

Parabrisas

CORSA

25 de Diciembre de 1970 al 4 de Enero de 1971



**COMO ESTA
HECHO
EL BERTA LR**

**COMO
PREPARAR
UN PEUGEOT
404-504**

**VIDRIERA
CORSA DE
FIN DE AÑO**

HE AQUÍ LA TEMPORADA

Las revistas de Mauro

CRONICA '70: LO QUE PASÓ EN EL AÑO

TODOS LOS TESTS DE 1970



Renacimiento de la real elegancia

Camisas y pantalones que recrean la pureza artística en tela, diseño y color.

DA VINCI

Respaldado por:

A FABULOSO

Planta modelo para la confección de prendas.

Annon
DE PERGAMINO

La máxima experiencia y prestigio en confecciones.



La más alta calidad en la fabricación de telas.

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



EDITORIAL

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

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Álvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega
y César M. Sorokin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo

Carlos Neira, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann
y Alejandro Glanoaglioni

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA

Carlos Agustín, Alfredo Alborno
y Mariolino Castellazzo.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.),
Franco Lini (Italia),
Andrés Meyer (Alemania)
y Carlos Reutemann (especial en Europa).

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocan

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Alberto E. Oliveira,

Juan Carlos Morel, Armando Savastano

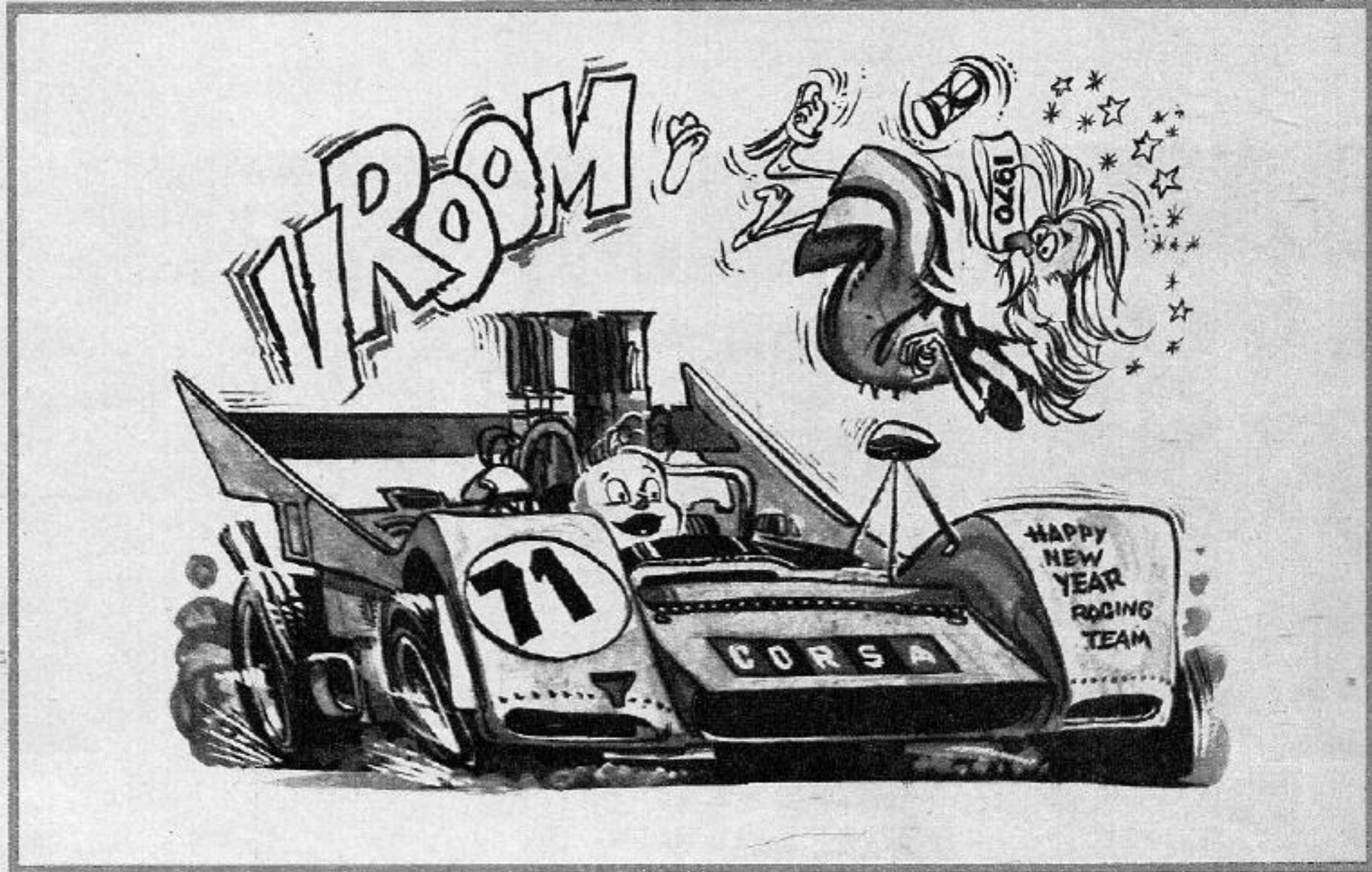
Tráfico: Mabel Sánchez.

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 Periodísticas 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 965.704. 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. Valero Hnos. S.R.L., Solfa 685, Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010-29.

HASTA EL AÑO QUE VIENE



No hay nada que hacerle. Se viene y se viene. 1971 ya desembocó en la recta de los boxes y en tres días más lo veremos trasponer a los tiros el control de largada, inaugurando el consabido lapso de 365 días que, divididos en doce meses, llevarán su rótulo.

Esta vez más que nunca aguardamos con impaciencia y con mucha esperanza, el comienzo de un nuevo año. Es que este 1970 que hemos recorrido juntos —ustedes y nosotros, comunicados a través de CORSA— ha sido un año bravo, no sólo para la actividad automovilística sino para el país entero con todas sus actividades y vivencias. Pero como el temple de un buen marinerero se ve con mal tiempo y vientos duros de proa, pensamos que superada la prueba de este año que se toma las de Villa Diego, el que comienza pinta bastante bien.

En los primeros días tendremos la gran Temporada Internacional, que esta vez se viene con todo: los deliciosos y decorativos puntitos para el Campeonato Mundial (... "que supimos conseguir") con todas sus concomitancias para el deporte y para el país y un calendario que, de cumplirse, nos podrá dar muchas satisfacciones. Los reglamentos nacionales nuevos permitirán ver un parque renovado y puesto al día y si los dirigentes esta vez emplean la popular y utilísima croqueta para pen-

sar, empleando el sentido común, pudiera ser que nuestra alicaída actividad retome el impulso y camine.

Insistimos en algo que ya hemos dicho: hay que poner los ojos sin más pérdida de tiempo en las categorías promocionales, es decir, en los autos standard o con pocas modificaciones, para que un mayor número de aficionados se puedan largar a competir y de esa manera, a la vez que el automovilismo puede cumplir más efectivamente su función social como deporte, puede ampliar así su espectro y posibilitar la "producción" de figuras nuevas, entre otras cosas.

El motociclismo no presenta un plan de acción muy diferente al que vimos en 1970. Las cosas andan mal y es una verdadera lástima, porque las carreras de motos constituyen un espectáculo magnífico digno de una asistencia importante de público. Nuestro país perdió casi totalmente el puesto que tenía en el orden mundial ("¡o juremos con gloria morir...!") y la regresión fue tan radical que el motociclismo de competición hoy casi pasa desapercibido para el público. Hay crisis de dirigentes y crisis en la industria, esperemos que ambos estados se combinen para darle un poco de coramina al deporte de las dos ruedas.

La motonáutica no anduvo muy brillantemente este año. Pudo ser mejor la cosa, la falla

fundamental en esta actividad reside en el hecho de que jamás fue encarada con un sentido empresario. En una palabra, el espectáculo de por sí emocionante que puede proporcionar una competencia de lanchas jamás fue explotado por dirigentes, organizadores y fabricantes en beneficio del deporte. Por suerte no todo estuvo mal, y algo positivo se hizo: los primeros días de 1971, y gracias a la acción del YCA, tendremos por vez primera dos competencias puntuables por el Campeonato Mundial de Off-Shore en nuestras aguas. De este modo nuestros aficionados podrán ver y tocar (si los dejan) algunos aparatos tremendos que traerán los "gringos". Finalmente le toca el turno al yachting. Aquí no hay nada que criticar (... "coronados de gloria vivamos"). Este deporte amateur 100% fue viento en popa en el sentido más estricto de la palabra a lo largo del año, impulsado por el entusiasmo felizmente combinado de dirigentes y aficionados, pudiendo disfrutar nuestro medio de campeonatos internacionales y presenciado la superación técnico-deportiva de nuestra gente.

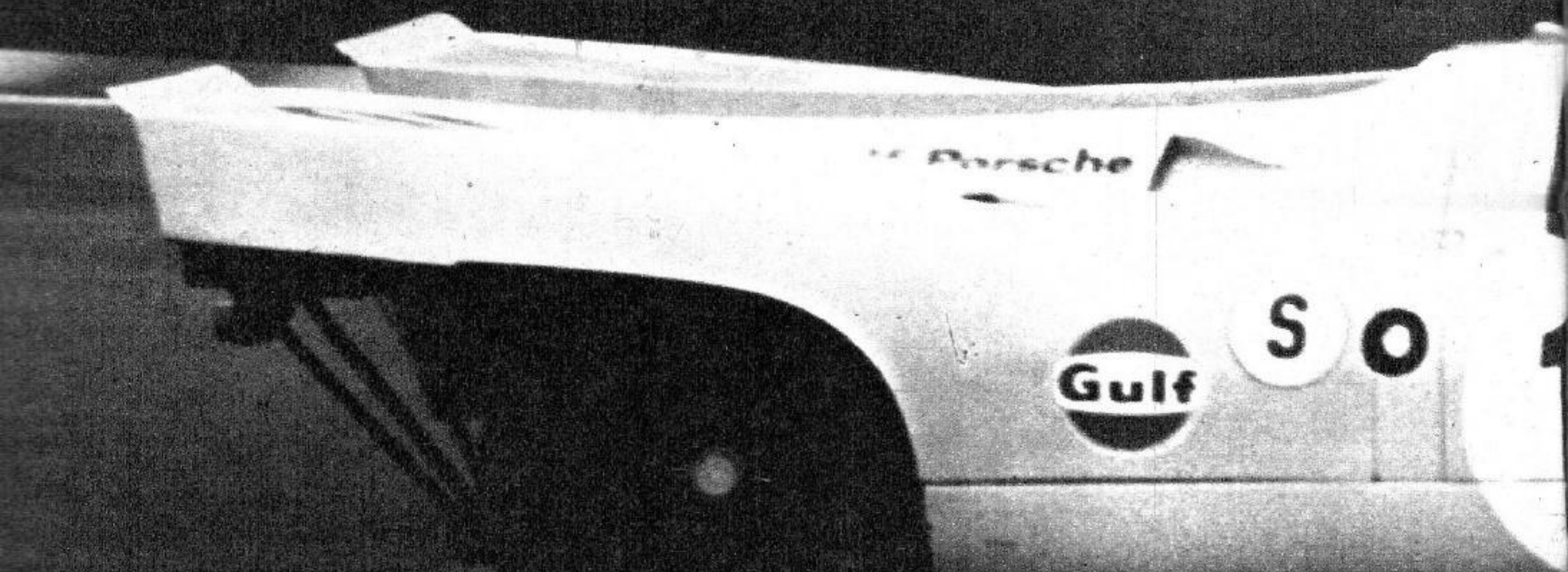
1971 nos espera y nosotros lo esperamos con fe. A ustedes, queridos amigos-lectores, les deseamos algo muy original. ¿A que no adivinan qué es? ¡Síííí...! ¡Feliz Año Nuevo!

G. M.

señoras, señores:

por HECTOR L. BERGANDI

...CON USTE



Después de muchos años de subdesarrollo automovilístico, en el próximo mes de enero tendremos por fin una Temporada Internacional "como las de antes". Sport Prototipos y Fórmula Uno en su mejor nivel, con una carrera puntuable y otra con muchas, muchas ganas de serlo

DES, ¡ LA TEMPORADA !



Como es habitual en todos los veranos porteños, el automovilismo argentino se apresta a cumplir en el próximo enero con otra etapa positiva de su proceso de recuperación a nivel internacional.

Gracias al trabajo de varios años cimentando nuestras pretensiones para volver a figurar

en el calendario de las pruebas más importantes del mundo, en 1971 nuestros Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires retornarán a encabezar la lista de carreras que otorgan puntos para el Campeonato Mundial de Marcas, distinción que perseguimos sin pausa año tras año, y que viene acompañada por una

... CON USTEDES LA TEMPORADA

"yapa" tan importante que casi eclipsa a los SP: la troupe completa de Fórmula Uno con sus mejores máquinas y pilotos.

La única diferencia que existirá, entonces, entre esta temporada y aquellas de los años cincuenta, será la falta de puntaje para una de las carreras, el Gran Premio de la República Argentina.

Sin embargo, ahora menos que nunca se podrá decir que a la Temporada Internacional le falta cinco para el peso. El esfuerzo ha sido grande y el eco logrado en Europa puede considerarse como un éxito rotundo. En Sport Prototipos vienen las marcas y los modelos que realmente luchan por los puntos, las que pugnan por ponerse a la altura de los primeros, y hasta aquellos de las categorías menores, como los Lola T-210 de 1.800 cc que en este momento son éxito de público en Europa y hasta tienen su campeonato aparte. El único equipo que no sabe con qué acudir a la cita es Ferrari, y de su elección depende la calidad del espectáculo, pues cualquiera de sus máquinas, la renovada 512 o el nuevo prototipo de tres litros,

son las únicas que pueden luchar con los Porsche mano a mano y sin especulaciones, pero si la marca italiana prefiere postergar su debut '71 para las 24 Horas de Daytona, nuestra carrera podría quedar en manos de los implacables Porsche celestes del equipo Wyer. De todas maneras, la carrera promete ser un espectáculo inolvidable y la calidad de nuestras visitas —hombres y máquinas— es de primer orden.

Posiblemente nuestros Mil Kilómetros no cuenten con tantos autos en la línea de partida como otras competencias similares, pero para el caso la merma de participantes con respecto a otros eventos es beneficiosa, puesto que acá vendrán sólo los mejores y la distancia oficiará de filtro para el grueso del "relleno", que en carreras como Daytona, Nürburgring o Le Mans taponan el camino y entorpecen el desarrollo veloz y fluido de la carrera.

En el caso de F1 el show será completo y sensacional, al mismo nivel que un auténtico Grand Prix puntuable.

Las marcas y los pilotos vienen todos. Lo que todavía es una incógnita es qué hombre va

sobre qué máquina de qué marca. Si nos atenemos a los prolijos comunicados que hace circular el Club YPF con las últimas novedades, semana a semana, habría que creer que la conformación de los equipos no tendría variantes con respecto a como corrieron en 1970; de donde hasta el hoy retirado Jack Brabham estaría en nuestro país manejando uno de sus autos.

Nosotros, en cambio, pensamos que por lo general todos cantan "Año nuevo, vida nueva" el primero de enero, y pasan a cumplir sus nuevos contratos, en cuyo caso vendría la misma gente y los mismos autos que se anuncian pero con los asientos cambiados.

De todos modos, en una referencia del comunicado consultado hay una aclaración que reza: "En virtud de que para diciembre de cada año la mayoría de las escuderías renuevan sus pilotos es factible que la nómina de éstos sufra modificaciones posteriores".

Con los Mil Kilómetros puntuables, los organizadores tienen ahora la mitad del camino recorrido hacia la meta que se trazaron. La venida de los ases de

F1 a una carrera no puntuable tan distante y la seguridad de que la misma será un modelo de organización —no cabe otra suposición con los antecedentes y los resultados a la vista— son pautas más que suficientes para suponer que en un año, a lo sumo dos más, la Temporada Internacional Argentina será puntuable para los dos Campeonatos Mundiales.

Si a esto sumamos las exitosas gestiones del Club Atlético Rafaela para traer a su veloz óvalo a los pilotos del USAC, y la participación de equipos argentinos en pruebas europeas y americanas, tendremos la medida exacta en que nos estamos haciendo valer en el plano internacional.

Si estos esfuerzos no cesan, no sólo tendremos fechas permanentes en las especialidades más jerarquizadas del mundo, sino que también irán surgiendo las figuras preparadas para demostrar nuestra capacidad para construir y —sobre todo— conducir automóviles, actividad que siempre nos apasionó y en la que estamos cada vez más cerca de recuperar una posición que nunca deberíamos haber perdido.

RONRONEOS DE PANTERA

El publicitado motor de 4.600 cm³ de la "Pantera Rosa", preparada por Baufer y Herceg por pedido de Eduardo Pino, no será de la partida en la próxima Temporada Internacional.

En su reemplazo se colocará a la popa del citado felino con ruedas, un motor Chevrolet con cigüeñal standard y la cilindrada llevada a 4.300 cm³, que es lo máximo recomendable que acepta el diámetro de los cilindros.

El trabajo de la máquina sufrió cierto atraso a causa del accidente recientemente sufrido por su preparador, José Miguel Herceg, y además porque a último momento se descubrió que las llantas de que se disponía no eran precisamente las más adecuadas. Al respecto, Ruedas Argentinas ofreció sus servicios para hacer otro juego más apropiado, que debía estar listo para ser colocado en el auto el día viernes pasado.

En cuanto a Baufer también tuvo trabajo, con la carrocería, ya que el reglamento pide expresamente la existencia de un parabrisas —¿dónde se ha visto una pantera "comme il faut" con parabrisas!— y espacio para alo-

jar una rueda de auxilio y una valija simbólica, ya que el aparato debe estar teóricamente listo para transportar pasajeros. Si se considera que en Baufer se prometió hacer la modificación sólo dos días, ese trabajo ya debe estar hecho para hoy, día en que el amigo Pinotea pensaba probar el aparato en el Autódromo Municipal. Según propias declaraciones, éste piensa llegar a los dos minutos para la vuelta, o a lo sumo a 2m02s. La confianza da para hacerlo en un par de segundos menos, pero si se ve que el auto no llega con comodidad a estos tiempos se lo retirará de la temporada para prepararlo con miras al campeonato local de SP.

Con respecto a pilotos, Eduardo Pino "Bliss" cree que el más adecuado para conducirlo sería Jorge Cupeiro, pero no quiere intentar comprometerlo hasta saber con seguridad que los rugidos de su gato rosado se van a hacer oír como Dios manda. Considera que eso sería quitarle chance al Gallego para conducir otro auto si el suyo no llegara a cristalizar todas las esperanzas que en él tiene cifradas.



La Ferrari 512 M. Una posible visitante cuya participación oficial aún no se decidió en Maranello, donde no saben si venir con ella, con el nuevo prototipo 312 P, o directamente no venir.

SPORT PROTOTIPOS: QUIENES VIENEN

De todas las escuderías, sin duda la más admirada y esperada del momento es la John Wyer Automobile, que tiene a su cargo a los Porsche 917 que arrasaron con el campeonato del año que termina.

Sin embargo, por el momento resulta imposible anticipar la composición de las parejas que tripularán los dos autos celestes. La fábrica Porsche presiona a Wyer para que incluya en el team a Joseph Siffert, su hombre de confianza, y a su vez John Wyer y el jefe de equipo, David Yorke, inclinan sus preferencias por Pedro Rodríguez. Ambos son excepcionales, pero la rivalidad que se desató entre ellos impide ponerlos en pareja, por lo que hay que buscarle un compañero a cada uno. Rodríguez sugiere a Jackie Oliver, mientras que para ocupar el lugar que dejara libre Brian Redman con su retiro, Yorke debió seleccionar entre Peter Gethin, Tim Schenken y Derek Bell. Al parecer el elegido sería este último, con lo que las parejas quedarían formadas con Rodrí-

guez-Oliver y Siffert-Bell pero todavía falta la palabra oficial, de modo que los únicos seguros serían los dos primeros pilotos. Entre los rumores llegados recientemente Siffert habría solicitado a John Surtees como compañero para 1971, pero esta versión también carece de confirmación.

La escudería International Martini es otra de las que viene a nuestro país con ansias y posibilidades de éxito. Sus Porsche 917 son de los más competitivos y lo prueba el triunfo de uno de ellos en las últimas 24 Horas de Le Mans, en manos de Hans Herrmann —que se retiró— y Richard Attwood. Los pilotos confirmados para tripular los 917 son: Gijs van Lennep, Vic Elford, Gerard Larrouse y el doctor Helmut Marko, todos ellos de primera línea en Europa. Aparte se confirmó el nombre de un quinto hombre para tripular junto a un argentino el carrereado 908 que ya estuviera el año pasado en la Argentina en manos de Dechent-Koch. Se trata del novicio Hans Dieter Weigel. Esta máquina no está precisamente para ganar pero cabe el consuelo que es uno de los ejemplares mejor

cuidados de la serie 908 de los que quedan corriendo.

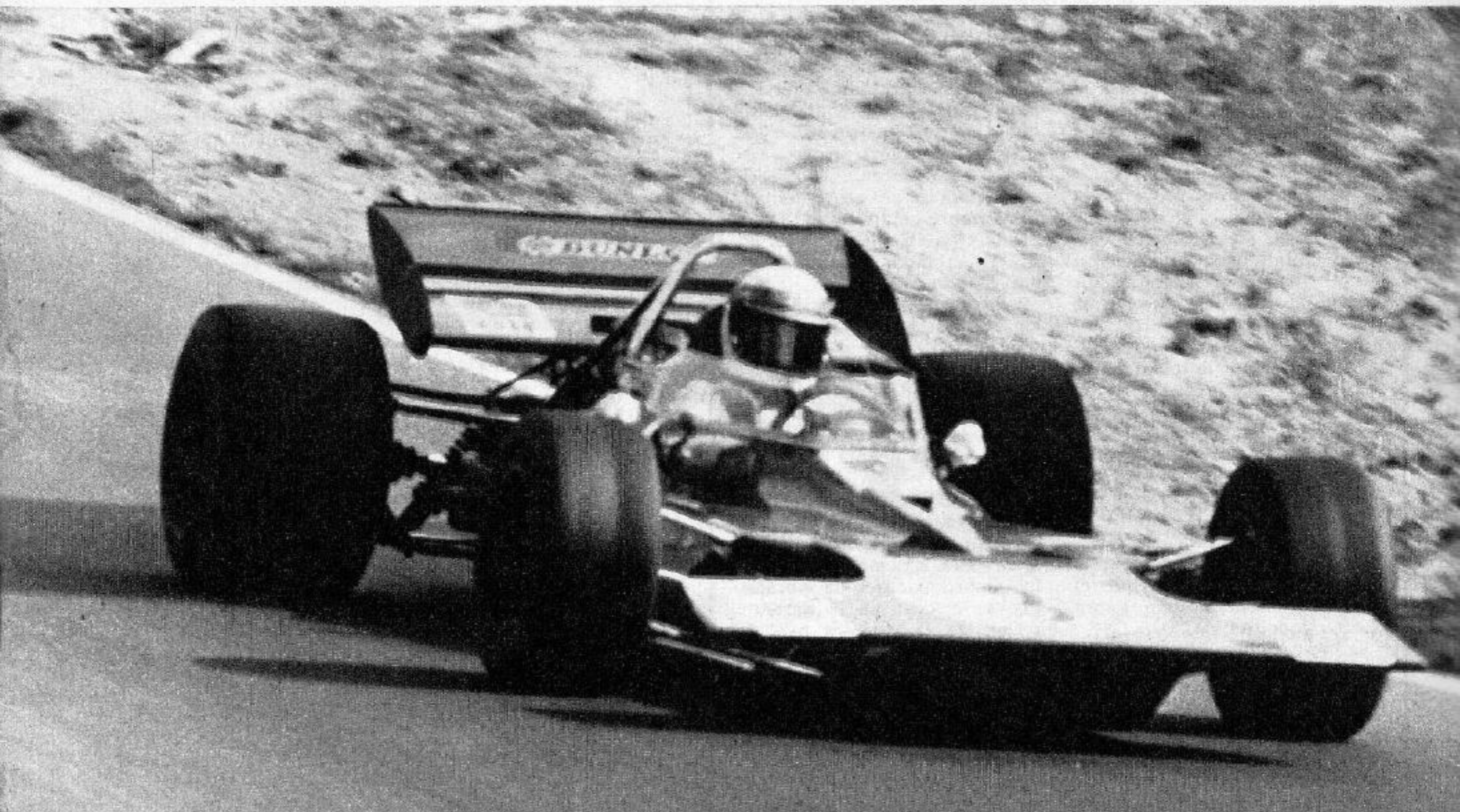
Los 917 restantes que nos visitarán son máquinas que ya han demostrado estar en la conversación. Uno pertenece al Gesipa Racing Team y vendrá para ser conducido por los alemanes Jurgen Neuhaus y Willy Kauschen, ambos de brillante actuación en esta categoría así como en Turismo y la recientemente creada Interserie europea para potencia ilimitada. Los otros dos serán conducidos por Alex Soler Roig-Carlos Reutemann y Dominique Martin-Pablo Brea, dando así oportunidad a que dos pilotos argentinos cuenten con máquinas de reales posibilidades para la gran carrera. Los Porsche restantes son dos 908, uno sin confirmar, de la Hannu Kahl Racing sin pilotos designados, y otro propiedad de Jorge de Bagration que compartirá el volante con un representante autóctono.

Pasando ahora a la siguiente marca, Ferrari participaría en nuestros 1.000 Kilómetros con dos máquinas oficiales, pero no se confirmaron ni modelos ni pilotos. En caso de confirmarse los inscriptos de F1 —Ickx, Regazzoni, Giunti— lo más proba-

ble es que Ickx y Giunti formen pareja en la máquina de punta y Regazzoni tripule la segunda máquina en pareja con Peter Schetty, que seguramente vendrá en su doble función de "capataz" de equipo y piloto comodín. De no ser así lo más probable es que venga Nino Vaccarella a ocupar la plaza restante, no así Mario Andretti, que ya definió las carreras en que puede intervenir en SP y F1 sin interferir sus otros compromisos. De cualquier manera no ha sido muy bien aclarada la posición de Andretti en Ferrari y el grado de dependencia de último momento, pero la fórmula más verosímil es la propuesta al principio (Ickx-Giunti y Schetty-Regazzoni).

Ferrari ha volcado todas sus exitosas experiencias en F1 en la construcción del 312 P, un SP dotado del mismo motor boxer de 12 cilindros. Todo hace pensar que Buenos Aires puede ser el campo de prueba ideal para los citados aparatos, pero hasta ahora no se sabe con qué máquinas concurrirá a la cita, ni concretamente si lo hará.

Siguiendo con Ferrari, pero ya remitiéndonos a ejemplares particulares, la escudería de



Jackie Stewart, as indiscutido de la Fórmula Uno, vendrá al frente de todos los pilotos más importantes del mundo, no ya de visita, sino para mostrar en la Argentina las cualidades que lo consagraron.

...CON USTEDES LA TEMPORADA

Luigi Chinetti inscribió una poderosa 512 S para ser conducida por un piloto extranjero y uno argentino, ambos a designar, lo mismo que al inefable José María "Hazme aire, mujer" Juncadella, que compartirá su máquina 512 S con Arturo Merzano.

Joakim Bonnier vendrá con la Ferrari restante, una flamante 512 M, también del mismo modelo, pero para compartirla con Mike Parkes o bien con su compañero del año pasado, Reine Wissell, que viene con el team Lotus de F1.

Alfa Romeo trae tres máquinas al país que le dio su única satisfacción en SP. Los modelos son los prototipos que conocimos el año pasado, con leves modificaciones de carrocería pero mucho mejor rendimiento de motor. Las parejas, renovadas en parte, estarán formadas por Andrea de Adamich-Henri Pescarolo, Rolf Stommelen-Nanni Galli y Toine Hezemans-Emer-son Fittipaldi, este último incorporado al equipo sólo para esta carrera, aparentemente.

Matra vendrá con dos de sus prototipos 660, derivados directamente del F1 del '70. Aunque parecidas de aspecto a la 650 que triunfó el año pasado en los Mil Kilómetros, las máquinas actuales doblan y se tienen

mucho mejor que aquel ejemplar. El infaltable Jean Pierre Beltoire, prócer de Matra, compartirá responsabilidades con el recién incorporado Chris Amon, mientras que el auto restante quedará en manos de Francois Cevert y otro piloto todavía no designado.

El panorama se cierra con algunas incógnitas como el Lola T.210, modelo del cual veremos varios ejemplares, muchos de ellos manejados por pilotos argentinos. No es un autito para ganar, con su motor Cosworth FVC de 1.800 cc, pero sí puede permitir actuaciones importantes a aquellos que no están acostumbrados a andar en SP internacional durante todo el año.

El McLaren Cosworth tres litros puede ser una sorpresa y además marcar la pauta de perfeccionamiento del Berta LR y el Baufer-Herceg (a) "Pantera Rosa" tendrá oportunidad de demostrar si tiene garras y colmillos para prenderse en la cosa internacional.

Evidentemente, las posibilidades de triunfo del Berta, que parece ser el auto local que más expectación despierta, no son tantas como en la temporada anterior, a pesar que entonces no había ninguna experiencia.

Los rivales son ahora mucho más fuertes y calificados mecánicamente, y ni Di Palma ni Sandy Marinovich tienen el training habitual de los pilotos de "todo el año".

Sin embargo, en Alta Gracia se trabaja fuerte para ese día, y ya sabemos de lo que son capaces Oreste, el "loco" Luis y todo el equipo. Con esa capacidad que es real y no una expresión de deseos, y un poco de suerte, el resultado puede llegar a ser mucho más importante que en 1970. No olvidemos que la carrera es de 1.000 kilómetros, con clima y circuito a favor, y que además es habitual que en nuestro Autódromo gane siempre un auto inesperado (y que paradójicamente podría ser el más esperado).

F1: EL POSTRE DE LA TEMPORADA

Mucha gente hay —no sólo los chicos— que prefieren el postre a la comida. Para el caso de nuestra Temporada Internacional, el postre será la carrera de Fórmula Uno, y no poca gente la esperará con más atención que a los SP. Posiblemente no tanto como podría suceder por las diferencias de las categorías en sí; la cantidad de participan-

tes argentinos en Sport Prototipos es sensiblemente superior. Pero los que gozan viendo una carrera de autos, resultados aparte, saben que el plato fuerte en lo que concierne a emoción y espectáculo está en los sofisticados monopostos. La misma entidad organizadora parece haberse dado cuenta de ello, y aun un poco en detrimento de la ya baqueteada imagen del auto cuasi-patrióticamente autóctono, que solía engalanar los poco convincentes afiches de otros años, han salido a la calle con posters de reclame sensiblemente mejorados en su gusto y en su proyección promocional, mostrando un vigoroso monoposto semejante a un Lotus 72 —aunque desprovisto de los adornos publicitarios que lo caracterizan—, que llega más al interés del público que las suaves líneas de un SP, que es en realidad el protagonista principal de la temporada.

El interés desatado en el ambiente por el retorno de los monstruos es ampliamente justificado. La cantidad de pilotos y autos es bastante limitada, y la categoría no admite hombres de "relleno", así que allá donde haya una carrera de F1 debe ir todo el elenco, ya que son los únicos conductores capacitados

ULTIMO MOMENTO MUY IMPORTANTE

Una fisura en el cigüeñal del motor Cosworth que impulsa al Berta LR hace peligrar la participación de esta máquina en la cada vez más próxima Temporada Internacional.

Una semana atrás, probando el motor en el banco, con los nuevos árboles desarrollados por Oreste "himself", se obtuvieron 410 HP, tres por encima de los 407 que erogaba el Cosworth en su versión original.

Luego del desarmado posterior al test, se llegó a la feliz conclusión que no había que volver a tocar nada, puesto que las camisas, los aros y, en fin, todas las partes del motor, originales o desarrolladas en Alta Gracia funcionaban a la perfección y gozaban de perfecta salud.

Pero desgraciadamente, cuando se pasaron las piezas por el magnaflux se descubrió que el cigüeñal presentaba una fisura interna longitudinal.

El inesperado contratiempo se agravaba por la falta de un elemento de repuesto, pero afortunadamente, al enterarse del problema la gente de IKA-Renault se hizo eco inmediatamente del mismo y ofreció todas sus instalaciones, elementos de trabajo y personal durante las 24 horas de los días que hagan falta para reproducir el cigüeñal

dañado, computadoras mediante.

Oreste Berta hubiera preferido no cortar el elemento, puesto que al menos podría haber servido para algunas pruebas menores, pero fue necesario seccionarlo para de allí sacar las plantillas imprescindibles para la reproducción en una barra de acero al cromomolibdeno cedida por la fábrica.

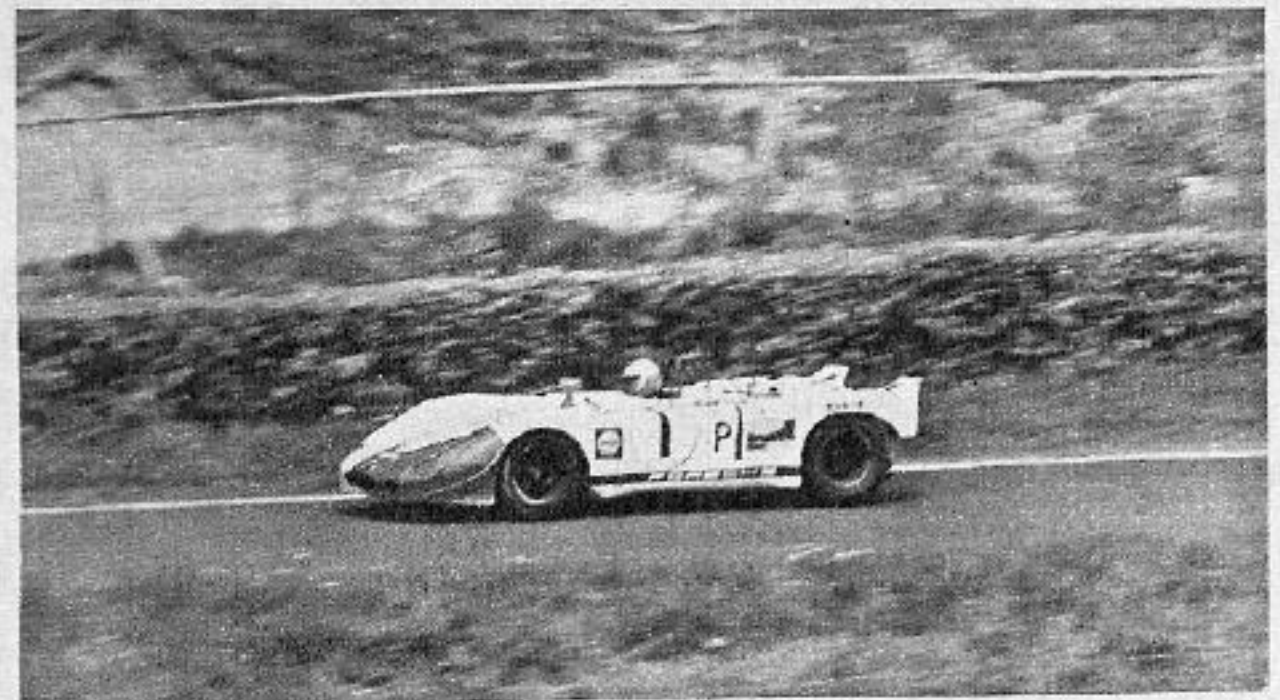
Como detalle digno de destacar en la composición del cigüeñal, dentro de éste se encontraron pequeños pistoncitos que son comandados por la presión del lubricante, haciéndolos desplazarse dentro del cigüeñal a medida que aumenta el régimen de rotación —por el lógico aumento de la citada presión hacia la periferia— para colaborar al balanceo en la bancada trasera. Este sistema reemplaza a los amortiguadores de vibración que se colocan en la parte exterior, en la primera bancada.

Aparte de lo que se haga en IKA-Renault, se ha comenzado la búsqueda de un nuevo cigüeñal por parte de la gente de "La Razón", que espera conseguirlo a tiempo para los Mil Kilómetros.

Esperemos que así sea, para que el Berta LR no falte en la línea de partida representándonos tan dignamente como lo hizo el año pasado.



El nuevo Alfa "33-3" vendrá al país alentado por sus estupendas actuaciones en las últimas carreras, buscando repetir su éxito de las "200 Millas" de la Temporada anterior. Entre sus pilotos, un amigo, Emerson Fittipaldi.



Esta es el Porsche 908 que traerá Internacional Martini para Hans Dieter Weigel y un piloto argentino. Es el mismo que vino hace un año con Dechent-Koch, pero es uno de los más cuidados y puestos al día de los 908 que quedan.

para manejar semejante tipo de proyectiles.

Como ya comentáramos al principio de la nota, las listas difundidas por el Club YPF indican una similitud de formación de equipos con los de 1970; sin embargo, merced a la salvedad que se hace al pie de las listas, nos aventuramos a la formación de los equipos tal como podrían correr en el Gran Premio de la República Argentina.

BRABHAM: En la lista figuran Jack Brabham y Rolf Stommelen. Sin embargo, la posición del equipo es una de las más confusas del ambiente. Brabham se despidió del automovilismo en un show unipersonal, girando varias veces en tiempos de record en Brands Hatch, ante una multitud que fue sólo para aplaudirlo antes de quitarse el casco por última vez. Stommelen pasó al Team Surtees dejando a Brabham sin un solo piloto. Esto obligó a Ron Tauranac a la elección de un nuevo piloto, que por el momento se dice que es **VIC ELFORD**, quien podría ser porque viene también a SP. De no ser él no sabemos qué piloto va a llenar esa plaza, a menos que lo tengamos tan debajo de las narices que no lo vemos. Nos referimos a **CARLOS REUTEMANN**. Lole no dijo na-

da al respecto hasta ahora, pero es llamativo que algunas publicaciones extranjeras ya lo indiquen como piloto Brabham, acotando que la actividad del equipo en F1 sería pagada con dinero argentino. En caso que esto quedara desmentido, un último candidato posible sería **TIM SCHENKEN**, el joven australiano que está inscripto con De Tomaso y que bien podría cambiar a último momento.

BRM. La tradicional marca inglesa anota a Pedro Rodríguez y Jackie Oliver, pero ya es seguro que el año que viene integre el team el suizo **JOSEPH SIFFERT**, lo que podría dar pie a la separación del mexicano. Del mismo modo es incierto el futuro de Jackie Oliver, pero al no existir rivalidades tan enconadas como en el caso de los dos primeros pilotos, es posible que permanezca otro año con la marca.

FERRARI no tiene problemas en cuanto a la continuación de su equipo. Como todo team ganador mantiene a su gente intacta, ya que son garantía de buenos resultados. **JACKY ICKX** y **GIANCLAUDIO REGAZZONI** son inamovibles e **IGNAZIO GIUNTI**, parejo y llegador, vendrá a tripular la tercera máquina del equipo. El único ferrarista no presente sería el recién

contratado **MARIO ANDRETTI**, si los planes no se cambian sobre los próximos días.

LOTUS tiene dos buenos valores, **EMERSON FITTIPALDI** y **REINE WISSELL**, pero ninguno de los dos son todavía figura a pesar del triunfo de Emerson en USA. La gran sorpresa podría darla **PEDRO RODRIGUEZ** si se concreta el acuerdo con Colin Chapman. El mexicano ha pasado a primer plano este año en SP gracias a sus reiterados triunfos, y eso es lo que necesita Lotus: un primer piloto con imagen ganadora.

MARCH pasa en la actualidad por un momento muy difícil y distinto al que pasara hace un año, cuando la fortuna y los pilotos más codiciados le sonreían. La firma inglesa contará únicamente con el apoyo de **RONNIE PETERSON**, a manera de primer piloto, y es difícil aventurar qué otro corredor tendrá como compañero.

MATRA contará como de costumbre con la veteranía de **JEAN PIERRE BELTOISE**, y como segundo piloto con el cuñado de éste, el joven y "hermoso" **FRANÇOIS CEVERT**. Matra cuenta también con los servicios de **CHRIS AMON** para 1971, pero no sería nada raro que éste no venga al país, puesto que

tiene un contrato con STP para manejar un March modificado en la Copa Tasmania. Por otra parte, y si es que Amon estaba contratado personalmente, es posible que venga a correr con Matra y Cevert corra por esta última vez con el viejo March de Tyrrell, en el equipo de Jackie Stewart.

SURTEES está inscripto con su titular, Big John, y Derek Bell, pero con seguridad en su lugar vendrá el alemán **ROLF STOMMELEN**.

DE TOMASO. Esta marca vendría al país sólo por cumplir con el compromiso, porque su constructor es argentino pero es posible que ésta sea su última carrera. Si Schenken, su piloto inscripto, pasa a Brabham lo más probable es que el De Tomaso sea tripulado por el desplazado **DEREK BELL**.

Y, por último, la estrella de la categoría, **JACKIE STEWART**, participará con el feo pero veloz **TYRRELL**, y el eje del espectáculo girará alrededor de su lucha con las Ferrari oficiales.

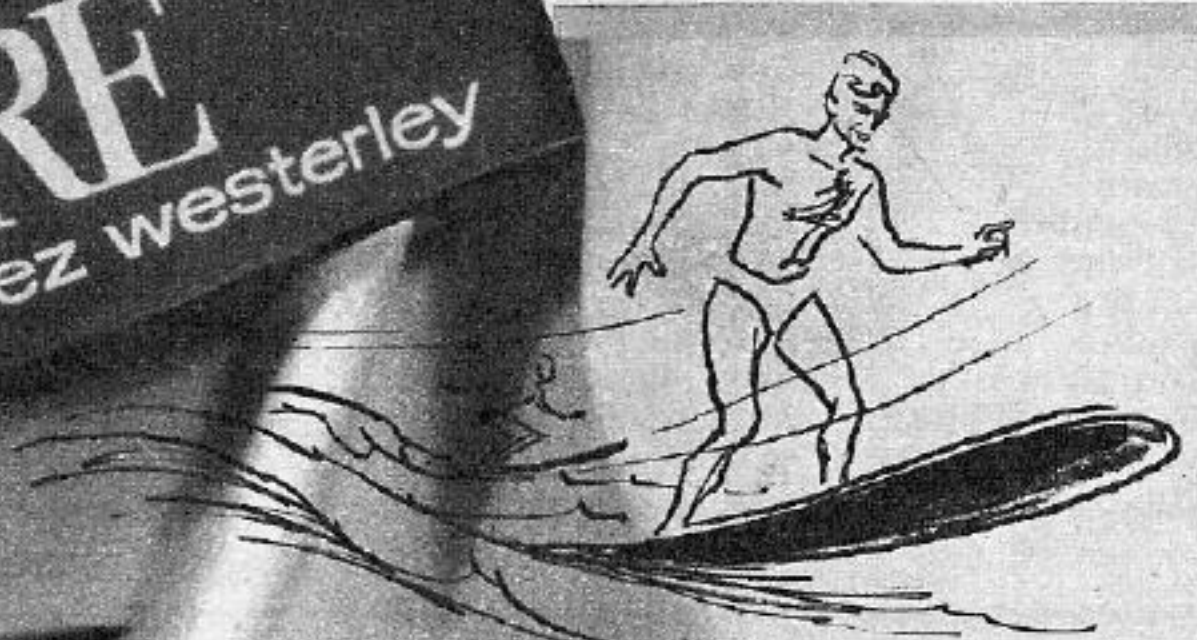
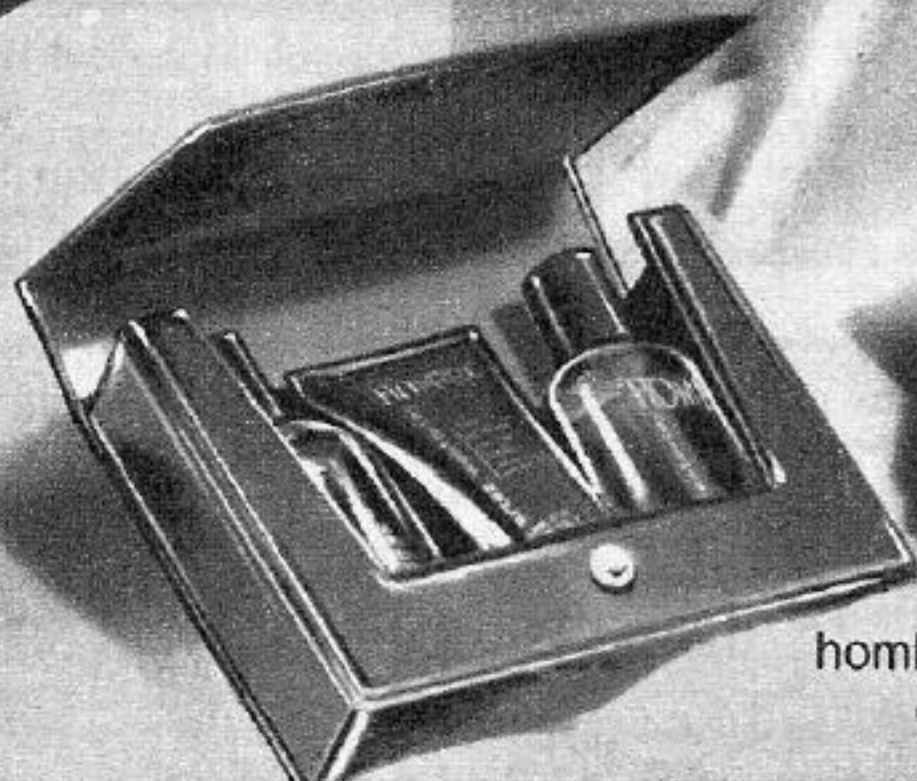
Además, el equipo **McLAREN**, que estaría ausente, enviaría un auto para un piloto argentino, que suponemos sería **REUTEMANN**, si no se confirma nuestra suposición acerca de su inclusión en el team Brabham.

para hombres dinámicos!

WEEK-END, estuche personal.

AEROSOL, absoluta novedad.
FIJADOR PARA EL CABELLO
COLONIAS AL EXTRACTO
ESPUMA DE AFEITAR
DESODORANTES

y... como siempre, en envases tradicionales la más importante y completa línea para la cosmética masculina.



hombres dinámicos, hombres de hoy...
con línea **HOMBRE** de artez westerley

¡ tenemos calendario !

La CADAD se expidió finalmente en lo que a calendario automovilístico para 1971 se refiere. El nuevo cuadernillo incluye una serie de novedades importantes para el automovilismo y una, sobre todo, que jugará de salvador de la categoría Turismo: el Grupo 1 o Turismo Nacional, que viene a ser algo así como el predecesor del viejo y famoso "standard". 13 carreras forman su calendario, y sin lugar a

Con el Año Nuevo, la CADAD dio a publicidad el nuevo Calendario para 1971. Grandes novedades, nueva categoría y buenas carreras.

CALENDARIO DEPORTIVO 1971 — CADAD.

TURISMO GRUPO 1

14 de marzo	Auto Club Gualaguaychú (E. Ríos)	Autódromo Ciudad de Gualaguaychú	A y B
1/4 de abril	Asociación Volantes Gral. Roca (Río Negro)	La Vuelta de la Manzana (ruta)	A y B
28 de abril/2 de mayo	Automoto Club Carlos Paz (Córdoba)	C. Paz-C. del Monte-M. Clavero-C. Paz-Cosquín (ruta)	
16 de mayo	Auto Club 25 de Mayo (Bs. Aires)	Circuito semipermanente	A y B
13 de junio	Chaco Automoto Club (Chaco)	IV Vuelta del Chaco (ruta)	
4 de julio	San Francisco Auto Club (Córdoba)	Circuito local	
18 de julio	Club Atlético Alvear (Chaco)	Circuito Villa Angela (semipermanente)	
1 de agosto	Club Volantes Entrerrianos (E. Ríos)	Autódromo de Paraná	
29 de agosto	Mercedes Automóvil Club (Bs. Aires)	Circuito local	
19 de septiembre	Pque. Comunitario "J. Posse" (Córdoba)	Circuito semipermanente	A y B
3 de octubre	Auto Club Concordia (E. Ríos)	Autódromo de Concordia	A y B
17 de octubre	Allen Automoto Club (Neuquén)	Autódromo de Allen (1.000 Km del Comahue)	
19 de diciembre	San Isidro Automóvil Club (Cap. Fed.)	Autódromo Municipal de Buenos Aires (600 Kilómetros Ciudad de Buenos Aires)	

TURISMO GRUPO 2

14 de febrero	Asoc. Pilotos Automov. de Turismo (Cap.)	Autódromo Municipal de Buenos Aires (26 Horas de Turismo G. 2)	B y C
7 de marzo	Asoc. Sanjuanina de Volantes (San Juan)	San Juan-Coquimbo-San Juan (ruta)	A-B-C
21 de marzo	Autom. Club Com. Rivadavia (Chubut)	Autódromo Comodoro Rivadavia	A y B
1/4 de abril	Asoc. Volantes Gral. Roca (Río Negro)	Vuelta de la Manzana (ruta)	A y B
18 de abril	Automóvil Club C. del Monte (Córdoba)	C. del Monte-S. Marcos Sierra-C. del Monte (ruta)	
9 de mayo	Automóvil Club Misiones (Misiones)	Circuito Santa Inés	
23/25 de mayo	Asoc. Tucumana de Aut. Standard (Tucumán)	V Vuelta del Noroeste (ruta)	A y B
6 de junio	San Isidro Automóvil Club (Capital)	Autódromo Municipal de Buenos Aires	B y C
27 de junio	Auto Club Concordia (Entre Ríos)	Autódromo de Concordia	A y B
11 de julio	Concepción Auto Club (Tucumán)	Autódromo de Tucumán	A y B
25 de julio	Nueve de Julio Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de 9 de Julio	
8 de agosto	Vicente López Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo Municipal de Buenos Aires	B y C
22 de agosto	Automóvil Club Pergamino (Buenos Aires)	Circuito semipermanente	
12 de septiembre	Automóvil Club Río Cuarto (Córdoba)	Autódromo de Río Cuarto	
26 de septiembre	Asoc. Arg. de Aut. Sport (Capital)	Autódromo M. de Bs. As. (6 Horas de la AAAS)	
10 de octubre	Las Flores Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de Las Flores	
24 de octubre	Automóvil Club Río Gallegos (Santa Cruz)	Circuito mixto	
7 de noviembre	Asoc. Pilotos Autom. Turismo (Capital)	Autódromo Municipal de Buenos Aires	B y C
23 de noviembre/10 de dic.	Automóvil Club Argentino	Recorrido a determinar	

FORMULA DOS

25 de abril	Moto Club Argentino (Capital Federal)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
27 de junio	Vicente López Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
18 de julio	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo
22 de agosto	Buenos Aires Moto Club (Capital Federal)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
19 de septiembre	Dep. Aut. de Las Rosas (Santa Fe)	Autódromo de Las Rosas
24 de octubre	Avellaneda Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo Municipal de Buenos Aires

FORMULA UNO

16 de mayo	Auto Club Concordia (Entre Ríos)	Autódromo de Concordia	
18 de julio	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo	
1 de agosto	Asoc. Tucumana de Aut. Standard (Tucumán)	Autódromo de Tucumán	
15 de agosto	Dep. Aut. Las Rosas (Santa Fe)	Autódromo de Las Rosas	
5 de septiembre	Club Atlético Rafaela (Santa Fe)	Autódromo Ciudad de Rafaela	500 Millas
12 de octubre	Dep. Aut. Las Rosas (Santa Fe)	Autódromo de Las Rosas	
31 de octubre	Automóvil Club San Rafael (Mendoza)	Autódromo de San Rafael	
14 de noviembre	Moto Club Argentino (Capital)	Autódromo Munic. de Buenos Aires	

dudas veremos coronada con el éxito esta inquietud plausible de CADAD. Otra de las novedades es el hecho de que vuelven a figurar en el calendario anual carreras ya clásicas y que constituyen la sal del automovilismo, sobre todo en la categoría Turismo: 26 Horas, 6 Horas de la AAAS, 1.000 Km, Vuelta del Noroeste y Capilla del Monte. En TCA, la novedad la constituyen los trazados trabados co-

mo el de Capilla del Monte, Alturas de Punilla (La Cumbre) y Carlos Paz-Cosquín (pasando por todas las variantes montañosas). En SP nada ha cambiado, salvo el reglamento. 17 carreras que seguramente se estructurarán bajo la vieja idea de las series y final. En Fórmula Dos el panorama no es muy claro: sólo 6 carreras están programadas en el calendario. Fórmula 2 y Asociados anunció un Campeonato

de 8 carreras patrocinado por una empresa petrolera, pero no figuran en el calendario, por lo que pensamos que es de dudosa realización. De todas maneras, esperamos que se concreten para bien de la F. 2.

Fórmula Cuatro no tiene problemas. Tuvieron que rechazar carreras y se quedaron con dieciséis competiciones, las cuales les basta y sobra para demostrar una vez más que, ade-

más de ser categoría escuela, es popular.

En Fórmula Uno sus ocho carreras (incluidas las 500 de Raphy) no agregan nada a la anemia que acusó en 1969. A lo mejor, a último momento, se piden carreras sobre la marcha, pero por ahora...

En resumen: un buen calendario, con las categorías ideales y una buena programación. ¡A correr!

FORMULA CUATRO

21 de marzo	Las Flores Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de Las Flores
11 de abril	Club Volantes Entrerrianos (Entre Ríos)	Autódromo de Paraná
25 de abril	Automoto Club Junín (Buenos Aires)	Autódromo de Junín
9 de mayo	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo
6 de junio	Club Atlético Rafaela (Santa Fe)	Autódromo de Rafaela
20 de junio	Asoc. Deport. Automotores (Tucumán)	Autódromo de Tucumán
11 de julio	Córdoba Automóvil Club (Córdoba)	Autódromo Oscar Cabalén
25 de julio	Automóvil Club Río Cuarto (Córdoba)	Autódromo Río Cuarto
8 de agosto	Las Flores Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de Las Flores
29 de agosto	Automóvil Club Mercedes (San Luis)	Circuito local
12 de septiembre	Nueve de Julio Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de 9 de Julio
26 de septiembre	Club Volantes Entrerrianos (Entre Ríos)	Autódromo de Paraná
10 de octubre	Asoc. Sanjuanina de Volantes (San Juan)	Autódromo El Zonda
31 de octubre	Automóvil Club San Rafael (Mendoza)	Autódromo de San Rafael
7 de noviembre	Allen Automoto Club (Neuquén)	Autódromo de Allen
21 de noviembre	Automoto Club C. Rivadavia (C. Rivadavia)	Autódromo de C. Rivadavia
19 de diciembre	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo

TURISMO CARRETERA - FORMULA A

14 de marzo	Asoc. Deportiva Automotor (Tucumán)	Circuito rutero	
28 de marzo	Centro Com. Ind. y Fom. La Cumbre (Córdoba)	Circuito Alturas de Punilla	Montaña
18 de abril	Auto Club Salta (Salta)	Circuito rutero	Montaña
2 de mayo	Club Cía. General de Salto (Buenos Aires)	Circuito rutero	
16 de mayo	Asociación Sanjuanina de Volantes (San Juan)	Circuito rutero	
30 de mayo	Automóvil Club Bragado (Buenos Aires)	Circuito rutero	
13/20 de junio	Automóvil Club Argentino	Gran Premio a la Mesopotamia	
4 de julio	Hughes Foot-ball Club (Santa Fe)	Circuito rutero	
18 de julio	Auto Moto Club Olavarría (Buenos Aires)	Circuito rutero	
1 de agosto	Asoc. Corredores de TC (Capital)	Circuito rutero	
15 de agosto	Automóvil Club San Luis (San Luis)	Circuito Potrero de los Funes	
29 de agosto	Asoc. Cordobesa de Volantes (Córdoba)	Circuito Los Cóndores	
19 de septiembre	Auto Club Chivilcoy (Buenos Aires)	Circuito rutero	
3 de octubre	Club Atlético Jorge Newbery (Santa Fe)	Circuito rutero	
17 de octubre	Automóvil Club Capilla del Monte (Córdoba)	C. del Monte-San Marcos Sierra-C. del Monte	Montaña
31 de octubre	Automóvil Club Pergamino (Buenos Aires)	Circuito rutero	
14 de noviembre	Automóvil Club Río Gallegos (Santa Cruz)	Circuito mixto rutero	
12/17 de diciembre	Automoto Club Carlos Paz (Córdoba)	C. Paz-C. del Monte-M. Clavero-C. Paz-Cosquín	Montaña

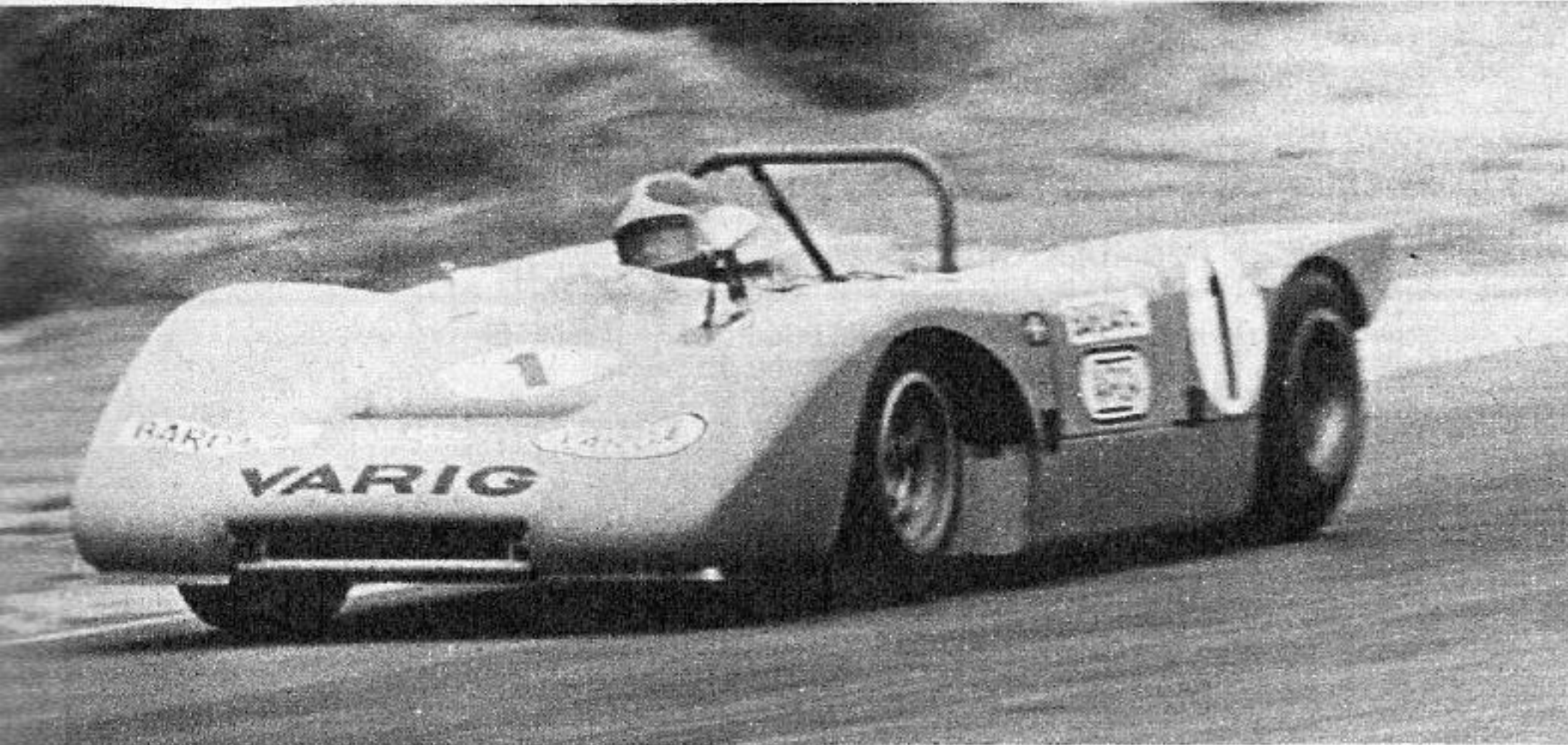
SPORT PROTOTIPOS

21 de marzo	Las Flores Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de Las Flores
11 de abril	Club Volantes Entrerrianos (Entre Ríos)	Autódromo de Paraná
25 de abril	Moto Club Argentino (Capital Federal)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
9 de mayo	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo
6 de junio	Club Atlético de Rafaela (Santa Fe)	Autódromo Ciudad de Rafaela
27 de junio	Vicente López Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
11 de julio	Córdoba Automóvil Club (Córdoba)	Autódromo Oscar Cabalén
25 de julio	Automóvil Club Río Cuarto (Córdoba)	Autódromo de Río Cuarto
8 de agosto	Las Flores Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo de Las Flores
22 de agosto	Buenos Aires Moto Club (Capital Federal)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
12 de septiembre	Automóvil Club Nueve de Julio (Buenos Aires)	Autódromo 9 de Julio
26 de septiembre	Club Volantes Entrerrianos (Entre Ríos)	Autódromo de Paraná
10 de octubre	Asociación Sanjuanina de Volantes (San Juan)	Autódromo El Zonda
24 de octubre	Avellaneda Automóvil Club (Buenos Aires)	Autódromo Municipal de Buenos Aires
7 de noviembre	Allen Automoto Club (Neuquén)	Autódromo de Allen
21 de noviembre	Automoto Club Comodoro Rivadavia (Chubut)	Autódromo de Comodoro Rivadavia
19 de diciembre	Club Atlético Maggiolo (Santa Fe)	Autódromo de Maggiolo

NOTA: El 17 de agosto se corre el Desafío de los Valientes, con máquinas Fiat hasta 2.000 cm³, en la Pampa de Achala. Sin puntaje.

