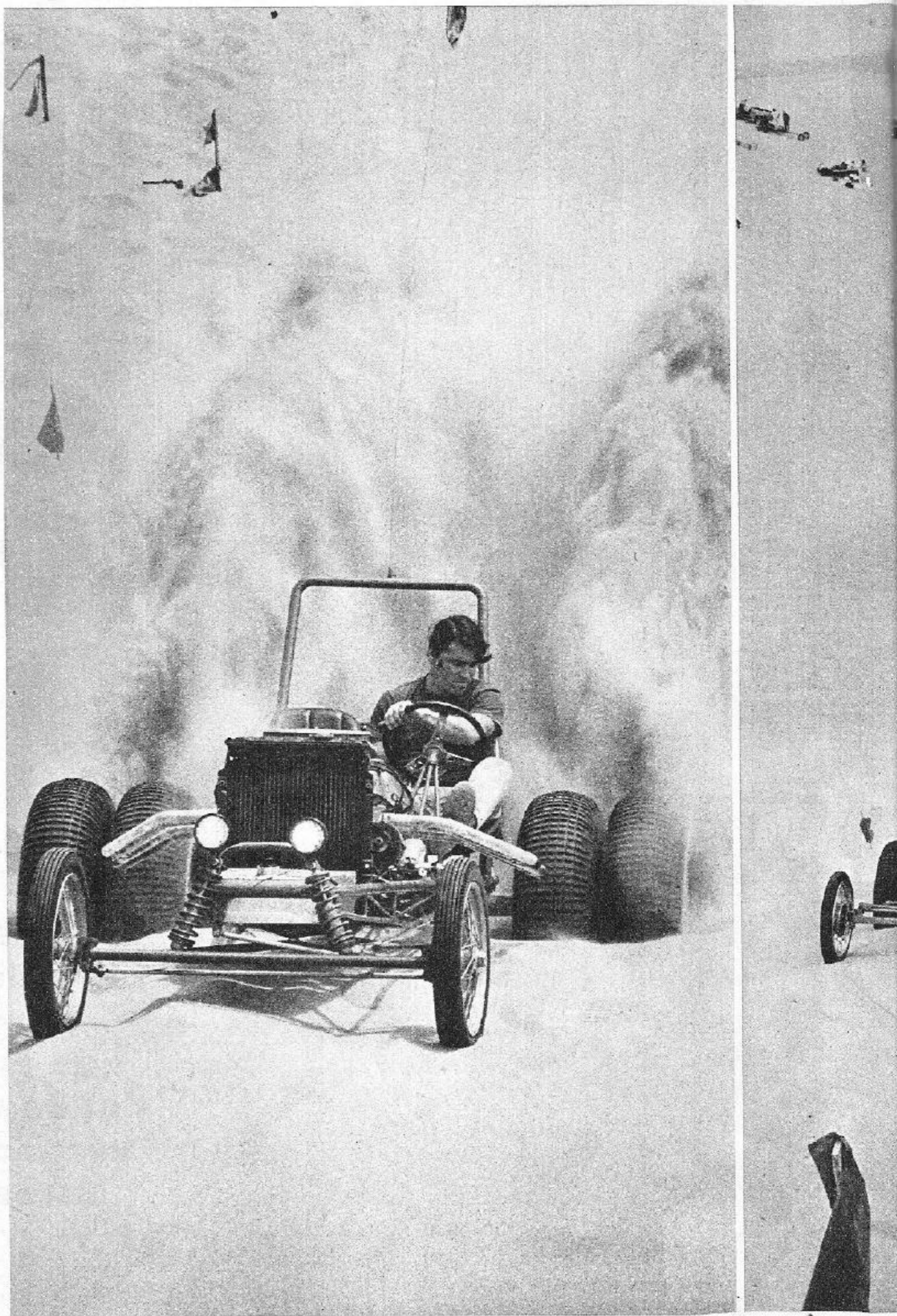
En Estados Unidos hay quienes acabaron con la farsa del pavimento demostrando que es en la arena donde se practica el verdadero deporte automovilístico





Esta es la ilustre espalda de un rayado perteneciente a la escudería Sand Demons (Demonios de la arena), que compete en las dunas de San Dimas. Basta la salud.

Este jovencuelo, burdo imitador de nuestro amigo Billy, en lo que a motor y transmisión se refiere, tiene el mismo problema. La cara de suficiencia con que cuenta se debe simplemente a que cree que se encuentra en movimiento y a miles de metros de distancia de sus más inmediatos perseguidores. Recién tomó contacto con la realidad cuando apareció cabeza abajo en una extensa y paliducha sábana australiana, después de haber atravesado verticalmente el globo terráqueo. Consecuencia de calzar cubiertas que "muerden" mucho.

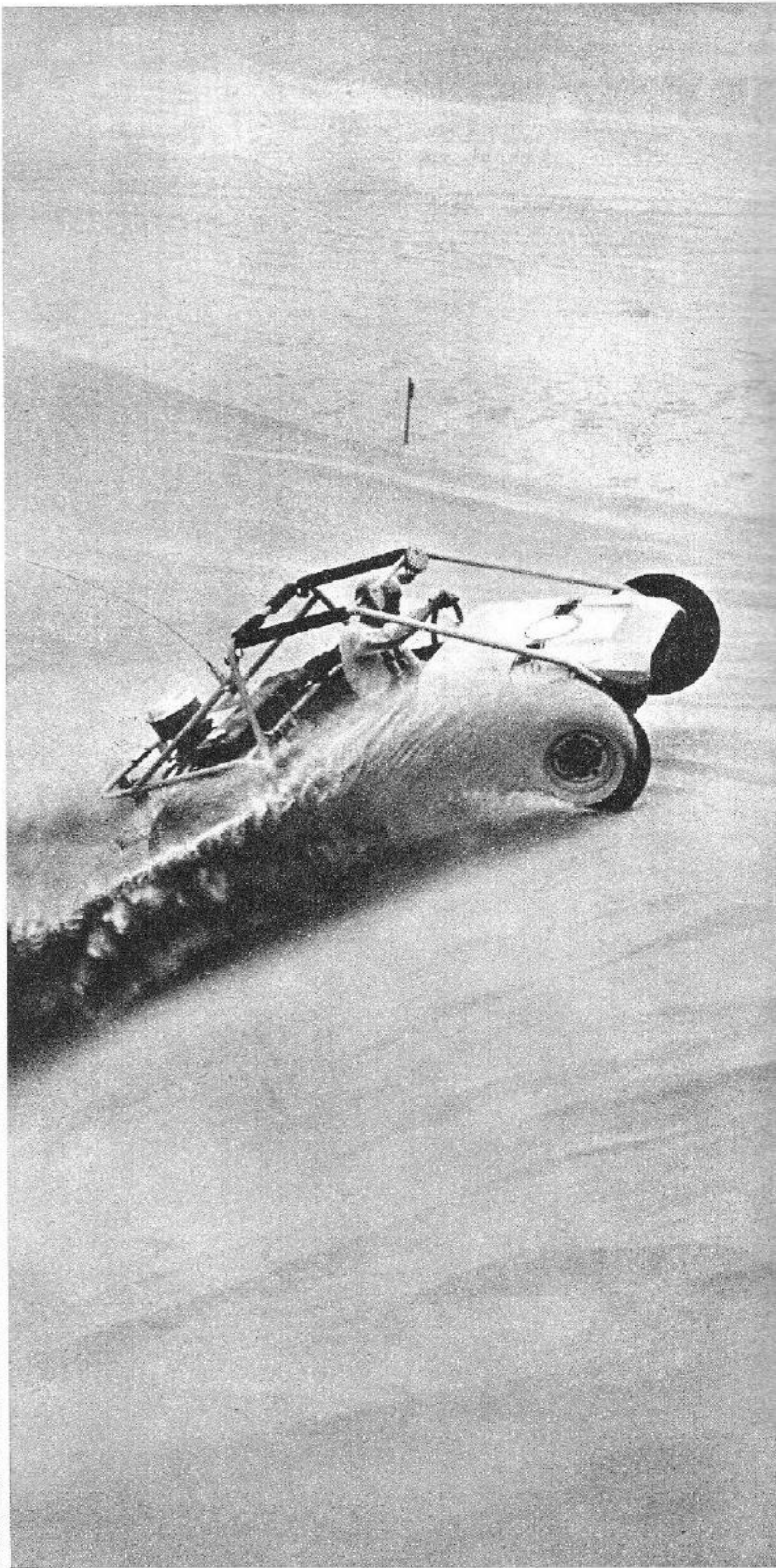
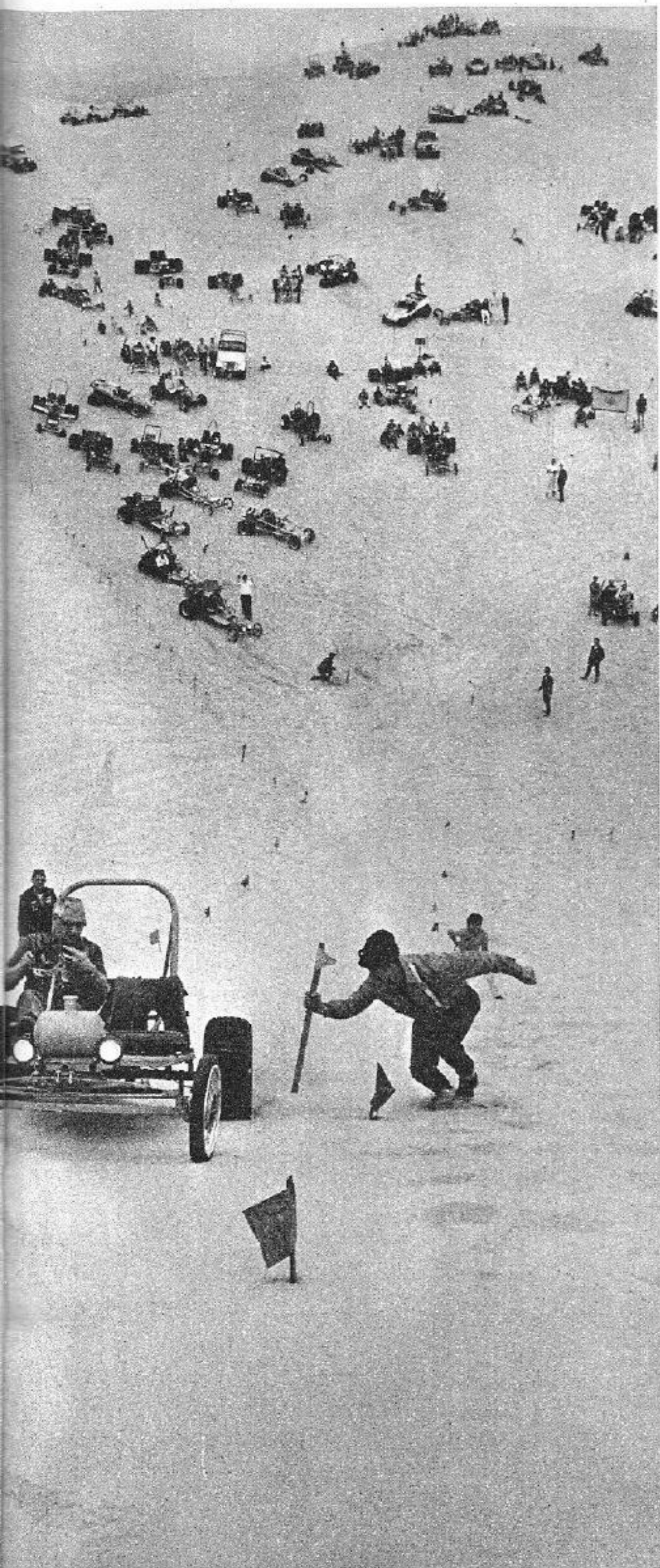


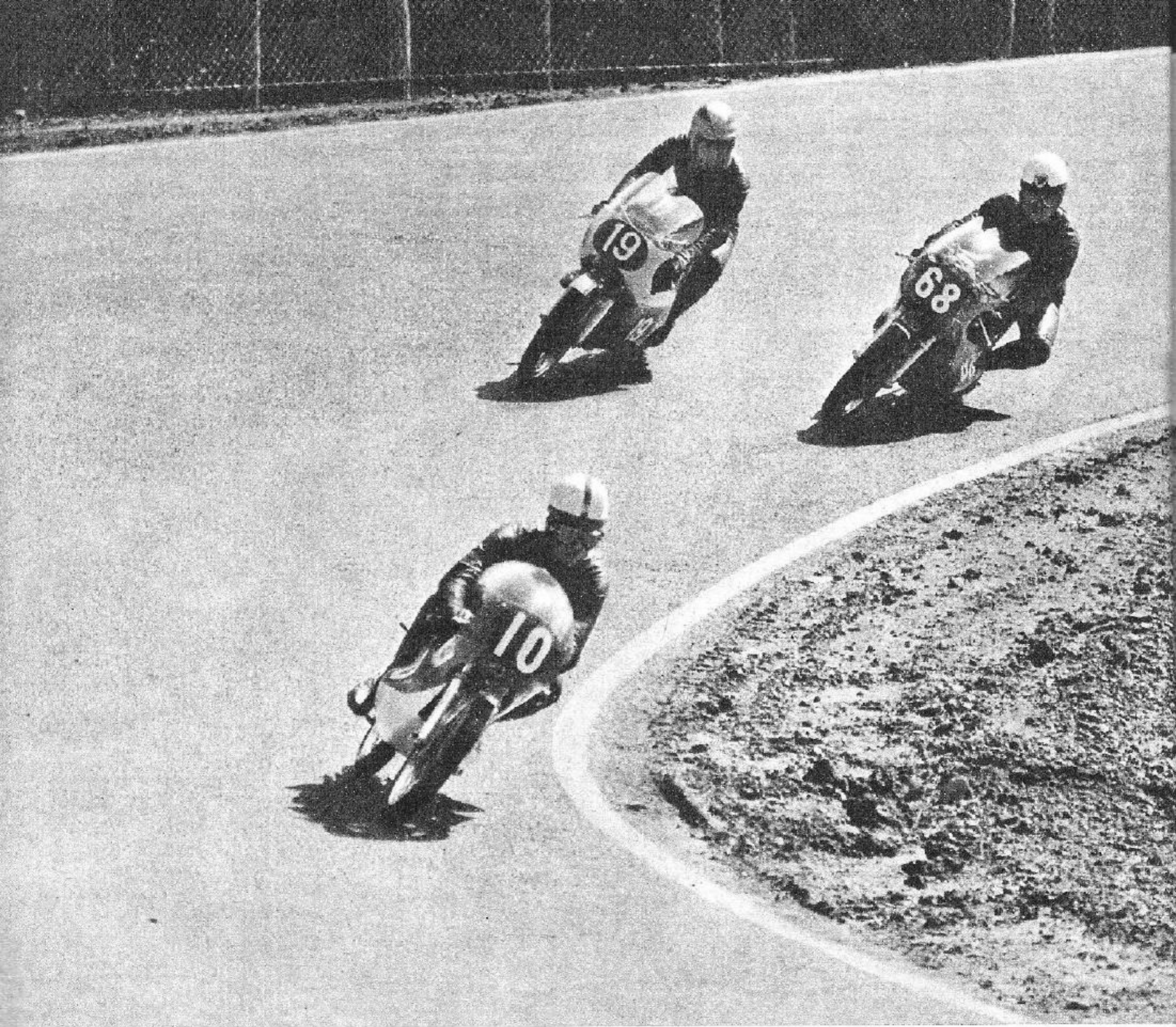
¡EN LA ARENA SE VEN LOS LOCOS!

Ahora la verdadera verdad de la ilustre milanese: las fotos que ilustran la sanata presente corresponden a una de las carreras de dune buggys que se disputan en las dunas de San Dimas, California (EE. UU.). En tales reuniones se disputan carreras de circuito para buggys convencionales (¿convencionales?) y para buggys dragsters en pruebas de aceleración. Como se puede ver en la foto 4, a estas reuniones acuden verdaderos contingentes de competidores, los que, como corresponde, se dan como en la guerra para llevarse los suculentos premios que la Dune Buggy Association local pone en juego. Gran espectáculo y divertimento para competidores y público.

Histórica fotografía que data del año 1949, cuando el nunca bien ponderado Carlitos "Talicho" Fresco corrió los 96 meses de Arizona representando a nuestro país, a bordo de un prototipo Citroën Indy. Lo vemos en momentos en que su más íntimo colaborador, César Napoleón Rusketa Sorkin, trata de superarlo a pie en la prueba de trepada al médano de Las Banderitas. Dice la historia que don César Napoleón fue severamente sancionado por intentar trabarle la rueda de rayos a "Talicho" con una de las banderitas que bordeaban la pista.

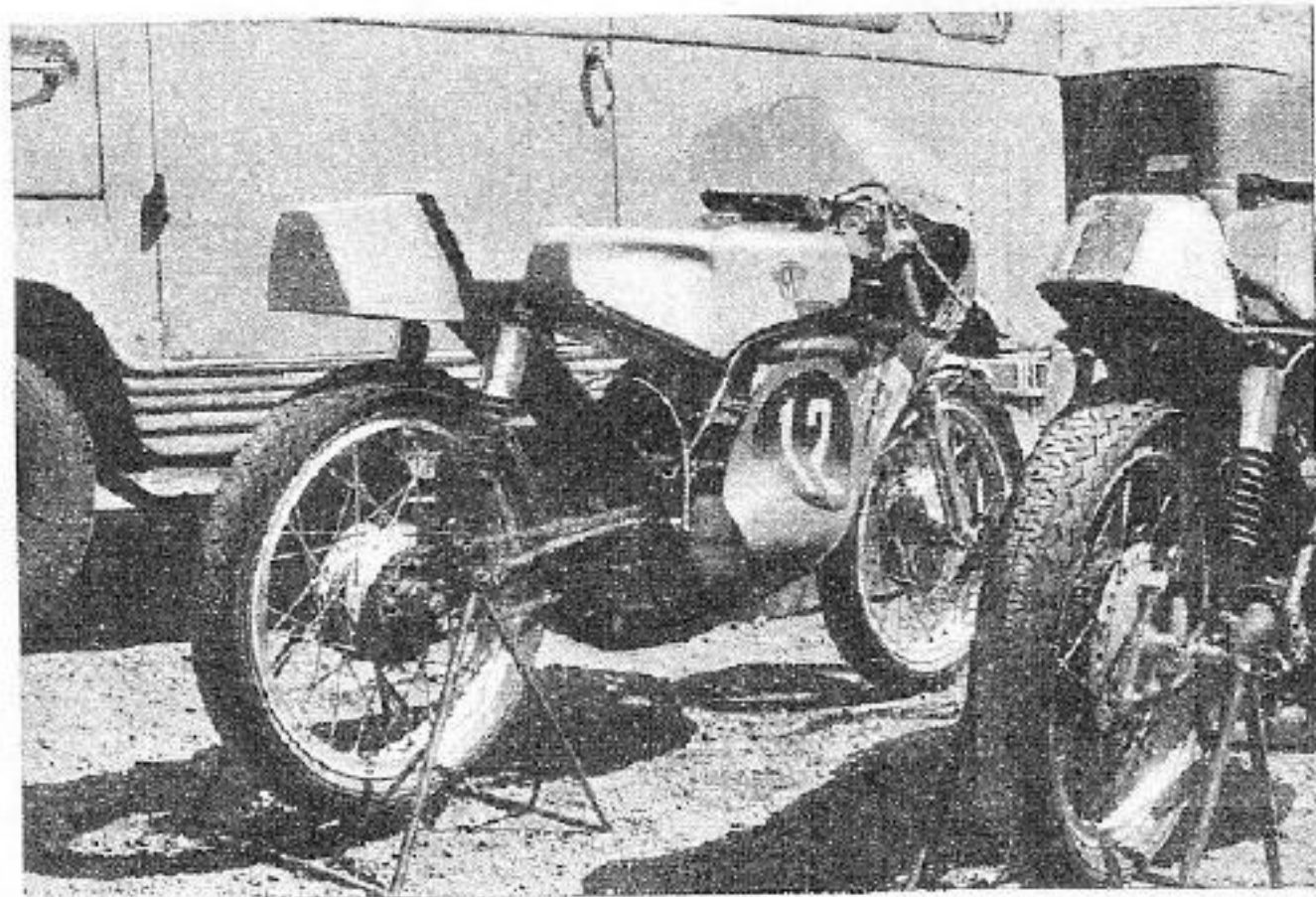
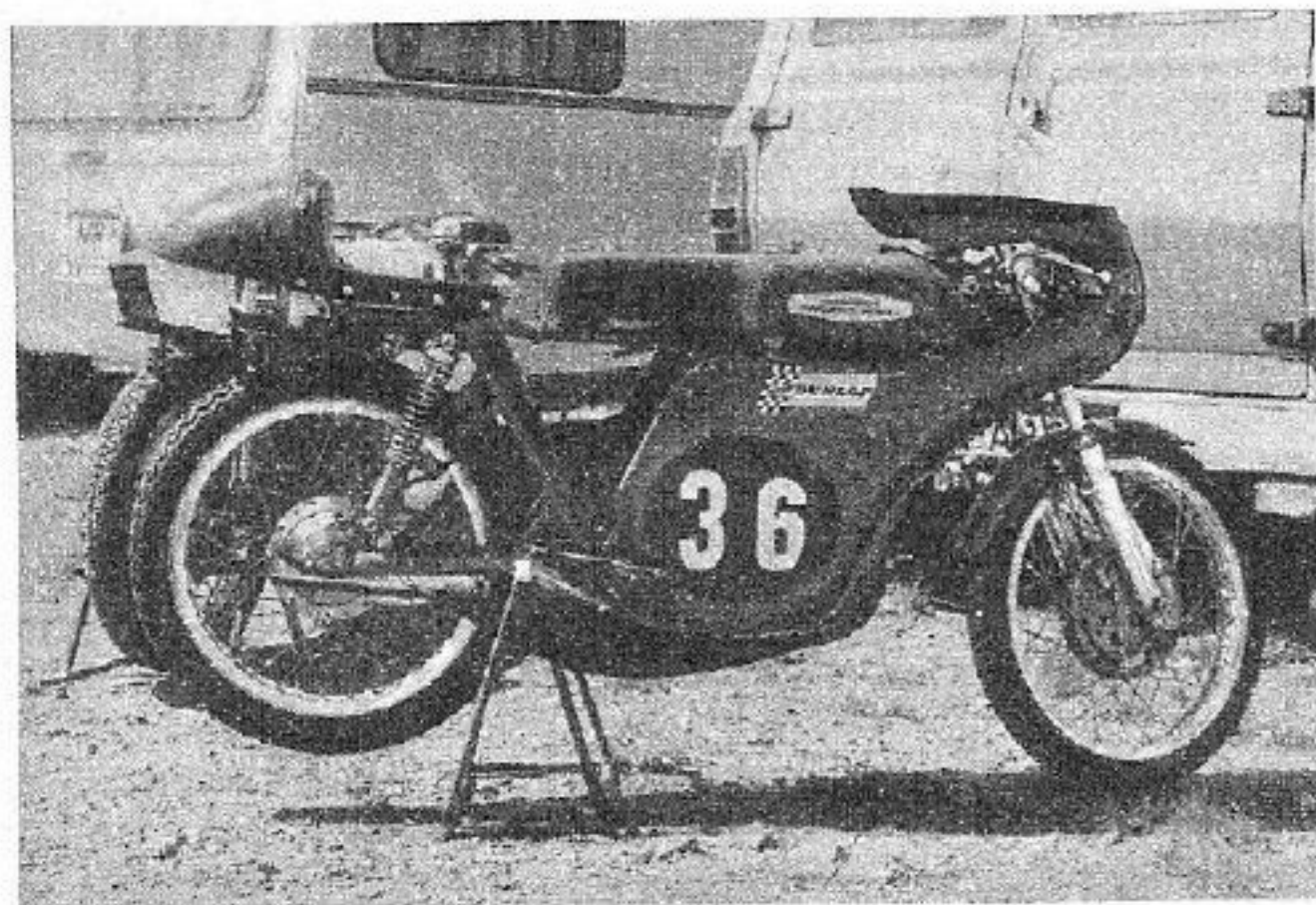
El motor Volkswagen, ubicado en la parte posterior del aparato, fue la revolución en el ambiente de las almejas en escabeche. El germano Von Leudesdorff desmanteló su escarabajo, le sacó el techo, lo reforzó con caños de acero al cromo-vanadio-manganeso, le puso una estilizada antenita, filtro de aire sobremedida, buscapeces Marchal, y se casó con Marta... y... vivió muy, muy feliz. Aquí lo vemos, en un violento fuori-pista, volateando para salvar su vida. ¡Germano cobarde!





AERMACHI "Aia D'oro" clase 125 cm³, versión barrera cliente. Estrictamente derivada de serie italiana, se ha constituido en la sucesora de las Bultaco en la preferencia por parte de los pilotos privados. Su motor es monocilíndrico refrigerado por aire, supercuadrado (56x50). El modelo mostrado en la foto es de cuatro marchas y encendido electrónico; a un régimen de 10.800 rpm entrega 28 HP a la rueda y su peso en orden de marcha es de tan sólo 82 kg. Ya ha conocido los halagos del triunfo en una prueba puntuable en 1970, en manos del australiano John Dods, en Hockenheim (Alemania).

Otro "fierro" un octavo de litro que pretende ser profeta en su tierra. La MAICO, marca germana de amplia trayectoria y experiencia en realizaciones para cross, quiere afianzarse también en Grand Prix. El modelo expuesto corresponde al utilizado por el sueco Anderson; es una "semioficial" de la fábrica con un bastidor de nuevo diseño con relación a las versiones de 1970; su motor, con ligeras variantes, es el mismo de la temporada anterior. Refrigeración mixta de agua (cilindro) y aire (tapa), es alimentado por disco rotante; su potencia se estima en 28 HP a 11.000 rpm y escalona su aceleración a través de 6 marchas.



