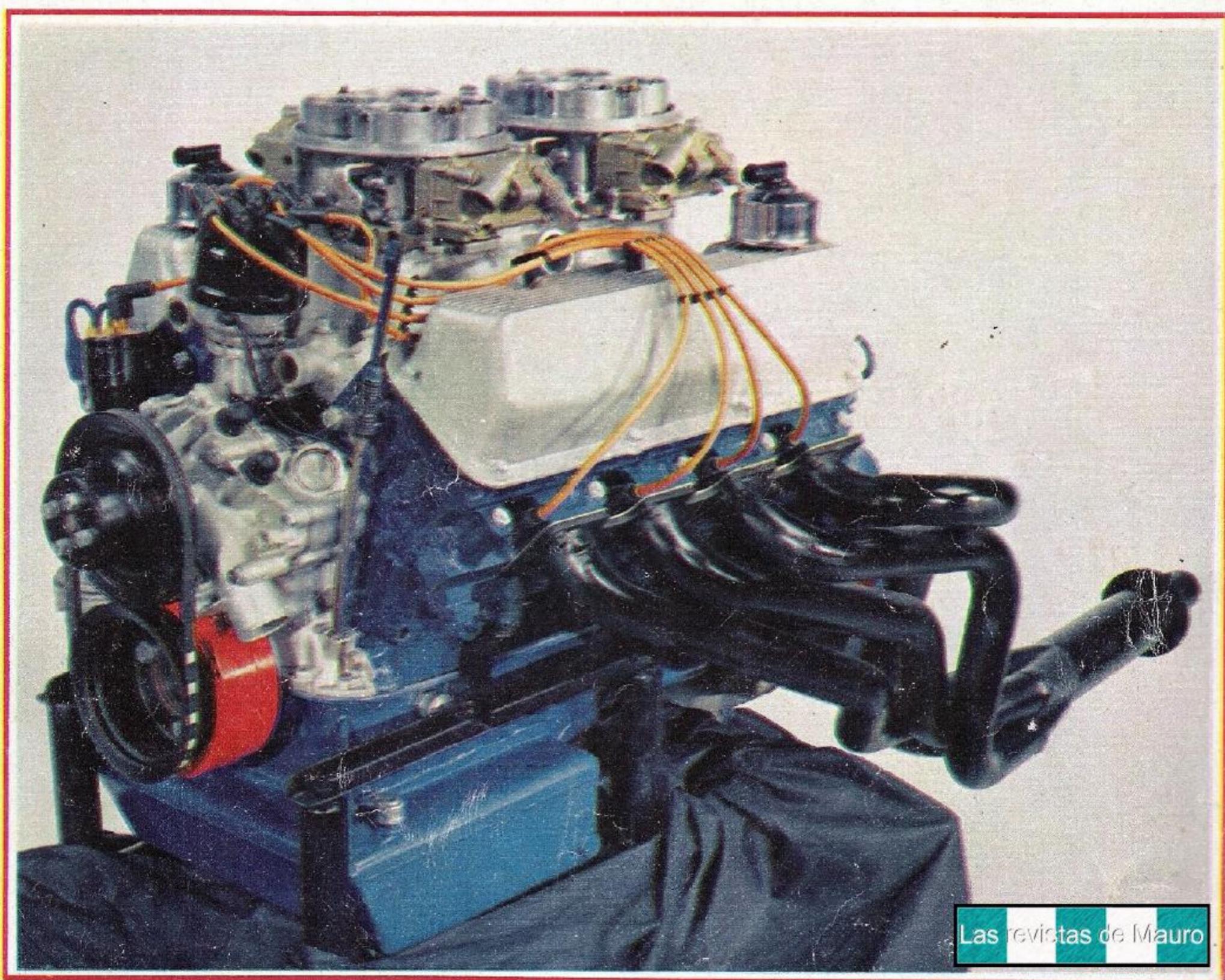


Parabrisas **CORSA**

EL 30 DE MARZO AL 5 DE ABRIL DE 1971



Las revistas de Mauro

MUSTANG 5 LITROS: MONSTRUO DE LA TRANS-AM

LAS ESPERANZAS DE GRADASSI

F.2 NACIONAL • ALPINE MONTECARLO • SP REQUEJO
 MASERATI BORA • ¿QUE HAY DE NUEVO EN F.1?

El clan.

Se juntan muchas personas
que piensan y sobre todo
sienten las mismas cosas.

Nada les gusta tanto como volar.

Sienten que es el trabajo
más lindo del mundo.

Que es como el amor:
algo que envuelve y...

Que es lo mejor que podía
haberles ocurrido en la vida.

Y se les nota.

Cuando hablan con uno,
cuando nos hacen sentir
como en nuestro cumpleaños,
cuando odian la burocracia...

o cuando aman
al prójimo más que nunca.

Tienen responsabilidades
y las cumplen de buen humor.

Y casi sin darse cuenta,
forman el Clan.

El Clan Braniff.

Lo mejor que puede ocurrirle
a alguien es ser parte de ellos.

Ser pasajero del Clan,
con el Clan, en el Clan...

Después de eso, se siente
que hay dos maneras de volar.

Una es con el Clan.

La otra es sin el Clan.

El Clan Braniff.

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



el Clan
Braniff



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

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Balsi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Balsi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

**GERENTE DE REVISTAS
FEMENINAS Y TECNICAS**
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR

Guillermo Mártir

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopena

COORDINADOR

Rodolfo Díaz Guerra

REDACCION

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

SECRETARIA

Vilma E. Rueda

COLABORADORES

Sergio Cornejo

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

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),

Enrique J. Giovanetti, Carlos A. Román
y Norberto J. Lema.

FOTOGRAFIA

Carlos Agustín, Alfredo Albornoz
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 Strocen

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

Tráilaa: 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 985.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad adicional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Accaro Hnos. S.R.L., Solís 585, Interior Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 10, Capital Federal. Tel. 32-6010-29.



EDITORIAL

EN EDAD DE MERECECER

Saludable costumbre es a nuestro entender la que está comenzando a imperar en el ámbito del TC versión 1971. Esta costumbre es la de hacer las carreras en trazados mixtos (montaña-sinuoso y/o llano), pudiendo citar a manera de ilustrativo ejemplo los escenarios de las recientemente disputadas Vuelta del Noroeste y La Cumbre o las por venir San Juan, San Luis (Potrero de los Funes), etc.

Este tipo de recorrido, sea circuito cerrado o trayecto abierto, tiene decisivas y concluyentes ventajas en muchos sentidos. En primer lugar el espectáculo gana muchísimo por la propia característica del piso en que se disputa, lo que decreta inapelablemente *manejo, manejo y más manejo*, y esto, a su vez, las consecuentes ganancias, entre las que podríamos citar la reducción de la

ventaja que determina la velocidad máxima (casi siempre muy disímil) de los coches. Es muy lógico, el circuito trabado o la montaña empareja posibilidades, pudiendo haber más lucha.

Otra ventaja importante la tiene el público asistente porque por un lado puede presenciar manejo y no simplemente ver pasar a los coches como tiro en una interminable recta y *nulla piú*, y por otro lado, por las características topográficas, se pueden situar a ambos lados de la ruta o camino en lugares altos y seguros (viendo mejor de paso).

En resumen: bien por el TC que, como decía alguno, es argentino y es nuestro y lo tenemos que defender, a lo que nosotros agregamos: "siempre que se lo merezca", y ahora lo está mereciendo.

G. M.

TG EN EL NÜRBURGRING ARGENTINO

Por
CARLOS SOPEÑA,
ENRIQUE FACORRO SANCHEZ
y GERMAN AGUSTIN ORTEGA



EL «ENCUMBRA DI PALMA

Luis Di Palma volvió a ganar en 1971. La segunda carrera de TC fue para el arrecifeño, que ganó -¡vaya novedad!- sin ningún problema. Dominante actuación de los Tornado y aparición importante de "Cacho" Fangio y el mejor Dodge del parque de TC



DO»

Mainetti estuvo a la altura de su número 2. Se le vio agarrado y con buen manejo.



La Cumbre es otra cosa. Por varias razones, porque combina una serie de factores que se agregan al interés de la carrera en sí, como por ejemplo un mozo del restorán que está frente a la estación, que mientras echábamos al colete un bocado durante el desarrollo de la final, se acercó a comentar la carrera y lanzó una definición que resulta interesante: —“La carrera está linda —explicaba— pero qué quieren que les diga, para mí este circuito es magnífico para ver en él a los Anexo J. La última que vimos aquí fue de Turismo precisamente, ¡y esa sí que fue una carrera!”. Atónitos seguimos comiendo y de alguna manera expresamos nuestra aprobación con una propina más generosa.

Por otro lado el circuito es brutal, el lugar geográficamente es inmejorable, bordeado de hermosas casas y villas, todo se complementa. Y finalmente están los autos de carrera que se encuentran en el circuito de La Cumbre en uno de sus escenarios predilectos. El Nürburgring argentino como bien se lo puede llamar. Nosotros llegamos el

viernes a la noche a bordo del Citroën Ami 8 y ya en la mañana del sábado tomamos contacto con La Cumbre en el saludable ejercicio de recorrer repetidamente el trazado de la carrera para sacarnos nosotros también el gusto. Desde las nueve ya había coches girando, llenando de ruido el clásico circuito. Por ahí lo pasamos al Nene García Veiga que al costado del camino daba algunos toques al flamante Chevy TC; al que recién estaban poniendo a punto. Más adelante estaba Cacho Matías en lo mismo, Perkins dando algunas vueltas, etc., etc.

Tras el lógico almuerzo, los muchachos se animaron más y la mayoría salió a probar el circuito, que permanecía cerrado (es un decir) hasta las 15.30 con respecto a los entrenamientos. Allí sacamos conclusiones primarias para ir preparando los cálculos: según el consenso general, se estimaba que el tiempo para la vuelta orillaría los nueve minutos. De todas maneras ésos fueron los cálculos previos porque al día siguiente esta experiencia no sería del

todo válida al leer en el cronómetro los tiempos extraordinarios de Luis Di Palma cómodo ganador y el de todos los demás arrastrados por aquél al ritmo vibrante de toda la carrera.

La competencia propiamente dicha, a pesar de cierta extensión que el público tuvo en cuenta (terminó a las cuatro y media de la tarde, habiendo comenzado la primera serie a las diez menos veinte de la mañana), resultó tan interesante como podía esperarse de una carrera en este circuito. Freno, cambio, curva, posibilidades de diferenciar perfectamente quién es el que maneja y quién el que no, todas esas sensaciones visuales y auditivas que brindan los coches andando rápido en la montaña, se complementaron además con un grupo de pilotos que si bien no era numeroso, en cierto modo reunía a los de mejor manejo, lo que aseguraba el buen espectáculo que se vio. Por eso había tanta gente en La Cumbre, Los Cocos, El Descanso, Cruz Chica, San Esteban, Cruz Grande, en todos lados. Se pagó \$ 5 de los nue-

vos, pero la gente pudo retirarse plenamente satisfecha.

Di Palma fue destinatario de los mejores elogios, porque directamente los "mató" a todos. Por cierto que su Torino Berta es el TC más veloz y más potente de todos, pero además Di Palma está pasando por su mejor momento sin duda; manejó con una rapidez y seguridad extraordinarias, en las que no hubo margen para el error. Simplemente siempre jugado. Es a la vez espectacular y aplastante. Hizo con la carrera lo que él quiso. El mejor ejemplo fueron las dos primeras vueltas de la serie inicial, cuando viajó a la rueda con Gastón dando espectáculo juntos. Cuando le avisaron que atrás venía apurando Cacho Fangio, fue como si hasta ese momento hubiera estado jugando. Apretó más, y en esa tercera vuelta pasó por El Descanso arrancando gritos a la multitud y clavó allí el record de vuelta comenzándose a distanciar. En la final lo mismo. Di Palma fue el dueño de la carrera y a nadie le quedó duda alguna.

Destacable fue también César Malnatti con un motor de los mejores, pero que además está manejando mucho más fuerte que antes. El ritmo de la carrera también lo arrastró a don César Horacio a andar fuerte y parejo, y aunque lejos de Di Palma, construyó un segundo puesto que fue inamovible. Perkins, Cacho Fangio, Cupeiro, Marincovich, Bertolini, Loeffel, Cuvertino, fueron también figuras que demostraron que el nivel de manejo general estuvo muy elevado en esta segunda carrera de TC en lo que va del año. Correspondiendo a la aseveración del mozo de La Cumbre, el TC brindó una carrera muy atractiva y subrayó de tal manera que es fundamental exigir un buen circuito si queremos una buena carrera. La Cumbre es el mejor circuito rutero del país, y por eso el resultado es positivo. Conclusión: más carreras de TC en la montaña, y más carreras de lo que fuera en La Cumbre, pues aunque sean de sulkis, serán espectáculo.

PRIMERA SERIE

Se debía largar a las nueve horas. A las nueve y quince los comunicados de radio pedían por favor a la gente que se ubicara en los lugares de seguridad. Las zonas que más problemas crearon fueron San Esteban y El Descanso. En éste último las curvas se suceden unas a otras en un vibrante y veloz, por lo cual

la ubicación de la gente debería ser excelente para que no existieran situaciones de peligro. Por fin a las 9.40 hs. luego que el comisario deportivo recorriera el circuito y diera el OK, Di Palma largaría la primera serie que sería la de los números nones.

Al llegar a El Descanso en la primera vuelta el orden ya se había alterado. Gastón Perkins y Di Palma pasaron muy juntos. Luego Cacho Fangio, que iba primero por tiempo, seguido por Manzano, Marincovich, Castañón, Cocho López, Belliti, Volpicina, Saint Germes, Jorge Ternengo y Eduardo Winograd. Este esquema se mantuvo durante las tres primeras vueltas. En la tercera Di Palma se mandó a mudar y comenzó a sacar minutos y segundos a todo el mundo. En el segundo pelotón, Cacho y Marincovich en ese orden ambos muy fuerte. Gastón en el cuarto lugar andando como el auto se lo permitía. A esta altura el panorama era muy halagüeño. Cocho López pasaba con la cabeza fuera del coche para ver, ya que su parabrisas estaba totalmente sucio de aceite. Castañón fuerte, pero con un motor con muy poca salida de abajo. El resto en sus posibilidades. En esa forma Di Palma se impuso con gran solvencia a rivales de talla.

SEGUNDA SERIE

Si tuviéramos que bautizar a esta serie, la llamaríamos "El rincón de las sorpresas". La primera la dio Larry, cuando a escasos dos mil metros de la largada, cantó desafiadamente el "no va más". La segunda estuvo a cargo de Malnatti, por caminar "fortísimo". La tercera a cargo de Bordeu quien llegó a estar a un minuto del hombre de San Miguel. La cuarta, Emilio Bertolini, quien resultó calificado en este su primer examen de TC, con excelente puntaje, doblando bien, fuerte, muy parejo y muy prolijo. La quinta (no sinfonía por cierto) se encargó de ejecutarla el Nene García Veiga. Todos esperábamos un muy buen papel de su parte, pero sin embargo el auto no anduvo y el Nene debió detenerse varias veces hasta que se produjo su abandono. Jorge Cupeiro con un auto que no doblaba nada. Cachito Matías bien, Loeffel, como siempre. Y la otra sorpresa a cargo de Eduardo Pino, con un auto que realmente no viajaba pero al que igualmente él tampoco ayudaba mucho. Síntesis: una serie mucho menos movida que la primera y con la sorpresa final del auto.