EMERSON Y LA C

La tercera prueba por la Copa Brasil lo puso a Emerson Fittipaldi al frente del torneo. La carrera se postergó por la lluvia, y la Ferrari, a la hora de las definiciones, sin agua, le dio dura batalla al brasileño. El Avante Tornado abandonó.



Emerson Fittipaldi, el gran dotado brasileño. Su triunfo en la tercera carrera lo hizo encabezar la Copa Brasil.

La tercera prueba, penúltima del torneo por la Copa Brasil, debió realizarse el domingo anterior, pero la inundación del circuito obligó —sin opciones— al director de prueba a suspenderla. Sobrevinieron inmediatamente largas y acaloradas consultas entre los pilotos por saber quiénes estaban de acuerdo en seguir corriendo ese mismo día si la meteorología lo permitía. Pero la mayoría —entre los que se incluían los argentinos— bregó por reanudar en otra fecha.

Así quedó establecido ese mismo día que la carrera continuaría dos días después, o sea, el martes pasado, conservando cada piloto el lugar (en la largada) que tenía cuando la carrera se detuvo. Asimismo, las autoridades resolvieron dejar libre acceso al público para la nueva fecha fijada.

El piso mojado tan exageradamente al finalizar la primera vuelta había hecho que muchos de los coches de punta escaparan del control de sus pilotos para iniciar una alarmante serie de trompos y derrapajes tal cual como si el piso estuviera enjabonado. Ninguno de los líderes tuvo que lamentar golpes; en cambio, un Puma brasileño rezagado y apurando cuando vio la oportunidad, quedó terminado contra una montaña. Nuestro Avante Tornado sufrió algo similar en cuanto al elemento contundente inmueble que lo dañó. Pero felizmente sólo tuvo que reemplazar una rueda. De cualquier forma, Jorge Ternengo ya estaba el martes, día de la carrera en la Reina del Plata, con planes de no volver y dejar el coche en manos de Jorge Omar del Río.

Con mucho calor, a pesar de lo laborable del día y algunos inconvenientes que no vienen al caso, quince mil (15.000) espectadores se juntaron en el trazado paulista para ver si definitivamente se cumplía con la bendita fecha. Y para ver si Emerson Fittipaldi ganaba —como eran sus propósitos ahora— para ponerse al frente del Torneo definitivamente. Pero para impedir sus intenciones estaba la Ferrari 512 de Moretti, a quien guiaban propósitos similares a los del brasileño.

Así, la carrera se puso en movimiento con un violento pique de la Ferrari. Emerson pegado a la cola del italiano desarrollaba un plan de carrera bastante inteligente: mantenerse siempre a una distancia corta de Moretti hasta que el tanque de combustible bajara de nivel y aliviara al Lola T-210, asegurando de esa forma una paridad, que de hecho, por las características de cada coche, no se daba (el italiano favorecido). Y lo pasó no más en la séptima vuelta de carrera. Pero en esa misma vuelta, al volver a ingresar en la recta larga del circuito, la

Gian Piero Moretti el italiano que logró un buen segundo puesto solucionados los problemas mecánicos que aquejaban desde la primera carrera a su Ferrari 512 S.

COPA

Ferrari volvió a la punta. Pero por muy poquito (para tranquilidad de los locales), porque una vuelta después "O Emersinho" asumió de nuevo el liderazgo, para mantenerlo hasta el final. Debido a la tenacidad de la Ferrari en la vuelta novena, Emerson Fittipaldi estableció un nuevo record para el Interlagos, clavando los cronómetros en 2m 3/10. Y completó las veintiuna vueltas a un promedio de 165,962 km/h.

Moretti llegó segundo a pesar de los cinco litros que lo impulsaban (contra los 2 litros del Lola de Emerson). Todo parecería indicar que este gran valor brasileño está llamado a convertirse en un monstruo superdotado de nuestra década y para orgullo del automovilismo sudamericano (consuelo para nosotros por lo que nos corresponde continentalmente). Detrás de la Ferrari arribó Wilson Fittipaldi con el Lola T-70 que venía sufriendo desde media carrera problemas mecánicos. No obstante, pudo chuparse de la máquina italiana y terminar así detrás de ella. No pudo intentar adelantarse tampoco por simples diferencias de potencia entre los coches. Cuarto fue el Príncipe de Bagration con el Porsche 908 y él fue el último en completar las 21 vueltas del primero.

Jorge Omar del Río, que desde el principio de la Copa viene luchando el sexto puesto con el portugués Ernesto Neves (Lotus 47), tuvo que abandonar en la quinta vuelta por rotura del motor. Pero tampoco el portugués contrincante fue muy feliz. En la tercera vuelta había tenido problemas graves de caja, los que lo obligaron a desistir de la carrera.

El esperado debut del Nissan 2432-R conducido por el japonés Haruhiko Yamaguida defraudó a las tribunas con su séptimo puesto. Pero todo se debió a irreparables problemas de caja desde la segunda vuelta. El oriental Yamaguida se vio obligado a correr prácticamente toda la carrera con marchas de menos.

Para el domingo, el pizarrón anotaba cambios en el orden de los aspirantes a la Copa. Emerson estaba al frente del torneo con 21 puntos, mientras Jorge de Bagration quedaba segundo con 20 puntos. Tercero era Soler Roig con 16 y cuarto Wilson Fittipaldi con 15 puntos. Lo sigue el italiano Moretti y detrás de él el sexto lugar se empataba entre el portugués Neves y nuestro del Río. La última fecha decidirá. Las cosas están parejas y la Copa despierta tanto interés en el público como para la primera de las cuatro carreras. Porque no hay que olvidar —aunque todo parece indicar que Emerson se va a llevar la copa a su dormitorio— que carreras son carreras y que las carreras terminan cuando se baja la bandera, y que lo que mata es la humedad, y que los alemanes son muy trabajadores...

en rosario = corsa

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

- Córdoba 1177 - T.E. 61592

solo Ud., el camino... y su mundo personal

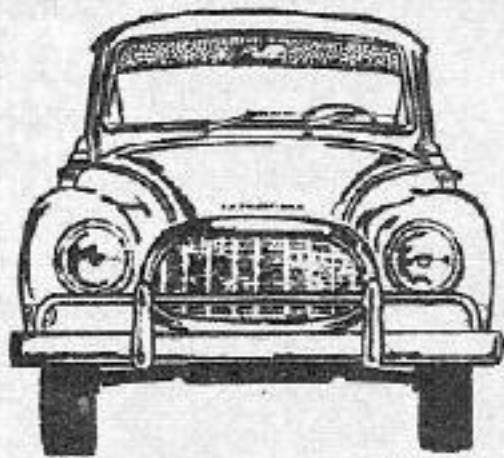


Unico distribuidor en todo el país

nicolás m. canet

Pte. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

STEREO A CASSETTE PARA AUTOMOVILES
GRABADOR Y REPRODUCTOR **SANYO**



3 de febrero 1563
T.E. 45364 Rosario



D.K.W.

toda la línea
repuestos y accesorios
legítimos e importados

AUTO UNION

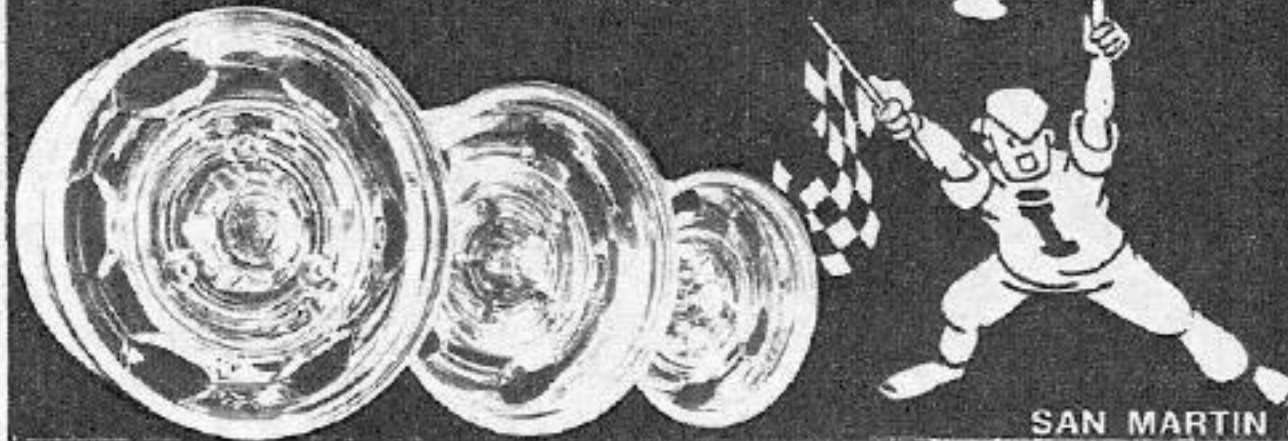
AUTOGOL S.R.L.

**EXPOSICION
PTE. ROCA SRL**
REPUESTOS DE CHAPERIA
DE AUTOMOVILES

PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS

PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051
ROSARIO.

ruedas deportivas



DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS ANCHOS
CROMADO GARANTIDO 1 AÑO

Fabricantes
INDARA S.R.L.

SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166 - 80025 - ROSARIO

NO BUSQUE MAS!



CHAPA TODO

PARTES DE CARROCERIAS
PARA TODAS LAS MARCAS

Puertas - Guardabarras - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Unas
Opticas, Zócalos, etc.

ENVIOS AL INTERIOR

AV. ALBERDI 267 T.E. 39-5896 Rosario

piense
con
precisión



INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.

CUENTA REVOLUCIONES
MEDIDORES DE NAFTA
ACEITE Y TEMPERATURA
LAVA PARABRISAS

TABLEROS
VELOCIMETROS
AMPERIMETROS
LIMPIA PARABRISAS

GÜEMES 2057 T.E. 22527
REPARACION Y VENTAS: ROSARIO

**PHILIPS
AUTORADIO**

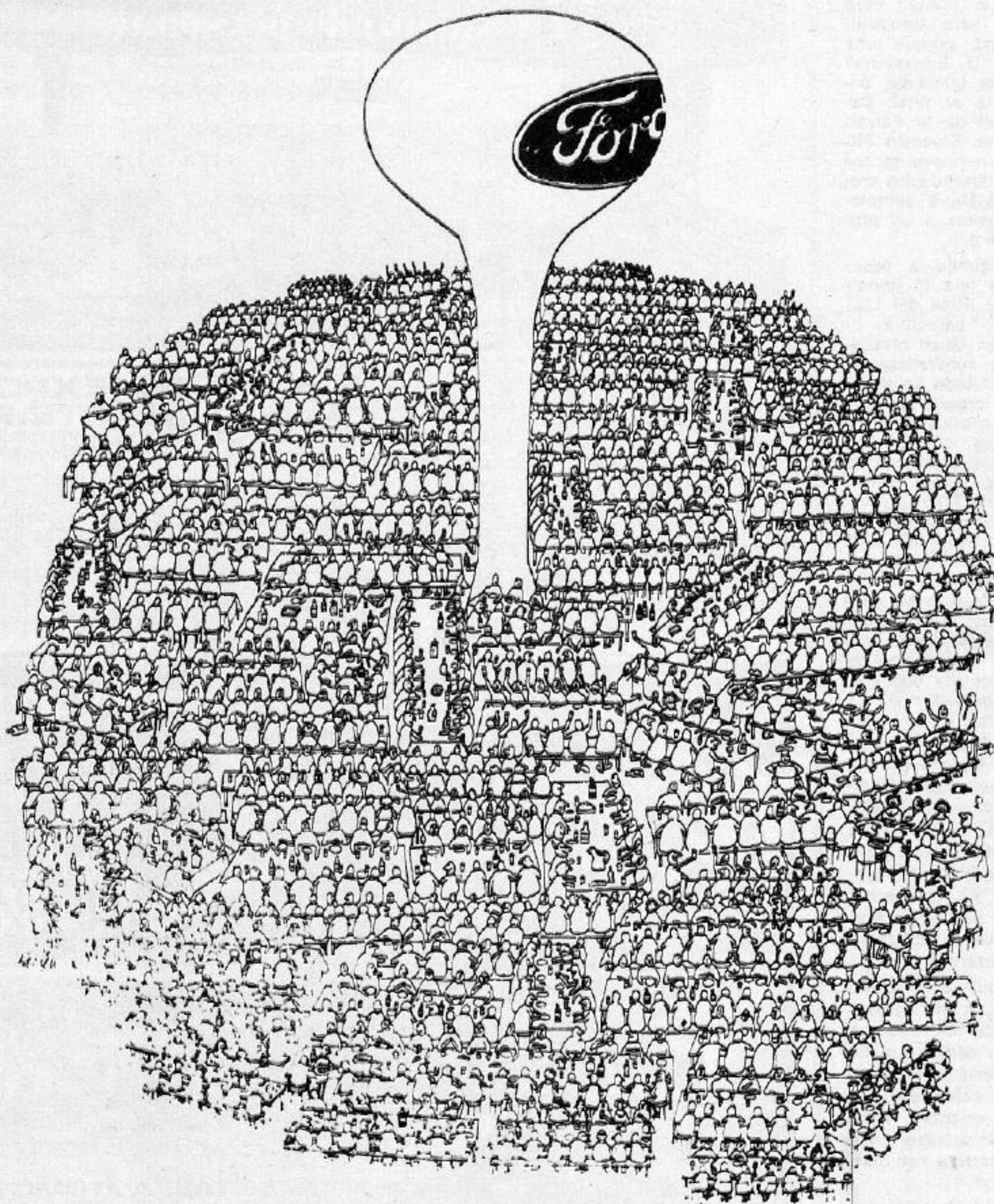
**AUTO RADIO
maica**

Pte. Roca 1686
T.E. 27553 ROSARIO

viva el sonido pongale philips a su auto

REPRODUCTOR STEREO

256.569



Haga una cosa. No importa si usted es viajante, taxista, remisero, camionero, fletero o una persona con coche. Pero fijese si su vehículo dice "FORD" por algún lado, entonces Ud. está en este banquete, con el que Ford Motor Argentina S.A. hubiese querido desear a los 256.569 usuarios Ford del país, un Feliz 1971.

Pero somos muchos. Demasiados, los que tenemos un Ford.

Entonces, FELIZ AÑO NUEVO. Así, simple y sincero.

(Si usted no tiene un Ford, o no tiene coche, que es lo mismo, reciba también nuestros mejores deseos. Uno nunca sabe...)



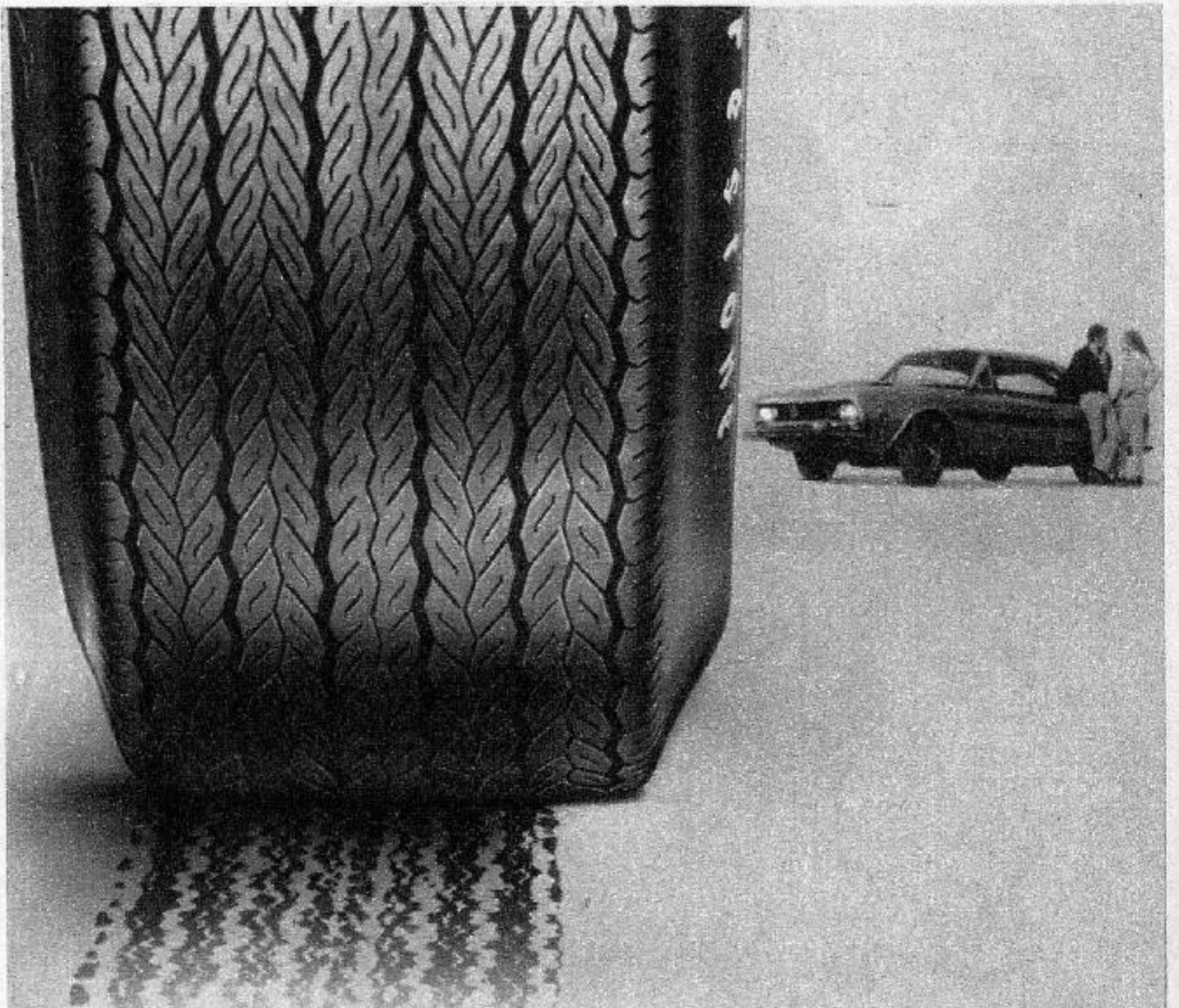
ELECCION DE PILOTOS LIMPIOS COMICIOS

García Veiga, Ruesch, Copello, Pairetti y Cupeiro fueron los cinco pilotos elegidos para ocupar las cinco plazas vacantes para los 1.000 Km de SP. Junto a Di Palma-Marinovich (Berta-LR), Carlos Reutemann y Jorge del Río, que ya tienen autos, representarán a nuestro país en la carrera puntable

El miércoles pasado, frente a las cámaras de Canal 7, el Club YPF reunió a la prensa especializada que a su turno emitió los cinco nombres requeridos para decidir cuáles serían los cinco pilotos nacionales que ocuparán las respectivas cinco plazas existentes (una Ferrari 512, un Porsche 908, tres Lola T-210 dos litros).

Como si la generalidad de la prensa hubiera reducido notablemente la lista de sus posibles favoritos (lo cual habla de un mejor conocimiento de la realidad que en años anteriores), esta vez los nombres que se disputaron los lugares libres fueron sólo siete figuras importantes, que a lo largo de la votación vieron aumentar o disminuir sus posibilidades. Salvo alguno que otro solitario para Mayorga, Cocho López, Gradassi, Terengo o Cuvertino, los siete pilotos entre los cuales se distribuyeron las preferencias generales fueron Néstor García Veiga (único votado unánimemente), Carlos Pairetti, Carlos Ruesch, Eduardo Copello, Jorge Cupeiro, Nasif Estéfano y Angel Monguzzi.

A medida que se sucedió la votación, Nasif Estéfano y Angel Monguzzi perdieron algo de terreno y, finalmente, la lista de los cinco elegidos quedó integrada por García Veiga, Ruesch, Copello, Pairetti y Cupeiro. La lista presentada por CORSA incluía a Nasif Estéfano y Angel Monguzzi, excluyendo por lo tanto a Eduardo Copello y Carlos Pairetti, simplemente porque el voto interno realizado en nuestra redacción así lo determinó. (A la democracia lo que es de la democracia.) De todas maneras, hayan quedado afuera o no, los siete pilotos conjugaban las virtudes necesarias para ser los elegidos. El método empleado por YPF no deja lugar a dudas sobre la autenticidad del mismo, y de tal manera quedó integrada la lista de pilotos que correrán junto a los respectivos pilotos europeos los 1.000 Km de Sport Prototipos.



Donde pisa la nueva Wide Oval de Firestone no queda huella de otra patona.

Porque su banda de rodamiento es 40% más ancha que las cubiertas comunes y más ancha que cualquier otra patona. Una cubierta deportiva por excelencia, diseñada de acuerdo a la famosa "Indy", triunfadora en Indianápolis. Con adherencia total y mayor tracción sobre pavimento mojado. Apóyese sobre la exclusiva Construcción Triple Fuerte de la Nueva Super Sports Wide Oval de Firestone en altísimas velocidades. Y no deje más huella que las de sus cuatro patonas Firestone.

NUEVA **Super** **WIDE OVAL** **Sports**
Firestone

Sígueme

volando

Sígueme con todo.
Solo Aerolíneas lleva carga a 42 ciudades del país y a otras partes del mundo!

Sígueme por todo el mundo
Aerolíneas Argentinas

Sígueme por todo el país.
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a New York.
Llegamos en sólo 30 segundos!
Aerolíneas Argentinas

Sígueme por la ruta de los campeones
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a Asunción.
...y dejemos el invierno en Aeroparque!
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a 942 Km. por hora.
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a Europa.
Eligimos con el más rápido un avión y 214.000 kilómetros!
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a Montevideo
...Ahora podemos optar por el nuevo servicio de pasaje "un reserwa gratis!"
Aerolíneas Argentinas

Sígueme
Hoy festejamos 42 años de experiencia aerocomercial.
Aerolíneas Argentinas

Sígueme a Brasil.
Desde el 15 de septiembre se nos unieron 200 kilómetros de vuelo.
Aerolíneas Argentinas

...en un clima de felicidad
y cordialidad por

AEROLINEAS ARGENTINAS
Bien de usted, y cada vez mejor!





La mesa de los niños buenos. El "Gordo" Buela, Marito García, Néstor García Veiga, Horacio Steven, presidente de la recién nacida entidad, Jorge Cupeiro, Goyo Balbé y demás (que para no mentir de más, comió demasiado).

12 HORAS DE ASADO

Luego de carreras de doce, trece, catorce, veinticuatro, ochenta y miles de horas, lo único que faltaba hacer era algo a la "nuestra usanza"; y qué mejor para nosotros que festejar algo comiendo. La Asociación Argentina de Sport Prototipos decidió culminar el año con las "doce horas de asado" en la quinta que cedió para ello el socio, piloto y amigo Eduardo Pino, en las cercanías de Quilmes. Desde las diez de la mañana la maldad comenzó a rondar por las angelicales cabecitas de los allí presentes y el pequeño tanque australiano recibió en sus bellas aguas a cuanto osado entraba en la quinta. Fue así que tal suerte corrieron Nasif Estéfano, Juan Buena, Federico Urruti, y todo aquel que se paseara en prendas de calle. Para calmar los ánimos, alrededor de la una de la tarde el asado y la cerveza suplantaron las mojaduras, y todos comieron y bebieron como si fuera la última vez. Tras una sutil payada a cargo de Julito Barilari, quien cantó canciones flamencas hasta recitales folklóricos, los niños corredores decidieron jugar al fútbol, cosa que no duró mucho tiempo, pues sólo se dieron cuenta que como futbolistas son unos excelentes corredores (aunque algunos...). Por la noche se entregaron los premios de la Asociación, destacándose el bello blazer azul que recibió el "Nene" García Veiga. Las doce horas se cumplieron con el anhelo de que el año próximo sean veinticuatro y al día siguiente reventaron todos.

Esto es lo que se dice algo cómico. Jorge Cupeiro demostró que es mejor que se esmere por manejar cada día mejor, porque la vida como jugador de fútbol, lamentablemente, no se la va a ganar.



sugerencias PARABRISAS CORSA



ART. 1051

SEGURIDAD!!

SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE 1000 RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA.

¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE

CASA DAVID S.A.

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

"Stanford" S.R.L.

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
ACCESORIOS PARA AUTOMOTOR
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
DARWIN 22 (Esquina WARNES 1100)
T. E. 55-8498

SEGURAS VACACIONES VISITANDO A:

ALFONSO VEGA ENCENDIDO Y CARBURACION

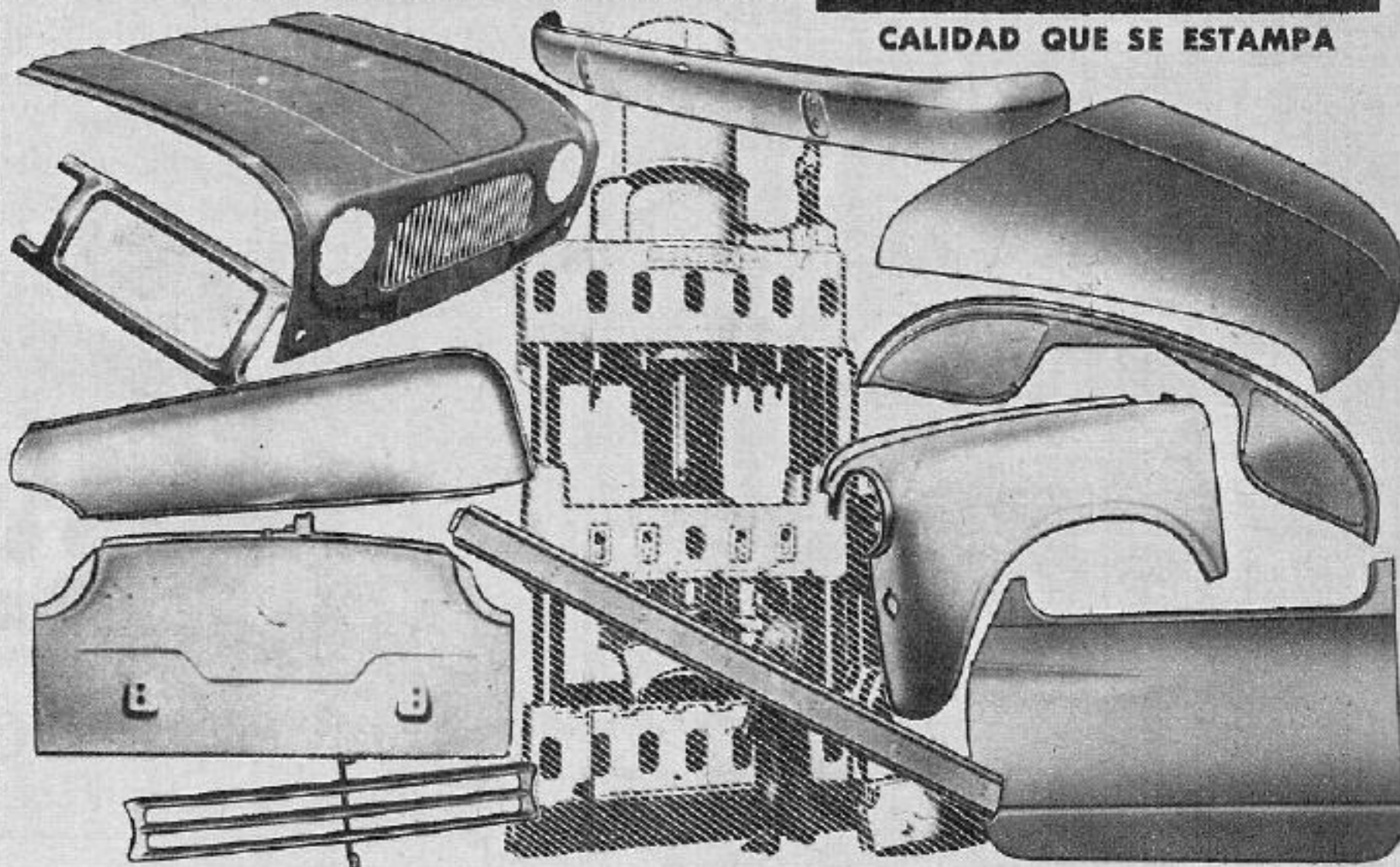
TEODORO
GARCIA 2378
(CABILDO AL 900)
772-0605 y
773-1802

LEVAS ESPECIALES
DINAMOS, ARRANQUES
DISTRIBUIDORES Y
BOBINAS DE
COMPETICION



CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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



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

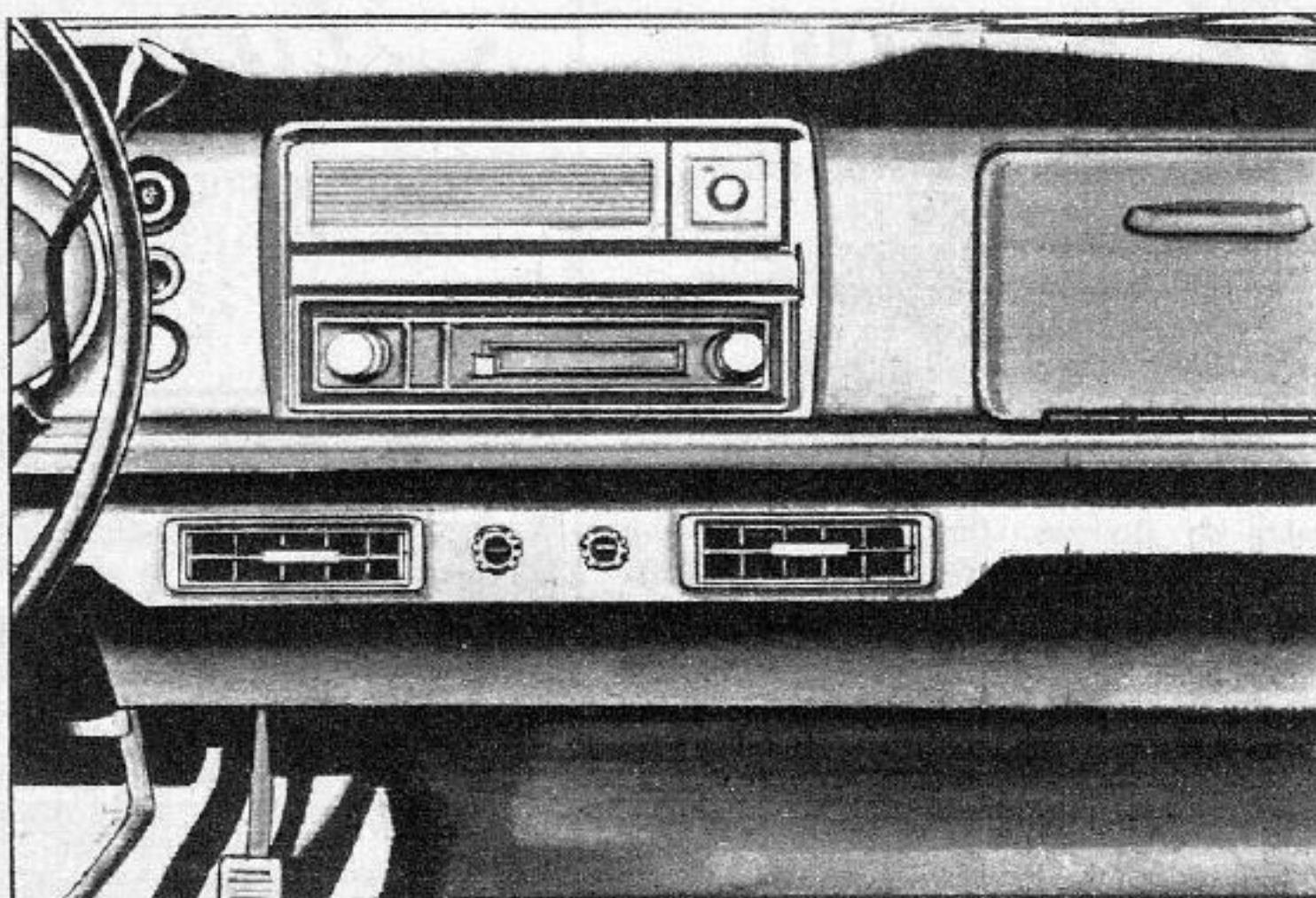
VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

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

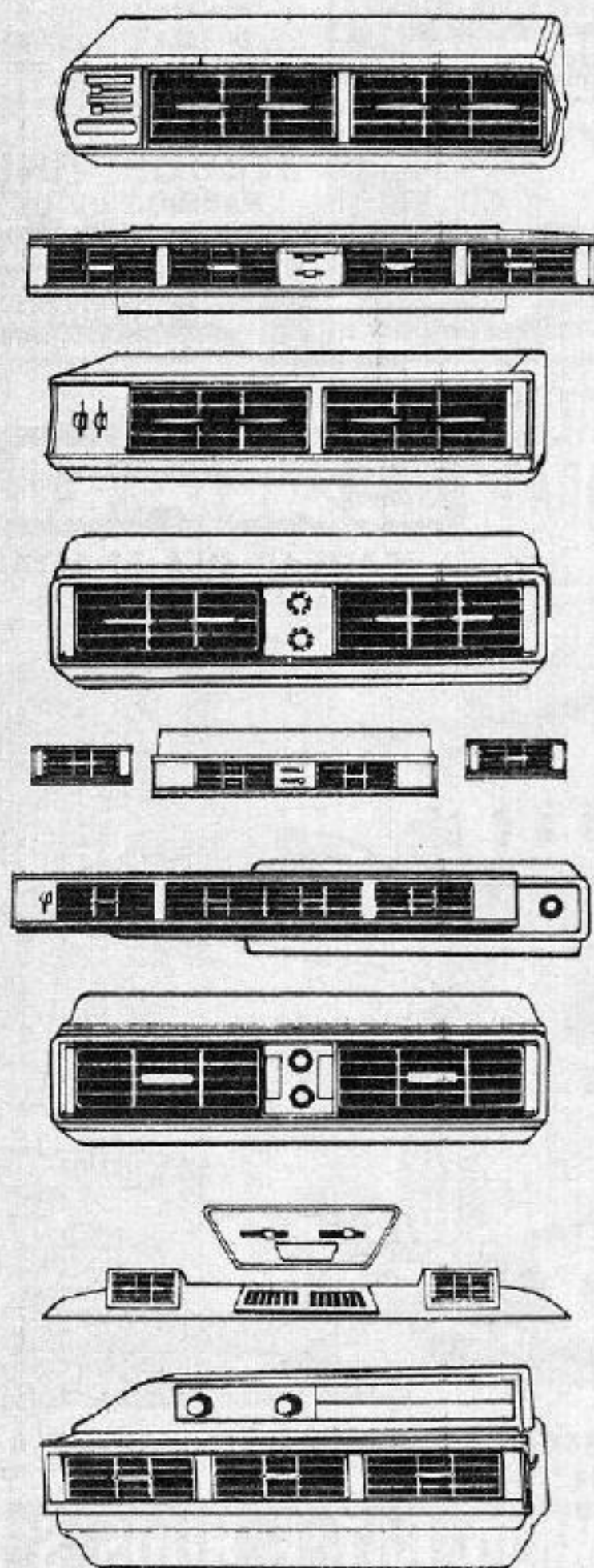
FUNDAS
Lintap
MR
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL
CUERO BASTONADO
CITROEN..... \$ 84.-
FIAT 600..... \$ 75.-
RENAULT..... \$ 90.-
DI TELLA..... \$ 94.-
FALCON..... \$ 102.-
RAMBLER Ent... \$ 99.-
VALIANT..... \$ 101.-
TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

Póngase "en clima" con un **NORDIC** en su coche!

Sin calor, cómodo,
con la temperatura
interior que
Ud. desee y... libre
del hollín, del humo
y de la tierra!



UN MODELO PARA CADA COCHE



Viaje con comodidad, con las ventanillas de su coche completamente cerradas y disfrute de un clima realmente agradable, fresco y libre de impurezas. NORDIC es el acondicionador de aire para coches que refrigera de verdad y purifica el aire, no es un simple renovador de aire. Sus 9.000 frigorías le proporcionan el máximo de refrigeración para que usted obtenga la temperatura ideal que desee, controlable automáticamente. Instale hoy mismo un acondicionador NORDIC en su coche.

Garantía escrita por 12 meses.

Capacidad de enfriamiento tres veces mayor que cualquier otro acondicionador para coches (Compresor YORK).

Control iluminado automático de la temperatura.

Control direccional de aire.

Diseño compacto adecuado para su coche sin reducir el espacio útil.

Elegante y decorativo.

ACONDICIONADOR DE AIRE PARA COCHES




REPRESENTANTE EXCLUSIVO E IMPORTADOR

LOCK s.a.i.c.

Of.: Posadas 1209 - Tel. 42-5045 - Taller: Tres Arroyos 547 - Tel. 59-3237

EDUARDO MARTINS e HIJO son los expertos especializados que tienen a su cargo la instalación y el service de NORDIC, y bajo cuya dirección se encuentra todo el personal capacitado en cursos realizados en los EE.UU.



**1971,
para
Ud.
un año
redondo!**

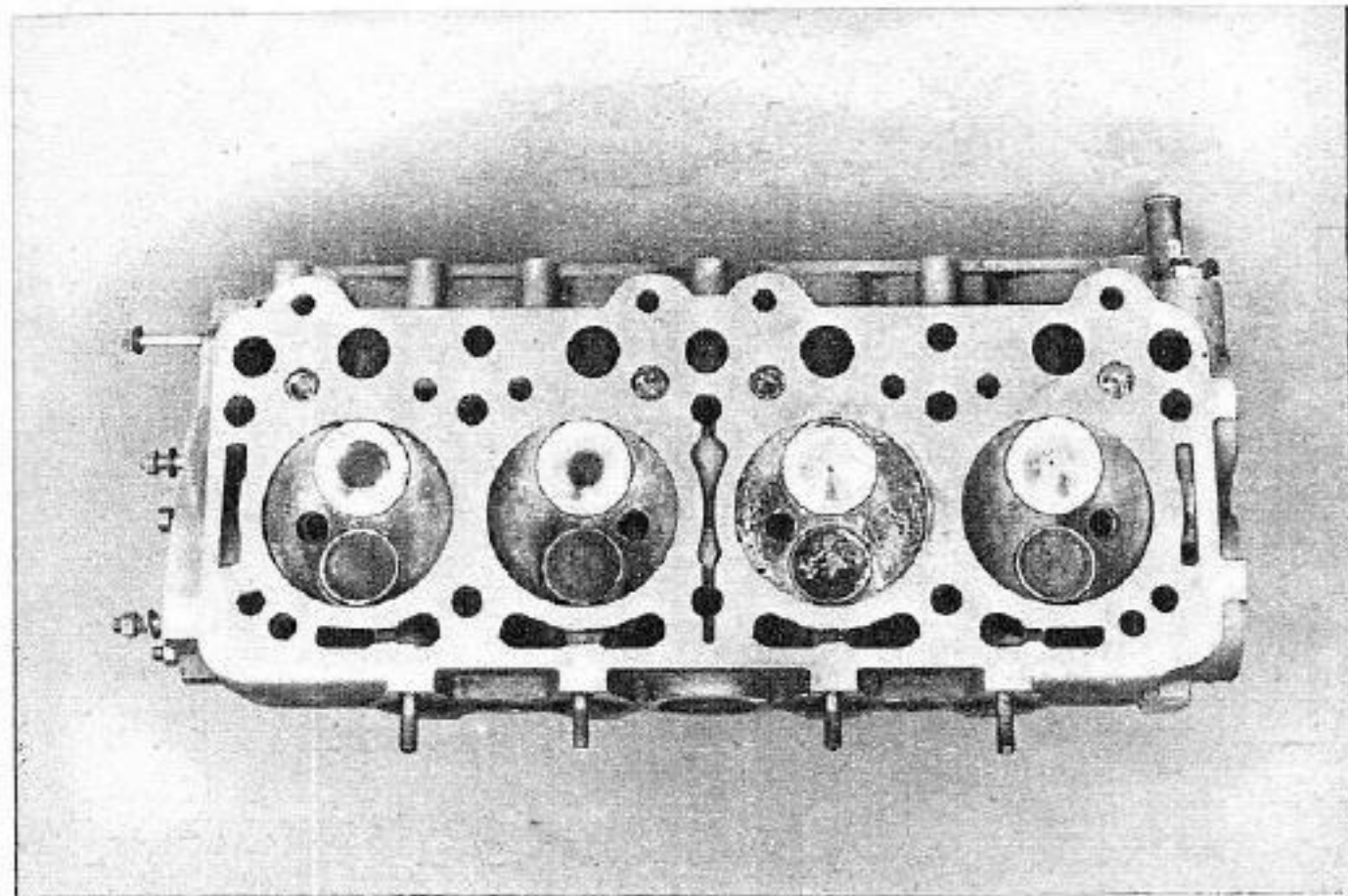
Una forma precisa y muy nuestra de deseársle suerte al comenzar el nuevo Año. Seguiremos perfeccionando cada día más nuestros productos para que Ud. siga confiando en ellos:



PERFECT CIRCLE

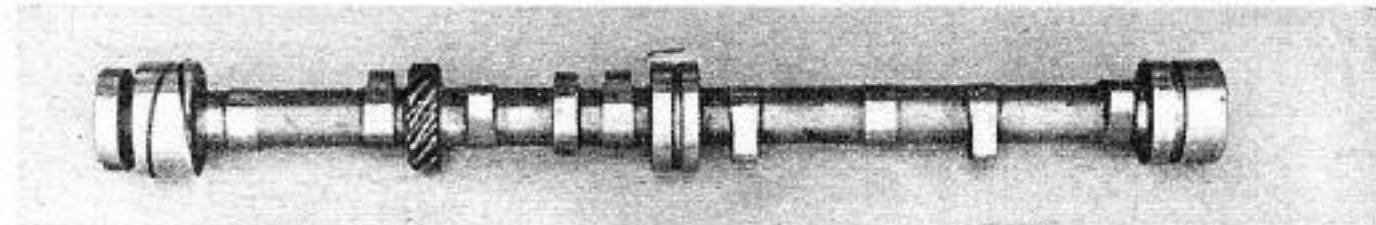
Aros de Pistón, Camisas, Conjuntos armados y Válvulas. Distribuidores **ARCAMSA S.A.C.**

Fabricados por **E. DANERI I.C.S.A.**, Licenciada por la Div. **PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION U.S.A.**

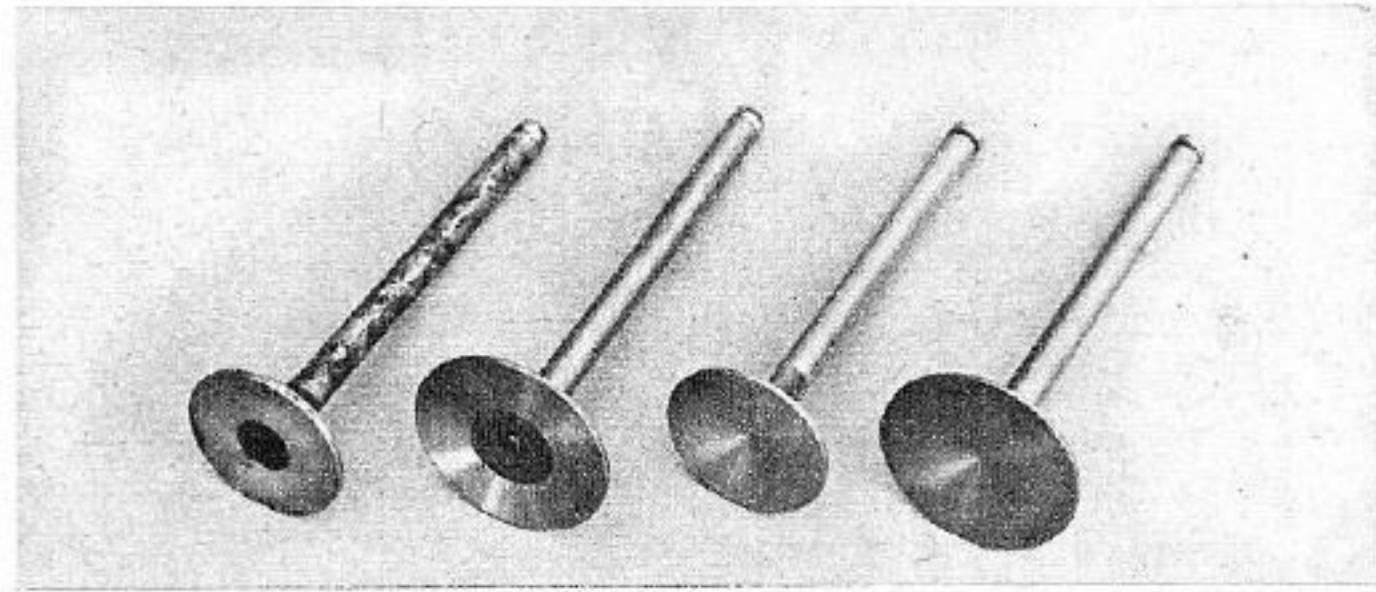


La tapa de cilindros: pulir conductos y cámaras a espejo.

A las camisas intercambiables sólo se las rectifica para que concuerden con los nuevos pistones.

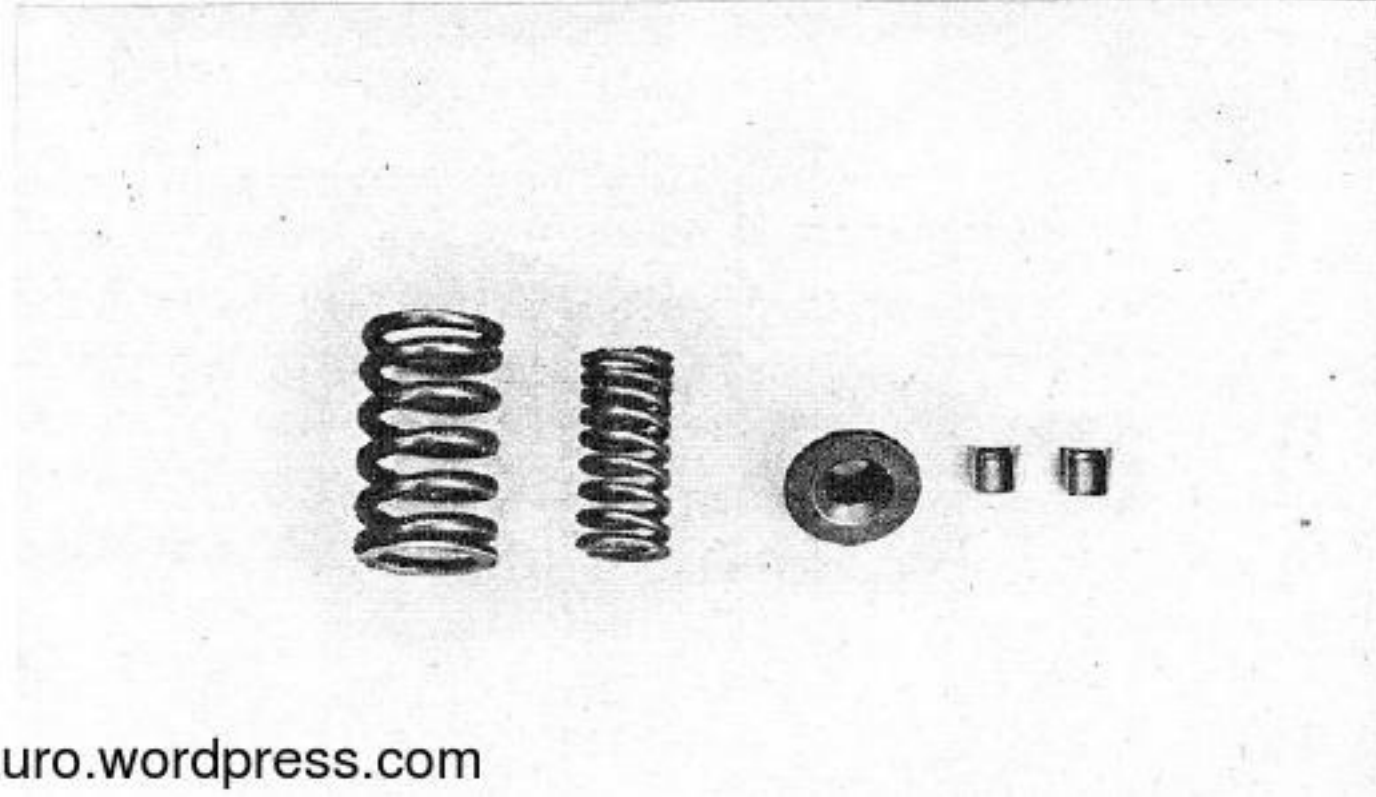


El árbol de levas se cambia por otro con más cruce.



Las válvulas de la derecha son las especiales; las otras dos, las originales.

El resorte más chico, el interior, se recambia por otro de mayor carga. Casquillos y platillos de válvula quedan standard.



PREPARANDO A LOS PEUGEOT 404 Y 504



Oscar Da Silva, mirada vidriosa —usa anteojos— mira amenazante que anotemos exactamente lo que nos dicta. Toda una garantía.

La inestimable colaboración de Oscar Da Silva, quien se ha convertido por esta vez en nuestro asesor de turno, nos permite darles a los peugeotistas fierreros y "deil'andare veloce" las pautas para modificar —no substancialmente— a los 404 y 504. ¡Abrid bien los ojos y prestad mucha atención, oh seguidores fieles del León

Fotos de CARLOS NEIRA

Hoy son dos los coches que se benefician con la preparación TV (turismo veloce) que proponemos. Dos modelos de una misma marca que desde su lanzamiento al mercado argentino estuvieron siempre mezclados en el ruido corsaiolo y plenamente identificados con él: los Peugeot 404 y 504. Dado que en la Argentina el motor que equipa a los 504 es similar al del 404 (un milímetro más de diámetro de cilindros lo que da una cilindrada apenas superior a los 1618 del 404), los trabajos a realizar en ambos modelos difieren en muy pocos detalles, que están especificados en cada caso.

Como en todos los trabajos propuestos en esta serie de notas —anteriormente lo hicimos con el Citroën 2 CV en el N° 230, con el Renault 4 y 4L en el N° 234, y con el Falcon 221" y 188" en el N° 243.

Nuestro asesor, esta vez, es nuevamente un hombre plenamente identificado con la marca en cuestión y al mismo tiempo el preparador de Grupo 2 más exitoso entre las huestes del León en 1970 y quizás de todo el TM argentino. Oscar Da Silva, el responsable técnico del equipo Coelho, es hombre de Peugeot desde los tiempos del primer equipo de fábrica y luego de una actuación con Dorrego Competición se afincó en los pagos de San Fernando. De sus manos y su sapiencia salieron motores y coches como los de "Paco" Mayorga, "Cocho" López, Dora Bavio entre otros, y más recientemente el del flamante campeón argentino de la categoría, Pepe "José" Migliore.

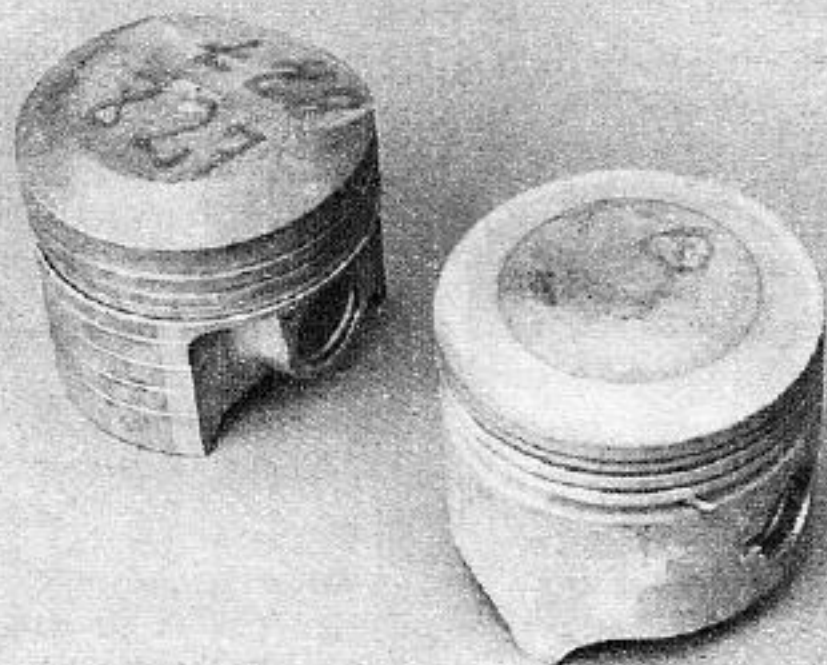
Como de costumbre se trata de una preparación sencilla que no modifica substancialmente el motor, lo que permite usar el

coche normalmente en el andar cotidiano y de ciudad, alimentándolo con la popular y nunca bien ponderada nafta especial de surtidor. Pero con más potencia, lo que equivale a más pique y más velocidad final. Esta estará en los 160 kph (5.900 rpm) para el Peugeot 404 y en los 179 kph (6.300 rpm) para el 504.

CON LAS MANOS EN LA MASA...

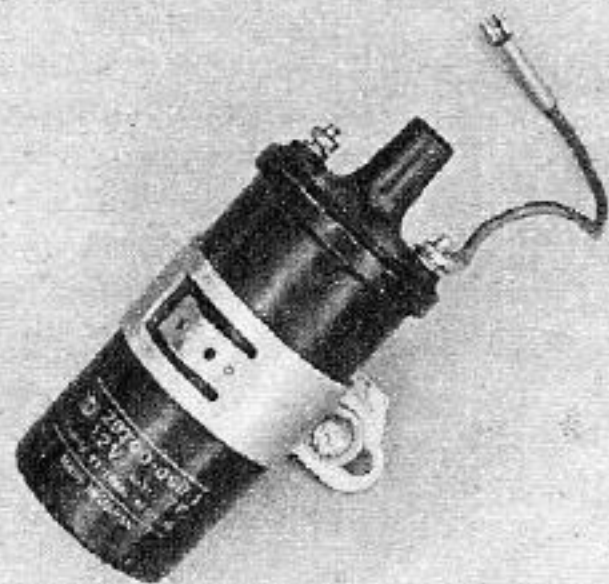
...o los dedotes en el motor, que es lo mismo. La particularidad de la preparación de Da Silva consiste en que se modifican substancialmente muy pocos elementos del motor, con lo cual es posible volverlo a su estado original en caso de querer vender el coche y recuperar piezas para el nuevo si se le quiere hacer la misma serie de maldades. Lo cambiabile o modificabile incluye la siguiente lista: a) Tapa de cilindros; b) Guías de Válvulas; c) Válvulas; d) Resortes de válvulas; e) Arbol de levas; f) Pistones; g) Camisas de cilindros; h) Distribuidor; i) Carburador; j) volante motor; k) Grupo motor; m) embrague; n) Bujías; p) Bobina; q) Resortes de suspensión, y r) Amortiguadores. Veamos cada ítem en detalle:

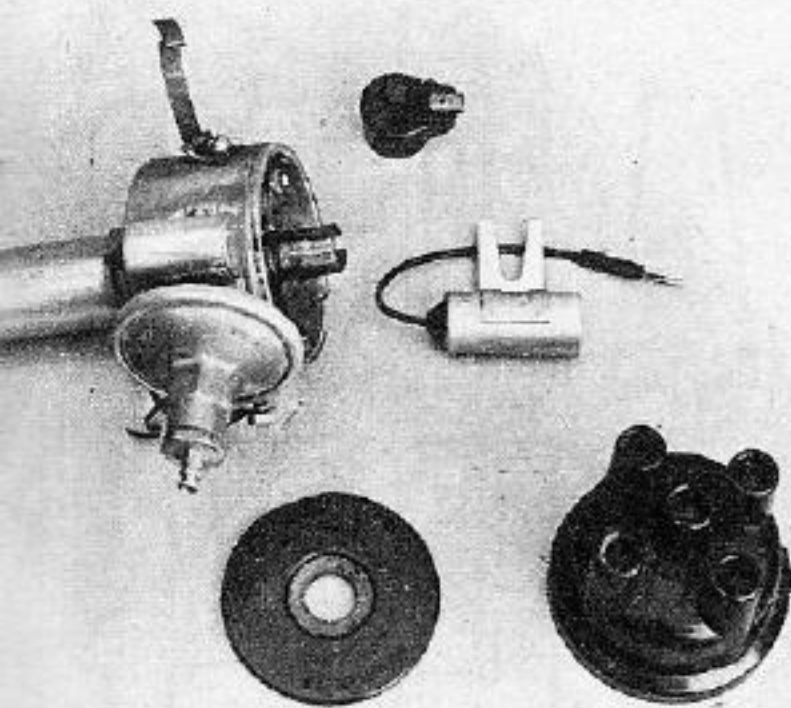
a) **Tapa de cilindros:** Da Silva aconseja no cepillar la tapa de cilindros para aumentar la relación de compresión; este incremento se consigue con los pistones de alta (ver f). En cambio sí se realizará sobre la tapa el clásico pulido de conductos de admisión y escape, con agrandamiento y bruñido a espejo en las cámaras de combustión. El agrandamiento de los conductos se hace como es sabido con una



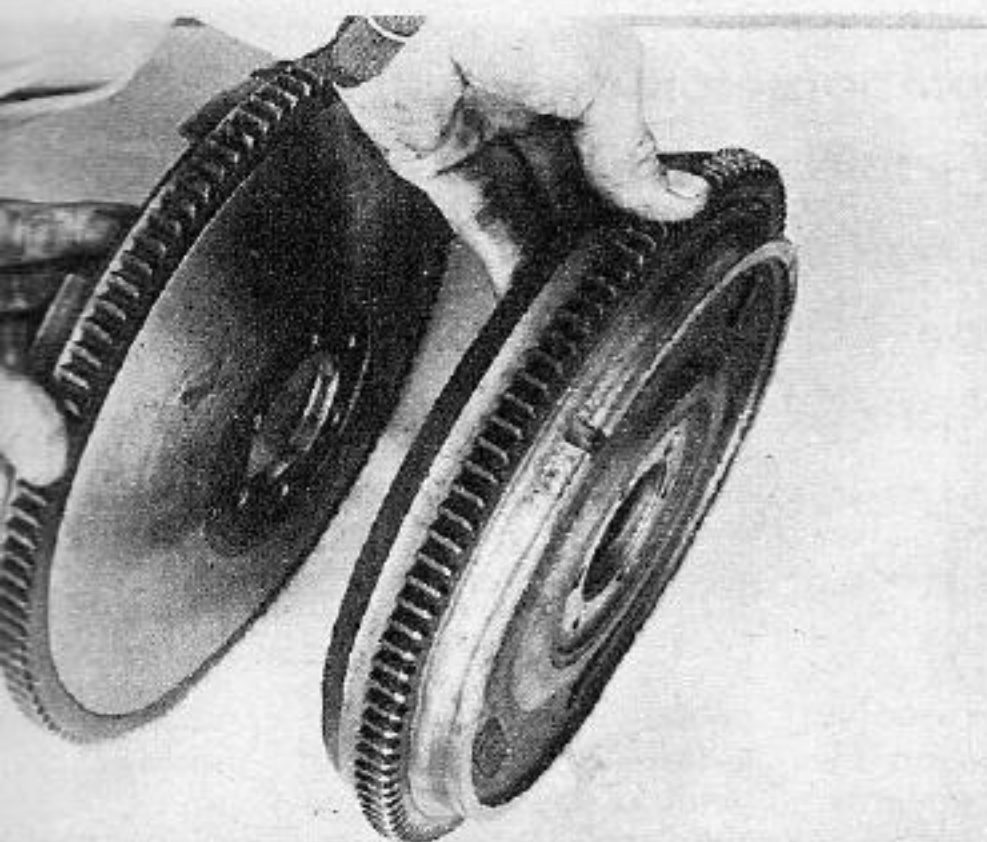
A la derecha el pistón standard. Nótese la diferencia en la "pollera" con el restante que, además, tiene la cabeza protuberante con un chanfle para la válvula.