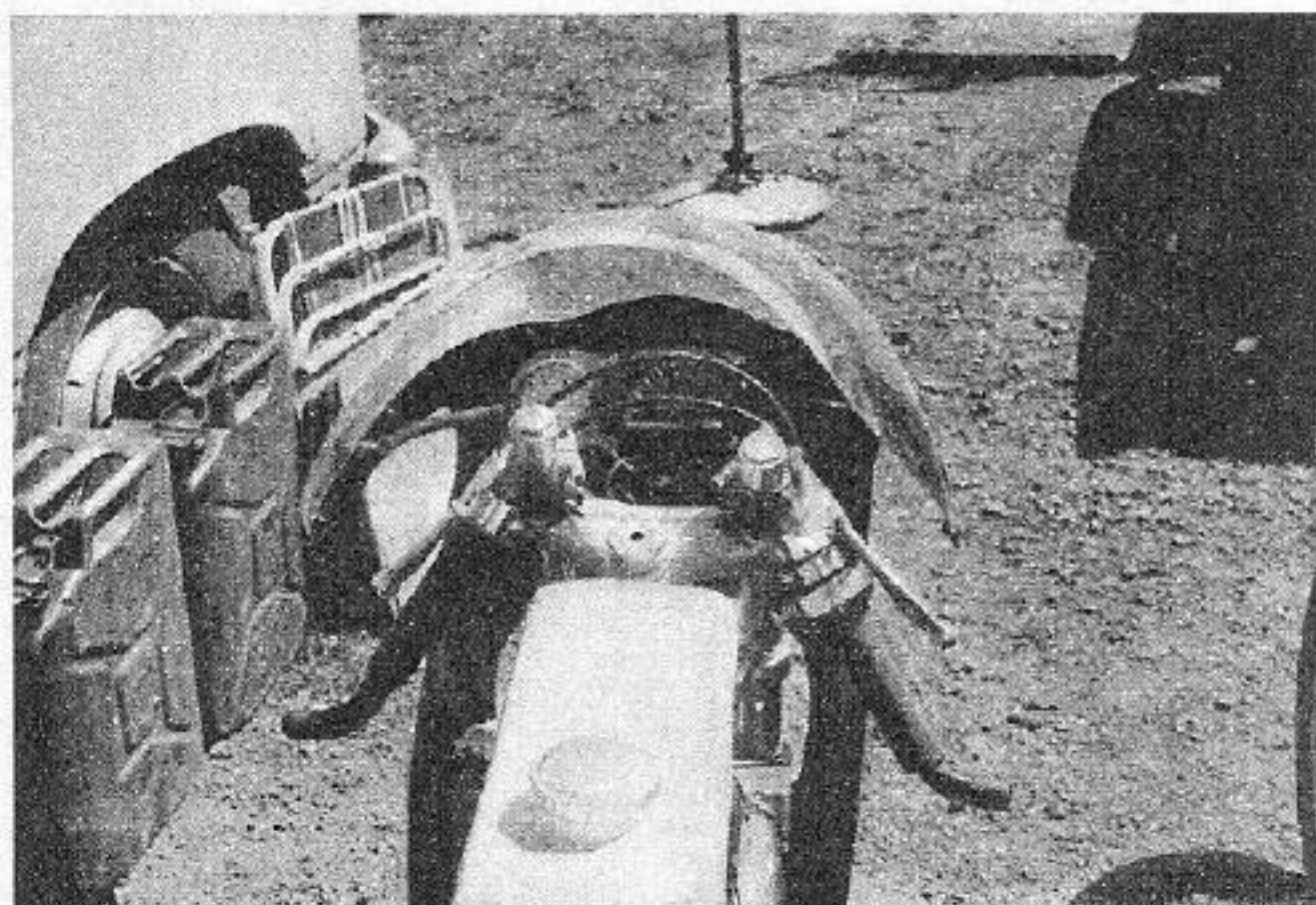
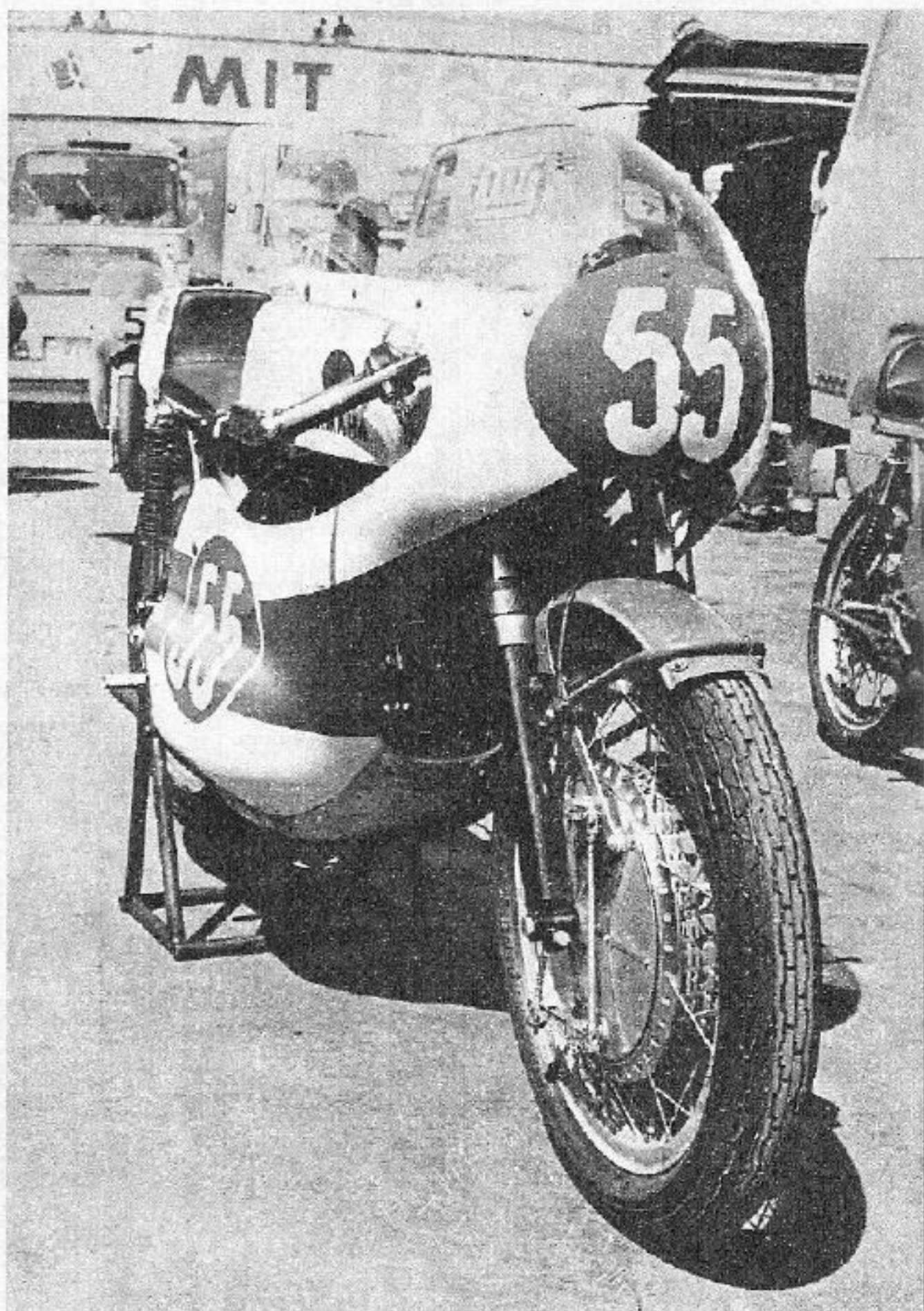
MOTO-FOTO-TECNICA

En el pasado G.P. de Alemania por el mundial de motociclismo se vieron muchas novedades interesantes dentro del campo de la competición y que mostramos aquí en estas fotos exclusivas

por LUCIANO FERNANDEZ
fotos: ANDRÉS MEYER
(corresponsal en Alemania)

Un ejemplar de la clase un cuarto de litro. El 90 por ciento de los participantes en la clase, y los de la de 350 cm³, utilizaron versiones de la japonesa Yamaha TR 2. En 1970 estas versiones se alzaron con la corona a manos del inglés Ron Gould. Los motores de 250 cm³ entregan, en elaboraciones especiales, la escalofriante cifra de 60 HP a 11.000 rpm, resultando, en comparación, más rendidoras que sus hermanas mayores. El encendido ahora es también electrónico en la mayoría de estos modelos, en base al sistema realizado por Bosch.

Detalle del punto de comando en la Malco. Cuenta con el sistema electrónico "Krober" de "última moda" remata el sistema electrónico de encendido. Obsérvese el diseño del manillar a los efectos de reducir el área frontal y cumplir con las disposiciones reglamentarias.

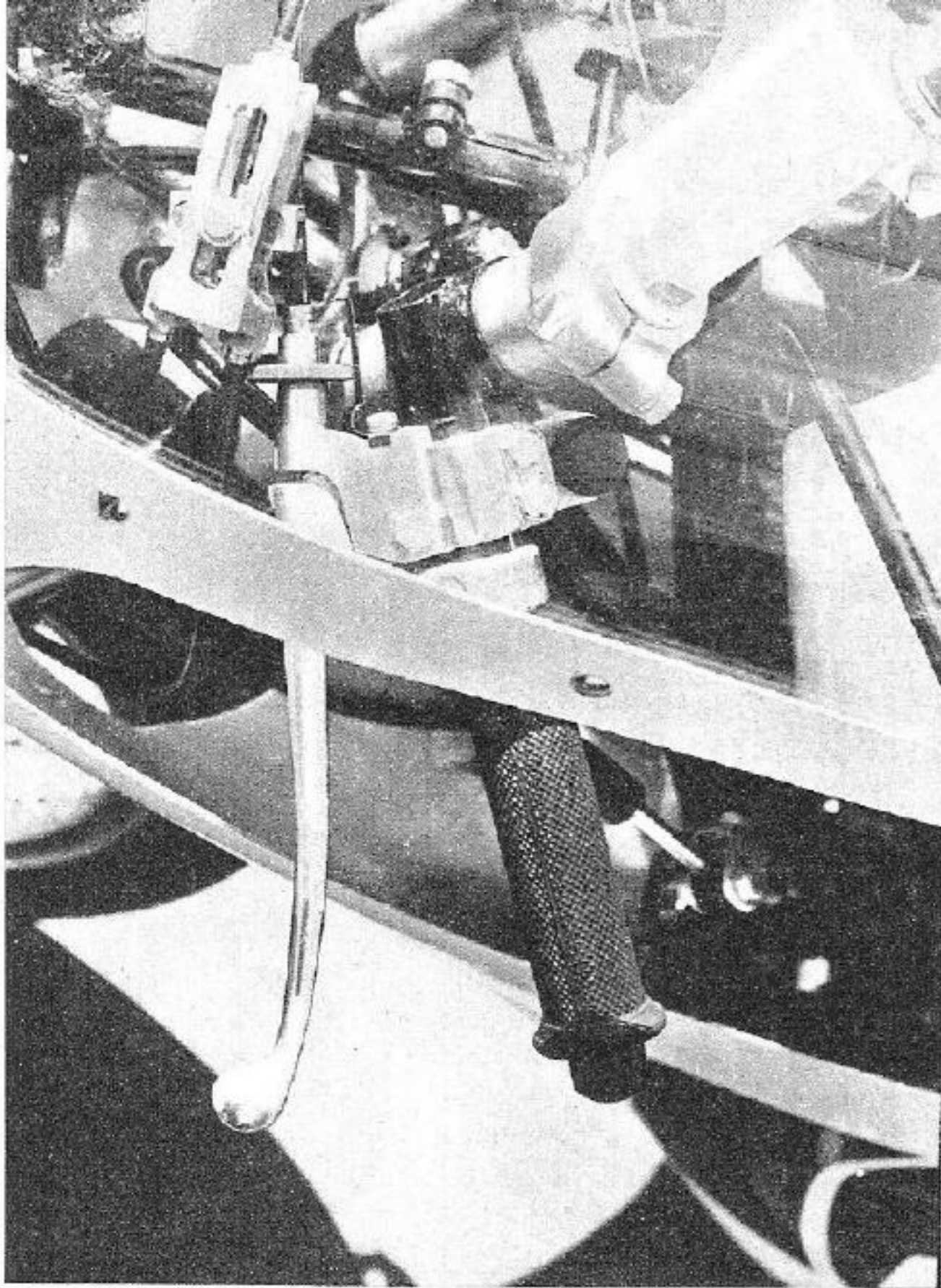


Muchos inscriptos en las distintas clases que se agruparon bajo el rubro motociclistico en las diferentes pruebas disputadas en Nürburgring (Alemania), determinaron la existencia de un menú supersabroso para los trescientos mil espectadores hambrientos de emociones.

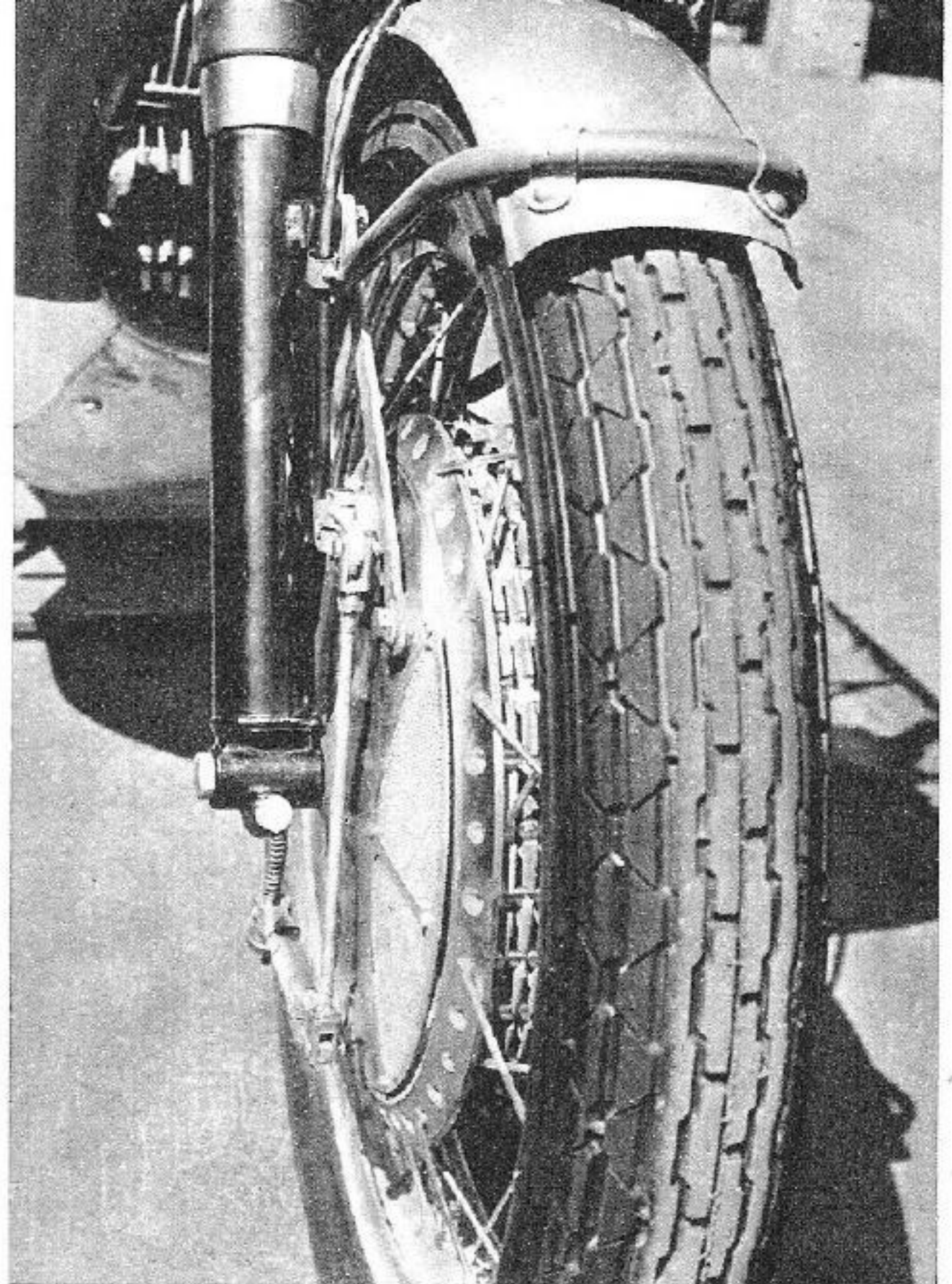
Desde los primeros ensayos, realizados a partir del jueves 6 de mayo pasado, el público pudo retozar por los "aparcamientos" singulares de los pilotos concurrentes, en su mayoría particulares o equipos privados, que asistieron con sus enseres de camping desde distintos lugares de Europa.

Nuestro fotógrafo allí no resultó una excepción, y se dedicó a gatillar sobre cuanto objeto belicoso identificado o no se le cruzara por el visor de su cámara infernal. Resultado: unas tiras impresionantes de material gráfico técnico que invadió las mesas de nuestra redacción y que nos llevó bastante tiempo clasificar, para extraer lo que a nuestro juicio (que no es mucho) pudiera interesar a los aficionados para ponerlos al día en lo referente a las nuevas versiones "carrera Cliente" de distinta procedencia.

Estas son algunas de las novedades vistas en Nürburgring.

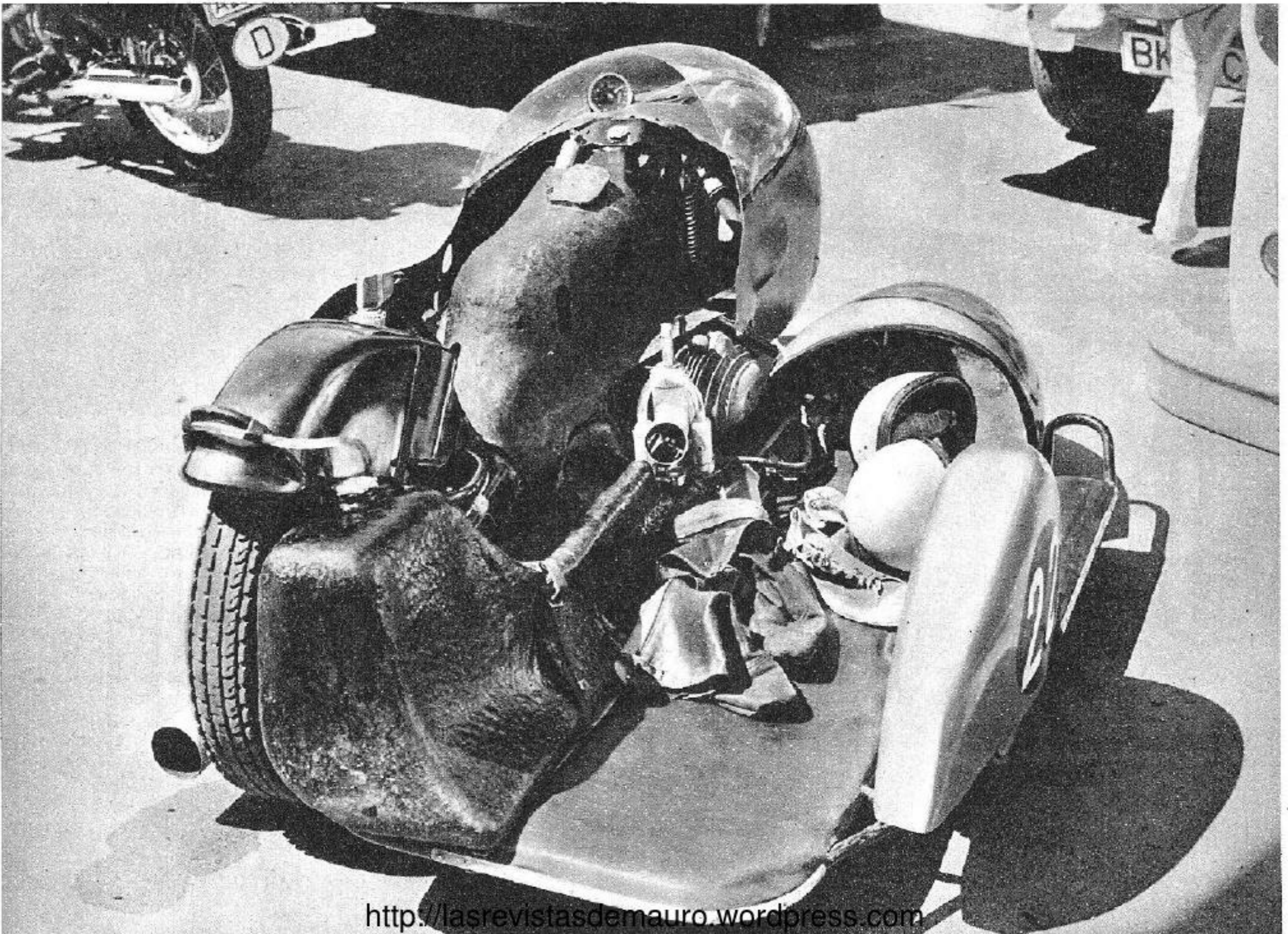


Ingenioso compensador de freno para producir un accionamiento adecuado sobre las cuatro zapatas de freno delantero. Este aditamento corresponde a la versión 350 de la Yamaha del australiano Dode.



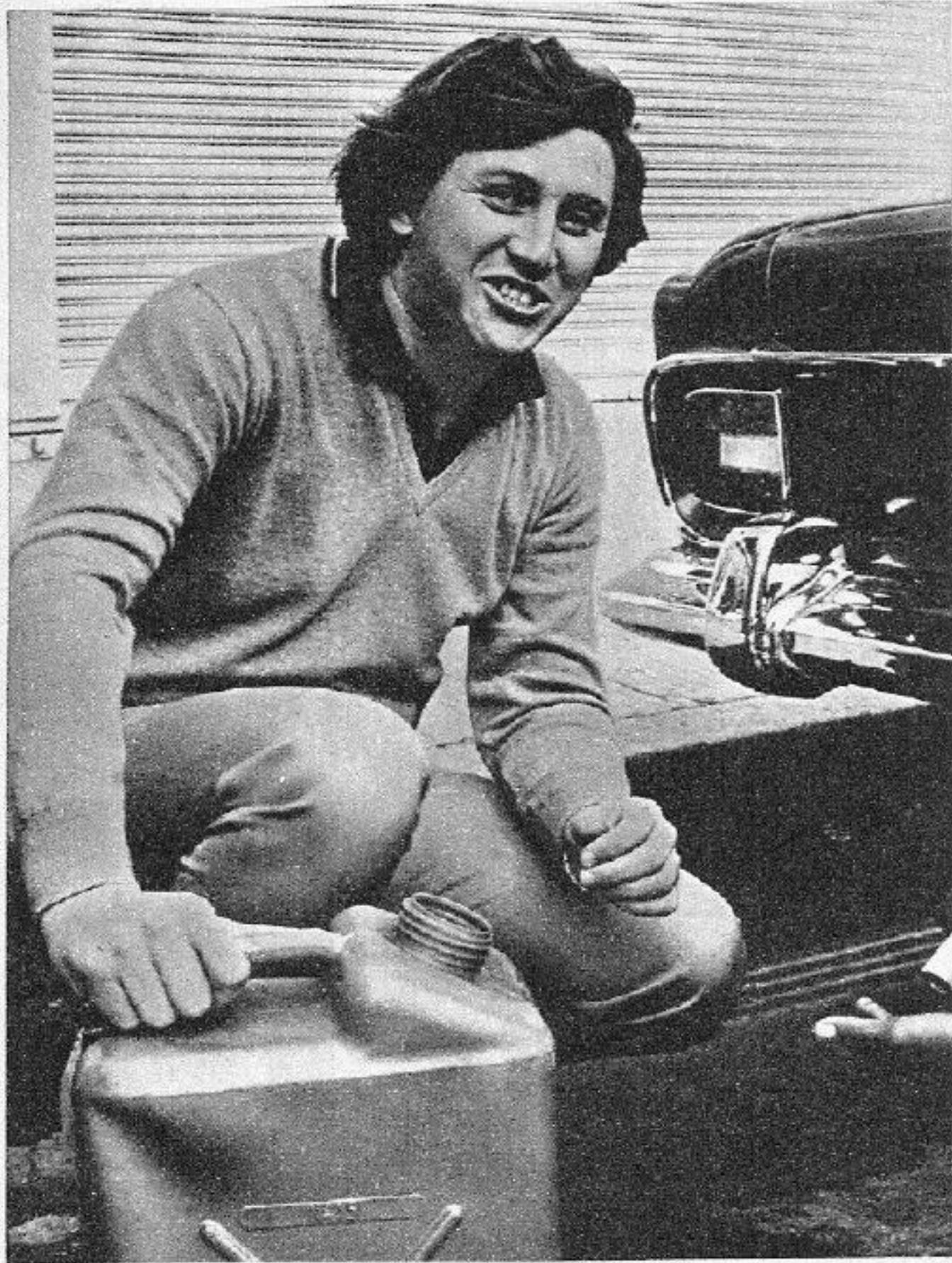
Alguna vez veremos estos hermosos dibujos de neumáticos y nos daremos el lujo de poder comprarlos y usarlos (Dunlop G.P.).

Casi común denominador en la clase sidecar. Una prolifera versión particular de las tedesca "Beema".



RETIRO FORZOSO

Aunque tiene más ganas de correr que nunca, Carlitos Pascualini está alejado de las carreras, dedicado plenamente a la vida comercial. La idea de volver, sin embargo, subsiste, y podría ser con un Torino en TC



(Una visita de pésame entra en el protocolo ineludible en que nos sumerge la manera social. Un "sentido pésame" no dice nada. No trasmite un pito —dicho con algo de bronca—, se queda en la frase que pretende reemplazar el montón de cosas que uno quisiera decir en el momento de la visita de pésame al amigo.)

Nazareno Pascualini murió el mes pasado. El padre de "Picho", el gran personaje que acompañaba a su hijo a todas las carreras y que desde la primera fue su más fanático hinch, murió en un momento en que Pascualini no corre, en el triste momento que Picho camina hacia la niebla que esfuma los nombres en la memoria. Murió cuando esperaba un nieto, hijo de Picho y Malin, su mujer. Y nosotros viajamos a Córdoba, no en seguida sino cuando pudimos. Un telegrama a Carlitos, que ni siquiera llegó por ese otro método social de trabajar en el correo —y demás reparticiones públicas— a reglamento, no podía expresar nada. Fuimos a verlo. Para hablar de fierros, el tema que no se puede eludir cualquiera sea la motivación de la visita.

"Ford me abandonó" —dijo en un momento. Y pensamos que estábamos con ese tipo que pudo haber sido campeón de SP en el '69, cuando terminó el campeonato a 6 puntos del ganador. "Ford no reconoce lo que yo hice por la marca —siguió—; aunque quiero correr, no me plantean la mínima oportunidad." Seguía hablando el ganador de Rafaela, el que forma-

ba temible dupla con el Lolo Reutemann, que ahora es valor cotizado en Europa. "La Comisión de Concesionarios me excluyó como piloto o al menos como posibilidad disponible." Pairetti, Nasif y Pirin Gradassi son los nombres de la marca, los que la defenderán en 1971.

"Tengo 27 años y TODAS las ganas de correr, pero las absurdas evasivas con que me esquivaba la gente de la Comisión terminó por hartarme. Un día querían que fuera el segundo piloto de Pronello, al día siguiente me sugerían ser el segundo de Pairetti, pero nada en concreto. Terminé por explotar y tener un fuerte cambio de impresiones con aquella gente. Y no volví más a Buenos Aires."

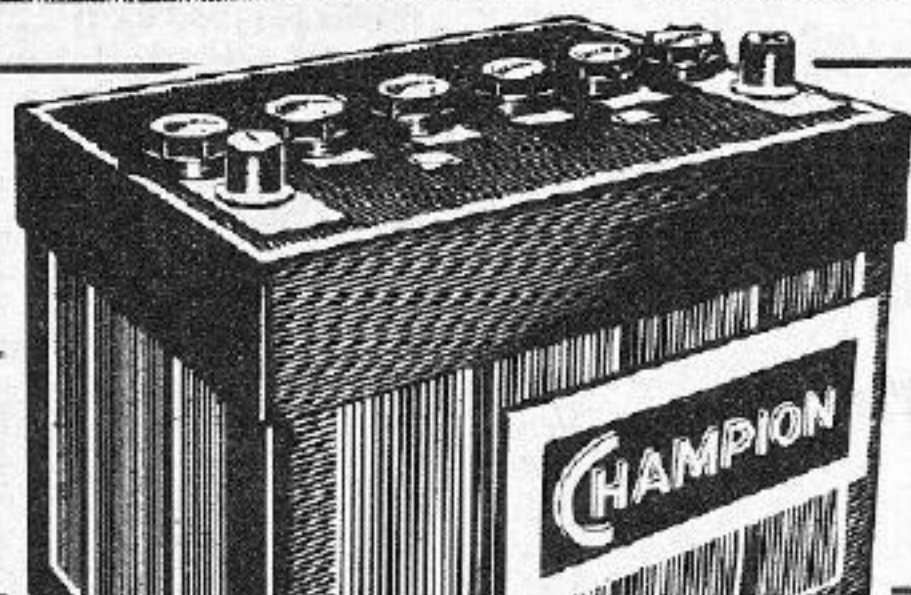
Ahora la actividad es netamente comercial. Está la agencia de usados de Córdoba y la flamante y coqueta concesionaria Fiat en Carlos Paz, y entre ellas dos transcurren los días de trabajo de Carlos Pascualini y Minguito Marimón, su socio en todas.

Pero la idea de correr subsiste, y mientras charlábamos el otro día en Carlos Paz nos comentó su idea de volver al TC con un Torino, para el cual ya tendría los fondos disponibles. Como era después de la carrera de Capilla del Monte, también habíamos de por qué no correr un Fiat 128 en Turismo Nacional, pero Pascualini quiere volver al TC. Una decisión que no le robaría mucho tiempo de su trabajo y le permitiría seguir corriendo sin perder todo lo que ya ha obtenido.

ACUMULADORES



EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES



...y BUJIAS

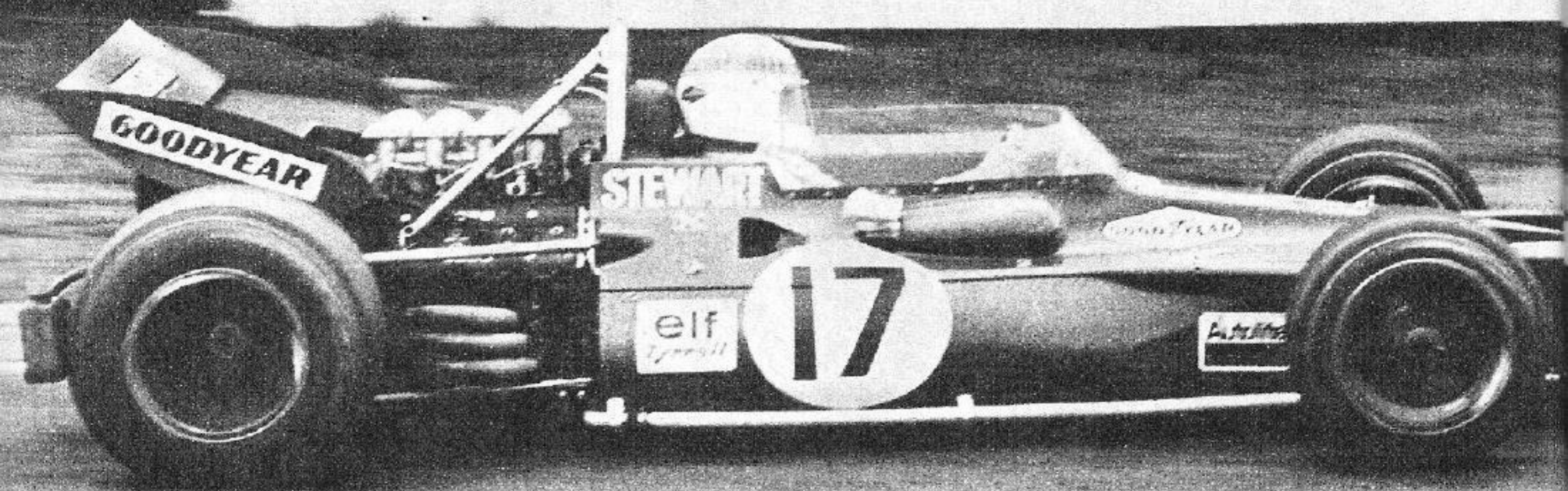


QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

Si usa Champion nunca cambiará de marca

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

CASTR

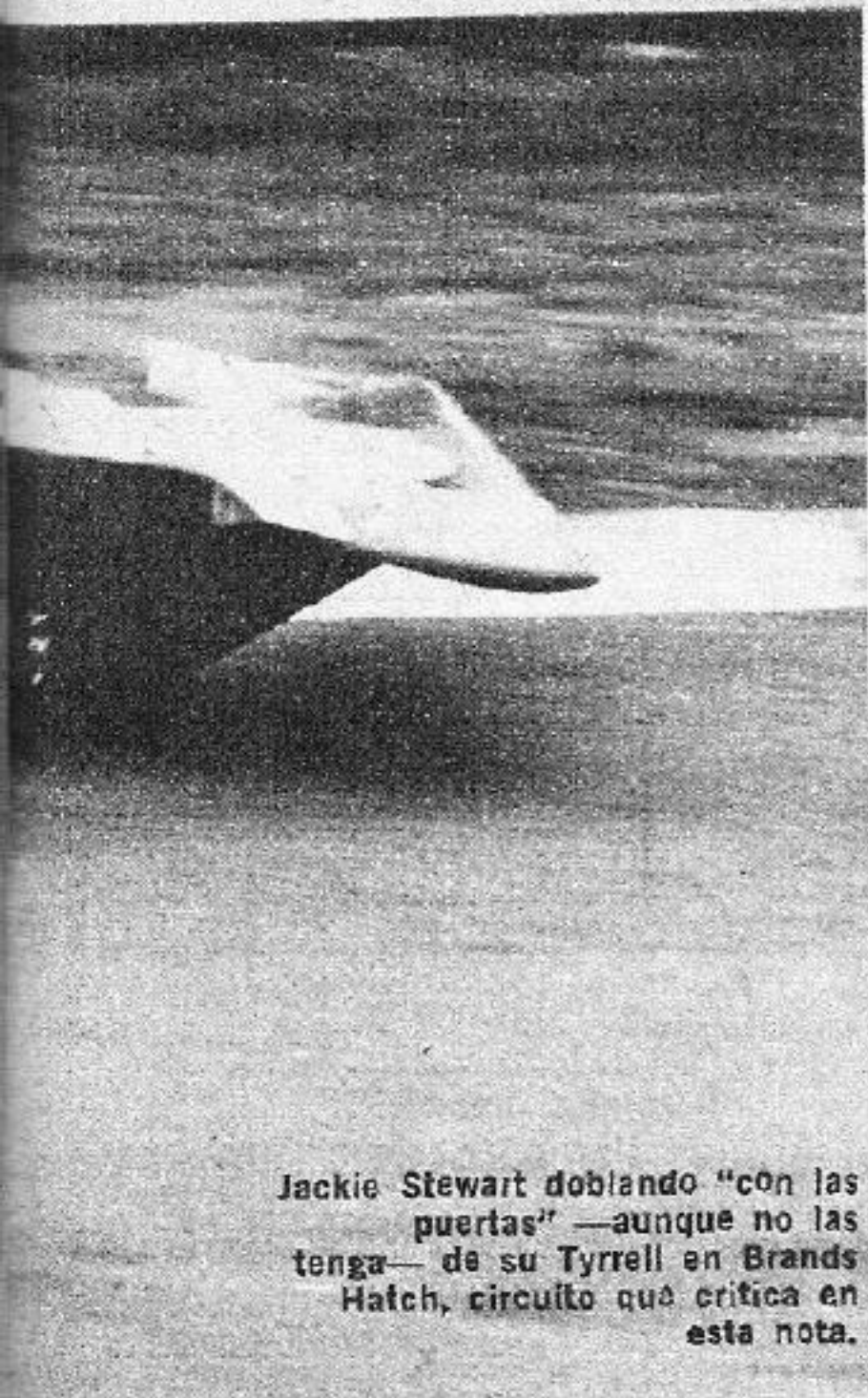


En este capítulo de su análisis de las pistas donde se corren carreras puntuables por el Campeonato Mundial de Conductores, Jackie Stewart apunta hacia algunos de los más famosos circuitos de Europa. Bajo su lupa caen Spa-Francorchamps, Zandvoort, los circuitos de Francia (Rouen-les Essarts, Clermont-Ferrand, Paul Ricard) y los de Gran Bretaña, Silverstone y Brands Hatch, no tan bien organizado como parece

Sobre el final de la primera nota de esta serie tuvimos oportunidad de conocer la opinión de Jackie Stewart sobre el circuito que más le gusta de los que se utilizan en F1, el trazado sinuoso de las calles de Montecarlo que se entrelazan para servir de escenario al GP de Mónaco. Veamos ahora qué opina el —hasta ahora— piloto más exitoso de la temporada sobre un circuito que ha provocado ya varios conflictos entre corredores y organizadores, el de Spa-Francorchamps, donde tradicionalmente se disputó siempre el Gran Premio de Bélgica:

“Correr en Spa es, por supuesto, un desafío tremendo y allí se ve quién maneja realmente rápido, pero se trata de un circuito en el que el único momento en que me siento tranquilo y feliz es cuando ya terminó todo. Si cada uno de los que escuchan hablar así a un corredor tuviera la oportunidad de

OL



Jackie Stewart doblando "con las puertas" —aunque no las tenga— de su Tyrrell en Brands Hatch, circuito que critica en esta nota.