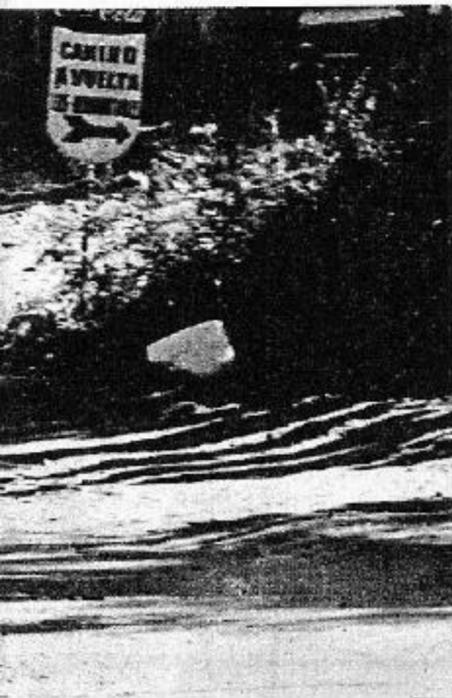




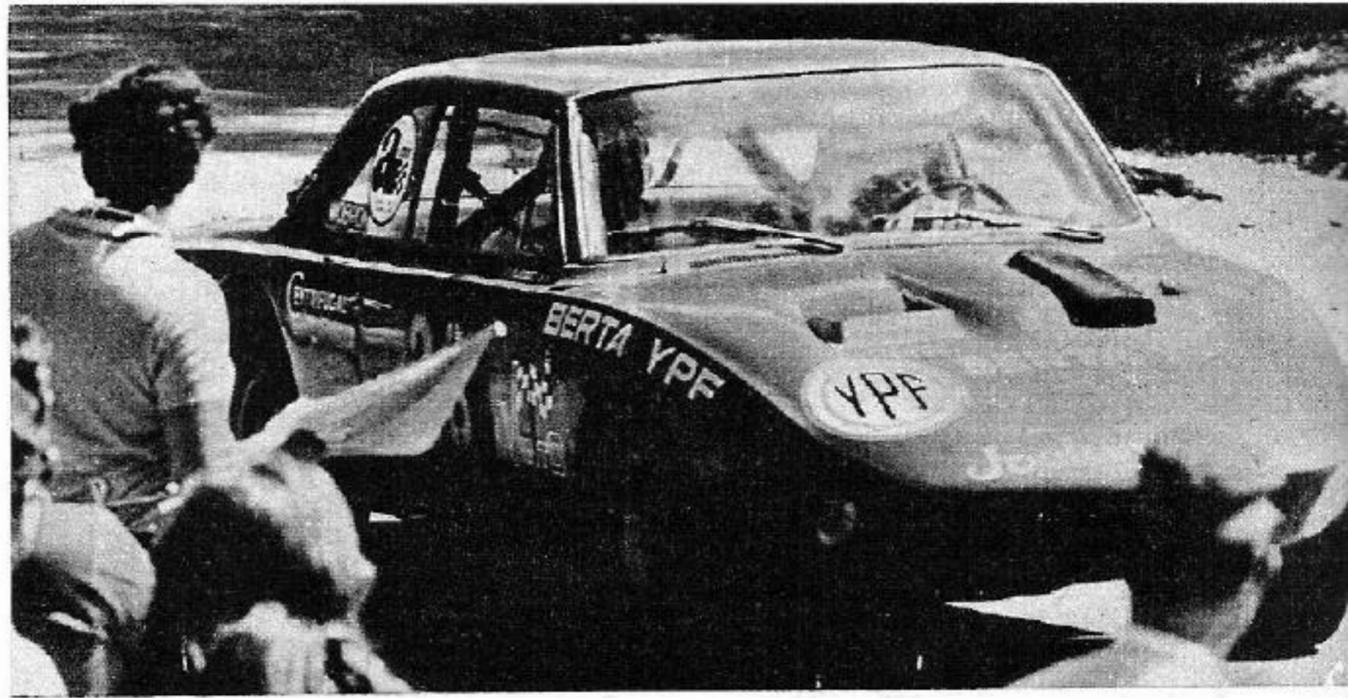
"Cacho" Fangio: un buen segundo en la serie y abandono en la final.



El solitario Falcon de Mañas, quien evidentemente pasa por un buen momento. Fue sexto.



El que saca la cabeza para ver es "Cacho". El motivo: parabrisas lleno de aceite. Abandonó en la final.



Buen debut de Bertolini en TC. Como segundo de Di Palma no desentonó.

El chevy de García Yeiga inició sus actuaciones con el pie izquierdo. No llegó a la final.



de Muchenik, un tanto inexplicable.

SERIE FINAL

Con el atraso que se venía arrastrando desde la primera serie, al finalizar la segunda los autos estuvieron casi 45 minutos en los boxes preparándose para la serie final que fue a 16 vueltas, cuatro más de las que estaban previstas.

La largada fue un tanto confusa, pero al entrar a La Cumbre para cumplir la primera vuelta las posiciones ya estaban perfectamente definidas. Luis Di Palma pasó primero con Malnatti atrás, y todo el pelotón con pequeñas diferencias entre sí.

En la tercera vuelta Di Palma —que hasta ese momento estaba girando en 8m23s con Malnatti detrás— contaba con que Bertolini completara el uno-dos de Berta, estando este a 52s de Luis; Marincovich y Cacho Fangio, Cupeiro y Espinosa —que anduvo con mucho ritmo tanto en su serie como en la final. Manzano y Cocho López, Matías, Cuvertino y Perkins. Loeffel y Castañón ya habían desistido; Gastón entretanto con retraso, debía detenerse a cambiar las dos ruedas traseras. En las dos vueltas siguientes Di Palma comenzó a apurar, alejándose cada vez más de Malnatti. Viajó hasta lograr un tiempo de 8m20s, a 140,012 km/h de promedio. Bertolini también consigue descontar 56 segundos a Malnatti, dominando plenamente en la serie final y por ende en la carrera.

La lucha más vistosa fue quizás la que entablaron el Gallego Cupeiro y Cacho Fangio por el cuarto puesto. Durante varias vueltas fueron realmente espectaculares. Cumplida entonces la tercera parte de la serie con Di Palma a 57s de Malnatti y Bertolini a 1m29s de Di Palma, seguidos por Marincovich, Fangio, Cupeiro y Perkins; Gastón a 3m06s del puntero. Fangio y Cupeiro se seguían dando. Antes de cumplir la 10ª vuelta Di Palma le había sacado a Malnatti más de 1m y a éste lo escoltaba Bertolini a sólo 34s. Cuarto, luego de su duelo con Fangio, fue Cupeiro, y seguían detrás Marincovich, Loeffel y Perkins. La idea de Berta de poner a Bertolini detrás de Di Palma tomó cuerpo en Emilito, quien se preocupó en bajar cada vez más su tiempo. Para entonces, había 8 autos en la misma vuelta. Matías, Cuvertino y López completaban el lote anterior detrás de Perkins. De golpe se produjeron

todos los abandonos: Fangio mientras estaba tercero; Marincovich, Bertolini y Cupeiro también knock-out. De esta forma Malnatti resultó segundo tranquilo y Perkins pasó al tercer lugar. La última deserción fue la de Cocho López. Todo siguió así hasta que por fin terminó.

"CUMBRECITAS"

Las primeras vueltas de la primera serie despertaron la curiosidad y el enjuiciamiento. Los notables contertulios que se desparramaron a lo largo del circuito —periodistas, mecánicos, fotógrafos y respetabilísimo público en general— ponían en la balanza las cualidades del TC (frente al TM) en general y las de cada piloto en particular. Por eso las primeras vueltas fueron contundentes. Colas que viajaban de aquí para allá, cambios metidos a fuerza de fuerza y todas esas cosas que hacen al TC y a sus pilotos. La improvisada tribuna de jueces esperaba esta vez en la "ese" de la estación, inmediatamente antes del paso a nivel. Y allí estaba también, estratégicamente ubicado frente a ella, un hincha del amigo Volpicina. Lo esperaba ansioso... De repente, apareció su ídolo; ya estaba en la curva y entonces el entusiasta gritó: "¡Arriba Volpicina...!" En ese momento justo Volpicina cortó un poco exagerado y al grito de "¡Arriba Volpicina!" se subió al cordón de la vereda. Sin consecuencias...

El drama de Gastón Perkins fue provocado por uno de los cuatro badenes del circuito: "Entré muy fuerte y el coche tocó en el fondo. A partir de ese momento comenzó a ratear y a andar mucho menos". Seguramente en el golpe se corrió el pescador de aceite del motor que Berta le entregó el jueves anterior. A pesar de la mala suerte, todo terminó más que mejor, teniendo en cuenta su detención en la serie final. Y teniendo en cuenta sobre todo la recomendación final de Ivonne, su mujer, en momentos de la largada: "Gastón... andá despacio...". ¡¡¡Estas patronas...!!!

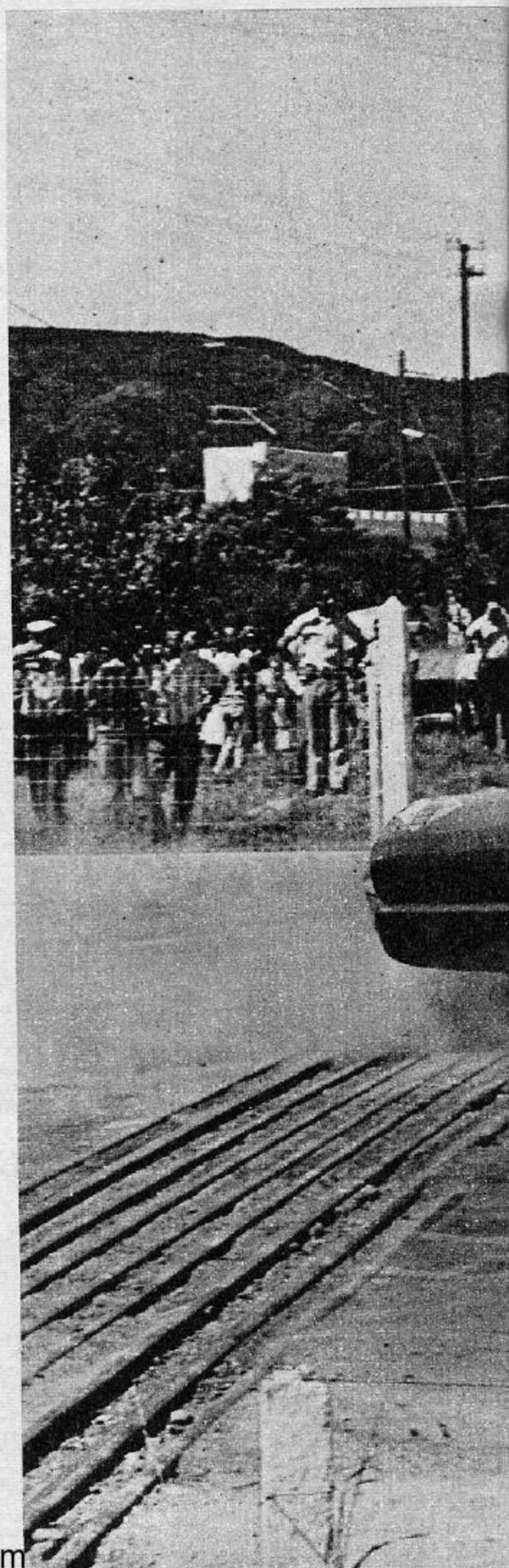
Cocho López corrió con la Liebre de Pratts, bautizada por los muchachos "El País" (por la frecuencia con que cambia de conductores). En la primera serie anduvo entre los primeros puestos en las vueltas iniciales. Después aflojó el ritmo, ya que se le salió la tapa de carga de aceite y el motor escupía óleo hasta empastar el parabrisas. El discreto piloto de Mataderos se calzó las antipa-



Modosito Cupeiro, tercero en su serie. En la final, el Chevrolet le sacó la lengua a él.

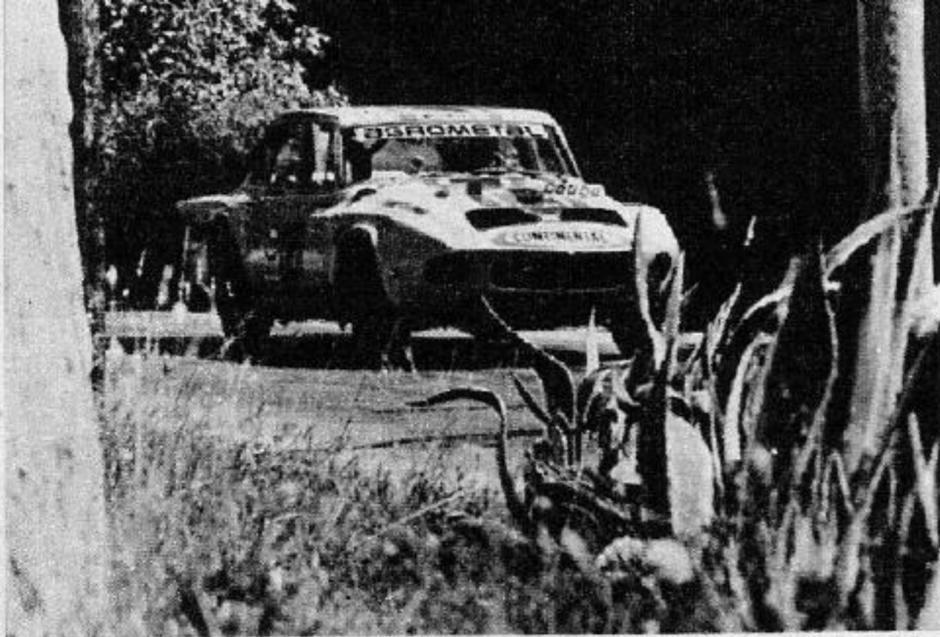
Arriba, centro: Castañón el mejor de los de hasta 2 litros. En la serie llegó a sólo 3m37s de Di Palma. Bien.

Arriba, derecha: 1º el 1; 2º el 2 y para no ser menos Gastón puso al Nº 3 en el tercero. El mismo de siempre.



Marincovich se dio el gusto. El primer punto ya está en la faltriquera.