La bobina se cambia por una más apta para alta performance, como por ejemplo la Denso, de fabricación japonesa.

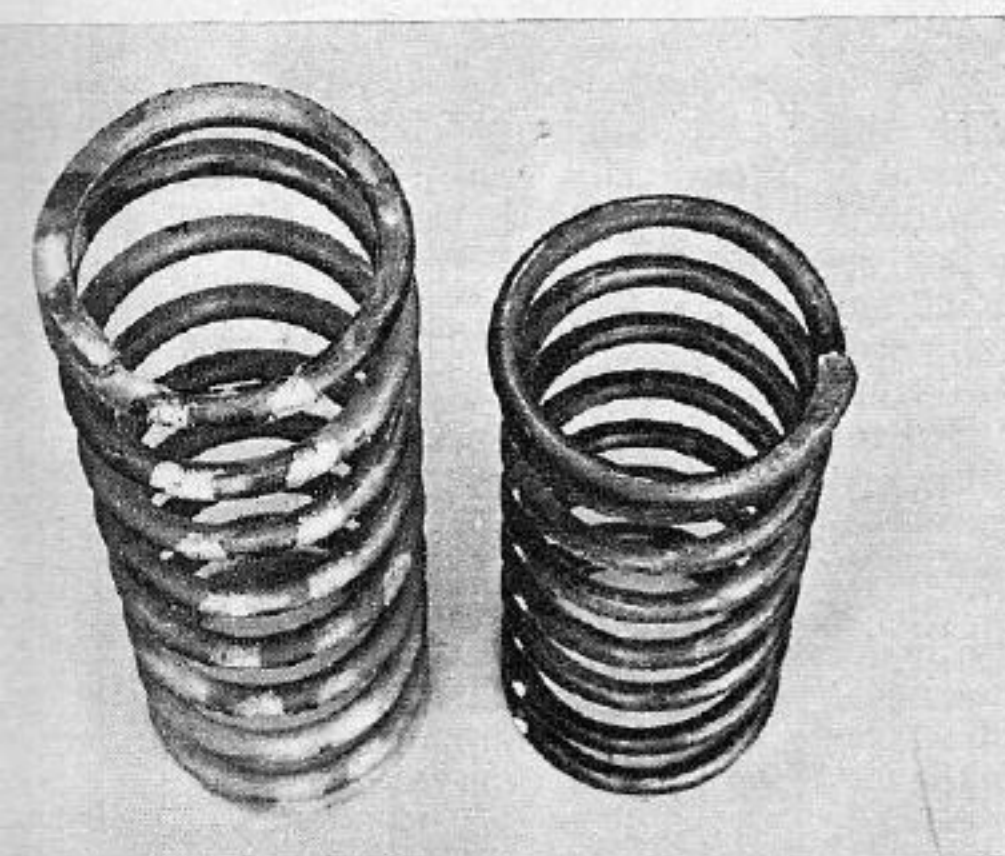




El distribuidor original sufre sólo algunas modificaciones, y el condensador se reemplaza con un Ducellier importado.



Vista de dos volantes: el de la derecha es standard y el de la izquierda está trabajado. Los deditos, muy sucios.



Un resorte delantero original (izq.) y otro Hoesch TM. Si se tiene más velocidad, se anda más fuerte, y si se anda más fuerte, mejor que doble y se tenga bien.

LA VERDAD EN RUPIAS NUEVAS

Trabajo en la tapa de cilindros	350
Juego de 8 válvulas Edival Competición	120
Juego de 8 resortes de válvulas	40
Arbol de levas	150
Juego de 4 pistones Sylicum	200
Rectificado de camisas de cilindro	80
Condensador Ducellier y bobina Denso o Bosch	70
Carburador Weber 40/40 p/504	550
Carburador Solex 40 p/404	400
Trabajo en el volante motor	120
Balanceo del grupo motor	100
Embrague en recambio	200
Juego de 4 bujías	300
Juego de 4 resortes Hoesch TM	240
Juego de 4 amortiguadores Fric Rot o Daher Bogue	280

Nota: Los precios dados deben tomarse solamente como una guía de lo que pueden costar los elementos y trabajos mencionados en la nota. Puede haber fluctuaciones de un comercio y/o taller a otro, y en algunos casos puede haber descuentos, por lo que las cifras son estimativas. Los valores están expresadas en pesos Ley N° 18.188.

piedra acoplada a una máquina amoladora de eje flexible, mientras que para el pulido lo más aconsejable es la lija al agua o la tela esmeril embebidas en querosén o algún aceite muy liviano, trabajando primero con un tipo de lija o esmeril mediano para dar terminación a espejo con una bien fina.

b) **Guías de válvulas:** Se recambian las originales por otras de bronce, para disminuir la fricción.

c) **Válvulas:** Las originales se cambian por otras, que aunque de diferente forma conservan las medidas originales. Estas son las Edival Competición, que con su forma de cabeza consiguen una turbulencia más favorable en la cámara de combustión. Las Edival Competición de admisión tienen un ángulo de asiento de 45° y reemplazan a las de origen cuyo asiento es de 30°. Las de escape son de 45°, al igual que las standard, pero difieren en la cabeza.

d) **Resortes de válvulas:** En los motores Peugeot los resortes de válvulas son dobles y en esta preparación se cambia solamente el interno por otro de mayor tensión. Los platillos y seguros quedan standard, así como también el resorte exterior.

e) **Arbol de levas:** Se coloca el de diseño Da Silva, cuya sigla es DS-06 y cuyo reglaje es el siguiente: AAA 28°; RCA 68°; AAE 68° y RCE 26°. La alzada de este árbol es de 9,5 mm.

f) **Pistones:** Como acotábamos más arriba, la compresión se aumenta colocando pistones de alta. Aquélla sube a 9,1:1 con los pistones Sylicum de aleación especial para alta velocidad y menor coeficiente de dilatación. Ya se entregan rectificadas y listas para instalar. Los aros no se cambian.

g) **Camisas de cilindro:** Se rectifican las standard (que son removibles e intercambiables) a la medida de los pistones de alta con la luz de dilatación necesaria que tiene un valor de 4 milésimas de pulgada en la pollera del pistón. Pernos, seguros de pernos y bielas no se tocan, usándose los standard.

h) **Distribuidor:** El distribuidor no se cambia, pero se le introducen algunas variantes. El avance de vacío se anula, se modifica el ángulo de contacto llevándolo a 60° y la curva de avance centrífugo a 12° de ángulo. El condensador se cambia por uno Ducellier importado.

i) **Carburador:** Este es el rubro en que más diferencia hay entre el 404 y 504, pues mientras el primero trae de fábrica un carburador de una boca de 34

mm, el segundo viene equipado con uno de doble boca de 34/34. En el 404 si no se quiere cambiar el carburador original se agranda 1 mm el difusor y se reemplaza al gicleur por uno de 10 puntos más. Si se cambia el carburador se lo hará por un Solex de 40 mm de 1 boca, que es original de un Mercedes Benz 220 que traía 2 carburadores (Gilotaux los vende).

En el 504 la modificación al original es mayor: al agrandamiento del difusor —2 mm— y a los 10 puntos de más en gicleur de alta, se suma una modificación para que las aperturas de ambas mariposas sean simultáneas y no progresivas como en el carburador original. Si se lo desea recambiar, el nuevo será un Weber 36/36 de tiro vertical "conseguible" en lo de Andrés Ferreño, Libertador y Gral. Paz. En este Weber la apertura de las mariposas es simultánea.

j) **Volante motor:** Se aliviana quitándole 2,5 Kgs en su parte trasera, es decir la que va contra el cigüeñal.

k) **Grupo motor:** O sea cigüeñal, pistones, polea de cigüeñal, placa de embrague, válvula, pernos, bielas, metales y aros se balancearán para evitar vibraciones perniciosas.

m) **Embrague:** Se lo recambia por otro con la placa reforzada y resortes de mayor tensión. Se recomienda un Boulogne o Wobron.

n) **Bujías:** instalar Champion N° 3, de valor térmico inferior a las originales.

p) **Bobina:** se coloca una para alta performance que puede ser Bosch o Denso 7F.

q) **Resortes de suspensión:** en el caso que se quiera "bajar" el coche se cambian por los Hoesch TM, que son más cortos y duros.

r) **Amortiguadores:** cambiar, especialmente si se va a andar ligero por caminos desparejos por Fric Rot Competición o Daher Bogue.

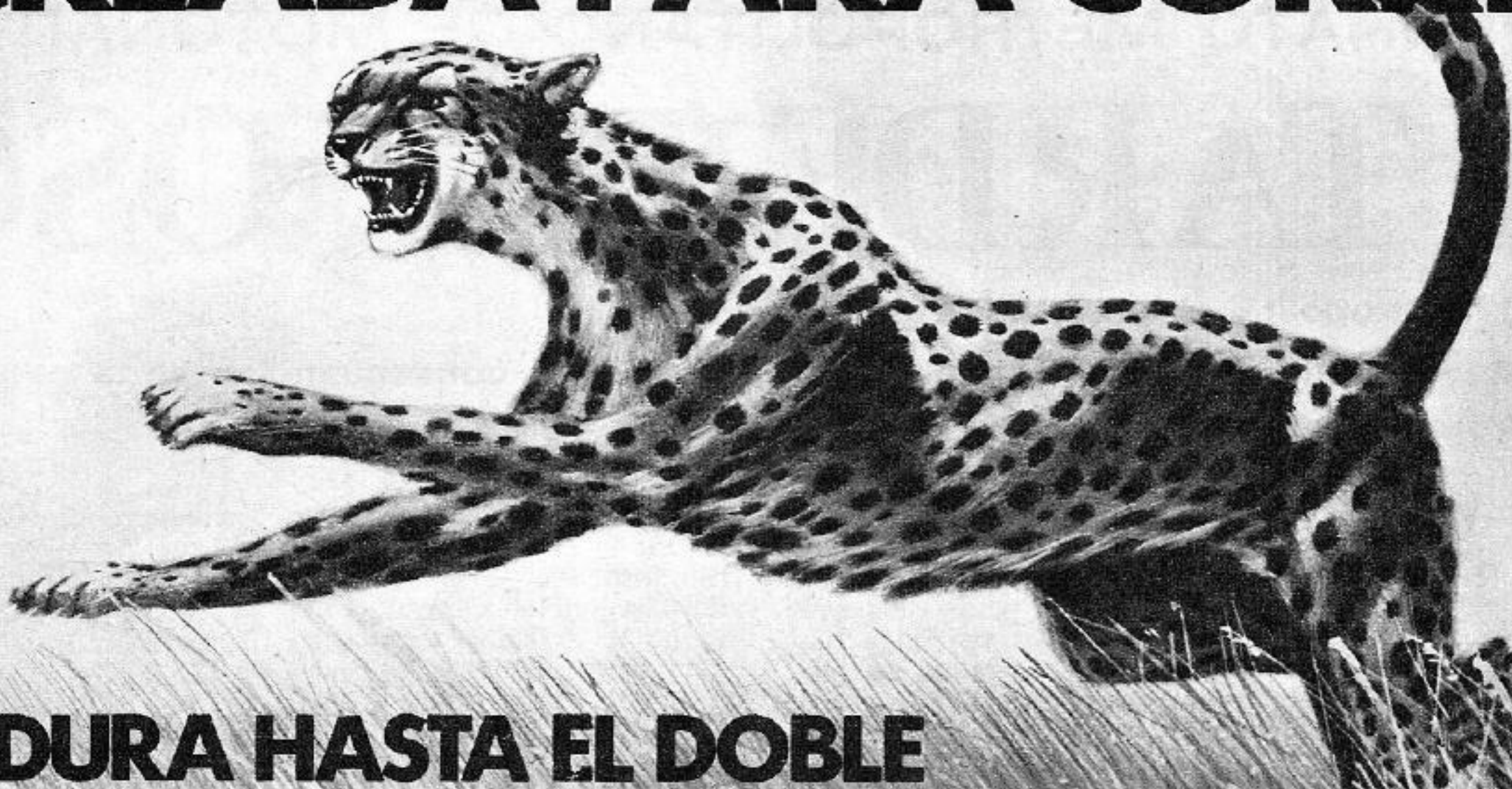
CONCLUSION

...Y Colorín Colorado (o Jockey Club) el trucaje se ha acabado. De la atención que se haya puesto en poner en práctica la receta dependerá lo buena que salga la torta. Si no se está en condiciones de llevarla a cabo a la perfección, lo mejor será pedirle un presupuesto global a algún taller de reconocida capacidad, como podría ser precisamente el de Coelho. Porque sería feo tener un 504 que sólo camine 27 km por hora cuando nuestro propósito es que ande arañando los 180.



RADIAL GOODYEAR

**FUERTE, SEGURA,
CREADA PARA CORRER.**



DURA HASTA EL DOBLE

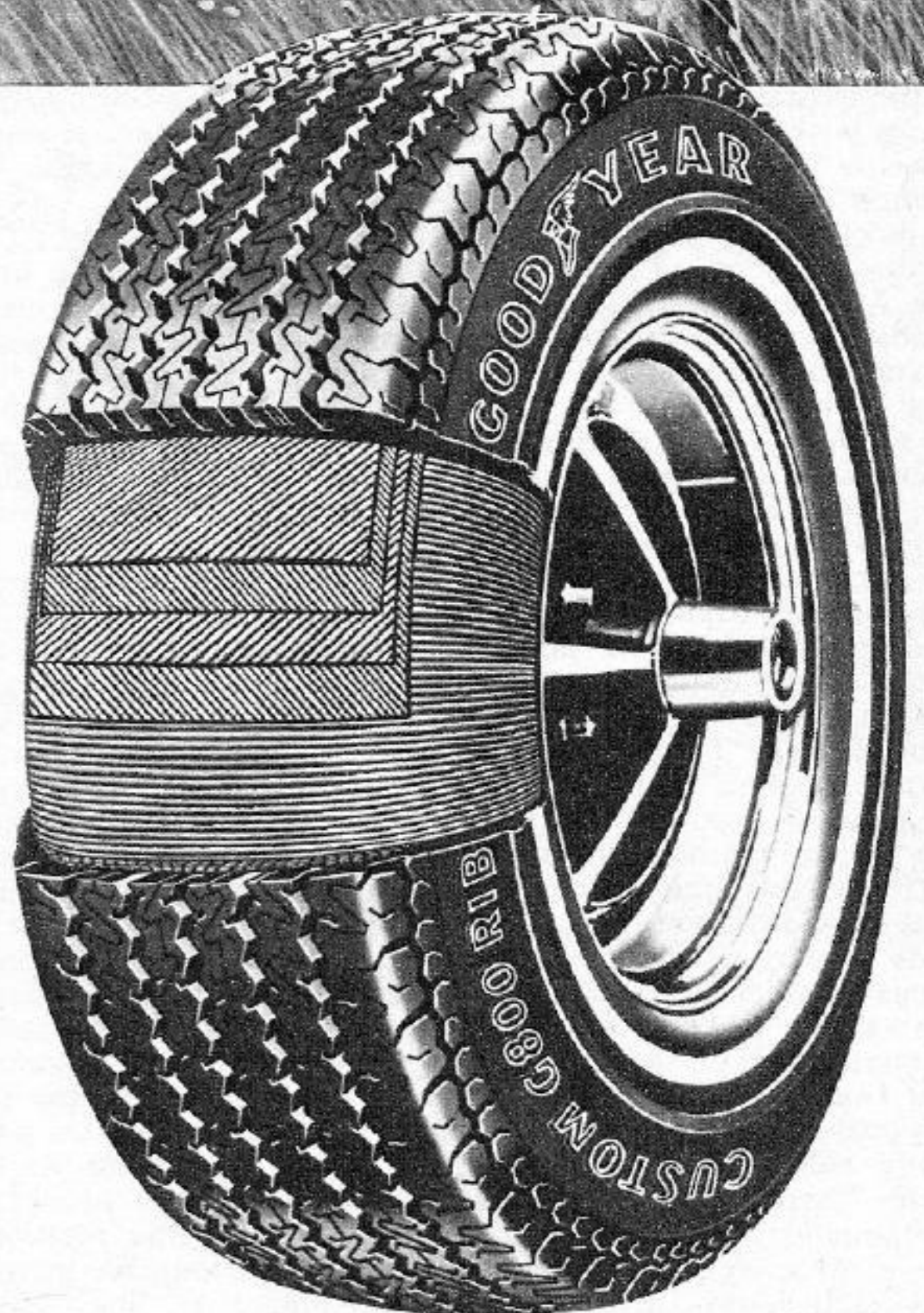
CUSTOM G800 RADIAL

La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales. No hay otra cubierta construida así.

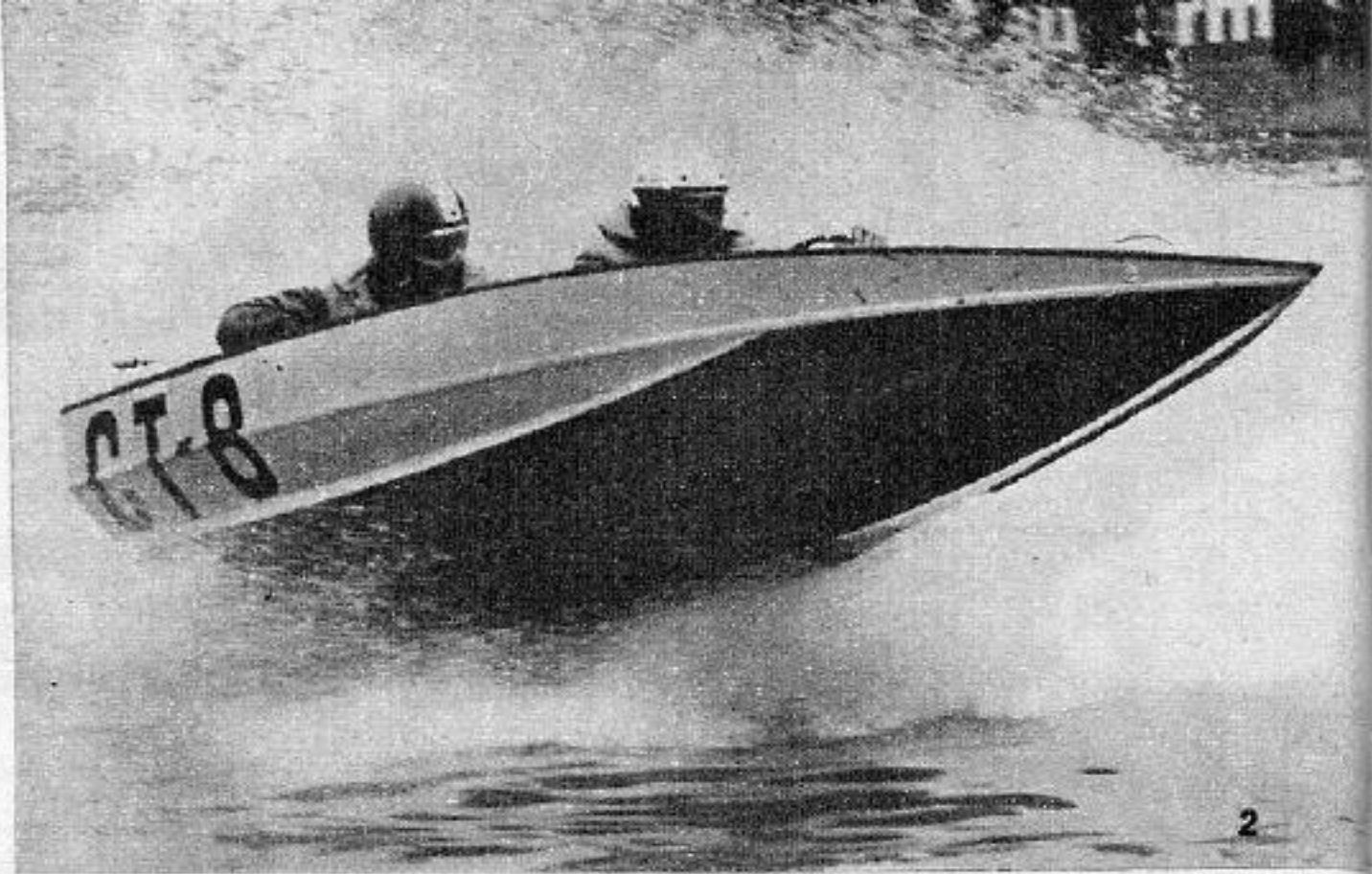
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure más y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje. Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.

Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.

Disponible en los tipos con y sin cámara.



GOODYEAR



CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA

LA TARDE DE OSCAR

Culminó el "metropolitano" en el Lago de Palermo. Una extraordinaria victoria de Oscar Guembe. Dos vuelcos sin consecuencias en la categoría de los hidroplanos. Lista completa de los campeones de cada categoría

La prueba de Fuerza Libre estuvo rodeada de nerviosos prolegómenos. Oscar Guembe había llevado para correr la Miss Delta Marine (ex Reverdito, que anduviera tan bien en el Acuódromo). Pedro Soriano tenía problemas con la bomba de aceite de su Algramar y anunciaba que no correría con el mismo; como no quería dejar de luchar por el título pedía prestada una Mojarra y obtenía dos: la de Matthesius y la de Viaggio, insistiendo éste para que se usara la de él, ya que Matthesius aún debía correr su segunda manga. Alfredo Berghella no confiaba demasiado en su Taif, y Sebastián Aires hacía sonar, por primera vez, muy fuerte a su Joralf. Cuando llegó el momento de largar, Soriano se presentó con su Algramar. Todos pensaban que era suya la carrera, pero en la misma largada se quedó increíblemente, iniciando una marcha lenta que lo dejó fuera de toda chance. Por su parte, Oscar Guembe largó en forma extraordinaria, tomó la punta, soportó el asedio de Berghella y cruzó primero la llegada. Otra vez quedaba demostrado que la victoria no es para el más rápido sino para el que llega primero. El título de Campeón Metropolitano de Fuerza Libre en manos de Oscar Guembe constituye un digno premio a un excelente piloto y caballero. Se cerró así este "metro". Su balance es netamente positivo. El apoyo de la Municipalidad, la labor del club Motonáutico Argentino y la generosidad con que

se brindaron los pilotos, le dieron emoción en todas las carreras.

Las clases "netas de carrera" brillaron por la actuación de las estrellas de este deporte, y las de Turismo y Anexo P (especialmente esta última) llevaron cada vez más participantes cumpliendo su cometido de fomento. El año que viene se disputa el Campeonato Argentino de Anexo P; por ello, los interesados que afilen sus garras desde enero.

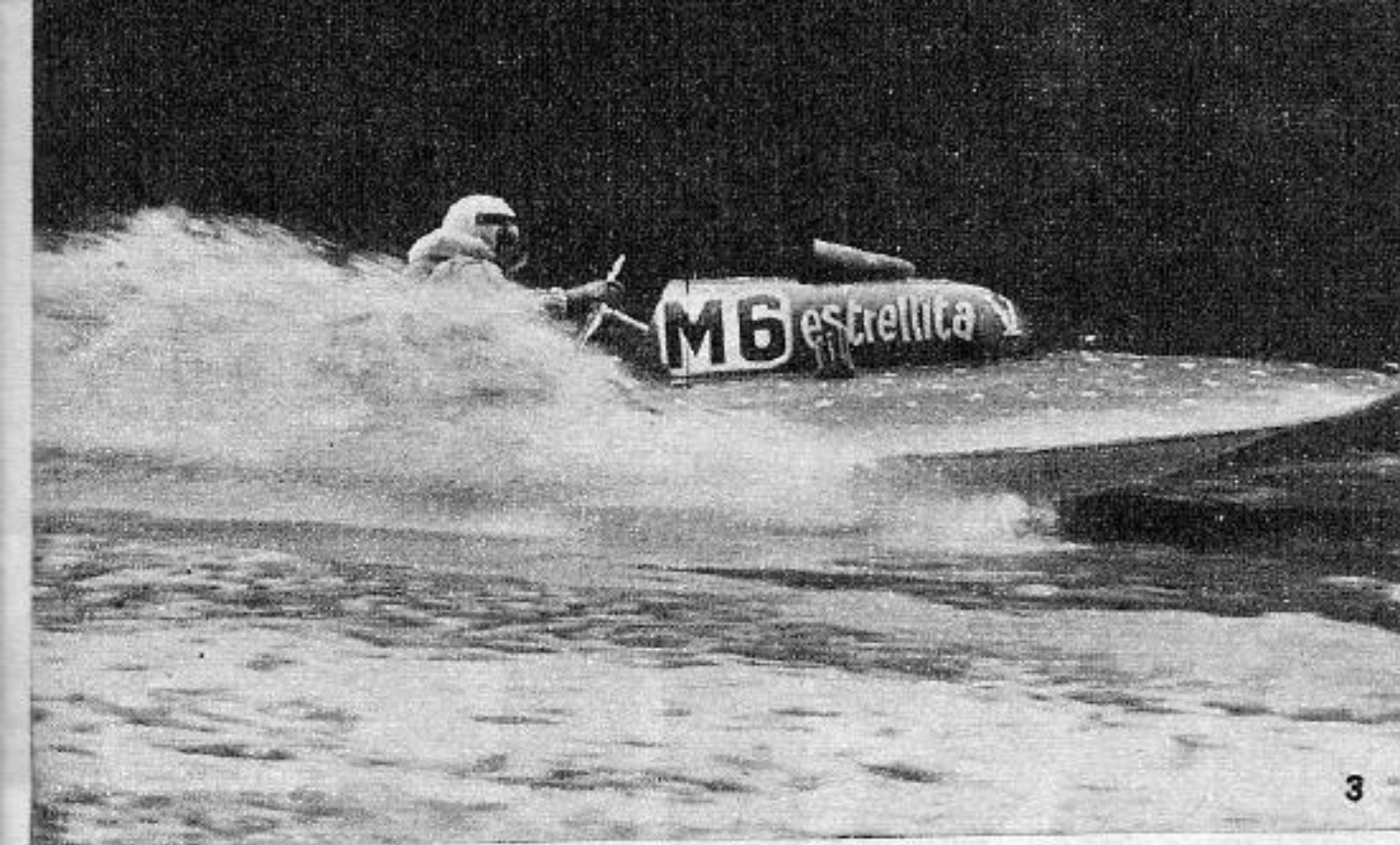
Y ya todo terminó. Con la disputa de la cuarta jornada del Campeonato Metropolitano de Motonáutica quedó cerrado el año motonáutico capitalino. Sólo falta la prueba del domingo 20 en Bahía Blanca para que también termine el campeonato argentino. Pero no mezclemos las cosas. En lo que hace al Metropolitano, la reunión del domingo 13 fue pródiga en emociones. Iniciada con la disputa de una prueba promocional entre chicos ante un público muy atento, jamás se había visto especular tanto con los puntos obtenibles. La prueba de ello se vio en la primera prueba: la de los BU-A, en que Brioschi y Paladini llegaron con apenas un segundo de diferencia entre sí. Lejos de ellos llegó Tozzoli que "cuidó" su máquina, ya que con entrar se clasificaba campeón. En Anexo P hasta 45 HP, Raúl Nolmann, más acomodado al circuito que en la última reunión, fue primero tranquilo, pero Carlos Mazza se llevó el título gracias a su permanente pre-

sencia en el reparto de puntos. En la categoría hasta 60 HP, José Pini aventajó por nueve segundos a Daray, con lo que le arrebató el título. Anduvieron siempre en ese orden y a pesar que Daray hasta empujaba con el cuerpo su lancha, Pini se mostró inalcanzable. Finalmente, en la categoría hasta 105 HP, Francisco Orden paseó con clase y tranquilidad, escoltado por Diego Riera. El título era suyo y no había por qué arriesgarse inútilmente.

Largada la primera prueba de Turismo, es decir, la categoría DT, tembló la posición de privilegio de Daniel Canestrari, ya que Miguel Giorgio tomó la punta en forma neta. Como llegar segundo le significaba a Canestrari la pérdida del campeonato que hasta ese momento punteaba, trató de apurar su tren de marcha, pero Giorgio cada vez más sacó ventajas adjudicándose por 25 segundos la competencia y por ende el campeonato. En la ET, Enrique Jornet Rojo no tuvo problemas, y escoltado por Hernandorena, ganó tranquilamente. En esta categoría hubo una primera largada anulada por adelantamiento de los corredores; al volver a largar, la lancha de Carlos Zucati no arrancó y nos quedamos sin verlo disputar con Jornet Rojo el primer puesto, ya que su lancha andaba como nunca. En la IT (donde por fin hubo cuatro inscriptos), Germán Barbot se adelantó en la largada. José Luis Fernández, sin riesgo a la vista, anduvo bien y rápido

sacándole una vuelta a Di Fiore, que no logra andar fuerte con su catamarán. En la JT, Ricardo Viaggio también fue descalificado por adelantarse. Néstor Sarthou reapareció en el lago con una victoria, aunque Chih Ke se quedó con el título.

Pero donde las cosas estuvieron magníficas fue en las clases "de carrera". En los hidroplanos OF, primera manga, reapareció, tras largo tiempo, Osvaldo Armini. Pagando tributo a ello, cuando se bajó la bandera de largada, todavía estaba dando vuelta a la isla, por lo que cruzó la línea de partida 15 segundos después. Y no fue el último en partir, ya que la lancha de Uris no quiso saber nada de arrancar hasta un rato bien largo. A los doscientos metros, Osvaldo Armini volcó espectacularmente y sin consecuencias, y lo mismo hizo Horacio Morales en la tercera vuelta. Mientras tanto, Héctor Boniface cuidaba la ventaja que le llevaba a Uris, el que, justo es reconocerlo, además de largar tarde había casi detenido su lancha para ver si Morales precisaba ayuda luego de su vuelco. Por siete segundos, la manga fue de Boniface. En la segunda, todo fue parecido. Boniface tomó la punta y no la dejó. Uris no pudo descontar la ventaja, máxime cuando en la cuarta vuelta volvió a pararse su motor lo que lo demoró más todavía. Sin embargo el título fue para Uris, que, como dijimos anteriormente, es quien anduvo más parejo en todo el metropolitano. Fred



3



4

R GUEMBE

- 1 José Luis Fernández con Orca GT, Campeón Metropolitano de clase IT.
- 2 Caprichito II y Víctor Garrido (h) en la CT.
- 3 Pará Alfredito: con este Metropolitano, ¿cuántos van?
- 4 Felipe Uris con los que nunca arrancan hizo suyo el Metropolitano en la Serie Internacional OF.

dy Armini, por su parte, se quedó en la orilla sin correr, ya que no pudo hacer arrancar su motor, y van...

Tensa expectativa rodeó la largada de la primera manga de Mojarra; el único rival para Matthesius era Pacheco Alvear, en lo que al Metropolitano se refiere, ya que la reparación de Viaggio con su Laura anunciaba una dura lucha por el primer puesto. Apenas largada la manga se vio

que Matthesius tenía suficiente velocidad como para no temer sorpresas. Escortado por Juan Viaggio, cruzó primero la llegada con 17 segundos de ventaja. En la segunda manga también comenzó punteando Matthesius, pero promediando la misma Viaggio lo pasó limpiamente y obtuvo el primer lugar. Por suma de tiempos fue Matthesius el vencedor, y el título de Campeón Metropolitano le pertenece.

NO APTO PARA MAYORES

Como preliminar de la cuarta jornada se disputó una competencia "infantil". En efecto, chicos de 10 a 14 años, equipados con botes de goma, cascos de plástico, de terciada, etcétera, disputaron cinco vueltas al circuito chico. La propulsión de los cascos estaba limitada a motores de fabricación nacional de hasta cinco caballos o diez caballos, según la categoría. Una excelente idea que encontró eco no sólo en los jóvenes inscriptos sino en el público presente. Largada la prueba tomó la punta Claude, pero la falla de su motor lo obligó a un abandono prematuro. Después de las cinco vueltas las posiciones quedaron de la siguiente manera: 1° Arnoldo Canttamesa; 2° Héctor Godino; 3° Daniel Garrido; 4° Mazza-Ocampo; 5° Jorge Fernández.

LOS CAMPEONES METROPOLITANOS 1970

Categoría	Campeón
BU-A	Rafael Tozzoli
Anexo P hasta 45 HP	Carlos Mazza
Anexo P hasta 60 HP	José Pini
Anexo P hasta 105 HP	Francisco Orden
Clase Argentina Turismo CT	Víctor Garrido (h)
Clase Argentina Turismo DT	Miguel Giorgio
Clase Argentina Turismo ET	Enrique Jornet Rojo
Clase Argentina Turismo IT	José Luis Fernández
Clase Argentina Turismo JT	Mario Chih Ke
Serie Internacional OF	Felipe Uris
Clase Argentina Mojarra	Alfredo Matthesius
Fuerza Libre	Oscar Guembe

CUARTA JORNADA DEL CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA 1970

Club Organizador: Motonáutico Argentino
Escenario: Lago del Parque 3 de Febrero
Fecha: 13-12-1970

CLASIFICACION

CATEGORIA BU-A (para motores de hasta 350 cm³) (circuito chico)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vtas.	Tiempo
1º	18	Aída	Sergio Brioschi	Mercury 20	5	8m27s
2º	6	Andrea	Ricardo Paladini	Carniti 22	5	8m28s
3º	1	Terca	Rafael Tozzoli	Mercury 20	5	8m50s

CLASE ANEXO P

Categoría hasta 45 HP

1º	8	Bicho	Raúl Nolmann	Chrysler 45	7	10m10s
2º	15	Mariano	Luis Galiana	Evinrude 40	7	10m18s
3º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	6	9m55s
4º	2	Mazzita	Avelino Mazza	Mo Culloch 40	6	10m27s

Categoría hasta 60 HP

1º	39	Tahutah	José Pini	Mercury 50	8	9m50s
2º	21	Alcatraz	Justo Daray	Mercury 50	8	9m59s
3º	34	Loca Lifa	Gustavo Meffi	Mercury 50	8	10m25s
4º	28	Changulia II	Oscar Botti	Mercury 50	8	10m34s
5º	20	Karina	Néstor Cariglino	Mercury 50	8	10m35s
6º	26	Perla II	Ricardo Pedrés	Mercury 50	7	10m03s

Categoría hasta 105 HP

1º	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	8	8m33s
2º	63	Plumita	Diego Riera	Mercury 100	8	8m47s

CLASE ARGENTINA TURISMO

Categoría CT (para motores fuera de borda de más de 400 y hasta 500 cm³)

1º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 95	6	9m42s
----	---	-----------	--------------	-------------	---	-------

Categoría DT (para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm³)

1º	8	El Gringo	Miguel Giorgio	Carniti 40	8	9m11s
2º	25	Toco Fondo	Daniel Canestrari	Carniti 40	8	9m36s
3º	7	Apolo XI	G. García Montes	Carniti 40	8	10m24s

Categoría ET (para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm³)

1º	79	Miss Sanitized	E. Jornet Rojo	König 65	8	9m10s
2º	69	Pofa IX	A. Hernandezena	Carniti 65	8	9m10s2
3º	80	Cadorha II	Emilio López	Mercury 50	8	9m32s
4º	4	Lunga	Carlos Buchele	Mercury 50	8	9m38s

Categoría HT (para motores fuera de borda de más de 1150 y hasta 1350 cm³)

1º	8	Gundy	Fernando Salcedo	Chrysler 75	8	10m11s
----	---	-------	------------------	-------------	---	--------

Categoría IT (para motores fuera de borda de más de 1350 y hasta 1500 cm³)

1º	60	Orca GT	José L. Fernández	Johnson 115	8	7m11s
2º	16	Boeing	Jorge di Fiore	Evinrude 115	7	7m37s
3º	50	Sagitario	Miguel Godino	Mercury 100	7	7m39s

Categoría JT (para motores fuera de borda de más de 1500 y hasta 1650 cm³)

1º	1	Chity Chity Bang	Néstor Sarthou	Mercury 125	8	7m16s
2º	8	Cimarrón	Mario Chih Ke	Mercury 125	8	7m59s

SERIE INTERNACIONAL OF

(Para motores de hasta 1.000 cm³ sin compresor)

1ª manga: Ganador el 21, Miss Belén, de Héctor Boniface, en 9m 57s.

2ª manga: Ganador el 21, Miss Belén, de Héctor Boniface, en 9m 43s.

Final:

1º	21	Miss Belén	Héctor Boniface	Mercury 45	10	7m40s
2º	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 45	10	7m59s

CLASE ARGENTINA MOJARRA

(hidroplanos de carrera con motor Ford 60 HP)

1ª manga: Ganador el 6, Estrellita V, de Alfredo Matthesius, en 4m 41s.

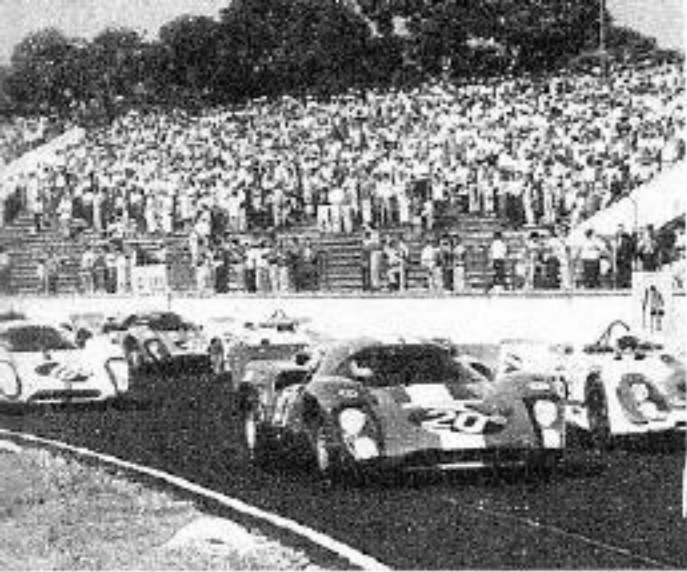
2ª manga: Ganador el 2, Laura, de Juan Viaggio, en 4m 56s.

Final:

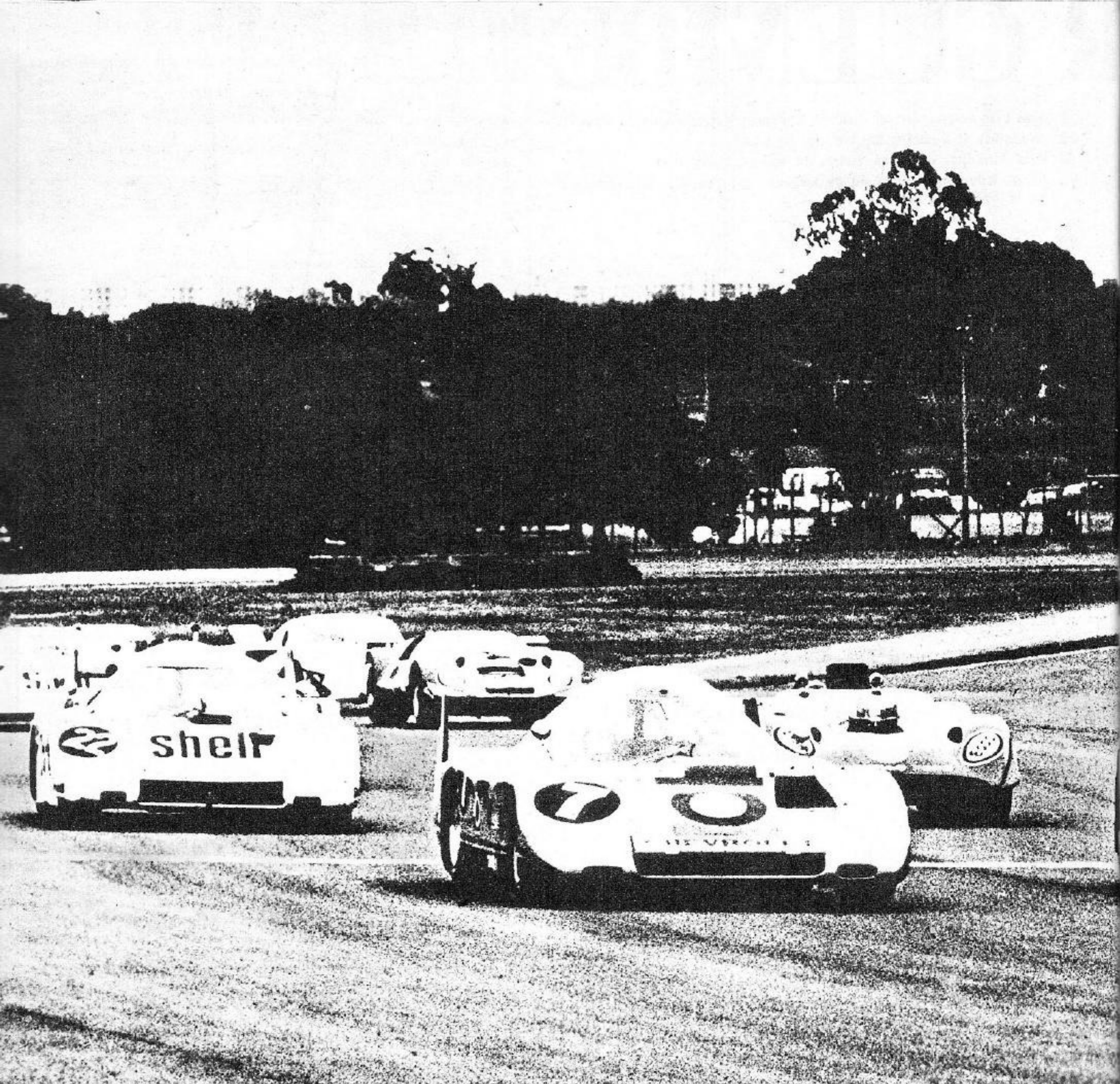
1º	6	Estrellita V	Alfredo Matthesius		10	9m38s
2º	2	Laura	Juan Viaggio		10	9m55s
3º	31	Lunática	Rodolfo Hombre		10	10m10s
4º	11	Ficha	J. Pacheco Alvear		10	10m37s
5º	1	Freskyta	Juan Jaremczuk		10	11m52s

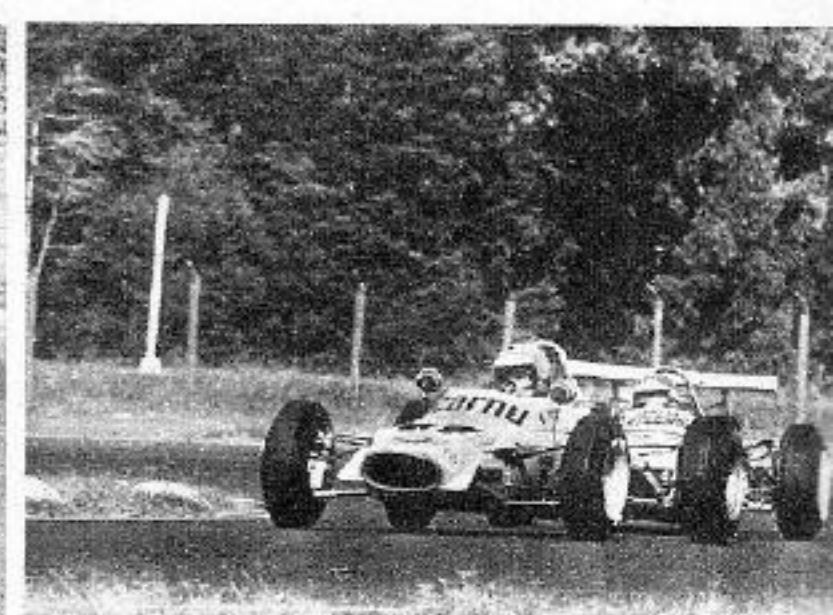
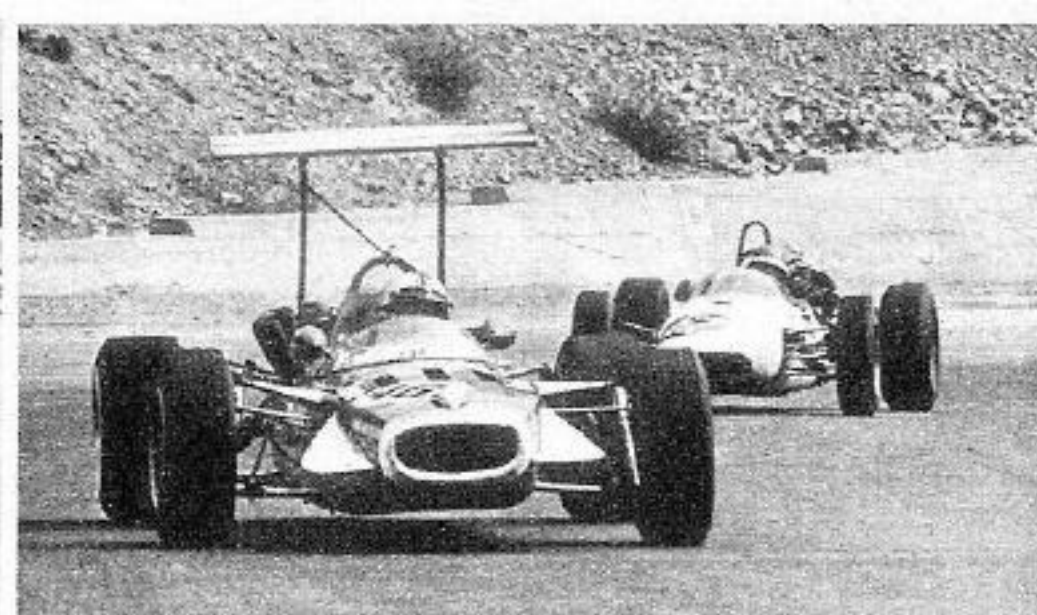
FUERZA LIBRE

1º	216	Miss Delta Marine	Oscar Guembe	Chrysler 135	8	8m46s
2º	9	Taif	Alfredo Berghella	Fiat 1500	8	8m53s
3º	8	Joralf	Sebastián Aires	Ford F-100	7	7m29s
4º	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	6	7m12s



CRONIC

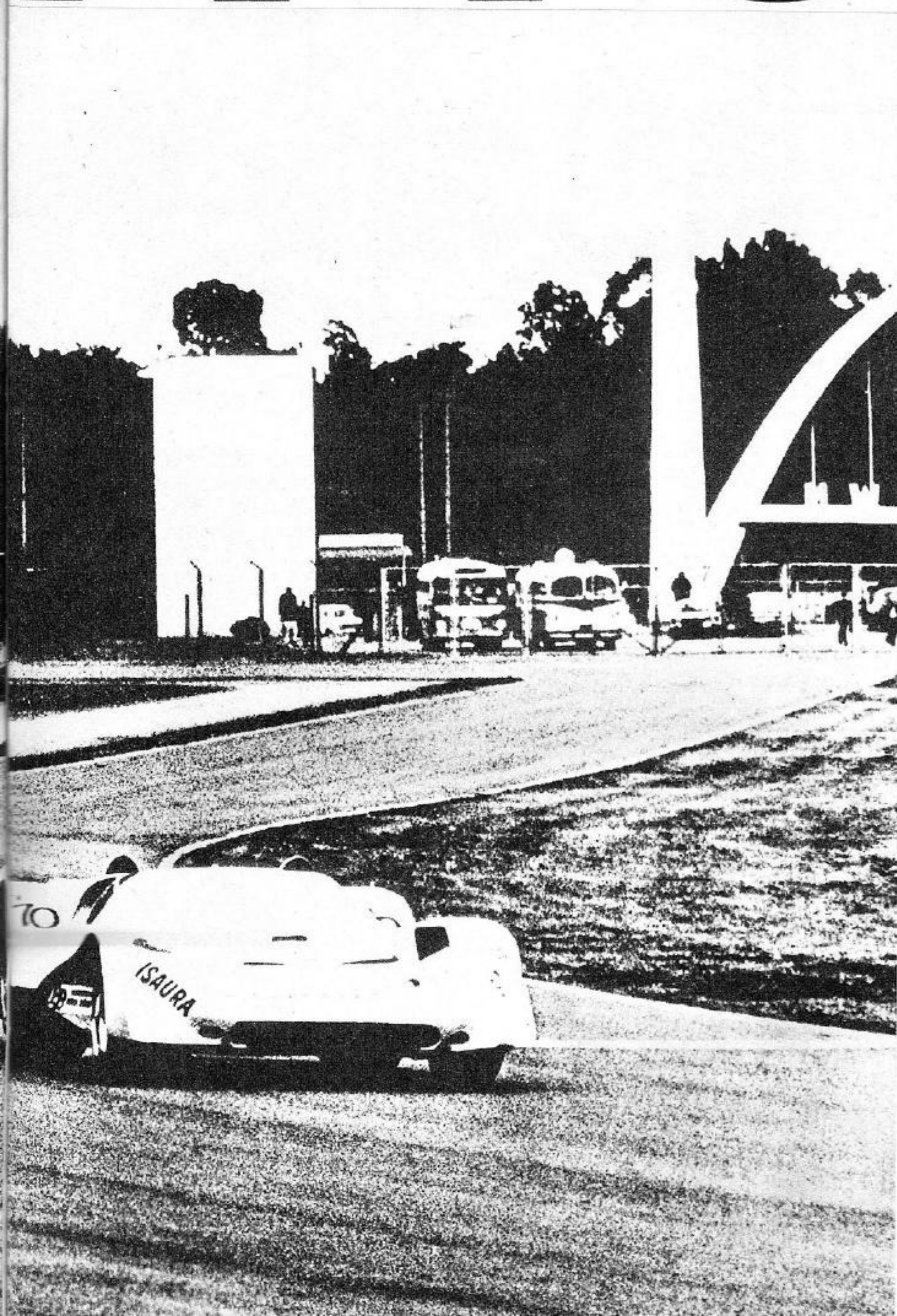




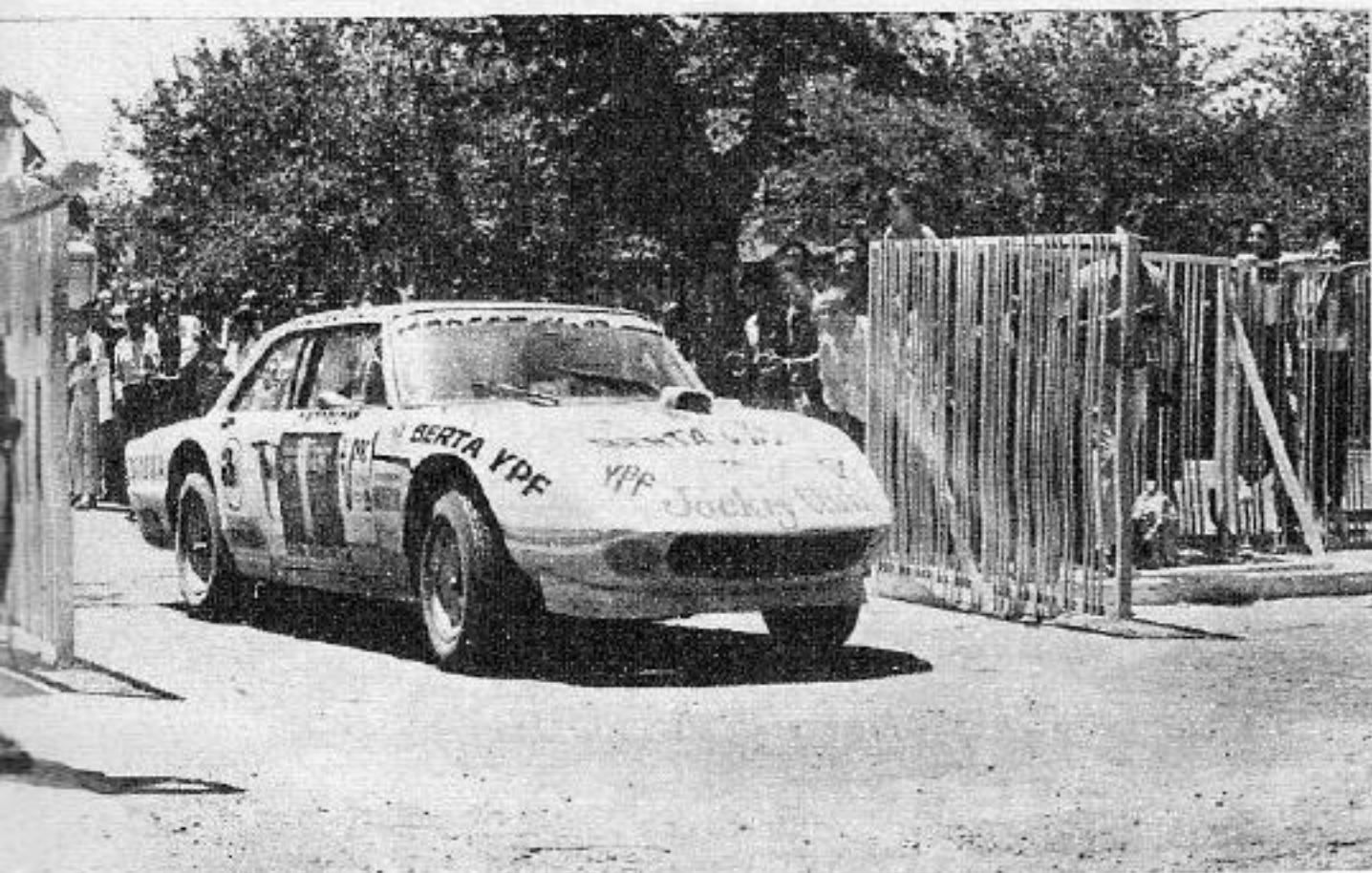
A '70

por GERMAN SOPEÑA

**SP, TC, la
Temporada
internacional
y el
Berta LR,
Turismo
G-2, F-1, F-2
y F-4,
toda la
actividad
automovilís-
tica
nacional
en un repaso
general
que abarca
los doce
meses que
pasaron**



CRONICA '70



El GP de TC "A" fue el broche final. Di Palma fue campeón y dueño de la categoría.

Después de muchas carreras en muchas categorías, de altibajos sensibles a lo largo del año, el automovilismo nacional llegó al fin de 1970 abriendo un receso muy necesario para evaluar convenientemente las causas de los muchos problemas que se fueron sucediendo durante el año y que determinaron un paulatino enfriamiento del interés popular por los autos de carrera. Lo cual en esta etapa de acentuado profesionalismo no dejó de ser un fuerte llamado de atención para todos.

Se buscaron causas ajenas al automovilismo mismo, como puede ser el problema económico general a todo el país. Sin duda la actividad automovilística también sufre los efectos de la realidad nacional, pero creer que allí radica el problema es engañarse tontamente. Falla la dirección del automovilismo y allí se origina todo. Demasiadas categorías crean confusión en el entusiasta común que no tiene por qué ser un erudito; y un calendario mal diagramado provoca exceso o defecto de continuidad automovilística en determinados lugares geográficos, agregando por lo tanto otro factor negativo. Un rápido ejemplo: en San Juan no pueden hacerse dos carreras de SP (a pesar de ser ésta la categoría más importante del país) separadas por un corto lapso, porque si en la primera se puede reunir una buena cantidad de gente, es muy probable que en la segunda esa cifra merme sensiblemente. Y es lógico, porque en San Juan no hay tanta gente como en Córdoba o Buenos Aires. Al mismo tiempo, nos encontramos con la paradoja de varios meses sin una sola carrera en Buenos Aires porque se está reparando el autódromo. Independientemente de esa traba, es un perfecto ejemplo de exceso o defecto de continuidad.

Además, una gran verdad es que a la gente le interesan fundamentalmente las figuras importantes y no se puede pretender que los 20 ó 25 nombres importantes del automovilismo nacional tengan un SP, un TC "A", un TC "B", un F-1 y un Turismo G-2 para aparecer en

todas. Por eso pasa lo de Rafaela. Durante todo el año la categoría M.A. F-1 vegeta tristemente. Llegado el momento de las 500 millas tradicionales —en donde sí corren Cupeiro, Copello, Di Palma, Pairetti, etcétera— se recupera por única vez en el año el apoyo popular. Y F-1 no es la única categoría con problemas.

Pero no todos son aspectos negativos, al fin y al cabo. 1970 tuvo problemas pero a la vez dejó su aporte positivo, manifestado de muchas maneras. Con la Temporada Internacional en enero, donde los Mil Kilómetros ganados por Matra abrieron definitivamente el camino hacia la recuperación de una fecha puntuable para nuestro país, con el progreso técnico de la categoría SP donde se concentraron los mayores esfuerzos técnicos de las grandes fábricas, con la aparición o confirmación de nuevos pilotos jóvenes, con la presencia —discutida pero valiosa— del equipo del ACA en Europa, con la solitaria aparición del Berta LR en Nürburgring.

De cualquier forma, el análisis no puede ser global sino particular, dada la amplia diversidad de categorías. SP, Turismo, F-1, F-2 o F-4, TC "A" y TC "B" funcionaron de manera diferente y deben ser vistas por separado.

SP: EL ESPECTACULO MAYOR

En SP el profesionalismo ya se instaló definitivamente y así lo entendieron todos los pilotos que corren en la categoría más difícil e importante del país. Por eso, porque lo fundamental es andar bien, resulta que vemos en SP la evolución técnica más interesante de todo el automovilismo nacional. 1970 era todavía un año de transición en el cual los motores de cuatro litros debían seguir estando adelante, pero eso ya quedó atrás. Con 800 kilos de peso mínimo y ubicación libre del motor, a partir del próximo 1º de enero se acelerará todavía más el proceso de ac-

Con 1970 murió el TC "B". Dio algunos espectáculos agradables en la montaña (en la foto, Perkins en Capilla del Monte) antes de morir.



En enero de 1970 tuvo lugar la Temporada Internacional de SP sin puntaje. Una carrera la ganó Matra, la segunda Alfa Romeo, y se abrió la puerta a la fecha puntuable que se corre dentro de poco.