JACKIE STEWART ANALIZA CIRCUITO POR CIRCUITO

segunda parte

LA SEGURIDAD EN F1

pasar un par de veces a toda la velocidad que pueda dar un F1 actual, al límite de la adherencia, por el asfalto rugoso y ondulado de la curva de Burnenville, con casitas de campo sin defensas a los costados, se daría cuenta de que la experiencia es un poco más que peligrosa. Para colmo de males la mayoría de las veces en que he corrido en Spa lo he hecho bajo la lluvia y acá la lluvia no es lo mismo que en cualquier otro circuito. En Francorchamps por despacio que se vaya en una recta bajo la lluvia, se anda en los 225 Km/h, y con las lagunas —y "ríos"— que se forman en la pista a esa velocidad es imposible dominar el auto ante cualquier imprevisto.

No viene al caso citar el precedente de los "héroes del pasado" que superaban estos mismos inconvenientes sin musitar una queja. Si bien las velocidades que se lograban antes en las

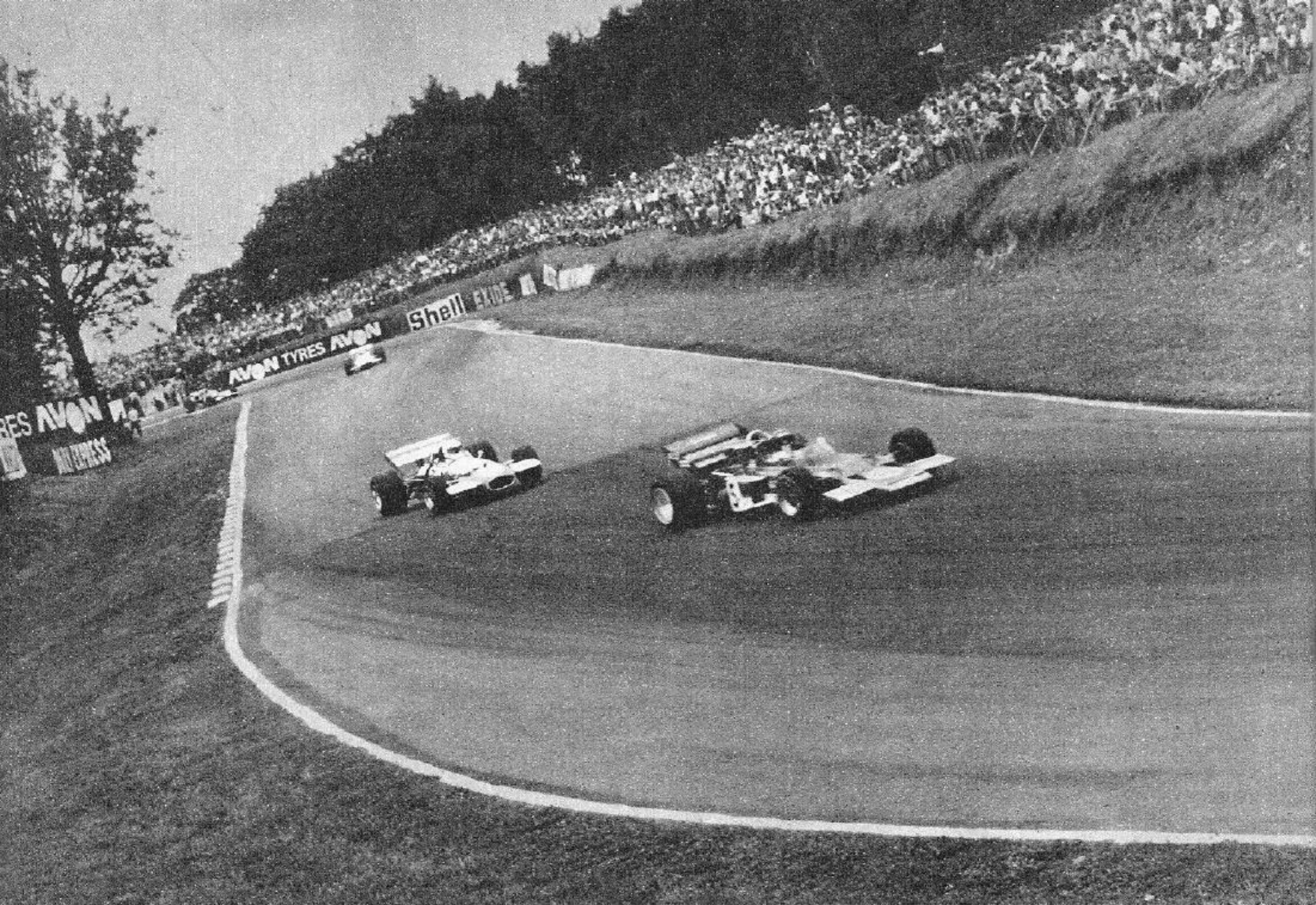
rectas —por potencia de motor, sobre todo— eran bastante cercanas a las que se alcanzan hoy en día, ellos no negociaban las curvas como se hace actualmente y contaban con la ayuda de gomas altas y finas que los mantenían adheridos al piso aun cuando los charcos alcanzaran dimensiones oceánicas. En las últimas pruebas de neumáticos que hicimos con Goodyear después que Dunlop se retiró de las carreras, las gomas de lluvia perdían adherencia y entraban en "aquaplaning" con sólo 2 mm de agua sobre la pista, de modo que es fácil figurarse qué pasa en un charco grande. Otro de los problemas con la lluvia en Spa es el "spray", o sea el agua que salpican las ruedas delanteras sobre el conductor y las traseras sobre los que vienen atrás.

En realidad, éste es un problema que atañe a todos los circuitos de trámite veloz cuando hay lluvia. Para evitar este pro-

blema sería conveniente que todos los fabricantes se preocuparan de colocar en sus autos deflectores de agua como el que tenía la Maserati 250F, pero no sólo en las ruedas delanteras sino en las traseras también —razón por la cual tendría que intervenir la CDI imponiéndolos como equipo imprescindible para carreras bajo el agua, en lugar de ponerles farolitos a los monostatos que no ayudan en nada y sí significan un peligro más porque añade posibilidades de incendio—. En suma, y para terminar con Spa, un problema más es que ninguno de los granjeros habitantes del interior del circuito coopera permitiendo que se modifiquen sus propiedades a los efectos de añadir seguridad, ya que para ellos se trata de una molestia improductiva. Es una pena, porque el trazado está rodeado de hermosos paisajes, bosques y colinas, y para el público el espectáculo es emo-

cionante; pero volviendo a los puntos de vista de un corredor no puedo menos que decir que en las condiciones actuales Spa es un circuito desastroso en el que ojalá no tengamos que volver a correr hasta que haya sido puesto totalmente al día.

Zandvoort, donde se corre anualmente el Gran Premio de Holanda, es casi en su totalidad producto del estudio, la obra y las mejoras introducidas por John Hugenholtz, el mismo que mencionáramos al citar Jarama. Todavía queda algo de alambre de púa en las cercanías del circuito, aunque según John ya ha sido quitado en su totalidad para la carrera de este año. El resto de las previsiones tomadas en el renglón seguridad son ejemplares. Aparte de Indianápolis, que fue la pionera mundial en el tema, Zandvoort fue el primer circuito europeo que adoptó las defensas de alambre tejido para proteger al público.



El Gran Premio de Inglaterra del año pasado. Brands Hatch tiene espacio para corregir errores, pero carece de guard rails. Sólo vallas para el público, detrás de un talud protector.

Arriba, derecha: Rodríguez y Siffert, dominadores de Spa-Francorchamps, en su elemento. El peligroso circuito belga se usó el año pasado, pero no en 1971.

aparte de los guard rails y las amplias zonas de escape para los autos en dificultades. El tejido prácticamente ya rodea la totalidad del circuito, y desde hace unos años los pits están protegidos por una doble defensa que los protege de cualquier encontronazo entre autos en plena recta. En general el ambiente de tranquilidad que reina entre los pilotos para esta carrera es incomparable, y así como es un bellissimo espectáculo para el público, para nosotros es uno de los mejores Grands Prix del calendario".

LOS CIRCUITOS DE FRANCIA

Como bien es sabido, hay países que siempre hacen disputar su Gran Premio en un mismo circuito tradicional, mientras otros lo organizan en circuitos alternativos. Francia es uno de estos últimos y a través de los años utilizó trazados muy diversos, comenzando en el de Le Mans en 1906, para luego seguir con Dieppe, Amiens, Lyon, Strassbourg, Tours, Monthlery, Miramas, Comminges, Pau, Reims, Rouen-les-Essarts, Clermont Ferrand, el circuito Bugatti de Le Mans y, por primera vez en 1971, terminar la lista con el nuevo Circuit Paul Ricard, donde se corre a principios de julio. Evidentemente, Stewart no ha corrido en todos, pero vea-

mos qué opina de los que se utilizan actualmente:

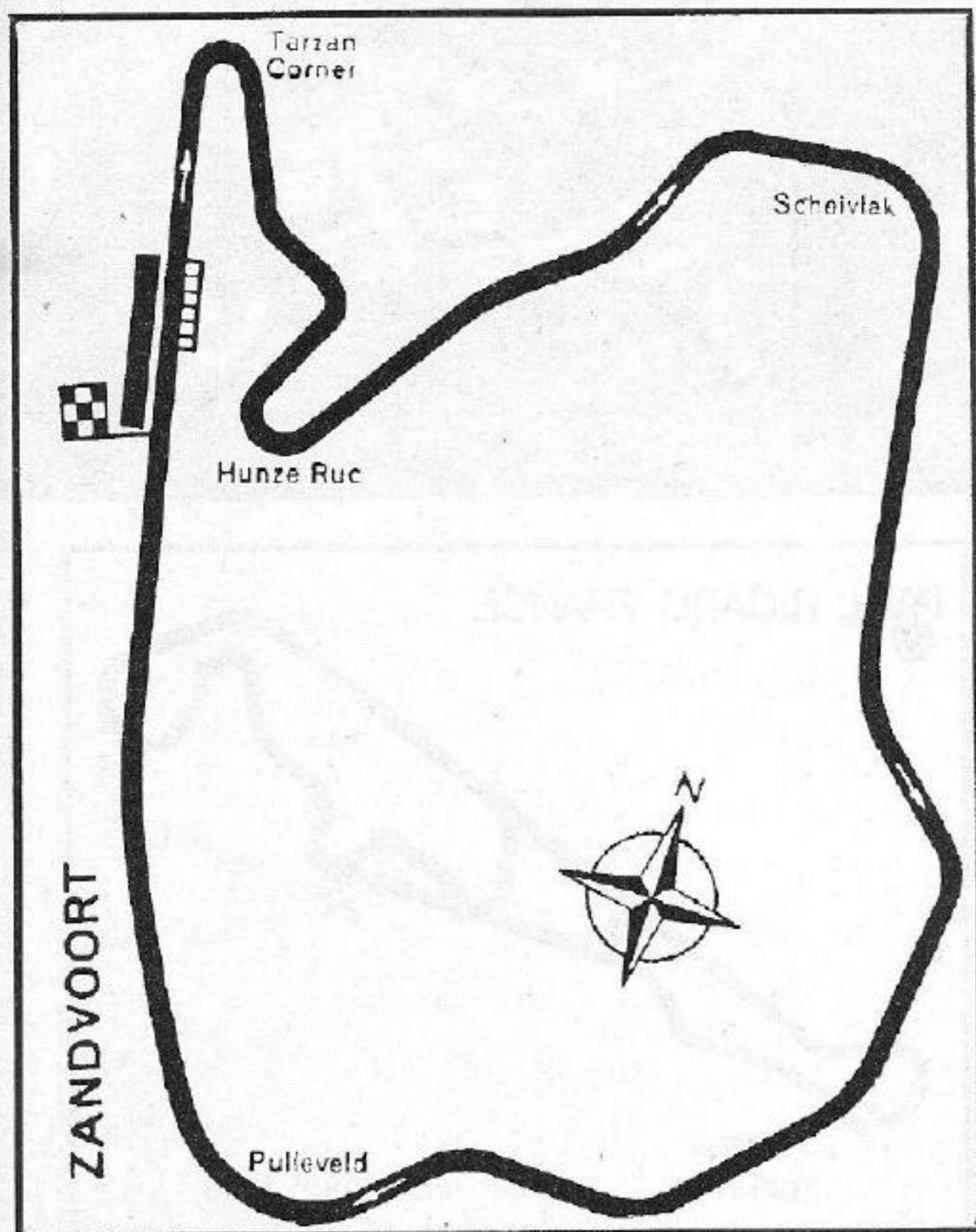
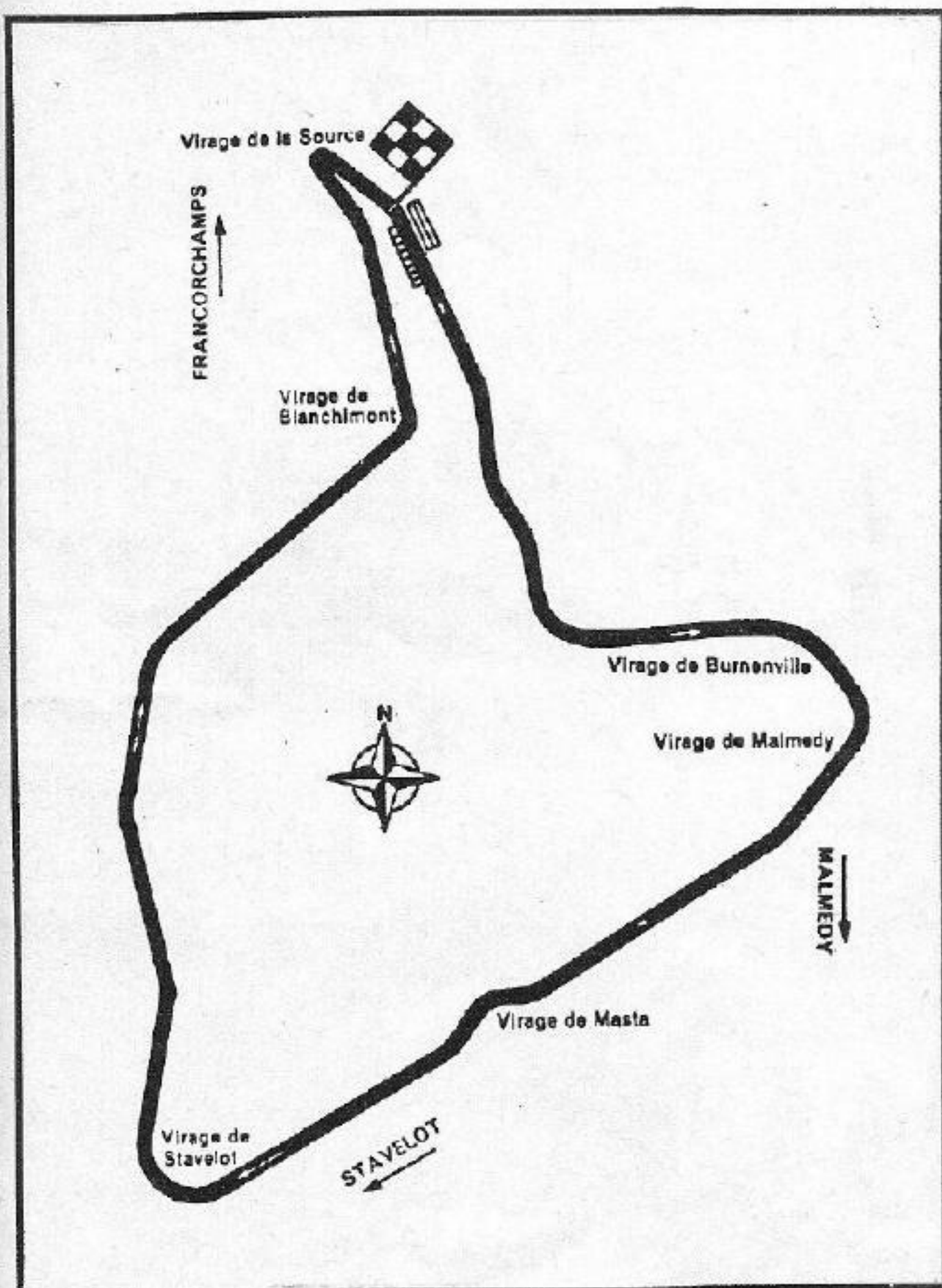
"Hasta 1967 Rouen era un circuito muy anticuado, sin ningún tipo de provisiones para casos de accidente. Recuerdo que en ese año, Jim Clark y yo redactamos una nota de pedido de mejoras, después de haber recorrido una carrera de F2. Para el año siguiente, cuando volvimos a correr el GP francés, sólo la mitad del circuito presentaba algunas de las mejoras solicitadas y la otra mitad estaba como siempre. Casualmente en el lugar donde —en ese mismo GP— el pobre Jo Schlesser tuvo su accidente fatal, no se había hecho absolutamente nada, dejando como "defensa" natural una especie de talud o barranca natural que iba cambiando bruscamente de inclinación hasta que se ponía absolutamente vertical, formando algo muy parecido a un peralte, al cual trepó y desde el cual cayó dado vuelta, incendiándose, el Honda experimental que conducía Jo. Si en ese lugar se hubiera colocado el doble guard-rail que pedimos con Jimmy, probablemente el golpe hubiera sido igualmente tremendo, pero nunca hubiera sucedido lo relatado. El coche hubiera quedado inutilizado pero jamás, estoy seguro, se hubiera dado vuelta e incendiado; Schlesser podría haber salido caminando de una situación que tendría que haber sido más o menos común. Qui-

zá sea por eso que me alegra que no se haga más el Gran Premio de Francia en Rouen-les-Essarts.

Con respecto al fuego, se ha progresado mucho últimamente en la lucha contra incendios, pero creo que no hemos llegado a dominar el problema ni mucho menos. Supongo que un paso adelante en el tema sería solicitar la cooperación de los equipos especializados de las Fuerzas Aéreas de cada país, según sus posibilidades, para que se hagan cargo de la extinción de incendios en las carreras, ya que los elementos con que los combaten son los más adelantados del mundo.

El circuito de Charade, en Clermont-Ferrand, es en cambio, un hermoso lugar para correr carreras de autos, tiene paisajes realmente lindos y aunque la naturaleza brinda protecciones y tribunas naturales que permiten grandiosas vistas del espectáculo, la pista no carece de ninguna de las garantías necesarias para que el mismo se desarrolle sin riesgos ilógicos. Por lo que hace al trazado, exige mucho manejo y toda la acción se desarrolla a velocidades intermedias debido a la abundancia y variedad de sinuosidades que lo componen.

Este año vamos a estrenar el nuevo Paul Ricard en F1. Ya estuve aquí antes en F2 y me parece que como circuito tiene rectas demasiado largas en relación a lo ceñidas que son las



curvas. De todos modos, pistas son pistas y es bueno que las haya variadas. Esta es muy nueva, construida por cuenta y cargo de quien le dio el nombre, un señor muy activo, dueño de las empresas más variadas y de los millones que éstas reportan. Sin experiencias previas en el campo del automovilismo, es notable cómo se ha preocupado de que todo sea hecho lo mejor posible, de modo tal que se puede decir que no hay nada por mejorar allí porque todo es flamante y construido con los mejores materiales de la plaza mundial. El análisis que surja de una primera carrera en Paul Ricard indicará si hay que hacer alguna corrección, pero por el momento sería vano arriesgar opiniones en detalles de menor cuantía.

BRANDS HATCH

Como en Francia, también en Inglaterra se corre en circuitos alternados, habiéndose tomado la costumbre en los últimos tiempos de utilizar un año Silverstone y el otro Brands Hatch. Silverstone es una vieja pista de trámite bastante simple por su formato "cuadrado" y el terreno es llano, de modo que es fácil mantener áreas de escape en buen estado y vallas y defensas perfectamente al día.

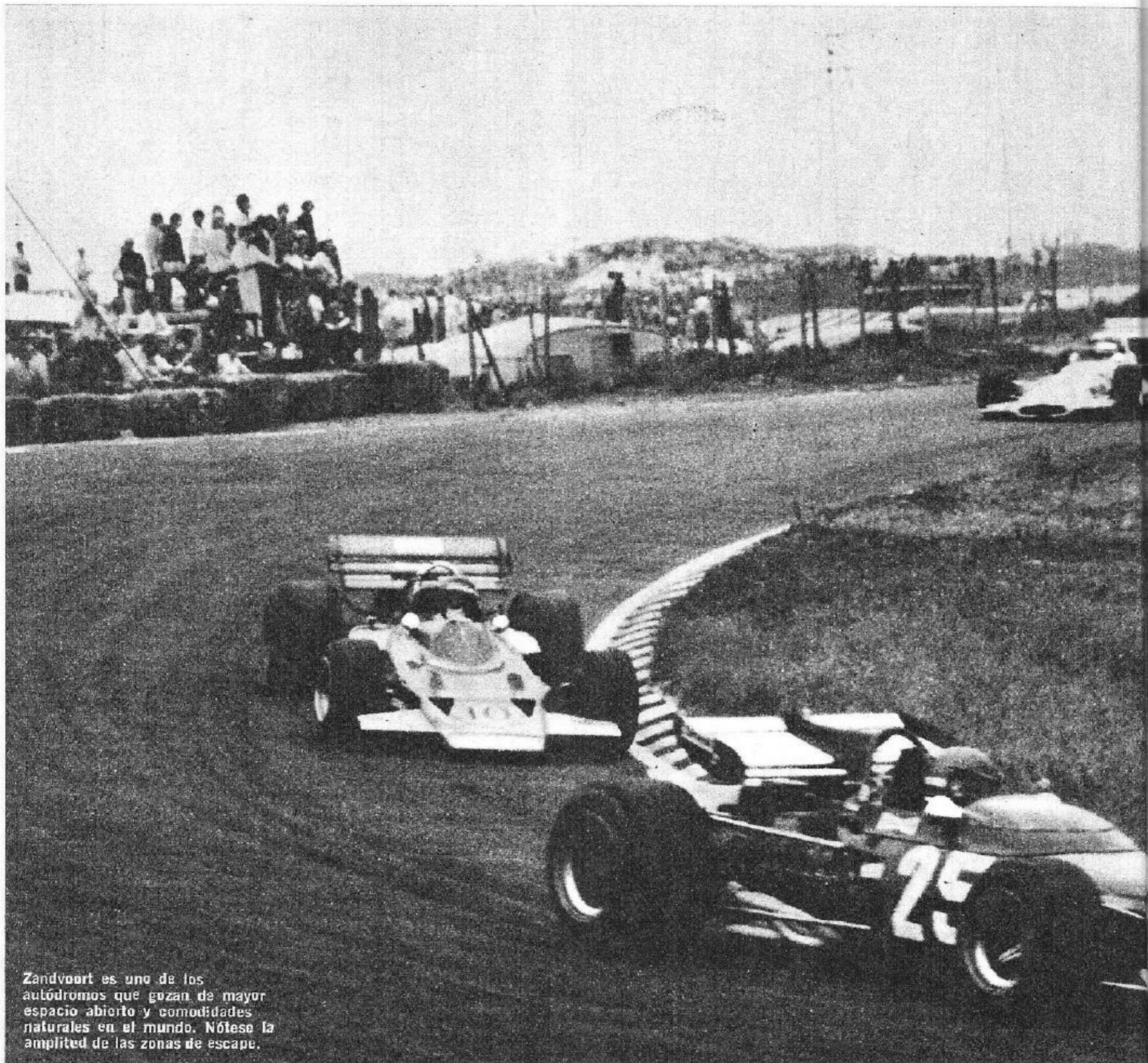
Brands Hatch en cambio es bastante diferente porque, si bien es chico y veíoz como Sil-

verstone, es más retorcido y está enclavado entre lomas o sea que la carrera transcurre doblando a un lado y otro entre subidas y bajadas. Por otra parte, no está situado en un terreno abierto sino que está parcialmente bordeado por árboles.