Loeffel sigue sin reencontrarse definitivamente. Funcionó sólo en la serie.

rras —nadie sabe para qué, ya que resultaba imposible ver algo a través del vidrio opacado de aceite— y terminó la serie conduciendo con la cabeza asomada por la ventanilla. Digna actitud del joven piloto, que esta vez llegó a la carrera luciendo discreto atavío: pantalón ocre, camisa violeta, mocasines verdes y collar de dos vueltas amarillo. Decime quién sos vos...

Ternengo, sobre la vereda, miraba cómo los demás participaban de la serie final. El no pudo presentarse por haber roto un balancín —problema atávico de los Torino— y porque tuvo un inconveniente en la ruta —se equivocó y agarró el camino más corto hacia la raíz del dolor— lo que le costó la descalificación. No obstante, sacó de la bolsita de sus recuerdos anécdotas de sus épocas con Pronello y de los ensayos de los prototipos de Villa María; así pasó el rato, a pie pero risueño.

El amigo Strianesse —concesionario Chrysler— fue más que contundente cuando consultado sobre el abandono de Bordeu dijo: "Cortó límpita una biela a la altura del muñón".

Para todos sigue siendo un misterio cómo aprobaron —teniendo en cuenta la rigidez con que se mide la seguridad— el magnífico trazado de La Cumbre. A cualquiera le resulta peligroso a primera vista. Pero no es así. Jamás se registró en ese trazado un accidente fatal. No hubo tampoco ningún accidente grave. Y tiene todo el encanto de ser el circuito de ruta más lindo con que contamos. Es un poco el Nürburgring criollo, con sus 63 curvas de todo tipo y cuatro badenes. Tendrían que hacerse muchísimas más carreras allí.

El Gallego Cupeiro estuvo en tren de broma en los momentos pre y post carrera. Por eso, finalizada la primera serie —que no fue del todo afortunada para

Gastón Perkins— se acercó al piloto de Alberdi y le dijo: "[¡Bien, Gastón... muy bien...!]" Obviamente, el flaco lo miró como con bronca y junando... "[¡¡¡Muy bien, Gastón... Para la edad que tenés hiciste una carrera admirable...!!!]".

Gastón: 41. Cupeiro: 35 o algo así. Finalmente el Flaco rió último. "El coche no se tiene nada", nos decía el Gallego después de la segunda serie... "Qué sé yo qué le pasa... no dobla nada...". Para colmo, el Gallego cada vez veía menos. El misterio de la falta de visión lo aclararon Marcelino y el Laucha Ríos. Se había rajado el piso del Chivo y el asiento fue cediendo poco a poco, buscando el pavimento. Al Gallego casi se le borra la del pintor...

Di Palma fue el más rápido (¿Alguna duda?). Aunque el ruso Marinovich fue el que se mantuvo más parejo en el transcurso de las series. Preciso, prolijo, seguro... En fin, un dechado de virtudes y todo eso.

Pobre Larry. Inmediatamente después del GP del año pasado —que no largó— estuvo en condiciones de probar el auto que corrió el domingo. Y así llegó, hace ya una punta de semanas, a La Cumbre. Todo estaba como para matar. Lamentablemente largó su serie para recorrer solamente 2.000 metros. El Torino no quiso más.

El Peugeot de Castañón recibió aplausos en el faldeo veloz en bajada hacia La Cumbre. En parte porque el público es un ferviente admirador de la categoría Turismo y además porque el peugeotista negoció el asunto muy bien. Lástima que el auto no respondía: "En baja se queda como vacío; no puedo doblar si no es en segunda —para mantenerlo en vueltas— porque parece que se quedara sin motor; en cambio en alta anda que es una barbaridad...". Dijo Castañón. El coche tenía equipo Recor de cigüeñal con el motor llevado a dos litros.

PREMIO ALTURAS DE PUNILLA

Organizó: Centro Comercial, Industrial y Turístico de La Cumbre
28/3/71 - Turismo de Carretera F. "A" - Circuito Alturas de Punilla: 19,450 km

CLASIFICACION

1ª serie:

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo
19	1	Luis Rubén Di Palma	Torino-Tornado	52m
29	11	Oscar Fangio	Dodge Polara	53m02s7
39	31	Carlos Marinovich	Torino-Tornado	53m24s3
49	3	Gastón Carlos Perkins	Torino-Tornado	54m48s9
59	15	Alfredo Manzano	Torino-Tornado	55m06s6
69	17	Norberto D. Castañón	Peugeot 504	55m37s8
79	19	Roque Boyle	Torino-Tornado	1h01m04s5
89	37	Oswaldo López	Torino-Tornado	—
99	21	José Santagati	Chevrolet Super	—
109	9	Ricardo Bellitti	Torino-Tornado	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,653 km/h. RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 3ª vuelta a un tiempo de 8m22s1 a 120,454 km/h.

NOTA: En esta serie fue descalificado Jorge Juan Ternengo (Torino) por acortar camino por un trazado no autorizado.

NO LARGARON: Luis Saint Germes (Torino-Tornado); Luis Nayem (Peugeot 504); Alfredo Cardinalli (Torino-Tornado); Mauricio García (Chevy SS Cupé); Julio Zaplot (Torino).

ABANDONARON: "Lizeviche-Winograd" (Torino-Tornado); Tullo Riva (Torino-Tornado) y Eduardo Volpicina (Torino-Tornado).

2ª serie:

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo
19	2	César Horacio Malnatti ...	Torino-Tornado	52m33s5
29	6	Francisco Espinosa	Torino-Tornado	54m02s2
39	10	Jorge Cupeiro	Chevrolet Super	54m23s2
49	28	Emilio Bertolini	Torino-Tornado	55m56s3
59	14	Carlos Walter Loeffel	Vallant-Dodge	55m58s7
69	32	Omar Mura Cuvertino	Dodge Polara	57m00s5
79	4	Eduardo "Cacho" Matías ..	Ford Falcon	1h00m00s5
89	34	Domingo Novisky	Torino-Tornado	1h00m25s9
99	38	Eduardo Muchenk	Peugeot 404	—
109	36	Eduardo Pino	Torino-Tornado	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,223 km/h. RECORD DE VUELTA: Malnatti en 8m38s5 a 135,863 km/h.

NO LARGARON: Eduardo Copello (Torino-Tornado); Carlos Altamura (Dodge); y Juan Carlos Gómez (Fiat 1500 Cupé).

ABANDONARON: "Larry" (Torino-Tornado); "Perry Mason" (Fiat 1500 Cupé); Antonio Brischetto (Torino-Tornado); José Osso (Fiat 1500 Cupé); Néstor García Veiga (Chevy SS Cupé).

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
19	1	Luis Rubén Di Palma	Torino-Tornado ...	2h16m37s9	16
29	2	César Horacio Malnatti ...	Torino-Tornado ...	2h19m38s	16
39	3	Gastón Carlos Perkins	Torino-Tornado ...	2h24m57s	16
49	31	Carlos Marinovich	Torino-Tornado ...	2h19m08s7	15
59	32	Omar Mura Cuvertino	Dodge Polara	2h21m38s5	15
69	4	Eduardo "Cacho" Matías ..	Ford Falcon	2h22m25s8	15
79	28	Emilio Bertolini	Torino-Tornado ...	2h17m00s6	14
89	6	Francisco Espinosa	Torino-Tornado ...	2h22m19s2	14
99	9	Ricardo Bellitti	Torino-Tornado ...	2h22m38s6	14
109	34	Domingo Novisky	Torino-Tornado ...	2h22m47s3	14
119	19	Roque Boyle	Torino-Tornado ...	2h18m46s3	13
129	21	José Santagati	Torino-Tornado ...	2h23m36s7	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,659 km/h. RECORD DE VUELTA: El organizador no suministró record de vuelta.

ABANDONARON: Oscar Fangio (Dodge Polara); Jorge Cupeiro (Chevrolet Super); Alfredo Manzano (Torino-Tornado); Norberto Castañón (Peugeot 504); Carlos Walter Loeffel (Vallant-Dodge); Oswaldo López (Torino-Tornado).

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

19	Luis Rubén Di Palma	24 puntos
29	César Horacio Malnatti	9 "
39	Eduardo Matías	8 "
49	Francisco Espinosa	5 "
59	Gastón Perkins	3 "
69	Bonifacio Blasco	2 "
79	Ricardo Bellitti	1,50 "
89	Carlos Marinovich	1 punto
99	Carlos Loeffel	0,50 "
99	Omar Cuvertino	0,50 "

gane más!

14 GRAN RIFA FIESTA NACIONAL DEL TRIGO CLUB LEONES



1º PREMIO

SORTEO FINAL - ULTIMA JUGADA ENERO 1972

UN DEPARTAMENTO EN BS. AS.
UNA OFICINA EN BS. AS.
UN DEPARTAMENTO EN MAR DEL PLATA
UN DEPARTAMENTO EN ROSARIO
UN CHALET EN VILLA GESELL
UN DEPARTAMENTO EN LA CIUDAD DE CORDOBA
UN CHALET EN UNA ISLA DEL TIGRE
UN CHALET EN SAN CARLOS DE BARILOCHE
UN AUTOMOVIL TORINO
LUTTERAL COMAHUE
UN AUTOMOVIL FORD FAIRLANE 500
UN AUTOMOVIL CHEVY
UNA RURAL RAMBLER CROSS COUNTRY 300
UNA LANCHAS MODELO FUTURA CON MOTOR FUERA DE BORDA JOHNSON DE 115 HP
DOS PASAJES IDA Y VUELTA EN AVION POR AMERICA Y EUROPA
UN TOUR DE DIEZ DIAS
AMOBILIAMIENTO COMPLETO DEL DEPARTAMENTO EN BUENOS AIRES,
UN EQUIPO DE CAMPING * UN EQUIPO DE PESCA * UNA PIRAGUA DERNA * UN PROYECTOR
UNA FILMADORA * UN RELOJ ROLEX * UNA ESTOLA DE VISON * DOS ACONDICIONADORES DE AIRE SURREY.

Similares a éste son el SEGUNDO, TERCERO, CUARTO, QUINTO, SEXTO PREMIO, etc., etc.

AUTORIZADA

Resolución Nº 249/71, Ministerio del Interior
Decreto Nº 3713/5637/70, Superior Gobierno de la Pcia. de Córdoba
Decreto Nº 374/71, Superior Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires.

En la Pcia. de Buenos Aires sortea en una única jugada final.

JUEGA POR LOTERIA NACIONAL. IMPOSTERGABLE.
GANANCIAS EVENTUALES, ESCRITURACIONES, ETC. ETC., PAGAS.
COMPRELA EN CUOTAS O AL CONTADO.

ARGENTINA GRANERO DEL MUNDO
LEONES CAPITAL DEL TRIGO



4 ULTIMAS CIFRAS 1º PREMIO
Un Automóvil Torino S cada uno
Una casa rodante Quinroad cada uno

3 ULTIMAS CIFRAS 1º PREMIO
Un automóvil Renault 850 cada uno
ULTIMAS CIFRAS 2º PREMIO
Un automóvil Fiat 600 E cada uno

ADEMAS SORTEOS MENSUALES
PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER PREMIO
(También PREMIO a las CUATRO y TRES ULTIMAS CIFRAS)
Todos éstos incluyen automóviles, departamentos, viajes, etc., etc.

Y ESTOS SON LOS MOTIVOS PARA VENDER

Brillante oportunidad para empleados, con relación de dependencia, profesionales, comerciantes, jubilados, etc. Sin jefes ni equipos. En horarios libres y cómodos. Incremente sus ingresos mensuales en forma importante. Incorpórese a una auténtica empresa, que colabora en una obra valiosa que compromete el esfuerzo de muchos argentinos. Dirijase cuanto antes, personalmente o por carta, indicando su ocupación actual a nuestras oficinas:

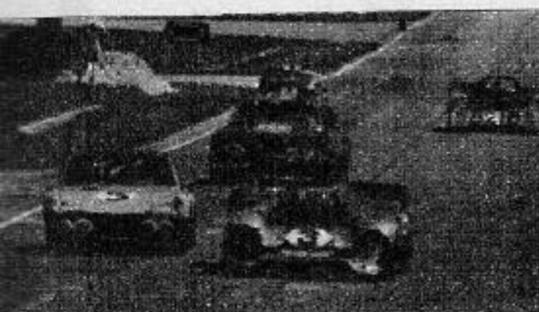
- CAPITAL FEDERAL:
LAVALLE 1425 - 2º P.
- PCIA. DE BUENOS AIRES:
AV. RIVADAVIA 13240 - RAMOS MEJIA
- PCIA. DE CORDOBA:
AV. LIBERTADOR 1158 LEONES
- CIUDAD DE CORDOBA:
RIOJA 236.

Texto y fotos: JUAN A. ABRAHAM



Dentro de los tres litros, Alfa Romeo, rival directo de la 312 P.

Vic Elford mezclado con un Porsche VW 914, un Camaro, un MG C y la Ferrari 312 P.



Después de una carrera siempre queda en el tintero una buena dosis de información; por eso es bueno volver una semana atrás y ver las perspectivas que se vislumbran para los 3 litros y el año '72. El fuerte andar de los Alfa; un inglés que cada día gana más popularidad en EE. UU.; la sanción a Jo Siffert y unas palmeritas más...

La verdad sigue siendo la misma. Que el aparato sea plateado promocionando vermouthe o que esté pintado de celeste "baby" con inscripciones nafteras, no cambia el resultado. Es el mismo perro con diferente collar, aunque éste sea un perro de pura raza, propulsado con la potencia de muchos burros y la velocidad de miles de galgos. Porsche venía ganando sin interrupción desde el año pasado, precisamente desde Sebring cuando Andretti había dado vuelta el resultado milagrosamente con una Ferrari. Los alemanes se tomaron cumplida revancha este año, aunque con la inusitada novedad de que quien sacó las papas del fuego fue "pata fuerte" Elford manejando el 917 de Martini-Rossi, mientras las hasta entonces imparables criaturas capitaneadas por John Wyer entraron "no placé".

Lo interesante del balance de las "12 Horas" no reside precisamente en pasar por adivino y pronosticar otro campeonato para Porsche, sino en las grandes perspectivas que presenta la temporada 1972 con la inauguración del límite de tres litros de cilindrada. Con sólo ver cómo caminaban en Sebring la Ferrari 312P y los Alfa Romeo ("musiqueros" del más hermoso ruido que se ha oído salir de un motor en mucho tiempo), sólo queda aguardar el retorno de Matra y la sorpresa de Porsche para una revitalización necesaria en la categoría sport. Que la Ferrari que corrieron Andretti e Ickx (compiendo entre ellos para ver quién se tiraba

más en las curvas cada vez que se turnaban) es una cosa sería no hay ninguna duda. Ya en Buenos Aires el modelo prototipo con motor boxer había mostrado la hilacha; en el nada fácil circuito de Sebring la maquineta no dejó duda alguna de su poderío. Su caja de cambios "explotó" cuando la clasificación lo señalaba primero y "por muchos cuerpos". A esta altura del partido uno piensa que los "tanos" tendrían que dejar de hacerse los exquisitos con eso de que su transmisión "e fatta in casa" y pedir auxilio a Hewland, que si pone su sapiencia en las cajas de todos los demás por algo será. En cuanto al motor en sí, parece que allí no hay problemas. El mismo Andretti había dicho que hubiera sido capaz de ganarle la "Pole position" a la Ferrari-Sunoco: "Nuestro auto era más veloz, pero preferí no pasarlo de 10.000 r.p.m., pese a que podía llegar fácil a las 11.000. Simplemente quise reservar el motor para la carrera". De que las 11.000 r.p.m. no eran cuento se habían asegurado antes de viajar a Sebring, haciendo girar el motor en banco de pruebas durante nueve horas seguidas, al mencionado régimen.