CRONICA '70



Danilo Bonamici ganó el Gran Premio de Turismo con suspense. Muy buena carrera.

tualización internacional que comenzó apenas hace cuatro años en el viejo TC de las cupecitas. SP es heredero directo del TC en cuanto a importancia popular, ocupando así el primer lugar entre todas las categorías.

Aquí existe (aunque este año no lo haya parecido) la lucha de marcas y las cuatro fábricas apoyan directamente la actividad. No todas lograron similares dividendos de acuerdo con las costosas inversiones practicadas, y así como GM arrasó ganando 14 de las 17 carreras corridas en el año, Ford ganó la última competencia del año como consuelo, luego de haber soportado un año de peleas internas, motores destrozados y lamentable tiempo perdido. IKA-Renault no podía ya pretender mucho más del limitado motor Tornado, pero tiene la gran carta a su favor: Oreste Berta. Como nunca, el mago de Alta Gracia demostró que hace milagros con el tiempo escaso, y además de construir dos SP motor delantero (Di Palma y Copello) ya tiene listo otro SP motor trasero con el cual iniciará la temporada 1971, un paso adelante para todos. Logró potencias insospechadas, un auto ganador desde el mismo día de su debut (Luis Di Palma en 9 de Julio) y complementado a la perfección por el piloto de Arrecifes fue en muchas carreras el único escollo que pudieron encontrar el Nene García Veiga y su Chelco-Chevrolet. Sin embargo —y pese a Berta— la representación de IKA-R estuvo bastante pobre, ya que sólo Di Palma y Copello defendieron los prestigios, mientras Perkins esperó inútilmente un auto nuevo que en teoría debía estar terminado antes del fin de la temporada. Se impondría una revisión de esquemas para afrontar mejor el año 1971 desde el punto de vista organizativo de la empresa.

Doc'ge experimentó un motor que comenzó a rendir buenos beneficios cuando se colocó en un buen chasis (el Trueno de Monguzzi), pero no se esforzaron en la medida de las otras marcas. Esperan el motor V8 con paciencia.

Institucionalmente, a mediados

de año se concretó un hecho muy importante: fue cuando los pilotos decidieron agruparse para dirigir sus propios destinos. Nació así la Asociación Argentina de SP que en pocos meses cumplió una serie de objetivos muy positivos. Entre otros, la confección de un reglamento lógico y bien pensado para 1971. Que equipara posibilidades para todos y que resumió el acuerdo general de todos los integrantes de la Asociación. Con Horacio Steven como presidente y Juan Buella como secretario, la AASP ocupa ya un lugar de peso en la categoría y el automovilismo. Defenderse a sí mismos es la premisa. Y lo consiguen bien.

TC "A" Y TC "B":

SUBE Y BAJA

Subdividido en dos clases, el TC vivió un año anémico, recién levantado a fines de temporada con algunas carreras de TC "A" y el Gran Premio. La subdivisión "A" nació, con el límite de tres litros y un solo carburador, para poder correr en ruta. Algo así como volver a la esencia del TC —autos standard con trompas modificadas— pero sin pasarse de los 220 km/h. Las primeras carreras fueron lamentables porque el número lo hacían autos de Turismo G-2, planteándose así la incongruencia de una categoría que era casi igual a otra ya existente.

Sin embargo la ruta sigue siendo el gran atractivo del público argentino y cuando varios nombres importantes se juntaron en Pergamino en un circuito bien pensado, mucha gente volvió a los asaditos y a gozar de la ruta. La fórmula es sencilla y efectiva. El problema es que se vuelva a superar ese aparente límite peligroso de los 220 km/h y se reproduzcan las causas que motivaron la subdivisión del TC y posterior muerte del TC "B". ¿Se creó una categoría que sufrirá otra vez los problemas que debería haber solucionado? Puede ser, pero por el momento parece una solución interesante para prac-

EL AÑO DE SP

SPORT PROTOTIPOS PREMIO APERTURA A.C.A.

1|3|70 - Autód. Municipal de Buenos Aires - Circ. Nº 15 - 20 vtas.

1º	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	47m 43s 5
2º	1	Eduardo J. Copello	Numa 2D-Tornado	47m 55s 7
3º	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	48m 42s 5
4º	25	Jorge Cupeiro	Liebre III-Chevrolet	49m 58s 5
5º	4	Carlos Ruesch	Competición-Chevrolet	48m 31s 8

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,356 km/h - Record: García Veiga en la 1ª a 2m12s6 a 166,200 km/h.

PREMIO Y.P.F.

22|3|70 - Autód. Comodoro Rivadavia - 3 series y suma de tpos.

1º	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 2m 36s 1
2º	1	Eduardo J. Copello	Numa 2D-Tornado	1h 2m 42s 7
3º	9	Carlos Marinovich	Fordmisano-Ford	1h 5m 12s 5
4º	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	1h 5m 39s
5º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet	_____

PROMEDIO DEL GANADOR: 162,340 km/h - Record: Eduardo Copello en la 2ª serie con 1m20s3 a 168,747 km/h.

PREMIO ANIVERSARIO DE CORDOBA

12|4|70 - Aut. Oscar Cabalén - 3 series y final por suma de tpos.

1º	1	Eduardo J. Copello	Numa 2D-Tornado	1h 11m 47s 7
2º	6	Luis Rubén Di Palma	Berta-Tornado	1h 12m 10s 3
3º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet	_____
4º	7	Néstor J. García Veiga	Trueno-Chevrolet	_____
5º	4	Carlos Ruesch	Chelco-Chevrolet	_____

PROMEDIO DEL GANADOR: 171,053 km/h - Record: G. Veiga en la 1ª serie en 1m1s7 a 180,933 km/h.

PRIMER PREMIO S. P.

26|4|70 - Autód. Mun. de Buenos Aires - 2 series y suma de tpos.

1º	4	Carlos Ruesch	Truend-Chevrolet	1h 2m 13s 40
2º	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 2m 57s 40
3º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	1h 0m 33s 37
4º	19	Evaristo Aranzana	Liebre III-Tornado	1h 3m 55s 36
5º	20	Norberto Pauloni	Pauloni-Chevrolet	1h 3m 16s 34

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,986 km/h.

PREMIO SUPER NAFTAS YPF

10|5|70 - Aut. de Maggiolo - 3 series y clasif. por suma de tpos.

1º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet	1h 17m 27s 5
2º	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	1h 16m 48s 8
3º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	1h 18m 18s 7
4º	14	Federico Urruti	Hueyra-Ford	1h 11m 32s 1
5º	10	Andrea Vianini	Baufer-Chevrolet	1h 12m 47s 1

PROMEDIO DEL GANADOR: 145,653 km/h - Record: G. Veiga y Urruti en la segunda serie con 1m14s a 152,454 km/h.

PREMIO ANIVERSARIO REVOLUCION DE MAYO

31|5|70 - Aut. G. S. Martín de Las Flores - 3 ser. y suma de tpos.

1º	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 21m 14s 4 60
2º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet	1h 12m 48s 5 60
3º	21	Héctor Luis Gradassi	Martos-Ford	1h 30m 51s 1 59
4º	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h 14m 05s 7 59



GARCIA VEIGA: EL CAMPEON

Número 1 de SP. El "Nene" García Veiga ganó una cantidad abrumadora de carreras y se llevó el título tiempo antes de la última carrera de la temporada. Por supuesto tuvo en la gran mayoría de las carreras el mejor auto, "el caballo del comisario". Lo cual se transformó en un arma de doble filo para apañar comentarios del tipo "El "Nene" gana carreras porque tiene más auto que los demás,

59 10 Andrea Vianini Bauger-Chevrolet 1h 12m 51s 5 57
 PROMEDIO DEL GANADOR: 185,072 km/h - Record: G. Veiga en la segunda serie a 193,571 km/h.

PREMIO Y.P.F.

14|6|70 - Aut. C. de Paraná - 3 series y final por suma de tpos.

19	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	1h 31m 35s 4	60
29	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h 34m 00s 4	60
39	1	Eduardo Copello	Numa 2D-Tornado	1h 34m 13s 4	60
49	14	Federico Urruti	Huayra-Ford	1h 34m 01s 4	59
59	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 31m 59s	57

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,702 km/h - Estéfano en la 2ª serie a 168,400 km/h.

CLASICAS MIL MILLAS ARGENTINAS

28|6|76 - Aut. Munic. de Buenos Aires - Circ. Nº 15 de 6.121 m

19	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	3h 09m 05s	81
29	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	3h 10m 44s 5	79
39	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	3h 10m 15s	78
49	36	Luis Barragán	Trueno-Chevrolet	3h 09m 14s 9	75
59	10	Andrea Vianini	Bauger-Chevrolet	2h 46m 57s	73
69	3	Jorge Cupeiro	Bauger-Chevrolet	3h 09m 11s 1	72

PROMEDIO DEL GANADOR: 159,217 km/h - Record: García Veiga en la 34ª vuelta con 2m8s7 a 171,216 km/h de promedio.

IX PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

12|7|70 - Autód. Ciudad de Rafaela - 2 series y suma de tpos.

19	3	Jorge Cupeiro	Bauger-Chevrolet	1h 31m 03s 4	
29	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	1h 30m 04s 3	
39	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	1h 31m 04 s 3	
49	7	N. García Veiga	Chelco I-Chevrolet	1h 30m 40s 5	
59	7	Carlos Marincovich	Formisano-Ford	1h 30m 54s 8	

PROMEDIO DEL GANADOR: 213,308 km/h - Record: García Veiga en la 2ª serie a 226,812 km/h con 1m13s4.

GRAN PREMIO INAUGURACION AUTODROMO 9 DE JULIO

26|7|70 - Aut. Munic. de 9 de Julio - 3 series y suma de tpos.

19	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 13m 38s 3	
29	10	Andrea Vianini	Bauger-Chevrolet	1h 14m 20s 9	
39	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	s/t	
49	4	Carlos Ruesch	Trueno Sprint-Chevr.	s/t	
59	15	Gastón Perkins	Liebre III-Tornado	s/t	

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,283 km/h. - Record: G. Veiga en la 11 serie con 1m25s4 a 174,145 km/h.

SP AUTODROMO DE PARANA

16|8|70 - Autód. C. de Paraná - 3 series y final por suma de tpos.

19	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 31m 18s	
29	10	Andrea Vianini	Bauger-Chevrolet	1h 32m 26s 8	
39	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	1h 33m 43s 1	
49	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h 33m 41s	
59	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	1h 33m 07s	

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,231 km/h - Record de vuelta: Di Palma en la segunda y tercera serie con 167,639 km/h con 1m27s8.

200 KILOMETROS DE SAN JUAN

23|8|70 - Aut. El Zonda (S. Juan) - 3 series y final p/suma tpos.

19	4	Carlos Ruesch	Trueno Spr.-Chevrolet	1h 20m 38s 8	
----	---	---------------	-----------------------	--------------	--

29	7	Néstor García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 20m 43s 1	
39	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	1h 21m 32s 1	
49	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	1h 21m 38s 5	
59	10	Andrea Vianini	Bauger-Chevrolet	s/t	

PROMEDIO DEL GANADOR: 144,901 km/h - Record de vuelta: Di Palma en la tercera serie con 151,608 km/h a 1m16s7.

PRIMER PREMIO SP CIUDAD DE VICENTE LOPEZ

4|10|70 - Aut. de Las Flores (Bs. As.) - 3 ser. y final p/suma tpos.

19	3	Jorge Cupeiro	Bauger-Chevrolet	53m 29s 3	
29	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	53m 56s 2	
39	4	Carlos Ruesch	Trueno Spr.-Chevrolet	54m 12s 9	
49	20	Norberto Pauloni	Pauloni-Chevrolet	s/t	
59	43	César Horacio Malnatti	Liebre III-Tornado	s/t	

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,778 km/h - Record: García Veiga en la 1er. serie con 1m8s3 a 194,705 km/h.

SP AUTODROMO OSCAR CABALEN

11|10|70 - Aut. Oscar Cabalén (Córdoba) - 500 km - 162 vts.

19	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	2h 53m 40s 6	162
29	6	Luis Rubén Di Palma	Berta-Tornado	2h 49m 12s	159
39	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	2h 54m 36s	159
49	3	Jorge Cupeiro	Bauger-Chevrolet	2h 54m 31s	158
59	20	Norberto Pauloni	Pauloni-Chevrolet	2h 54m 47s	154

PROMEDIO DEL GANADOR: 73,550 km/h - Record: Di Palma en la 20ª vuelta con 1m00s6 a 184,217 km/h.

SP PREMIO ASV

25|10|70 - Aut. El Zonda (S. Juan) - 3 ser. y final p/suma tpos.

19	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 17m 30s 7	
29	3	Jorge Cupeiro	Bauger-Chevrolet	1h 18m 02s 2	
39	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h 18m 41s 1	
49	1	Eduardo Copello	Berta-Tornado	1h 19m 12s 2	
59	9	Carlos A. Pairetti	Formisano-Ford	1h 19m 50s 1	

PROMEDIO: 153,600 km/h - Record: Di Palma en la 1ª serie con 1m13s9 y 157,392 km/h.

PREMIO AUTODROMO LAS FLORES

8|11|70 - Aut. G. S. Martín (L. Flores) - 2 series y suma de tpos.

19	6	Luis Rubén Di Palma	Berta-Tornado	1h 10m 30s 8	
29	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	1h 10m 55s 1	
39	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	w/t	
49	22	Angel Monguzzi	Trueno Spr.-Chevrolet	s/t	
59	21	Héctor Luis Gradassi	Formar-Ford	s/t	

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,594 km/h - Record: Di Palma en la 1er. serie con 1m08s3 a 194,705 km/h.

PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

29|11|70 - Aut. Ciudad de Rafaela - 2 series y suma de tiempos

19	9	Carlos A. Pairetti	Formisano-Ford	1h 03m 04s 4	
29	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h 04m 15s 3	
39	22	Angel R. Monguzzi	Trueno Spr.-Chevrolet	s/t	
49	7	Néstor J. García Veiga	Chelco-Chevrolet	s/t	
59	39	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	s/.	
69	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	s/t	

PROMEDIO: 219,970 km/h - Record: Pairetti en la 1er. serie con 1m13s y 225,278 km/h.

pero no es el mejor piloto porque bla, bla, bla ...".

No vale la pena casi ni comentarlo. El "Nene" García Veiga es un piloto de primerísima línea y es lo suficientemente inteligente como para no exigirse a fondo si no hay necesidad de hacerlo. Pero cuando hubo que manejar fuerte, el "Nene" mostró lo que sabe. Es el campeón porque tuvo también lo que todos necesitan: un buen equipo detrás. Pero, además, es un piloto de lo mejor. Y, además, tiene 25 años.



BERTA: LA MAQUINA DE TRABAJAR

Si Berta fuera en realidad un mago, tendría una varita con la cual conseguiría todo lo que quisiera con menos trabajo pero a la vez de una manera mucho menos interesante. Pero resulta que Berta tiene una cosa que no es magia, si bien es muy poco común encontrarlo: reúne, a la vez, inteligencia con asombrosa capacidad de trabajo y habilidad para dirigir un equipo de gente. Eso no lo exime de tener que trabajar como un loco todo el día, pero produce los resul-

tados que ninguna otra persona consigue.

En 1970 hizo correr al Berta LR en nuestro país y en Europa construyó un auto ganador para SP, otro para TC "A", otro para TC "B", inició la construcción de un motor propio de ocho cilindros en V para competir internacionalmente, fabricó motores para la inmensa mayoría de corredores de punta de TC "A", vende sus productos para mejorar o preparar motores, y además, ya tiene listo un auto con el motor Tornado atrás para correr en SP nacional el año que viene. Merecería el título de primer trabajador.

CRONICA '70



Para Eduardo Copello 1970 no fue un año brillante, pero fiel a su costumbre obtuvo un campeonato: el del agónico TC "B".

ticar una forma de automovilismo que no será muy refinada pero lleva gente.

El TC "B" tenía certificado de defunción para el 31 de diciembre de este año y agonizó de a poco con algunos chispazos brindados por dos carreras de montaña en Córdoba (Jesús María y Capilla del Monte), ambas ganadas por Copello, quien se clasificó campeón de la categoría que murió. Muchas Liebres III quedan inactivas como precio de haber nacido en un momento intermedio. No pueden correr en ruta porque son demasiado veloces y perfeccionadas y no tienen chance en autódromos en SP porque no son suficientemente veloces y perfeccionadas...

TURISMO: LO BARATO

SALE CARO

Se supone que la categoría Turismo está destinada a ser una categoría promocional, relativamente barata. Pero resulta que una cupé Fiat con toda la mufa puede salir casi dos millones y medio de pesos viejos y que a lo largo de todo 1970 prácticamente no apareció un piloto nuevo nacido de la categoría Turismo. Conclusión: el Grupo Dos es interesante técnicamente por el desarrollo de los motores, cara y destinada a unos pocos. Precisamente lo contrario de lo que debe ser.

Lo mismo se vieron carreras lindísimas (Vuelta de la Manzana, San Juan-Coquimbo, algunas de autódromos) donde la lucha entre Fiat y Peugeot fue siempre el condimento especial y donde Rodríguez Canedo y Paco Mayorga se erigieron en las figuras más representativas. Fiat venía perdiendo la batalla hasta el Gran Premio, donde una cupé conducida por Danilo Bonamici se anotó un triunfo importante.

Hubo un Gran Premio al Norte con muchos puntos discutibles y "quiso" haber un Gran Premio al

Sur que no pudo ser por ilógico. Parecería que ahora el ACA aprendió la lección y planea —por fin— con tiempo previo un recorrido permanente para lo que podría ser la gran carrera anual.

El Desafío de los Valientes: un jalón importante.

Producto de la mente despierta del "Turco" Raies nació el proyecto de una carrera con autos iguales para los mejores pilotos del país. El trayecto es ideal —Carlos Paz a Mina Clavero y vuelta—, incorporando todo lo que se necesita para lograr una gran repercusión: ruta montañosa, autos potencialmente iguales que se sortearon antes de la carrera y muchos nombres importantes. Algunos faltaron en el momento de la decisión porque las fábricas no los dejaron correr o más razonablemente porque no quisieron arriesgarse a discutir el prestigio de cada uno en una carrera de similares posibilidades para todos. Pero de cualquier manera la carrera fue un éxito y se repetirá todos los años.

Es un claro llamado de atención sobre lo que debe ser el futuro de la categoría Turismo. Grupo 1, sencillo y más barato, para que corra más gente, surjan figuras nuevas y si se hace el tradicional Gran Premio se anoten 400 inscriptos como en las buenas épocas. La idea estaba, el Desafío de los Valientes la confirmó. ¡Y fue un carrerón!

FORMULA 1: SALDO

LAMENTABLE

Técnicamente los monopostos son los autos de carrera más puros. Teniendo motores de cuatro litros, como los SP, se supone que en circuitos iguales los F-1 tendrían que andar más rápido. Y sucede exactamente lo contrario.

No hay en F-1 la evolución técnica constante que impera en SP, no hay interés de los corredores en correr en una categoría que existe una vez por año con las 500 millas y por consiguiente tampoco hay mayor interés de los patrocinantes por ayudar a una ca-

tegoría cuya solución se ve difícil. Los autos son malos técnicamente porque en monoplasas los errores de diseño se perdonan menos que en cualquier otra categoría y en definitiva no son muchos los constructores que pueden hacer un monoplasa como la gente, lo cual es una tarea bastante complicada.

Dentro de este panorama desalentador se destacó sin embargo un punto netamente positivo: la aparición de un piloto dotado con todas las virtudes necesarias para ser un gran piloto y que se clasificó campeón de la categoría luego de una campaña muy regular, muy efectiva y que simboliza sus condiciones. Emilio Bertolini es un piloto joven que tuvo la suerte de ser "descubierto" por Copello, quien le confió un auto para correr toda la temporada en F-1. Bertolini devolvió con creces esa confianza demostrando en todo momento una madurez digna de varias campañas en las categorías más exigentes. Su ingreso al círculo de los mejores pilotos nacionales fue el mejor aporte de la alicaída categoría de monoplasas.

FORMULA 2: CONTRA VIENTO Y MAREA

Ni demasiado potentes ni demasiado veloces, los F-2 son autos ideales para aprender a manejar fuerte, para divertirse mejor que en ningún otro auto y cumplir un peldaño muy lógico dentro de una trayectoria automovilística bien razonada. Pero todas esas cualidades no trascienden del todo al público que observa, precisamente porque los autos no son muy veloces ni muy potentes.

Sin embargo el nacimiento de la Asociación de Pilotos de F-2 produjo una mayor promoción alrededor de la categoría y la lucha entre dos o tres autos particulares frente a los dos coches oficiales del ACA llegó a conmover en varias ocasiones al público (caso de la última carrera en Las Flores), quien sorprendido apreció lo interesante que pueden ser varios monoplasas F-2 andando juntos.

Falta, sí, una mayor cantidad de autos en cada carrera. Ese es el propósito de la Asociación de Pilotos y que cumpliéndose en buena proporción aseguraría la vigencia de la F-2.

F-4: CARRERAS EN SERIO

Con F-4 pasa en cierta medida lo mismo que en F-2: los autos no llaman la atención. Pero como hace más tiempo que existe, hay un enorme parque de autos que compiten en cada carrera y todos con performances bastante similares. El resultado de ello es evidente: F-4 es lo más parecido que tenemos en nuestro país a las carreras en serio, tipo europeo. Los triunfos se consiguen por décimos, las clasificaciones agrupan autos separados por diferencias mínimas y cada frenada o cada final de carrera es un espectáculo en el cual

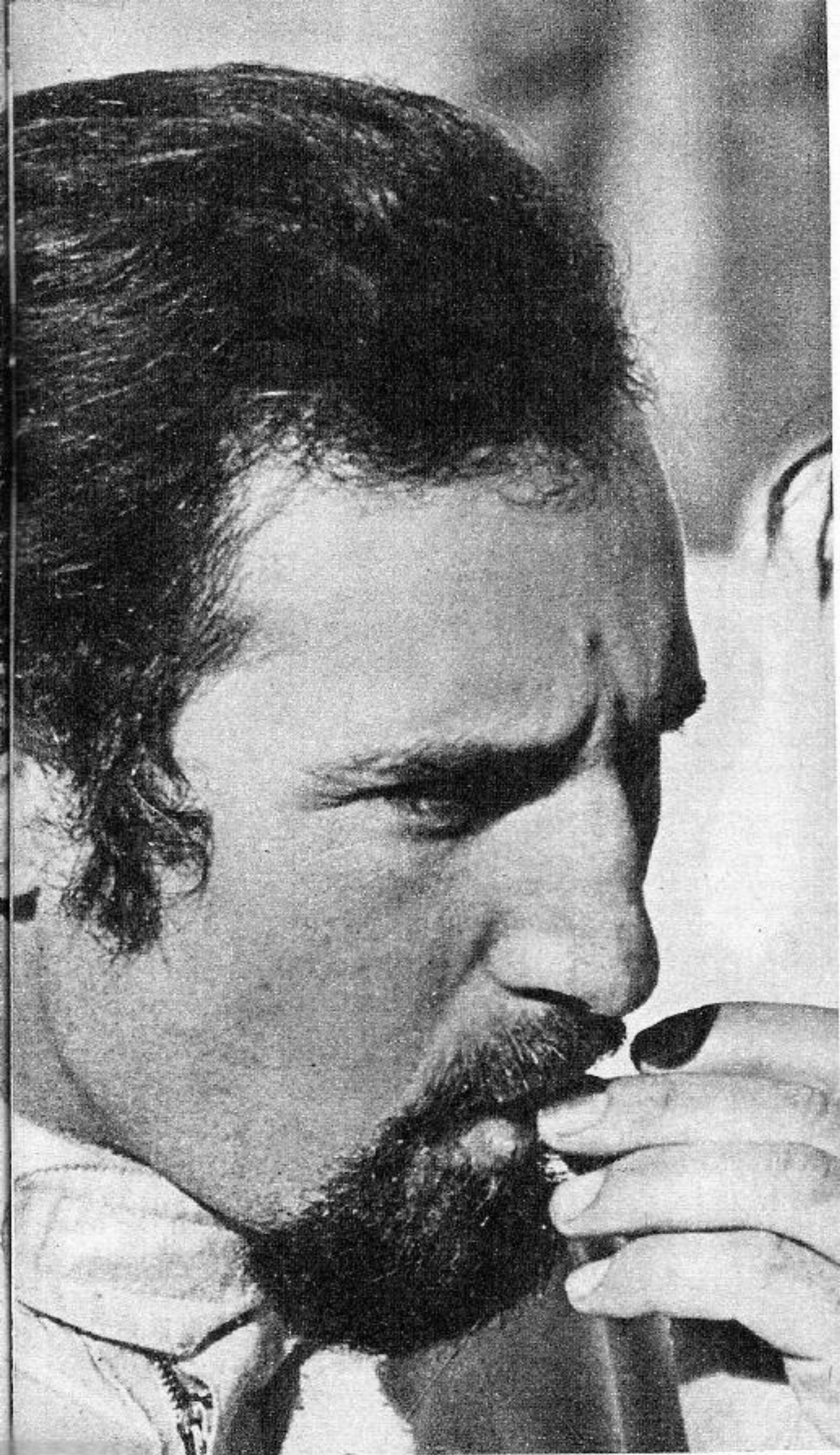


BERTA LR: EL AUTO DEL AÑO

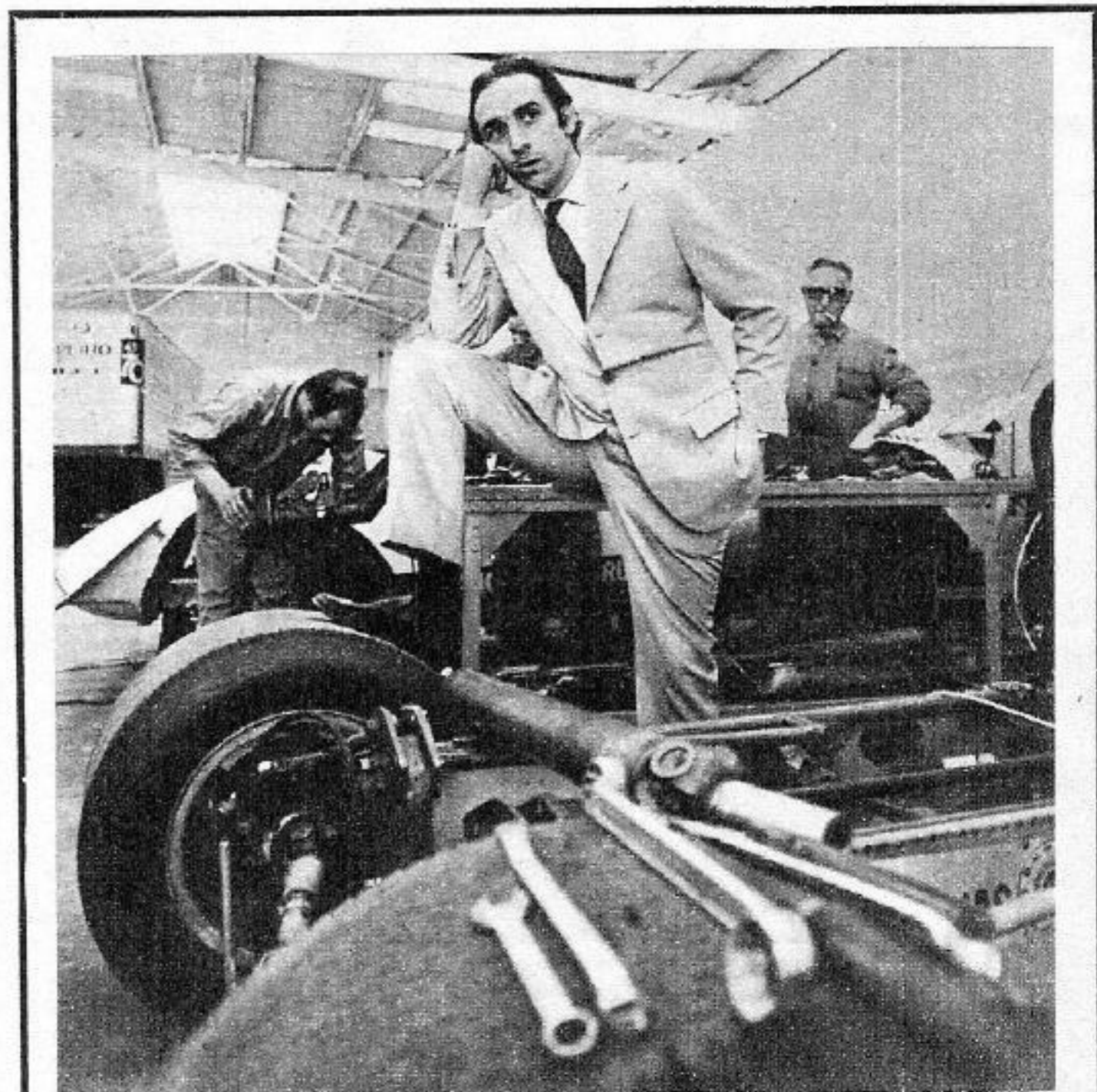
Asombró a los europeos, puntó frente a las tribunas del autódromo delante de la crema internacional de SP, fue invitado a correr en Nürburgring y fue íntegramente diseñado y construido por Oreste Berta y su equipo en Alta Gracia.

Mejorado y más liviano reaparecerá otra vez en los próximos 1.000 Km de Buenos Aires y se piensa hacerlo correr varias carreras de la temporada internacional de SP. El Berta LR es un auto excelente para cualquier crítico por exigente que quiera ser y evidencia lo que Berta y un equipo capaz pueden hacer.

Probablemente sea el coche más importante de todo el automovilismo argentino. Sin ninguna duda es el auto de 1970.



Carlos Ruesch: un piloto que se afirmó en forma brillante en 1970. Tiene condiciones para seguir subiendo.



JORGE CUPEIRO: GANAR ES UNA COSTUMBRE

Las 500 Millas de Rafaela definieron quizás mejor que ninguna otra carrera lo que significa un método organizado de trabajar pensando en ganar. Durante el año, Jorge Cupeiro no se dedicó a correr en F. 1 ocupado en SP. Pero llega la carrera más importante de la F. 1 y con tiempo adecuado, Jorge Cupeiro se compró un Trueno F. 1 —el mejor chasis, probablemen-

te—, colocó su motor Chevrolet, probó, lo puso a punto, no dejó detalle al descuido y, finalmente, ganó la carrera. Lo mismo en TC "A", lo mismo en TC "B", lo mismo en SP donde se clasificó subcampeón.

Jorge Cupeiro es más profesional que nadie. Y sin embargo prefirió ser independiente y particular durante todo el año. Puede hacerlo porque sabe manejarse a sí mismo. Además de saber manejar autos, virtud que nunca ha olvidado.



CRONICA '70



La incursión del equipo del ACA en Europa también fue un hecho importante del año. Lola Reutemann cumplió a la vez brillante tarea fotográfico-periodística para CORSA.

EL SUBE Y BAJA 1970

A lo largo del año, el elenco de pilotos nacionales cumplió diversas performances, más brillantes o menos brillantes, que a fin de año permiten evaluar quiénes subieron o quiénes bajaron puntos en la consideración general.

Hay nombres claves que fueron figuras todo el año de acuerdo con sus condiciones. García Veiga ganador consuetudinario en SP; Ruesch, un piloto que se afirmó notablemente en 1970 ganando carreras y demostrando unas cualidades conductivas y una ubicación mental sobresaliente para llegar a cualquier meta; Eduardo Rodríguez Canedo, maestro de la montaña y mago del volante, que no se preocupa por correr, pero corre como los dioses; Jorge Cupeiro y su método aplicado a la obtención de triunfos; Luis Di Palma, ganador en cualquier categoría y complemento ideal para Oreste Berta, otra figura; Emilio Bertolini, campeón en su primer año de automovilismo importante; Rosmaldo Visintini y Danilo Bonamici, ganadores de las categorías "A" y "B" del Gran Premio de Turismo; Angel Monguzzi, otro piloto que se destacó en SP; Carlos Reutemann, defendiendo prestigios en Europa.

Otros, en cambio, padecieron diversos problemas que los relegaron sucesivamente. En general fue lo que le pasó a todos aquellos que giran alrededor de Ford: Gradassi, Pairetti, Estéfano, Pronello, Marincovich (que se retiró del equipo de Formisano a mitad de temporada) o Pascualini.

El campeón del año anterior, Eduardo Copello, también sufrió la falta de auto durante buena parte de la temporada y sobre el final el nuevo Berta no alcanzó a solucionar la situación. El motor Tornado tiene menos HP y parece cierto que Copello se agranda en la punta pero pierde un poco cuando las cosas no salen del todo bien. Espera recuperarse el año que viene.

se destaca una buena cantidad de pilotos que hoy brillan en F-4 y dentro de poco pueden ser nombres importantes. Tal el caso de Laskac, por ejemplo, que fue el campeón, como así el de varios más que durante todo el año demostraron que la categoría es auténtica escuela conductiva.

A NIVEL INTERNACIONAL

1970 fue pródigo en comparaciones internacionales y marcó el acontecimiento más importante que le haya sucedido a la industria automotriz argentina de competición: la presentación de un auto argentino en una carrera internacional frente a los mejores exponentes mundiales. El Berta LR corrió las dos carreras de la temporada internacional en enero y luego fue a Europa a presentarse en el mismo Nürburgring, cumpliendo otro objetivo realmente importante.

Asimismo la temporada internacional de 1970 organizada por el Club YPF fue otro éxito desde cualquier punto de vista y abrió la posibilidad para recuperar la fecha puntuable por el campeonato mundial de marcas.

Con otro tipo de ambiciones realmente plausibles el ACA (con el auspicio de YPF y SEPAC) formó un equipo de F-2 internacional con todos los elementos necesarios y envió a Reutemann y Caldarella junto a Héctor Staffa y dos mecánicos para convivir durante todo el año en Europa. La convivencia no duró mucho, porque ya en la primera carrera Staffa estaba de pica con Caldarella, mientras Lole prefería abstraerse de los problemas que siempre padecen los equipos para dedicarse por completo a lograr el objetivo que se fijó aparentemente el mismo día de nacer: correr en Europa.

A la hora de la estadística los resultados no fueron descolantes, pero la campaña fue positiva para Reutemann y para el ACA.

Reutemann aprendió aun cometiendo equipocaciones muy lógicas. Con más training que nadie en la Argentina, es el piloto ideal para seguir en Europa en busca de un lauro que sus condiciones le permiten ambicionar sin ninguna duda.

¿1971?

A grandes rasgos eso fue 1970 de nuestro automovilismo argentino dentro o fuera del país. 1971 comienza aún mejor porque tenemos otra vez una carrera puntuable y amplias posibilidades de conseguir también la fecha por puntos por el campeonato mundial de F-1 además de la de SP.

Salvo quizá la F-1, en el orden estrictamente nacional las diversas categorías parecen encauzarse adecuadamente, y si se consigue tener un calendario coherente se subsanarán los errores de 1970. El entusiasmo por el automovilismo es notable en nuestro país y una serie de equivocaciones en la conducción no basta para enfriarlo.

Esta es mi familia...



♥ Siempre llevo la foto conmigo.

Fijate... el más chico... es un pirata. Es bárbaro.

Y la nena ya tiene novio.

Cosas de chico, claro. Estoy chocho.

Bueno... cosas de padre... claro.



FERRANIA DIA 28:
Tan sólo pasarán 48 horas para volver a vivirlo.

Revelado y marquitos incluidos en el precio del rollo.



Ferrania

es un producto



SP: EL EQUIPO CAMPEON 1970







RELATOR

Desperécese habitando un Renault 6

Generoso. Muy habitable. Piso liso. Sin túneles ni pasarruedas. Buen lugar para estirar las piernas, desperzarse. Y llegar al fin del camino despreocupado, disfrutando la compañía de un motor alegre y confiable, la suavidad y seguridad de un andar excepcional.
Si Ud. no lo conoce todavía, converse con su concesionario IKA-RENAULT.

Otros datos que importan:
—motor de 4 cilindros, 5 bancadas. Válvulas a la cabeza.
—1118 cc. y 51 HP/5.500 r.p.m.
—caja de cuatro marchas totalmente sincronizadas.
—radio de giro: 5 metros.
—carrocería de doble panel.

—con el nuevo proceso de pintura y protección total por inmersión.

RENAULT 6 es un producto

IKA RENAULT 





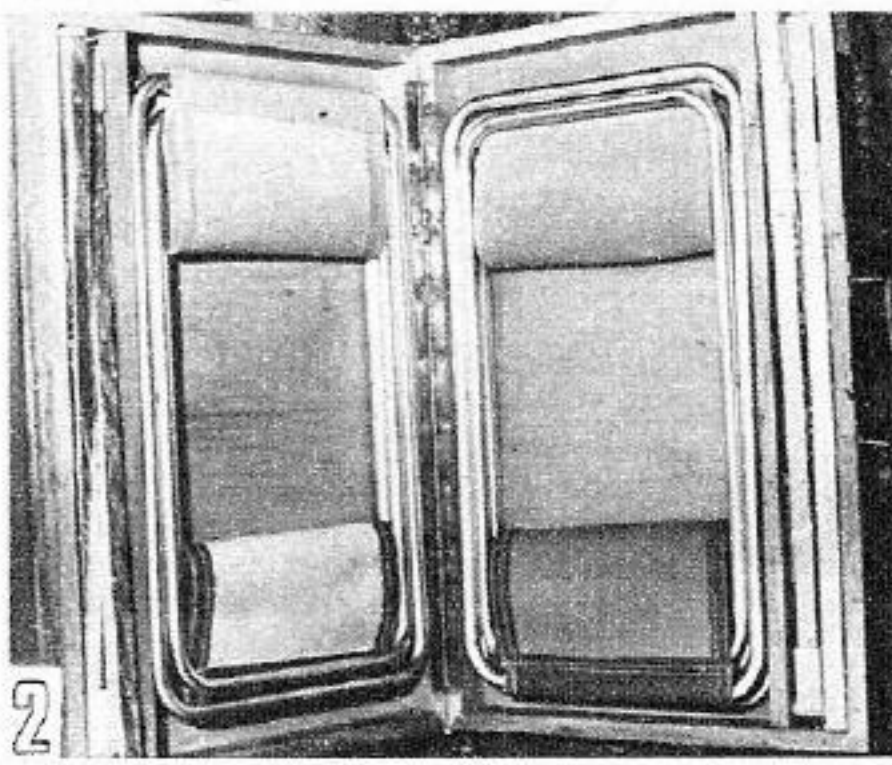
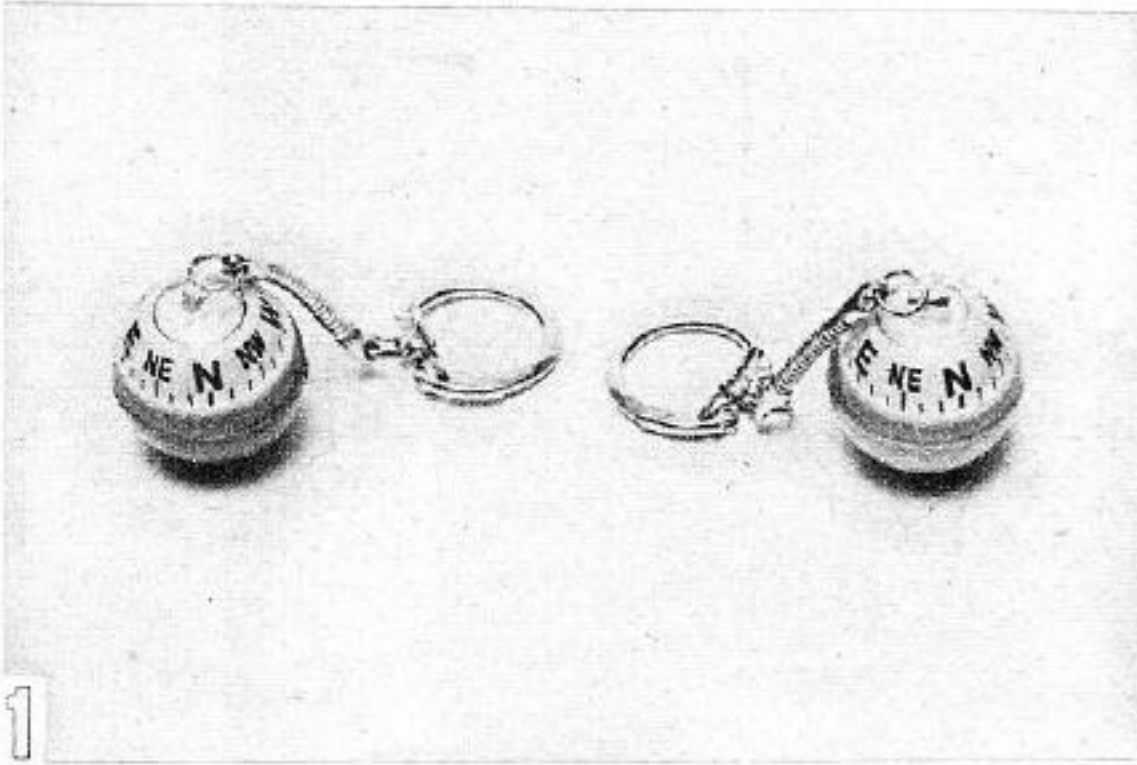
AMERICA PARA TODOS

Las voces de la ciudad o del campo, la música de todas partes, el ulular apasionado del deporte; todo lo que el pueblo escucha y revive, América se lo transmite. Porque América es, simplemente, **voz y sentir del pueblo**



LS6 RADIO
AMERICA

la vidriera

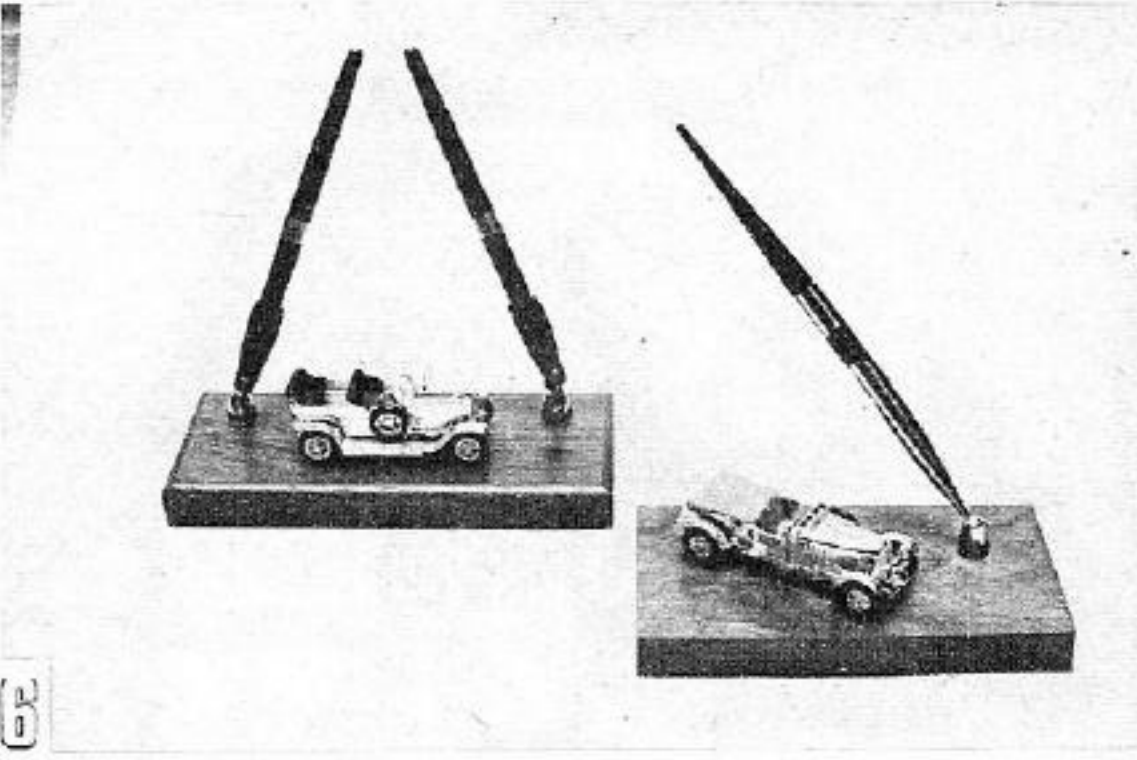
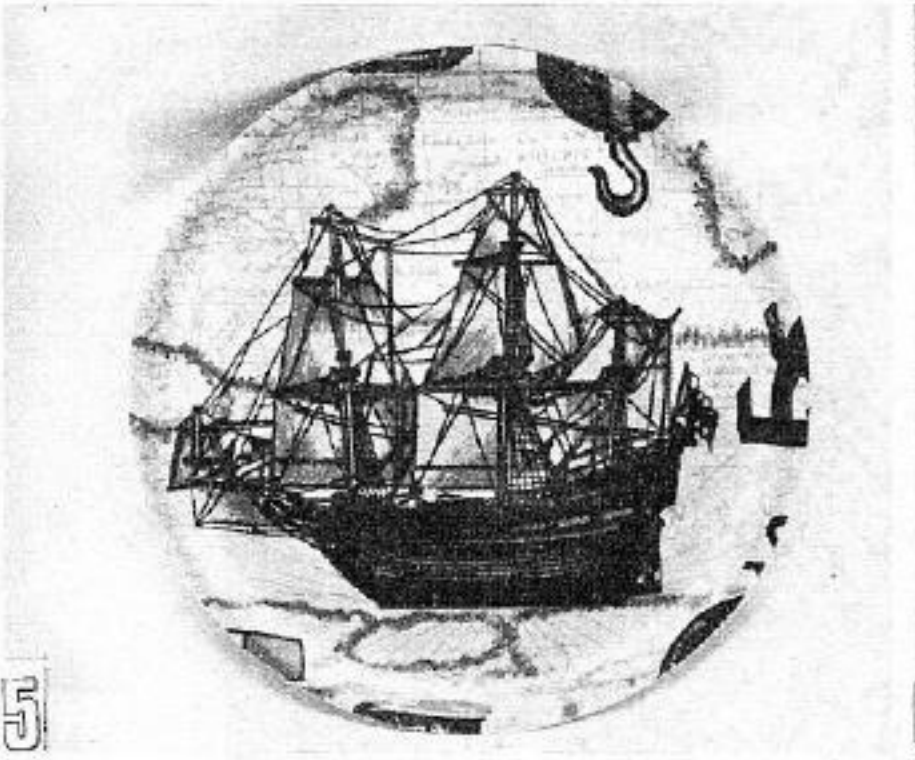


1. Llaveros brújulas, japoneses, para auto o lancha, \$ 6,50. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.

2. Mesa para camping (totalmente plegable, en valija) incluye 4 asientos de tela plástica y aluminio, la mesada es de fórmica, \$ 85. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Capital.

3. Cocina de 1 hornalla marca "Fan-Fan", con cartucho desechable, dura 8 horas, hierve 1 litro de agua en 7 minutos, \$ 24,90. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.

4. Juego de herramientas para auto, completas, importadas, \$ 69. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

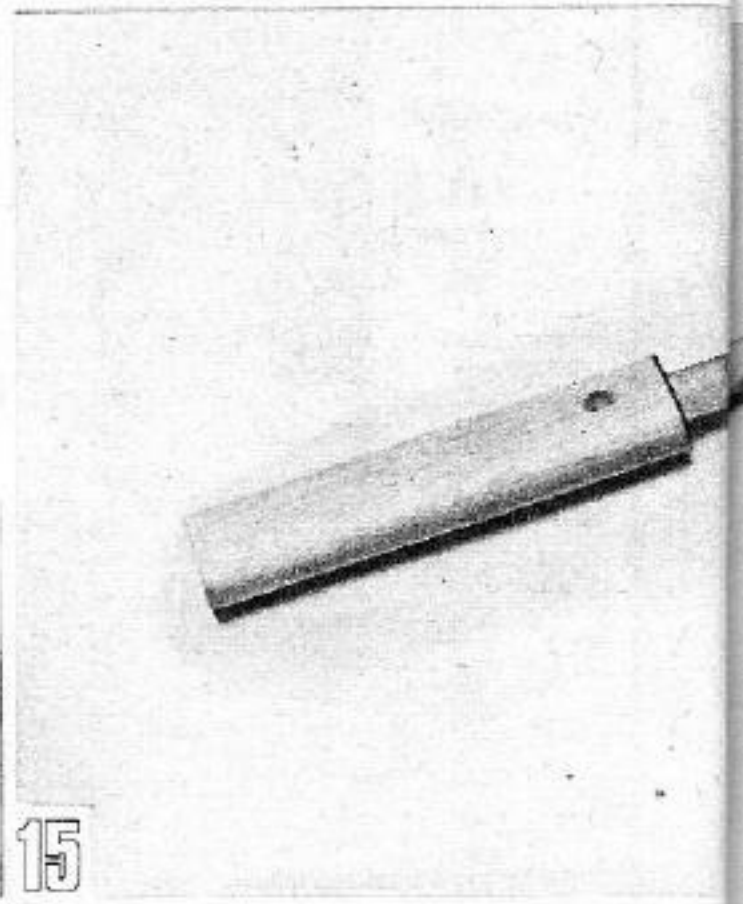
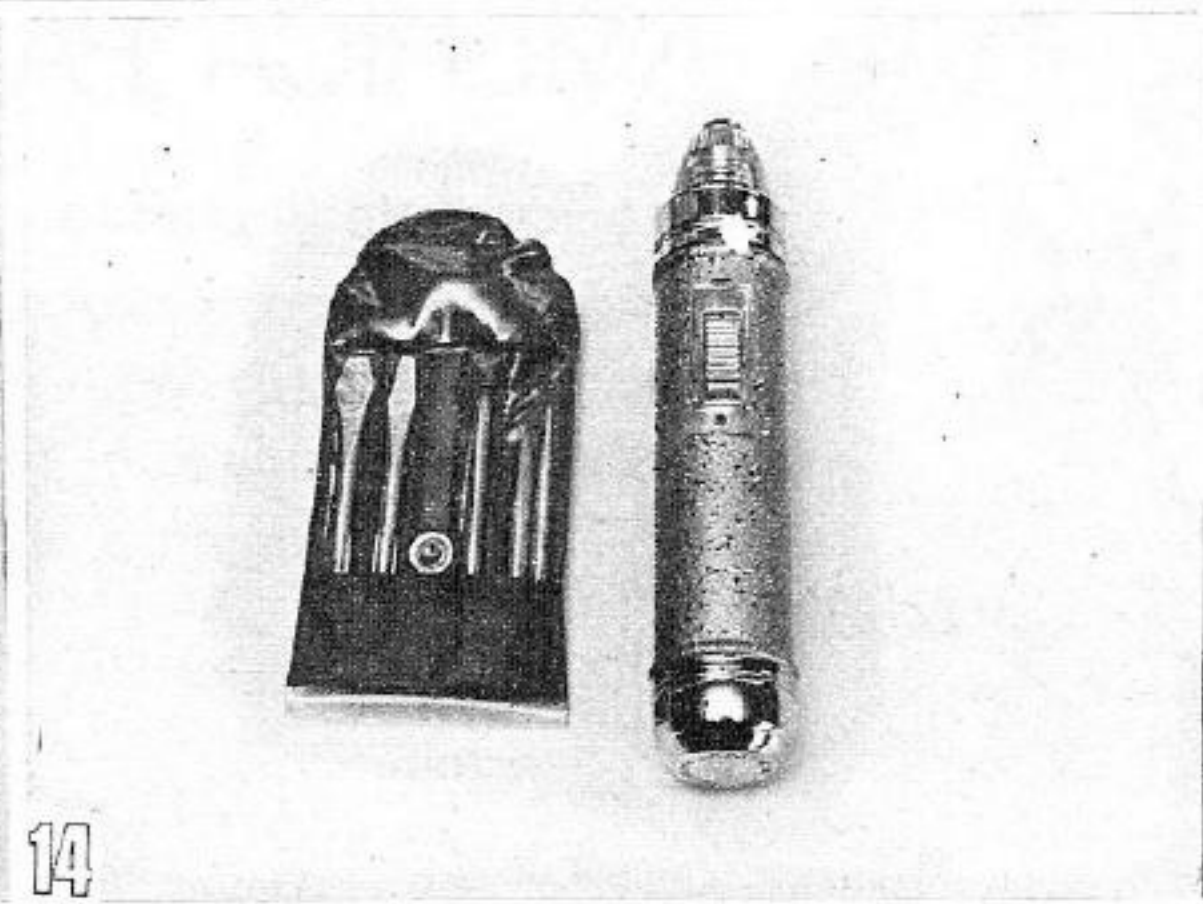
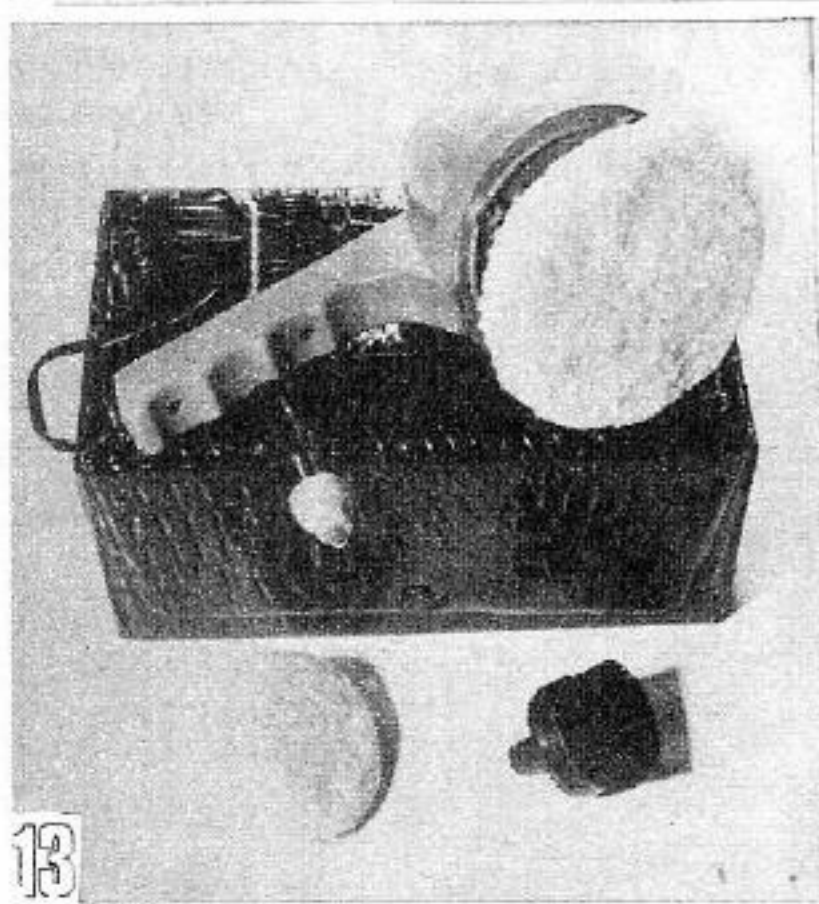
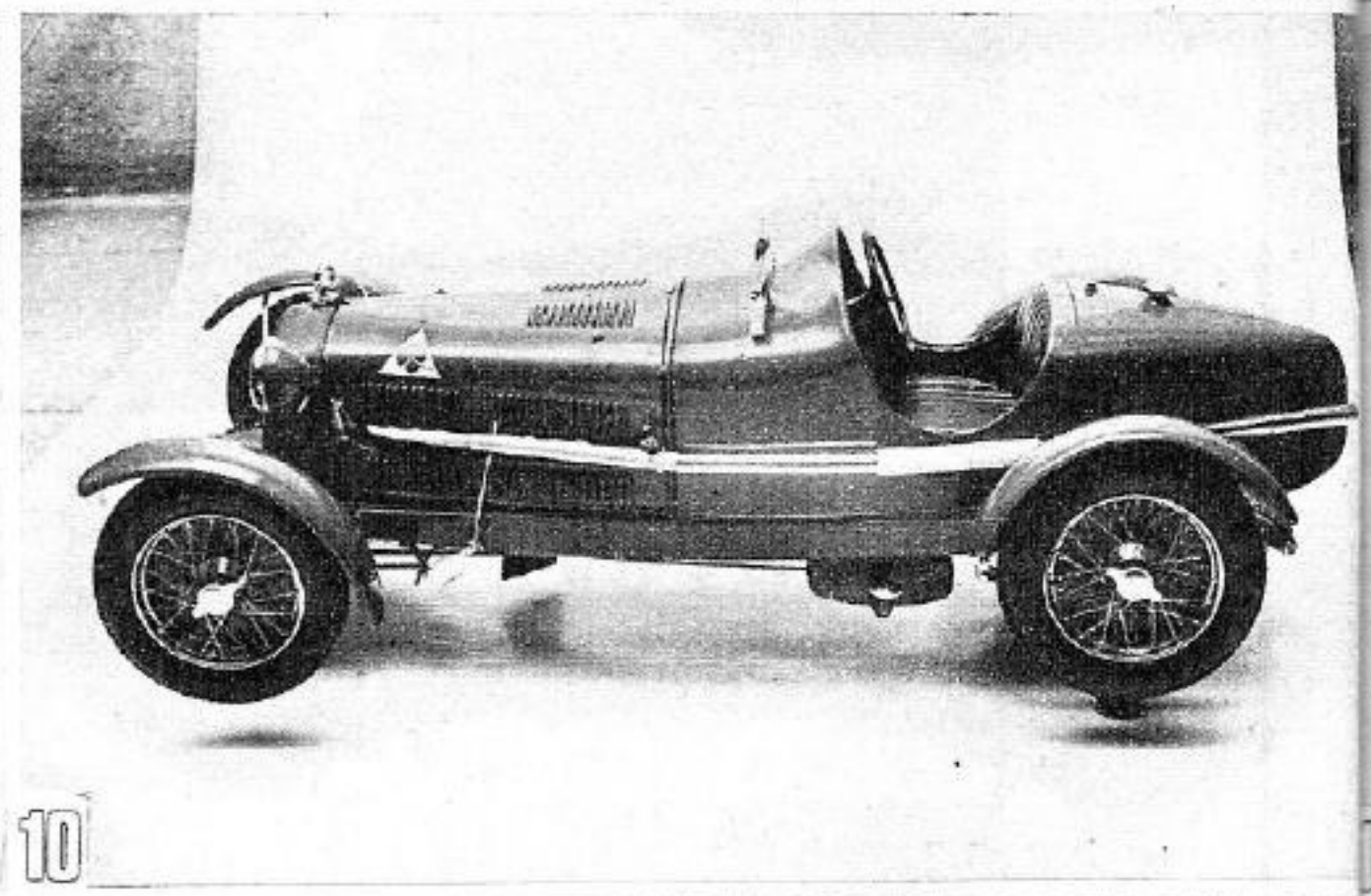
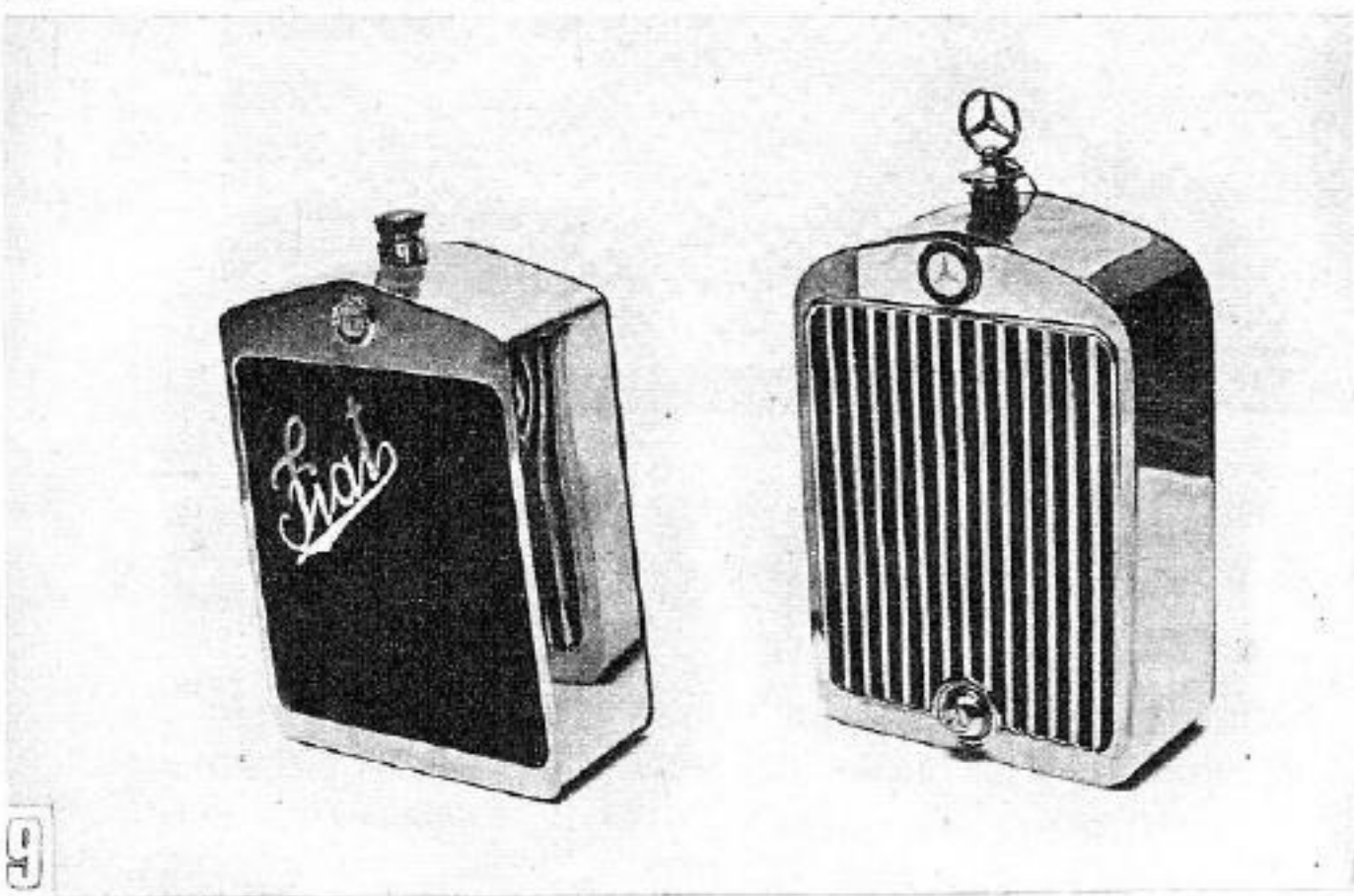


5. Bandeja de plástico reforzado, incluida tela con motivos náuticos, redonda \$ 15; para copetín, \$ 12, y rectangular \$ 19. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.