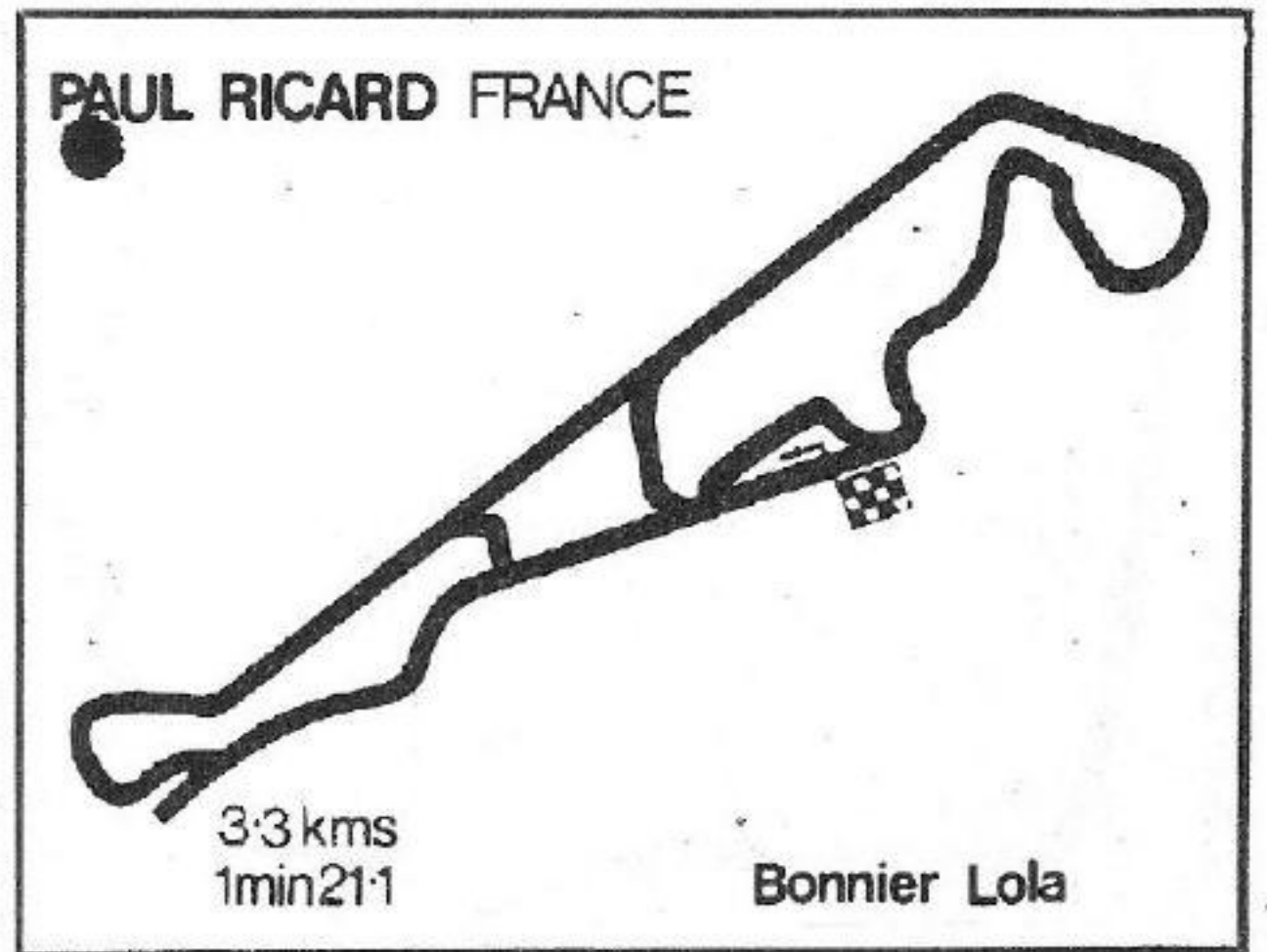
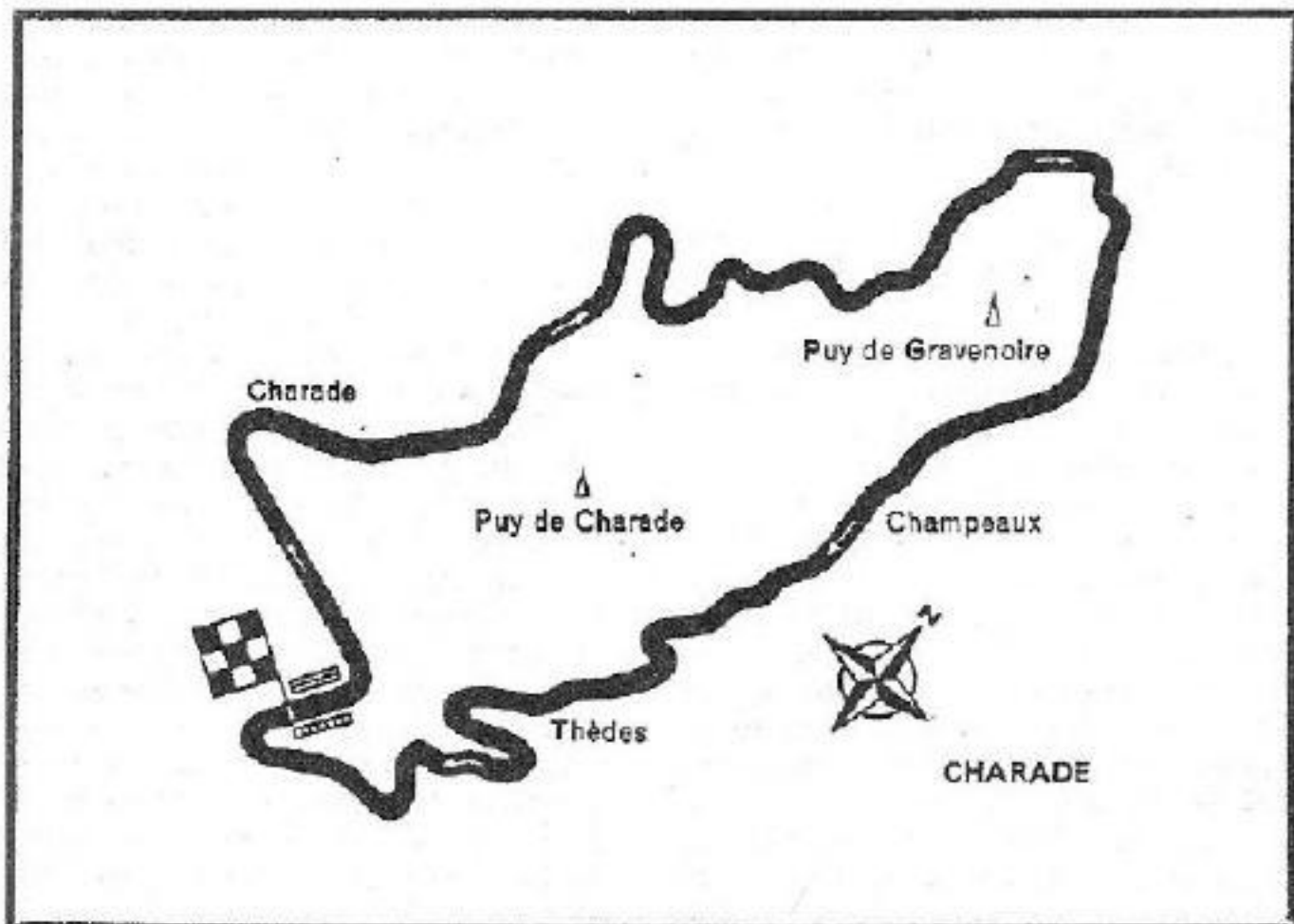
De todos los organizadores con que tuvimos oportunidad de tratar en los últimos tiempos, ninguno nos atendió peor que el Royal Automobile Club en oportunidad del GP de Gran Bretaña de 1968 y decirlo no me causa ningún placer, ya que yo he sido siempre el primero en citar a mi país como ejemplo en cada vez que he podido.

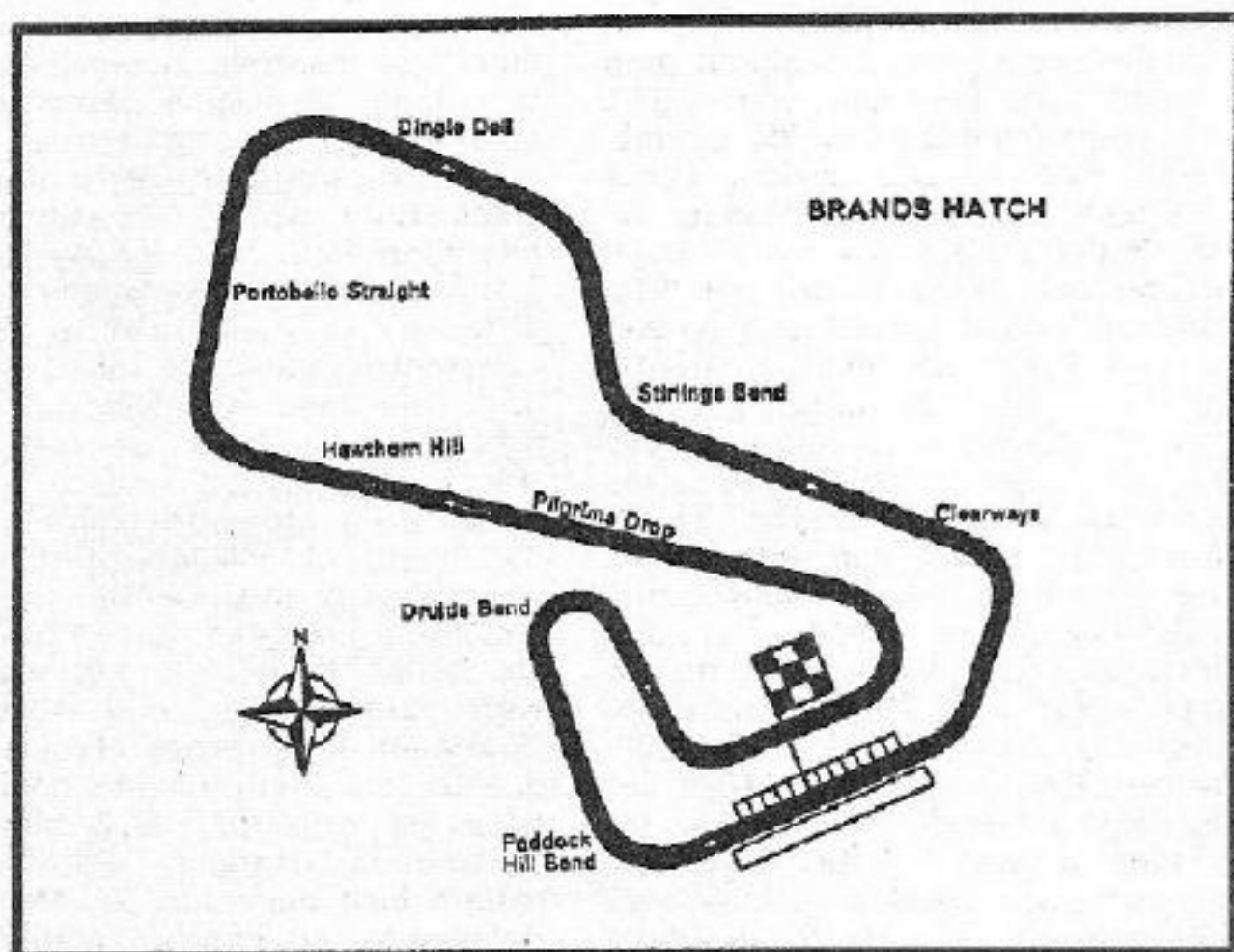
A raíz de los problemas que ocasionan los bosquecitos cercanos a las pistas —como el caso de Jimmy Clark en Hockenheim— nos vimos precisados a solicitar al club que coloquen dobles defensas de guardraíl en los costados de la pista que estuvieran bordeados de árboles.

Obtuvimos sólo respuestas infantiles. Que los árboles eran todavía jóvenes, razón por la cual no hacía falta la valla ya que en caso de impacto contra los mismos, éste no podía ser de mucha importancia. A la sazón, los "jóvenes árboles" medían, cual más, cual menos, veinte centímetros de diámetro a la altura donde podía alcanzarlos un monoposto y la densidad de los bosquecitos formaba una especie de peine capaz de cortar en rebanadas cualquier cosa que los atacase a 160 km/h.



Zandvoort es uno de los autódromos que gozan de mayor espacio abierto y comodidades naturales en el mundo. Nótese la amplitud de las zonas de escape.





Eso no es todo. También había árboles "veteranos", de esos bien peligrosos por lo gruesos y afirmados al piso. El Club declaró con toda frescura que alrededor de ellos se fabricarían "defensas" de fardos de heno. Cuando comenzamos a hablar en un tono un poco más grave, las autoridades salieron con que ellos eran organizadores de una carrera; que si nosotros para correr necesitábamos todo lo que pedíamos, que lo hicéramos instalar por nuestra propia cuenta y cargo, puesto que éramos los interesados directos. Por fin —y aunque parezca mentira— los que salieron a salvar las papas del fuego fueron los propietarios del terreno donde se ubica la pista, que por supuesto no tenían ni arte ni parte en la carrera, pero obraron con un sentido de colaboración tal que pa-

garon todos los materiales —después seguramente se los habrán cobrado al RAC— e hicieron instalar las defensas la noche anterior a la carrera.

Por suerte Brands es de por sí un circuito seguro, porque de seguir en vigencia el criterio de esa oportunidad para administrar una pista más peligrosa no creo que pudieran organizar una carrera más sin provocar un boicot total".

Al parecer, la imparcialidad de Jackie Stewart para juzgar circuitos y organizaciones no puede ponerse en tela de juicio, ya que se preocupa de un buen barrido de su propia casa antes de criticar la ajena.

En nuestro próximo número daremos fin a esta serie con los análisis de Stewart sobre Nürburgring, Monza y los circuitos americanos.

LA ACTIVIDAD

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CORONEL VIDAL

EL ESPECTACULO SE LLAMA MAR Y SIERRAS

Organizada por el Auto Moto Club Mar Chiquita, de Coronel Vidal, se disputó en el circuito de esa localidad una fecha más del Campeonato Zonal que fiscaliza A.Z.A. para las categorías Cafeteras y Turismo Mar y Sierras. El día, muy propicio para la actividad, el estado de la pista (muy bueno) y la excelente organización hicieron el éxito de esta reunión, que se vio recompensada con la presencia de gran cantidad de entusiasta público.

Los pilotos de la categoría Mar y Sierras concurren en pleno: 16 máquinas y los mejores valores del ambiente se hicieron presentes. En cuanto a las cafeteras, categoría que luego de su escisión a fines de 1970 parece no recuperarse de su letargo, sólo contaron con 8 autos en orden de largada, incluyendo un debutante,

rez, 58" 9/10, y Oscar Erratchu. Como puede apreciarse, la paridad de fuerzas prometía gran espectáculo, y con esa esperanza nos dispusimos a presenciar las series respectivas.

Pasadas las 14 hs. se alinearon las cafeteras para cumplir con la primera batería a 8 vueltas. Castellano, Finocchio, Ceirano y Hernández salieron en ese orden; el loberense fue inalcanzable para su perseguidor, que acusaba alguna falla en su motor, y la bandera a cuadros cayó sobre Castellano a los 8'09" 7/10, lo que hace un promedio de 89,963 km/h. Finocchio llegó 23" después; más lejos Ceirano y cuarto "Quino" Hernández.

La segunda serie para esta categoría contó con la presencia de Augusto González, Miguel Sánchez Puyade, "Ro-da-mi" y Héctor Lau-



puntero. Monótonas resultaron las 15 vueltas de esta final y Oscar Castellano se impuso con holgura; segundo arribó Augusto González; tercero "Ro-da-mi" y cuarto Miguel Ceirano. Con respecto a este competidor destaquemos que para poder completar 14 vueltas cruzó la línea de llegada después de empujar su coche junto con su acompañante a lo largo de varios centenares de metros, dando ejemplo de alto espíritu deportivo.

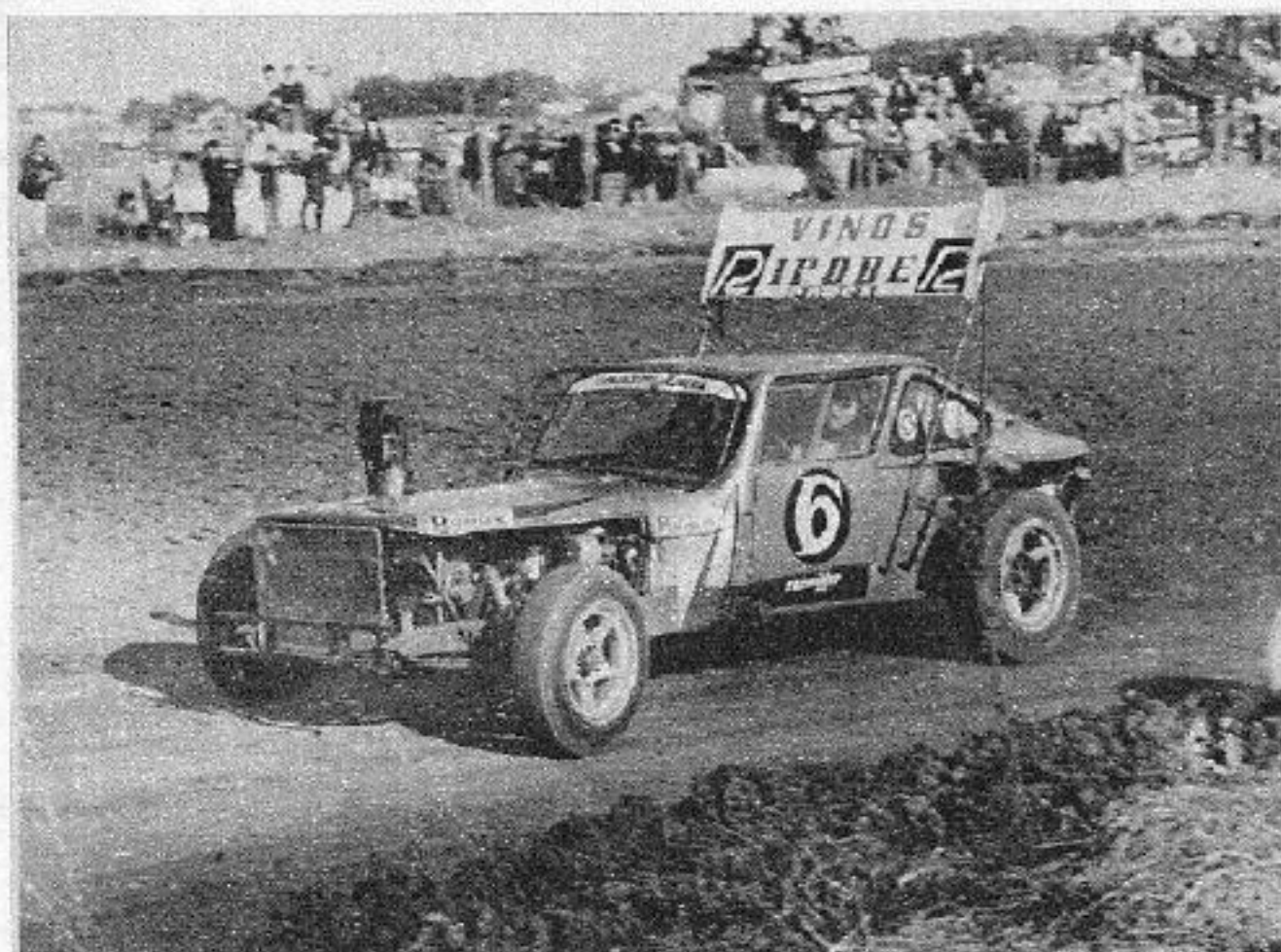
Como decimos en el título, el espectáculo se llamó Mar y Sierras. En la primera serie se alinearon en la largada Jorge Roux, Mariano Calamante (h), Edgar Pérez, Roque Spertino, Urdampilleta, Juan C. Libo y Floreal Colás. Comienzan a darse "leña" Pérez y Calamante, quienes se alternan en la punta, terciando Roux hasta que una salida de pista lo relega. A fuerte tren continúa la puja, que al cabo de 8 vueltas concluye entre la algarabía del público satisfecho, resultando vencedor Calamante en 8'24" 2/10 a 87,390 de promedio, mientras que el segundo, Pérez, emplea 8'28" 4/10; Roque Spertino es tercero en 8'47" 1/10; cuarto Jorge Roux; quinto Urdampilleta y sexto Libo.

En la segunda serie de esta categoría intervino también un grupo de excelentes pilotos que en muchas oportunidades dieron gran espectáculo: el campeón 1970, Enrique Gallinotti; Osvaldo Occhionero, Rodolfo Stankievich, Oscar Erratchu, Anselmo Quintanar, José Cordonier, Johnny Paredi. Bajada de bandera y el original "Kechún II" de Gallinotti con un poderoso F-100 se pone al frente, acosado por Stankievich, cuya "Zorra" se vio muy veloz, tal vez en su mejor carrera. Más atrás Erratchu y Paredi, Quintanar y Cordonier van con intenciones de prenderse en la vanguardia, pero llegó a su término esta batería con Gallinotti al frente en 8'08" 1/10 a 90,290 de promedio; segundo arribó Stankievich, 8'09"; tercero Erratchu, 8'20" 9/10; cuarto Johnny Paredi, 8'23" 7/10.

Para la final de estas máquinas, el numeroso público que se hizo presente en el circuito de Vidal

palpitaba un espectáculo fuera de lo común, ya que todas estaban "enteritas" y la lucha prometía ser memorable. Esta esperanza no fue defraudada; en línea de largada los coches, más de un entusiasta del TC "de antes" habrá sentido tocado su corazoncito; no era para menos. Imagínense ustedes lado a lado a "La Negrita" de Rubén Roux con su hijo Jorge al volante; la cupé de Mariano Calamante pilotada por Mariano "chico"; el "tractor" de Casá en manos de Oscar Erratchu; Josecito Cordonier a bordo de una cupé tradicional... en fin, enjuaguemos una lágrima nostálgica y vayamos al desarrollo de los acontecimientos...

Orden de partida dada por el comisario deportivo, señor Ubaldo Rubira, y se desató el malón; los HP rugiendo en procura de las posiciones de privilegio hicieron estallar en aclamaciones al público. Gallinotti, como de costumbre, se apoderó de la vanguardia y detrás de él se ubicaron Paredi, Quintanar, Erratchu, Roux y Calamante, que había tenido un inconveniente en la largada. Al cumplir la cuarta vuelta el fuerte tren impreso comienza a hacer estragos: Erratchu corta palier del "tractor"; en el séptimo giro Occhionero rompe manguera de agua; el puntero Gallinotti se mantuvo inamovible hasta cumplir la novena pasada frente al control, y poco después hizo volar varios trozos de motor. A esta altura pasa a comandar el lote Jorge Roux, con Johnny Paredi y Calamante que no lo dejan respirar; en la vuelta 13ª el piloto de Monte Grande se detiene con junta de tapa de cilindros quemada. El entusiasmo de la concurrencia llega al delirio ante la sucesión de punteros; es ahora Johnny Paredi el que ocupa la vanguardia y lo persigue Mariano Calamante, quien hace un rato viene sin frenos, trabajando a fuerza de caja para evitar que Anselmo Quintanar le arrebatase el segundo puesto tan afanosamente conquistado. Así los sorprende la bandera a cuadros, logrando Paredi un triunfo bien merecido; 2º, Mariano Calamante, en honrosa actuación;



Héctor Laurenti. Las ausencias evidentes e injustificadas dieron motivo a suspicaces comentarios que en nada favorecen; al futuro de estas máquinas.

En horas de la mañana las pruebas de clasificación establecieron como los más veloces en las cafeteras a Oscar Castellano, con 58" 7/10, a 93,833 de promedio; luego Augusto González, 59" 3/10; Luis Finocchio, 1'; Miguel Sánchez Puyade, Miguel Ceirano, "Ro-da-mi", Francisco Hernández y Héctor Laurenti.

En Mar y Sierras, el mejor tiempo lo logró Jorge Roux, a bordo de "La Negrita" de Monte Grande, registrando 56" 8/10 (96,971 km/h). Le siguieron Enrique Gallinotti, 58" 1/10; Mariano Calamante (h), 58" 2/10; Rodolfo Stankievich, 58" 7/10; Edgar Pé-

renti; en esta forma se ubicaron a lo largo del circuito y así recorrieron las 8 vueltas programadas, sin que hubiera otra alternativa digna de mención. González ganó esta serie en 8'21" 2/10 (87,890 km/h), Sánchez Puyade 8'31" 3/10; "Ro-da-mi" 8'41" 2/10 y Laurenti 9'17" 9/10.

En la final de cafeteras corrieron todos los que se encontraban en condiciones de hacerlo, debido a la escasez de máquinas; nuevamente "La laucha" de Castellano mostró su superioridad sobre la mayoría, donde sólo González le presentó lucha; Sánchez Puyade a poco acusó fallas en su motor y en la sexta vuelta se detuvo Francisco Hernández, mientras Laurenti, con una máquina de escaso rendimiento, ya giraba con un circuito menos con respecto al

ZONAL

39, Anselmo Quintanar; 49, José Cordonier; y 59, Roque Spertino.

Digamos para finalizar que los aficionados que concurrieron a Vidal se retiraron más que satisfechos del espectáculo ofrecido, gracias a la categoría Mar y Sierras, que de complemento que fue el año pasado, pasó a ser la "vedette" de las reuniones zonales, y

esto se lo debe a los propios cafeteristas, que con sus idas y venidas, su "política chica", envidias, divisionismo y localismo mal entendido, en lo cual buena parte de culpa les cabe a unos cuantos dirigentes, ocasionaron la presente decadencia de una categoría que fue "la niña mimada" del automovilismo zonal.

CAMPEONATO ZONAL FISCALIZADO POR A.Z.A. AUTO MOTO CLUB MAR CHIQUITA - CORONEL VIDAL

CATEGORIA CAFETERAS - Final

19 Oscar Castellano	Lobería	15 v.	15m16s 8 10
29 Augusto González	Madariaga	15 "	15m48s 8 10
39 "Ro-da-mi"	Pirán	14 "	_____
49 Miguel Cairano	Lobería	14 "	_____
59 Héctor Laurenti	Vidal	13 "	_____

Promedio del ganador: 90,110 km/h.
Record de vuelta: Castellano a 93,993 km/h.

CATEGORIA TURISMO MAR Y SIERRAS - Final

19 Johnny Pardi	Madariaga	15 v.	15m24s 5 10
29 Mariano Calamante	Balcaros	15 "	15m44s
39 Anselmo Quintanar	Tandil	15 "	15m46s 6 10
49 José Cordonier	Ayacucho	15 "	15m52s
59 Roque Spertino	Necochea	15 "	_____

Promedio del ganador: 89,590 km/h.
Record de vuelta: Jorge Roux a 95,625 km/h.

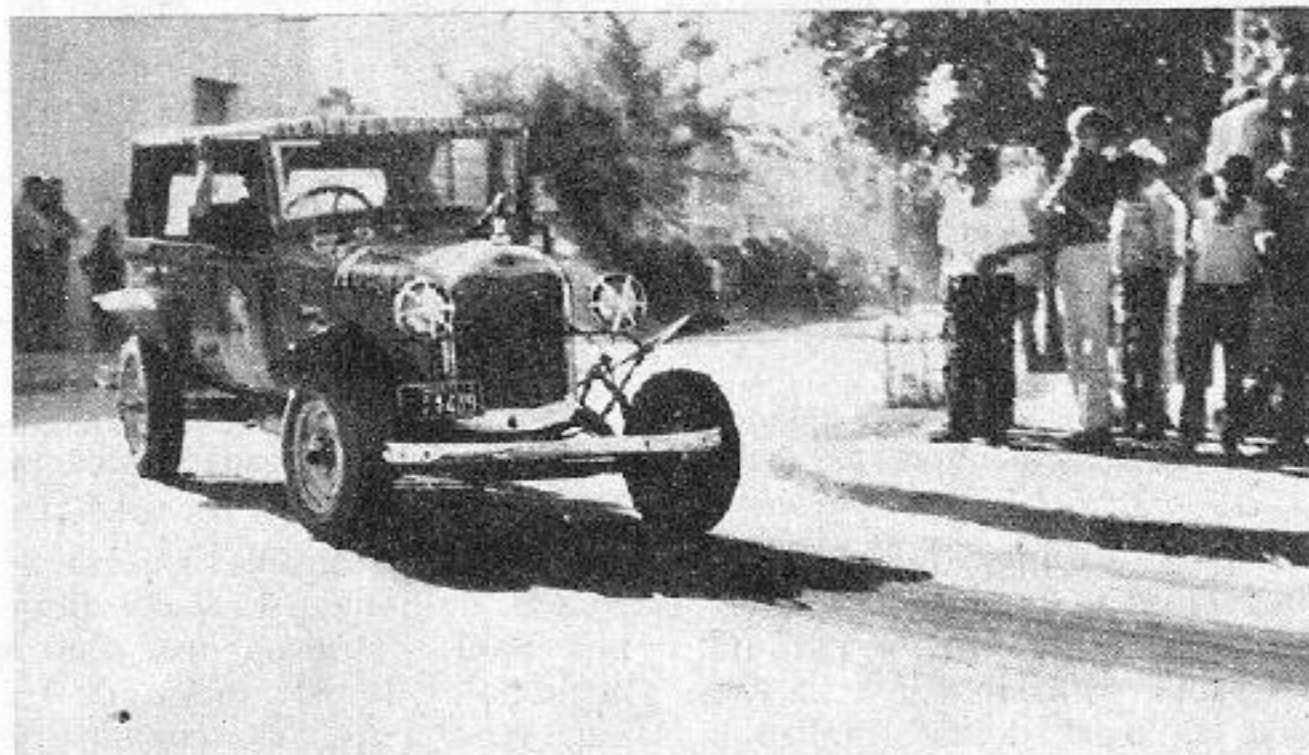
POSICIONES

CAFETERAS	Puntos	MAR Y SIERRAS	Puntos
19 Oscar Castellano	61	19 Enrique Gallinotti	35
29 Jorge Reymonte	20	29 Edgar Pérez	31,50
39 Guillermo Raggio	18	39 M. Calamante	24
49 Sánchez Puyado	18,50	49 José Cordonier	21
59 A. González	10	59 A. Quintanar	18

hasta modelo 1931 y la organización corrió por cuenta de la Municipalidad de esta ciudad.

Los competidores debieron recorrer treinta vueltas al circuito

cito, Amatto —Nasif y Olgüla— Papich, mostraron gran superioridad en relación con el resto de los participantes, alejándose considerablemente de éstos y lu-



Pepita Papich toma tiempos, mientras el piloto trata de recuperar terreno.

comprendido por boulevard Sarmiento, avenida Castro Barros, Vicente Bustos, Remedios de Escalada, Granadero Vargas y Angel V. Peñaloza, totalmente pavimentado y de 1.850 metros.

A la hora de la largada se alistaron sólo nueve coches, de los doce inscriptos. La deserción más lamentable fue la de Armando Carrizo, con Ford A, quien rompió el motor en los ensayos.

Desde la iniciación de la carrera las máquinas de los representantes de la ciudad de Chile-

chando entre sí por el puesto de vanguardia. La velocidad que Amatto imprimió a su automóvil originó un trompo que fue la delicia de los espectadores. Mientras tanto, los hermanos Edgardo y Mario Simone se colocaban en el tercer puesto con una marcha muy regular. Cuando se acercaban a los primeros, los sorprendió la bandera a cuadros.