Por su parte, los Alfa Romeo cayeron al circuito sin alardes; con el cuchillo bajo el poncho podría decirse. Cuando en las primeras horas de lucha se los vio (y oyó) zumbiar parejo con los punteros, fue cuestión de pensar que la exhibición no duraría mucho. Sin embargo, los "proto" aguantaron en forma y,

en gran avance con respecto al despiporre que armaron el año pasado, los mecánicos se llevaron un poco más de acuerdo en los pit-stop. Precisamente fue en uno de los últimos cuando reparamos que Andrea de Adamich se subía al auto que en ese momento peleaba el tercer puesto. Como en las pizarras y en todas las planillas oficiales el auto seguía apareciendo como conducido por Vaccarella y Hezemans pensamos que nos habíamos confundidos y pateamos para el box de Martini-Rossi donde se palpitaba entonces la máxima emoción (la del triunfo). Terminó la carrera y los Alfa Romeo celebraban su segundo y tercer lugar (y a la vez primero y segundo en prototipos) como una victoria particular sobre Ferrari. Recibiendo laureles y tomando champagne, Vaccarella y Hezemans. En la información oficial la pareja citada compartiendo también honores. Dos días después se supo que la posición correspondía a Pescarolo y Adamich, que habían cambiado autos antes de largar.

Entre los 5 litros, por supuesto el análisis favorece al Martini-Rossi Porsche. Tras la semi-destrucción de los dos 917 en Daytona, donde habían corrido con motores de 4.500 c.c., las máquinas fueron enviadas a la fábrica para una total reparación. Como no había tiempo necesario para completar ambas, prefirieron concentrar todos sus esfuerzos en un sólo auto y confiarlo a la mejor pareja (Elford y Larrousse). La



Sin suerte en esta edición pero presente como siempre, el argentino Norberto Mastandrea.

Serena expresión en la carota de Vic Elford, al lado de Larrousse.



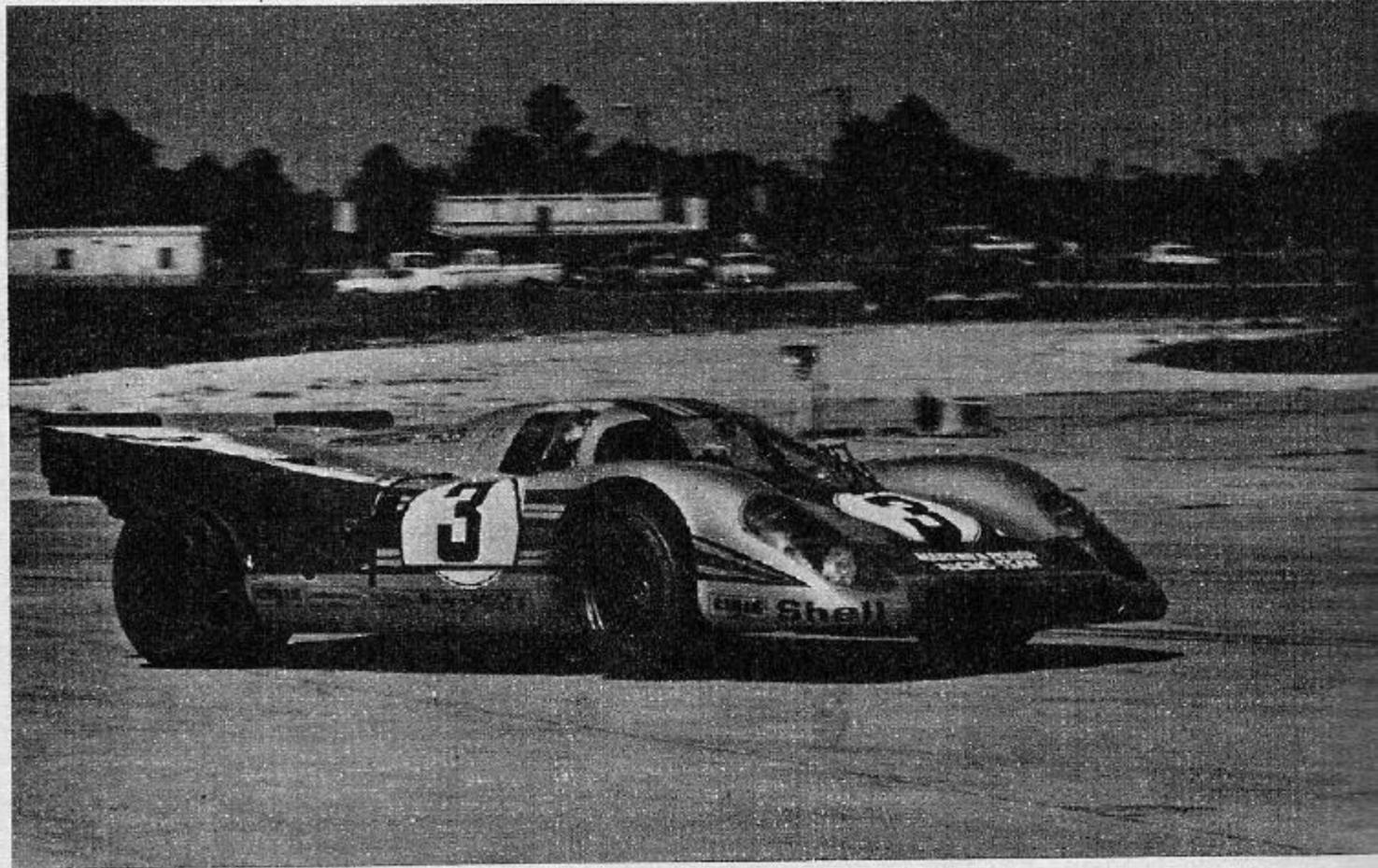
unidad fue equipada esta vez con un flamante cinco litros. "En Daytona corrimos con el motor chico —nos aclaró el propio Elford— porque no teníamos la caja de cambios apropiada para el de 5 litros. Aquí pudimos contar con motor y transmisión correspondiente, lo pusimos... y ganamos". El inglés está ganando cada día más popularidad en Estados Unidos; en 1970 sorprendió a más de uno en la Trans-Am al conseguir un brillante triunfo en su fugaz aparición al comando de un Chevrolet Camaro. Además, como piloto del discutido Chaparra "aspiradora" estuvo muchos meses en el candelero. Cuando le preguntamos cómo le había caído la medida que declaraba antirreglamentario al avanzado diseño de Jim Hall, Elford no se contuvo: "Me parece que su prohibición ha sido una barbaridad. Es frenar el progreso... y eso sin contar que indirectamente me embromaron a mí, que tenía que correrlo". Su actividad en Norteamérica será más extensa aun esta temporada ya que también piensa incursionar en la categoría Indianapolis donde, según nos adelantó: "Ya tengo una oferta en firme de Caldwell y voy a contar con un auto de primera línea". Compartiendo elogios y champagne, el francés Larrousse no perdía su imperturbabilidad. "No crea que no estoy emocionado, aclaró, lo que pasó que yo tengo cara de poker, no exteriorizo mucho pero por adentro, bueno...". Lo cierto es que este primer puesto lo ayudó a

Sebring



Las colas de pescado en el 917, similares a las de los Plymouth del '56, pero efectivas...

El arma secreta pero no mucho de Ferrari para 1972: la 312 P. Esta vez fue la caja de velocidades la que dijo "no va más"...



El Team Martini... ¿más efectivo que Wyer?

disipar su fama de "rallysta" y lo incorpora con nombre propio al plantel de los privilegiados.

Relegados a un segundo plano por esta vez, los Porsche de Wyer mostraron no obstante que siempre son los que caminan. No por nada Jo Siffert marcó el record de vuelta en horas tempranas y de ahí en mas nadie se lo pudo bajar. Lo que pasa es que esta vez no todas les salieron bien. Eso de que un auto que lleva el auspicio de una empresa petrolera se quede sin nafta parece broma, pero eso le pasó a Siffert (al más pintado le fallan los cálculos) y el Porsche Gulf perdió allí su chance, pese a que el suizo intentó ganar tiempo al "hacerle dedo" a un motociclista para ir a buscar combustible a los boxes. En vez de ganar, perdió más aún (las cuatro vueltas de descuento que le endilgaron por no hacer el viaje a pie como manda el reglamento). El autor de la protesta, Roger Penske, no quedó muy conforme sin embargo con la "liviana" sanción. "Aquí mismo hizo esto Stirling Moss (en 1962) y lo descalificaron, en cambio a Siffert lo dejan seguir corriendo". Será que los tiempos cambian y los puntos de vista también, o que las autoridades de la prueba no se animaron a poner de mal humor a la gente de Gulf, lo concreto es que Penske siguió "envenenado" durante todo el día.

La indignación del siempre pulcro y cortés Penske, pareció cambiar su habitual bondad radicalmente. El mismo fenómeno

no ocurrió con el generalmente tranquilo "capitán Nice" (Mark Donohue), que desde el cockpit de la Ferrari-Sunoco le defiende los intereses a Penske... y la bronca corrió como reguero de polvo en igual tono entre mecánicos y "fans". Es que la causa de toda la tormenta tenía origen en los autazos que le prodigó Pedro Rodríguez a la Ferrari y no se necesitaba mirar mucho a los ojos de la gente de Sunoco para deducir que lo que más les apetecía en ese momento era cierto mexicano bien "al spiedo". No es que Donohue, no esté acostumbrado a los golpazos (en la Trans-Am se dan con todo y las guerras con Parnelli Jones son famosas) pero parece que lo de Rodríguez fue un poco alevoso. En fin, pasó en las mejores familias... En tanto, es de esperar que —haciendo un lugar en los múltiples compromisos de sport, Can-Am, Indy, Trans-Am, etc.—, el equipo de Penske siga prendido en otras de las pruebas del calendario del Campeonato Mundial de Marcas. Si la Ferrari-Sunoco no venció en ninguna de sus dos presentaciones, ha sido francamente por causa de sendos accidentes en los que no tenía arte ni parte y sin los cuales hubiera sido fácil ganadora en ambos eventos.

PALMERITAS

El argentino Norberto Mastandrea ya está de regreso en Buenos Aires. Si demoró en una semana su anunciado retorno, fue porque no pudo ceder a la

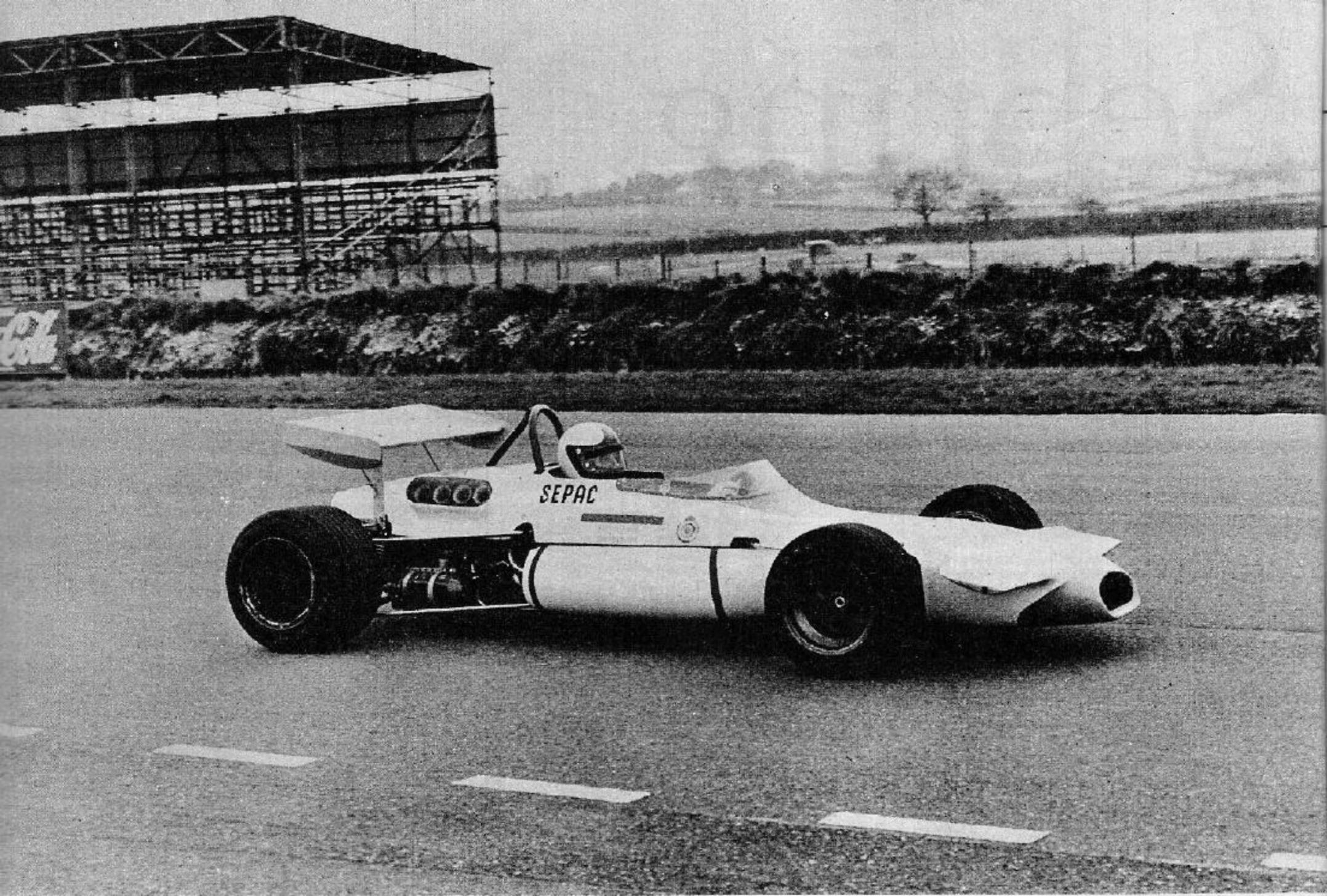
última tentación y se prendió en las 12 Horas piloteando un Chevy Nova, propiedad de unos cubanos de Miami que —conociendo la capacidad conductiva del argentino— lo invitaron a integrar el equipo. El Nova era una bomba (según el propio Mastandrea caminaba tanto o más que el mejor de los Camaros) ya que le habían puesto como 10.000 dólares en repuestos especiales. Lamentablemente, en carrera le pasó de todo y al final las válvulas se "enojaron" y los caballitos de los balancines empezaron a doblarse como manteca; no hubo más remedio que abandonar. A propósito de Mastandrea, cabe recordar que hace tres años fue ganador de su categoría con un Chevrolet Camaro, venciendo a los equipos más fuertes de Estados Unidos en su mejor actuación en Sebring.