6. Juego de lapiceras para escritorio, con base; de 1 lapicera, 29,90 pesos; de dos lapiceras, \$ 33,90. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

7. Linterna japonesa sumergible con interruptor pulsador para señales y filtro rojo, para auto y náutica, \$ 28,90. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Capital.

8. Cigarrera con forma de farol antiguo, de bronce, \$ 109. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.



13

14

15

de corsa ... de fin de año

9. Whiskeras de radiadores famosos, en bronce cromado, \$ 109. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

10. Modelo a escala del "Alfa Romeo 2300", 8C, Monza, 1931, armado, \$ 950. Para armar (equipo), \$ 499. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Capital.

11. Linterna autoportable, 4 elementos, foco regulable (sin pilas), \$ 10. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

12. Pala y pico combinado plegable, \$ 21,60. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.

13. Pulidora para auto (equipo completo) para 12 volts, \$ 45. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

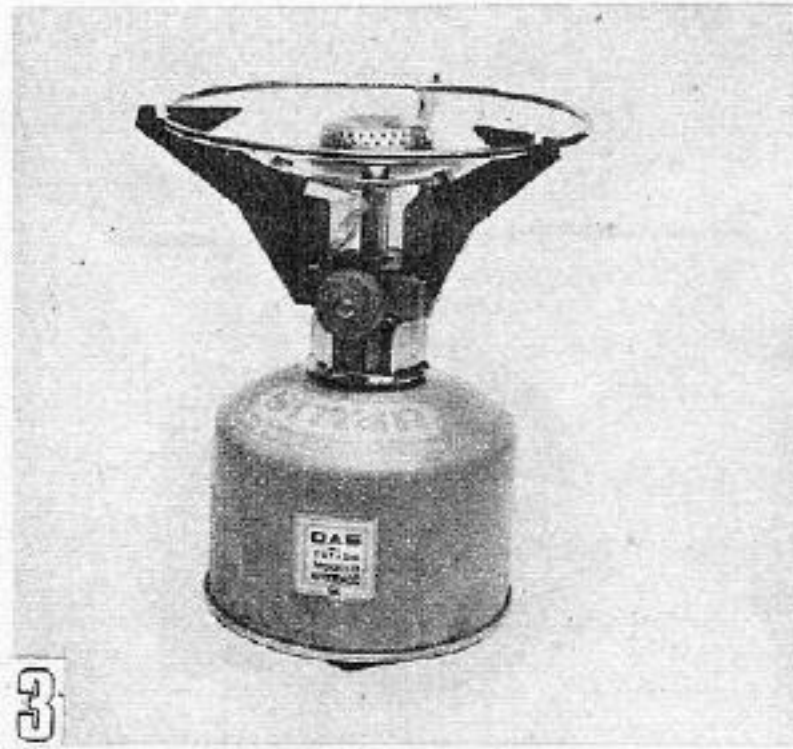
14. Linterna destornillador, a pila (5 puntas diferentes), con pilas, \$ 16. Pistonar, Viamonte 1604, Cap.

15. Cuchillo de pescador insubmersible, japonés, de acero inoxidable, pesos 5,50. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Capital.

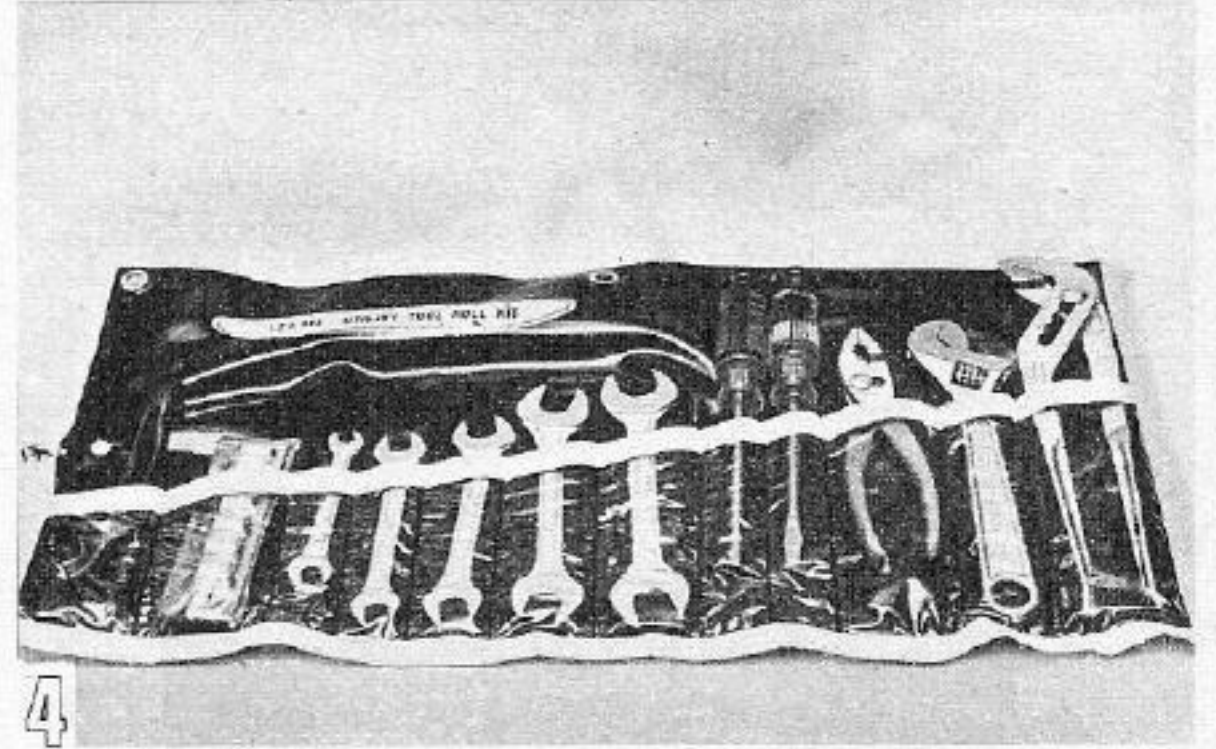
16. Aspiradora para auto, 12 volts, nacional, \$ 45; importada, \$ 49. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

17. Cigarrera con modelo de auto antiguo, \$ 32,90. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

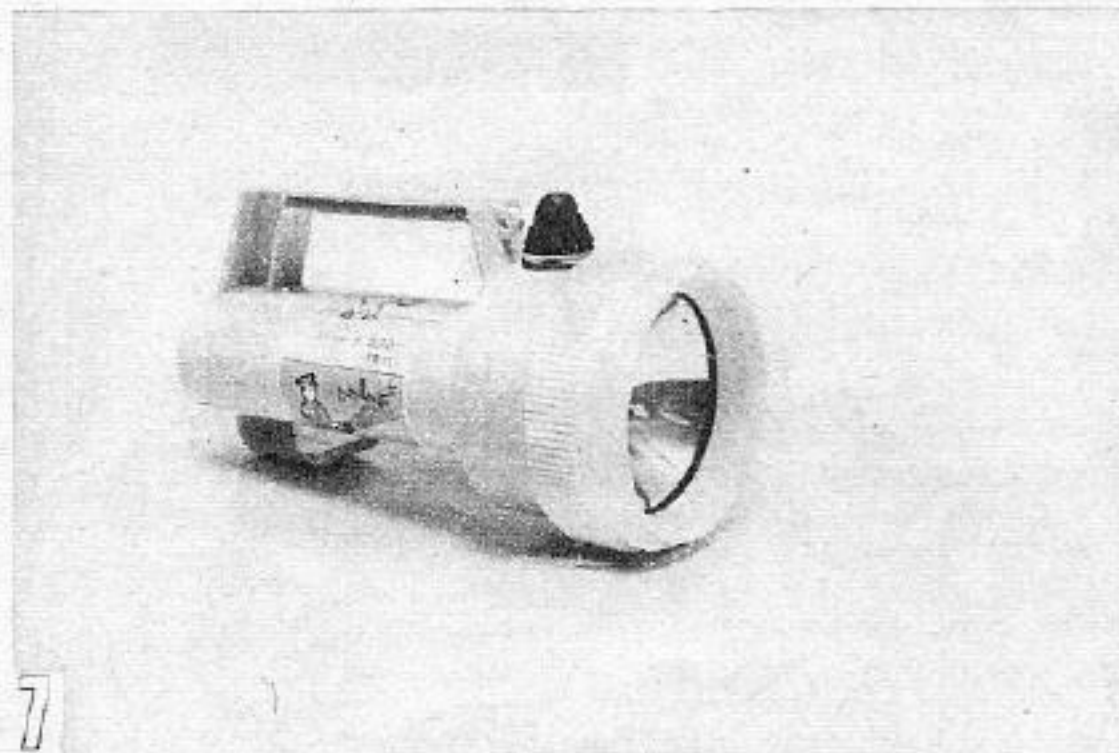
18. Portalápices de radiadores famosos, en bronce, \$ 99. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.



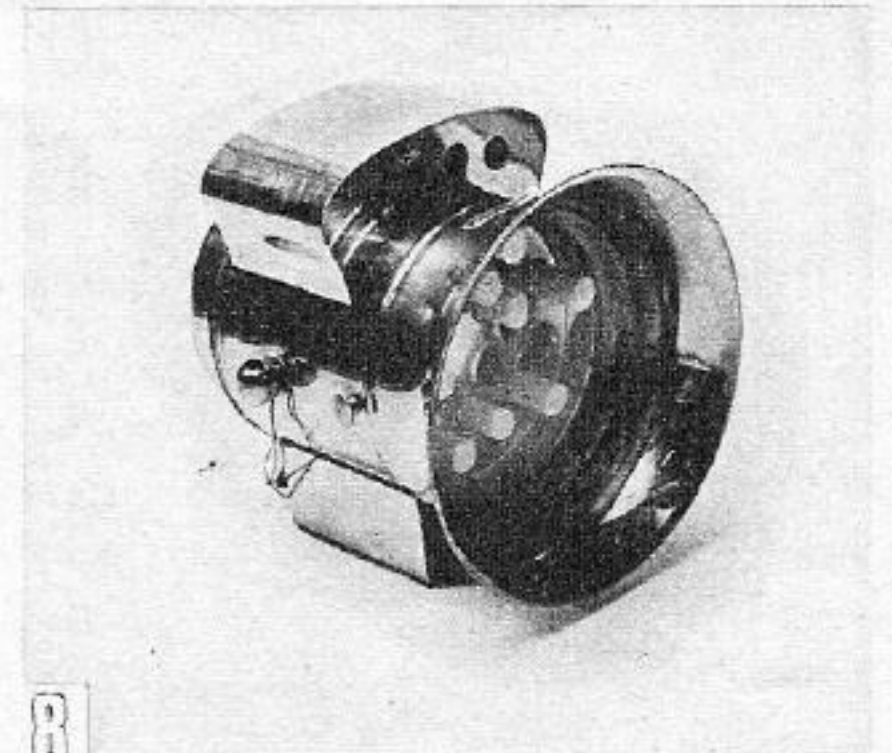
3



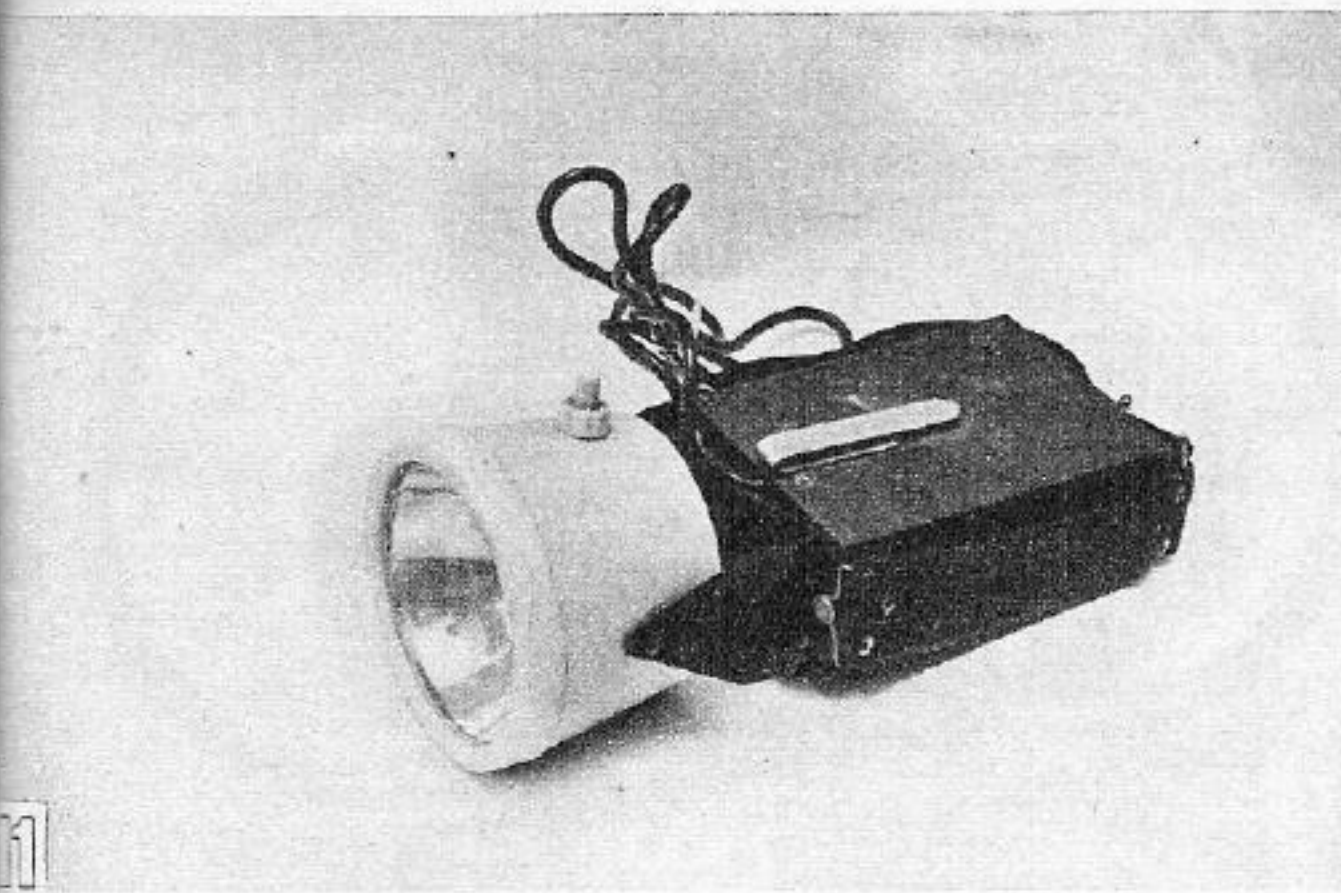
4



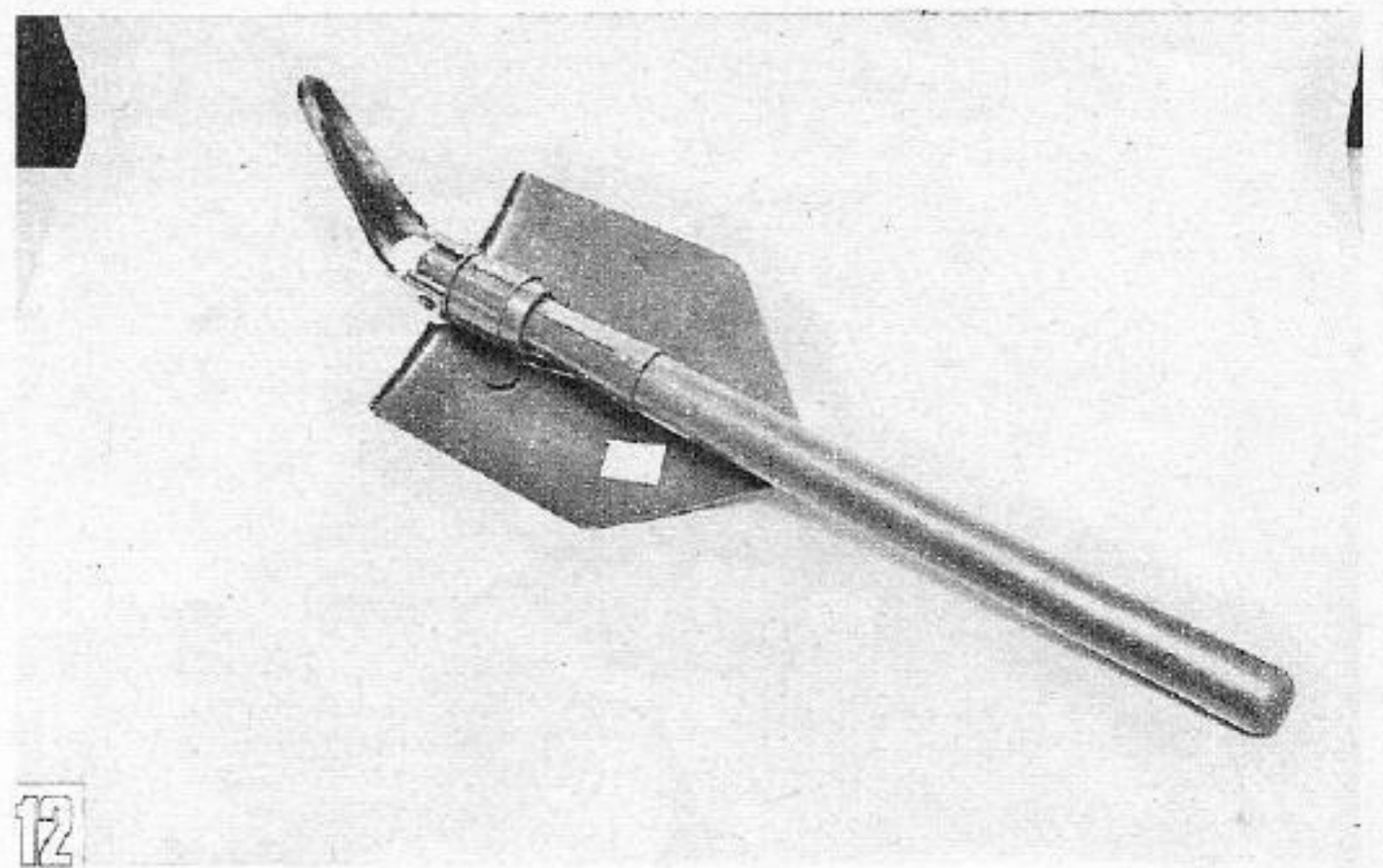
7



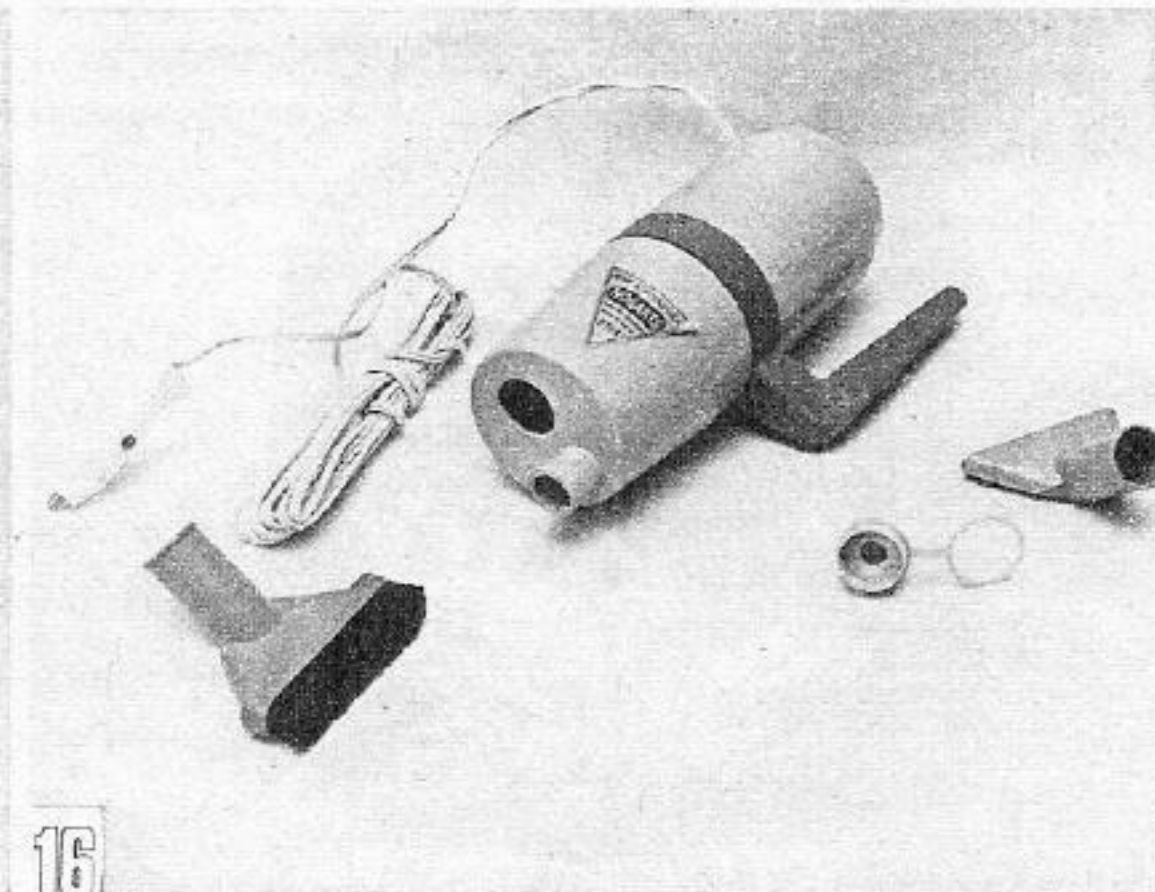
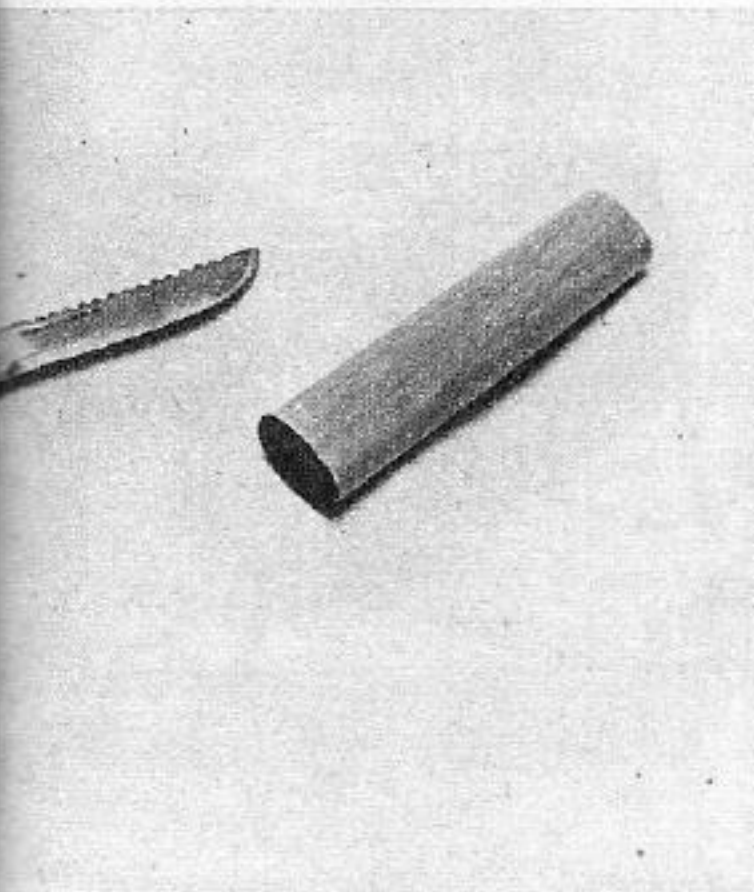
8



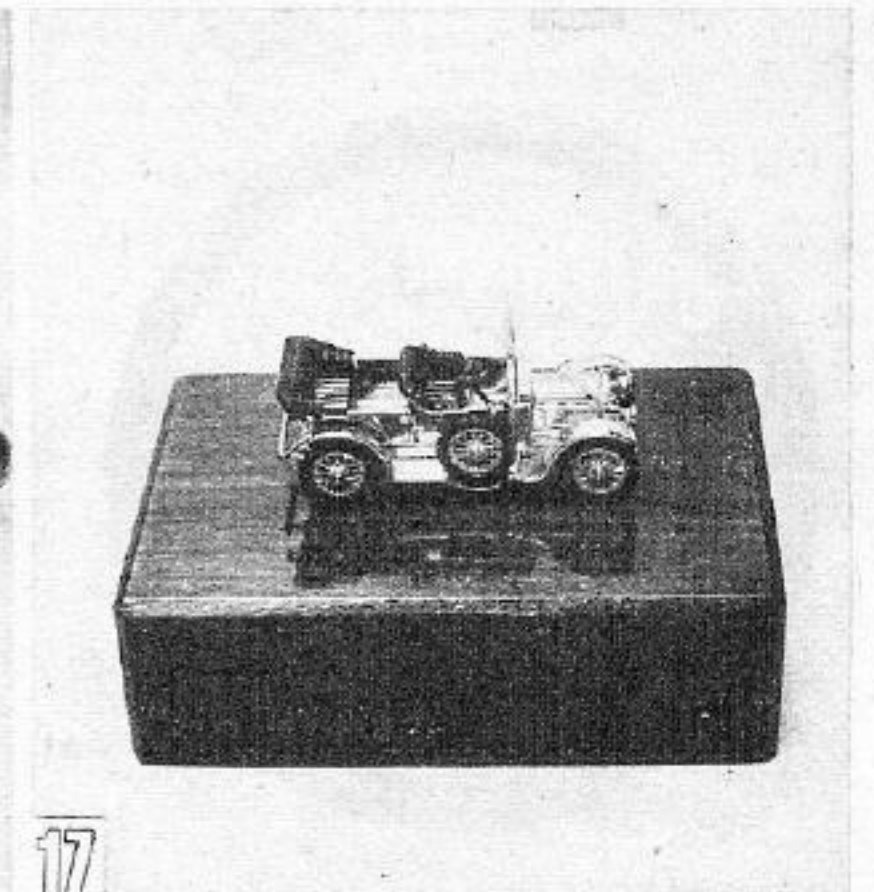
11



12

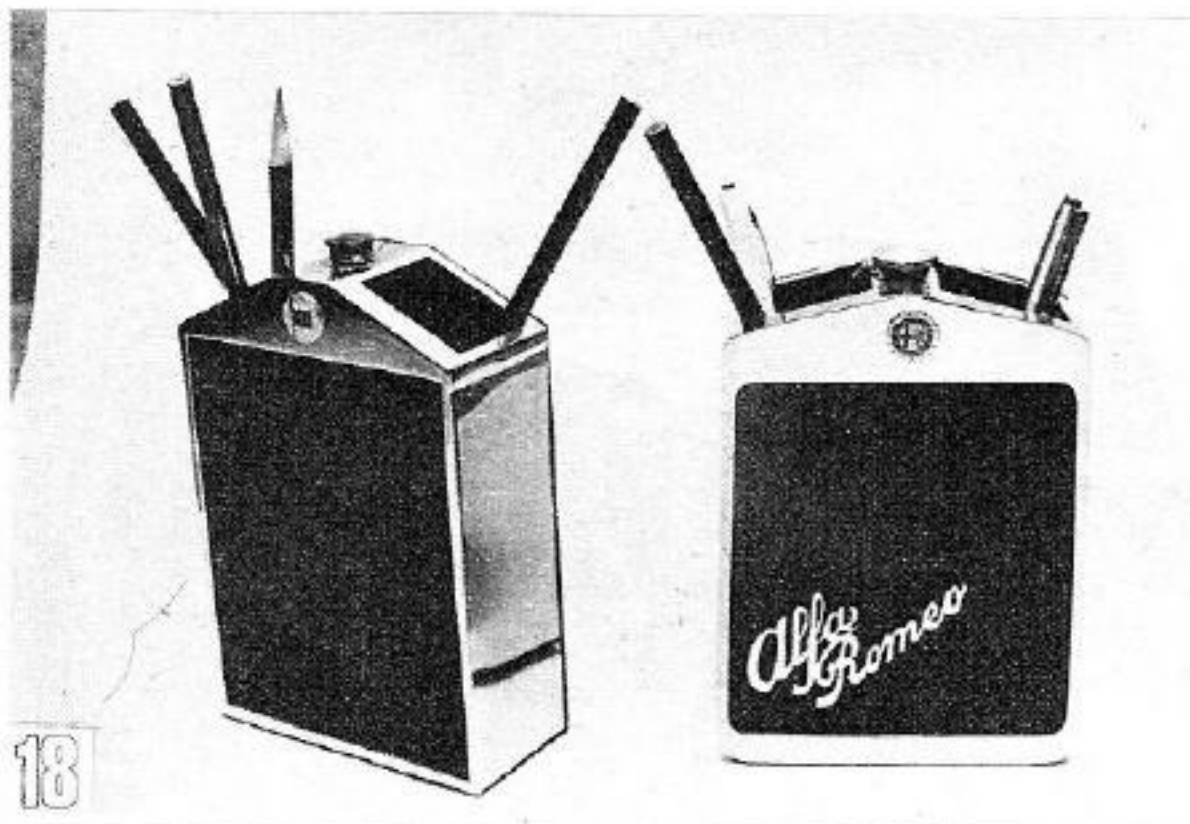


16



17

La vidriera de Corsa



18



19

19. Lámpara con reloj taxímetro antiguo, pantalla de pergamino, \$ 180. Kosas. Aguilar 2118, Capital.

20. Volante "Sandrini" para Peugeot, diámetro 38 cm, \$ 156. TodoCar, Av. Maipú 1508, Vte. López.

21. Linterna "Bengala 70", para auto y náutica. Reflector de gran tamaño y alcance (con 4 pilas), \$ 18. Pistonar, Viamonte 1604, Cap.

22. Reloj "Clinometro", indica el grado de aceleración y desaceleración y grado de inclinación. Fosforescente, autoadhesivo, cabeza giratoria. Importado del Japón, \$ 35. Pistonar, Viamonte 1604, Capital.

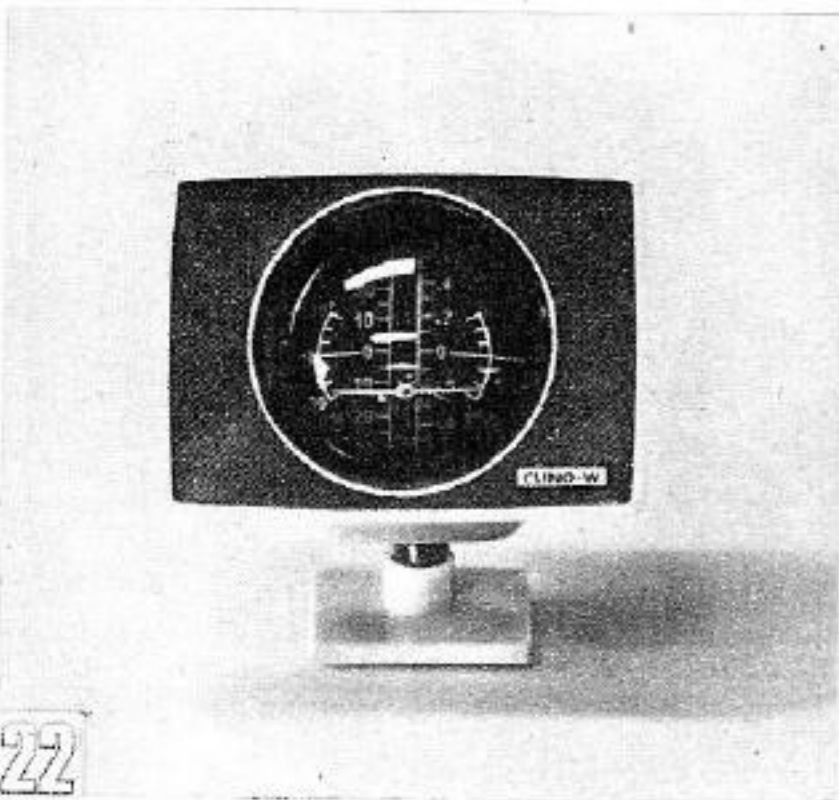
23. Modelos de autos para armar de plástico, 40 modelos diferentes, desde \$ 18,90 a 29,90. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

24. Modelo a escala del Fiat 130 HP, F2, "Grand Prix" de Francia 1907, armado \$ 690. Para armar, modelo, \$ 390. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Capital.

25. Brújula, marca el lugar y la diferencia en grados, actúa como compás direccional, cuadrante fosforescente, auto y náutica, marca "Polaris", del Japón, \$ 35. Pistonar, Viamonte 1604, Capital.

26. Juego para copetín "Autoportable", \$ 49. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

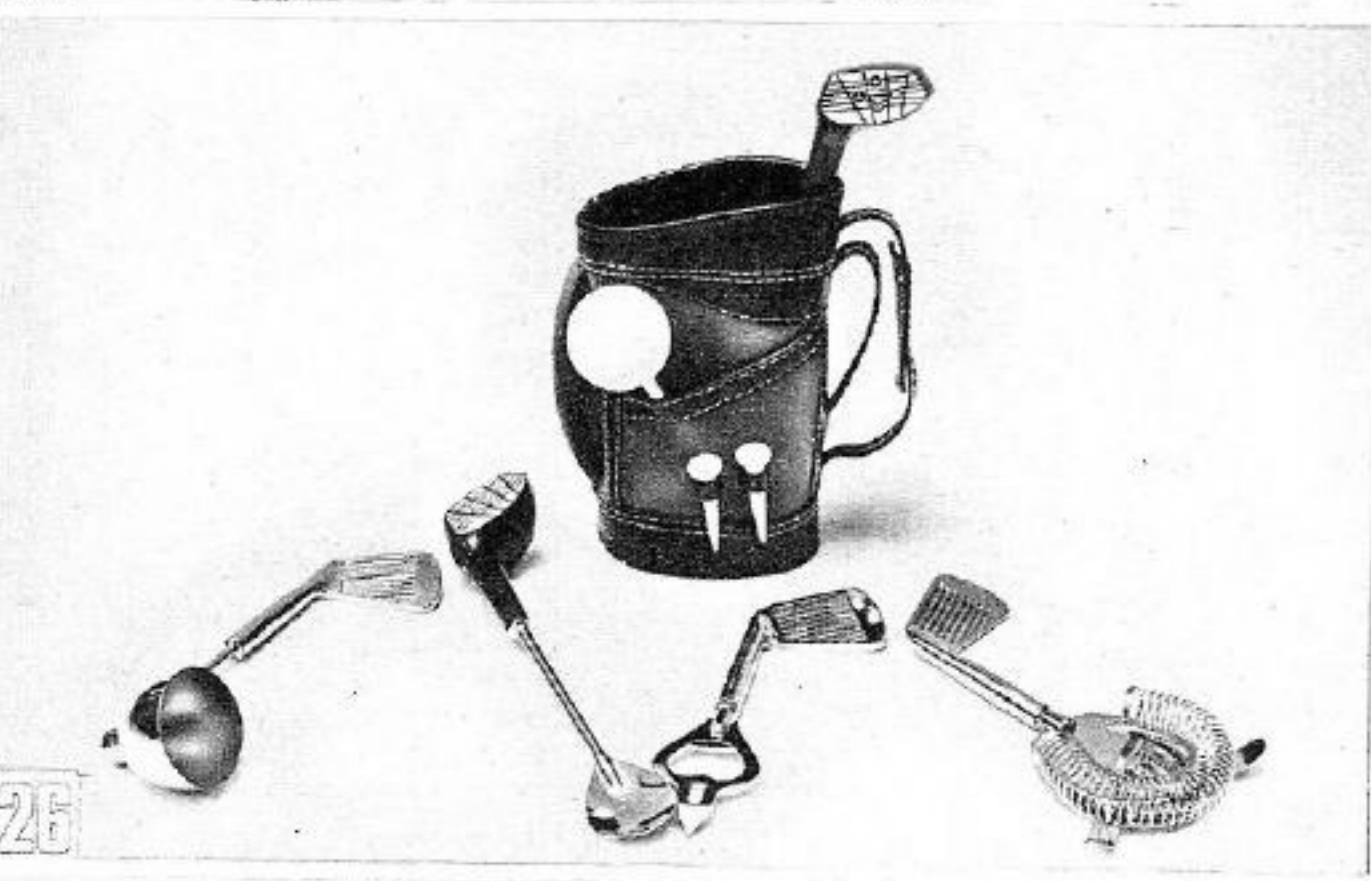
27. Volante Sandrini, modelo Dino, de 36 cm de diámetro, forrado en cuero, para Fiat 600/1100, NSU, DKW, \$ 146. Roberto Tortorelli, Donato Alvarez 1555, Cap.



22



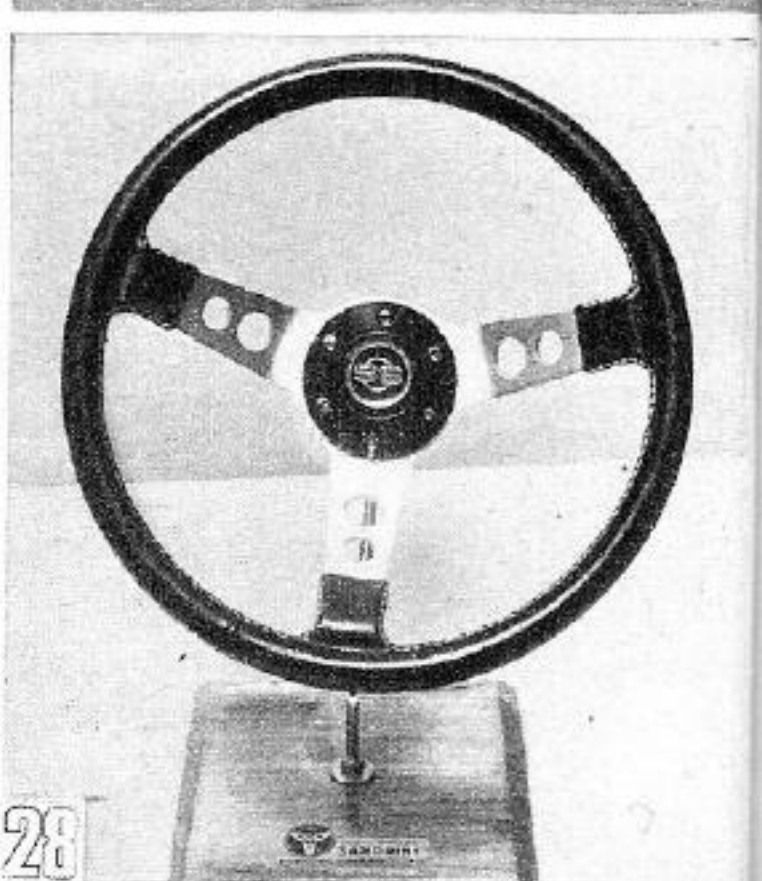
23



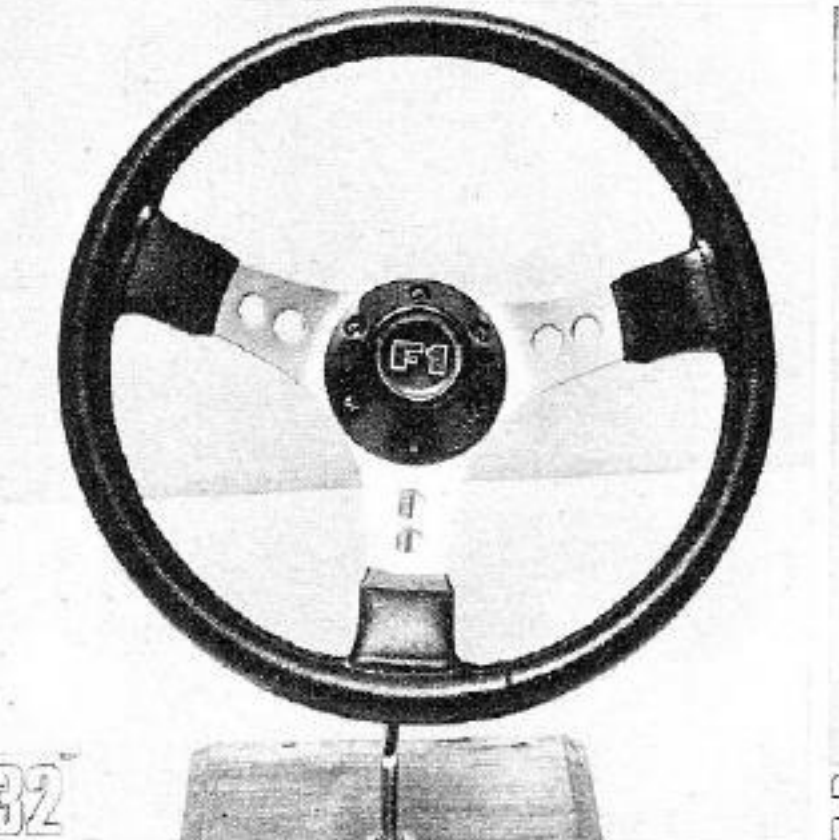
26



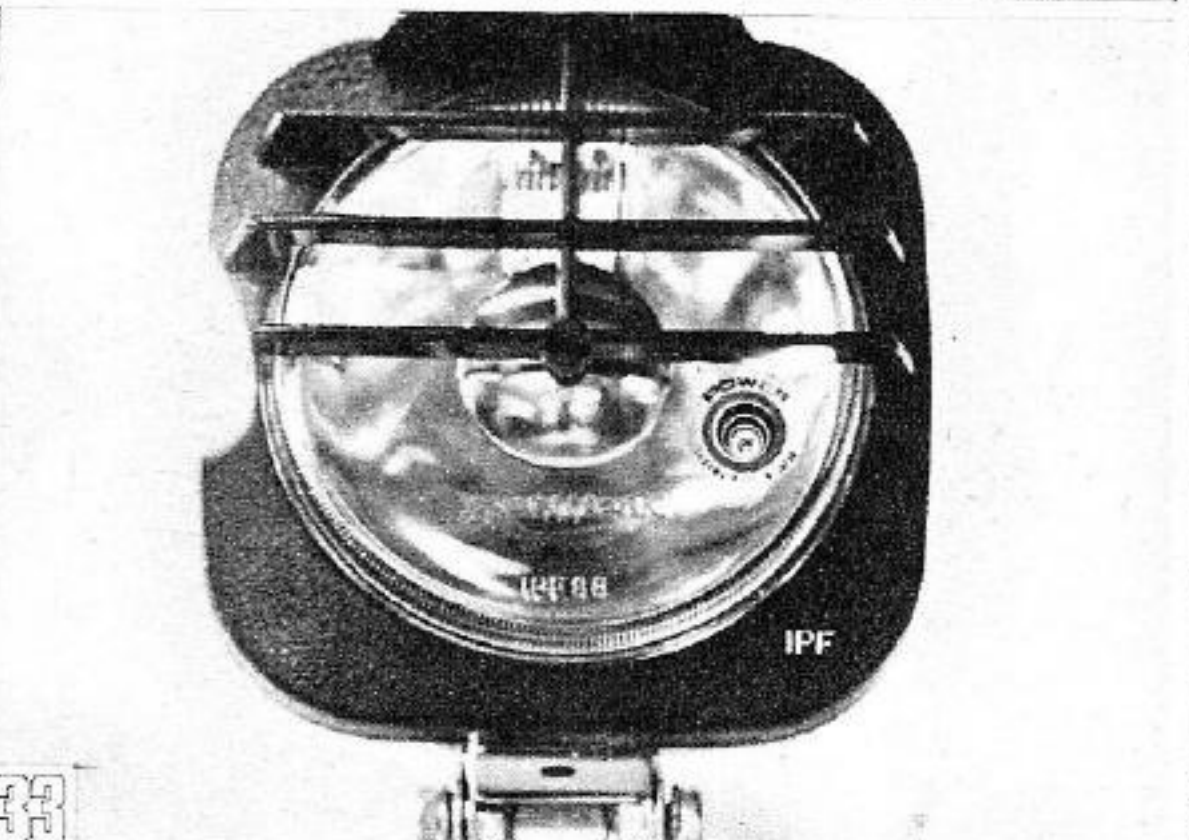
27



28



32



33



34

28. Volante original de la línea Chevy SS, forrado en cuero con costura visible, marca Sandrini, modelo Dino, diámetro 39 cm, \$ 197. Roberto S. Tortorelli, Donato Alvarez 1655, Cap.

29. Volante "Sandrini" modelo Legno, diámetros 38 y 40 cm, plano y profundo, para todas las marcas, aro de madera, \$ 160. Borsan SCA, Ladines 3808, Cap.

30. Volante "Sandrini" modelo Legno (de madera), diámetro 38 cm, profundo, modelo Universal, \$ 160. Borsan SCA, Ladines 3808, Cap.

31. Ceniceros con modelos de autos antiguos; el doble, 27,90; simple, 26,90. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

32. Volante "Sandrini" Fórmula 1, diámetro 38 cm para Fiat 1500, \$ 156. Todo-Car, Av. Maipú 1508, Vte. López.

33. Faro buscahuellas o rompenieblas (dos versiones: óptica ámbar y blanca), marca POWER japonés, largo alcance, \$ 48. Pistonar, Viadonte 1604, Capital.

34. Réplica de cañones antiguos, en equipo para armar, elementos de madera y bronce (8 modelos), de \$ 79 a \$ 129. Hobbylandia, Av. Córdoba 868, Cap.

35. "Argentina Primero". Turismo Musical Shell (disco e itinerario turístico) \$ 595. Mapa de la Argentina (red vial) actualizado, \$ 300. En estaciones de servicio Shell.

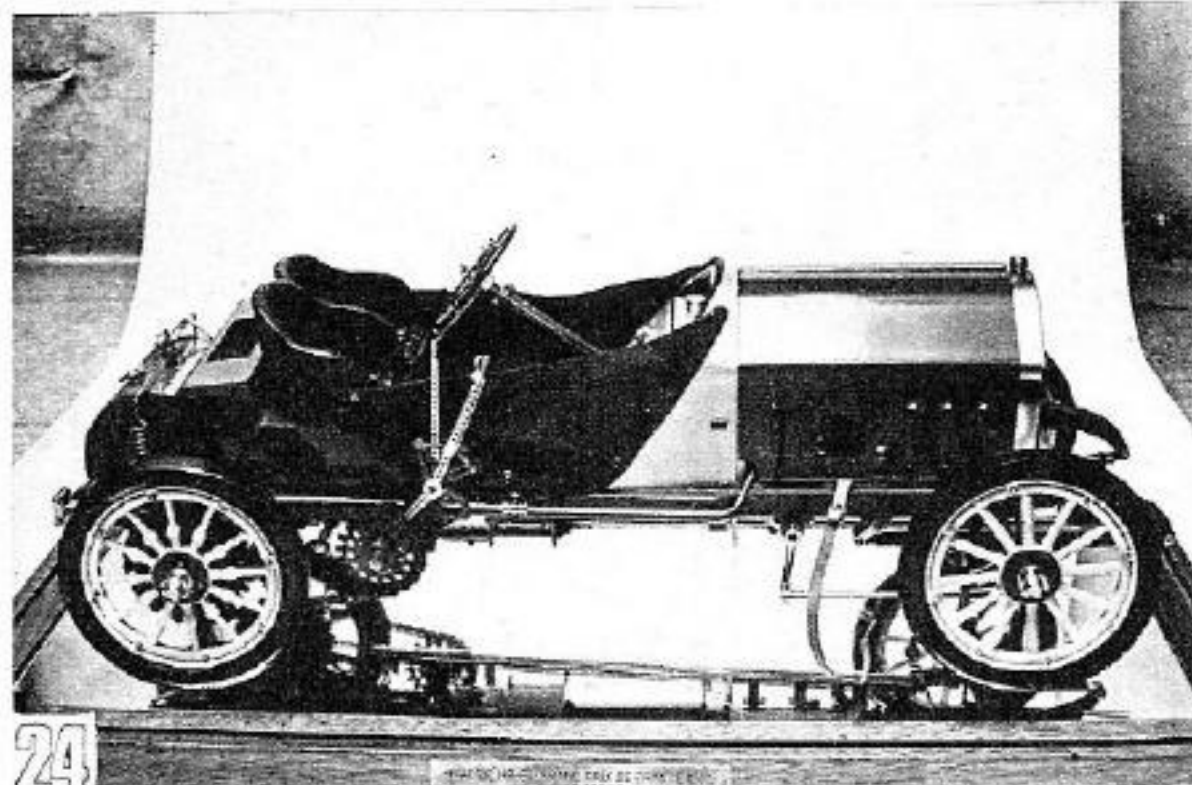
36. Farol a gas marca "Fan Jet" a tanque desechable, duración 18 horas, 300 bujías, \$ 35,90. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.



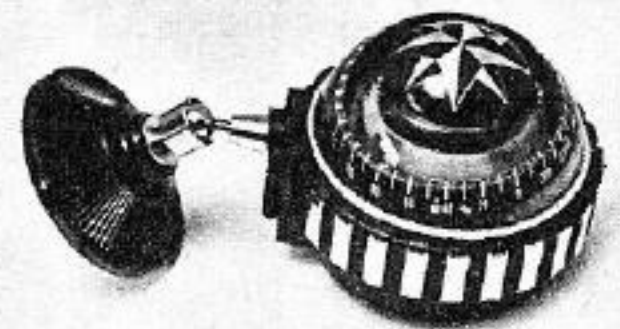
20



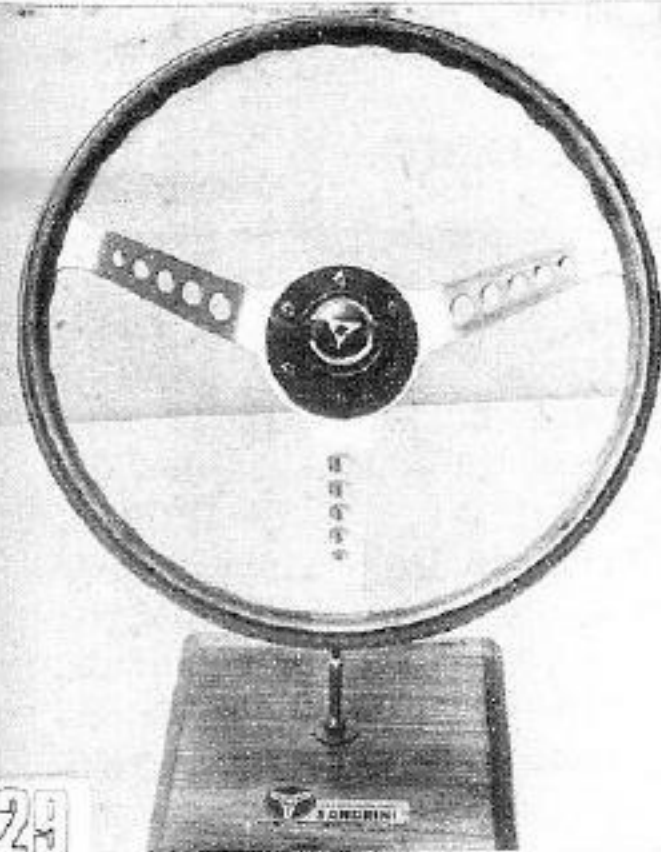
21



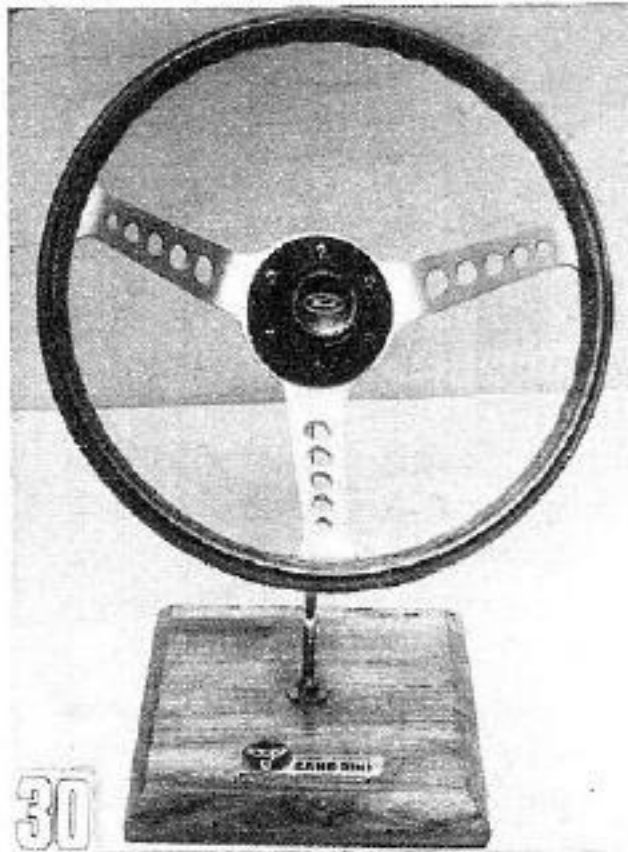
24



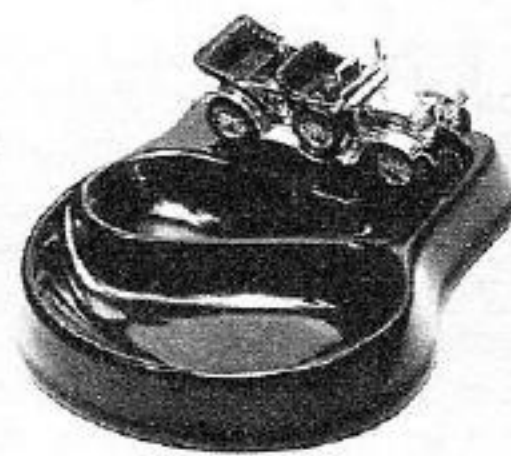
25



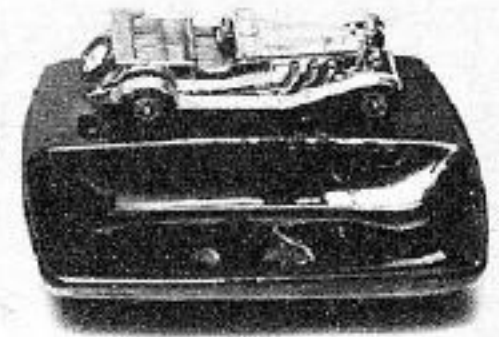
29



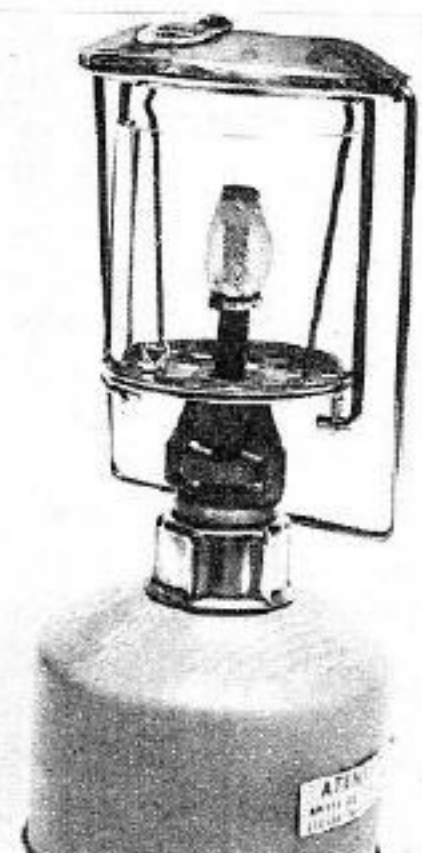
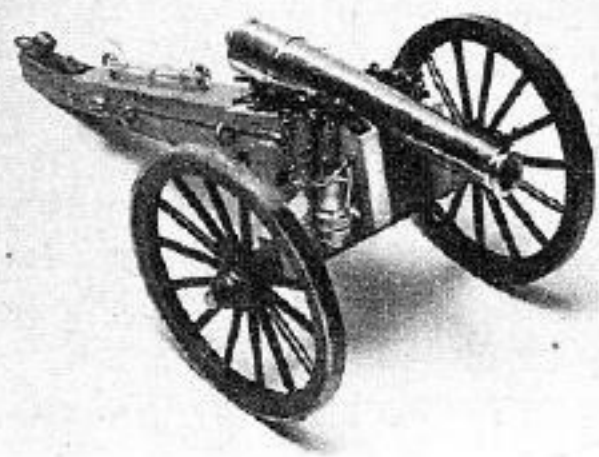
30



31



35



36

AERODINAMIA

por LUCIANO FERNANDEZ

**Las limitaciones
reglamentarias,
sus razones. Los
carenados en nues-
tro medio. Los es-
tudios aerodinám-
icos en túneles
de viento**



Las limitaciones establecidas por la Federación Internacional de motociclismo para el uso del carenado, determinaba un diseño restringido en sus medidas y superficies cubiertas que tenían muy poco en común con los usados hasta la fecha, tal como se puede observar en la figura N° 1, que es un carenado diseñado de acuerdo a las normas fijadas y donde constan y se respetan las reglamentaciones en vigencia. A simple vista se puede observar que las superficies cubiertas no obstruyen la vista lateral del piloto de la máquina y que las aberturas laterales permiten fácil maniobra, tanto en pies y manos y acompaña a la posición anatómica que debería adoptar el piloto cuando se apilara sobre el tanque, para enfrentar una recta prolongada. En la figura N° 2 se observan otros de los requisitos a observar en cuanto a su fijación, que

debe permitir una inclinación de hasta 50 grados con respecto a su vertical, y debe considerarse con piloto en posición de manejo, lo que hace que "la amortiguación esté cargada".