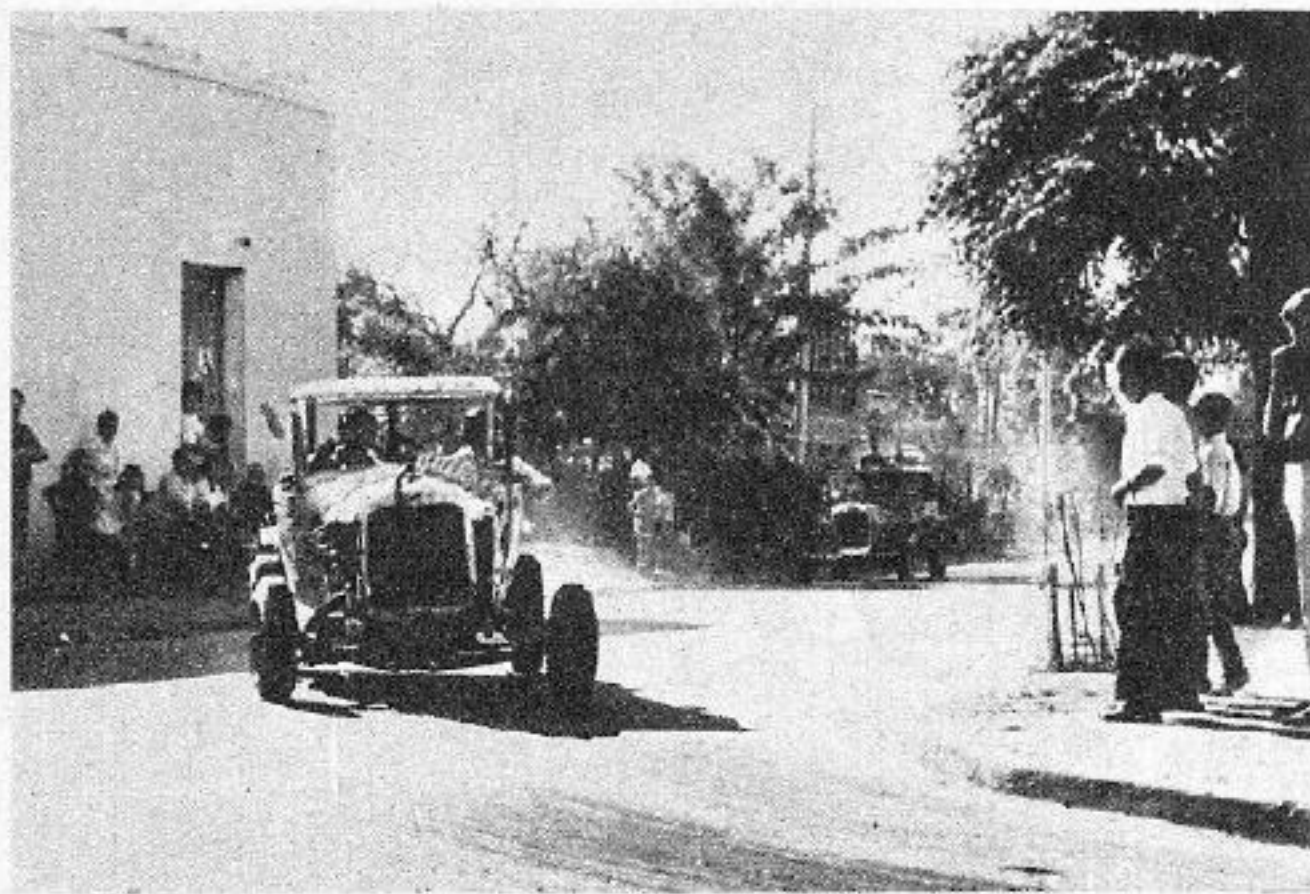
Se distribuyeron doscientos mil pesos moneda nacional en premios, y además trofeos a los mejores clasificados.

LA RIOJA

LOS MUCHACHOS DE ANTES

Con gran entusiasmo y marcada concurrencia de público se disputó la 2ª competencia de ca-

feferas, denominada "Los Muchachos de Antes". La misma estuvo reservada para máquinas



Amatto, seguido de cerca por Olgüla: así lucharon casi toda la carrera.

CLASIFICACION GENERAL

19 Elías Amatto - Daniel Nasif	Ford A 1929	30 vueltas
29 Cristóbal Olgüla - Pepita Papich	Ford A 1928	30 "
39 Edgardo y Mario Simone	Ford A 1929	30 "
49 Nicolás y Pedro Almonacid	Ford A 1929	28 "
59 Adolfo y Santiago Reznosky	Franklin 1924	27 "
69 José Simone - Miguel Gavio	Ford A 1931	25 "
79 Alberto Torres - Sra. de Carrizo	Overland 1929	19 "

Promedio del ganador: 67,500 km/h.
Abandonaron: Warner y Eugenio Mauch, y Adolfo Nieto - Ramón Díaz, con 17 y 14 vueltas, respectivamente.

PRIMER RALLY DEL OESTE

GANARON GIMENEZ-AVALLE, BRIZZIO-PASSALAUQA Y PARAMIO-BLANDA

Con un éxito inesperado, dada la reducida cantidad de inscriptos, se llevó a cabo el 1er. RALLY DEL OESTE "Gran Premio Lotería de La Rioja", 2ª prueba con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad, organizado por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (A.C.R.Y.R.) y la Peña Automovilís-

tica "LA LLAVE CRUZ" de La Rioja.

La competencia reservada para las clases "A", "B", "C" y "D" de la categoría Turismo Nacional (Categoría Rally) se inició el sábado 22 de mayo a las 07.00. Partieron de la ciudad de Córdoba con rumbo a Ascochinga, La Cumbre, Cruz del Eje, Soto,

La Actividad Zonal



Giménez Avelle (Terenzio colado en la foto), Paramio-Blanda y Brizzio-Passalacqua, ganadores de las categorías A, C y D, respectivamente.

Salsacate, Taminga, Los Túneles, Chepes, El Portezuelo, Atilés, Punta de los Llanos y Patquía. Los primeros arribaron a La Rioja a las 16.00, donde finalizó la primera etapa, después de recorrer, aproximadamente, 650 km.

ta, Anjullón, Aminga, Cuesta de Huaco, de Sanagasta y del dique Los Sauces, fueron los puntos principales de esta etapa, de 450 km, netamente de trepada de montaña, que terminó en la ciudad de La Rioja, donde los par-

opinión de todos los participantes, muy buenos, porque hubo para todos los gustos (asfalto, tierra, ripio, llano, sinuoso, montaña, etcétera).

Tanto la organización del rally como la atención de los organizadores para con los corredores, comisarios deportivos, periodistas, etcétera, fueron excelentes.

CLASIFICACION FINAL

Categoría "A" (hasta 850 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Puntos
1º	106	Giménez - Avelle	Renault	387
2º	101	Brizzio - Paolini	Renault	603
3º	105	Pedrazza - Pedrazza	Renault	620
4º	103	Banner - Navarrete	Citroën 3 CV	867

Categoría "C" (de 1.301 a 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Puntos
1º	301	Brizzio - Passalacqua	Peugeot 504	51
2º	306	Nizzo - Nizzo	Peugeot 404	92
3º	308	Rivera - Avaro	Peugeot 404	104
4º	303	Ramiro - Sineriz	Fiat 1600	141
5º	305	Casiraghi - Casiraghi	Fiat 1500	343
6º	307	Ortego - Albrieu	Renault 6 (x)	556

Categoría "D" (más de 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Puntos
1º	402	Paramio - Blanda	Torino 380	69
2º	403	Capdevila - Muzzio	Torino 380	202
3º	404	Musso - Caglianone	Torino 380	408
4º	406	Bronstein - Dujovne	Torino 380	450

(x) Incluido en esta categoría, por declararse desierta la "B".

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

"EN MERLO... NACIO UNA CAFETERA"

El "Yiyi" Ferrari se nos acercó sigilosamente haciéndose el misterioso y nos dijo al oído: "En lo de "Coco" Tabachi, aquí a la vuel-

ta, prepararon una cafetera que será la sensación en la zona..." Luego agregó: "Yo los acompaño... es un kilo".



Destacada actuación cumplió el Citroën de Banner-Navarrete; aquí, cruzando un vado.



Ortego-Albrieu, representantes riojanos, debutaron con mucho entusiasmo. Albrieu escondido por el susto, mientras el flaco Ortego pisa fuerte en una curva.

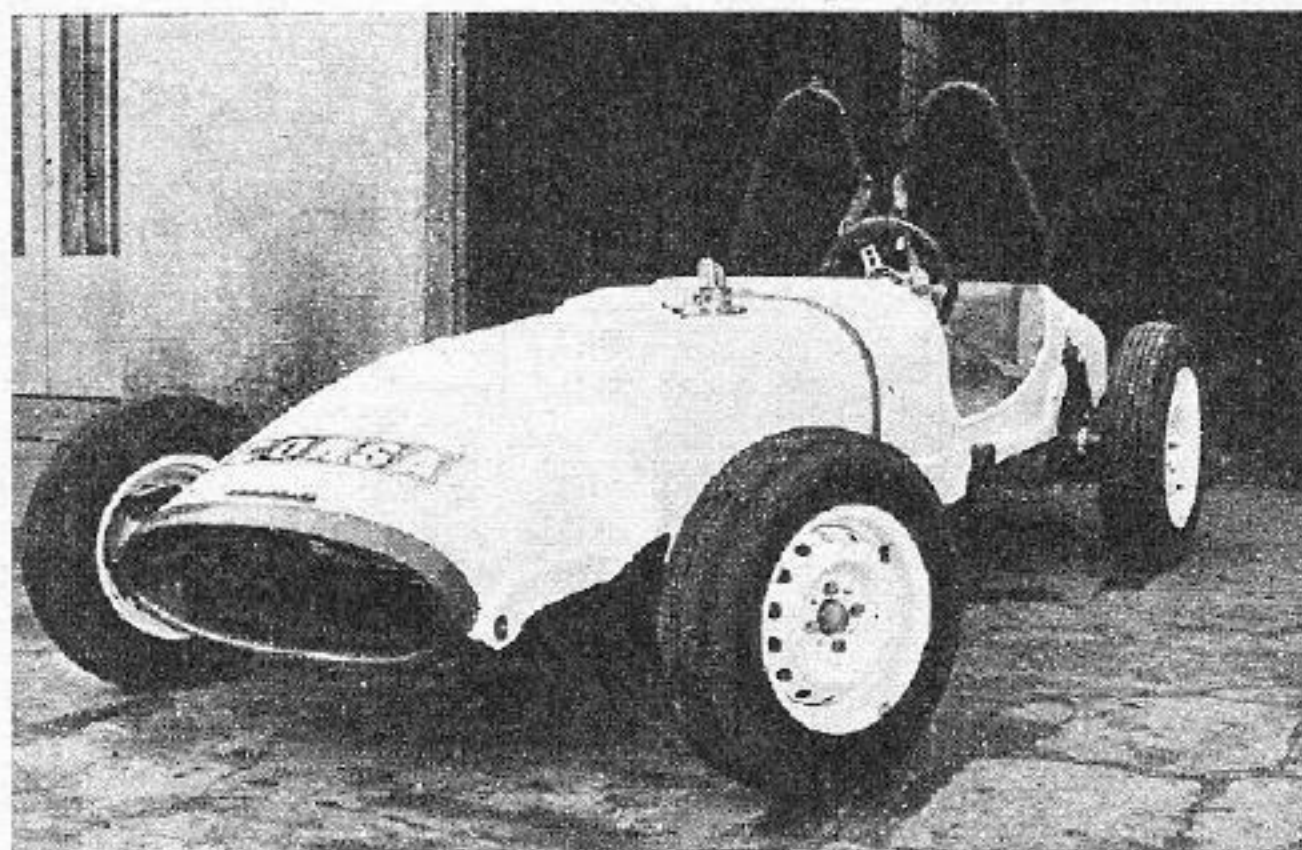
La segunda etapa se largó al día siguiente a las 08.00 desde La Rioja. La Cuesta del dique Los Sauces, Cuesta de Sanagasta, Cuesta de Huaco, Aminga, Aimogasta, Mazán, Quebrada de La Cébila, Chumbicha, Bazán, Carrizal, y nuevamente Aimogas-

ticipantes debieron recorrer en prueba especial de velocidad 6 vueltas a un circuito diagramado especialmente para ello, totalmente pavimentado y de 1.850 metros.

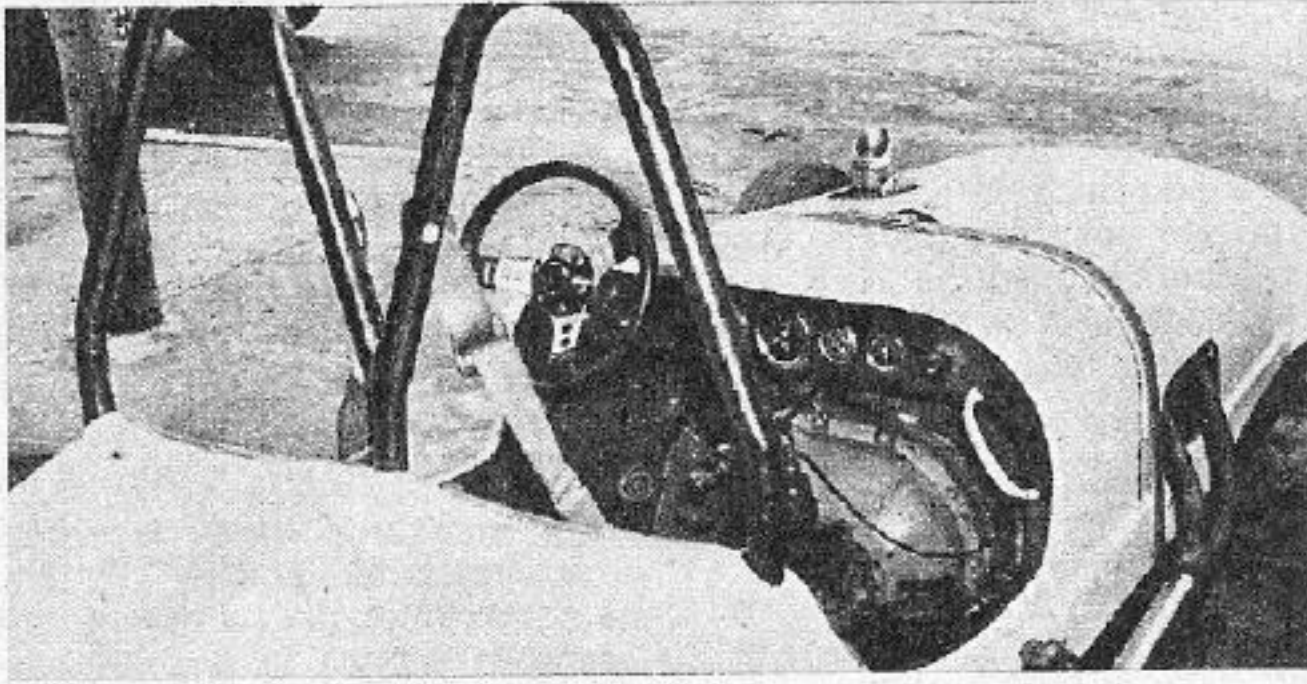
Los caminos elegidos para el desarrollo del rally fueron, en



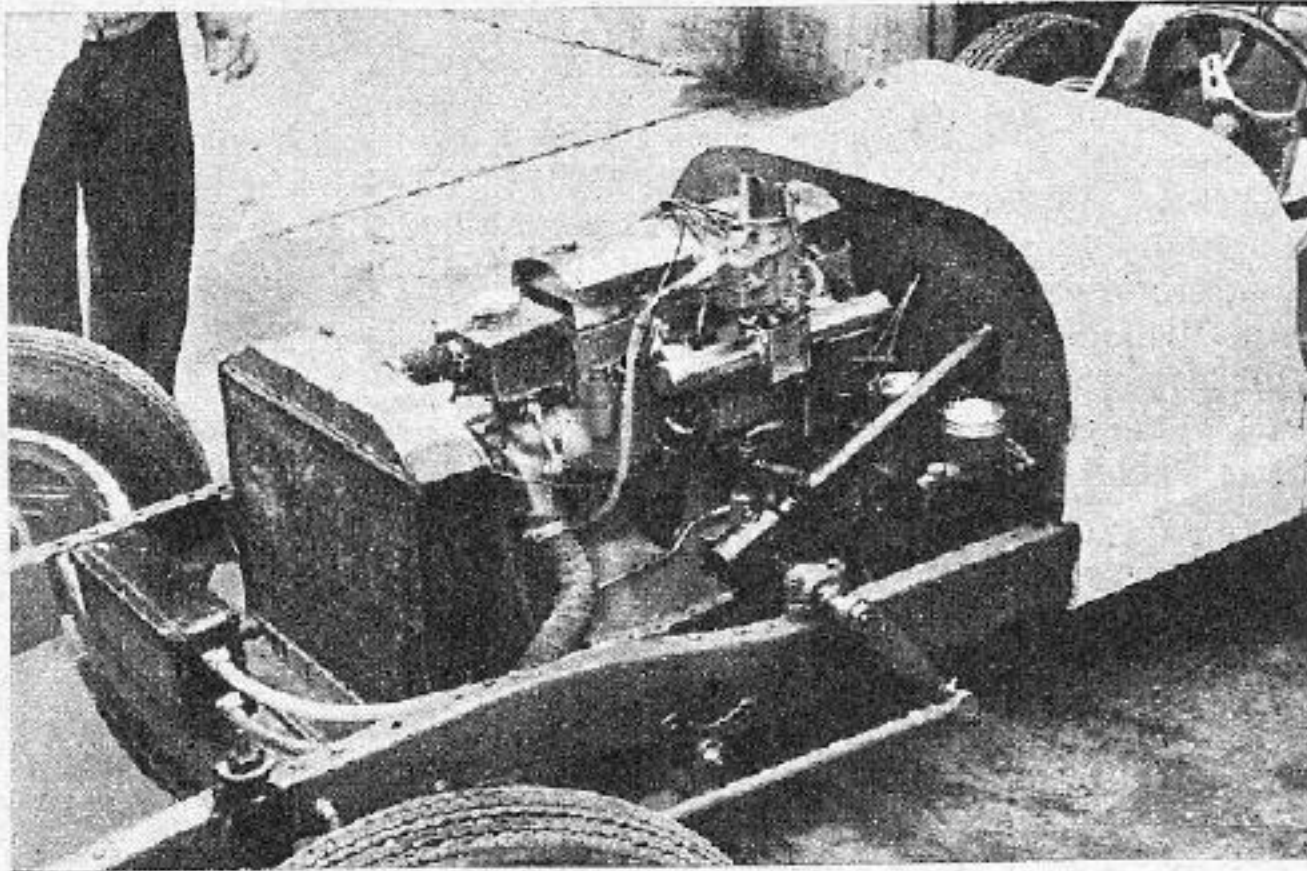
Julio Antonio "Coco" Tabachi (derecha), padre de la "criatura"; a su lado su futuro acompañante, el apolíneo Arnaldo Omar Cacciabe.



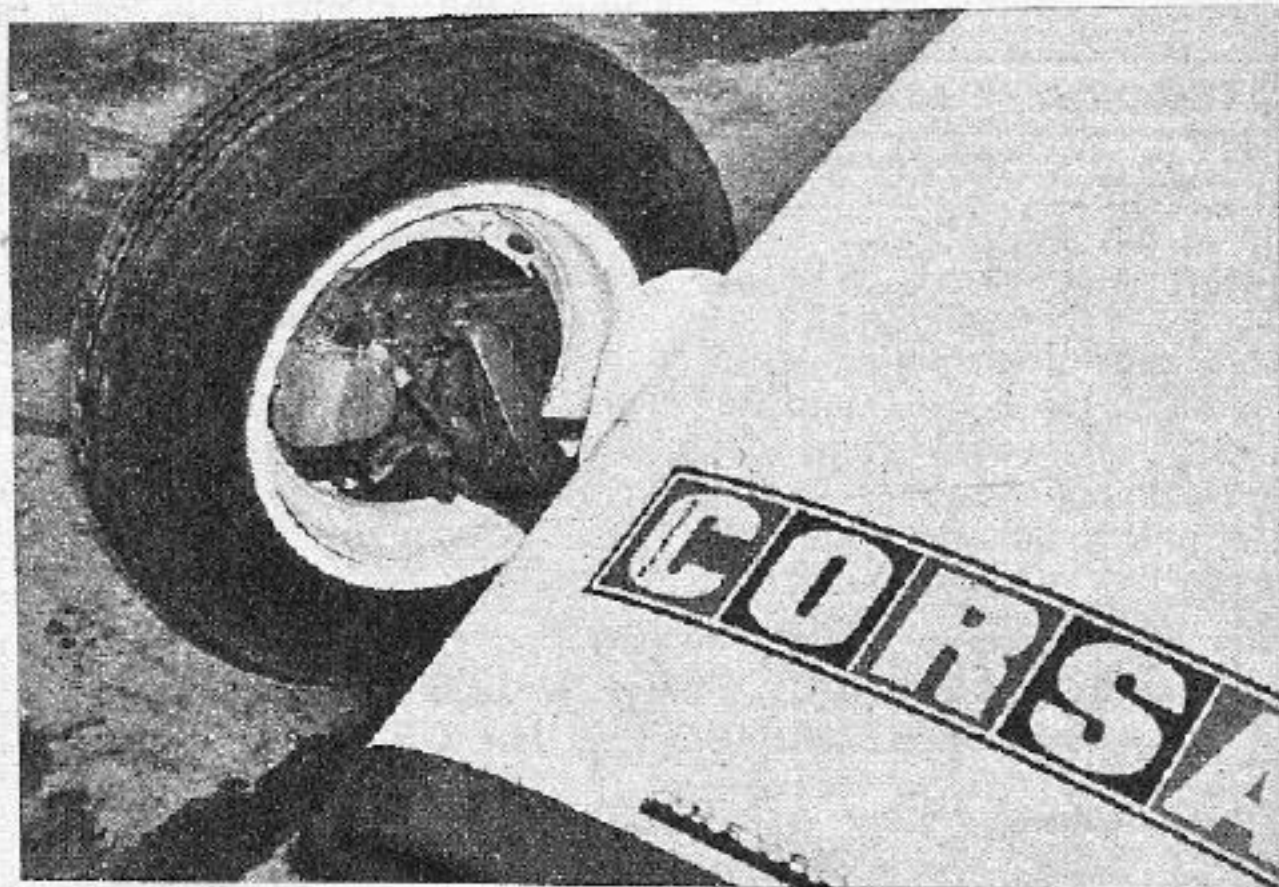
La "criatura", o la nueva Cafetera Mod. 27 "nacida" en el taller de la calle Colón 648 en Merlo (cercano Oeste).



HABITACULO: volante de Fórmula 1, control de temperatura, cuenta-vueltas, control de presión de aceite, control de presión tanque de nafta y perilla de bomba manual de presión al tanque de nafta.



Motor: vista de frente, lado izquierdo; la prolijidad en la terminación es un ejemplo, ¿o no?



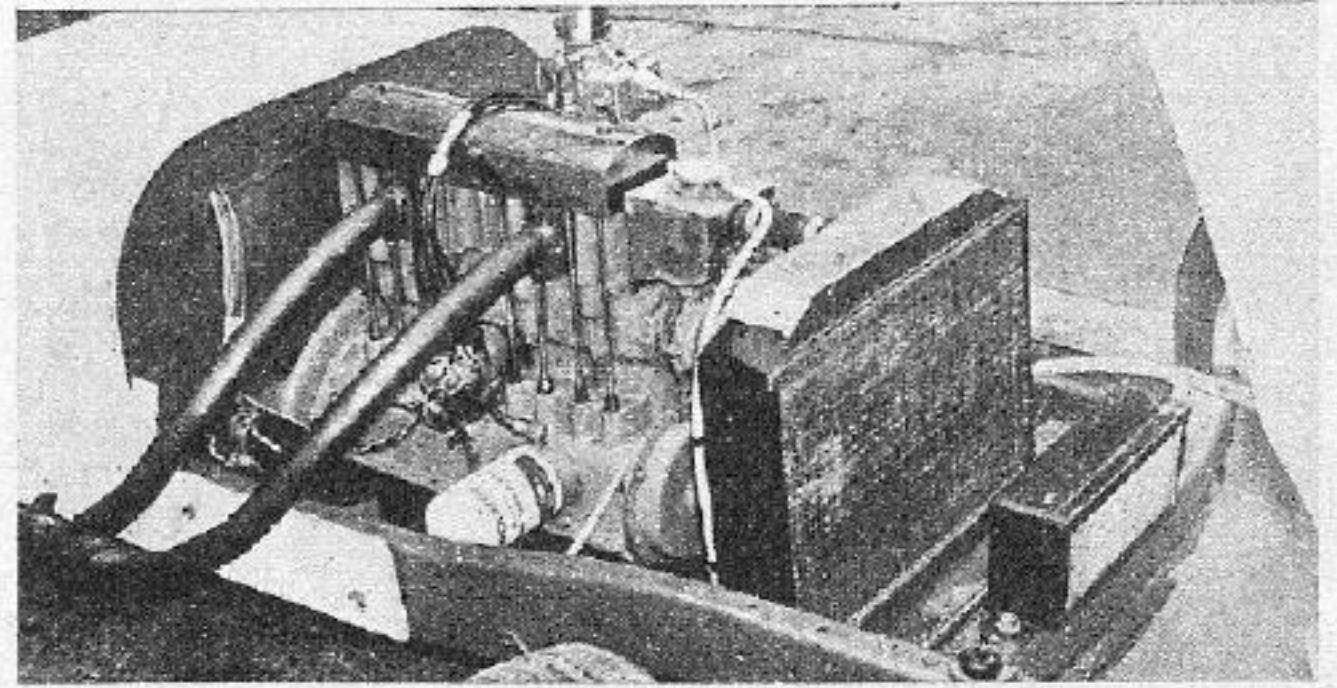
Frenos a disco en las ruedas delanteras marca Fiat importados.

Y allí fuimos... y vimos que tenía mucha razón; inclusive, convencidos de que valía la pena mostrársela a ustedes, aquí se la presentamos.

Primero conversamos con el autor del presentable modelo y nos enteramos además de que su nombre completo es Julio Antonio "Coco" Tabachi, de profesión mecánico, tiene 47 pirulines y es además un viejo deportista de los fierros.

Comenzó su carrera deportiva

como preparador y acompañante del recordado Manuel Arrouge, "El Patrullero", cuando tenía 25 años, en la categoría Turismo Carretera. Luego como piloto en las "Mil Millas" en el año 1953 y en la "Vuelta de la Lealtad", en Córdoba; en ambas competencias abandonó por problemas mecánicos. Después compitió con más suerte en la categoría "Fomento 27" en el Autódromo en 1960, clasificándose tercero después de Tortoni y Lanata.



Motor: vista de frente, lado derecho. Notar la prolijidad en la terminación.

Siempre en 1960 se clasificó subcampeón de la categoría; en 1962 compitió en 13 carreras, registró sólo dos abandonos y en las restantes se clasificó en los puestos de privilegio. Después de algunos años de paréntesis vuelve a los circuitos con su caudal de experiencia y llevará en su butaca derecha como acompañante al joven Arnaldo Omar Cacclabe, de 24 años, quien deja el deporte del pato por el automovilismo.

AQUI LOS DATOS DE LA NUEVA "CAFETERA MODELO 1927"

MOTOR: Chevrolet modelo 27, bielas "Continental", árbol de levas de fabricación propia, pistones de motor Ford "F-100", válvulas de "F-100", caño de admisión de fabricación propia.

CARBURADOR: "Holley" de Valiant IV.

FRENOS: A disco, importados, de Fiat 1400 mod. 58.

CAJA DE VELOCIDADES: Original Chevrolet 27.

DIFERENCIAL: Chevrolet modelo 1951.

TREN DELANTERO: Chevrolet 27 con puntas de eje de Ford "T".

CARROCERIA: De plástico, obra de Eugenio Iglesias, de la localidad de Tigre.

COLOR: Blanco combinado con rojo.

CUBIERTAS: Pirelli; traseras 165x380x15; delanteras 560x13.

PESO: Sin combustible: 405 kilos; con combustible: 530 kilos.

VELOCIDAD: En recta, 140 kilómetros, aproximadamente.

Todo fue realizado con la estrecha colaboración de los mecánicos Miguel Angel "Cocho" Rusconi, Jorge Omar "Pichi" Cerallo, Luis "Huevo" Provenzano y la asistencia periódica de nuestro ocasional informante "Yiyi" Ferrari, quien va a tomar mate y a comerse las facturas en el taller.

'CAFETERAS Y CITROEN EN MORENO'

Es lamentable, pero la superposición de fechas entre entidades vecinas, caso Merlo-Moreno, perjudica al deporte en sí, como a los organizadores mismos. Esta situación da pie para estar con el Jesús en la boca cavilando y mordiendo las uñas sobre la posible cantidad de participantes y público que podrá asistir al espectáculo, que cuesta bastante trabajo montar. De todas maneras existen muchas posibilidades de un inteligente entendimiento entre la gente del "Gato Rojo", afiliado a "A.D.A.", y la independiente Peña El Bosque de Merlo. Sería mejor para todos.

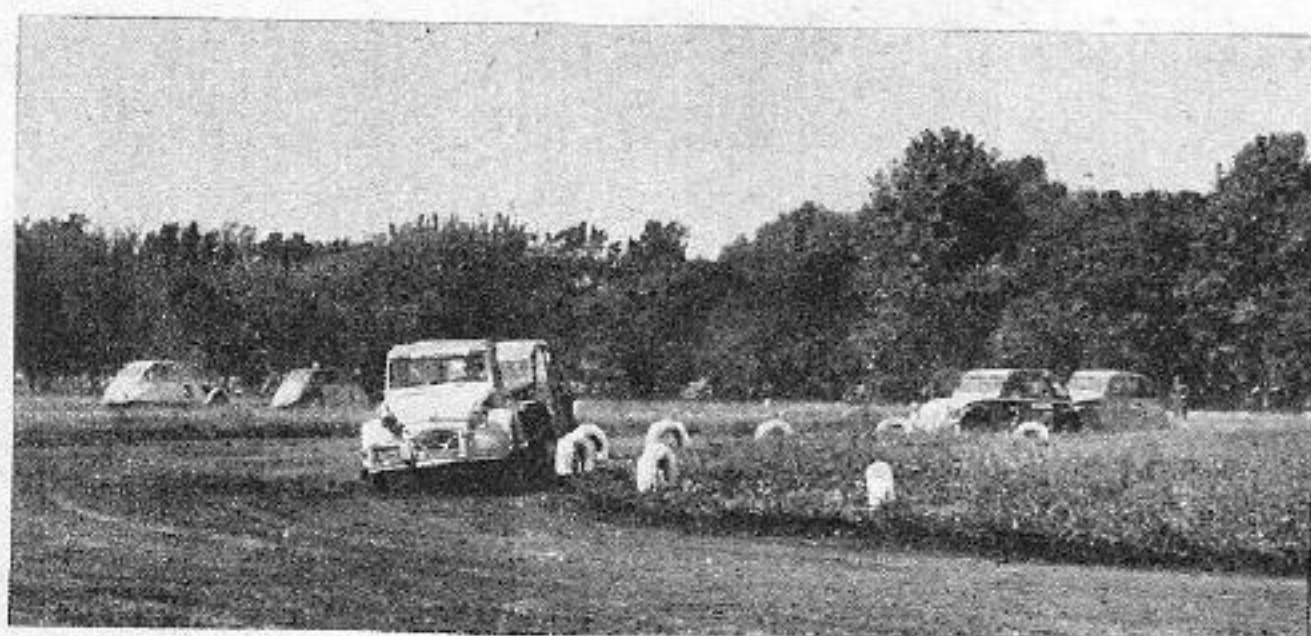
LA REUNION

Se disputaron competencias para las categorías Citroën 2 CV Semi-Preparados, Cafeteras hasta modelo 27 y Cafeteras hasta modelo 31, todos con puntaje para el campeonato organizado por "A.D.A.". En las tres categorías la corsa fue por suma de tiempos. El estado del circuito

mejoró notablemente y la organización fue buena.