Dicen que esta fue la última y que no hay extensión. Los "milicos" reclaman su parte del aeropuerto y Mr. Ulmann (capo de Sebring) ha comenzado a vender acciones como loco para tratar de juntar los billetes con que construir un nuevo circuito para el año próximo. Sebring es, sentimental y deportivamente, la cuna del automovilismo profesional sport en U.S.A. y es de esperar que la tradición continúe. Si los planes caminan, se aprovecharía la recta de los boxes, extendiendo el nuevo trazado en dirección opuesta al aeropuerto militar. Eventualmente quedaría la posibilidad de contar con dos pistas si las autori-

dades militares revieran la medida.

En el equipo N.A.R.T. (Luigi Chinetti) hay de todo como en botica. Hasta corrió una Ferrari 365 GTB-4 conducida por dos clientes del concesionario norteamericano de la famosa marca. La máquina estaba tan standard que cuando pasaba ni se oía, parecía que no tenía motor siquiera. Como si eso fuera poco, sus pilotos se dieron el gusto de correr como bacanes porque el auto tenía aire acondicionado de fábrica (tal como sale para andar en la calle). Aparentemente, las únicas modificaciones efectuadas para la carrera eran la barra antivuelco y las gomas. Sin embargo, a la hora de la verdad todavía seguía enterita y dando vueltas.

Un reciente requerimiento de la F.I.A. anotaba la necesidad de que en los boxes se contara con frazadas anti-flama para auxiliar a corredores y mecánicos si, en caso de incendio durante un reaprovisionamiento, alguno de ellos se viera envuelto en fuego. Sebring respondió a la recomendación encargando una docena de gruesas mantas color blanco a Du Pont (del material conocido en los trajes Nomex) y así fue que, junto a los consabidos extintores de fuego en cada pit-stop había un hombre frazada en mano listo para envolverla alrededor de cualquier eventual "incendiado". No hubo necesidad de usarla, pero la medida no deja de ser muy útil como medio de prevención.



TRABAJANDO FUERTE

El martes 24 dejamos nuestro cuartel general en Londres y nos dirigimos en alegre caravana comandada por el camión del equipo en el cual viajan los coches con todo el arsenal de pertrechos, rumbo a Thruxton.

Thruxton es una localidad que queda a poco más de cien kilómetros de la capital inglesa y en ella hay un aeródromo —actualmente en plena actividad— alrededor del cual se ha construido, o mejor dicho trazado, un magnífico circuito para carreras de autos. Todavía sonaba en nuestros oídos el ruido de la Carrera de Campeones de Brands Hatch, donde tuvimos la suerte de ver en pleno trabajo (capolavoro) a ese maestro del volante llamado Jackie Stewart, la euforia del equipo Ferrari por el triunfo de Regazzoni y el accionar de una cantidad de fierros nuevos que nos impactaron, algunos por lo revolucionario de sus diseños y otros por la eficacia de su andar.

Nuestro viaje a Thruxton se hizo con miras a un entrenamiento consciente estando casi en visperas de la apertura oficial de la

Temporada europea de Fórmula Dos en Hockenheim (4 de abril) y por otra parte, como en ese mismo circuito se corre la segunda competencia del campeonato (12 de abril), Ruesch y yo nos íbamos acostumbrando al trazado.

Por mi parte yo ya conocía Thruxton desde el año pasado, cuando presencié el memorable duelo Rindt-Stewart. Como ya dije, es una pista muy hermosa trazada alrededor del aeródromo. Tiene curvas de todo tipo y para todos los gustos y su trazado una vez que uno le va tomando la mano va "engolosinando" cada vez más, porque siempre sobra pista.

Por el lado interno se asemeja mucho a un enorme green de golf con su pastito muy amplio y bien cuidado. Si uno se va de pista para ese lado no pasa nada por la amplitud y planicie, pero por el lado de afuera hay siempre una gran montaña de tierra esperándonos para que nos clavemos de cabeza en ella.

Estimo de todos modos que no es muy apta para debutar allí, porque tiene sus bemoles

que roban mucho tiempo si no se los asimila a tiempo. Jochen Rindt dejó establecido el record de 1m14s el año pasado que debemos tener como pauta para movernos todos, si queremos estar en conversación. Pienso también que en la sesión de clasificación del 10 de abril se va a llegar fácilmente a un tiempo de 1m13s2 ó 1m13s5.

El miércoles pasado empezamos a andar en el circuito con Cacho Ruesch que volvió así a tomar contacto con su Brabham luego que fuera reparado por el fuoripista que tuvo en Goodwood.

Cacho quedó contento, con unas ganas de entrenarse y tomar confianza que realmente alientan. Ni bien el auto estuvo listo, le dijo a Héctor Staffa que le llenaran los tanques y hasta que no se le terminara la nafta no paraba. Dicho y hecho, mi compañerito de equipo le dio tres horas seguidas, (hasta casi entrada la noche!), y eso que hacía bastante frío.

Por mi parte también me entrené en Thruxton, conseguí hacer un tiempo de 1m15s4 sin mu-

cho tirarme. Este tiempo del primer día de ensayos me deja a un segundo y una décima del record de Rindt. No obstante seguiremos girando para estar cada vez más a punto.

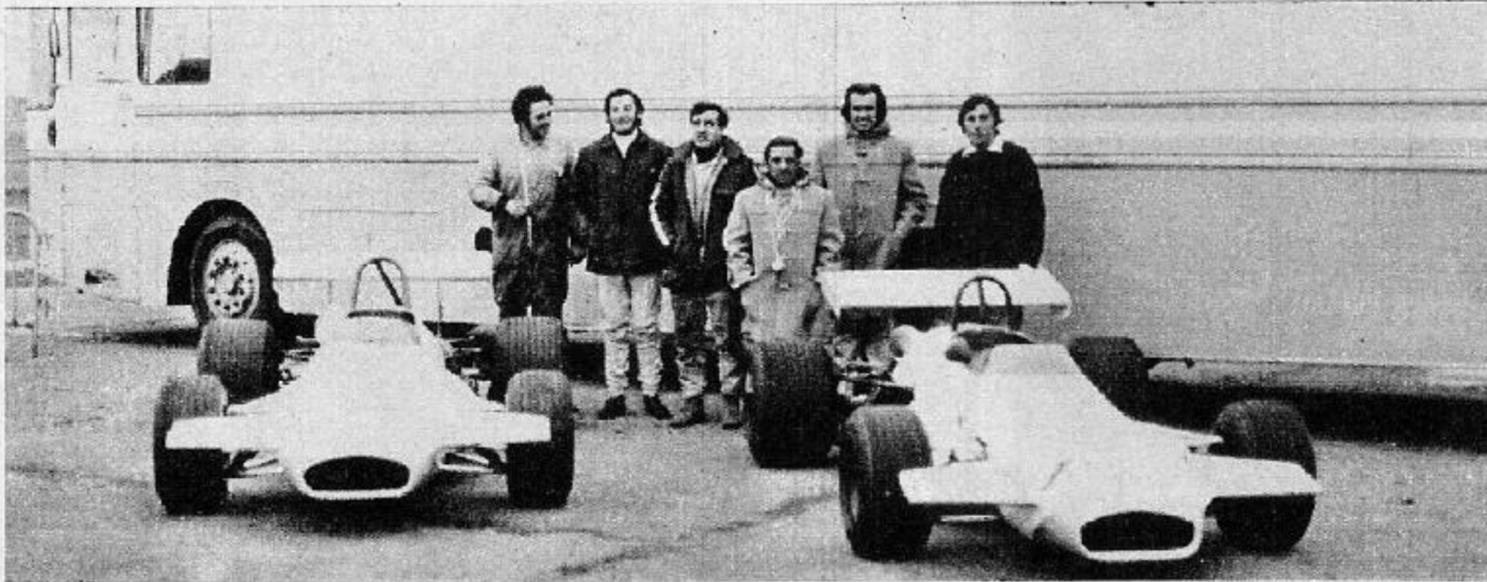
Nos enteramos que ya para la carrera de Hockenheim hay 52 inscriptos para 30 lugares posibles en el starting grid. 24 coches deberán clasificarse en base a sus tiempos, siete quedarán como reserva (también gracias a sus tiempos) y seis serán pilotos de F-1 invitados para la ocasión, los que lógicamente no deberán pasar por el tamiz de la clasificación. Como podrán ver tendremos que ir bien afiladitos si queremos ser de la partida.

COSAS DE EUROPA

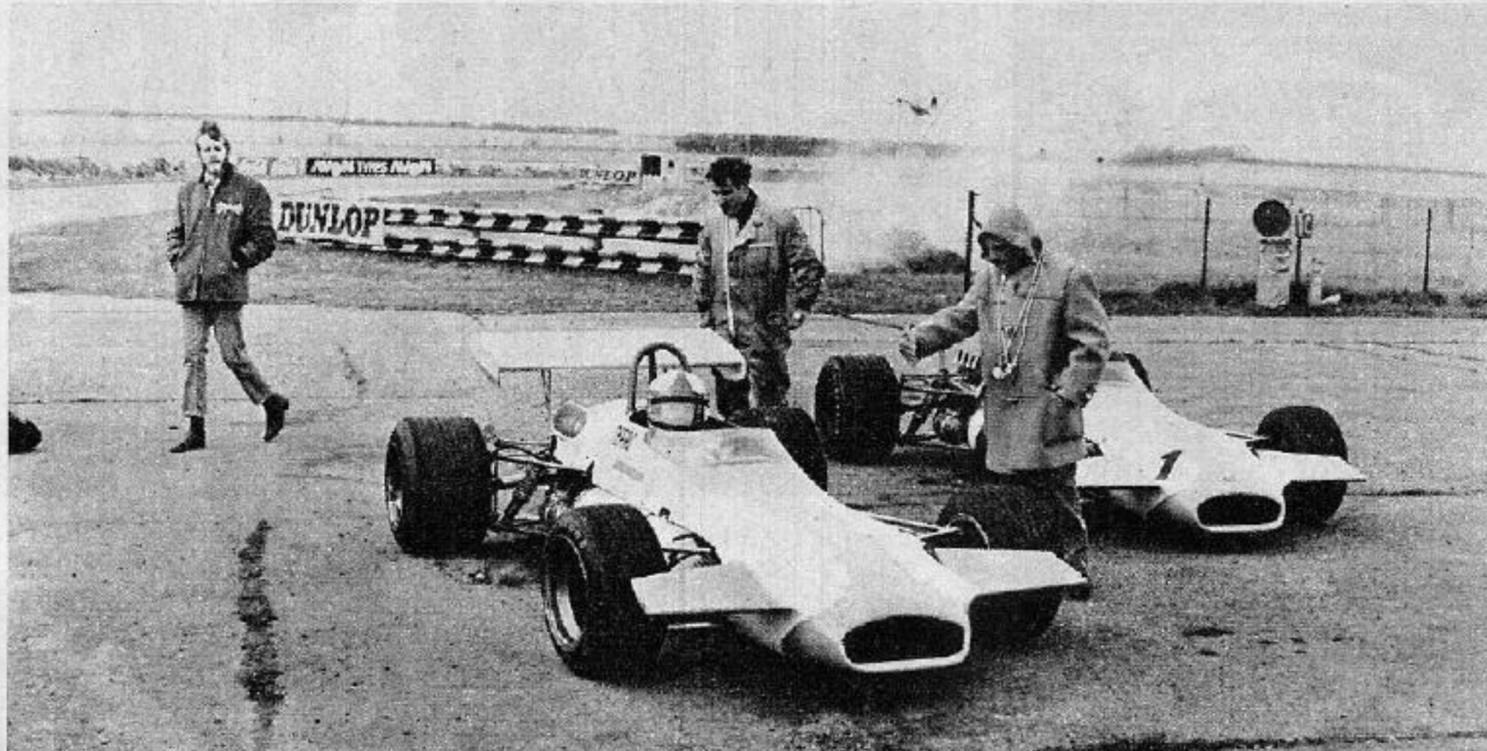
De no creerlo: para el lunes 23 (es decir al día siguiente de la carrera de Brands Hatch) Regazzoni con todo el equipo Ferrari se instalaron en Silverstone para probar muchas cosas y porque, además, el Gran Premio de Inglaterra se corre allí el 17 de julio y quieren estar "afila-

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

texto y fotos de
CARLOS A. REUTEMANN



2



3

dos" para la oportunidad. Regazzoni probará también allí el Brabham BT/36 de Fórmula 2 y, de estar a gusto, se decidirá a correr o no. De correr, solamente lo haría en 5 ó 6 competencias. Otra de Regazzoni: el 4 de abril correrá en pareja con Andretti en una Ferrari 312-P los 1.000 de Brands Hatch.

Siguiendo con Ferrari, hablé con un hombre muy amigo de Forghieri y le pregunté cómo era la orden para una carrera de F1. Dijo textualmente: Andretti correrá todas las carreras del campeonato. No hay piloto N° 1 ni N° 2 ni N° 3 y hasta que no haya una visible ventaja de uno a otro en el campeonato, las carreras serán a cara de perro. ¿Será cierto?

Sigo pensando que la única cuña que se puede filtrar en la ofensiva Ferrari será Jackie Stewart con su Tyrrel Ford, porque Stewart tiene algo más que todos, porque la organización de Ken Tyrrel no merece un 10 sino un DOBLE 20 de calificación, porque el conocimiento que exis-

1. Ruesch en plena acción en Thruxton.

2. Para el álbum familiar posa el equipo completo antes de iniciar las pruebas en el circuito inglés.

3. Staffa luciendo un modelito tipo pingüino, hace indicaciones a Ruesch al salir a pista.

te entre Jackie Stewart-Ken Tyrrel y Derek Gardner (diseñador del coche) viene de muchísimos años y solamente con mirarse se entienden y porque desde mi sencillo punto de vista, Stewart es el baluarte más fuerte que defiende un motor Ford y aparte está apoyado publicitariamente, es decir muchísimos dólares. No me cansé de mirarlo a este equipo. ¡Cosa serial

Otra de Stewart: Cómo será que le sobra tiempo sobre el auto que en la horquilla de Brands Hatch trataba de individualizar a los fotógrafos (???) y además el sábado, cuando el piso estaba mojado y salía de una curva todo cruzado, con una mano tenía el volante y con la otra hacía señas a los fotógrafos que estaban en lugar peligroso y les señalaba que podía venir un trompo. De no creer.