Esta limitación está destinada a evitar que en esta máxima posición lateral, ninguna parte del vehículo roce el suelo; la observancia de esta regla originó cambios en el diseño de caños de escape, que por ser el elemento más cerca del suelo, resultaba el más comprometido y se vio a los preparadores estudiar diseños de trombones chanfleados y cámaras de gases de formas inverosímiles que cruzaran diagonalmente por debajo de los cárter del motor.

La maniobra direccional del vehículo fue también objeto de preocupación por parte de la F.I.M. y en la figura N° 3 se establece como límite mínimo de giro el de 20 grados,

un ancho de 50 cm entre punta de manillar y una distancia de 56 cm libres en la máxima posición de giro, entre la empuñadura de los manillares y los planos laterales del tanque de combustible y plano interior de la zona carenada.

Otra de las limitaciones fue originada en la posición máxima del asiento, el que debía presentar la particularidad de que su extremo no sobrepase la llanta trasera y el respaldo coincidir con el eje de la rueda trasera. Estas limitaciones bien pronto trajeron polémicas al interpretarse liberalmente y surgieron violaciones no muy reglamentarias y otras verdaderamente anti-reglamentarias. Entre las primeras la más original y aceptada finalmente por las autoridades, fue la relacionada por la distancia entre extremos de los manillares, que originó ciertas dudas al presentarse el equipo Kreidler (Alemania

Occidental) en el G.P. de Francia en 1962, allí se discutió con referencia a las prolongaciones colocadas en los extremos (Fig. N° 3) de los manillares de las pequeñas máquinas germanas. Esta aparente violación fue originada en la idea de los diseñadores alemanes de reducir el área frontal, mediante la utilización de frentes de horquilla delantera muy angostos y prácticamente colocar los ejes de las manoplas de freno y embrague pegados a los barrales, y en consecuencia, acercar las manos más aún al tanque de combustible, lo que permitía realizar un carenado más angosto por su frente. Al verificarse que podía ser y no consistía en una violación, ya que la distancia entre los puntos más extremos conservaban los 50 cms reglamentarios, se permitió su participación y posteriormente aceptada esta

DINAMICA EN DOS RUEDAS

FIG. 1

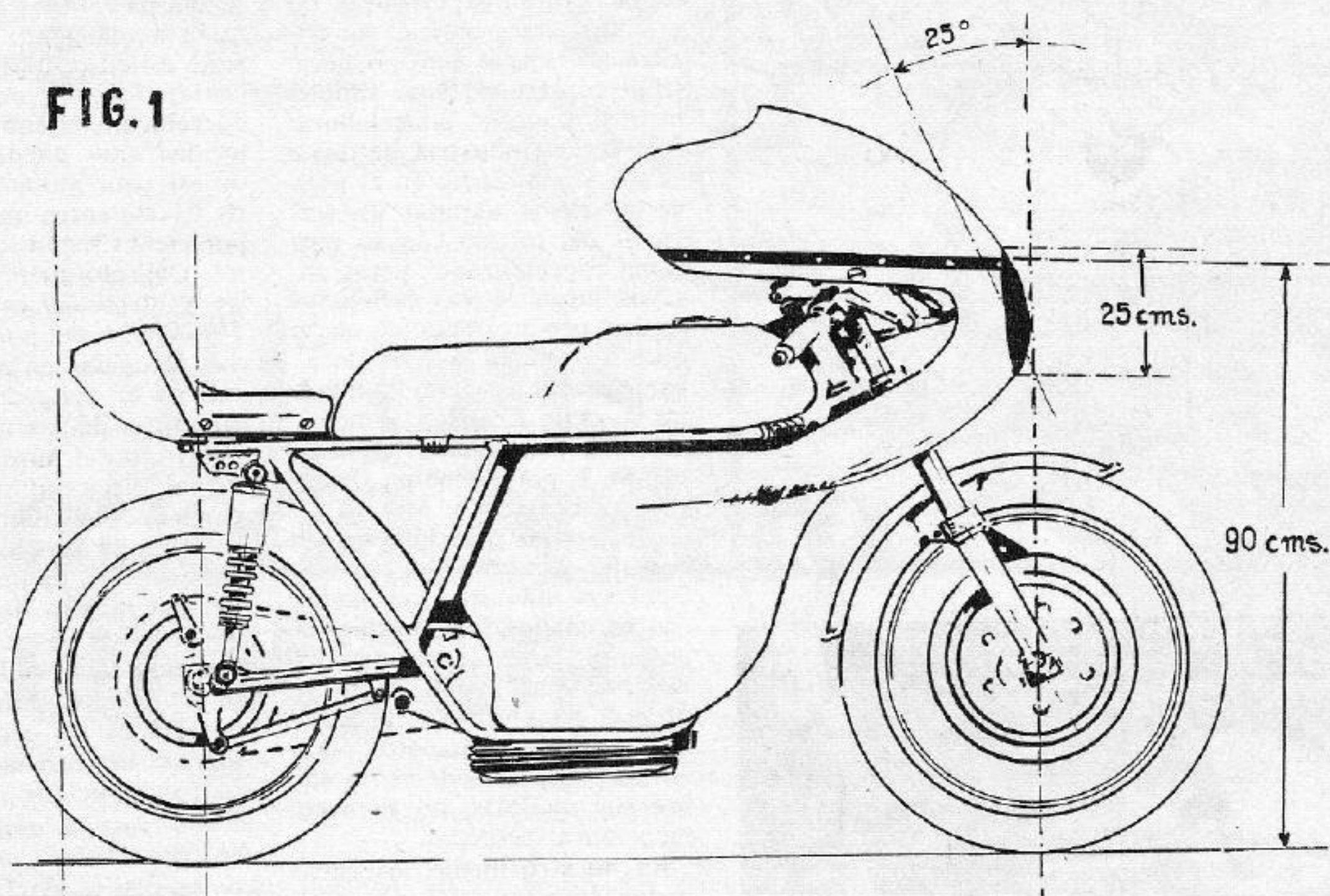
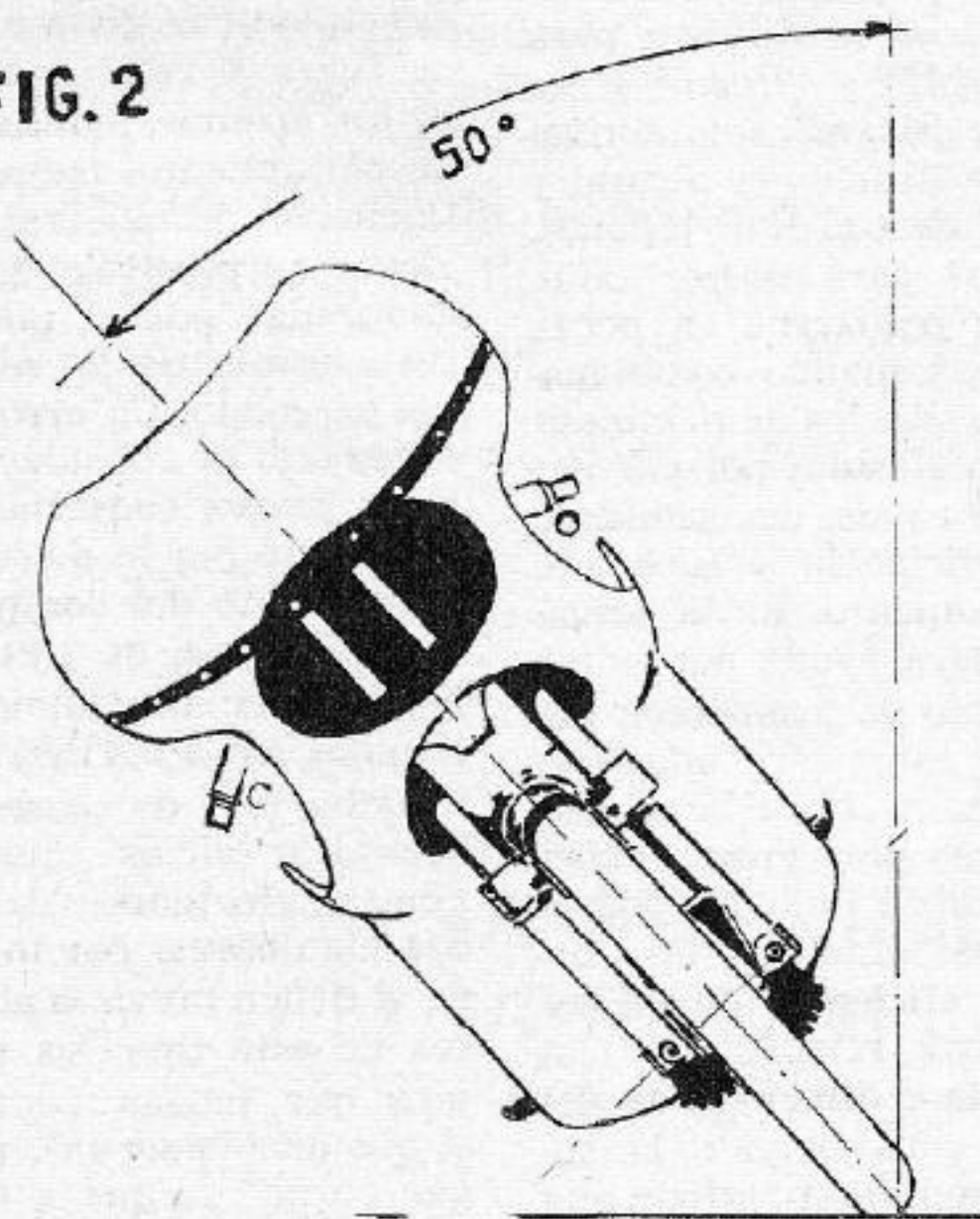


FIG. 2

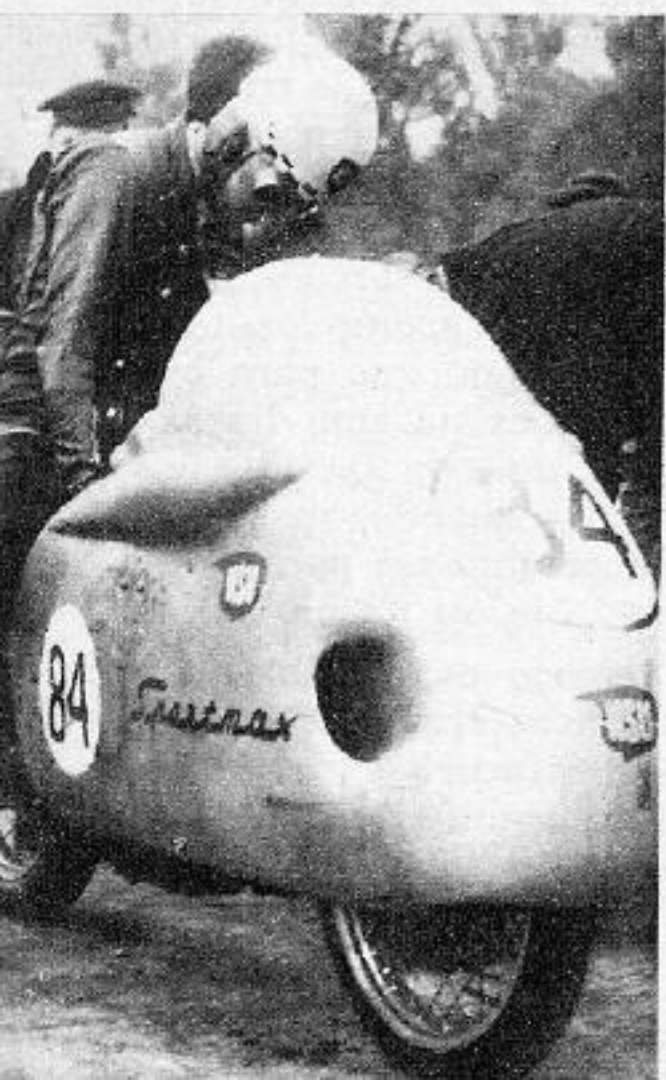
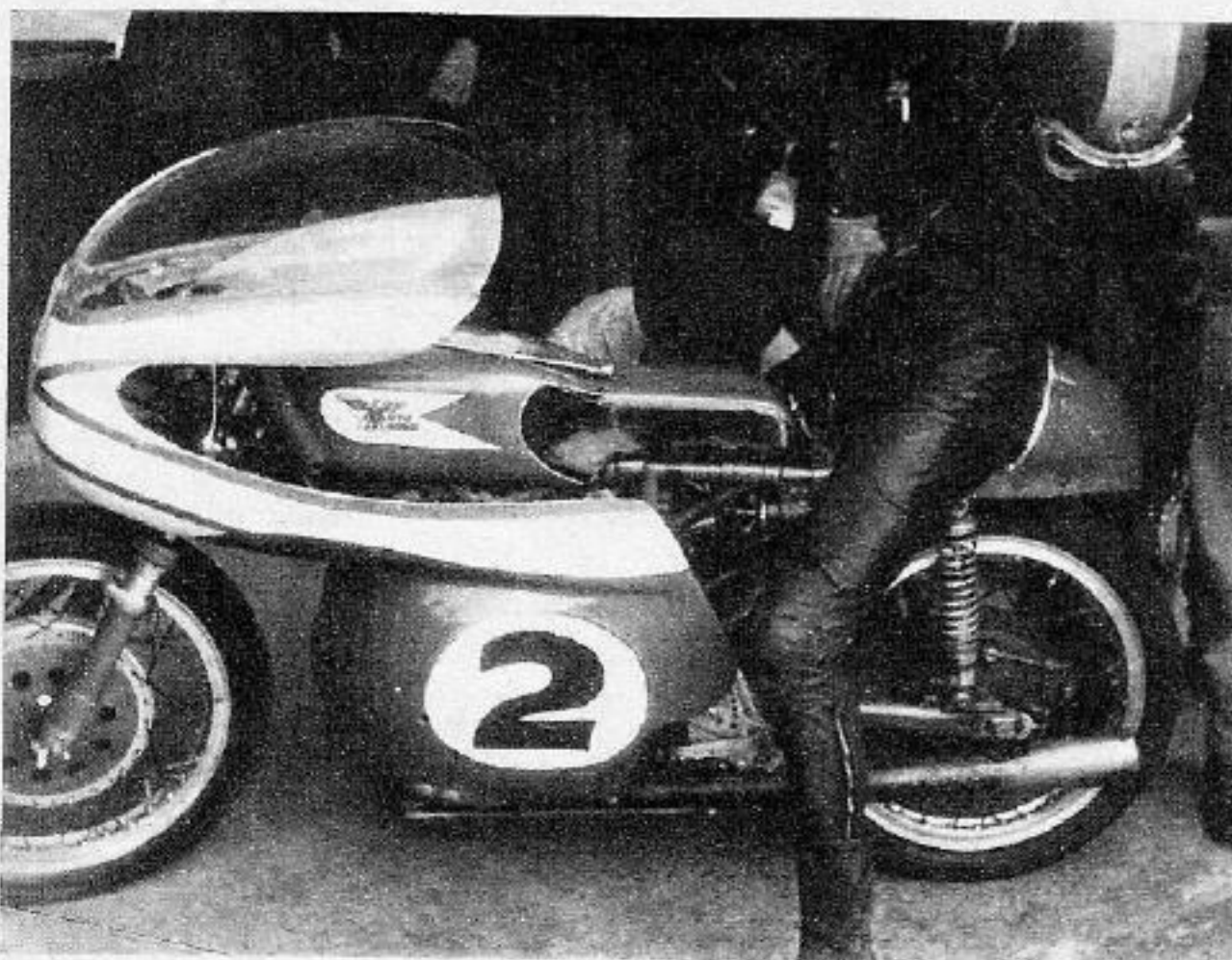
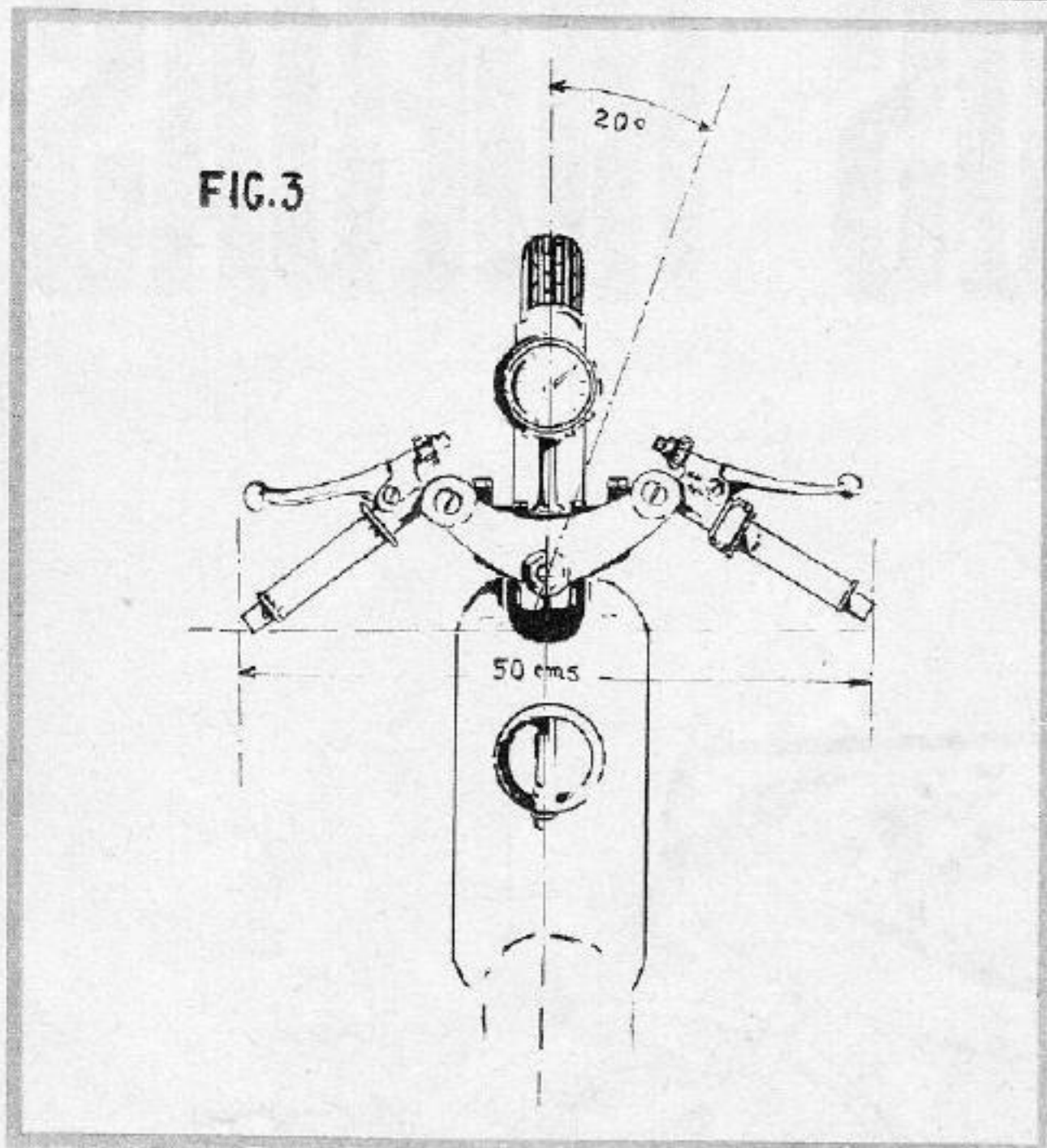


interpretación reglamentaria en forma general.

Los ingleses por su parte, querían mejorar la penetración y no encontraron nada mejor para ello que dotar a los carenados de una especie de cónica nariz transparente, que colocaban sobre la superficie frontal correspondiente al número de identificación, lo que violaba no sólo la prolongación de partes del carenado sobre el centro de la rueda delantera, sino que hacía variar el ángulo del plano delantero, fijado reglamentariamente como de 25 grados (Ver Fig. N° 1) para su máxima posición e incidencia del plano delantero. Bien pronto se desataron las polémicas al respecto y esta violación no prosperó dado que también presentaba problemas para los controles ya que por su forma y calidad de transparencia, traía aparejadas confusiones para la diferenciación de

números similares de identificación.

Esta reglamentación, no fue de aplicación en el caso de las máquinas reservadas para la clase sidecar, por un criterio reglamentario; es muy discutible su "acepción de motocicletas" y la reglamentación internacional al respecto los denomina "vehículos de tres ruedas", lo que no ha traído pocos dolores de cabeza, en lo referente a la posición reglamentaria de la tercera rueda y posición de acompañante, lo que determinó que para esta categoría exista una liberalidad en materia de diseños, siempre y cuando no se considere perjudicial para la seguridad de su "tripulación". Tal criterio es aún más amplio con referencia a los vehículos y pruebas destinadas a la obtención de records, donde todo o casi todo es válido y que es objeto de conti-



Presente. Pureza de líneas y eficiencia de comportamiento en la Morini 250 que tripuló el legendario Tarquino Provini en nuestro país.

Pasado. Versión reglamentaria hasta 1959. En nuestro país se usó hasta 1962. Aquí una de las NSU Sportmax con Cupeiro antes de los ensayos en la costanera Sur. Obsérvese el detalle de la cola carenada que luego no se utilizó por incidir en ella los vientos laterales.

nuas consultas por parte de los responsables de los intentos, para no tener que lamentar luego el *no reconocimiento* de los mismos, por "un simple recurso aerodinámico".

Un carenado de alto porcentaje de eficacia, sólo puede ser logrado con la ayuda de un "túnel de viento". La mayoría de las casas constructoras realizan experiencias de este tipo para obtener su eficiencia, para lo cual no necesitan construirlo sino simplemente requerir la colaboración de la industria aeronáutica o automotor o en el peor de los casos, alquilar los servicios del mismo con su personal especializado. Estos ensayos luego se ven reflejados en las producciones en serie que se venden a corredores particulares. En la actualidad, las marcas Kreidler, Zundap, Maico por Alemania Occidental, M. Z. por Alemania Oriental, y Aermachi y Motobi en Italia, son las principales marcas que ofrecen a los particulares sus máquinas equipadas con carenados que son las resultantes de estos ensayos. Es factible que Japón también ofrezca estas ventajas al igual que productos españoles, pero en los prospectos de venta sobre sus modelos, no se hace mención al respecto.

En nuestro medio los carenados de fabricación nacional existentes fueron realizados sobre matrices levemente modificadas de modelos originales que equipaban motos Benelli, Morini y Bultaco para las clases 125 y 175 cm³ y las de 100 y 50 cm³ son derivados de realizaciones Suzuki y Tohatsu de origen japonés. Carenados para mayor cilindrada se realizaron en pocas unidades, tomando como matriz los originales de máquinas inglesas realizados por particulares en su país, destacándose por su eficiencia y adecuado comportamiento. En la actualidad y para ayuda del lector y sin ánimo de promoción publicitaria, estos carenados son realizados en fibra de vidrio y poliéster por Futura-Plast, Ladi y Yur en Capital Federal y versiones similares en Córdoba. La eficiencia de un carenado está relacionada con la potencia y dimensiones del vehículo, considerando la superficie frontal (superficie que se toma teniendo en cuenta el ancho y alto o trasportando

en escala la forma de la misma a un papel milimetrado) y luego se la relaciona con el largo total de la zona incluida dentro de las líneas aerodinámicas. Esto da como consecuencia un coeficiente aerodinámico que cuando numéricamente dé una cifra menor, mayor será su penetración y por ende se requerirá menor potencia para llegar a una determinada velocidad. Por esto resulta difícil resumir en un porcentaje fijo en general para todo vehículo, el aumento de velocidad que puede obtenerse de su uso, aunque éste puede fijarse entre un 10 a un 20 por ciento según los coeficientes que otorguen los vehículos y líneas del carenado.

No obstante por experiencias recogidas en nuestro medio, en el obligado escenario capitalino de los circuitos N° 5 y N° 10 del Autódromo Municipal, los rendimientos con carenados presumiblemente fijados en la posición correcta, otorgan en el mejor de los casos una mejora de un 2 al 6 por ciento en las rectas, según dirección e intensidad del viento, convalidado infaltable en la mayoría de las competencias. Adaptar un carenado no previsto para determinada motocicleta, resulta una ardua tarea, para lo cual es necesario contar con la ayuda de un piloto muy sensitivo y observador, que pueda detallar el comportamiento del vehículo bajo determinadas condiciones climáticas, distintos radios de curva y velocidades toques de los mismos, agilidad en los desplazamientos laterales e influencias de las ráfagas de viento sorpresivas, deben ser analizadas por el piloto y el responsable de la adaptación del carenado. Un error o detalle dejado de considerar puede traer graves consecuencias, o desaliento por la merma en el rendimiento del conjunto. En muchos casos es necesario hasta efectuar cambios en el sistema de amortiguación, y distribución de pesos, para "conjurar vicios" que aparecen al efectuarse determinadas maniobras. Por lo expuesto, si tienen previsto alguna tarea de este tipo, les recordamos que tengan como lema el que dice "más vale prevenir que curar" ya que a falta de "túnel de viento" buenas son tortas o los consejos.



El país queda entero en verano.

Sus habitantes se quedan en él y viven normalmente. Con un poco de calor y la piel bronceada hacen sus compras y sus ventas como de costumbre (y en muchos casos compran y venden bastante más).

No detenga el país y déle una mano al futuro... acérquelo!
La Publicidad es importante factor económico.

Realizando más ventas se estimula la Industria y demás actividades vitales de la Nación.

No olvide que el año comercial incluye a

DICIEMBRE - ENERO - FEBRERO - MARZO

**HAGA PUBLICIDAD
EN VERANO!**



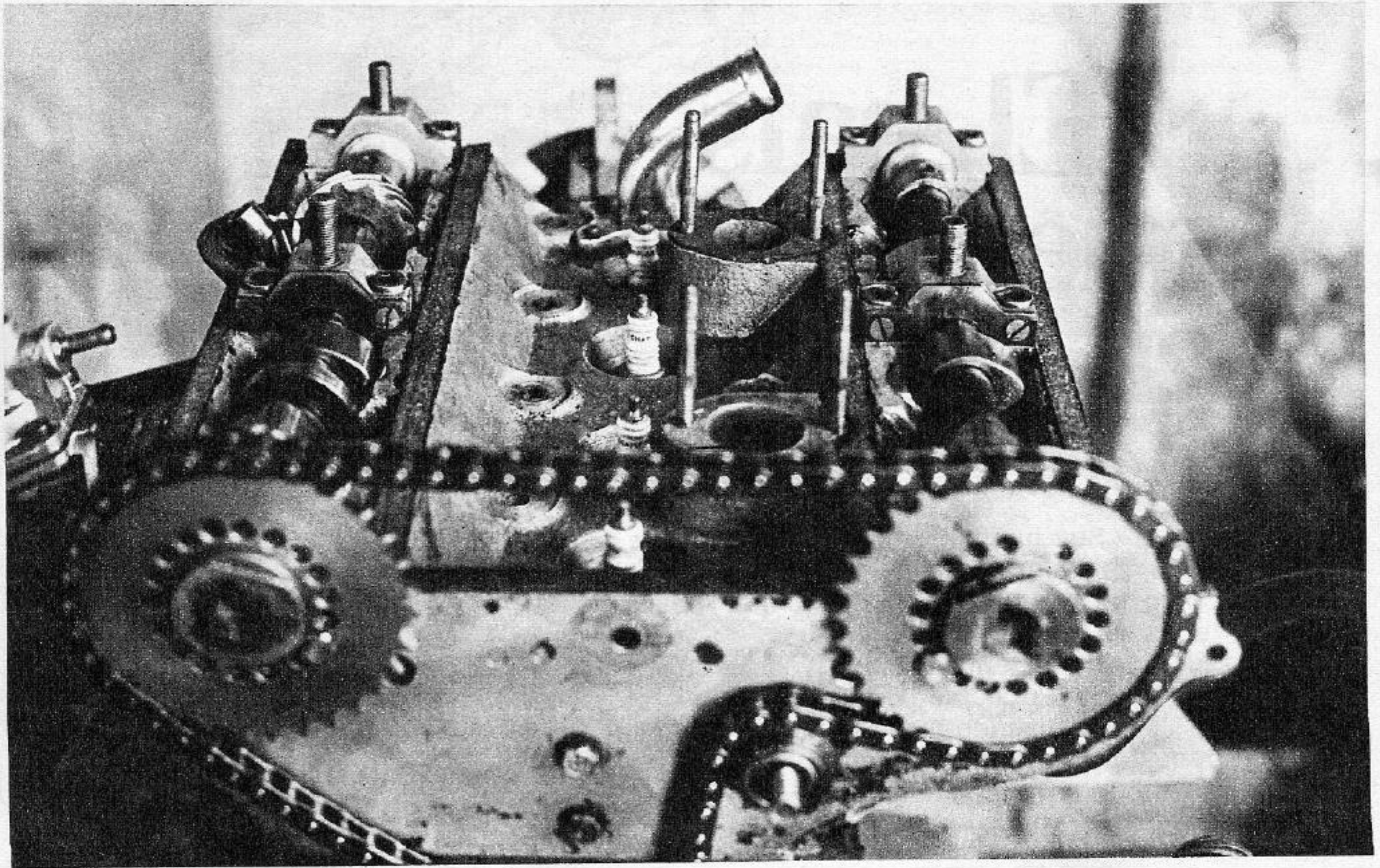
A.P.P.A.
Asociación
Promotores
Publicitarios
de la Argentina

S SAGARRA S.A.

PARA PENSAR...

UN FIAT 600 a

Cuatro muchachos de Chacarita desarrollaron una tapa de cilindros de dos árboles de levas a la cabeza para equipar a una bolita destinada a las carreras de Pilar y afines. 218 Km/hora y 8.500 rpm si no se despega del piso



Para mantener un coche competitivo en las carreras de "bolitas" de preparación libre que se hacen en Pilar o en cualquier otro lado, los preparadores tienen que recurrir al ingenio constantemente, so pena que a sus pilotos les pasen por arriba sin toque de bocina previo. Hoy CORSA muestra a sus lectores lo que un grupo de gente joven está haciendo para meter todo el veneno del mundo en los aparentemente inofensivos Fiat 600 y convertirlos en verdaderos coches "de carrera".

En el taller de la calle Córdoba 6259, de Capital —llamado rimbombantemente Fiat Motor

Competición—, Fernando Arribas, Ricardo Toppazzini, Eduardo Tazedján y Horacio Gutiérrez Núñez nos presentaron una nueva tapa de cilindros para motor Fiat con dos árboles de levas a la cabeza, siguiendo la tesitura de los más rabiosos exponentes Abarth en la Península.

Hasta el momento hay un solo ejemplar, pero ya está contemplada la producción seriada como para que cualquier interesado, previo el correspondiente desembolso de morlacos, se lleve su tapa y convierta a su 750, 800, 850 ó 1000 cm³ en un poderoso "doppio albero" utilizando los mismos elementos de su

motor (bielas y cigüeñal del motor de Arribas son estrictamente standard). Para dar una idea de lo que se puede andar con este motor, digamos que el régimen trepa sin dificultades hasta las 8.500 rpm, lo que equivale a decir —en el idioma más cálido de los km por hora— que con caja y rodado originales de Fiat 600 la velocidad máxima está en los 190 km/h.

La tapa prototipo será colocada en el coche que habitualmente conduce Arribas, cuyo motor de 800 cm³ fue llevado a 982 cm³ manteniendo la carrera original y llevando el diámetro de cilindros a 75 mm. Eroga aproxi-

madamente 112 HP (SAE), lo que triplica la potencia original del motor. Las válvulas han sido agrandadas a 32 mm las de admisión y a 30 las de escape, mientras que el carburador usado es un Weber 40/40 de tiro vertical. En las futuras tapas que se hagan se modificará la admisión para usar dos Weber de tiro horizontal, con lo cual mejorará aún más la performance.

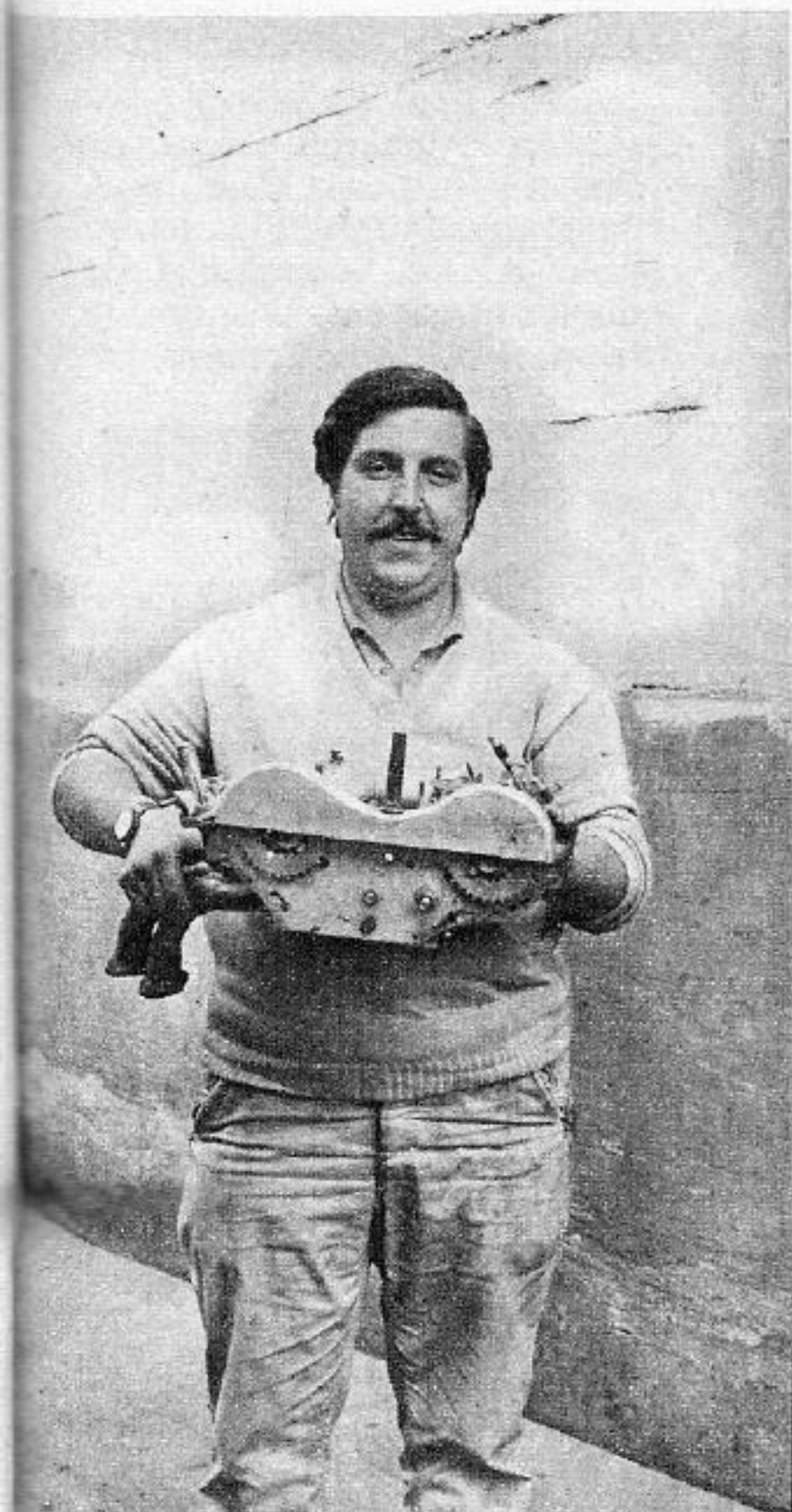
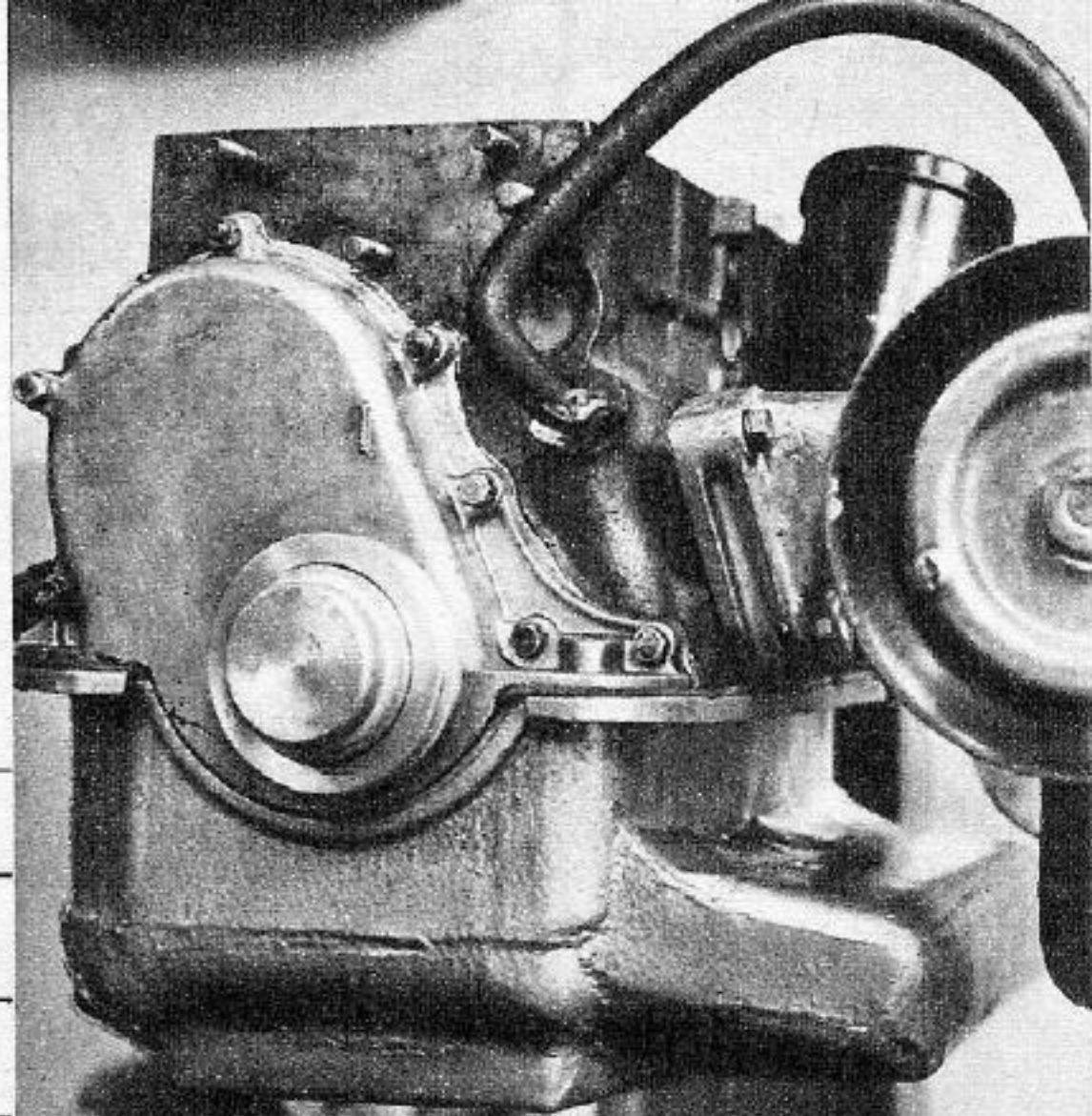
Los dos árboles son accionados por cadena y las levas son postizas, lo que hace que sean intercambiables y, lo que es más, regulables en el cruce, alzada y permanencia. Pero para la producción seriada los árboles de

200 Km/h

Abajo, derecha: "Esperá que me aparezca por Pilar con esto", y sonrisa socarrona del "Gordo" Arribas, mientras sostiene el frasco de veneno.

Abajo, izquierda: La tapa sin la tapa. En primer plano, la cadena de distribución. En el árbol de la izquierda, obsérvese el engranaje de comando del distribuidor y bomba de aceite.

A más vueltas más aceite, como dijo don Gervasio. Cáster con capacidad para seis litros.



levas serán enterizas, lo que facilitará la fabricación en serie y bajará los costos. Las cámaras de combustión son de forma hemisférica y los pistones utilizados son de alta con cabeza hemisférica también.

Si la performance del FMC 1000 está de acuerdo con la del itálico Abarth, todo hace pensar que los **218 km hora** que alcanza aquél con caja de relación especial y rodado más grande, sean reeditados por el producto telúrico. Por ahora no se puede abrir un juicio definitivo, pues el motor todavía no ha dicho lo suyo. Lo esperamos, sí, con verdadero interés.

distribuimos los mejores aros para pistón y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño



Desde hoy adopte el mejor filtro: Fabricado con celulosa importada y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

AROS PARA PISTON

RAMCO

LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES®

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

CORDOBA



FEDERACION REGIONAL NUMERO CINCO: FIN DEL AÑO DEPORTIVO

Concluido su segundo período institucional, la regional cordobesa dio a conocer lo que podríamos llamar un balance del ejercicio 1970 en lo que a automovilismo deportivo se refiere.

Durante la temporada presente se realizaron bajo su tutela, diez pruebas con puntaje para los campeonatos nacionales: 2 de Sport Prototipos disputadas ambas en el autódromo Oscar Cabalén, los días 12 de abril y 11 de octubre, con los auspicios del Córdoba Automóvil Club. En Turismo Carretera, se concretaron cuatro carreras: tres para TC "B" y 1 para TC "A". Las primeras se realizaron en el trazado Jesús María-La Cumbre, el 8 de marzo, organizada por el Córdoba Moto Club; el 5 de julio en el autódromo Oscar Cabalén, bajo los auspicios del Automoto Club de Carlos Paz, y el 2 de agosto en el circuito de Capilla del Mon-

te con la organización del Automóvil Club de aquella localidad. En cuanto a TC "A", la Asociación Cordobesa de Volantes, fue la encargada de realizar su tradicional "Vuelta de Córdoba", en el circuito Los Cóndores, el día 21 de julio.

La categoría Turismo también contó con tres pruebas. El 3 de mayo en Capilla del Monte; el 7 de junio en San Francisco y el 9 de julio en la Carlos Paz-Mina Clavero.

Por último se realizó el Rally de Invierno organizado por la ACV, entre los días 15, 16 y 17 de agosto, también con puntaje para el certamen argentino de esa especialidad.

Además, dos fueron las fechas que se desistieron. Una de SP en el autódromo de Río Cuarto, por no estar el mismo terminado, y una de TC "A" en el circuito de La Cumbre por no contar el Córdoba Moto Club con el tiempo necesario para su organización.

CAMPEONATOS ZONALES

Se realizaron cuatro torneos zonales. Uno para turismo grupo dos y tres para categorías de Fomento, vulgarmente

llamadas "cafeteras". En Grupo dos se cumplieron once fechas corriéndose en distintos puntos de esta provincia.

TUTTI FRUTTI EN UNQUILLO

Algo para no creer ocurrió este fin de semana en nuestra provincia. Cualquier cantidad de fiatines, citroën y renoretas se dieron cita en Unquillo para disputar una de las pruebas más atractivas de esta temporada, en lo que a esos coches se refiere.

El circuito elegido, de 2.500 metros de extensión, bastante trabado y mixto, sirvió para que cada competidor mostrara lo suyo. El público satisfecho por el espectáculo aplaudió en todas las series, a pesar del intenso calor cordobés.

Lo que sí dejó bastante que desear fue la organización. El Centro Municipal de Unquillo puso todo de sí para el mejor desarrollo de la jornada, pero su falta de experiencia le hizo incurrir en numerosos errores. El trazado, según los propios pilotos, estaba en bastante malas condiciones en la parte de tierra, lo que hacía dificultar la marcha; por otra

parte no hubo la suficiente guardia policial para contener al público que prácticamente hacía un "túnel" por donde apenas pasaban los coches: por suerte no pasó nada.

El que pagó los platos rotos fue el ingeniero San Martín, comisario deportivo, que sufrió las de Caín con los pilotos, con el público y con todo aquel que tuviera algún problema.

LOS CITROEN EN ACCION

Seis fueron los audaces que largaron esta prueba sobre 10 vueltas al trazado. Los dos punteros, Norberto Alvarez y Carlos Mastromarino "chaparón" la punta y no largaron hasta el final. La mayor emoción la brindaron Eduardo Cravero y Víctor Cané, quedando en el tercer lugar el último de los nombrados. La quinta posición inamovible fue para Ricardo Tomas.



1) Norberto Alvarez	20'53"2 10	Prom. 71,800 km/h.
2) Carlos Mastromarino	21'18"	
3) Víctor Cané	21'57"7 10	
4) Eduardo Cravero	22'35"	
5) Ricardo Tomás	9 vueltas	

FITITOS A ROLETE

Debido a la cantidad de inscriptos en esta categoría, hasta 800 cm³, se resolvió disputar dos series a 6 vueltas y una final sobre 10 giros. Así largaron en la primera serie: 6 Fiat 600; 2 Citroën y 1 Isard. De entrada tomó la punta Pablo Scagliatti escoltado por José Felippa, Osvaldo Santagata y Raúl Lange. Ya en la segunda pasada, Felippa era

el puntero, posición que no abandonó hasta la bandera a cuadros. Más atrás la lucha se entabló entre Lange y Santagata, mezclándose en la conversación el Citroën de Mastromarino. Finalmente, quedó en el tercer puesto Santagata, en gran actuación, ubicándose posteriormente Lange y Mastromarino.

CLASIFICACION

1) José Felippa	11'38"5 10	Prom. 77,500 km/h
2) Pablo Scagliatti	11'39"4 10	
3) Osvaldo Santagata	11'46"6 10	
4) Raúl Lange	11'51"7 10	
5) Juan Mastromarino	12'38"1 10	



SEGUNDA SERIE

Como todos esperaban y como sucede en todas estas carreras se originó el eterno duelo de cada día entre el cosquinense José Castro, y el representante de CORSA, Alberto Ramírez, quienes como dijimos en otra oportunidad, poseen los fiatines más veloces de la zona.

En esta tanda largaron 7 Fiat, 2 Citroën, 1 De Carlo y un Isard 700 que caminó cualquier cantidad, ante el delirio de sus fanáticos hinchas. Desde el vamos, Ramírez y Castro se "alzaron" del resto del lote, alevosamente, entrando apareados al pavimento en más de una oportunidad.

Una brillante actuación le cupo también al otro representante de Cosquín, y además debutante en el asunto: Manuel Uradich, que logró clasificarse en la tercera colocación.

Por su parte, el Isard de Julio Sabas realizó una magnífica carrera al ascender puestos en cada vuelta y ubicarse en el cuarto puesto. Finalmente, se impuso Ramírez, piloto, constructor y preparador de su fiatín.

RENOLETAS

Once máquinas fueron de la partida. Cifra récord lograda hasta ahora en esta categoría que recién comienza a surgir en nuestra ciudad. Dos eran los principales candidatos: Lippy Fernández Berro y Rodríguez Castaño, sin menospreciar la calidad de los restantes competidores.

La primera pasada mostró puntero a Lippy, seguido de Castaño, Paolo Faoro, Enrique Fioramonti y el resto del lote, cerrado por Guillermo Tshopp, que evidenciaba algunas fallas en su motor.

El andar de los dos punteros era vertiginoso, y más aún el de Faoro, que logró rebasar magníficamente a Castaño cuando éste realizó un trompo en la entrada al pavimento.

Más atrás, se notaba el gran repunte de Tshopp, que avanzaba puestos vuelta tras vuelta, hasta lograr clasificarse en el cuarto lugar. Otro que comenzó de abajo fue Fernando Mansilla. En la primera vuelta estaba sexto y finalmente ocupó el tercer puesto.

Mientras tanto, en la punta, Paolo Faoro asediaba continuamente a Lippy, hasta que en la vuelta número siete logró superarlo, quedando al frente del pelotón. Esta posición le duró sólo un giro, ya que nuevamente Fernández Berro tomó la punta hasta el final.

La marcha de Faoro se vio reducida un tanto al romper el parabrisas su renoleta.

CLASIFICACION

1) Lippy Fernández Berro	19'14"
2) Paolo Faoro	19'14"8/10
3) Fernando Mansilla	19'18"6/10
4) Guillermo Tshopp	19'58"
5) Rodríguez Castaño	

FINALISIMA HASTA 800

Nuevamente se suscitó el duelo entre Ramírez y Castro. Debemos aclarar antes, que tanto Castro como su coequi-

per Manuel Uradich, fueron penalizados con 30" por adelantarse en la largada.

Nuestro representante, Alberto Ramírez tomó la punta seguido de Uradich y Castro, ubicándose, posteriormente, Raúl Lange, Pablo Scagliatti, Osvaldo Santagata, Juan Mastromarino y Julio Sabas.

En la segunda ronda, Castro ya estaba segundo, detrás de Ramírez, que punteó hasta la cuarta vuelta, en que fue superado por el piloto de Cosquín, posición que le duró sólo una pasada, pues nuevamente lo pasó Ramírez, quedando así las posiciones hasta la ronda número ocho. Lamentablemente, Ramírez comenzó a experimentar algunos problemas en su coche, quedando relegado, pero sin per-

der la posición de escolta, ya que la diferencia con los demás era bastante amplia. De esta forma, el joven piloto José Castro se adjudicó brillantemente la prueba, a pesar del recargo que tenía en la partida. Toda la gente de Cosquín, incluidos los hermanos De la Viña, preparadores del auto, festejó alborozada el triunfo.

También Uradich hizo una buena carrera, pero hasta la vuelta número cinco en que marchaba tercero. Al sufrir un trompo se engranó el motor. La tercera colocación quedó entonces en poder de José Felippa, seguido muy de cerca por Pablo Scagliatti.

El isardista Julio Sabas logró la séptima colocación, después de Lang y Santagata.

CLASIFICACION:

1) José Castro	18'23"	Prom. 81,600 km/h
2) Alberto Ramírez	18'47"	
3) José Felippa	18'49"2/10	
4) Pablo Scagliatti	19'01"4/10	
5) Raúl Lange		
6) Osvaldo Santagata		
7) Julio Sabas		

Se utilizaron circuitos trazados en Carlos Paz, Cruz del Eje, Río Segundo, Arroyito, Coronel Moldes, Villa Gloria, Justiniano Posse y el autódromo Oscar Cabalén. Además se realizó una prueba de montaña a través del cruce del Pan de Azúcar.

En cuanto a los zonales para cafeteras, los mismos fueron fiscalizados por la Peña Automovilística Oncativo, la Peña Automovilística de Coronel Moldes y el club Sportivo y Recreativo Serrano.

En el primero de ellos se realizaron quince competencias; en el segundo seis y en el último se concretaron siete fechas.

También hubo un campeonato de regularidad organizado por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, que contó con seis pruebas.

Por último, digamos que la Federación Número Cinco cuenta con 22 clubes afiliados: siete de Capital y 15 del interior de la provincia.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LOS FRUTOS DEL

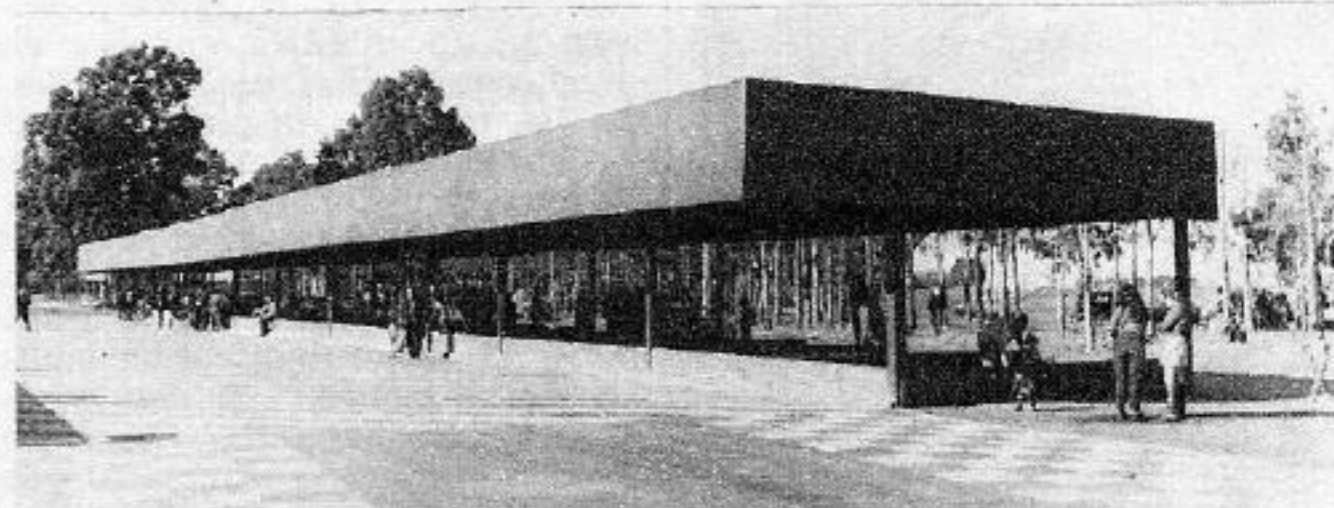
ESFUERZO

LAS FLORES

LAS FLORES. — La foto nos muestra las instalaciones del Autódromo Gral. San Martín, destinadas a las transmisiones radiofónicas. La actual situación entre

APRA (Asociación de Periodistas Radiales de Automovilismo) y las entidades poseedoras de autódromos, nucleadas bajo la sigla ADIPA, no permitirá que las flamantes cabinas alberguen las voces y el fervor de los hombres del micrófono, en su más alto nivel.

Pero el lamentable conflicto, que se prolonga más de lo deseado por los mismos protagonistas, no será obstáculo para que otros apasionados amantes



LA ACTIVIDAD ZONAL

de la radio lleven las alternativas de los espectáculos tuercas a todos los hogares florenses. Nos referimos al equipo de LU 29 Emisora Cóndor de Las Flores, que recientemente ha iniciado sus actividades con gran entusiasmo y vocación de servicio.

Su director, Abel Ganum, con un nutrido grupo de colaboradores, llenarán ese importante vacío dejado por las radios capitalinas con el mayor esfuerzo y la mejor voluntad. Las Flores, agradecida.

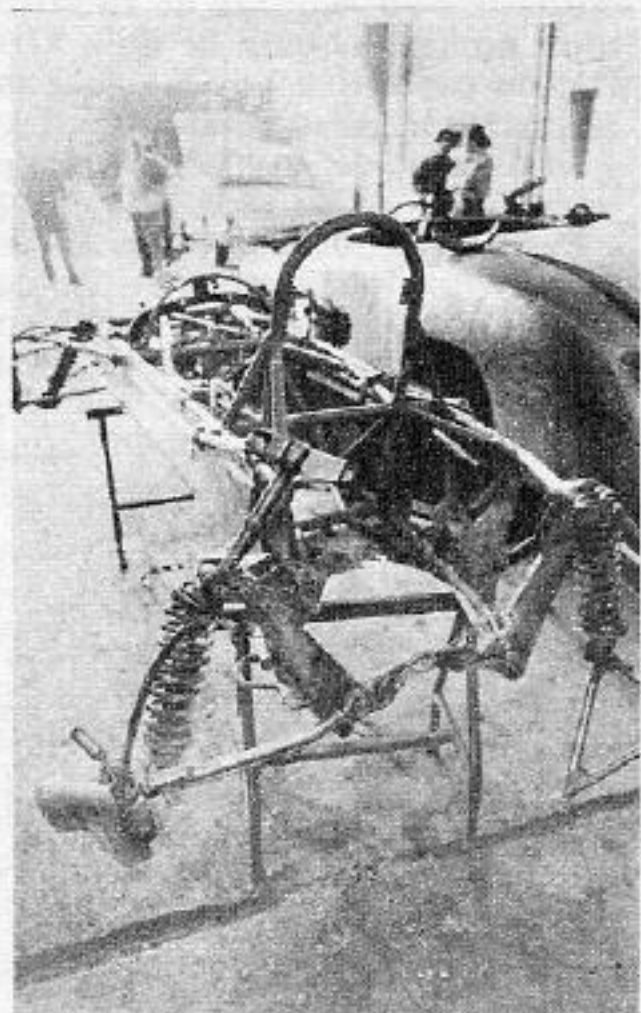
SE ACCIDENTO CASTELLANI

Luis Eduardo Castellani, joven piloto mendocino de 29 años, que continúa la trayectoria automovilística que iniciara su tío, Julio César "Pichón" Castellani, sufrió un espectacular accidente en el autódromo del parque Gral. San Martín, cuando probaba la máquina "F. 2", de propiedad de Tito Rosas, con motor Peugeot y chasis Bravi.

Aproximadamente a las 7 hs. 45 m., luego de varias vueltas de entrenamiento, al salir de la curva de Ataguile, pasando el lomo de burro, la máquina conducida por Castellani se desplazó, perdiendo el dominio de la misma. La máquina sin control fue a golpear de cola con un poste, rozó posteriormente un árbol de gran tamaño, para golpear en otro, recibiendo nuevamente impacto en la parte trasera del vehículo.

Castellani, en el accidente, sufrió serias lesiones que hicieron temer en un primer momento; pero felizmente, luego de una operación en la pierna, el piloto mejoró, considerándose ya fuera de todo peligro.

Hacemos notar que Castellani sufrió el accidente en el



Con respecto a la constante evolución y perfeccionamiento del circuito enclavado en el parque Plaza Montero (sin prisa pero sin pausas, una buena receta), confirmamos ahora una noticia adelantada pocos números atrás. La torre de control, provista por YPF, ya se encuentra en el Corralón Municipal. Desarmada, espera la llegada de un técnico del ente estatal, que dirigirá su emplazamiento definitivo. Otro fruto, largamente deseado, del incansable trajinar de los dirigentes del LFAC.

mismo lugar donde se saliera Piko Troberg en "F. 3" y Nasis Estéfano en "F. 1", lo que hace suponer que ese lugar ofrece un peligro latente para los coches de fórmula.

MENDOZA

CARRERA EN SAN MARTIN

El último domingo se disputó en el autódromo de tierra compactada denominado "Jorge Angel Pena", ubicado en la ruta 7, al llegar a San Martín, una competencia automovilística a beneficio de la Cooperadora Policial de la Seccional 12 de la ciudad de San Martín.

El aporte organizativo corrió por parte de la Asociación Volantes del Este y el tiempo, con una tarde brillante, contribuyó a que el espectáculo resultara agradable. Además, se sumó a todo ello una demostración de Salto de Paracaidistas. Los organiza-

dores pusieron especial interés en recalcar, durante los descansos entre las distintas series, que el anhelo principal es el pavimento total del circuito. Ya hablaremos de este tema al final.

CARRERAS. En la primera carrera, reservada para coches de hasta 800 cm³, resultó ganador Eduardo Angelo al volante de un Fiat 600, pero debió luchar constantemente contra el acoso de Eduardo Salvarredi.

1º) **EDUARDO ANGELO**, con Fiat 600, con un tiempo de 14'32" 3/10.