CATEGORIA CITROEN 2 CV (Semi-Prep.)

Es cosa seria la forma que está tomando la categoría; los grandes ausentes están empujando que da calambres y les están amargando el día hasta al campeón 1970, Hugo Pramparo, que en este fin de semana tuvo que ir a Isla Verde, Córdoba, a hacer un poco de "relax". La bronca es grande y es que resulta difícil concebir el tiempo de las vacas flacas, máxime si siempre fueron gorditas. Hugo Baroni está pisando fuerte, lo mismo Aldo Sumberg, que se alzó con la carrera y los morlacos. Otro que bien baila es Alberto Gallo. Horacio Ferzola hace rato que no desentona. El único del clan de punta que se defiende a los porchazos es el vicecampeón Jorge Pramparo; tiene muñeca y un preparador que sabe, el amigo Osvaldo Galdeano. A propósito de Galdeano



Los Citroën 2 CV en la categoría semipreparados dando espectáculo en alza. Ganó Aldo Sumberg en la clasificación final por suma de tiempos, de tiempos.

no, nos deslizó al oído una confidencia: "Espero que Hugo Pramparo vuelva a casa... con mucho gusto seguiré preparando su coche otrora ganador".

LA CARRERA

En la primera serie largó en punta Hugo Baroni seguido por Aldo Sumberg. En el primer circuito "Coqui" Pramparo, que largó muy atrás, comenzó a escalar posiciones "a lo loco". En la segunda vuelta Pramparo ya estaba segundo y en tercer lugar Sumberg. En la vuelta tercera Pramparo buscó la oportunidad propicia para pasar al puntero y en eso estaba cuando la bobina de ignición, maldita ella, dijo basta. Hugo Baroni, con el camino libre del asedio del subcampeón, se adjudicó la serie en un tiempo de 10m11s 2/5, a un promedio de 63,633 km/h; en segundo lugar Aldo Sumberg, tercero Horacio Ferzola y cuarto Alberto Gallo.

En la segunda serie los dados ágiles de Osvaldo Galdeano subsanaron el inconveniente en el coche de Jorge Pramparo. A la bajada de bandera tomó la punta H. Baroni seguido de Sumberg. A la cola Pramparo, por no haber clasificado en la primera serie. En la segunda vuelta era primero Sumberg, segundo Baroni y tercero marchaba Pramparo. Al culminar la serie en su octa-

vo circuito los tres punteros andaban paracolpe a paracolpe; en la última curva, a escasos 30 metros de la llegada, Pramparo, en una feliz y acertada maniobra, se adueñó de la primera colocación en un tiempo de 10m18s 4/5, a un promedio de 62,810 km/h; segundo Aldo Sumberg, tercero Alberto Gallo y cuarto Hugo Baroni.

En la tercera serie picó en punta Hugo Baroni con problemas de tenida en su coche, segundo Sumberg al alcance de la mano. Baroni, bastante mufado por los problemas de suspensión en su patito, manejaba con bastante vehemencia, lo que le ocasionó un fulero "fuori pista" que ni ebrio ni dormido aprovechó Aldo Sumberg. También Pramparo, que venía castigando desde el fondo, aprovechó la bolada y se ubicó segundo. faltando sólo cuatro vueltas Jorge Pramparo apuró el expediente asediando al puntero Sumberg, logró su propósito al culminar la serie en un tiempo de 10m08s y a un promedio de 63,947 km/h; segundo se ubicó Aldo Sumberg, tercero Horacio Ferzola, cuarto Hugo Baroni y en quinto lugar Alberto Gallo, en notable faena.

"CAFETERAS MODELO 27"

Se disputaron 3 series a 8 vueltas cada una, y la clasificac-

ción fue por suma de tiempos. La conversa estuvo entre Julio Becerra, Nicolás Chadaroff, Ricardo Montoro y Alberto Díaz Rato y en algún momento Ricardo Fanego también se acercó al grupo de los mandamás, pero esto ocurrió mientras tuvo máquina, luego tuvo que conformarse hasta otra oportunidad.

En la primera serie fue Julio Becerra como representante de Ituzaingó y conduciendo su Chevrolet con solvancia el que se adjudicó el triunfo, siendo su escolta el "Nica" Chadaroff, tercero Ricardo Montoro, cuarto Alberto Díaz Rato y en la quinta posición Ricardo Fanego. Tiempo del ganador Julio Becerra: 8m58s. Promedio: 72,267 km/h.

En la segunda serie el coche de Julio Becerra comenzó a sentir los efectos del trajín y bajó su rendimiento, mientras que Chadaroff y Montoro seguían en sus trece. Fue superior Nicolás Chadaroff, quien ganó la serie en un tiempo de 9m19s 4/5, a un promedio de 69,423 km/h. Segundo Ricardo Montoro, tercero Alberto Díaz Rato y cuarto Eduardo García.

En la tercera serie volvió por sus fueros Julio Becerra luego de unos toques mágicos al motor de su sufrido Chevrolet, imponiéndose de nuevo para ganar la serie en un tiempo de 9m15s, a un promedio de 70,054 km/h. Segundo Nicolás Chadaroff, tercero Ricardo Montoro, cuarto Alberto Díaz Rato y quinto Eduardo García.

CATEGORIA "CAFETERAS HASTA MODELO 31"

Fueron dos las series disputadas en esta categoría, a 10 vueltas cada una. Fueron las figuras de la tarde del "Gato Rojo", Hugo Mignaco, Alfredo Martín y Domingo Martínez. Asombró Mignaco por su andar pareja con una máquina que dobla

muy bien, con una preparación que exime de comentarios, equipada con frenos a disco en las cuatro ruedas. Alfredo Martín no le va en zaga y la lucha por el primer puesto dio como frutos la obtención de records de vuelta en las series a promedios topes, arriba de los 81 km/h.

1ª Serie Categoría "Cafeteras hasta Mod. 31"

En esta categoría se incorporaron Cafeteras modelo 27, entre otros Becerra y Montoro. Desde la partida la disputa por el primer puesto fue entre Hugo Mignaco, Alfredo Martín y Domingo Martínez; el resto pugnaba por acercárseles pero todo era en vano. La superioridad mecánica de los tres punteros los hacía inalcanzables. Ganó la serie de punta a punta Hugo Mignaco en un tiempo de 9m55s 2/5, a un promedio de 81,680 km/h; segundo Alfredo Martín, tercero Domingo Martínez y cuarto Julio Becerra.

2ª Serie Categoría "Cafeteras hasta Mod. 31"

Nuevamente picó en punta Hugo Mignaco a la bajada de bandera, seguido de cerca y en forma tenaz por Alfredo Martín. Al promediar la carrera, Hugo Mignaco, a consecuencia del asedio de Martín, se salió del circuito y sin quererlo integró el paisaje. Aprovechó muy bien esta circunstancia Alfredo Martín para tomarse las de Villadiago enroscando la chancleta hasta la tabla. En su intento de dar alcance al puntero Hugo Mignaco clavó un tiempo de 56 segundos y marcó un promedio de 86,876 km/h. De todas maneras Alfredo Martín se alzó con el triunfo de la serie en un tiempo de 9m53s 4/5, a un promedio de 81,818 km/h; segundo, a un segundo del puntero, Hugo Mignaco, tercero Domingo Martínez, cuarto Ricardo Montoro y quinto Carlos Pignataro.



Representando a la localidad de Ramallo triunfó Hugo Mignaco en la categoría "Cafeteras hasta modelo 31". Dio cátedra de manejo con un coche muy bien preparado, con frenos a disco y todo.

LAS CLASIFICACIONES FINALES DE TODAS LAS CATEGORIAS POR SUMA DE TIEMPOS

Categoría "Citroën 2 CV semipreparados" (24 vueltas)

1º Aldo Sumberg	24 vueltas	31m02s 3/5	Prom. 62,609 km/h.
2º Hugo Baroni	24 "	31m06s 3/5	
3º Horacio Ferzola	24 "	31m14s 4/5	
4º Alberto Gallo	24 "	31m26s 2/5	
5º Alberto Muchenio	24 "	33m14s 4/5	

Categoría "Cafeteras hasta modelo 27" (24 vueltas)

1º Nicolás Chadaroff	24 vueltas	28m21s 1/5	Prom. 68,238 km/h.
2º Ricardo Montoro	24 "	28m42s 4/5	
3º Alberto Díaz Rato	24 "	29m35s	
4º Julio Becerra	23 "	27m38s 1/5	
5º Eduardo García	23 "	29m33s 3/5	

Categoría "Cafeteras hasta modelo 31" (20 vueltas)

1º Hugo Mignaco	20 vueltas	19m49s 3/5	Prom. 81,773 km/h.
2º Alfredo Martín	20 "	19m54s 4/5	
3º Domingo Martínez	19 "	20m10s 4/5	
4º Carlos Pignataro	16 "	20m18s 1/5	
5º Ricardo Montoro	14 "	20m39s	

PUNTAJE DE LOS CAMPEONATOS DE A.D.A.,
disputadas las pruebas del 14/3 en S. A. de Giles; 5/4
en Moreno; 25/4 en Gral. Las Heras; 25/4 en Campana
y 30/5 en Moreno

CATEGORIA CITROEN 2 CV
Semipreparados

Hugo Baroni	19	puntos
Jorge A. Pramparo	14,50	"
Horacio Ferzola	11	"
Aldo Sumborg	9	"
Héctor Pramparo	8	"
Manuel Ramos	3	"
Alberto Gallo Prot	1	"
Alberto Muschenlok	0,50	"
Rafael Videla	0,50	"

FIAT 600 Semipreparados

Oscar Quarello	10,50	puntos
Oscar Paz	10	"
Roberto Séptimo	9	"
Daniel Vergani	8	"
Emilio Torrelho	7	"
Enrique Tomasello	6	"
Roberto Prandi	4	"
Fernando Boggio	3,50	"
Miguel Zanelli	3,50	"
Carla Lynn	3	"
Carlos Nicotera	1	"

CATEGORIA "CAFETERAS"
h/Modelo 1931

Alfredo Martín	23	puntos
Hugo Mignaco	19	"
Ovidio Gómez	6	"
Oswaldo Wagner	4	"
Jorge Parrondo	3,50	"
Domingo Martínez	3	"
Roque Filippini	2	"
Fernando Latroubesse	1	"
Leandro Monsalvo	1	"
Horacio Cordich	1	"
Carlos Pignataro	1	"
Ceyetano D'Ura	0,50	"
Ricardo Montoro	0,50	"

Categoría LIBRES h/1150 cm³

Franco Gava	11	puntos
Antonio Giraldez	10,50	"
Oscar Rodríguez	10	"
"Emiliano"	9	"
Alejandro Bazzarica	7	"
"Dal San"	6	"
Luis Sandri	3	"
Willy Champion	3	"
"Bebe" Miqueo	1	"
Carlos Scarbassi	1	"
Hugo Hoyos	1	"
Héctor Primavera	1	"
Carlos Aboy	0,50	"
M. Henry Postlego	0,50	"

CATEGORIA "CAFETERAS"
hasta Modelo 1927

Nicolás Chadaroff	10	puntos
Oswaldo Inaet	10	"
Ricardo Montoro	6	"
Adolfo Re	6	"

Alberto Díaz Rato	3	"
Julio Becerra	3	"
Carlos Pena	3	"
Alfredo Ibarbia	2	"
Juan Rodríguez	1	"
Eduardo García	0,50	"
Atilio Santoro	0,50	"

PROVINCIA DE SANTA FE

PROGRESO

MIDGET POR EL ZONAL

En Progreso, localidad santafesina, organizada por la Sociedad Italiana, se realizó el domingo 2 de mayo de 1971 una jornada de Midget. Se otorgó puntaje para el Campeonato Zonal Santafesino

de Midget que fiscaliza la Asociación de Midget del Litoral.

Cabe mencionar la presencia de numeroso público a pesar del intenso frío reinante, y que ésta fue la 3ª fecha realizada en el año.

CLASIFICACION

1ª SERIE (10 vueltas)

1º Octavio Bessone
2º Abelardo Walker
3º Daniel Riso
4º Antonio Caula

2º Norberto Bonafede

3º Raúl Caligaris
4º Daniel Riso
5º Luis Keller

2ª SERIE (10 vueltas)

1º Aldo Gramaglia
2º Norberto Bonafede
3º Abel Peirone
4º Rafael Gallegos

2ª SEMIFINAL (12 vueltas)

1º Abelardo Walker
2º Octavio Montrucchio
3º Aldo Gramaglia
4º Antonio Caula

3ª SERIE (10 vueltas)

1º Raúl Caligaris
2º Norberto Bonafede
3º Luis Keller
4º Juan Saettone

FINAL (14 vueltas)

1º Octavio Bessone
2º Abelardo Walker
3º Norberto Bonafede
4º Daniel Riso
5º Octavio Montrucchio
6º Luis Keller
7º Rafael Gallegos
Tiempo del ganador para las 14 vueltas: 4m48s 5/10.

1ª SEMIFINAL (12 vueltas)

1º Octavio Bessone

PUNTAJE

1º Octavio Bessone	38	puntos
2º Norberto Bonafede	29	"
3º Abelardo Walker	24	"

Provincia de Buenos Aires
BENAVIDEZ

MOTOCICLISMO EN EL JORGE KISSLING

Organizada por el Benavidez Moto Club se cumplió, el 30 de mayo pasado, una interesante reunión motociclística. El circuito que fue escenario de la prueba es el denominado Jorge Kissling, que fuera inaugurado el 12 de octubre del año pasado. Tiene una longitud de

1.000 metros y está ubicado en la ruta 9 kilómetro 37.

Se corrieron competencias para las categorías 50 y 125 cm³ de motos con preparación libre, motonetas de 125 cm³ y general de 175 cm³.



CLASIFICACION

Categoría 50 cm³

1º 24	FURONES
2º 74	RIMASA
3º 41	GARCIA
4º 51	ROMANO

Categoría 125 Moto

1º 4	MARTORELLI
2º 17	TARRIELLA
3º 48	CIORDIA
4º 58	THUX, Miguel

Categoría 125 Motoneta

1º 77	BENEDETTO, Claudio
2º 9	CABRERA
3º 98	SPINAZZOLA
4º 13	FANGIO

Categoría 175 General

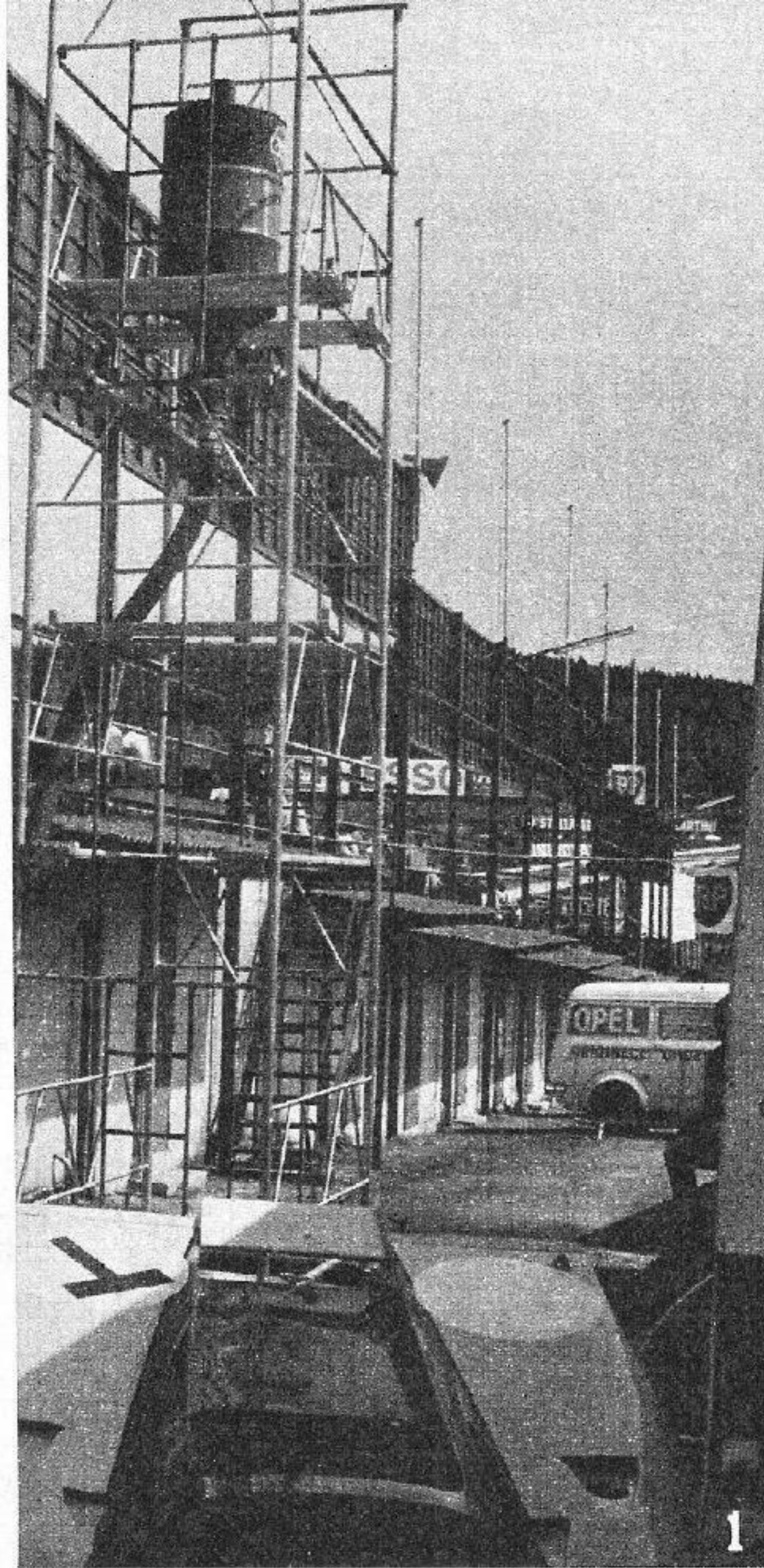
1º 32	TORRESI
2º 30	COLOMBO
3º 33	CONTI
4º 55	OLIVER

Vemos aquí claramente la **1** instalación montada para cargar nafta por medio de la presión provocada por la diferencia de alturas. El tanque de 120 litros está ubicado a unos 8 metros de altura con respecto al Porsche.

Este Porsche 917 (con la **2** letra T de test), manejado por Pedro Rodríguez, fue el que fijó el record de 4,5 seg. en el momento de cargar nafta en el tanque. El circuito es el de Monza.

El tanque ubicado a casi 8 **3** metros de altura alberga 500 litros de nafta.

Evidentemente el diámetro **4** de la boca de carga tiene que ser más que generoso para permitir el paso de los 120 litros en 4 segundos y medio. Vemos cómo el mecánico ajusta la manguera a la boca del auto.

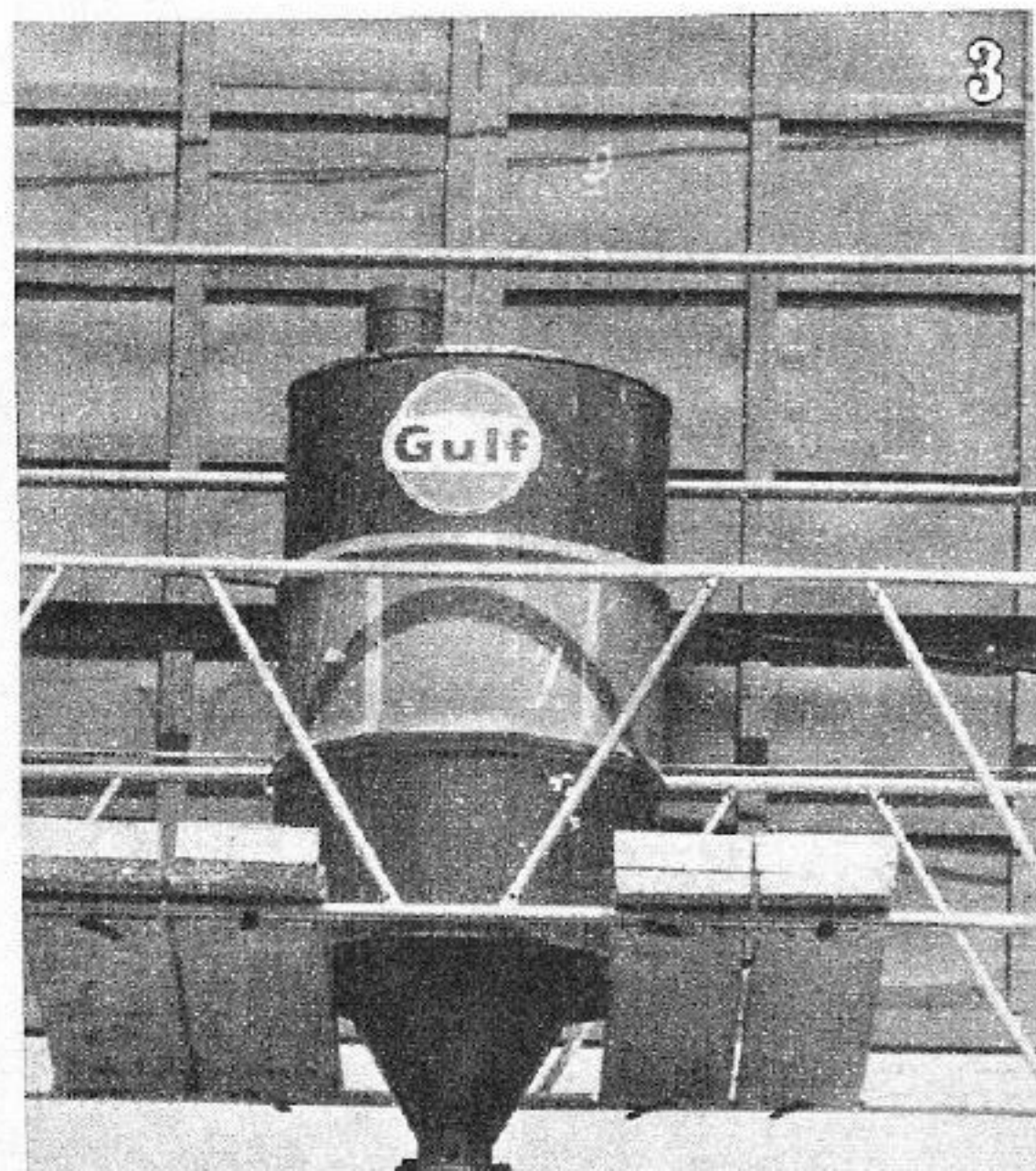
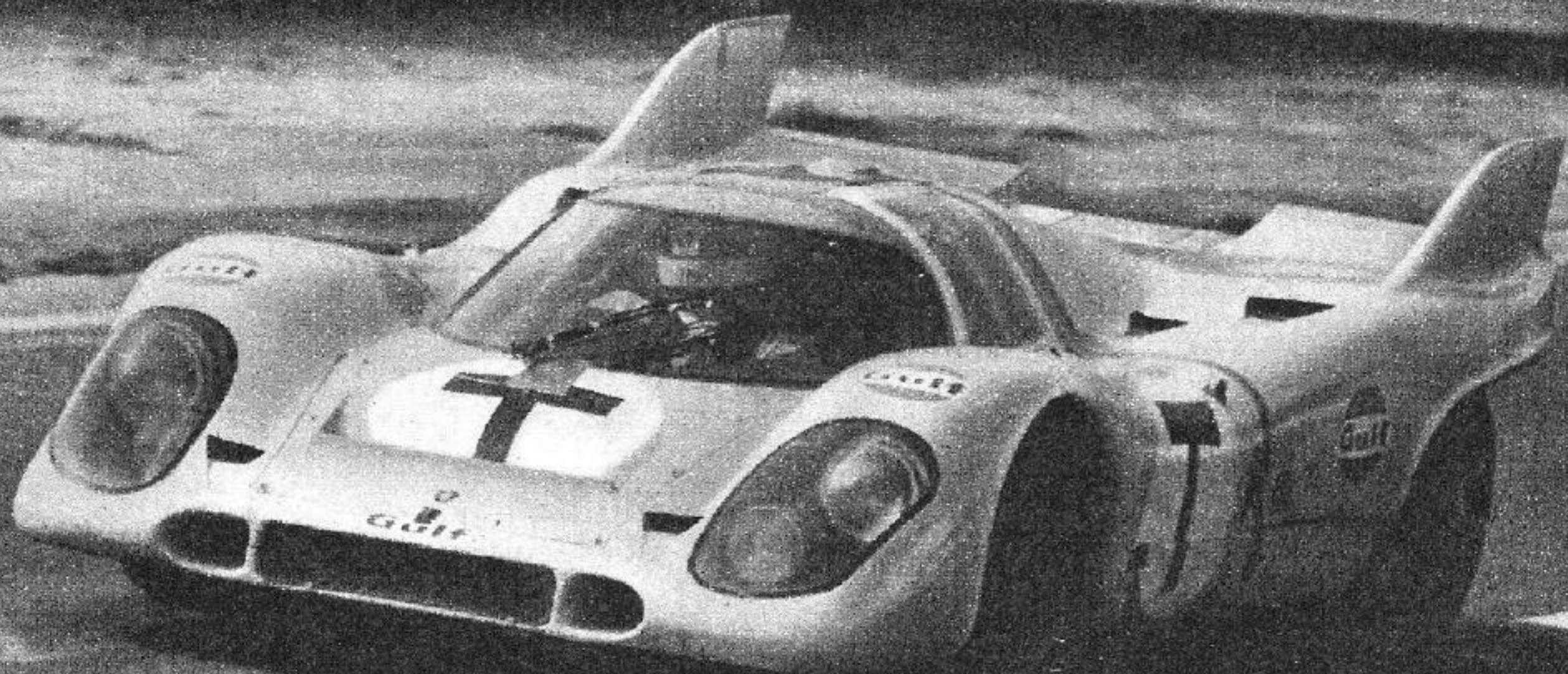


Como es sabido, hace un tiempo se prohibió la carga de nafta a presión en los autos de carrera como prevención de incendios.

Recientemente, sin embargo, tanto Porsche como Alfa Romeo aguzaron el ingenio y cargan nafta en los autos provocando una presión por diferencia de alturas entre el tanque del auto y el tanque de donde proviene la nafta, ubicado varios metros más arriba. El sistema es de una legalidad dudosa pero a la vez ha servido para lograr un verdadero récord: ¡120 litros de nafta cargados en 4 seg. 5/10!



CHALA LA LEY ...

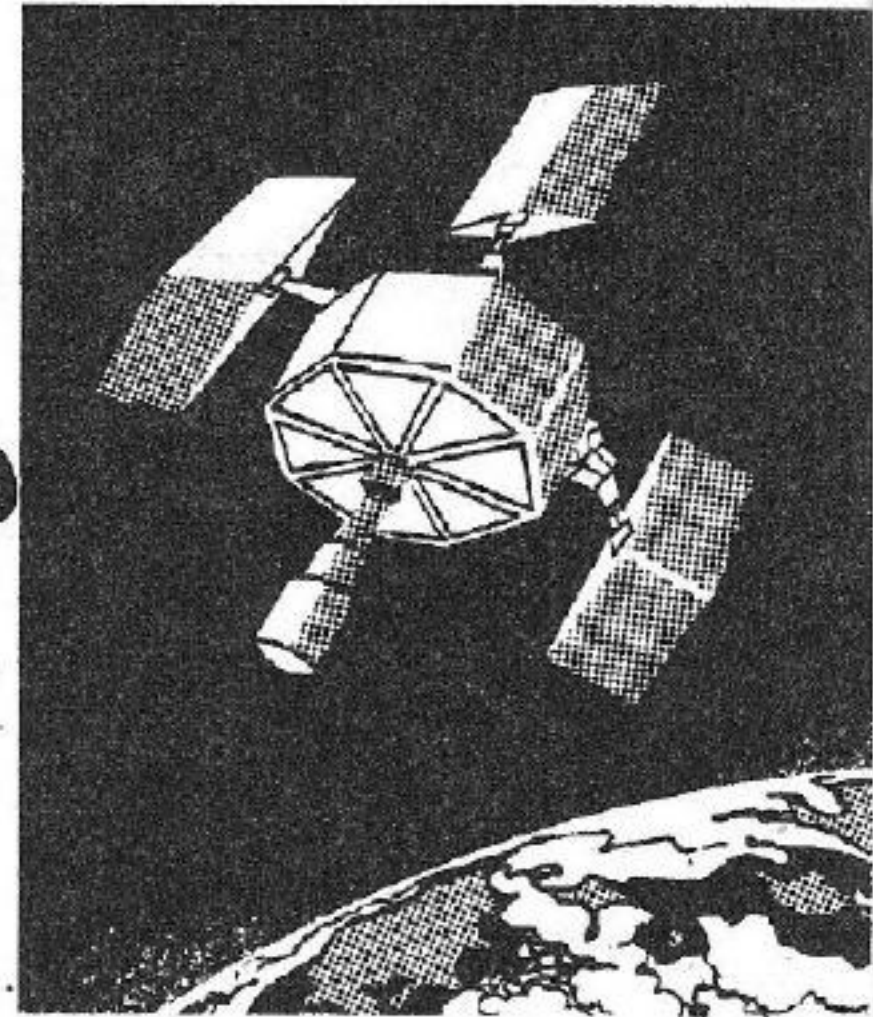


Junto a la evolución de los autos en sus detalles de motor, aerodinámica, etcétera, se ha desarrollado en el último tiempo todo aquello que rodea al auto, que se relaciona al trabajo de boxes y que es fundamental en las carreras del campeonato mundial de marcas.