Muy mala noticia para los que corremos en Fórmula 2. La semana pasada un motor Cosworth desarrollado por los fratelli Pederzani (Tecno) tiró en

En vísperas del comienzo del Campeonato Europeo de Fórmula Dos, el equipo argentino se entrena en Inglaterra. El accionar de Ruesch y los tiempos de Reutemann

el banco aparentes ¡247 caballos! Este motor se colocará en el coche de François Cevert. Luego, inocentemente, le pregunté al francés si hablando con Pederzani no existía la posibilidad de comprar uno de esos motores, a lo cual me respondió: "Una petrolera francesa invirtió para hacer andar el equipo Tecno alrededor de 200.000 dólares para el año 1971, así que Pederzani defenderá sus intereses lógicamente". Gran parte de razón debe de haber en esto porque los tres pilotos que irán en los itálicos Tecnos serán franceses: Cevert, Jabouille y Dal Bo. Al parecer el motor made in Tecno tiene otra tapa de cilindros fundida especialmente por ellos.

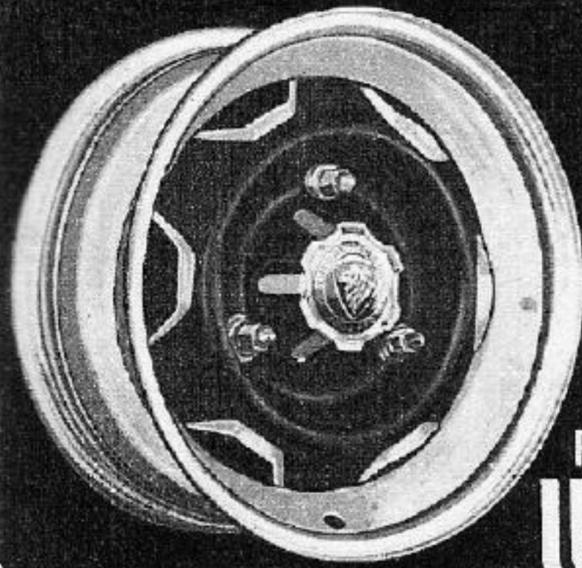
Más de Tecno: Tienen listo un motor de Fórmula Uno de 12 cilindros Boxer que está alrededor de 410 HP.

Esta semana el argentino Gutiérrez Núñez, que está con nosotros, colocará la orden de compra de su Mervyn de Fórmula Ford. Le deseamos la mejor de las suertes y a la vez trataremos de ayudarlo en lo que podamos.

en ROSARIO = CORSO
López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 - t.e. 61592 - rosario

por HECTOR ACOSTA
fotos: NILO SILVESTRONE

**nueva línea '71
deportiva**



DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS
ANCHOS
CROMADO GARANTIDO

Fabricantes
INDARA S.R.L.

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

**repuestos
y accesorios
legítimos
e importados**



D.K.W.

chapería
electricidad
cigüeñales

AUTOGOL S.R.L.

3 de febrero 1563 T.E. 45364. Rosario

**PHILIPS
AUTORADIO**

**viva el sonido
póngale philips
a su auto**



AUTO RADIO
maica

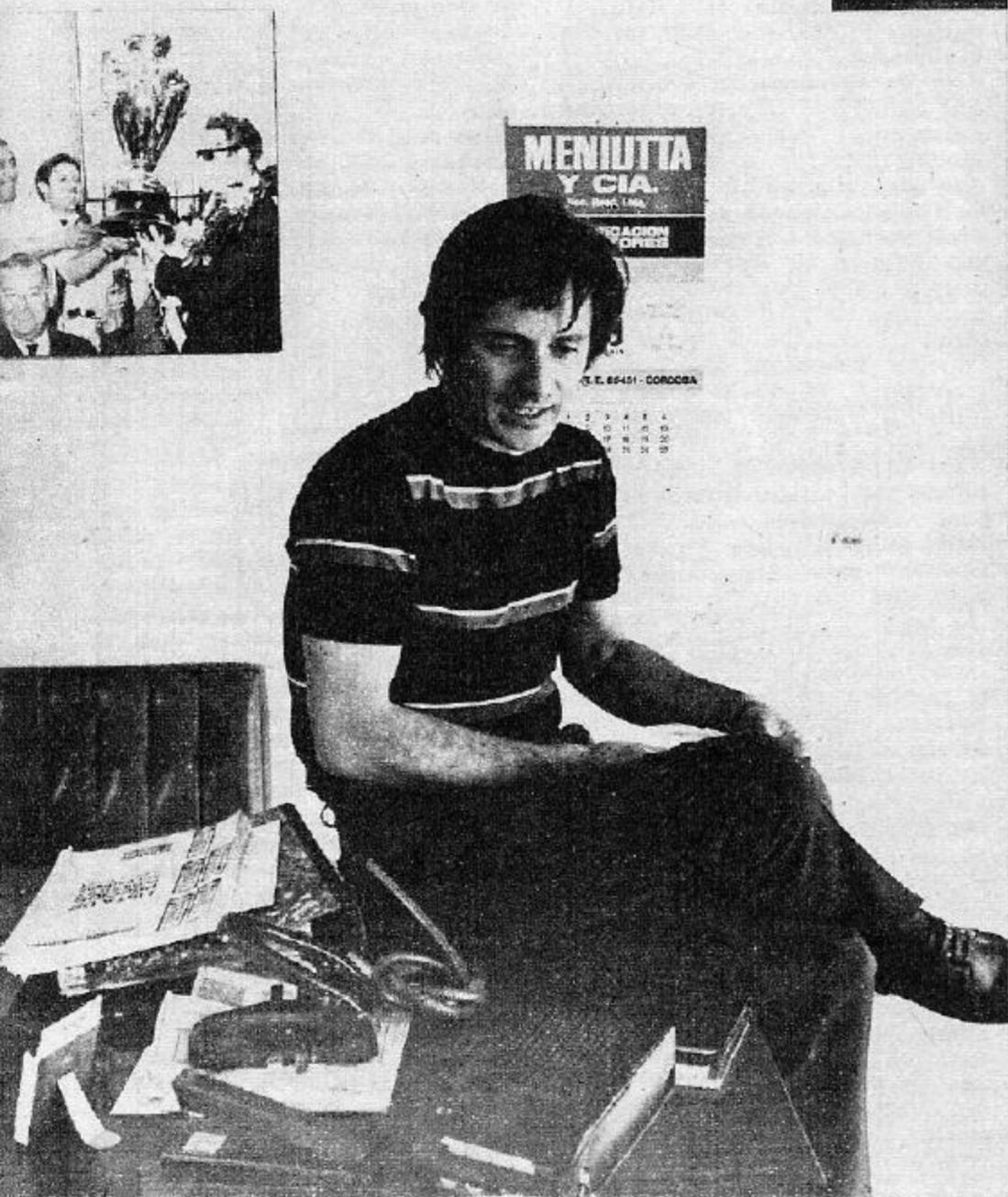
distribuidor
en rosario
Pta. Roca 1986
T.E. 27553



REPRODUCTOR ESTEREO

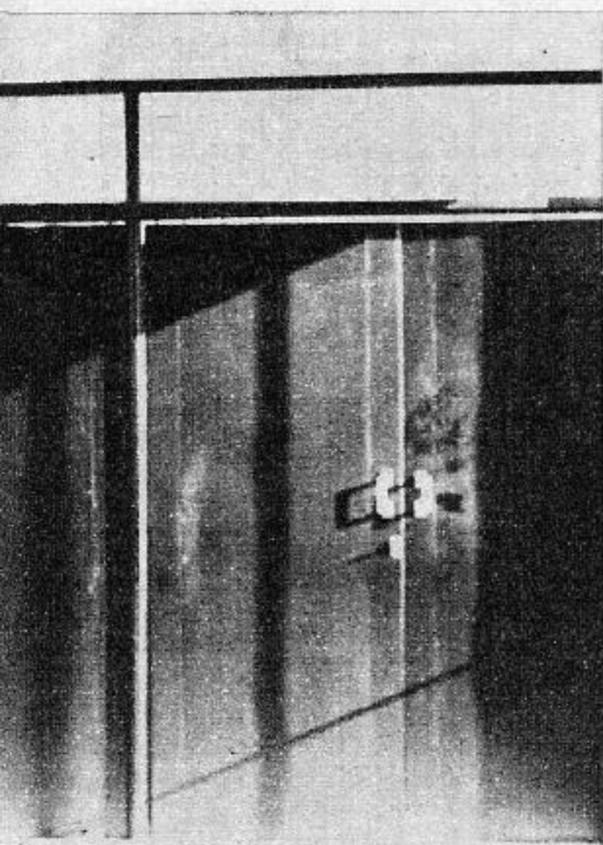
BERTIA: A PUERTA





S CERRADAS...

Ambiente de misterio. Muchas versiones indicando algún trabajo secreto. La verdad dicha con todas sus palabras y evitando resquemores



en rosario = corsa

Lopez Puccio S.R.L.

la máxima jerarquía en stereo con radio para automotores

modelo especial para peugeot 504

SANYO



¡Toda la línea del sonido para su auto!

Unico distribuidor en todo el país

nicolás m. canet

Ple. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

NO BUSQUE MAS!



CHAPA-TODO

PARTES DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARGAS

Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zócalos etc.

ENVIOS AL INTERIOR

AV. ALBERDI 267 T.E. 39 5896 Rosario

repuestos y accesorios

MILTON JORGE

BARBACALLO

PRODUCTOS ROBERT BOSCH

DKW FIAT ISARD DE CARLO N.S.U.
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT
PEUGEOT

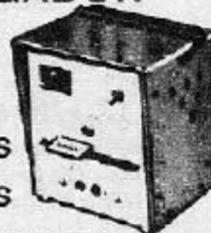


ENVIOS AL INTERIOR

AV. ALBERDI 270 T.E. 39-4522 ROSARIO

MICROCARGADOR DE BATERIAS

FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES



EDUARDO A. POLONI E HIJO

SALTA 1574 T.E. 22743 - ROSARIO

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.

ARTICULOS PARA CERRAJERIAS

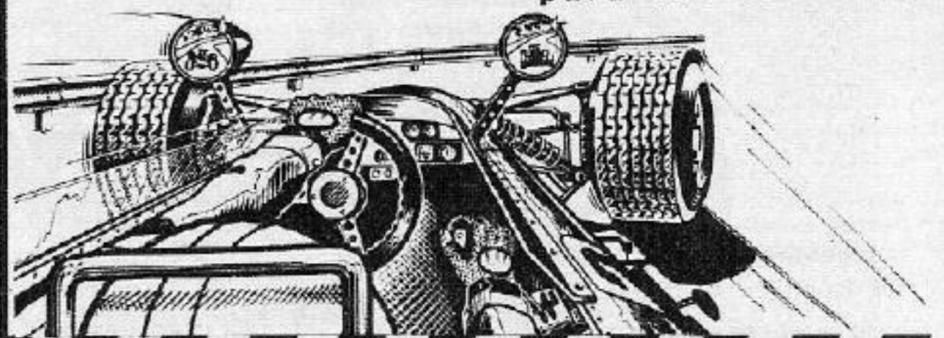
Llaves ciegas y máquinas para duplicar llaves de todo tipo. Trabes, cerraduras y repuestos TRABEX y NEIMAN. Cerraduras a cilindro, comunes y de seguridad. Herramientas y cajas para herramientas. Candados, etc.

Consulte precios- envios al interior.

SAVELIO D. DEMINAS. AVDA. PELLEGRINI 1402 - t.e. 65881
ROSARIO.



escape metal
para ENTENDIDOS



ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL METALURGICO

FABRICA DE TUBOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES

LA PAZ 156

T.E. 81-2156

83269 Rosario

BERTA; A PUERTAS CERRADAS.

Habían circulado muchas versiones. Todo hacía presumir que había algo muy grande en secreto, o algo había hecho cambiar el normal trabajo de atención en el taller. Conversando con algunos "afectados" —colegas y corredores— notamos un cierto tipo de molestia. ¿Qué pasaba en lo de Berta? Fuimos a averiguarlo.

Al llegar, Oreste no estaba ya que había salido con Di Palma para acompañarlo hasta el Aeroclub de Alta Gracia. El volante ganador de la primera fecha del TC "A" iba a volar de inmediato hacia Arrecifes. Conversamos entonces con Liliana de Berta quien nos anticipó algunas pautas del trabajo de su marido. Al rato llegó el preparador y de inmediato fuimos al diálogo. Para probar esperamos la invitación para ingresar al taller. No llegó. Entonces pensamos que algo había de cierto respecto a ese hermetismo que parece rodear todas las cosas de "La Fortaleza", otrora abierta a todos indefinidamente.

Nilo, como para romper un poco el hielo sugirió: "¿Podemos hacer algunas fotitos del taller?", mientras disparaba sobre el rostro con su Nikon. La sonrisa fue demostrativa de amistad, pero la contestación fue tajante: "No, no van a poder hacer fotos".

Y entonces comenzó la explicación. —"Sucede que a fin del año pasado comenzamos a trabajar en común con Ika-Renault sobre algunos aspectos de desarrollo de ciertas cosas nuevas. Eso es algo que me gusta mucho y que considero muy importante para mi futuro. No quiero encasillarme con ser el preparador de autos de carrera. Voy más allá. Esas cosas son —por supuesto— casi secretas y que no deben trascender porque muchas veces desconciertan a los usuarios. A raíz de que algunos de los trabajos trascendieron, vino la sugerencia desde la fábrica para que evitáramos todo tipo de tales descubrimientos. Fue cuando restringimos la entrada de mucha gente, pero claro que había otros que seguían

circulando como siempre. Aun cuando las sorpresas disminuyeron hubo otras infidencias que obligaron a tomar esta determinación. Fijáte que vino un día Lobbosco (Gerente de Competición de Ika-Renault) y me dijo que había que adoptar otro temperamento. Para mí era muy violento decirle a cierta gente que no iba a poder entrar más al Taller. Con qué cara le iba a decir yo eso a Copello, por ejemplo. Imagínate. Por lo tanto el propio Lobbosco se encargó de comunicárselo a todos los pilotos vinculados a la fábrica: Copello, Ternengo, Marincovich, «Larry», y yo se lo tengo que decir a ustedes, los periodistas."—

La explicación concisa, si se quiere antipática, tendrá su lógica. Y hay que aceptarla por más que a todos les gustará husmear más de cerca toda esa actividad que cuando se transforma en autos de carrera es noticia de primera plana. Ese es el motivo de las puertas cerradas, y también de un diálogo desprovisto de ejemplos gráficos. Ahora el cronista deberá contar lo que la máquina fotográfica no puede ver, y hasta imaginarse cómo serán los proyectos que se maquinan hasta el momento de ser dados a luz.