SANTA CRUZ

6 HS. DE PUERTO SANTA CRUZ



La anciana Puerto Santa Cruz cumplió 92 años y lo celebró con un entusiasmo digno de ser imitado. El acto principal —para el sector CORSA— fue la carrera de Seis Horas de duración, organizada por la Peña Automovilística y la Municipalidad para coches de la categoría "A", hasta 850 cm³, y también de la "C", hasta 2.000 cm³. El reglamento se apoyó un poco en el de las recientes 24 Horas de Río Gallegos, lo cual otorgó a los responsables algunos beneficios y no pocas quejas, principalmente relacionadas con el carácter estándar que obligatoriamente debían presentar los autos. Pero esto es harina de otro costal y no alcanza a disminuir el éxito que tuvo la prueba ni debe servir tampoco para enfriar el entusiasmo de los organizadores, un tanto alicaídos al terminar la carrera.

Yendo a la competencia en sí, diremos que el lote de corredores que fueron 21 en la "A" y 17 en la "C", llegó a Puerto Santa Cruz con la idea fija: el desquite. Es forzoso hacer nuevamente una referencia a las 24 Horas, porque quedó mucha sangre en muchos ojos. Así fue como desde la largada, dispuesta a las 12 horas, se vieron cosas más propias de los Rompecoches que de esta categoría; tres coches quedaron a 200 metros y el resto se fue ubicando como pudo entre el polvo que obligaba a correr al tacto. El faldeo conocido como Manantiales era un monstruo de otro planeta al que había que alimentar con parago-

pes, guardabarros, capós, baules y otras chapas y fierros por el estilo, y la vehemencia de los corredores contribuyó para que el monstruo saciara su apetito en pocas vueltas. En el pique sobresalió Muñiz, pero fue Beto Rodríguez el que pasó en primera colocación al cumplir la primera vuelta; luego se ubicaban Lafuente-Riestra, Di Massimo-Blaser, Fernández-Guerreiro, Muñiz-López y Roberto Gotti.

Los chiquitines de la "A" también habían sufrido la pasada por Manantiales y en la primera vuelta comandaba el pelotón Tresguerres, seguido por Salas, Lola-León, Rogido-Verneti, Jones-Nievas y Alvarado-Guzmán.

Ya en el segundo giro era evidente la formación de un lote de punteros distanciado apreciablemente del resto, y Lafuente-Riestra habían pasado al primer lugar. La cupé Fiat venía por la revancha y el promedio era para asustar: 134,087 para las dos vueltas. A esta altura de la prueba varias esperanzas quedaban a un costado: Sances-Lemarchand, con un Peugeot 404 de Tacheros Competición, la peña que agrupa a los taxis de Río Gallegos; Constanto-Fernández, Fiat 1500 berlina; los tres representantes de Puerto Santa Cruz mostraban heridas por todos lados, a saber: Rivarele (el apellido es Rivarola, pero en Santa Cruz se lo cambiaron para evitar los versitos), con Peugeot 504, K.O. en la primera vuelta; Santo Stéfano, Peugeot 504, entró a boxes, cambió radiador, salió, volvió a entrar, cambió junta, volvió a

salir; y Oscar Manzanares, con esposa de copiloto y Gordini, que luego del montañazo arrancó el guardabarro y siguió hasta clasificar.

Cuando se cumplían tres horas de carrera punteaba Beto Rodríguez la clase mayor, con Lafuente-Riestra a sus espaldas, a menos de dos minutos; luego venían Fernández-Guerreiro, Di Massimo-Blaser y Roberto Gotti; en la categoría "A" el líder era Salas, con Fiat 600, seguido por Lola-León, Rogido-Verneti, Fuentes y Carlitos Bark, con Fiat 600, representantes de Chaleco Competición. Inmediatamente después desertaba Beto Rodríguez, con problemas en el diferencial, y Lafuente-Riestra quedaban punteros cómodos, con algo más de 5' de ventaja sobre Fernández-Guerreiro. Algo parecido ocurría en la clase "A", donde abandonaba Héctor Salas y Lola-León, ganadores de su categoría en las 24 Horas, se perfilaban como serios candidatos a los laureles del triunfo también aquí.

La poca suerte que aflige a Lafuente-Riestra se evidencia una vez más, cuando se detienen a cambiar un neumático y pierden toda la ventaja acumulada; además, se degüella el caño de escape a la salida del múltiple, se quema parte del cablerío y ya Fernández-Guerreiro se escapan sin remedio para imponerse en su categoría. Mención especial para la peña Derrape Competición, que mete tres coches en el clasificador oficial, gracias al inteligente orquestador que es su presidente, el arquitecto Aníbal Rodríguez Carrera.

En la clase chica la regularidad de Alfa-Tagle, con Citroën 3 CV, tiene por fin su premio, mientras que el restante 3 CV participante de González-Burgos clasifica octavo, luego de varias detenciones causadas por la rotura de turbina en la partida. Y con todas las posiciones definidas llegamos al final que se ve en cuadro aparte.

- 2º) EDUARDO SALVARREDI, Citroën 3 CV, en 14'41"2|10.
 3º) FERNANDO OLTRA, Fiat 600, en 14'56".
 4º) EL GATO, Fiat 600, en 15'16"9|10.

Todos cumplieron las 10 vueltas.

La segunda carrera fue reservada para coches desde 800 cm³ hasta 1.150 cm³. El DKW de Luis Pariggi tomó la punta desde el comienzo para no abandonarla nunca. En esta carrera se vio un nivel de manejo bastante bueno. El más espectacular resultó Francisco Mandoca, andando permanentemente de costado; incluso, batió el record de vuelta, pero no pudo alcanzar al puntero.

Seis vueltas al circuito:

- 1º) LUIS PARIGGI, con DKW, en un tiempo de 9'1"8|10.

- 2º) VIRGINIO GERETTI, Renault, en 9'21".
 3º) FRANCISCO MANDOCA, DKW, en 9'33"3|10.

En la cuarta competencia corrieron coches desde 1.500 cm³ hasta 2.000 cm³. Fue una gran carrera, en la que, con una marcha regular, triunfó José Fiorentini.

- 1º) JOSE FIORENTINI, con Peugeot 504, en 13'20"4|10.
 2º) FELIPE HERNANDEZ, Fiat 1500, en 13'22".
 3º) OSCAR FORNABATO, Fiat 1500, en 14'1"8|10.

En la última carrera, para coches de más de 2.000 cm³, presenciarnos un final realmente sensacional, porque sobre la raya Juan Luis Torres le ganó a Segundo Llaver.

Con respecto a los autódromos

en Mendoza, sucede una cosa paradójica que vamos a analizar ahora: evidentemente, con la recaudación que realizó la Asociación de Volantes del Este en San Martín con estas carreras, obliga a la gente del lugar a pensar que se debe pavimentar; pero, en contra de esas opiniones, los que vemos el automovilismo de manera más amplia pensamos que los dirigentes de la mencionada entidad, junto con los del Automóvil Club Mendoza y la Asociación Mendocina de Corredores, deberían aunar sus esfuerzos, para lograr el verdadero gran autódromo que los mendocinos esperan.

Para los que no conocen Mendoza, diremos que San Martín es una localidad que está a 50 km al Este de esta capital.

La A.M.C. y el A.C.M. están encarando la construcción de pe-

queños autódromos, lo que quiere decir que junto con el que quieren pavimentar en San Martín, Mendoza tendría tres pequeños autódromos, pero ninguno como para ser el gran escenario para las categorías superiores de nuestro automovilismo.

Es por esta razón que consideramos una aberración a nivel de dirigentes las divisiones creadas en el automovilismo mendocino, que de esta manera nunca podrán organizar en Mendoza un gran espectáculo automovilístico.

En futuras notas aclararemos más estos profundos problemas, pues las páginas de CORSA están abiertas para que estos dirigentes puedan emitir sus opiniones. La recaudación fue del orden de los 350.000 m\$N. Lo que es bastante, considerando el tipo de carrera.

6 HORAS DE PUERTO SANTA CRUZ

29/11/1970

CLASIFICACION GENERAL

Clase "A" — Hasta 850 cc.

- 1º Lola-León
Gordini, 10 vts., 6h19'10". 98,028 kph.
 2º Rogido-Verneti
Gordini, 10 vts., 6h40'18"
 3º Alfa-Jorge Tagle
Citroën 3 CV, 9 vts., 6h05'30"
 4º Fuente-Calabia
Fiat 600, 9 vts., 6h13'6"
 5º Carlos Bark
Fiat 600, 9 vts., 6h21'41"
 6º Jorge Tresguerres
Gordini, 8 vts., 6h06'30"
 7º Llana-Stich, Fiat 600, 8 vts.; 8º González-Burgos, Citroën 3CV, 8 vts.; 9º García-Corzar, Fiat 600, 7 vts.; 10º Oscar Manzanares y Sra., Gordini, 7 vts.; 11º Héctor Salas, Fiat 600, 7 vts., y 12º Osvaldo Luna, Dauphine, 6 vts.
 Abandonos: Giménez-Suárez, Fiat 600, bolilleros; Suárez-Fernández, Fiat 600, choque; Lazarte-Varisco, Dauphine, bolilleros; Sutherland-Alavedra, Gordini, vuelco; Hnos. Cuesta, Cisitalia; Jones-Nievas, Fiat 600; Héctor Salas, Fiat 600 y Alvarado-Guzmán.

Clase "C" — Hasta 2.000 cc.

- 1º Fernández-Guerreiro
Peugeot 504, 13 vts., 6h13'15"
129,459 kph.
 2º Lafuente-Riestra
Fiat Cupé 1600, 13 vts., 6h16'47"
 3º Di Massibo-Blaser-Vita
Fiat 1500, 13 vts., 6h19'42"
 4º Roberto Gotti
Peugeot 504, 13 vts., 6h21'59"
 5º Carlos Mottino
Fiat Cupé 1500, 12 vts., 6h02'43"
 6º Serantes-Susacasa
Peugeot 504, 12 vts., 6h06'12"
 7º Zabala-Mayeste, Fiat 1500, 12 vts.; 8º Muñoz-López-Soto, Peugeot 504, 12 vts.; 9º Pereyra-Leiva, Peugeot 504, 10 vts.; 10º Plaza-Quenego-Lorenzo, Peugeot 504, 9 vts. y 11º Oscar Varone, Fiat 1500, Cupé, 9 vts.

para nosotros siempre hay lugar.



temperatura agua



presión aceite



temperatura aceite



cuenta r.p.m. electrónico



nivel de combustible



amperímetro

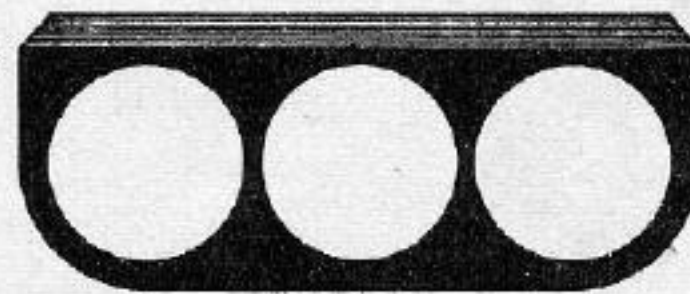
somos los útiles instrumentos que SIAP elabora para la seguridad de su auto



viaje tranquilo y seguro. con instrumentos

SIAP
ARGENTINA

nuestro lugar está facilitado por prácticas mensulas y soportes orientables, para uno, dos o tres instrumentos, armonizando con cualquier tablero.



distribución **ditta** service

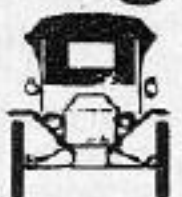
administración y talleres: calle 41 núm. 1065 - tel. 25278 - la plata
 oficina en buenos aires: peru 375 - 5to piso - of. B - tel. 33-4233

En venta en los siguientes Centros - Service autorizados

CAPITAL FEDERAL: Casa Ceregia S.R.L., San José 1811 - José R Spada, Viamonte 1517 - Higinio Salguero, Av. de los Constituyentes 4807 - Gallo y González, Nazca 2878 - Donoso Hnos., Tellier 22 - R. Gastaldi, Concepción Arenal 2440 - Casa Nu.Ye. Avellaneda 1770 - Casella y Guglielmucci, S. de Bus tamante 1001 - Kil'0'Metro, Quilo 4018 - Pedro Santi, Malabia 3196 - MEG S.R.L., Cerviño 3196 - **GRAN BUENOS AIRES:** J. Lampreave, Av. Pavón 1850 - Avellaneda - Instrumental Lomas, H. Irigoyen 9257, L. de Zamora - R. Romagnoli, La Paz 25, Haedo - Instrumental Quilmes, San Lorenzo 60, Quilmes - G. Zeisel, 12 de Octubre 842, Quilmes - F. Pavone, Av. Gral. Roca 1570, Vicente López - Repuestos Ditta, 11 de Setiembre 240, San Fernando - Shell Automec, Bartolomé Mitre 1790, Castelar - **BUENOS AIRES:** Central DITTA S.A.C.I.F.I., 41-1055, La Plata - C. Giacoboni, 64 279, La Plata - Instec S.C., Av. 7-140, La Plata - Casa Ca-Vel, Rivadavia 823, Junín - Laboratorio Electro-Instrumental S.R.L., Rawson 2019, Mar del Plata - E. L. Topini, Darre guerra 976, Bahía Blanca - Casa Kico, Brandzen 582, Tres Arroyos - A. L. Gálván, H. Irigoyen 679, Pergamino - Casa Santos, Pringles 143, Bolívar - E. Guma, 13-716, Balcarce - Ullerup y Christensen, 67-2099, Necochea

Todos los días, de lunes a viernes, Ud. sale de su casa acompañándose con...

¡¡por supuesto!! **felizmente** ¡con muy buena música!! con la voz de Ricardo Jurado y la calidad inconfundible de



Y cuando regrese, otra vez vendrá contento, "castigándose" con el ritmo de...

porque ¡ya se sabe! yendo o viniendo, con lluvia o con sol, el confort anda sobre ruedas ¡¡**felizmente**...

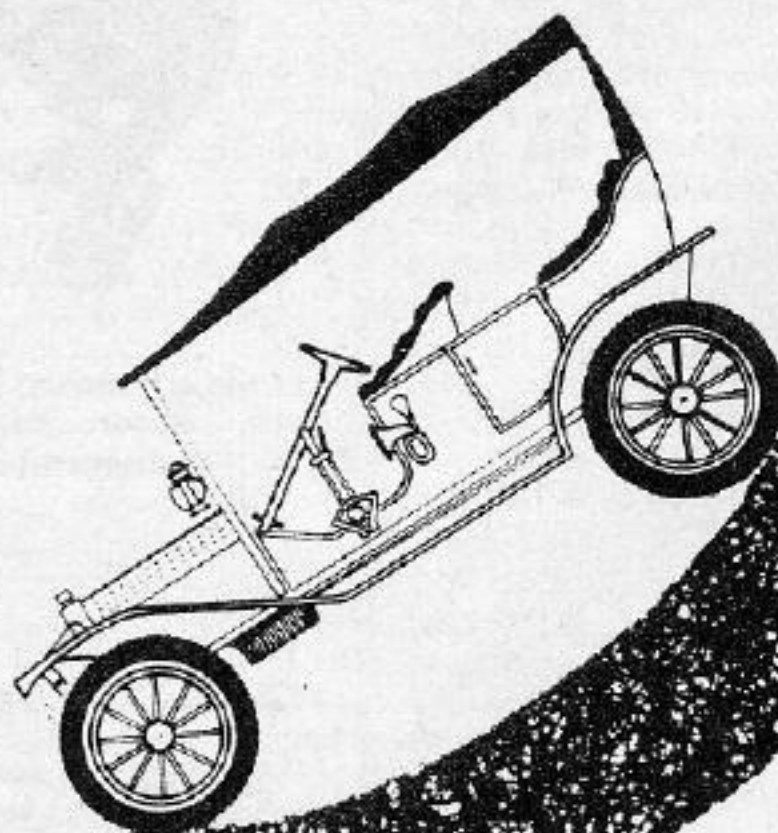


B

LR3 RADIO
BELGRANO

FE
LIZ
MEN
TE...

lunes a viernes de 8 a 9 hs. y de 19 a 19,30 hs.



S. TODARO



LAS LICENCIAS Y COMO LOGRARLAS

Por JORGE A. AUGÉ BACQUE



De cómo se empieza a correr por lo menos en los papeles y de los trámites y exámenes indispensables

por JORGE A. AUGÉ BACQUE

—¿Hola, con Corsa...?

—Sí, señor...

—Mire, yo llamaba para saber cómo hay que hacer para sacar la licencia de corredor...

—Bueno, usted tiene que ir...

...Y es así como comienza una explicación kilométrica que día a día se hace más común a través del infatigable hilo telefónico que une al futuro corredor con la redacción de Corsa. Es por eso que hemos decidido dedicarle una nota a todos aquellos que quieran hacerse corredores; por supuesto que van a necesitar algo más que una nota para eso, pero al menos van a saber cómo hay que hacer para tener un papelito muy importante que se llama "Licencia de Conductor" y que habilita para correr en cualquier escenario donde se organice una competencia, fiscalizada por la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo y en la categoría para la cual se lo ha habilitado.

En primer lugar, y antes de pisar CADAD, piense que usted no va a poder correr en Sport Prototipos, en Fórmula Uno o en Turismo Grupo 2 con un auto de más de 2 litros, sin antes pasar por ca-

tegorías menores, presuntamente promocionales; aunque tenga un montón de mangos así de alto y pueda comprarse un Chelco, un Bravi o un Torino al contado y sin problemas. En una palabra, que su primera licencia va a tener que ser para correr en Fórmula Cuatro, Turismo Carretera Fórmula A, Turismo Grupo 2 clases A y B, Rally, Midget y Fomento Automovilista (limitada del 27), lo cual para empezar le da una variedad y cantidad más que suficiente y como para poder correr todos los domingos.

Bien, la idea ya está planteada. Ahora pasemos a la parte práctica del asunto. Cuando usted llega a la CADAD, lo van a registrar y de ahí lo van a mandar a la revisión médica que es a tres cuádras de la CADAD. Si la licencia la quiere sacar en Córdoba, lo van a mandar a la base de la Fuerza Aérea Argentina en Córdoba, donde le harán el examen psicofísico.

Ahora vamos a suponer que lo aprobaron... Entonces le van a dar una cartilla donde está comentado a grandes rasgos el Reglamento Deportivo; usted se la estudia y luego uno de los integrantes de CADAD le tomará el examen correspondiente. No se asuste compañero. Por ahora,

Ni bien le dieron el VB en el examen teórico, prepare el fierro porque lo van a citar en el Autódromo Municipal para dar unas vueltas y ver si usted está capacitado para manejar en carrera. Un consejo: no trate de bajar el tiempo que tiene Reutemann o García Veiga porque se va a pegar y si se pega no hay licencia que valga. Ande tranquilo, sin apuro, haga las cosas bien y no haga cantar la caja.

Una vez pasado este examen, usted, mi querido amigo, ya es piloto de carreras.

Pero si bien ya es piloto de carreras, no va a poder inscribirse en ninguna carrera si no tiene licencia de concurrente. Para tal efecto lleve todos los documentos del auto a su nombre, y si no está a su nombre, consígase una autorización del dueño legalizada ante escribano público para que éste le autorice a correr con su auto.

—... ¿ya entendió la explicación?

—¡Sí! Muchas gracias, señor...

—No, de nada; pero recuerde que si necesita algún acompañante aquí tenemos una escuelita de corredores frustrados... y...

—¡Click!

—¿.....?

LICENCIA NACIONAL DE CONCURRENTE

La licencia nacional de concurrente es imprescindible para inscribirse en una competencia, ya que avala la seriedad del competidor y la seguridad bajo el punto de vista legal, de las autoridades de la prueba y de CADAD, asegurándose de tal manera la propiedad del vehículo por parte del piloto o la autorización del propietario del vehículo a que éste participe en competencias.

Los requisitos exigidos por CADAD para la licencia nacional de concurrente son los siguientes: 1) La documentación de la máquina a intervenir deberá estar a nombre del solicitante; 2) Si la máquina no se encuentra a nombre del piloto, o éste aún no ha realizado la transferencia, debe adjuntar una autorización por escrito y legalizada por Escribano Público del propietario del automóvil, donde autorice a competir al vehículo. De dicha autorización deberá sacarse una fotocopia que quedará en CADAD, en el legajo correspondiente al piloto, y 3) Al presentar la solicitud deberá acompañar una foto tipo carnet de 4 x 4.

CONFEDERACION ARGENTINA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO	
LICENCIA DE CONCURRENTE	
Válida hasta el 31 de diciembre de 1971	
Otorgada al Sr. CORRA COMPETICION S.A.	
Sección autorizada	
Nació el	
Destinado a: R. ALM 896 - 32	
Buenos Aires, DICIEMBRE de 1970	

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCTOR

Para sacar la licencia de conductor nacional hay que, ante todo, respetar el nivel establecido por la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, que reglamenta la escala de categorías en las cuales un piloto puede ir ascendiendo a medida que sus actuaciones así lo vayan permitiendo. Los niveles son los siguientes: 1er. Nivel (para iniciarse con la primera licencia): Turismo Grupo 2, clase A (hasta 1.150 cm³) y B (de 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³); Turismo de Carretera Fórmula "A"; Fórmula 4; Rally y Midget. 2º Nivel: Fórmula 2, y 3er. Nivel: Turismo Grupo 2 clase C (más de 2.000 cm³); Mecánica Argentina Fórmula Uno y Sport Prototipos.

Para sacar por primera vez la licencia nacional de conductor

se debe obligatoriamente recaer en las categorías permitidas por el 1er. Nivel; salvo que actuaciones anteriores en carreras zonales justifiquen "ad referendum" del Comité Ejecutivo, méritos suficientes como para trasponer ese 1er. Nivel.

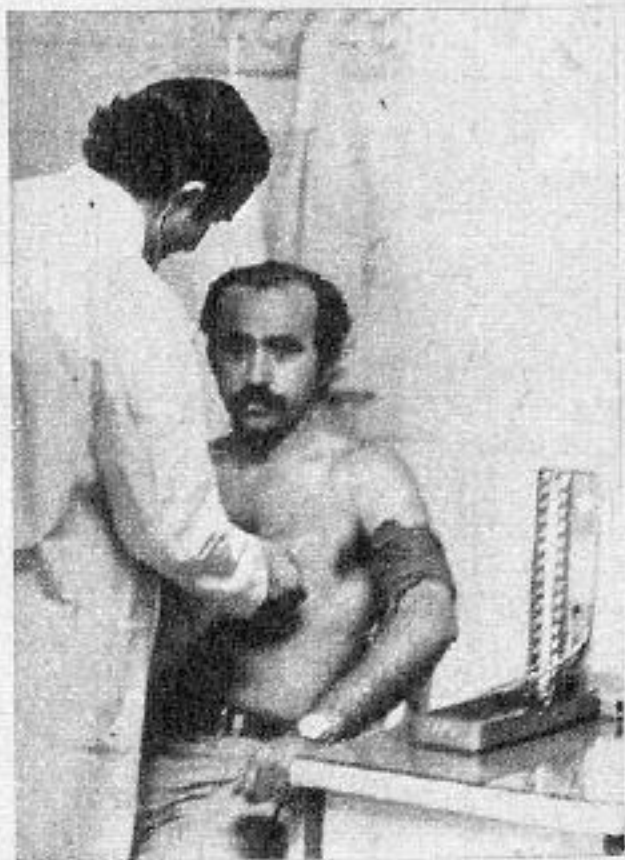
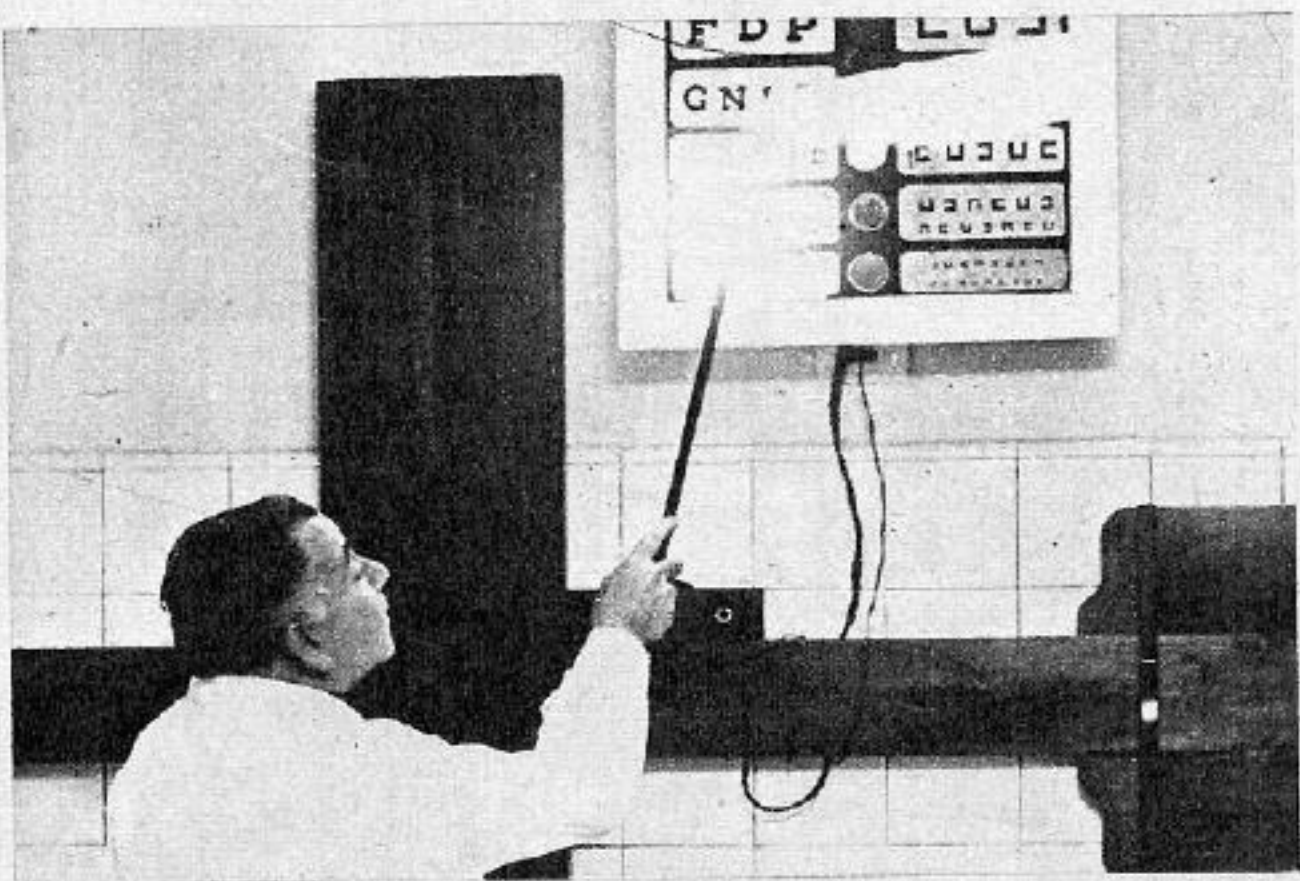
Los requisitos son los siguientes: 1) Reconocimiento médico en el consultorio de Medicina del Deporte (calle Pringles 344, Capital Federal, todos los días de 14 a 17 hs. en Buenos Aires; ó Gabinete Psicofísico, de la Fuerza Aérea Argentina en la Guarnición Aérea Córdoba, Córdoba). 2) Aprobado el examen psicofísico, dirigirse en días hábiles a CADAD (Medrano 162, Capital Federal), de 13.30 a 19 hs., con documentos de identidad y registro de conductor. 3) Si es menor, entre 18 y 21 años, presentar autorización del padre, la madre o encargado, legalizada por Escribano Público. 4) El solicitante

deberá abonar en el momento del trámite la suma correspondiente según categoría. 5) Los exámenes teórico-prácticos se rendirán en el autódromo municipal de Buenos Aires o en el circuito que determine CADAD los días 1er. y 3er. miércoles de cada mes a las 12.30 hs. y el interesado deberá presentarse a la prueba con el auto de competición para el cual haya sacado licencia o con un auto similar. 6) Toda gestión correspondiente a las licencias en cualquier categoría debe ser tramitada únicamente por el interesado.

Una vez con la licencia en la mano, y con el sello transversal que indica la categoría para la cual está habilitado el poseedor, ya puede correr por un año, tanto en carreras nacionales como zonales. Eso sí, el poseedor de una licencia habilitante no puede participar en carreras no fiscalizadas por CADAD, bajo pena

CONFEDERACION ARGENTINA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO	
LICENCIA DE CONDUCTOR	
Válida hasta el 31 de diciembre de 1971	
Otorgada al Sr. FERNANDO LAPAGE	
Sección autorizada	
Nació el 5/10/49 en CAPITAL FEDERAL	
Destinado a: PERI 2837 - 520	
Buenos Aires, 5 DE DICIEMBRE de 1970	

de sanción, que puede variar desde el apercibimiento hasta el retiro de la licencia. Una vez que el poseedor de la licencia quiera pasar a otra categoría que figure en otro nivel, debe apersonarse ante CADAD, llenar una solicitud en la cual se incluyen los antecedentes habidos en su categoría anterior y el Comité Ejecutivo decidirá su pase o no. En caso de que el pase deba verificarse hacia el tercer nivel, el piloto deberá someterse a un nuevo examen psico-físico, más completo, realizado en los gabinetes de la Dirección de Aeronáutica.



LOS EXAMENES

La posibilidad de salir de CADAD con una licencia de conductor en la mano depende exclusivamente de los resultados de los tres exámenes con que se prueban las condiciones de cada aspirante a piloto.

Los exámenes a que es sometido cada aspirante son los siguientes:

1) **Examen psico-físico:** Se toma la presión del postulante; se le estudian la vista y la rapidez de reflejos; se le ausculta el corazón y se le realiza un chequeo general de aptitud física. En el caso de los pilotos de Sport Prototipos, Fórmula Uno o Turismo Grupo 2 más de 2 litros, la revisión es mucho más compleja y abarca electrocardiogramas, encefalogramas, análisis de todo tipo, etcétera.

2) **Examen teórico:** Se lleva a cabo de acuerdo con una cartilla producida por CADAD y donde se enumeran los basamentos del Reglamento Deportivo, basamentos éstos que el piloto debe aprender a pie juntillas. Los puntos que toca la cartilla son los siguientes: a) Banderas y su código en carrera; b) Autoridades de una prueba; c) Facultades y deberes del Comisario Deportivo; d) Comportamiento de los corredores; e) Forma de paso en carrera; f) Instrucciones sobre el

uso y tipo de casco obligatorio; g) Publicidad en los automóviles de carrera; h) Infracción a los reglamentos, e i) Penalidades. Una vez aprobado el examen teórico, el postulante encara la prueba de la verdad, vale decir, la exposición de sus habilidades, en el Autódromo y en un auto similar al que correrá en realidad.

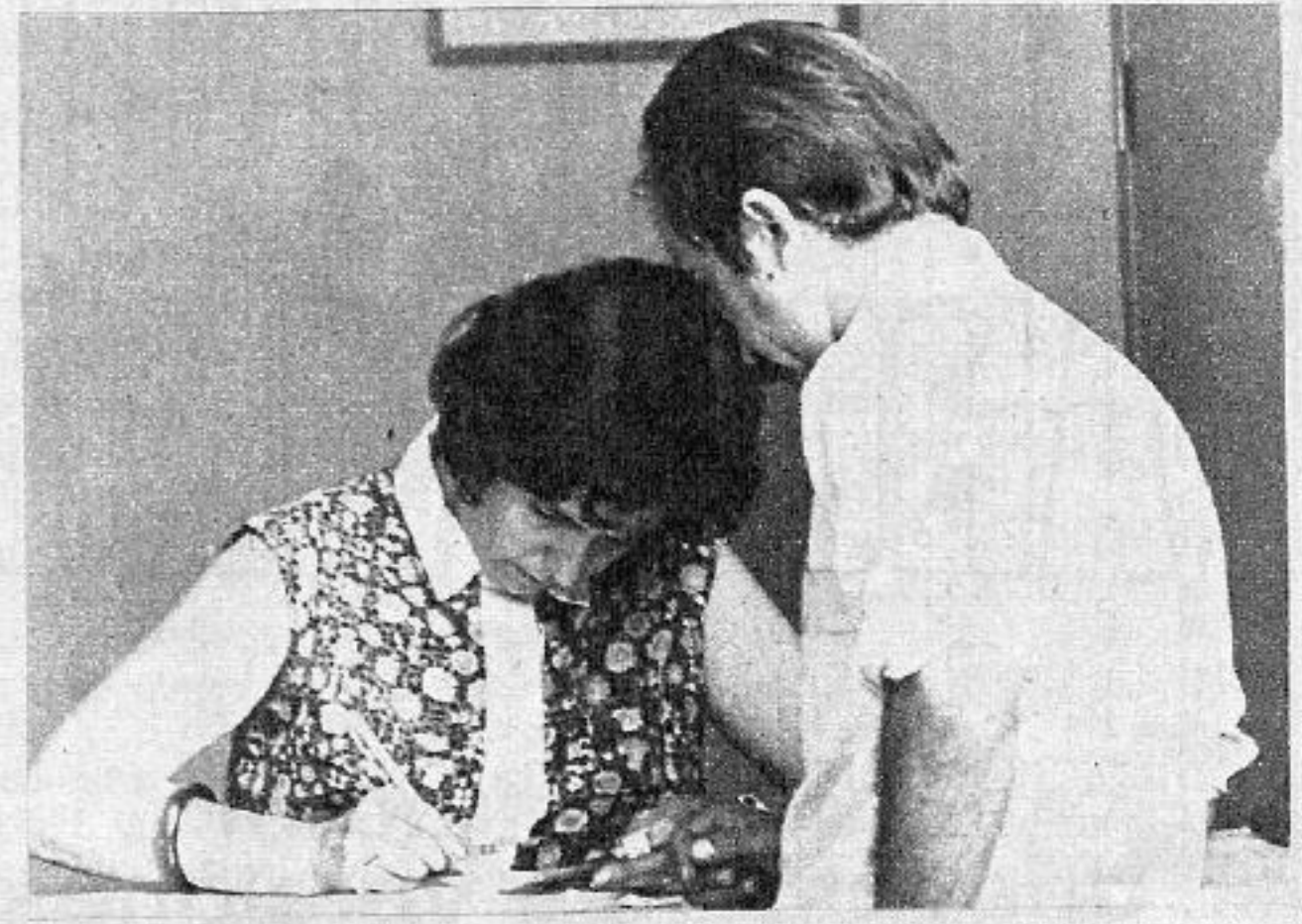
3) **Examen práctico:** El examen práctico se realiza generalmente en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, siempre y cuando este escenario se encuentre en condiciones de ser utilizado. Si no es así, al postulante se le indica que deberá presentarse en el circuito donde quiera correr su primera carrera, y en ese lugar, uno o dos días antes de la carrera, se lo examina en profundidad.

El examen se circunscribe al siguiente programa: El postulante debe concurrir al Autódromo Municipal con el auto de carrera o con un auto similar que reúna las siguientes características: cinturón de seguridad; matafuegos; cubiertas especiales para competición, y no debe tener en su interior ningún recipiente u objeto suelto. Si el interesado no cumple con estos requisitos o se presenta con un automóvil en condiciones de seguridad dudosas, no se realizará la prueba.

El examen en sí consiste en girar en el circuito que las autoridades consideren ideal para el tipo de auto elegido. El piloto, entonces, deberá girar en ese circuito tomando como base un tiempo máximo establecido. En la generalidad de los casos, el tiempo que se le pide al piloto es mayor en un 15% con respecto al record de vuelta del circuito. Durante las pruebas, un veedor oficiará de copiloto del aspirante y otros veedores se distribuirán en las curvas para observar el accionar del piloto y su obediencia a las banderas que se le exhiban. Si llegado a este punto, el aspirante es aprobado, ya puede anotarse en su primera carrera y a partir de ahí... ¡¡Mucha suerte!!

¿CUANTO CUESTA LA LICENCIA?

Licencia Internacional de Conductor	\$ 10.000.—
Licencia Nacional de Conductor	\$ 6.000.—
Licencia Nacional de Conductor con seudónimo	\$ 8.500.—
Licencia Nacional de Acompañante	\$ 4.000.—
Licencia Nacional de Acompañante con seudónimo .	\$ 6.000.—
Pase de Licencia de Acompañ. a Licencia de Piloto	\$ 6.000.—
Licencia Nacional de Concurrente	\$ 6.000.—
Licencia Nacional de Concurrente Fomento Autom.	\$ 1.500.—
Licencia Nacional de Concurrente autos S.P.	\$ 12.000.—
Licencia Nacional de Cond. Fomento Automovilista	\$ 2.500.—
Licencia Nacional de Conductor Midget	\$ 3.500.—
Licencia Nacional de Concurrente Midget	\$ 1.500.—
Licencia Nacional de Rally Conductor o Navegante	\$ 2.500.—
Licencia Nacional Concurrente Rally	\$ 2.500.—
Derecho de examen psico-físico	\$ 90.—
Derecho de examen de capacitación conductiva	\$ 500.—



INSTITUTO DE MECANICA ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos
Inscribase

IME

NUEVA DIRECCION:

M. R. Trelles 2349 - Capital

T. E. 58 - 8110

(A 1 cuadra de Av. San Martín y Jonte)

BERTA L-R UN AUTO TOTALMENTE ARGENTINO

Su constructor desvirtúa las versiones que lo tildan de "copiador" y explica por qué el Berta será íntegramente nacional. Conozca quiénes son los que lo apoyan

por HECTOR ACOSTA

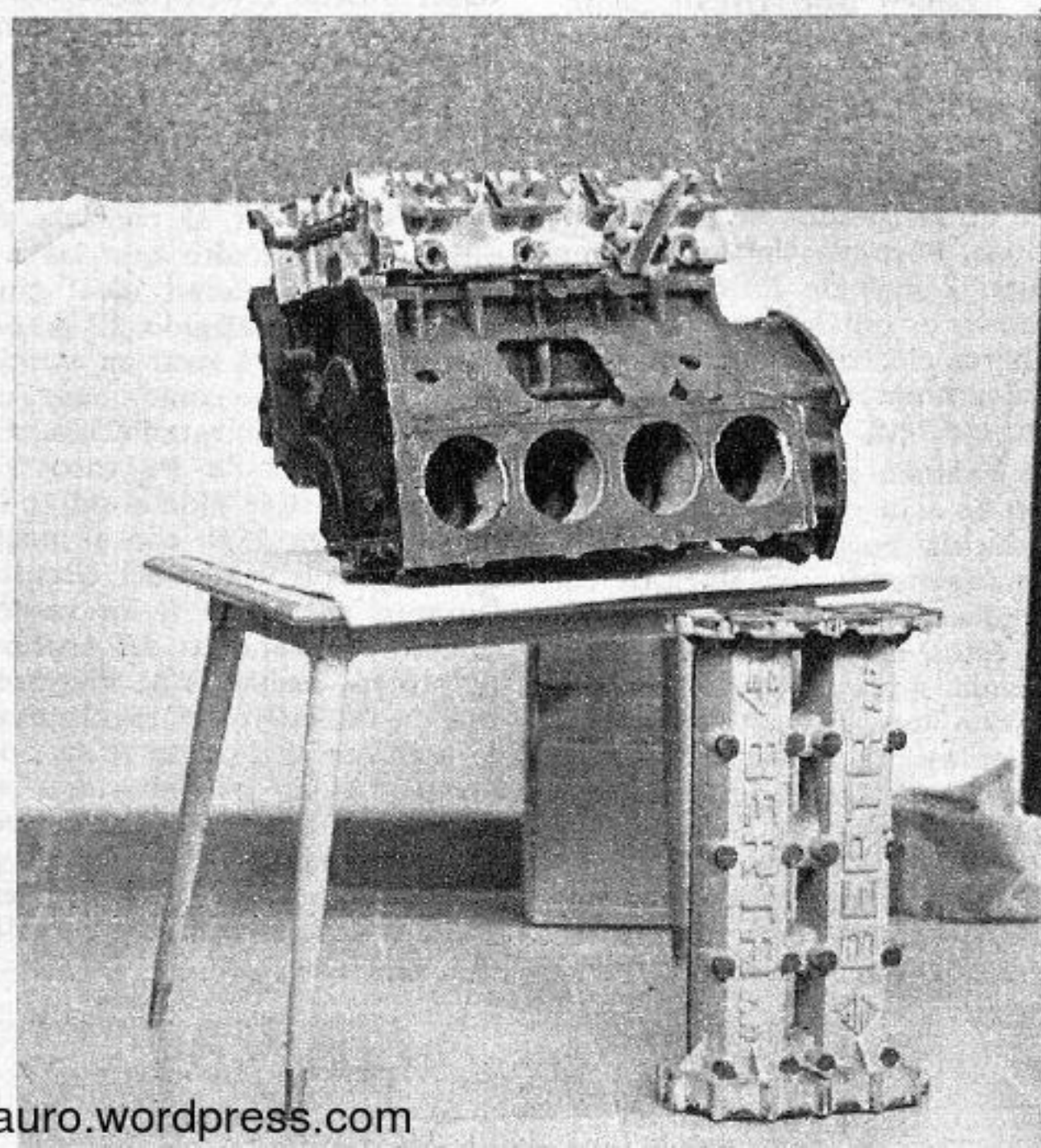
Los detractores —que nunca faltan— esgrimen como "verdades", para argumentar en falso, que Berta le copió a Cosworth el motor y a Porsche el diseño de su auto. Sin inmutarse, el acusado responde dando sus elementos de juicio para intentar poner en claro cuáles son las auténticas afirmaciones.

Mientras esto ocurre, en su taller y en otros numerosos sitios del país, se continúa trabajando para seguir aportando mano de obra, talento y frutos argentinos para un coche que a mediados del próximo año comenzará a batirse con los mejores ejemplares del mundo, en pistas del viejo continente y con un 90 por ciento o más de material nacional.

El bastidor es construido con acero argentino, que ha sido proporcionado por IME (Industrias Mecánicas del Estado). Todos los elementos de suspensión tienen el mismo origen en cuanto al material y son realizados por los técnicos que tiene Berta en su plantel.

La carrocería fue construida con resina poliéster reforzada con fibras de carbón, importadas de Inglaterra con un costo muy alto. Ese es un elemento ajeno a nuestra industria, al igual que las pinzas de frenos "Lockheed" provistas por Tensa. Los discos de frenos, en cambio, son hechos en el mismo taller.

Un sistema interesante de seguridad, sigue detallando Berta, es el de extinción de





Incendio "Indianápolis" que es único en el mundo y trabaja con una célula que detecta cualquier temperatura sospechosa e inmediatamente actúa. Sus fabricantes, incluso, lo están patentando en todo el mundo y lo van a presentar a la Federación Internacional del Automóvil para que su uso sea obligatorio en todas las máquinas de competición.

Las llantas, en las que irán calzadas las cubiertas Good-Year importadas, se están fundiendo en Metán S.A., de Tandil, y si bien no se va a llegar al peso óptimo de las extranjeras por la falta del material adecuado, se ha comprobado que son más resistentes.

"Otro aspecto con el que vamos a competir a los europeos es el de la amortiguación. Fric-Rot de Rosario está desarrollando unos amortiguadores y Hoesch espirales super livianos, con un estudio sensacional que me permite por primera vez aprovechar al máximo todo lo que se relaciona con diagramas de suspensión y así mejorar la tenida del auto. ¿Y esto qué te parece? Los tanques Firestone que estábamos usando van a ser reemplazados por estos otros de goma construidos por Manera de Rafaela y que no tienen nada que envidiarle a los americanos. Por supuesto, tienen espuma de poliuretano adentro. Te muestro ahora los radiadores de aluminio más livianos del mundo. Los comparé con la mayoría de los que se usan en la actualidad y tienen gran diferencia a su favor. Los hacen unos muchachos Travesaro, de Córdoba."

Más elementos argentinos. Con un orgullo no disimulado y justificado, Berta nos sigue dando elementos para creer en que pronto el LR será un producto hecho de cabo a rabo en nuestro país. Sus manos saltan de un accesorio a otro y para cada caso hay un argumento contundente.

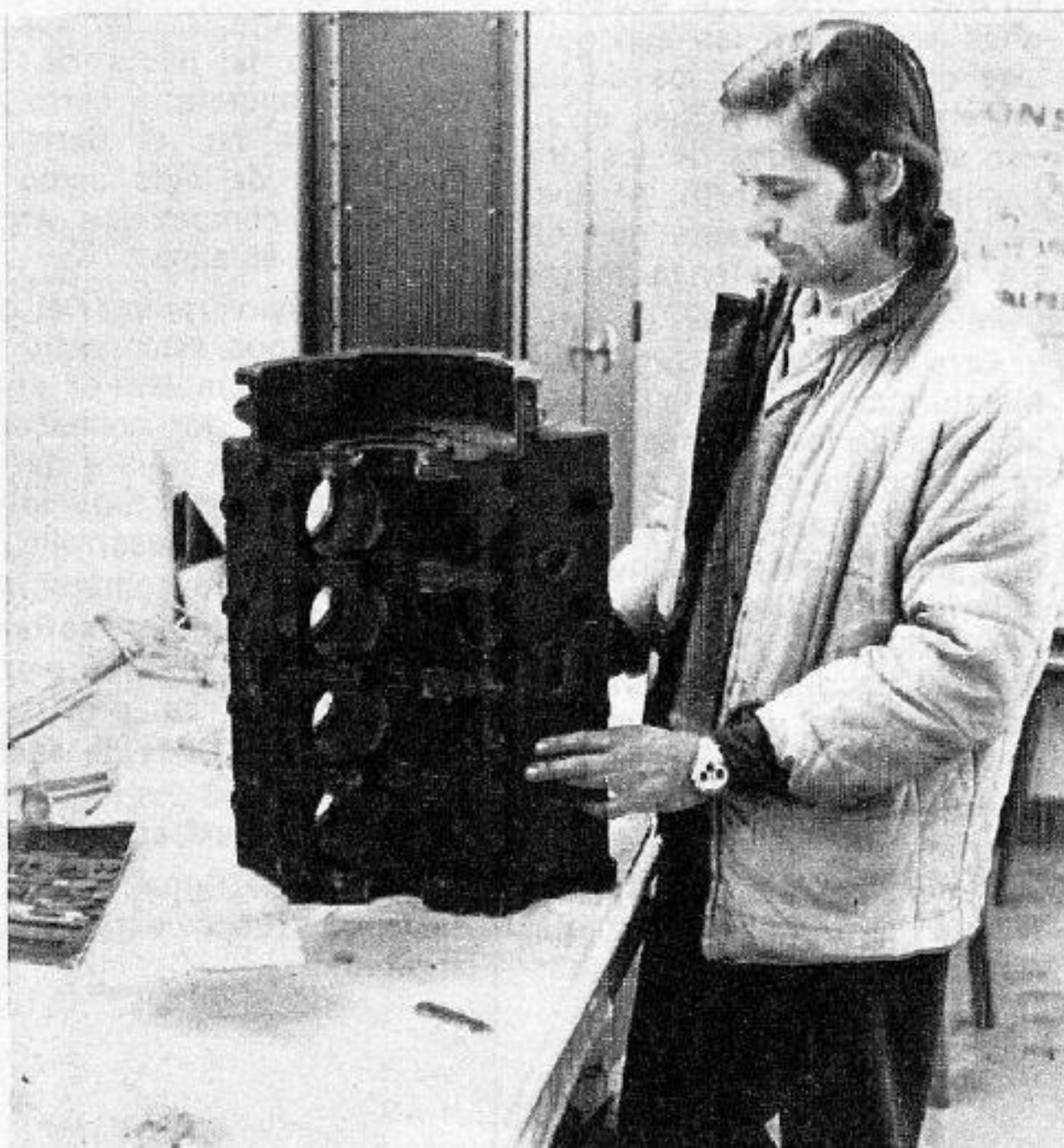
"Las rótulas no registrables son todas hechas en Río Tercero por Induplast. Están terminadas con pistas de teflón, que es un plástico prácticamente sin fricción. Tienen un aguante increíble. Sobre el diseño lo único que puedo decir es que sólo los que no saben las noches que tengo sin dormir, y las horas enteras frente al tablero, pueden decir que no es nuestro. Incluso muchas soluciones que estamos aplicando en estos momentos

todavía no se conocen en otros lados. Antes tenía la cabeza llena de números, pero ahora se me ha solucionado todo. Desde que traje esta mini-computadora que piensa por mí se terminaron los problemas. Fijate que el diseño de la suspensión lo hicimos totalmente con la "Programma 101 de Olivetti" y sobre todo un chequeo general de cómo trabaja. Más adelante pienso armar un plan de trabajo con esta máquina y técnicos argentinos de Olivetti van a programar la tarea para otra computadora que se llama perforadora de control numérico, la que comandará todo para que el maquinado del motor se haga solo. Hemos llegado a una etapa de tecnificación en nuestro país que está permitiendo una serie de adelantos y descubrimientos que nos tiene que hacer sentir importantes."

Lo que había comenzado como una charla agresiva para defender sus derechos se fue tornando en una plática cordial, donde podíamos ir comprendiendo por qué en la Argentina "ya estamos para cualquier cosa" y que si se gana no es porque la "suerte nos acompañó" sino porque desde hace rato venimos preparándonos como para dar el susto.

Aquí hay otra apreciación de Berta digna de ser destacada. Sus planes no tienen como meta fija ganar el 10 de enero en Buenos Aires (aunque sería lindo), ni tampoco ir a buscar triunfos a Europa (este año), o correr en la Copa Can-Am (por los dólares). Van más allá sus pretensiones. El '71 tiene que ser otro año más de aprendizaje. Tenemos que aprender a estar en todas las cosas como ellos. En cuatro años no podemos pretender saber todo, y dejar de lado los autos construidos para correr en la tierra con 1.500 kilos de peso, para fabricar máquinas de 600 kilos.

Pasada la próxima temporada, estima que estarán en condiciones de salir a competir lisa y llanamente contra los grandes monstruos en 1972, ya que la fórmula será 3 litros. Todo depende del motor. Según Berta, de la manera en que se están encarrando las cosas, una vez terminados todos los componentes sólo hará falta tirarlos encima y afiatarlos para que los metales cobren vida.



BERTA L-R UN AUTO TOTALMENTE ARGENTINO

Conozcamos cuáles son esos componentes, quiénes son los responsables de hacerlos y qué tienen de argentinos.

Antes que nada Berta explica por qué su motor es diferente al Cosworth y más se parece al V8 de Alfa Romeo. Hay una diferencia en las torres de los árboles de levas que radica en que en el motor inglés son desarmables y en el Berta de una sola pieza.

Las tapas de cilindros, que en ambos casos tienen cuatro válvulas por cilindro, también son distintas. Cambia la forma de la cámara de combustión y el ángulo entre válvulas. Por cierto que con esto ya toda la configuración del motor es diferente.

El diámetro y la carrera, que otorgan la cilindrada del motor, tampoco son iguales. Mientras en el Cosworth las medidas son 85,6 por 64,8 mm, con un resultado de 2993 cc, en el Berta los números dicen: 87,3 por 62, llegando a 2974 cc. El motor argentino está pensado para poder "agrandarlo" y llevarlo a 3750 cc, suponiendo que fuera necesario para competir en otra fórmula, aunque otra de las soluciones sería turbo-alimentarlo, cosa que no está descartada y sí pensada.

Otros de los elementos que pueden ser de industria nacional, pero que todavía no hay nadie que se anime a fabricarlos, son los engranajes de distribución. Mientras en el Cosworth son 19, en el Berta se han simplificado y se han reducido a 9 nada más.

También el conjunto de las bombas de aceite es singular. El del Cosworth es doble.

Los accesorios tales como encendido, distribuidor de inyección y alternador son comandados por los extremos de los árboles de levas, según

una creación local. El motor inglés, en cambio, precisa de un tren de engranajes que está ubicado en el centro de la "V".

Por todo ello, se desprende que el Berta será un ocho cilindros en V, más liviano y sencillo que el Cosworth, y que precisará tres veces menos de tiempo para desarmarlo y volverlo a armar, en el caso de las reparaciones.

Berta quiere asimismo destacar que el esfuerzo es conjunto entre varios fabricantes argentinos de componentes y su empresa.

En base al diseño general del motor, que está virtualmente listo, faltan solamente pequeñeces como la bulonería o las juntas, se están fabricando en distintos lugares del país las piezas que tal vez algún día nos hagan cantar el Himno Argentino al término de alguna carrera.

Los modelos de fundición, por ejemplo, fueron concluidos ya en Tahersa, de Tandil, los más grandes, y por Davicino, de Villa María, los más chicos. Metán S.A., de Tandil, se encarga de toda la parte fundición, y con una dedicación tal que, presentado un problema en la fabricación, se decidieron lisa y llanamente a hacer todo de nuevo en lo que respecta a las tapas de cilindros.

El maquinado se vio demorado por ese inconveniente, pero Coracero (de Córdoba) tiene especial turno reservado para apresurar la tarea.

Edival, de Rafaela (propiedad del amigo corredor Edison Valsagna), hizo las válvulas y cuando se le planteó una duda mandó técnicos al Brasil para disiparlas, y tiene así la última precisa.

Los pernos de pistón, provistos por Pescara, de Córdoba, están listos y esperando hacer juego con los pistones realizados por Persan, también de Córdoba, que los fundió en aluminio con una alta dosis de silicio, solubilizándolos luego y templándolos después.

Las bielas, útiles generalmente para hacer agujeros en el block cuando algo falla, fueron entregadas por Varassi, de Villa Constitución, hechas

en acero SAE 4340, nitruradas, y si bien el diseño es igual a las del Cosworth son dos milímetros más largas.

El cromo fue eliminado de los aros de Arosa, Buenos Aires, por haberse comprobado que no resiste la elevada carga térmica y la elevada velocidad del pistón.

Material preparado en Suecia se precisó en Buenos Aires por Isriarg, para lograr los resistentes resortes de válvulas.

Las camisas centrifugadas de los cilindros, de Fadecya (Buenos Aires), fueron realizadas bajo el conocido sistema húmedo y precisan de dos puntos de apoyo solamente.

El encendido transistorizado fue encargado a Bosch Argentina, que desarrolló en Alemania especialmente el primer sistema para motores V8 que soporten once mil rpm.

Berta sigue apabullándonos con ejemplos. No descuida una sola pieza o elemento. Recorre mentalmente el Berta LR para proporcionarnos una idea precisa de dónde salen —técnica y geográficamente— los componentes que, armados cual un descomunal rompecabezas, pueden darnos algún día la satisfacción de una victoria.

Hay más. Un adminículo al que se le presta relativa importancia. Los filtros. Vinto, en Buenos Aires, está haciendo unos en base a las experiencias obtenidas con los de los motores Tornado, que a su vez son derivados de los originales del Cosworth. Al final se logró un elemento que filtre igual y que tenga mayor capacidad de trabajo.

Otra industria cordobesa, Metalúrgica Gelfo, le provee al Berta de los engranajes para las poleas dentadas.

Para frenar bien y evitar que por la gran longitud se deformen los flexibles de frenos influyendo en la estabilidad del pedal, surgió un allado: Fernández y Cía., también cordobés.

Pasada la euforia de los instrumentos de precisión importados, Jaeger Argentina le facilita todo el instrumental de lectura (cuentavueltas, mar-


cador de presión de aceite, de temperatura de agua y amperímetro) e incluso todos los que se utilizan en el dinamómetro.

Un elemento de vital importancia, la caja de velocidades, es Hewland, de procedencia inglesa, pero ya tiene poco de su origen. Se está utilizando la carcasa, por ser más liviana, pero con componentes de Sáenzs, Buenos Aires, que la hacen cambiar más rápido y más simplemente. Esto se ha logrado con nuevos engranajes y clones. Sáenz ya desarrolla una carcasa de aleación mucho más liviana que a corto plazo "nacionalizará" la caja.

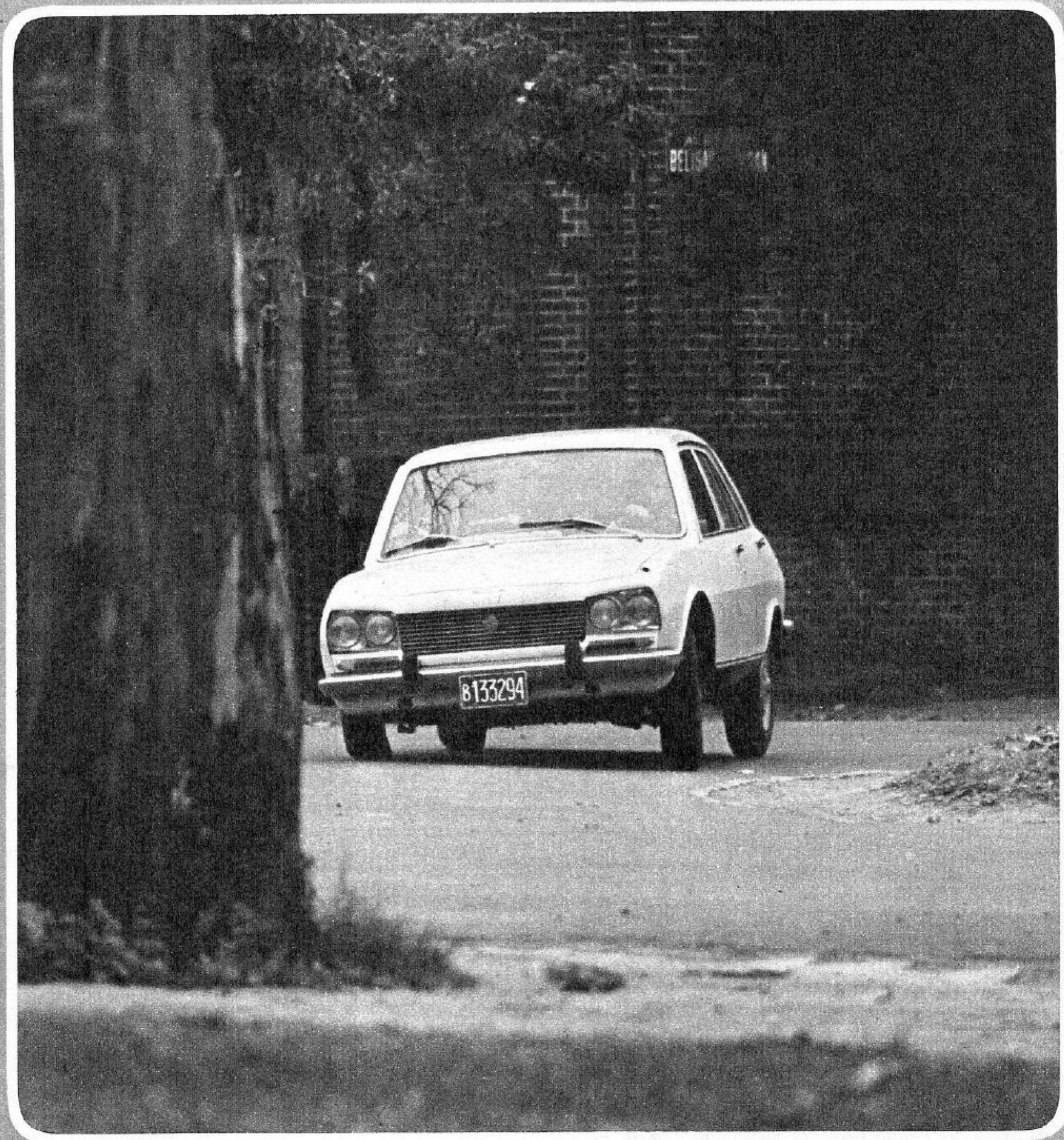
Y dentro de este cúmulo de piezas, hay una que Berta todavía no ha podido hacer fabricar para su motor. Se trata de los cojinetes. Según él hay una fábrica en nuestro país que los puede realizar igual o mejores que los Vandervell, pero que lamentablemente no tiene buena disposición como para integrarse al esfuerzo.