Por ejemplo, la evolución de la carga de nafta quedó demostrada en los 1.000 Km de Monza, en los cuales Pedro Rodríguez, junto al record de vuelta, batió el de cargar nafta: en sólo 4,5 segundos el

equipo de J. Wyer cargó 120 litros en los tanques del 917. Como los sistemas con presión están prohibidos, tanto Porsche como Ferrari y Alfa han comenzado a utilizar las construcciones que se aprecian en las fotos y que se basan en la presión causada por el desnivel entre los tanques de 500 litros acomodados a cierta altura sobre una torre de caños y el tanque receptor del automóvil. Los tiempos del bidón han quedado bien lejos.

**En qué mundo vive Ud.?
En el del miriñaque?
La radio a galena?
O en el mundo de hoy?**



El mundo de hoy es comunicación, actualidad, dinámica, progreso.

Agilidad en la información, ritmo en la música,

opinión en los programas.

Eso caracteriza al nuevo mundo. Eso identifica a LR1, El Mundo, Buenos Aires. Defínase: Escuche

LR1 EL MUNDO 

Es otro mundo en radio.

NOTICORSA

**BERT C. ENGELHARDT ES
EL NUEVO DIRECTOR
REGIONAL DE U.S.T.S.
PARA LATINOAMERICA**

El subsecretario de Comercio para el Turismo y director del United States Travel Service, señor C. Langhorne Washburn, anunció la designación de Bert Engelhardt para ocupar el cargo de Director Regional de la Oficina de Turismo de los Estados Unidos para la región meridional de Latinoamérica. En sus nuevas funciones, el Sr. Engelhardt dirigirá los programas turísticos "Visit USA" y otros proyectos promocionales de esa oficina en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay. Engelhardt egresó de la universidad de Texas graduado como licenciado en relaciones internacionales, especializándose en problemas latinoamericanos, y, durante varios años, desempeñó funciones ejecutivas en la compañía de aviación Panagra, pasando luego al departamento de ventas y computadoras de la IMB Corporation.



CENTRO DE INFORMACION DEL PLOMO Y DEL ZINC

Se ha inaugurado recientemente el "Centro Argentino de Información del Plomo y del Zinc", una institución presidida por el ingeniero Daniel A. Brunella, profesional de destacada actuación en nuestro medio. El centro funciona en la calle Montevideo 581, 4to. piso, Capital, y cuenta con una nutrida información técnica especializada que se mantendrá permanentemente actualizada para poder responder a todo tipo de consultas referentes a la utilización de esos metales. Este servicio estará apoyado por la biblioteca especializada a nivel internacional de la Asociación del Desarrollo del Plomo y del Zinc de Londres, con la que ha establecido un importante acuerdo de información.

El ingeniero Horacio Pantuliano, gerente del Centro, anunció que en las "Jornadas del Plomo", que se realizaron en el teatro General San Martín, participaron dos expertos de fama mundial, los ingenieros Jerome F. Smith y Thomas J. Clark, invitados especiales, quienes abarcaron temas como "Los últimos adelantos en el campo de las baterías", "El plomo como elemen-

to de aislación acústica y como antivibrados", y otros temas de interés.

En la presentación del centro estuvieron presentes, además del Ing. Brunella, su presidente, los miembros del Consejo Directivo, ingenieros Guillermo Loo-ser, Ricardo Eppenstein y Carlos Rodríguez Egaña.

FORD MOTOR ARGENTINA S.A.: RECORD ABSOLUTO DE VENTAS

El señor Frank A. Erdman, presidente de Ford Motor Argentina S.A., anunció que las ventas correspondientes al período comprendido entre enero y mayo del corriente año, constituyen un récord sin precedentes en la historia de dicha empresa. El total de unidades vendidas en el período mencionado fue de 14.203, superando en un 23,8 % las ventas correspondientes al mismo período del año anterior, que fueron de 11.476 unidades. Asimismo, manifestó el Sr. Erd-

man, que las ventas de unidades Falcon en los períodos anteriormente citados alcanzan en 1971 a 8.821 automóviles, una cifra que significa un incremento del 37,3 % con respecto al mismo período del año 1970, que fue de 6.424. Por otra parte, el incremento porcentual logrado para los Fairlane, fue de 40,8 % y de 11,4 % para las unidades Pick up F-100. Además, y en términos generales, las ventas correspondientes al mes de mayo último alcanzaron la cifra récord de 4.055 vehículos, que supera en un 24,1 % a las ventas efectuadas en el mes de abril ppdo.

AUSTRALIA, MARRUECOS Y NIGERIA: NUEVOS MERCADOS PARA HERRAMIENTAS BAHCO

Los recientes embarques de herramientas Bahco sumaron 273.643 unidades, parte de las cuales llevaron por destino los puertos de Sidney, Casablanca

y Apapa, tres nuevos mercados donde las herramientas Bahco competirán, desde ahora, con otras marcas internacionales de prestigio.

NUEVAS EXPORTACIONES CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Chrysler Fevre Argentina S.A.I.C. ha fijado como objetivo básico para 1971 un incremento substancial de las exportaciones de los productos que elabora. A los embarques realizados durante el mes de enero último se agregaron los pertenecientes a febrero y marzo, que fueron los siguientes: doce automóviles Dodge taxi gasoleros a Uruguay; 1 pick-up D-100 a Chile y 2.000 múltiples de escape y 3.000 conjuntos de biela y tapa a la República de Sudáfrica. Estas exportaciones continuarán en los próximos meses, previéndose un pronunciado incremento de las mismas en el segundo semestre de este año.

Ahora viaje tanto como su vecino rico.

El Clan Braniff eliminó las diferencias.

El Clan dijo: "Acabemos con esta farsa."

"Hagamos un Crediclan que incluya el avión, los hoteles, tours, alquiler de autos y hasta las comidas"

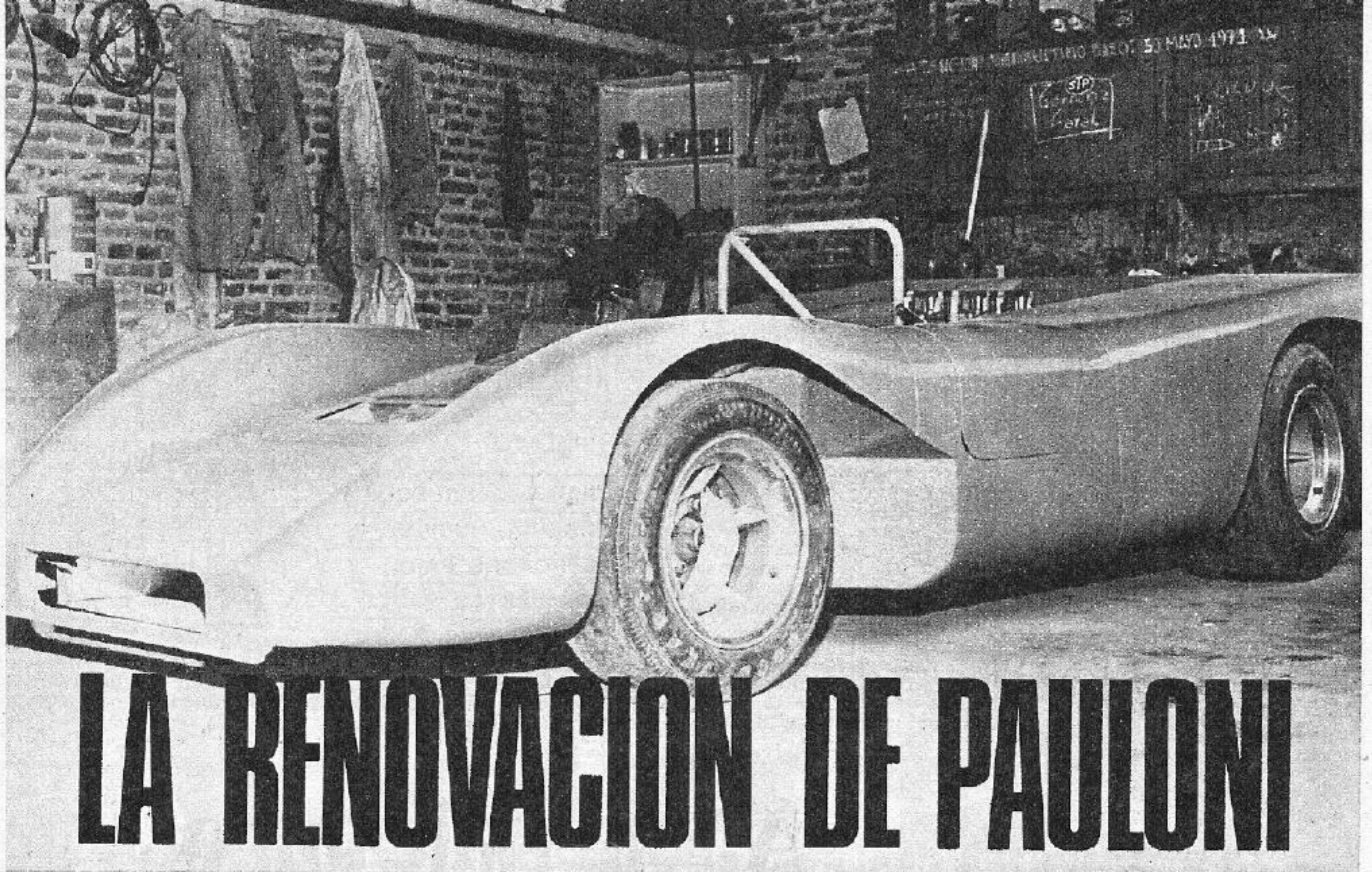
"Y que se otorgue de hoy para mañana. ¡Abajo con la burocracia!", bramó el Clan.



El mejor trabajo del mundo
o la mejor forma
de ser pasajero.

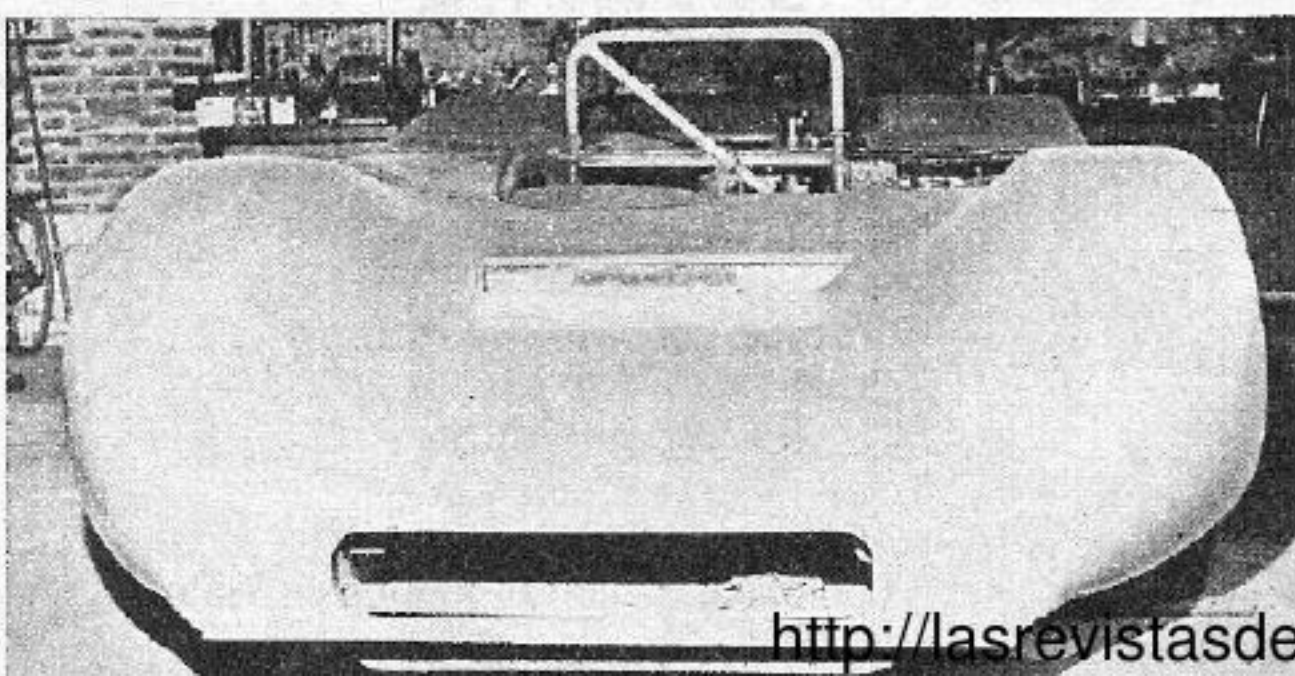
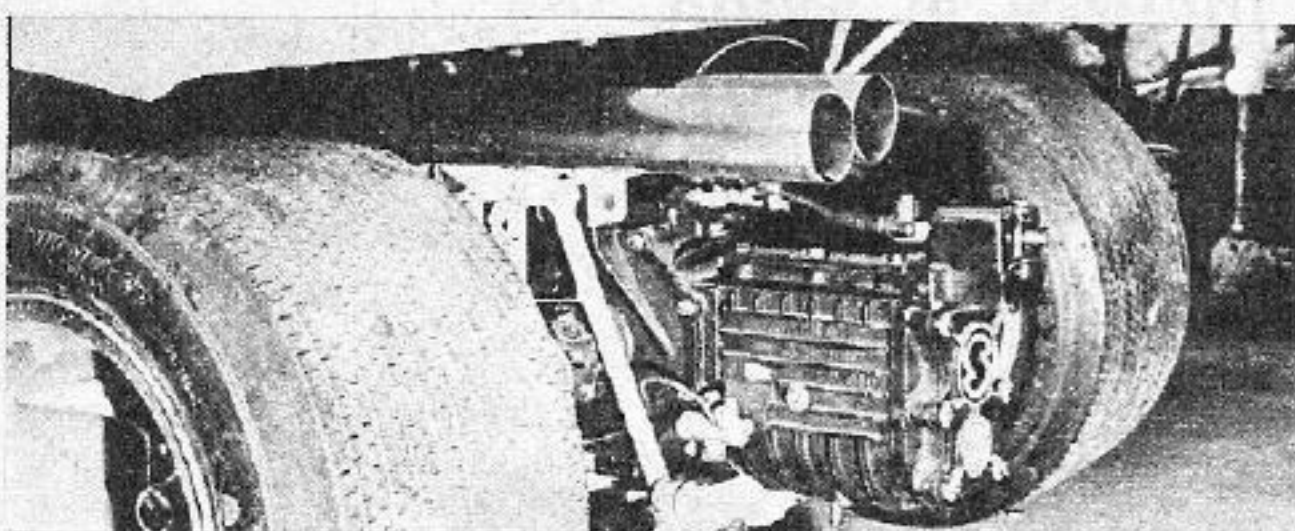
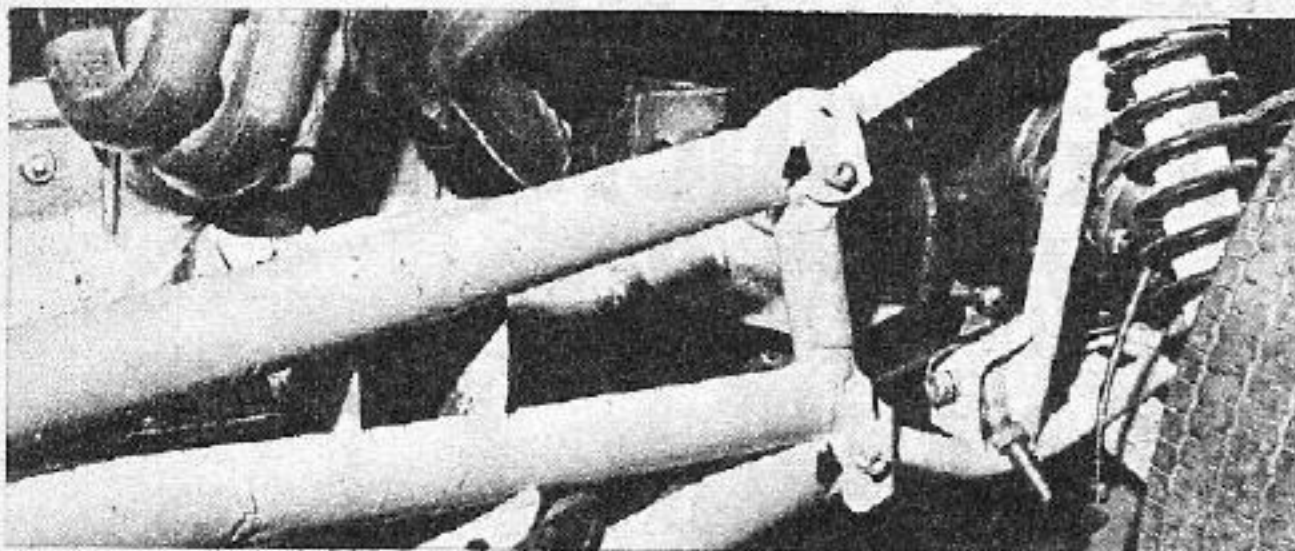
Braniff International

Cambie ideas con su Agente de Viajes IATA.



LA RENOVACION DE PAULONI


Norberto Pauloni terminó su Sport Prototipo de motor trasero, construido con muchas piezas del auto anterior. Uno más que engrosará las famélicas filas de la categoría



Como están las cosas en el orden nacional, no es período ideal para vender un auto de carrera; para colmo de males, un SP. Dicen que la gente no tiene plata, que la inflación, que la veda y qué sé yo cuántas cosas más delimitan un período bastante aciago por el cual atraviesa nuestro país. Norberto Pauloni, que —entre otras cosas— también es corredor de autos, tenía un SP motor delantero, para este año lo transformó en otro SP, pero de motor trasero. Nada de vender y volver a comprar o volver a construir; sobre los elementos con que ya contaba hizo construir un nuevo auto que tuviese las ventajas de un motor en popa. Si hasta el chasis volvió a utilizar. Lo invirtió: donde estaba ubicado el motor continúa el motor, solamente que dispuesto al revés.

Llantas, frenos, caja de dirección, gran parte de la estructura se vuelven a usar. Se colocó la caja Sáenz SP 910, una nueva carrocería (la trompa prác-

ticamente es idéntica a la del auto anterior) y pintado de azul Francia adquirió una imagen radicalmente diferente. Bien, Pauloni, que de esta manera se mantiene actualizado a pesar de no contar con los medios de otros pilotos de SP: está en la cosa como la moda obliga. Un ejemplo.

Este auto, llamado MAVICAPACHE (Mavi por Mario Vicente —la rectificadora que desarrolla el motor—; Ca por Alberto Callicó, constructor del auto; Pa por Pauloni y Che por Chevrolet) tiene algunos detalles interesantes. Por ejemplo la cuaderna trasera es de quita y pon y permite sacar el motor y caja de cambios aflojando pocos tornillitos. El montaje del motor es rígido (sin patas de goma) y por lo tanto trabaja como bastidor ya que la cuaderna trasera descarga sus solicitaciones directamente sobre la caja, la que por supuesto está adosada rigidamente al motor. 

Arriba: Vista de tres cuartos perfil del Mavicapache de Norberto Pauloni. En principio estará presente el 27 de junio en el Autódromo.

Los tornillos marcados con las flechitas son los que, una vez aflojados, permiten desconectar la cuaderna trasera y sacar el grupo motor-caja completo hacia atrás.

Caja Sáenz SP 910, la última versión de la casa de San Justo para SP.

No todas las naftas son iguales.



Sólo YPF llega a tener 95 octanos en la super y 85 en la común.

Algunas naftas se acercan, pero utilizando más del doble de aditivos por litro.

El aditivo (tetraetilo de plomo) es nocivo para el motor.

Y para la salud de la población.



Pero YPF necesita muchos menos aditivos porque tiene buenas refinerías.

Y la nafta es más pura.

Con más octanos.

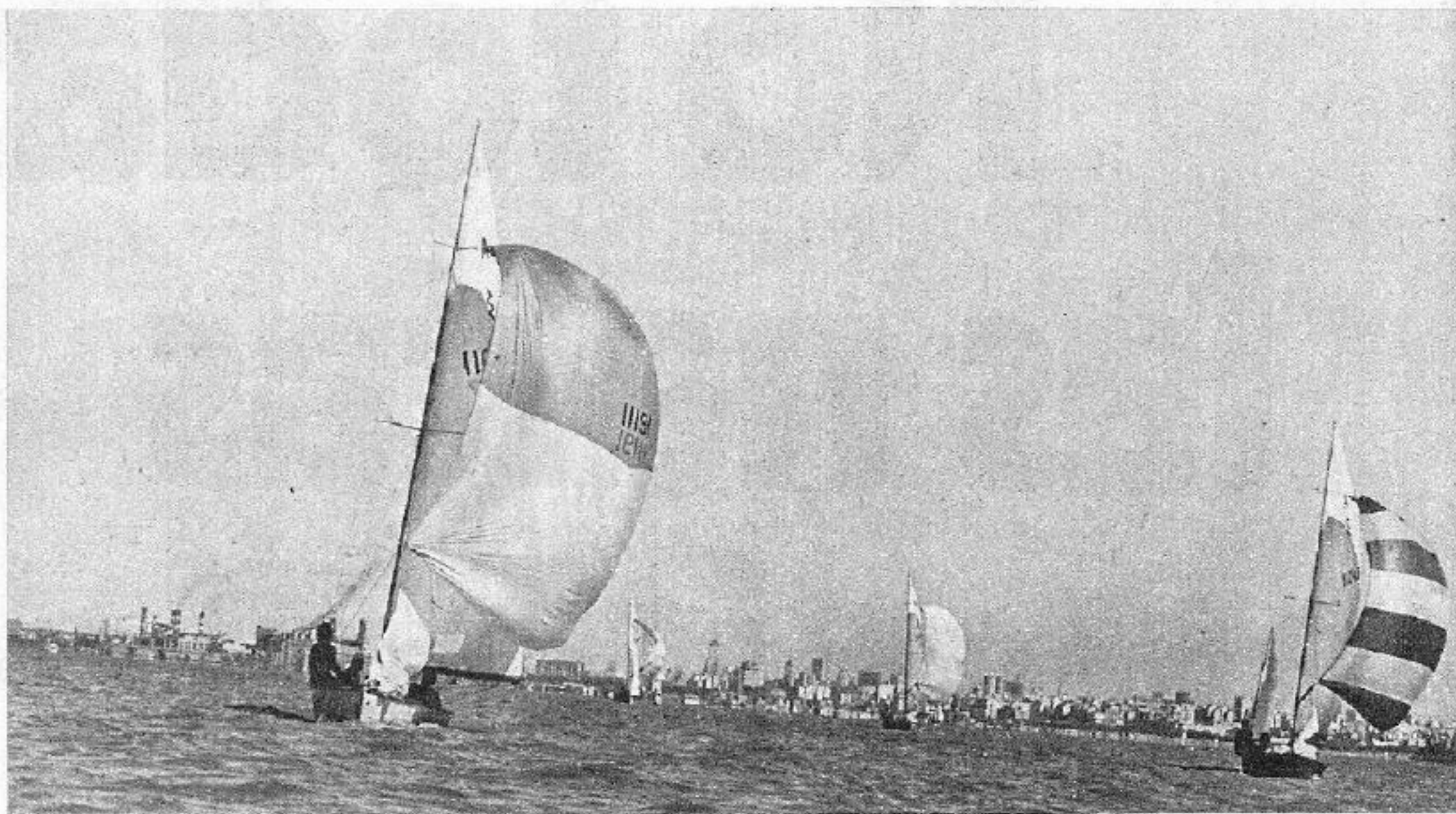
Por eso, las demás naftas pueden ser iguales.

○ casi iguales.

YPF es mejor.

Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

por J. PEDRO SIEDMANN



La tripulación ganadora de la Selección para el Mundial de la clase Penguin: Martín Costa y Daniel Ricca. Los Lightnings en busca del reach.

**Siguen
las selecciones:
En esta
oportunidad
finalizaron
las de las clases
Lightning
y Penguin, en
los que se
impusieron
Mario Isola y
Martín Costa,
respectivamente**

RESULTADOS DE LA SELECCION PARA LOS PANAMERICANOS Y EL CAMPEONATO MUNDIAL DE LA CLASE LIGHTNING

- 1ª Regata** - corrida el 9.5. con viento NE de 6 km
 1) Mario Isola Mancarrón 2h26m59s
 2) Carlos Collet Marmolín 2h28m38s
 3) Ricardo Giovannello Repunte V 2h30m20s
- 2ª Regata** - corrida el 15.5. con viento NE de 8 km
 1) Mario Isola Mancarrón 2h15m00s
 2) Ricardo Giovannello Repunte V 2h18m15s
 3) Osvaldo Bordino Flamingo III 2h20m00s
- 3ª Regata** - corrida el 23.5. con viento O de 8 km
 1) Mario Isola Mancarrón 2h26m59s
 2) Carlos Collet Marmolín 2h27m08s
 3) Osvaldo Bordino Flamingo III 2h31m40s
- 4ª Regata** - corrida el 25.5. con viento SO de 18 um
 1) Mario Isola Mancarrón 1h52m32s

- 2) Carlos Collet Marmolín 1h56m14s
 3) Ricardo Giovannello Repunte V 1h57m00s

5ª Regata - corrida el 29.5. con viento NO de 12 km

- 1) Mario Isola Mancarrón 2h27m35s
 2) Carlos Collet Marmolín 2h30m45s
 3) Ricardo Giovannello Repunte V 2h33m10s

6ª Regata fue descartada por todos los participantes.

CLASIFICACION FINAL

Timonel	Tripulantes	Barco	Puntos
1) Mario Isola	Luis Schenone F. de Aldecca	Mancarrón	40
2) Carlos Collet	Jorge Bruzone José Blanco	Marmolín	33
3) Ric. Giovannello	Belisario Pérez Luis Serra	Repunte V	30
4) H. Tramaglia	Antonio Gneri Jorge Meano	Flamingo II	20
5) Osvaldo Bordino	Daniel Collet L. Bordino	Flamingo III	16

RESULTADOS DE LA SELECCION PARA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE LA CLASE PENGUIN

- 1ª Regata** - corrida el 23.5. con viento O de 15 km
 1) Adalberto Ujvary Bitácora 1h57m02s
 2) Jorge Heller Kiwi 1h57m40s
 3) Sonia U. de Rivi Cornamusa 1h58m08s
- 2ª Regata** - corrida el 25.5. con viento SO de 18 km
 1) Martín Costa Lantia 1h27m00s
 2) Héctor Serena Adiós IV 1h27m35s
 3) Jorge Heller Kiwi 1h28m18s
- 3ª Regata** - corrida el 29.5. con viento NO de 12 km
 1) Jorge Heller Kiwi 1h49m32s
 2) Martín Costa Lantia 1h50m36s
 3) Sonia U. de Rivi Cornamusa 1h53m20s
- 4ª Regata** - corrida el 30.5. con viento N de 10 km
 1) Martín Costa Lantia 1h30m30s

- 2) Pablo Gianelli Keketa 1h30m50s
 3) Adalberto Ujvary Bitácora 1h31m30s

5ª Regata - corrida el 30.5. con viento NNO de 12 km

- 1) Jorge Heller Kiwi 1h35m00s
 2) Sonia U. de Rivi Cornamusa 1h35m20s
 3) Martín Costa Lantia 1h35m25s

6ª Regata - corrida el 5.6. con viento SE de 25 km

- 1) Martín Costa Lantia 1h56m38s
 2) Jorge Heller Kiwi 1h57m05s
 3) Adalberto Ujvary Bitácora 1h57m38s

CLASIFICACION GENERAL

Timonel	Tripulante	Barco	Puntos
1) Martín Costa	Daniel Ricca	Lantia	79.5
2) Jorge Heller	Horacio Bravo	Kiwi	78.1
3) Adalberto Ujvary	Jorge Gonella	Bitácora	68.9
4) Héctor Serena	Javier Ferrario	Adiós IV	64.3
5) Sonia U. de Rivi	Adrián Rivi	Cornamusa	62.5

E EXAMENES

Tal como lo prometimos en nuestro número anterior, nos seguiremos ocupando de las selecciones que finalizaron recientemente. Nos referimos a las de la clase Lightning y de la clase Penguín. Con respecto a la primera de las clases nombradas, no hay mucho que decir puesto que todas las regatas de la Selección para los Juegos Panamericanos y el Campeonato Mundial, fueron un monólogo a cargo del destacado timonel Mario Isola, quien se impuso en las cinco regatas. Como se deduce, ambas selecciones se corrieron simultáneamente, correspondiéndole a la tripulación del "Mancarrón" defender nuestros colores en Cartagena, Colombia, en los Panamericanos que se disputarán entre el 1º y el 11 de agosto próximo. Por su parte, Carlos Collet, al clasificarse segundo entre los ocho inscriptos, ganó el derecho de representarnos en el Mundial, que se correrá en Finlandia entre el 23 de julio y el 1º de agosto.

Las regatas se corrieron en el octógono de la FAY bajo el auspicio del Club Náutico Olivos, y fueron seis, aunque la última no se disputó en virtud de que todas las tripulaciones la descartaron, pues el torneo ya estaba definido. Los vientos fueron suaves con excepción del último día, por lo que, al reinar casi siempre las mismas condiciones, no hubo alternativas de descartar, resultando una clasificación que era de prever.