¿Cuáles son los proyectos? —"Seguir trabajando más que nunca. Estamos terminando una serie de doce motores Tornado para turismo de carretera. También estoy dando los últimos toques al primer carburador «Berta» para esta categoría. Estoy probando un R-12 y sigo de cerca los trabajos del motor V-8."— Liliana nos había dicho antes que en estos momentos se estaba recopilando todo el trabajo en Olivetti para que la computadora diga cuáles son los caminos más efectivos, rápidos y económicos para llegar al objetivo.

Hablando de economía, hay un punto que aflige al preparador. —"Se ha planteado un problema bastante grande para continuar con el desarrollo del motor Internacional. Se acabó la plata. Hacen falta como cin-

cuenta millones de pesos para montar todo lo necesario como para construirlo en serie. Yo espero que dentro de un mes tendremos todos los elementos como para armarlo y en pocos días más ponerlo en marcha, tirarlo arriba del chasis al que lo estoy modificando y comenzar a probarlo. De acuerdo a los resultados y al apoyo que consiga seguiré adelante. No se puede encerrar esto solo. No quiero que vuelva a suceder lo de la Temporada Internacional, donde en una sola carrera perdí diez millones de pesos."

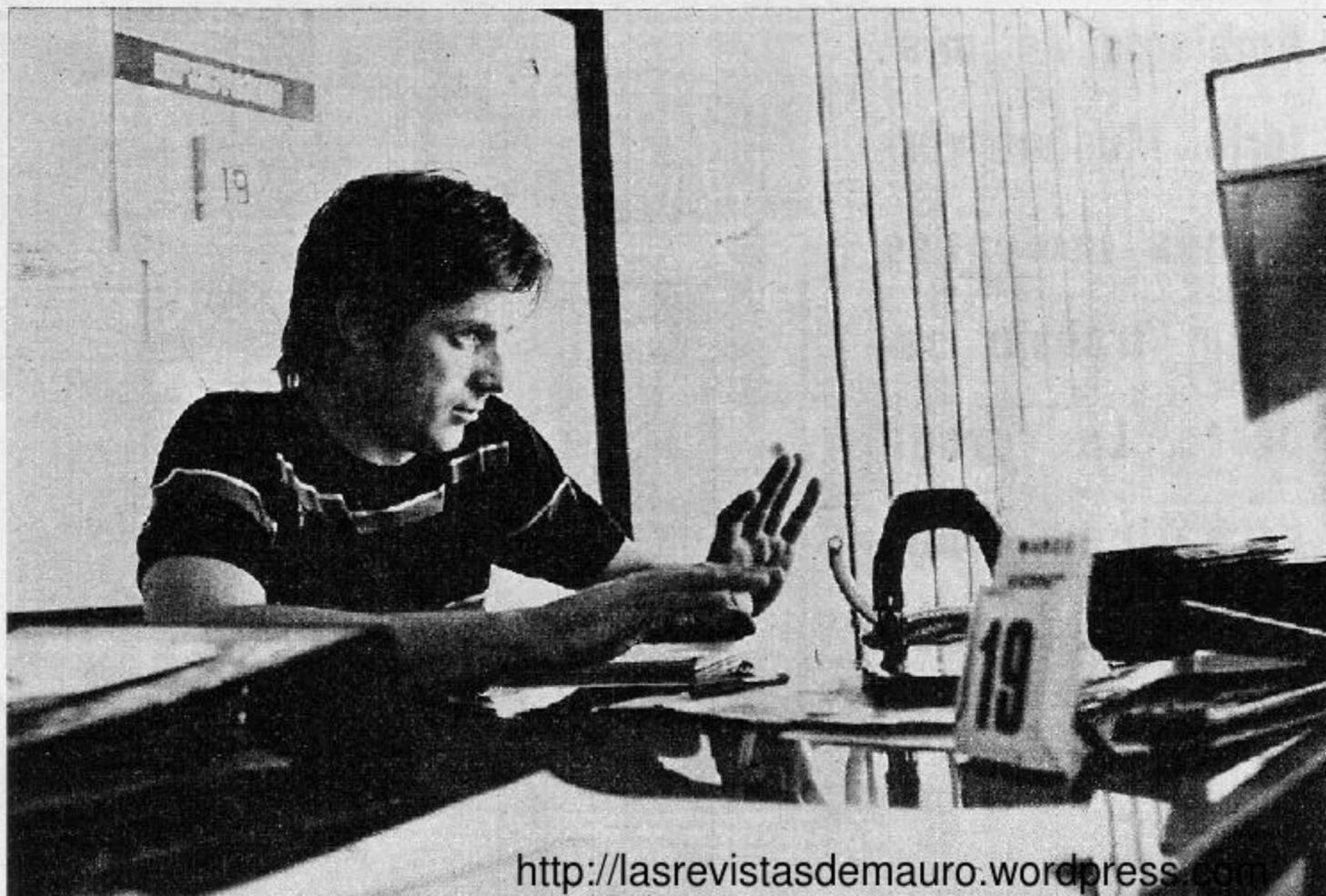
¿Por lo tanto hay un impasse en los proyectos de correr en Europa o Estados Unidos?

—"No propiamente. Ahora hay que esperar los resultados y ver quién nos puede apoyar, o mejor dicho, a quién le interesa que un coche íntegramente argentino vaya a correr afuera con posibilidades. Mientras tanto nos mantendremos activos con lo nacional si es que el calendario se pone en marcha. Vamos a construir un fórmula uno nuevo y así tendremos autos en todas las categorías grandes. Lástima que no se corrió en Las Flores. Teníamos listos los dos autos con ochocientas vueltas más que el año pasado y quince caballos de refuerzo. Algo así como 6.700 rpm y casi 350 HP."

Efectivamente. En el taller estaban listos los dos coches que estaban a punto de ser trasladados, cuando les llegó la información de que la carrera se suspendía, postergándose para no sabemos cuándo. También se podían ver las dos Liebres del equipo. Una, la ganadora, estaba prácticamente lista. La otra, la utilizada por Bertolini, estaba comenzando a desmantelarse para su reparación. Bertolini, en su salida de camino, le había torcido el casco y la va a precisar para la competencia de La Cumbre. Aparentemente nada hace sospechar que pueda producirse allí el debut de un nuevo engendro: todo hacía suponer hace tiempo que una Cross-Country (sí, una rural Rambler) de color rojo iba a ser destinada a la competición. El artefacto estaba siendo aliviado y reforzado en un rincón del taller. Sus puertas traseras habían sido cuidadosamente soldadas y los buches agrandados. Ahora no la vimos. Tal vez haya estado más oculta o terminándose para la carrera de La Cumbre.

La charla sin ilustración había terminado. Nilo Silvestrone engamuzó sus máquinas, y se alegró de lo aliviado del trabajo. Solo había tenido tiempo y lugar para gatillar contra la figura del declarante. Las puertas negras habían sido su telón de fondo.

Afuera permanecía el R-12 bajado, con llantas más anchas, con algo distinto en el motor y con el mismo color del equipo. ¿Tal vez sea ese el primer paso de un equipo con los nuevos modelos que se lanzarán al mercado el 20 de mayo? El tiempo lo dirá. "La Fortaleza", como un día fue bautizada desde estas páginas, había sido, en este primer round, inexpugnable. Que todo sea para bien.

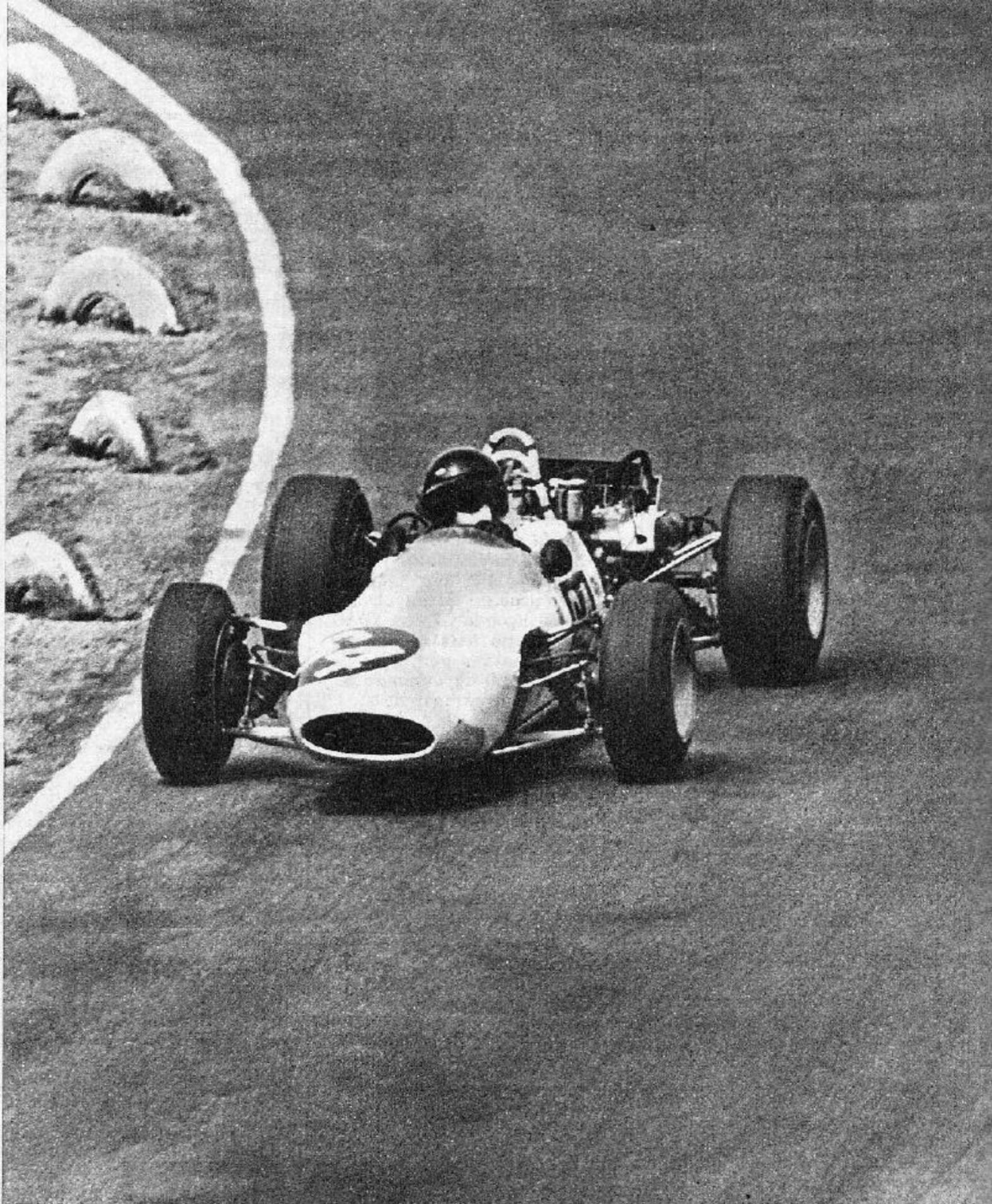




Raúl Expósito: quien más se mueve para bien de la categoría. Capo de F-2 Asociados, que —discutido o no— es responsable de muchas ideas. Y que se pongan en práctica.

**Habrán carreras;
ya hay 20 autos en
orden de largada;
1971 puede ser el año
definitivo para
que se afirme de una
vez por todas**

por JULIO F. PEREZ BALBI



FORMULA DOS NACIONAL: HACIA LA AFIRMACION DEFINITIVA

A pesar del escepticismo de los organizadores de competencias, Fórmula Dos recién en 1971 tendrá el arranque definitivo hacia una afirmación total. Basta de temblorosas carreras, basta de autos fantasmas que servían

solamente para justificar una nota periodística o engañar al espectador con una falsa lista de inscriptos. Ya hay autos hechos, prácticamente completos. Damos fe de ello; de la lista que publicamos aparte vimos correr unos

18 autos por lo menos, es decir que el 25 de abril, haciendo cálculos pesimistas, 20 autos en línea de partida pueden marcar una nueva era que se empezó a atisbar a fines de 1970 con la fundación de F-2 Asociados, en-

tidad super necesaria para la categoría y que ya comenzó a brindar resultados positivos a pesar de la falta casi total de dirigentes en ella que agachen el lomo.

Más de una vez comentamos las ventajas de F-2 sobre otras

categorias de monoplazas. A pesar de que se le achacan mil y un defectos —como, por ejemplo, ser casi inaccesible—, un buen lote de F-2 puede brindar espectáculos que difícilmente otra categoría de monoplazas pueda hacerlo. Y eso que no nos olvidamos de F-4, sino que la tenemos muy presente. Es que un F-2 es mucho más veloz, también ágil y de mucha versatilidad, especialmente esto último. Pueden ofrecer un muy buen espectáculo en circuitos trabados como Rafaela, por ejemplo. Mientras que un F-4 o F-1 descollan en uno o en otro, pero no se desempeñan medianamente bien en ambos a la vez como puede hacerlo un F-2. Este es un detalle que puede parecer sin importancia, pero hace que un F-2 sea apto para correr en todos los circuitos de nuestro país —asfaltados, claro está—, mientras que un F-4 no, y un F-1 menos que menos. Estamos hablando de espectáculo y basta, no comparando una categoría con otra; bien sabemos que un F-4 tiene innumerables ventajas sobre un F-2 que hacen que su existencia tenga sobradas razones de ser. Y muchas.

PERO HAY POCAS CARRERAS

Por lo menos en el Calendario. Solamente dos entidades pidieron fecha a CADAD para Fórmula Dos. Vaya panorama. Pero cuando el calendario se dio a conocer, CADAD logró que alguno de los clubes que habían pedido F-4 en conjunto con SP se volcasen a F-2, y por lo menos regó el calendario nacional con seis carreras para Fórmula Dos. Ahí no terminó todo: F-2 Asociados empezó a trabajar sobre el mismo tema. Había que aumentar el número de carreras, llegar a una carrera mensual de importancia. Prácticamente lo han logrado. Si bien no tienen puntaje para el campeonato argentino, se logró lo siguiente: que el 4 y 11 de abril cinco F-2 argentinos fuesen invitados a competir en Porto Alegre (aunque en estas gestiones el mérito le cabe al A.C.A.); que la Copa Sul Am incluya a los F-2, con lo cual se logró que cuatro carreras más engrosen el calendario de la categoría (dos en Brasil y dos en la Argentina); que el A.C.A. esté estudiando la posibilidad de organizar dos competencias más; que haya proposiciones para que los F-2 compitan contra los F-1, que etc., etc. Va a haber trabajo, sin duda alguna.

NOVEDADES TECNICAS

Hace unos meses F-2 Asociados presentó a CADAD una solicitud

de modificación al reglamento de F-2. En la misma se proponía la derogación de la posibilidad de adaptar tapas de cilindros de doble árbol de levas y aumentar el peso mínimo reglamentario de 420 kg a 490 kg. La primera medida tiene por objeto impedir que en cualquier momento un motor oficial debidamente desarrollado intervenga en competencias con un motor con tapa doppio albero y sea lisa y llanamente inalcanzable y las carreras tengan de antemano un ganador cantado.