Aferrado al cigarrillo, importado por el lock-out que existía en ese momento, hablando despaciosamente, Oreste Berta desglosó todo lo que podía decir de su auto, al que algunos rechazan todavía como totalmente argentino. La suma de todos los valores consignados, más el esfuerzo de ese grupo de gente que trabaja en "La Fortaleza", de camino a Alta Gracia, nos están dando la pauta de una realidad concreta: a corto plazo, todavía no, el Berta LR podrá ser definido como un coche de competición argentino hasta el alma.

Y algo para rematar el concepto. Si todo está hecho por argentinos, también el apoyo fue brindado por connacionales. Los Peralta Ramos de "La Razón" aportaron todo lo necesario para el desarrollo del motor, que será combustionado y lubricado por naftas y lubricantes de YPF. La empresa estatal le ha provisto a Berta de tres tipos de aceites especiales que están dando un resultado extraordinario.

Señores... ¿qué más? Que salga al ruedo este orgullo argentino. 

CORSA

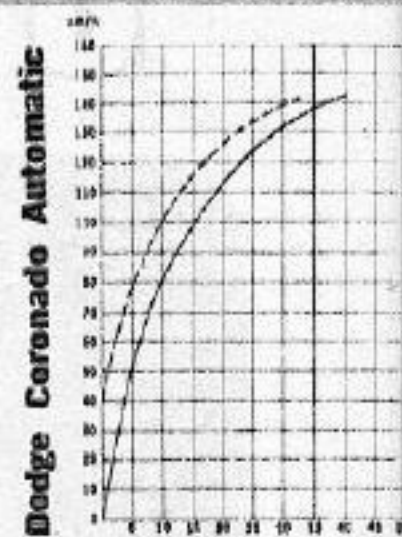


UN AÑO DE TESTS

El año de pruebas tuvo, para nosotros, diez meses. Arrancamos en marzo con el examen del Dodge Coronado con caja automática para terminar en el último mes del año haciendo el análisis del Renault 6. Fueron siete en total y en este resumen hemos incluido las referencias más destacadas de cada coche que pasó por nuestras manos para ser sometidos al Road-Test



Estos son los gráficos de aceleración de todos los coches probados durante el año. Las líneas punteadas corresponden a la aceleración del coche en directa y todas se han medido a partir de los 40 km/h. Las líneas de trazo continuo muestran el aumento de velocidad haciendo uso de la caja de velocidades. En todos los cuadros se ha marcado hasta qué velocidad horaria llegó cada cambio; con una excepción: el Dodge Coronado Automatic. En este caso la línea de trazo continuo que tiene una curva casi idéntica a la punteada se dejó sin marcar los límites de cada cambio de marcha. De los siete cuadros, el que muestra mayor potencia es obviamente el correspondiente al Dodge GTX [con motor V-8], las curvas suben en forma bien vertical



DODGE CORONADO AUTOMATIC Nº 205 - 24 al 30 de marzo



Motor: 6 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas. Inclinado a 30° y el cigüeñal apoyado sobre 4 bancadas.

Disposición: Longitudinal delantero inclinado 30°.

Cilindrada: 3.688 cm³.

Potencia: 145 HP a 4.000 rpm.

Trasmisión: Ruedas traseras motrices, puente trasero Dana 30 (relación 3,071:1).

Caja: Caja automática "Torqueflite" de tres velocidades y marcha atrás.

Frenos: Delanteros de disco y traseros de tambor, todos asistidos por servo.

Velocidad máxima: 157,890 km/h.

Aceleración 0-140 km/h: 37,8 segundos.

Aceleración 0-100 km/h: 16,3 segundos.

Consumo mínimo: 10 km/litro a 40 km/h.

Consumo máximo: 4,6 km/litro a 140 km/h.

PRO

- * El coche tiene un buen andar en ciudad, aunque la suspensión sea un poco blanda.
- * El interior está logrado y destila "calidad".
- * La caja de velocidades automática "Torqueflite" es muy cómoda y de funcionamiento correcto.
- * La relación consumo/comodidad arroja

un coeficiente que habla en favor del coche.

- * El sistema de dirección está bien logrado, haciendo suaves las maniobras y aliviando los inconvenientes que ocasiona un auto de este tamaño.
- * Capacidad de baúl muy buena.
- * Cinturones de seguridad de fábrica (aunque sólo sean de cintura).
- * Posición de manejo casi correcta.
- * Buenos frenos.
- * Comodidad absoluta para entrar y salir del auto sea adelante o atrás.
- * Garantía positiva que ofrece la fábrica sobre el funcionamiento de la caja automática (300.000 kilómetros).

CONTRA

- * Suspensión demasiado blanda para viajar fuerte en ruta (produce sensación de inseguridad).
- * La palanca selectora de la caja es poco efectiva en cada punto, puede producir equivocaciones.
- * La dirección deja de ser efectiva a más de 130 km/h y se pierde sensibilidad sobre el coche.
- * No apto para malos caminos debido a la suspensión.
- * Un "sector ciego" muy grande que hace que por el espejo retrovisor no se tenga una visión clara y real de lo que acontece detrás de la cola del coche (un Fiat 600 puede quedar oculto).

CHEVY 230Nº 212 - 12 al 18 de mayo



Motor: 6 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Cigüeñal apoyado en siete bancadas.

Disposición: Longitudinal delantero.

Cilindrada: 3.800 cm³.

Potencia: 130 HP.

Trasmisión: Ruedas traseras motrices. Relación final: 3,08:1.

Caja: Tres velocidades y marcha atrás.

Frenos: De tambor en las cuatro ruedas, doble circuito de freno.

Velocidad máxima: 166,700 km/h.

Aceleración 0-140 km/h: 31,7 segundos.

Aceleración 0-100 km/h: 13,6 segundos.

Consumo mínimo: 10,8 km/litro a 40 km/h.

Consumo máximo: 4,3 km/litro a 140 km/h.

PRO

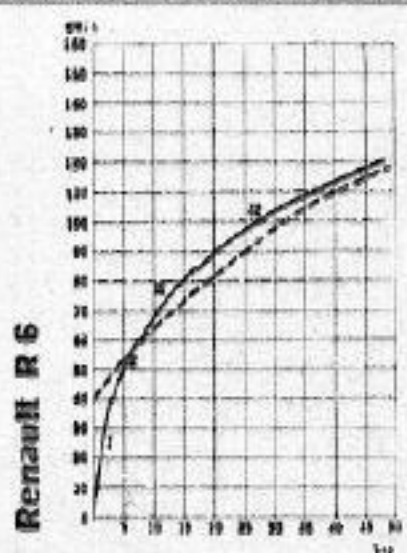
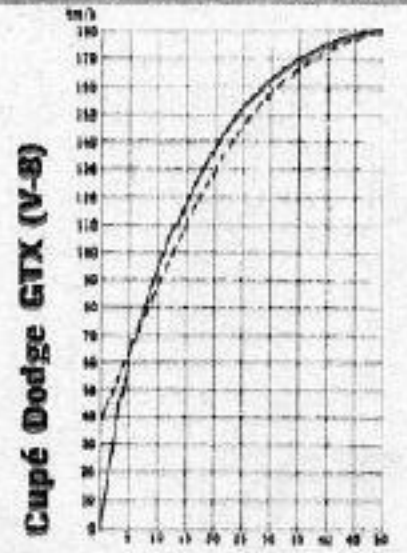
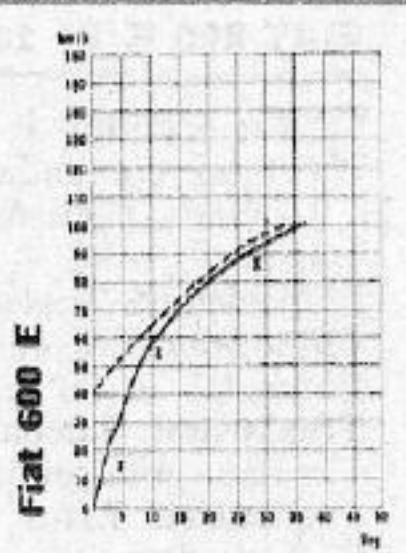
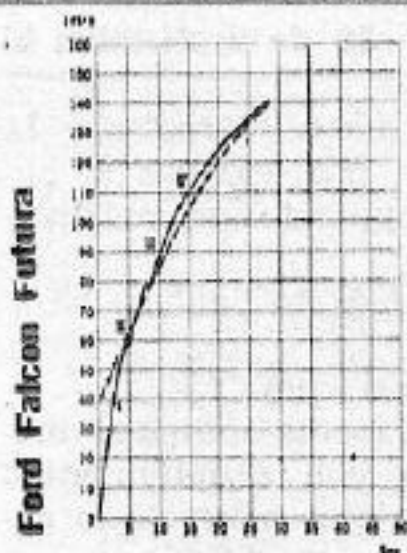
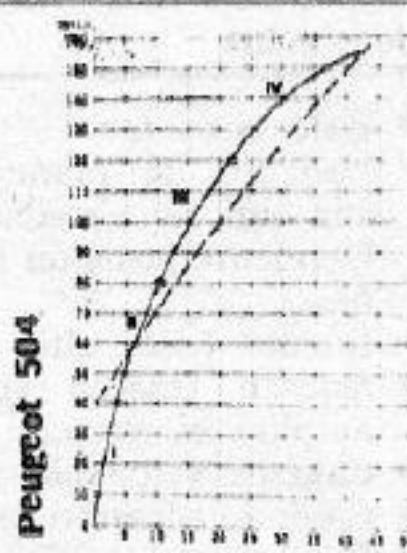
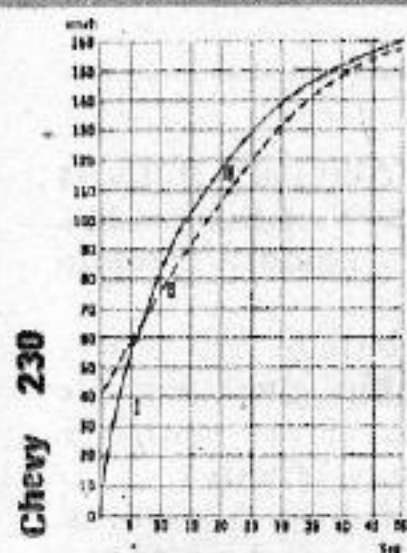
- * La caja de tres velocidades está bien escalonada para el tránsito urbano.
- * La suspensión brinda absoluta seguridad en virajes y frenadas exigidas.
- * Excelente y efectivo sistema de calefacción.

* El motor es sumamente accesible y cómodo para realizar cualquier revisión o reparación "doméstica".

- * Es muy seguro, ya que la fábrica ha tenido en cuenta factores como el doble circuito de freno y un sistema que en un choque permite que la barra de dirección se hunda hacia abajo.
- * Freno de estacionamiento accionado por un pedalín muy efectivo.
- * Elevada velocidad máxima a pesar de estar con el motor 230".

CONTRA

- * Frenos pobres.
- * Terminación de detalles bastante floja.
- * Areas ciegas demasiado grandes en los extremos frontales.
- * Las ventanillas traseras son demasiado chicas y producen efectos de claustrofobia.
- * Las manijas levantavidrios, como casi todos los controles manuales del coche, son duras.
- * Guantero muy chica y ningún espacio para colocar cosas en el interior.
- * Asiento trasero incomodísimo. Asiento (propriamente dicho) delantero muy corto y cansador para las piernas.



PEUGEOT 504 Nº 223 - 28 de julio al 3 de agosto

Motor: 4 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Cigüeñal apoyado en cinco bancadas.
Disposición: Longitudinal delantero inclinado a 45°.
Cilindrada: 1.657 cm³.
Potencia: 87 HP a 5.600 rpm.
Tras.misión: Ruedas traseras motrices. Diferencial tipo sin fin y corona.
Caja: Cuatro velocidades sincronizadas y marcha atrás.
Frenos: Adelante a discos, atrás campanas. Doble circuito servoasistidos.
Velocidad máxima: 156,520 km/h.
Aceleración/frenado (0-100-0 km/): 20s 7/10.
Aceleración 0-500 m: 22s 6/10.
Consumo mínimo: 15 km/litro a 80 km/h.
Consumo máximo: 8,4 km/litro a 140 km/h.

PRO

- * Butacas reclinables delanteras y asiento trasero excelente. Anatómicamente cercano al ideal.
- * El embrague es suave y el acelerador se combina con el pedal de freno en una posición justa para cualquier movimiento independiente o combinado con los pies.
- * Posición de manejo descansada para viajes largos. Controles de cómodo acceso.
- * Muy buenos frenos. Se detiene en distancias cortas y el coche se mantiene en una línea sin descolocarse.

- * Buena visibilidad hacia adelante con mínimos puntos ciegos. Hacia los costados y atrás, lo mismo.
- * Acelera como coches nacionales de mayor cilindrada y alcanza alta velocidad máxima.
- * Consumo de combustible bajo.
- * Es indudablemente el coche de mejor diseño fabricado en el país.
- * Remarcablemente seguro. La fábrica ha tenido en cuenta la aplicación de soluciones seguras en los distintos elementos mecánicos y del interior del habitáculo.
- * Extraordinaria tenida en el camino. No se hace necesario "llevarlo" con el volante a altas velocidades. Doblando fuerte conserva las mismas características destacadas de tenida.

CONTRA

- * Luces bajas malas. Iluminan muy poco.
- * Las manijas empotradas para abrir las puertas desde el interior resultaron incómodas.
- * Al colocar la palanca de cambios en la cuarta velocidad (en el modelo testado con la caja de las series iguales a las del 404) ésta queda demasiado cerca del tablero.
- * La primera velocidad de sincronizado que no es tal.

FORD FALCON FUTURA Nº 228 - 19 al 7 de septiembre

Motor: Seis cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Cigüeñal apoyado sobre siete bancadas.
Disposición: Longitudinal delantero.
Cilindrada: 3.620 cm³.
Potencia: 132 HP a 4.000 rpm.
Trasmisión: Ruedas traseras motrices con una relación de diferencial de 3,31:1.
Caja: 4 velocidades (palanca en el piso).
Frenos: Discos adelante y campana atrás servo asistidos.
Velocidad máxima: 167,200 km/hora.
Aceleración 0-100 km/hora: 13 segundos.
Aceleración 0-140 km/hora: 28 segundos.
Consumo mínimo: 11 km/litro a 60 km/h.
Consumo máximo: 5,8 km/litro a 140 km/h.

PRO

- * Muy buenas performances obtenidas con el motor 221 de siete bancadas que parece conservar las características de "irrompible" de sus antecesores.
- * Excelente comportamiento de la suspensión en todo terreno. El agregado de amortiguadores más "duritos" le otorga un aire deportivo en su comportamiento.

- * Gran capacidad de baúl a pesar de la rueda de auxilio en una posición incómoda que ocupa un buen lugar.
- * Sí, es cierto, la proverbial robustez del Falcon. El Futura maltratado durante 20.000 km terminó de demostrarlo.
- * Los frenos de disco opcionales con que viene provisto el Futura testado lo detienen sin bloquear, en cortas distancias y con seguridad.

CONTRA

- * Pésima posición de manejo en primer lugar. Convierte cualquier viaje en minutos u horas de incomodidad. Además de imposibilitar el movimiento normal de brazos y manos en el volante y las piernas para accionar los pedales.
- * En el asiento trasero dos personas viajan relativamente bien. Tres no pueden acomodarse. El cojín es corto y el ancho del respaldo de las butacas delanteras resta lugar a las piernas.
- * El escalonamiento de las relaciones de caja no es el adecuado.
- * El diseño de tablero resultó desagradable y dificultó en forma grave la lectura de los instrumentos.



FIAT 600 E Nº 232 - 29 de septiembre al 5 de octubre



Motor: 4 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Cigüeñal apoyado en tres bancadas.

Disposición: Trasero longitudinal.

Cilindrada: 798 cm³.

Potencia: 36 HP a 5.500 rpm.

Trasmisión: Ruedas traseras motrices movidas por semiejes con acoplamientos elásticos. Estos semiejes salen de la caja-puente.

Caja: cuatro velocidades (la primera sin sincronizar) hacia adelante y marcha atrás.

Frenos: A tambor en las cuatro ruedas, hidráulicos.

Velocidad máxima: 109,40 km/hora.

Aceleración/frenado (0-100-0 km/hora): 41 segundos 8/10.

Aceleración 0-500 metros: 27 segundos.

Consumo mínimo: 21 km/litro a 60 km/h.

Consumo máximo: 15 km/lt. a 100 km/h.

PRO

- * Maniobrabilidad, facilidad para estacionar.
- * Agilidad en la ciudad.

- * Bajo consumo.
- * Posición de manejo cómoda. Butacas anatómicas agradables y descansadas. Excelente posición de la palanca de cambios.
- * Buenas luces altas y bajas.
- * Asiento trasero volcable que permite ampliar el espacio para llevar equipaje.
- * Caja de velocidades muy efectiva.
- * Cómodo acceso a los asientos delanteros.
- * Buena calefacción. Fácil graduación.

CONTRA

- * Falta de tenida direccional en ruta a más de 90 km/hora.
- * Espacio reducido en los asientos traseros. No caben dos adultos si el conductor mide más de 1,75 m.
- * Falta de capacidad de baúl.
- * Terminación regular. Muchas soldaduras y pestañas de chapa a la vista.
- * Vibraciones de carrocería. Principalmente de los plásticos.
- * Se nota la falta de una 1ª sincronizada al andar en la ciudad.
- * Visibilidad hacia atrás muy limitada.
- * Paragolpes y soportes débiles.

CUPE DODGE GTX Nº 240 - 24 al 30 de noviembre



Motor: 8 cilindros en V a 90°. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas. Cigüeñal apoyado en cinco bancadas.

Disposición: Longitudinal delantero.

Cilindrada: 5.210 cm³.

Potencia: 212 HP a 4.400 rpm.

Trasmisión: Ruedas traseras motrices. Relación del puente trasero: 2,87:1.

Caja: 4 marchas adelante sincronizadas con palanca de cambios en el piso. Marcha atrás.

Frenos: De disco en las ruedas delanteras. Campanas en las traseras. Doble circuito asistidos por servo freno.

Velocidad máxima: 188,986 km/hora.

Aceleración/frenado (0-100-0 km/hora): 13,6 segundos.

Aceleración 0-500 metros: 19 segundos 9/10.

Consumo mínimo: 14 km/litro a 40 km/h.

Consumo máximo: 4,2 km/litro a 180 km/h.

PRO

- * Excelente tenida en ruta a cualquier velocidad y sobre cualquier camino.
- * Muy buenos frenos. Lo detienen con seguridad en distancias cortas, conservándose el coche en una línea recta.

- * Doblando es casi neutro a velocidades de cruce (incluidos los caminos de tierra y montaña). A velocidades altas es levemente subvirante.
- * Posición de manejo muy cómoda (para personas de cualquier estatura).
- * Tanto las butacas delanteras como el asiento trasero son muy cómodos y permiten viajes largos con el cuerpo descansado.
- * Baúl muy amplio.
- * Perfecta y cómoda accesibilidad a todas las partes exteriores del motor.
- * Limpiaparabrisas que se acelera o retarda por medio de un reóstato.
- * Bajo consumo, teniendo en cuenta la gran cilindrada.

CONTRA

- * Accionamiento de cambios muy duro. Sobre todo el sistema de enganche de la marcha atrás. El gatillo en la palanca es molesto.
- * Cuentarrevoluciones muy pequeño y difícil de leer.
- * Cinturones de seguridad insuficientes, debería traerlos combinados con bando lera y no solamente de cintura.

RENAULT 6 Nº 244 - 22 al 28 de diciembre



Motor: 4 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Cigüeñal apoyado en cinco bancadas.

Disposición: Longitudinal delantero.

Cilindrada: 1.118 cm³.

Potencia: 51 HP a 5.500 rpm.

Trasmisión: Ruedas delanteras motrices, caja puente indirecta (re- envío). Al salir del diferencial (en la caja), la trasmisión a las ruedas delanteras se efectúa por dos árboles cardánicos homocinéticos.

Caja: (Puente) Cuatro velocidades hacia adelante sincronizadas y marcha atrás. Contiene además la cupla cónica y el circuito trasero tiene una válvula correctora sensible a la carga del vehículo.

Velocidad máxima: 125,470 km/hora.

Aceleración/frenado (0-100-0 km/hora): 18 segundos 2/5.

Aceleración 0-500 metros: 25,3 segundos.

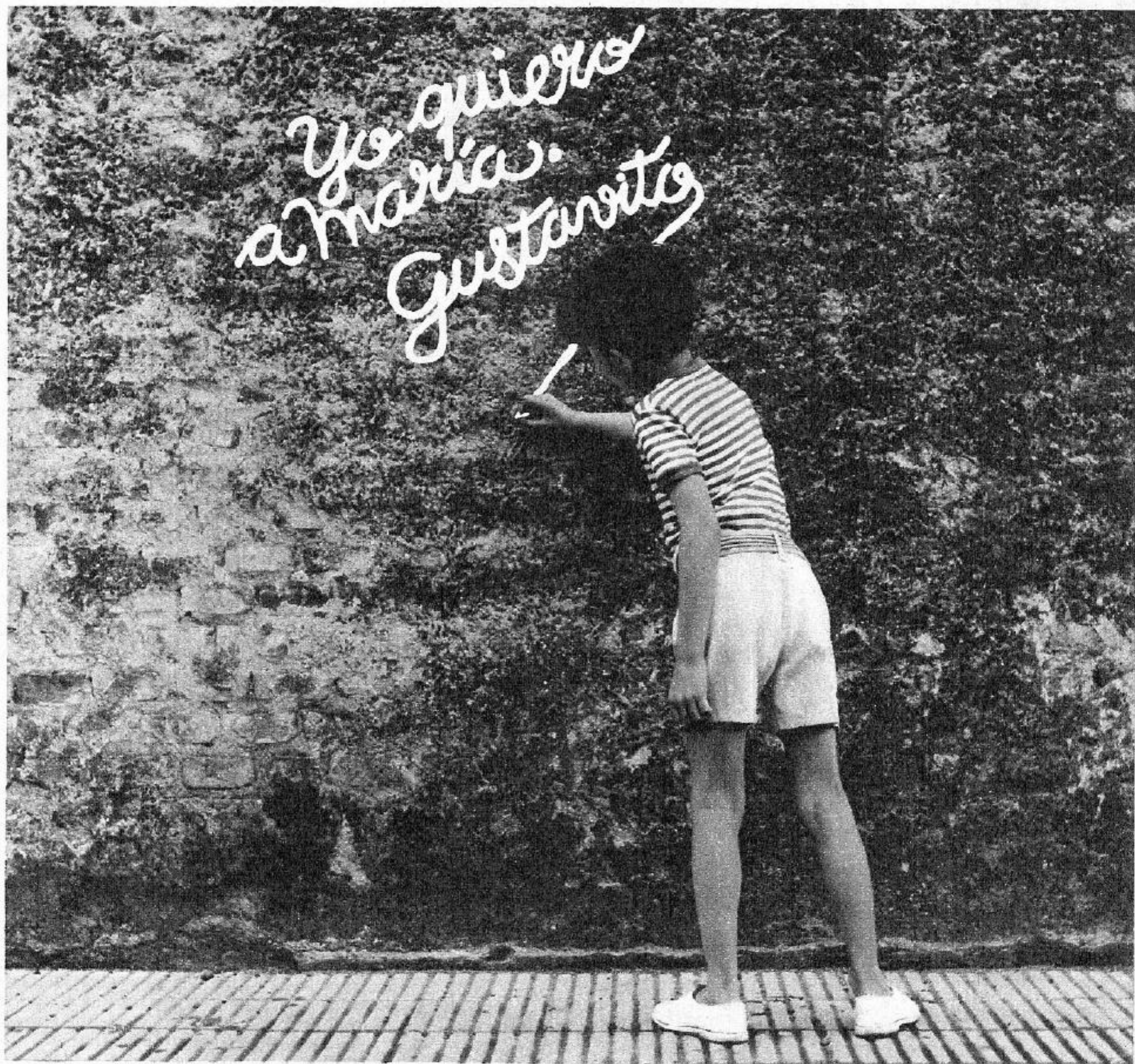
Consumo mínimo: 20 km/litro a 40 km/h.
Consumo máximo: 10 km/lt. a 120 km/h.

PRO

- * Comodidad interior, buen diseño general del auto.
- * Bajo consumo.
- * Adecuada velocidad máxima y agilidad en el tránsito.
- * Buena visibilidad.
- * Dirección blanda a pesar de la tracción delantera.
- * Buen andar.

CONTRA

- * Frenos relativamente pobres.
- * Varillaje de caja débil.
- * Pedalera incómoda.
- * Se ensucia la luneta en los viajes.
- * Cierta inaccesibilidad para sacar las bujías.



La verdad se firma

Firmar la verdad es una forma de anunciar . . . La mejor forma. Porque cuando un anuncio lleva el respaldo de una firma está creando una sana competencia para que mejores productos estén al alcance de todos, elevando los niveles de vida. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que cumplen esa función social. Empresas que anuncian la verdad y la firman . . . como firman este mensaje para usted, con augurios de prosperidad para 1971.

CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES



LOS NUMEROS FA

Con una calma espantosa trascurrió la tradicional regata por los Números de Portsmouth, que anualmente organiza el Y.C.O. para todas las clases de barcos



Son las nueve de la noche del día "más largo del año". CORSA en el puerto de Olivos. Hace rato que llegaron los primeros clasificados en la regata por los Números de Portsmouth. Wilson Pereyra arría las velas de su "Baruyo".

CORSA: Che, Wilson, ¿qué comentarios podés hacer sobre la regata?

W. P.: ¿Qué regata?...

Sirva este diálogo como muestra de cómo se desarrolló la Regata Triángulo de Handicap por los Números de Portsmouth que organiza anualmente el Y. C. O. para barcos de clase.

El evento se inició a las 15 con una suave brisa de tierra que al cabo de media hora se transformó en un E más suave aún y que degeneró en una calma chicha, chicha. De allí la exclamación del popular Wilson, ya que es sabido que, sin viento, no hay regata.

A pesar de ello, 14 de los 58 inscriptos lograron cruzar la línea de llegada tras casi cuatro angustiosas horas de flotar por el río; los demás desertaron. Claro que para el último en llegar, el joven Carlos Rivero, quien montaba un penguin, la cosa duró alrededor de 5 horas y media.

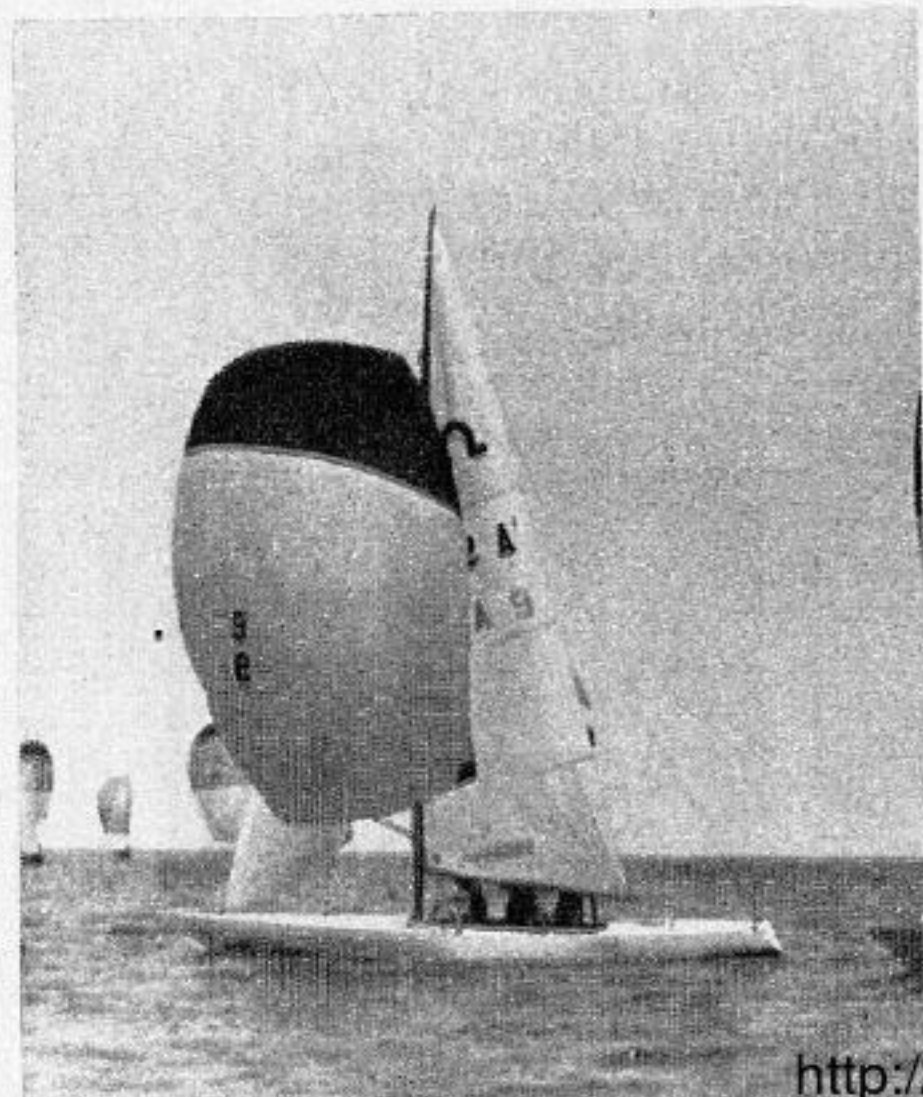
Mientras hubo viento, las posiciones fueron muy parejas; con excelentes perspectivas marchaban el "Cid" de Sonnino y el "Babiequín" de Eduardo Hompes, pero cuando se vino la calmurria fueron los 505 los que tomaron la delantera, conservándola hasta el final. Es de hacer notar que Martín Costa con su Mu-Watsui-GoGo, punteó durante la mayor parte del recorrido, pe-

ro el "colorado" Domato le arrebató la delantera en el umbral de la llegada.

Hagamos un poco de historia. Esta es la quinta vez que se corre en nuestro país esta interesante regata de handicap para monotipos. Los Números de Portsmouth son un infernal invento de Mr. S. Zilliwood Milledge (consejero de Handicap de la R.Y.A.); se trata de un handicap que se logró en base a un criterio de comparación, es decir, que durante mucho tiempo se compararon las performances de las distintas clases, confrontadas entre sí, con lo que se establecieron los Números en cuestión. En otras palabras, a cada clase se le asignó un rating del cual se obtienen los tiempos corregidos mediante la aplicación de las Tablas de Langstone. Ejemplificando: si entre dos clases hay un número de diferencia (Lightning 85, Dragón 84) este último le da al primero una ventaja aproximada de 1,30 minuto por cada hora de regata corrida. ¿Está claro?

Prueba de lo parejo que resulta este handicap lo evidencian los resultados de la tercera versión de esta regata corrida hace dos años, en la que los 10 primeros puestos estaban ocupados por barcos de nueve clases distintas.

Teniendo en cuenta lo interesante que resulta este torneo, es de lamentar que este año los inscriptos fueran tan pocos. Ojalá que en el 71 no surjan superposiciones de fechas con otros torneos (atención, F.A.Y.) y nos encontremos con 200 barcos largando simultáneamente.



El "No Me Acuerdo" de Héctor Domato, ganador de la clasificación general y de la cinta azul.

Acercándose a la boya y a punto de trabuchar, el "Cid" de Lucas Sonnino.

En el franco; el "Flipper", muy b'en llevado por Néstor Völker.

RESULTADOS POR CLASES

Timonel	Barco	Tiempo real
GRUMETES (9 inscriptos)		
1) L. Sonnino	Cid	4h 35m 15s
2) J. Zobotinsky	Ventura	4h 41m 23s
3) A. Nordensthal	Rainbow	4h 53m 20s
4) R. Moreno	Ventolero	5h 07m 00s
5) J. Atencio	Aleluya	5h 11m 38s
FINN (10 inscriptos)		
1) W. Pereyra	Baruyo	4h 53m 06s
SOLING (3 inscriptos)		
1) N. Völker	Flipper	3h 45m 03s
PENGUIN (22 inscriptos)		
1) E. Homps	Babiequín	5h 07m 27s
2) C. Rivero	Ajoy	5h 27m 45s
505 (6 inscriptos)		
1) H. Domato	No Me Acuerdo	3h 25m 05s
2) M. Costa	Mu-Watsui-GoGo	3h 30m 20s
3) A. Enguix	Rififi	3h 33m 06s
4) J. Heller	Desacuerdo	3h 44m 19s

MOSOS

5) A. Tonconogy Superfiaca 4h 13m 37s
En las clases Dragón (1), Snipe (4), Lightning (1) y Optimist (2), abandonaron todos los participantes.

CLASIFICACION FINAL

Timonel	Trípulante	Barco	Clase	Tiempo corregido
1) H. Domato	P. Siedmann	No Me Acuerdo	505	3.25'05"
2) M. Costa	R. Knigt	Mu-Watsui-GoGo	505	3.30'20"
3) A. Enguix	E. Farré	Riffi	505	3.33'06"
4) N. Völker	_____	Flipper	Soling	3.42'10"
5) J. Heller	B. Pérez	Desacuerdo	505	3.44'19"
6) E. Homps	E. Ferrario	Babiequín	Penguin	3.54'07"
7) Tonconogy	C. Vivares	Superfiaca	505	4.13'37"
8) C. Rivero	_____	Ajoy	Penguin	4.14'25"
9) L. Sonnino	E. García A. Varela	Cid	Grumete	4.20'13"
10) W. Pereyra	_____	Baruyo	Finn	4.25'16"
(1) Zazotinsky	E. Musatche	Ventura	Grumete	4.33'01"
(2) Nordensthal	_____	Rainbow	Grumete	4.35'38"
13) R. Moreno	_____	Ventolero	Grumete	4.49'18"
14) J. Atencio	_____	Aleluya	Grumete	4.53'56"

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El C.N.O. está haciendo correr el Campeonato de Distrito de la clase Star, competencia a la que nos referiremos en nuestra próxima nota.

La misma institución náutica largó una regata para la clase Lightning que culminó con los siguientes resultados:

1) Pedro Sisti	Mancarrón	Sin tiempo
2) Mario Isola	Yatasto	" "
3) Osvaldo Bordino	Flamingo	" "

El Y.C.A. organizó frente a Dársena Norte un torneo para la clase Soling por la copa que lleva el nombre de la institución organizadora. Resultados finales:

1) R. Sieburger	Earline	1h 58m 51s
2) R. Boneo	Pampa	1h 59m 53s
3) H. Campi	Solange	1h 60m 03s
4) J. Melli	Mafalda	2h 02m 05s
5) B. Belada	Numa	2h 02m 56s

Una vez más se corrió la regata de Luna Llena organizada por el Club Náutico Sudeste. Los resultados finales, fiscalizados por E. Dilulon, fueron los siguientes:

HANDICAP CONVENCIONAL:

1) A. Bezzozzi	Susana Marta	Sin tiempo
2) M. Loew	Borneo	" "
3) F. Jacob	Emboti	" "

GRUMETE

1) J. Zobotinsky	Ventura	Sin tiempo
2) F. Brezanelo	Peteribí	" "
3) H. Nordensthal	Rainbow	" "

LIGHTNING

1) J. Miano	Kiwi	Sin tiempo
2) J. Benvenuti	Capaliti	" "
3) G. Merpek	Biguá	" "

POLARIS

1) E. Costa	Aldebarán	Sin tiempo
2) G. Baldelli	Canopus	" "
3) R. Pellerini	Belletrix	" "

SNIPE

1) M. Mieres	Kokeshi	Sin tiempo
2) M. Mugaburu	Rapanut	" "
3) J. Jaka	Huija	" "

FINN

1) S. Sinistri	Cocodrilo	Sin tiempo
2) E. Kutter	Fiaca	" "
3) F. Biloch	Chilin	" "

PENGUIN

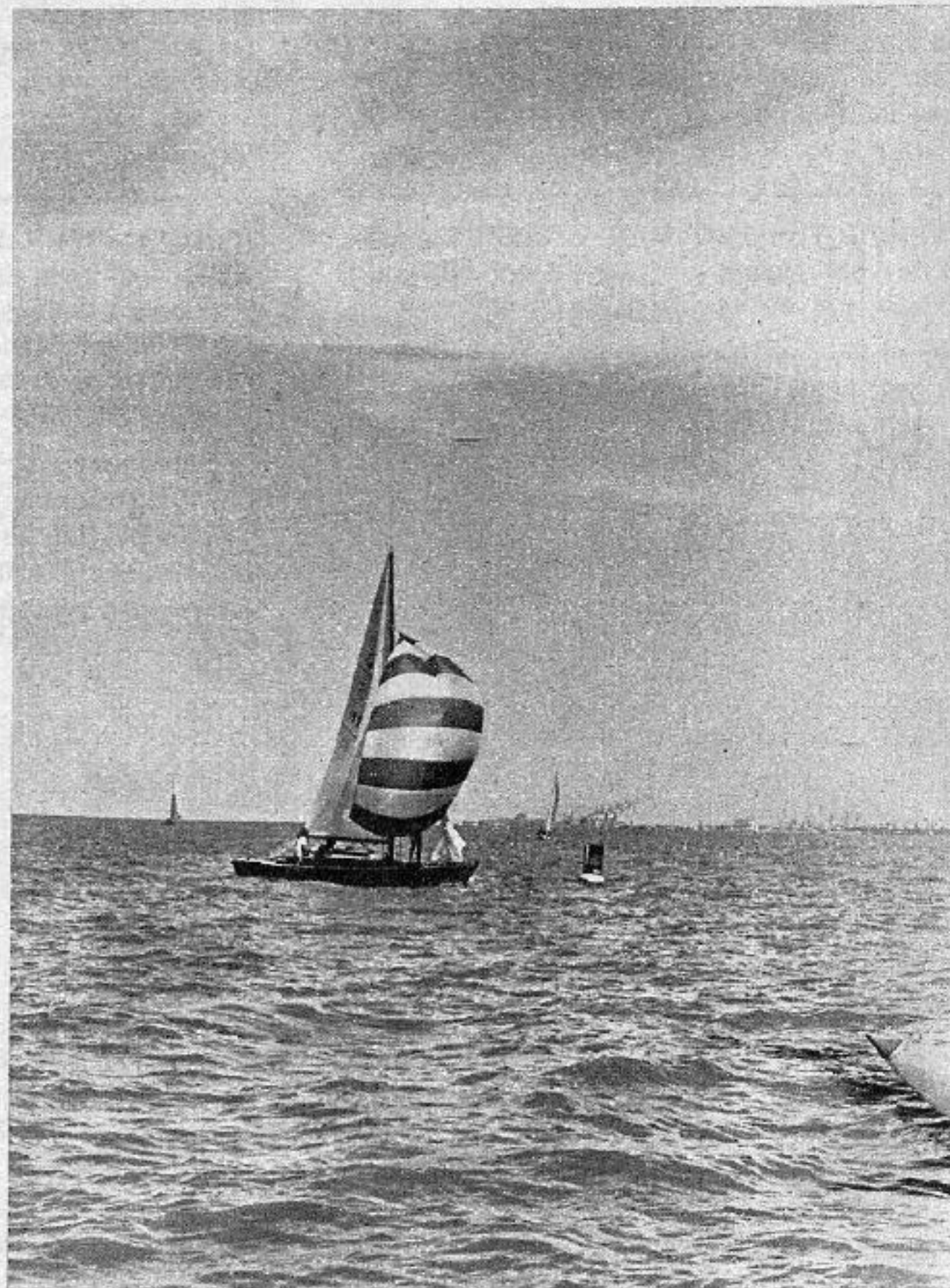
1) E. Ibarz	Bihuya	Sin tiempo
2) G. Munck	Tramoya	" "
3) E. Weiser	Chucho	" "

CADET

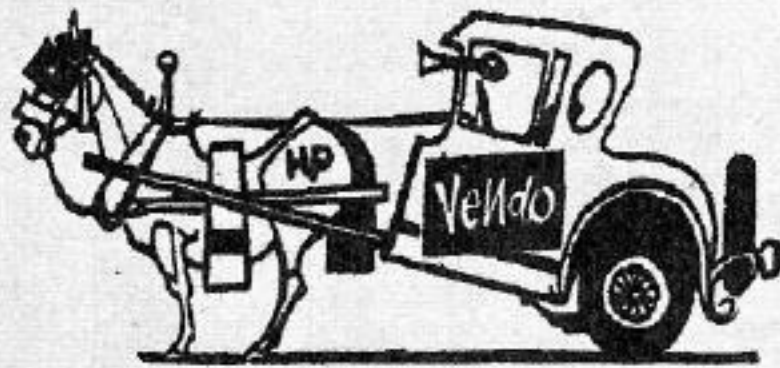
1) D. Brauer	Patagón	Sin tiempo
2) J. Mc Call	Querandí	" "
3) A. Bertomeu	Ranquel	" "

AVAN

1) P. Niveyro	Tlatoc	Sin tiempo
2) D. Gentile	Zulomoro	" "
3) A. Ciruera	Mimbres	" "



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 9 a 12 y de 15 a 19. 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. N. Alem 896, Buenos Aires.

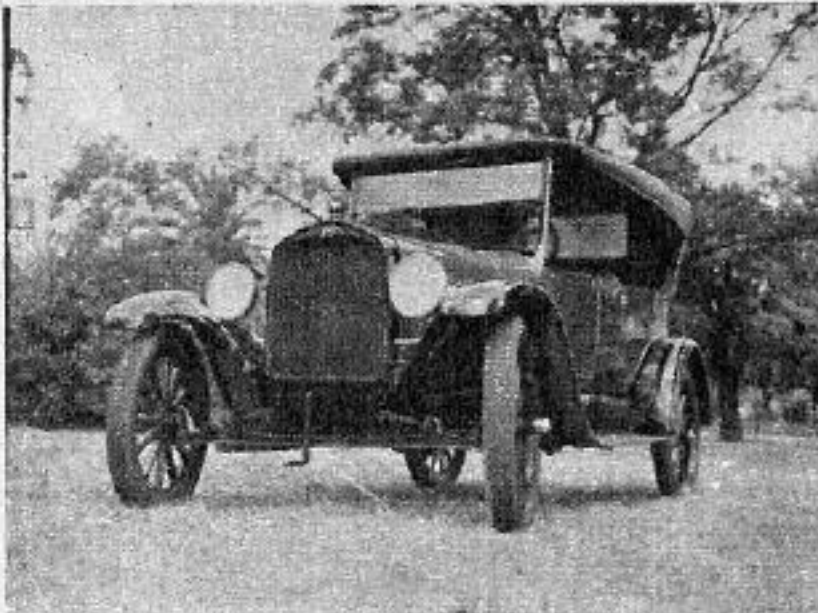
OSCAR KOPAITICH vende su chasis Bravi de Fórmula 4. Adaptable para limitada



del 29. Se entregará completo, con radiador de aceite, cubiertas y llantas y otros accesorios. 1º de Mayo 1789, Casilda, Santa Fe.

VENDO TURISMO MAR Y SIERRAS. Barato, por fugarme. Calle 46 N° 1004, La Plata, tel. 49515 (de tarde).

FORD "T" ORIGINAL. Estado excepcional. Integramente hecho a nuevo. Tel.



781-0164 y 59-7429, Sra. Ester.

CARBURADOR SOLEX 32, para dos bocas. Sin uso. Volante F-1, Renault. Monroe 3111 - YPF.

VENDO MOTO HONDA, perfecto estado. Tel 792-3344.

COMPRO AUTOS ANTERIORES al año

1929, grandes, convertibles. Americanos o europeos. Tel. 50-7645.

COMPRO TC, FORMULA "B", cupé o de serie, reformado o estilo prototipo. Puede ser liebres, barracudas, angostados o las respectivas cupés. Mandar los siguientes datos: precio de contado y financiado, velocidad máxima, revoluciones, motor, gomas, dimensiones. Imprescindible mandar fotos del coche, repuestos y todos los datos que puedan remitirse, por carta únicamente a: Daniel E. Torassa, Güemes 61, San Vicente, Prov. de Buenos Aires.

VENDO CARBURADOR WEBER 48-48, vertical, c/múltiple de admisión para Torino ó Rambler, encamisado a 45-45 para usar con el motor Standard. Con varillaje listo para colocar y salir a matar. Sr. Jorge, tel. 87-3876, de 9 a 12.30 y de 15 a 20.

KART: listo para largar. Chasis y motor D'Arminio (Del equipo oficial). En actividad. Modelo 1970, con 2 carburadores.



Equipo de freno a disco importado. Pintura metalizada. Estado impecable. Vende al contado por retirarse de la actividad, Héctor M. Tizón. Tratar: Andonaequi 3435, Capital, taller D'Arminio.

GUILLERMO BILLY COMPETICION vende sus Peugeot 504 listos para largar. Prepa-

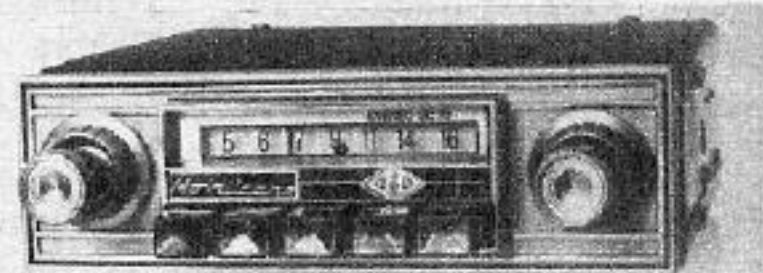
ración Roberto Díaz, Grupo Dos. Completos y con lo mejor. Tratar: Sr. Pinto o Schiavone en Bartolomé Mitre 3680, de 9 a 18.

DOS PEUGEOT 504 DOS VENDO. Ex Pepe Migliore y Cocho López, Equipo Coelho Competición. A pedido del interesado



se lo entregamos con preparación Turismo Carretera Fórmula "A", Turismo Grupo 2 o Turismo Nacional. Listos para largar y con la garantía de la preparación de Oscar Da Silva. Ver y tratar en Coelho, 11 de septiembre 2200 o llamar a 744-4443 ay 45. Preguntar por señor Marcussi.

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adap-



tadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service. Av. Forest 752, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se des-



arrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los Ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL

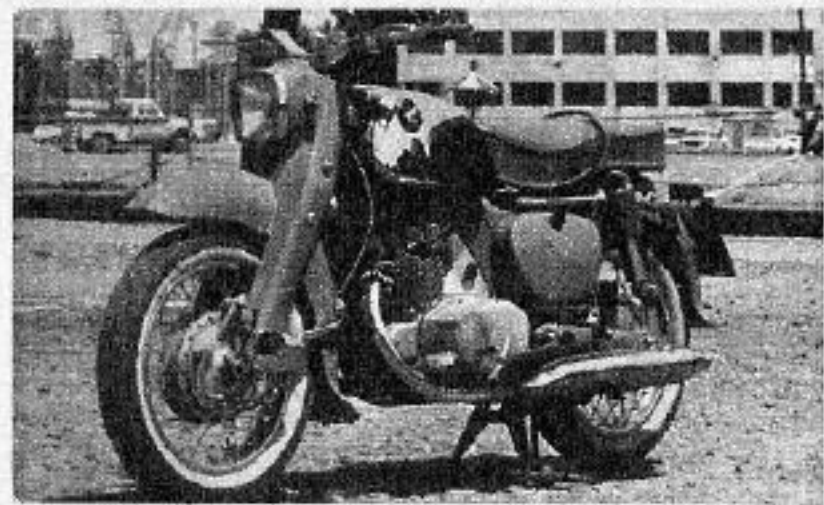
ARRIETA. Escriba solicitando informes al **STYLAUTO**, Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

TALLER VILLA CRESPO, de Castagna y Santarella. Especializado en chapa, pintura, mecánica en general y rectificación de motores. Trabajos de alta calidad. Entregas rápidas. Thames 400, Capital, teléfono 54-3259.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Hugo Horacio Hasenbalg ha organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. Teórico y práctico. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El Fascinante Mundo del Plástico", Casilla de Correo 1238, Correo Central.

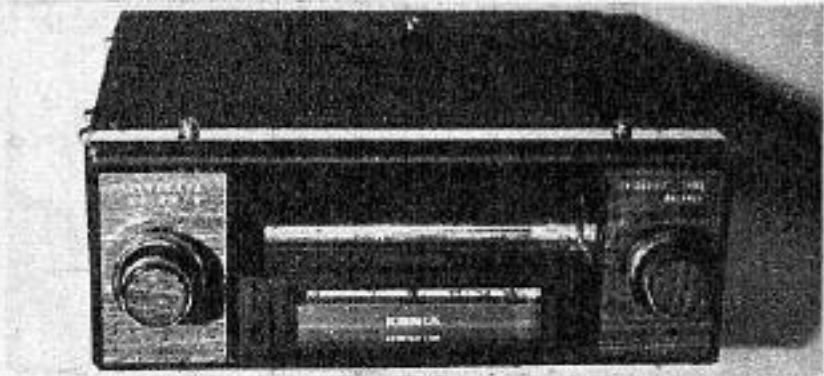
HAGASE SU LANCHA PLASTICA; ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieren el curso personal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Hugo Horacio Hasenbalg.

HONDA 250 cm³. Prácticamente nueva. Única por su estado. Tiene 3.000 km solamente (de verdad, garantizados). Bicilíndrica. Arranque eléctrico. Indicador de vi-



raje, etcétera. 140 km/h. Vendo al contado 350.000. Patentada en la Capital Federal. Tratar: Guillermo Mártire, tel. 32-1105 (de 12 a 19).

CANJE DE MAGAZINES, por nuevos o usados. Lleve a su auto la música siempre renovada con los mejores éxitos. Magazi-



nes nacionales 29.— Importados 33.— **CANJE 4.**— También Stereos y radios. **AUDIOCAR'S**, Gascón 1374/78, Capital.

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

AUTOS ESTEREOS **AUDIOCAR'S** **AUTORRADIOS**

"CANJE DE MAGAZINES"

VENTAS E INSTALACION EN NUESTRO LOCAL

GASCON 1374/8
(Estacionamiento Propio) CAPITAL

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR

PROBADA 3H GARANTIA DE UN PRODUCTO DE CALIDAD DE IMPULSORES DE ARRANQUE

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

REPUESTOS DKW - AUTO UNION

D.K. TOBO
MONROE 2691
T. E. 73-9275

PARTES DE CARROCERIA

FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA

**LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!**

PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR

AL-RO Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006

LLANTAS CROMADAS

LLANTAS PARA FIAT 600 770 800

UNICAS CON **GARANTIA ESCRITA**
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356
T. E. 26-5347

FIAT

REPUESTOS PARA

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

FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

LINEA TAPIZADOS ANATOMICOS

TAPETE

VOLANTES DEPORTIVOS, CUBRE VOLANTES IMP., CINTURONES DE SEGURIDAD, TECHO VINILICO

CUBRE COCHES

En telas exclusivas, color arena, plastificada impermeable y frizada. Para cada modelo de automotor. c/ventilador de refrigeración y banda de seguridad

FUNDAS TOALLA

Climatizadas verano - invierno, en stretch de puro algodón perfecto ajuste, a medida para 65 modelos. En 8 colores inalterables al lavado corriente.

PEUFUND

WARNES 1070 - T. E. 55-5234
Av. JUAN B. JUSTO 3075 - T. E. 54-2270 y 5144

PARA SU CITROEN AMI 8

AUTO RADIO BLACVOZ

ES UN PRODUCTO: **MOTORVOX**

CON TRANSISTORES **FAPESA**
FABRICA: HUMBERTO 19 2126
T. E. 241-3012, LANUS OESTE
VENTAS: VIEYTES 1437
T. E. 21-2932, CAP. FED

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra \$ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

**PUNTA Y TACO;
PEGA-PEGA**

de Miguel Pérez, San Miguel de Tucumán.

Amigos de CORSA: les escribo esta vez para repetirles un pedido que ya les hice en otras oportunidades sin respuesta hasta el día de hoy. Espero que no suceda en este caso como con los colegas de la revista "Hobby", que no querían contar a sus lectores la fórmula del pega-pega para atrapar pajaritos. Atención, que ahí va la pregunta de marras:

¿Cuál es la técnica de un correcto punta y taco?

R) En CORSA no hay egosmos pequeños, y prueba de ello es que si usted nos hubiera preguntado la fórmula del pega-pega para pajaritos —y aún de aves mayores como cóndores, albatros o gorilas de Angora— se lo hubiéramos contestado con muchísimo gusto. No hay cosa que nos indigne más a nosotros, los corsamakers, que las actitudes egoístas como las de nuestra ilustre colega. Y le contestaremos lo del punta y taco. Sí, señor, como lo oye: sus ojos no le mienten. Para hacer un punta y taco "comme il faut", nada mejor que ser un tipo generoso, por eso nos indigna que quienes tengan la fórmula para cazar pajaritos sin lastimarlos, o sea dejando que se enchastren las patitas con goma, no quieran compartir con sus semejantes tan pacífica invención. Después nos quejamos de los hippies que quieren hacer el amor y no la guerra y denostamos a quienes se niegan a ir a Vietnam.

Pero volvamos al tema. Lo conveniente para un correcto punta y taco es concurrir a practicar a algún sitio despoblado a la mañana temprano y en ayunas. Pero no en ayunas como lo dejaron los del pega-pega, al parecer una forma de caza sólo para egoístas y recalcitrantes, lo que es peor. Tanto lío por un frasquito de porquería con materia pringosa, parece mentira mostrar la hilacha por unos centímetros cúbicos de vil Poxipol caserol

... Bueno, ¿en qué estábamos? ¡Ajá! Lo del punta y taco. Nada más cierto que el punta y taco cuando se anda apurado. Bueno; ya estamos en el paraíso desolado, de mañanita y en ayunas. Ponemos primera y el coche avanza, pero cada vez que nos acordamos de los que prefieren que a los pobres pajaritos los bajen a hondazo limpio —cuando no a zapatazos o envenenados como ratones— se nos hace un nudo en la garganta y la mostaza asciende a nuestras cabezas de hombres sanos y generosos y qué sé yo; mire, la verdad es que cuando nos agarra la tanada ya entramos a ponernos nerviosos y como para tacos, puntas y mediasuelas está uno. Más vale dejemos este enojoso asunto para otro momento. Hay que embromarse; ensuciarse así por un tarrito de porquería de goma que a lo mejor ni es buena, tan siquiera...

KARTS Y RESTAS

de Antonio Marchetta, Capital.

Señores de CORSA: me dirijo a ustedes para hacerles algunas preguntas sobre karting. Como no entiendo mucho de fierros y otros asuntitos, me gustaría salir de dudas para la construcción de un kart.

1) ¿Qué caños se deben utilizar para la construcción de un bastidor de kart al que se va a aplicar un Sachs de 98 cm³?

R) Eso depende de la forma que tenga el bastidor. Lo más usual para bastidores de karts es usar caños de acero (o acero al cromo molibdeno) de 1 ¼ pulgadas a 1 ½ con paredes de 1 mm, 1 ½ mm o 2 mm.

2) ¿Cuál es el peso máximo de un kart en la categoría Junior y cuál es la ubicación ideal para la colocación del tanque de combustible?

R) Peso máximo no hay; se exige un peso mínimo del kart con piloto que no debe bajar de los 125 kg. El tanque de combustible puede ubicarse en el respaldo del asiento, en el costado trasero opuesto al motor o también —aunque es solución menos frecuentes— en la parte delantera, bajo la barra de dirección y entre las piernas del pi-

loto. En los dos últimos casos es menester una bomba de nafta para mandar el combustible al carburador, cosa que en el caso de estar el tanque en el respaldo puede obviarse, pues la diferencia de alturas hace que la mezcla llegue por gravedad.

3) Ahora una pregunta un tanto rara: ¿qué diferencia hay entre un motor de 98 cm³ y otro de 100 cm³?

R) La pregunta no es nada rara. La diferencia es igual a dos cm³. Para hallarla encolumnamos las dos cifras colocando arriba la de mayor valor (100), o sea el minuendo, y abajo la menor, o sea 98, que es el sustraendo. Se produce la popular y nunca bien ponderada operación aritmética llamada "resta", y lo que nos dé por resultado es la diferencia que buscábamos. Esta es la forma teórica de hallar la diferencia, pero no la única.

La otra, no tan exacta como la anterior pero sí más divertida, es la que se conoce con el nombre de "demostración física de la diferencia de cilindrada entre dos motores dados", o más simplemente "el método de los frasquitos". Se procede así: se consiguen dos frasquitos, uno de 100 cm³ y otro de 98 cm³ (en la Casa de los 1.000 Envases, Av. La Plata 1577) y se llena con agua coloreada —es lo mismo vino tinto o garnacha— el frasco de 100 cm³ y luego se vierte su contenido en el de 98 cm³, cuidando de no derramar ni una gota del precioso líquido. Lo que no entra en este frasco más chico se vierte a su vez en una probeta debidamente graduada en cm³. La lectura que nos dé la graduación de la probeta será en definitiva la diferencia entre ambos motores. Como es lógico, si se trata de dos motores de auto se reemplazarán los frasquitos por botellas, y si son camiones o tractores, por damajuanas con la variante de que en este último caso con el vino se puede uno agarrar una mamúa padre, de ésas que no se empanan.

4) ¿Cuál es la medida aproximada y más usual en trochas delanteras y traseras y distancia entre ejes en los karts de competencia?

R) Entre ejes el mínimo es

1,01 y lo usual es apenas sobrepasar en uno o dos centímetros ese valor. En trochas, lo más común es adelante de 88 a 92 cm y atrás de 90 a 95 cm.

5) Muchas gracias por todo.

R) Por nada... del mundo se le ocurra seguirnos al pie de la letra, pues no nos responsabilizamos por los resultados.

**CON 100 CAÑONES
POR BANDA...**

de Alfredo Emerie, Capital.

Estimados señores: ruego a ustedes quieran contestarme el siguiente cuestionario.

1) La dirección, suspensión delantera independiente y las barras rectoras de la suspensión trasera del Bergantín y del Torino, ¿son similares?

R) Tienen algunos puntos de contacto, pero obedecen a dos diseños muy diferentes.

2) (En caso de que la pregunta anterior fuera negativa.) Tales elementos del Bergantín, ¿son de inspiración Alfa Romeo?

R) No de inspiración, sino directamente Alfa Romeo en su diseño.

3) ¿Puede traer algún problema cambiar el rodado del Bergantín (5.90x15) por el 7.10x15 usando las mismas llantas?

R) No precisamente problemas, pero tardaría mucho más en levantar velocidad, ya que el pique se reduciría notablemente. En ruta sería algo más económico, pues a igual velocidad el motor giraría a menos vueltas.

4) No entiendo cómo puede correr el SP de Pino en esa categoría internacional con motor de 5.700 cm³, toda vez que por ser Prototipo su límite de cilindrada tendría que estar en los litros. ¿Me aclaran este punto, por favor?

R) Cómo no. Para comenzar le diremos que el Chevrolet del Bauer-Chevrolet de Pino tendría 4.600 cm³ y no 5.700. Y desde el 1º de enero próximo no se hacen distinciones, en lo que a cilindrada se refiere, entre Sport (actualmente más de 25 máquinas construidas con tope en los 5 litros) y Sport Prototipo (tres litros de tope), como era hasta el 31 de diciembre de 1970.

Sport y distinción... **Pampero**[®] *Sport*[®]



ALPARGATAS S. A. I. C. - EMPRESA PRIVADA ARGENTINA QUE PRODUCE PARA EL PAIS DESDE 1885

© Marca Registrada - Algodón - Vulcanizado - Industria Argentina



en el día del
petróleo argentino...

ISAURA

una empresa
netamente argentina!



carbura mucho mejor!