Veamos ahora qué pasó en la clase Penguín: Aquí sí la cosa estuvo peleada a tal punto que el torneo se definió sobre los últimos cien metros previos a la llegada de la regata final.

En esta ocasión los 16 inscriptos disputaron la selección para el Campeonato Mundial de la clase que se correrá en Nueva York entre el 1º y el 16 de julio y al que concurrirán los tres primeros, recibiendo el halago los timoneles Martín Costa, Jorge Heller y Adalberto Ujvary. Las distintas series fueron muy difíciles puesto que para la regata final el primer puesto estaba empatado entre Heller y Costa, por su parte el tercero era discutido entre Ujvary y Rivi, ya que la diferencia entre ambos regatistas era mínima. La tumbada, por rotura de una linga del Cornamusa, permitió definir claramente el evento, aunque corresponde aclarar que cuando se produjo la puesta de galera ya Ujvary estaba adelante.

Excelente fue el desempeño de Heller, quien con el barco bien afilado, se perfiló como el gran candidato a la vanguardia, dándole más de un dolor de cabeza

al actual campeón sudamericano, el joven Martín Costa.

En general todo fue sumamente normal. El Yacht Club Olivos estrenó su nueva lancha rápida, no hubo protestas, las largadas estuvieron bien fondeadas, en fin, prácticamente no hubo nada que pudiera someterse a crítica alguna.

En la única serie de viento, la manija la llevó el "abuelo" Serena quien, a pesar de sus "y tantos" años, mostró cómo se hace para timonear un Penguín cuando un viento sopla con ganas.

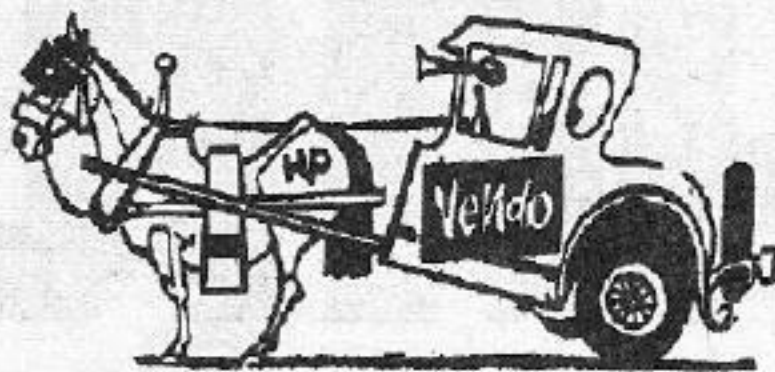
Es de rigor acotar que tanto las tripulaciones de los Lightning como las de los Penguín

pueden intervenir en los mencionados torneos, gracias al aporte económico de la Confederación Argentina de Deportes, la que está realizando un efectivo apoyo al deporte amateur al brindar a los argentinos la oportunidad de confrontarse con las mejores representaciones del mundo.

Johnnie Walker
El Scotch
de mayor venta
en el mundo.

Importadores DALY & CIA.
Caseros 820-824 -
Tel. 28-8701/6819 -
Buenos Aires

AVISOS corsificados



Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes mecánicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

NECESITO PUBLICIDAD para representar los colores argentinos en la copa CANAM en U.S.A. u\$s 3.000.— por carrera. Juan A. Zemborain, Corsa Foreign Car Service, 5141 York Blvd., Los Angeles, California 90042. U.S.A.

COMPRO MG SPORT CONVERTIBLE original de fábrica. Oferta detallada a G.S., Gorostiaga 4449. SANTA FE.

COMPRO MOTOR CADILLAC V-8 1929 o aproximado. También otras piezas ese modelo. Tel. 792-6032.

TOMAS DELANTERAS \$ 19. TROMPAS DEPORTIVAS 2 MODELOS \$ 59. CAPOTS



CON TOMAS \$ 79. MITRE 3350. VICTORIA. 744-0623.

MOTOR-CAJA-DIFERENCIAL VALIANTI Líquido. Martínez de Hoz 1251. San Miguel.

VENDO LAND ROVER 52 CORTO ALTA Y BAJA TRACCION 4 RUEDAS PERFECTO ESTADO. CONTADO TRATAR 797-9823.

FIAT 1500 volcado por Osvaldo Piro líquido carrocería, block, caja y diferencial. MARTINEZ DE HOZ 1251. SAN MIGUEL.

SU FIAT 600 envejece todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío.



Colóquele protectores exteriores. Tapeto. Elpidio González 3225.

COUPE FIAT 1500 T.N., nunca corrida, lista para largar. MARTINEZ DE HOZ 1251, SAN MIGUEL.

PUELCHÉ 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o compreló



terminado a medida. Garbarino vehículos especiales. Calle 511 entre 11 y 12. Rinquelet. La Plata.

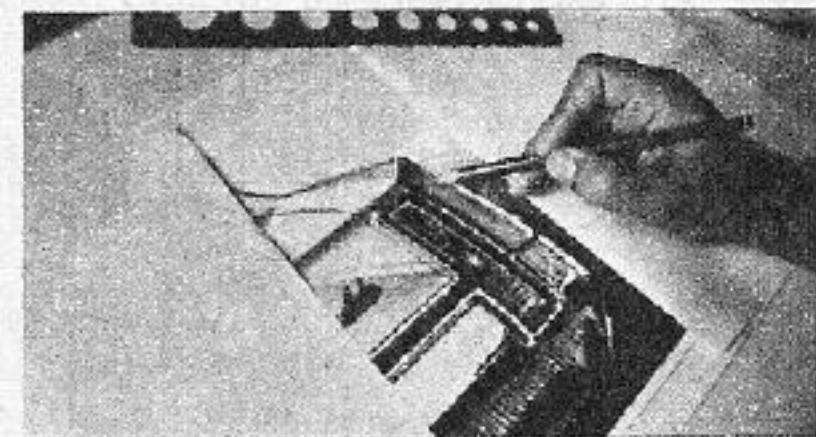
ESTAMOS AL DIA CON TODOS LOS PEDIDOS de los "tuercas" PEUGEOT del interior del país y estamos contentos con tantos nuevos amigos que ya no tienen problemas de Potencia... "PIQUE" y humedad en el encendido de su Peugeot 404-504. Si aún no tiene su juego de legítimos RESORTES ELECTRONICOS 8K. (para bujías ALEACION (ORO-CAD-

MIO-ALUMINIO-COBRE). Envíe girocheque (19.50 \$). Orden: Electrónica 8K. Lavalle 2257 loc. 19 Bs. As. Recibirá encomienda postal. Los tuercas de Capital pueden adquirirlo en: Viamonte 1505; Juan B. Alberdi 7245; Cabello 3363; Juan B. Justo 6513; Rivadavia 8981; Pichincha 1557; Juan B. Alberdi 3016; Warnes 1102; Avellaneda 1786; Herrera 890; Reconquista 1156.

COMPRESOR CONSTANTIN (francés). Ideal para Peugeot. Aumenta 20/25 kilómetros la velocidad final. Nuevo, 0 kilómetro. Una verdadera ganga: \$ 100.000 (lucas 100). Tratar: Coco Rodríguez 771-1183.

Vendo Gilera 200. 1968. Mecánica 0 km. 1000 pesos ley. Inmejorable. Llamar al número 41-4801.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia).



Informes y folletos a: Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748. Correo Central. Buenos Aires.

RESTAURACION. Firma integrada por especialistas con muchos años de experiencia en autos de calidad, ofrece la realización formal, con plazos de finalización total o parcial establecidos por contrato, de trabajos de restauración automovilística. La firma brinda también asesoramiento a los propietarios de autos clásicos, veteranos o vintage para su reacondicionamiento, puesta en marcha o bien el armado integral de acuerdo a la más estricta especificación original. Teléfonos: 744-6825 y 792-7942.

Cambio Renault 1093 con repuestos, listo para largar por Peugeot-Fiat standard. Tratar Niceto Vega 5233 de 9 a 12 y de 14 a 18.

PEUGEOT 404 DE EXCEPCION. Estado Impecable. Llantas especiales. Cinturones de seguridad. Cuentavueltas. Múltiple de escape de 4 salidas individuales. Silenciador acero inoxidable. Verlo y llevárselo. Callao 1348, lunes a viernes de 12 a 19. Preguntar por Rodolfo González.

La tarifa para la publicación de avisos corsificados es la siguiente: Las primeras 15 palabras, \$ 14. El excedente se cobrará a razón de \$ 1,10 por palabra.

calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

GP DE TURISMO DE CARRETERA

El jueves continúa desde Corrientes el GP de TC. Se correrá la segunda etapa que finalizará en Posadas. El viernes se dedicará para descanso y reparación de las máquinas para continuar el sábado hacia Paraná cumpliendo la tercera y última etapa.

MOTOCICLISMO

En adhesión al Día de la Bandera la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas hará disputar el próximo domingo una carrera en el Autódromo Municipal. Habrá pruebas para las categorías 50, 100, 125, 175 y 500 cm³, Sidecars y Fuerza Libre.

El día sábado a partir de las 15 horas se realizarán las pruebas de clasificación en el circuito N° 10, el mismo que se utilizará para las competencias el día domingo.

El precio de las entradas será de \$2 las tribunas y \$4 la terraza de boxes.

CAFETERAS '31

El domingo tendrá lugar la inauguración del Campo Municipal Integral de Deportes de la localidad de Dolores con una competencia automovilística reservada para la categoría Cafeteras hasta modelo 1931.

LIMITADA DEL 29

El Departamento de Automovilismo Deportivo de la Dirección de Turismo, Recreación y Deportes de la Municipalidad de Las Rosas hará disputar el próximo domingo una competencia de la especialidad en el Parque San Martín de esa localidad. La competencia contará con puntaje para el campeonato correspondiente.

TURISMO ZONAL

El Club de Volantes Entrerrianos hará disputar la tercera fecha por el Campeonato de la Federación Regional de Entre Ríos.

MEC. ARG. F-33 TURISMO NAC. G-1

En Miramar el próximo domingo habrá competencias con puntaje para los respectivos campeonatos organizadas por el Moto Club de esa localidad.

STANDARD ZONAL

La octava fecha por el Campeonato que organiza la Federación Regional N° 5 se cumplirá el domingo en Justiniano Posse.

MOTONAUTICA

La Federación Motonáutica Argentina ha organizado una prueba de Kilómetro Lanzado que tendrá efecto el 19 y 20 de junio próximo en aguas del Río Santiago frente a las instalaciones del Club de Regatas La Plata. La prueba otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

El domingo próximo en el circuito de Zandvoort tendrá lugar la disputa del Grand Prix de Holanda. La carrera tendrá puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

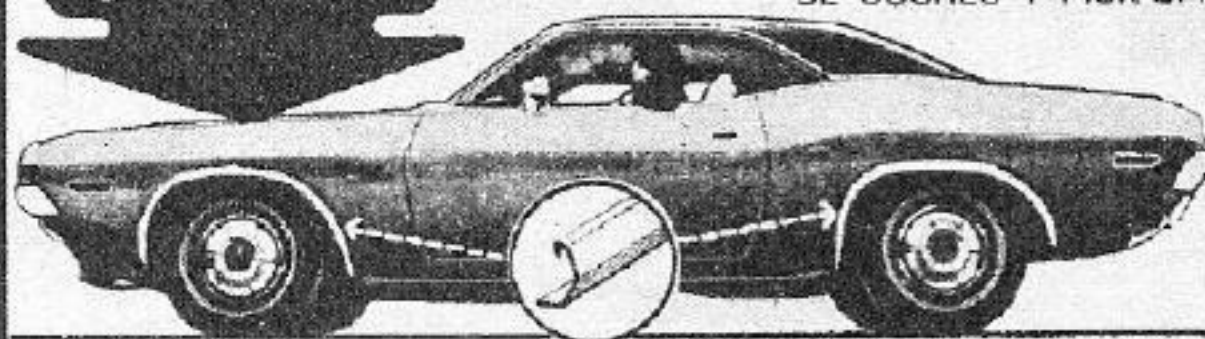
FORMULA DOS

En el circuito de Monza en Italia habrá una prueba sin puntaje para el Campeonato Europeo de la especialidad. El equipo ACA-YPF-SEPAC tiene prevista su participación.

sugerencias PARABRISAS CORSA

JERARQUICE SU COCHE

APLIQUE UD. MISMO LAS VISTOSAS BAGUETAS DE PASARUEDAS, DE MUY FACIL COLOCACION. PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UP.



COLOCACION en el ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572.
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO. Registro Modelo Industrial N° 10739

MOBA FABRICANTES



DARWIN 42 - CAPITAL - T. E. 55-7612
DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA

abrió sus puertas al público usuario

VENTAS DE TODO TIPO DE ACCESORIOS
DISTRIBUIDORES DE:



VENTA POR MAYOR Y MENOR

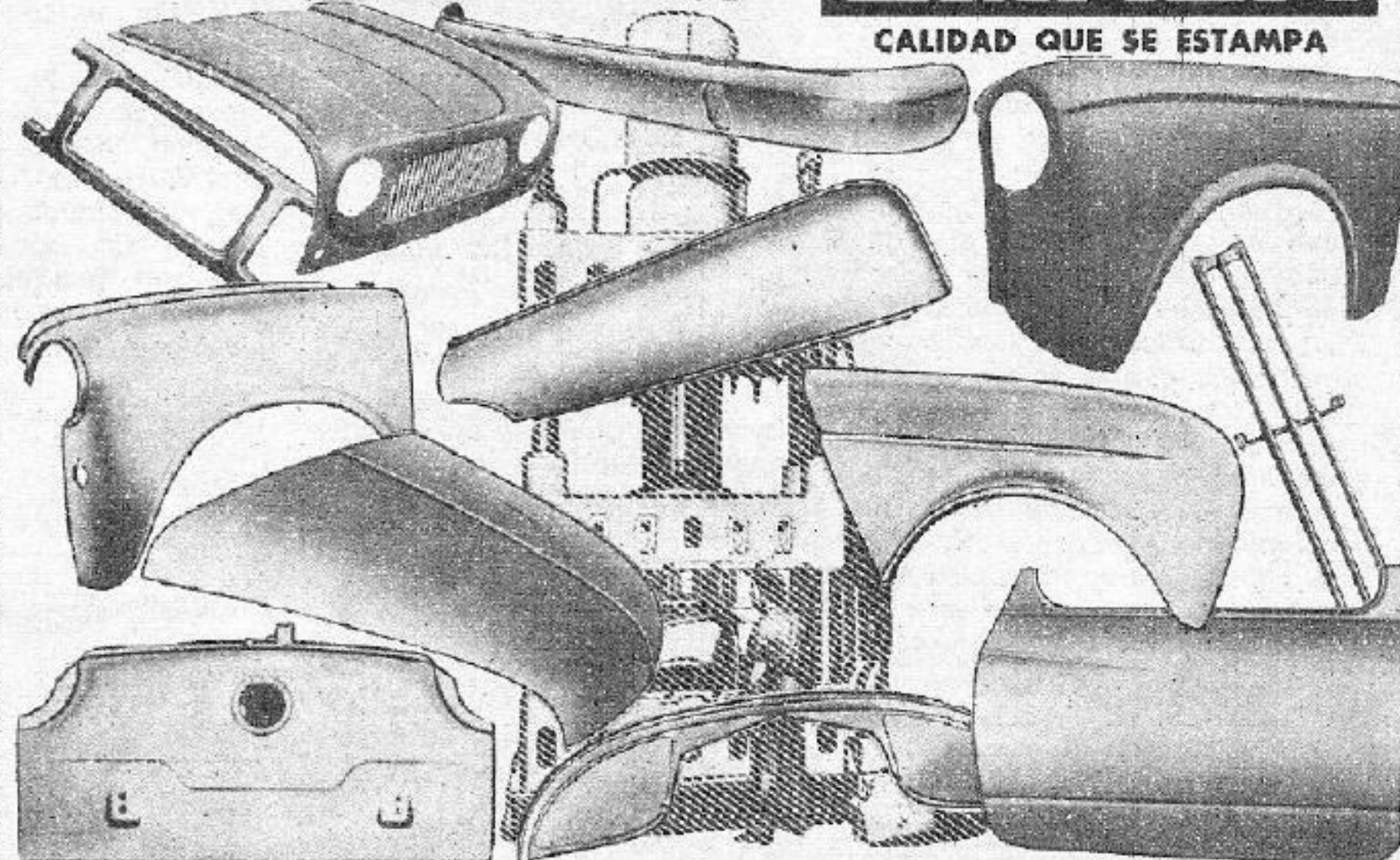
CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
Peritajes - Asesoramientos
Ajustes - Reparaciones integrales
Garantizamos su funcionamiento
MARIO OSVALDO MUZZIN / PARDAL
QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T. E. 795-8243
A 1/2 cuadra Maipo 700



PARA FALCON - VALIANT - DODGE CHEVROLET - FIAT - PEUGEOT Y OTRAS MARCAS
COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR
ESTAMPA LTDA. S.R.L.
CARRASCO 267 - CAP. - T.E. 67-8106

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS. STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
INDUSTRIAS METALURGICAS
FABRICANTES / DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

MOTOS GRAND PRIX

de Rubén E. Brandino, Morón (Prov. de Buenos Aires)

Señores de CORSA: me dirijo a ustedes para hacerles algunas preguntas sobre motociclismo. Ahí van:

1) ¿Cómo se prepara una motocicleta para correr en la categoría "Grand Prix"?

R) Grand Prix es el nombre que se les da a las motos de la fórmula Internacional de la Federación Internacional de Motociclismo, con las cuales se disputa el campeonato mundial de velocidad. Las fábricas, para diferenciar a las motos de sport o calle de las de competición, suelen poner ese nombre a los modelos de carrera. Por lo tanto, no es una categoría, sino más bien un tipo de moto para un fin específico. No obstante, cualquier moto puede prepararse para correr en F. I., dependiendo en cada caso de la marca, tipo de motor, modificaciones que haya que hacerle al cuadro original (si no es que se la dota de un cuadro especial), etcétera.

2) ¿Puede servir una Zanella 175 cm³ para correr en Grand Prix?

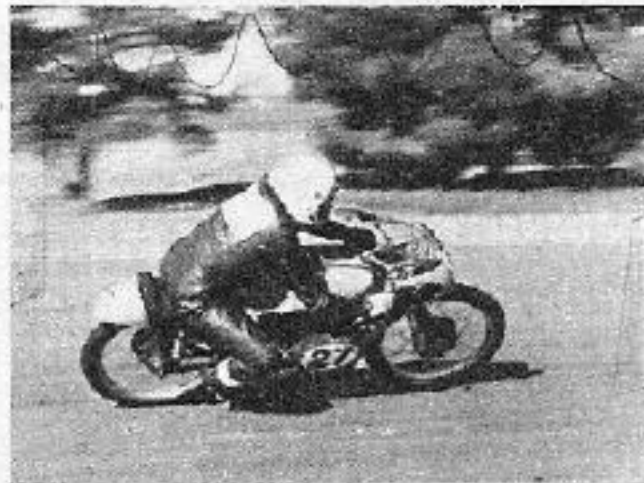
R) En nuestro país, sí, dado que las máquinas especiales que se preparan en autódromos con contadas y en casi todos los casos tienen más años que la propia escarapela. Lógicamente, a la Zanella hay que hacerle una serie de modificaciones para llevarla de lo que es (una utilitaria) a una máquina casi especial. No hace muchos números, en CORSA se publicó una nota que le va a ser de mucha utilidad sobre cómo convertir una Zanella en una RK.

3) ¿Existe esta categoría en la Argentina?

R) Sí existen carreras para este tipo de motos. Generalmente se limitan a las que se hacen en el autódromo de Buenos Aires, por el campeonato argentino de motociclismo de velocidad.

4) ¿Pueden nombrarme algunas marcas de motos Grand Prix?

R) De las que actúan en nuestro medio: Bultaco TSS 6 (la de Vignetti), de seis marchas y refrigerada por agua; TSS 4 (como la de Nery Varona), de cuatro marchas y refrigerada por aire, dos tiempos. Tiene unos doce años de antigüedad. Zanella RK 4 y 6, son Zanella con equipo potenciador de Rivelli y Kissling. Ducati SS, derivada de moto de calle, como la de Catania. En 100 cm³ (categoría que internacionalmente no existe) son mayoría las RF Special, con motor derivado de uno de kart y caja de tres marchas. En 50 cm³ se usan las Demm, Itom y algunas Suzuki o Kraidler. En sidecar, Norton, Matchless y Triumph.



MOTONAUTICA INTERNACIONAL

de Esteban Laino, Corrientes

Señores: creo que mi caso es bastante raro en un lector de CORSA, ya que nunca me interesó mucho el automovilismo, no obstante lo cual soy consumidor consuetudinario de sus páginas, debido a la sección de motonáutica, que sí me interesa y en grado sumo. Ahora quisiera que el especialista señor Gelormini, a quien aprovecho para saludar y felicitar, me conteste unas preguntas.

1) ¿Cuántas veces se realizó la regata de "off-shore" Buenos Aires-Punta del Este?

R) Como regata off-shore (es decir, para embarcaciones de más de 6,20 metros, entre otras condiciones), sólo en 1971, en que tuvo puntaje para el cam-

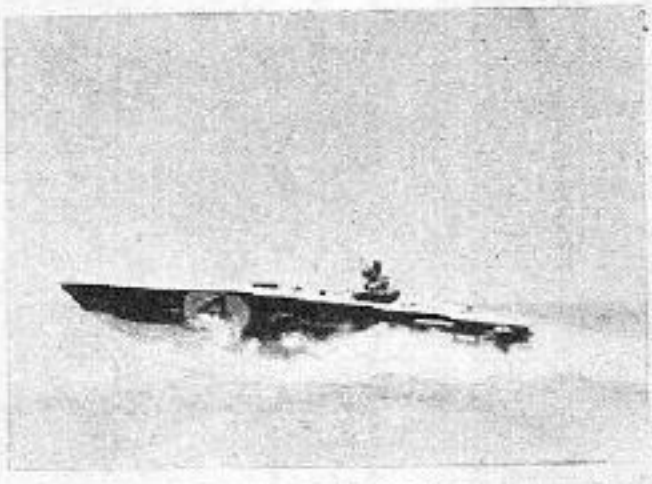
peonato mundial respectivo. En enero de 1969 se hizo la primera versión de la Buenos Aires-Punta del Este, pero para las categorías Fuerza Libre y Turismo. En el mismo mes de 1970 fue reservada para lanchas de más de 5 metros de eslora. En total son, pues, tres las ediciones de esta prueba.

2) ¿Quiénes fueron los ganadores de cada año?

R) En 1969, en Fuerza Libre, fue Daniel Casarino, de Uruguay, con casco Mokini y dos motores Evinrude de 115 HP. En Turismo, ese mismo año, venció Néstor Sarthou (Gacelux-Mercruiser 140 HP). En 1970 venció el americano Owen Merrick Lewis, con el Momma Maritime de 2 Mercruiser de 475 HP, mientras que este año el vencedor fue el italiano Vincenzo Ballestreri con un casco Gigarette de 2 Mercruiser iguales a los de Merrick Lewis, pero llevados a nada menos que 510 HP cada uno (foto).

3) ¿Qué saben ustedes de la regata para motonáutica Asunción del Paraguay-Buenos Aires?

R) Por el momento, muy poco. Estamos a la espera de los reglamentos para ver si nos anotamos. Sería para lanchas de Turismo, Fuerza Libre y Series Internacionales (cascos especiales). De acuerdo con lo trascendido —sin confirmación— se haría en seis etapas y habría premios en efectivo. Su importancia es también la nuestra.



MORGAN:

UN VIEJO DE HOY

de Zoltan Szabo, Capital

Amigos: tengo entendido que los coches ingleses Morgan

(esos que parecen muy antiguos y, sin embargo, no lo son tanto) siguen fabricándose. Si es así, que me den una somera ficha técnica, la dirección de la fábrica y, si es posible, una foto de uno de los últimos modelos. Desde ya, muchas gracias.

R) La Morgan Motor Co. es una antigua fábrica inglesa que produce autos desde hace ya unas cuantas décadas y que en su momento fue la picnora de los automóviles de tres ruedas, conocidos en Alemania como "Dreiradfahrzeuge", que significa, ni más ni menos, vehículos de tres ruedas. Efectivamente, sigue produciendo, y desde hace más de diez años, los autos a que usted alude. Estos son los modelos Morgan 4/4 1600 Competición y el Morgan Plus 8. El 4/4 1600 cuenta con motor Ford Cortina de 1600 cm³, 95 HP SAE, de árbol de levas lateral con comando a cadena, caja de velocidades de cuatro marchas, peso de 660 kg en la versión Roadster

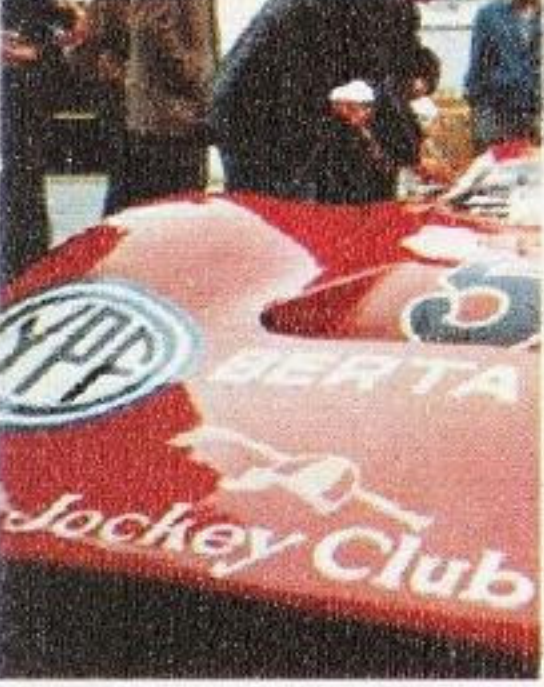
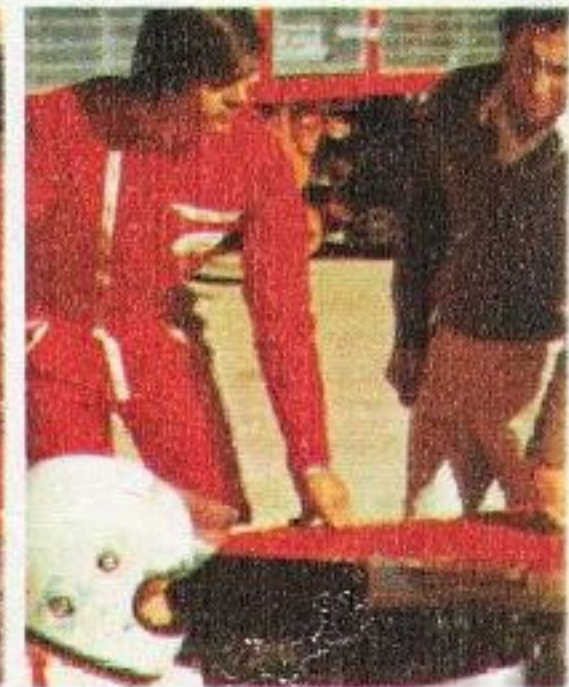
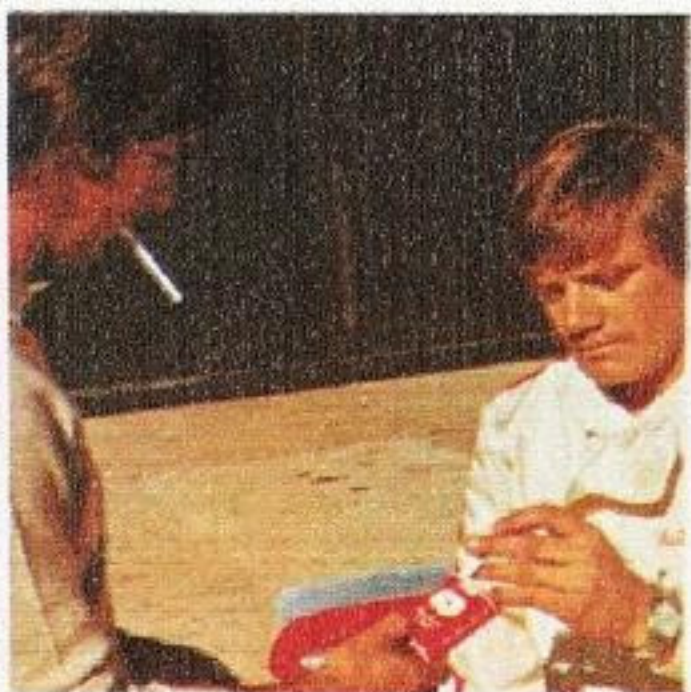


y de 710 en la versión Tourer (ambas de dos puertas, la primera dos plazas, la segunda cuatro). La velocidad máxima es de 170 km/h. El Plus 8 tiene motor Rover P6B de ocho cilindros en "V" y se hace sólo en la versión Roadster de dos plazas. Los 3532 cm³ y 850 kg en vacío le permiten acelerar de 0 a 100 km en sólo 6,6 segundos, estando la velocidad máxima del aparato por arriba de los 210 km/h. La dirección de la fábrica es Pickersleigh Road, Malvern Link, Worcestershire, Inglaterra. Ahí tiene la foto que pidió.

Correo Argentino Central B	TARIFA REDUCIDA	Registro de la Propiedad Intelectual N°965.704
	Concesión N° 7970	IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



Jockey,
la pura verdad.



CALIDAD INTERNACIONAL

SER VOS

...siempre. En todos los casos.
En todo momento.
Por eso elegís pilchas
que te distinguan
que te hagan sobresalir.
Las pilchas
ASTRONAUTA
son jóvenes como vos.
Te hacen ser vos.

prendas
ASTRONAUTA
destacan

COMPRE NACIONAL
CON CALIDAD INTERNACIONAL

PLUSFERRI

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



Fabricos: Wheelwright (Poa. de Soria) Fé.
7 Colón (Poa. de Buenos Aires)

Induswheel
el decidido estilo argentino