La carta fue recibida por la Comisión Técnica de CADAD, pero todavía no se tuvo respuesta. Un diálogo entre pilotos y concurrentes de F-2 (por mayoría están de acuerdo en las cláusulas pedidas) con la CT de CADAD sería necesario para que se expidan de una vez por todas.

Sobre los 490 kg mínimos pedidos se puede razonar de similar forma que con la tapa doble árbol. Hay chasis importados de F-3 —como ser, los del equipo del A.C.A. o el Brabham de Zunino, ex Sergio— que con motor Fiat y caja Hewland llegan a los 410/420 kilogramos, mientras que chasis nacionales más pesados, con un motor Peugeot (más pesado que un Fiat) y con caja Sáenz (también más pesada que una Hewland), los 470 kg son cosa común. Para evitar esas diferencias que damnifican al espectáculo se propuso dicha concesión al reglamento, porque evidentemente hay que tratar de mejorar los espectáculos y dejar exquisiteces técnicas para más adelante, cuando la fórmula ya esté encauzada.

Hay muchas probabilidades de que Fórmula Dos se transforme en la categoría (para eso tiene que dirimir supremacía con F-4) que mayor cantidad de veces compita en el exterior. A principios de abril cinco monoplazas de F-2 correrán en el autódromo de Tarumá, en Porto Alegre; integrarán la Copa Sul Am; el año pasado corrieron en el circuito de San José, en el Uruguay, y es probable que se repitan las carreras allá. Además, comenzaron los primeros carteos con Chile para hacer una temporada de F-2 similares a las que con tanto éxito hicieron los muchachos de F-4.

En síntesis, F-2 tiene un panorama mucho más agradable que el del año pasado. Hay autos que no son fantasmas, la agrupación de pilotos está en la cosa y toma medidas lógicas para sacar a flote a la categoría como lo hacen suponer las últimas novedades de este año y el ímpetu y entusiasmo de fines del año pasado.



Velocidad, fuori pista, pero por sobre todas las cosas una muy buena técnica es el común denominador de los F-2.

Derecha, abajo: Pomodoro, un pilotazo de F-2. Hombre fuerte del bando peugeotista.

ESCALA DE PREMIOS PROPUESTA POR F-2 ASOCIADOS

Hace dos semanas F-2 Asociados propuso a los clubes la siguiente escala de premios a distribuir en las carreras en que se realicen dos series y el gana-

dor de la carrera sea determinado por suma de tiempos. Además, si es posible se exigiría una prima de partida para las pruebas de clasificación de \$ 25.000.

Posición	Primera serie	Segunda serie	Suma de tiempos
1º)	\$ 45.000	\$ 45.000	\$ 90.000
2º)	\$ 40.000	\$ 40.000	\$ 80.000
3º)	\$ 32.500	\$ 32.500	\$ 65.000
4º)	\$ 27.500	\$ 27.500	\$ 55.000
5º)	\$ 22.500	\$ 22.500	\$ 45.000
6º)	\$ 17.500	\$ 17.500	\$ 35.000
7º)	\$ 10.000	\$ 10.000	\$ 20.000
8º)	\$ 5.000	\$ 5.000	\$ 10.000

Todos en pesos moneda nacional.



NOMINA DE AUTOS TERMINADOS QUE SERIAN DE LA PARTIDA EL 25 DE ABRIL, PRIMERA COMPETENCIA PUNTABLE DE LA CATEGORIA

Piloto	Chasis	Motor	Concurrente
Esteban Fernandino ..	Brabham	Fiat	A.C.A.
Rubén Bulla	Brabham	Fiat	A.C.A.
Oswaldo Bessia	B.W.A.	Fiat	A.C.A.
Raúl Expósito	Martos	Peugeot	Rex Automot.
Alberto Alvarez	Cancellieri	Fiat	Alvarez
Eduardo Bouvier	Martos	Peugeot	Bouvier
Pablo Brea	Crespi	Fiat	Crespi
Benedicto Caldarella ..	Cancellieri	Fiat	Cigliutti
Fernando Favergioti ..	Valaco	Peugeot	Team Fava
Francisco Guevara ..	Masquerre	Fiat	Masquerre
Juan Carlos Salatino ..	Masquerre	Fiat	Masquerre
Carlos Lustig	Rafaela	Peugeot	Escape Metal
Alberto Lorenzani ...	Crespi	Peugeot	Marin
Oswaldo López	Martos	Peugeot	Cocho's Y. T.
Domínguo Mainardi ...	De Tomaso	Fiat	Peña Chaco
Domingo Montore ...	Montore	Fiat	Montore
Felipe Massei	Bravi	Fiat	P. Marcos Juárez
Juan Pomodoro	Rafaela	Peugeot	Motor y Camino
Alberto Passadore ...	Lotus	Fiat	Lotus Argentina
Cacho Castellani	Bravi	Peugeot	Rosaz.
Carlos Spotti	C. S.	Peugeot	Spotti
José Soifer	Crespi	Peugeot	Soifer
Néstor Salerno	Casale	Peugeot	Casale
Roberto Sáenz	Rafaela	Fiat	Sáenz
Felipe Sanatagata ...	Martos Peugeot	Peugeot	P. Los Amigos
Ricardo Zunino	Brabham	Fiat	Zunino
Ernesto Wainer	Rafaela	Peugeot	Motor y Camino

ALPINE

EL GRAN G



El Alpine del francés Andruet dio que hablar en reciente Tour de Corse debido a sus extraordinarias performances, sobre todo en el terreno montañoso.

ANADOR



Luego de ganar el
40° Rally de
Montecarlo, el
Alpine A-110 se ha
constituido en
uno de los autos
deportivos de
mayor
predicamento en
Europa

El Rally de Montecarlo, luego de tanto tiempo, tuvo la satisfacción de ver triunfador en su exigente constitución a un automóvil francés. El Alpine A-110 se había constituido en los días previos a la gran carrera como el más serio rival del imbatible Porsche o de los exitosos Lancia Fulvia HF. Y cuando la bandera a cuadros cayó finalmente sobre el ganador de Montecarlo, en la explanada de Mónaco, fueron los directivos de Alpine-Renault quienes festejaron su mayor triunfo desde que se comenzó a trabajar sobre ese auto.

Para conocerlo mejor hemos realizado una descripción de este automóvil, donde se lo compara con sus rivales más encumbrados del rally europeo.

Una de las más importantes ventajas que tiene el Apine A-110 es que su versión "rallye" es prácticamente similar a la que se puede adquirir en las concesionarias de la fábrica. No significa esto que el auto versión "rally" sea muy doméstico y tranquilo sino que, por el contrario, la versión calle es de las más picantes que se pueden encontrar en ese tipo de vehículo.



2
Derecha, al centro: La versión pistera del Alpine A-110 en una carrera en California. Este modelo es bastante popular en EE. UU. y se lo considera como un auto realmente de "élite".

3
Derecha, abajo: El agresivo frente del Alpine de Orsini-Canonica durante el Tour de Corse (Vuelta de Córcega), enarbolando seis faros adicionales.

4
Poco antes de largar desde la cabecera de Lisboa (Portugal), uno de los Alpine oficiales que integraron el equipo vencedor en el Rally de Montecarlo.

5
Arriba, derecha: Transparencia del Alpine A-110 donde se observan perfectamente bien los detalles de avanzada que se han agregado a la versión rally del Alpine de calle.

Al tomar contacto con el vehículo lo que más sorprende es la estrechez de la cabina, que más que cabina de un auto parece la carlinga estrecha de un pequeño avión de combate. Pero esta estrechez no es más que un medio ideal para que el piloto se sienta muy compenetrado con el auto, para que lo sienta hasta en el más mínimo movimiento. Pese a que es estrecha no es incómoda, ya que tiene un buen par de butacas y todos los controles al alcance de la mano. Sentarse en un Alpine, ponerlo en marcha y comenzar a vivirlo es iniciar un "flirt" a fondo. Pero cuando se anda ya un poco más en el auto, el "flirt" se convierte paso a paso en un enamoramiento total. Porque el Alpine es uno de esos "autitos" que entran al manejarlos y al "vivirlos". Es un auto para iniciados, para fanáticos de la velocidad y de la pureza en materia técnica, pero puede resultar un auto incómodo y bochinchero para aquellos que gustan de un vehículo cómodo y tranquilo. El Alpine tiene, por estas razones, el espíritu deportivo que atrae a un mercado perfectamente diferenciado del resto.

El éxito del Alpine A-110 en rallies europeos se basa fundamentalmente en las condiciones de trepada que evidencia a cada momento. Los rallies en Europa, debemos tenerlo presente, se corren en su gran mayoría sobre terrenos montañosos y nevados y el Alpine tiene la gran ventaja de tener el motor ubicado detrás del eje posterior, lo que le otorga un excelente apoyo en la zona trasera del auto, en las trepadas. En cambio el Porsche 914 que co-

FICHA TECNICA

MOTOR:

4 cilindros en línea.
Diámetro: 77 mm.
Carrera: 84 mm.
Cilindrada: 1.565 cm³.
Compresión: 10,25 : 1.
Distribución: válvulas a la cabeza inclinadas en V. Balancines y varillas levanta válvulas.
Alimentación: 2 carburadores Weber horizontales, doble cuerpo.
Refrigeración: por agua.
Filtro de aceite: de serie.
Potencia máxima: 138 HP a 6.000 rpm.
Cupla máxima: 14,7 mkg a 5.000 rpm.
Batería: 12 voltios. Alternador.

TRASMISION:

En las ruedas posteriores.
Embrague: monodisco seco a diafragma.
Caja: 5 marchas, todas sincronizadas. Palanca al piso.
Primera 3,61 (caja) - 12,6 (total)
Segunda 2,36 (caja) - 7,95 (total)
Tercera 1,69 (caja) - 5,59 (total)
Cuarta 1,29 (caja) - 4,34 (total)
Quinta 1,03 (caja) - 3,47 (total)
M. atrás 3,08 (caja) - 10,37 (total)

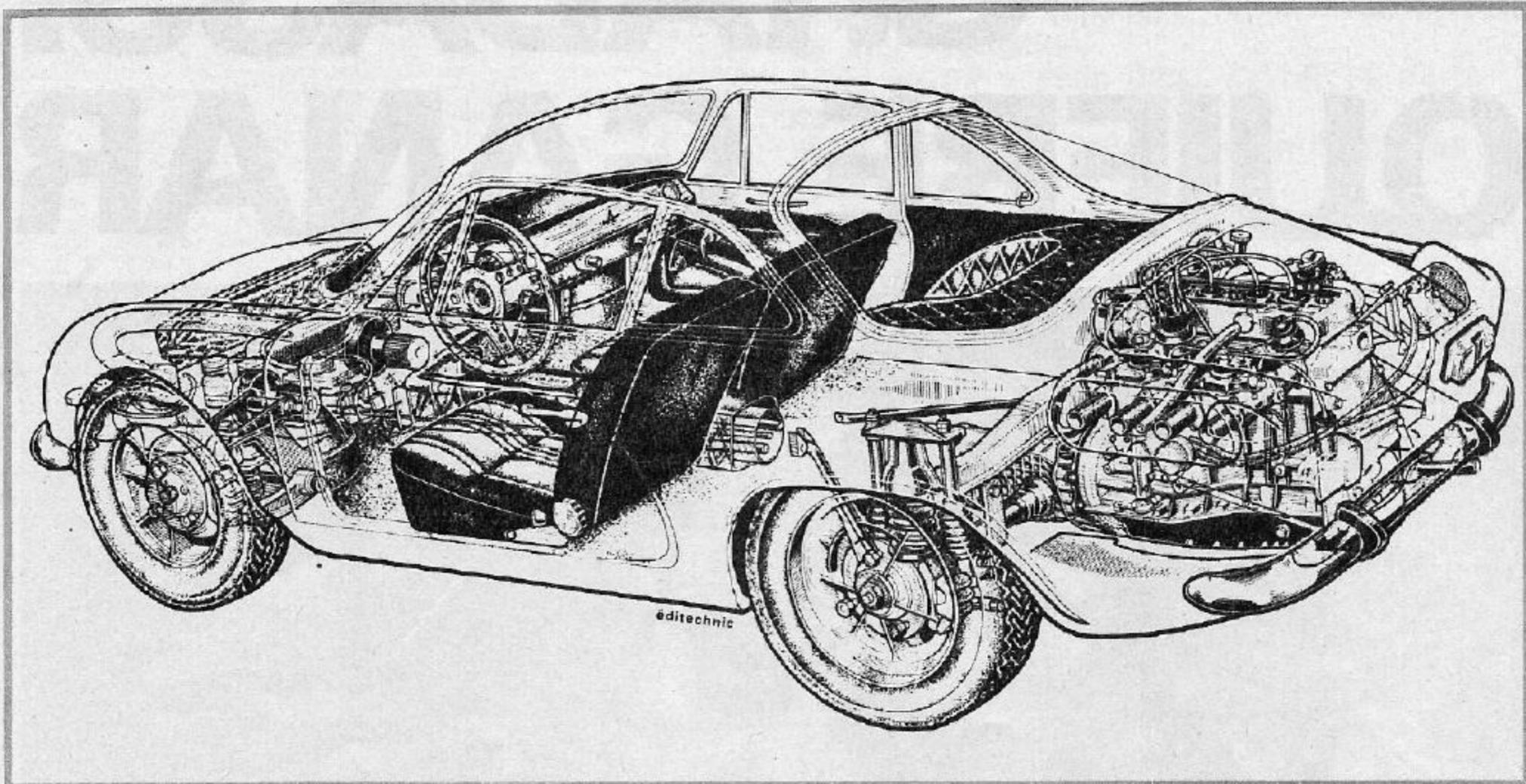
CHASIS:

Bastidor acajonado en lámina de acero; carrocería en plástico.
Frenos: a disco en las cuatro ruedas y doble circuito de freno.
Suspensión delantera: ruedas independientes, triángulos y elásticos helicoidales. Barra antirrolido.
Amortiguadores: hidráulicos telescópicos.
Suspensión posterior: ruedas independientes, semiejes oscilantes, reactores de empuje y resortes helicoidales. Cuatro amortiguadores por rueda.
Dirección: a cremallera.

PERFORMANCES:

Velocidad a 1.000 rev/min. en quinta: 33,88 km/h.
Relación peso/potencia: 5,1 Kg/HP.
Velocidad máxima: 195 km/h.

GANADOR



rrió en Monte 71 tiene el motor ubicado delante del eje trasero, lo cual le resta esa chance adicional.

La construcción del Alpine es del tipo acajonado, estilo éste muy empleado por los nuevos técnicos franceses en materia de autos de carrera (Matra, Ligier, WN, etcétera). Su relación peso/potencia es de 5,1 kg por HP, lo cual no es excepcional, pero le otorga al Alpine una buena capacidad de aceleración, fundamental para transitar caminos de cornisa con nieve.

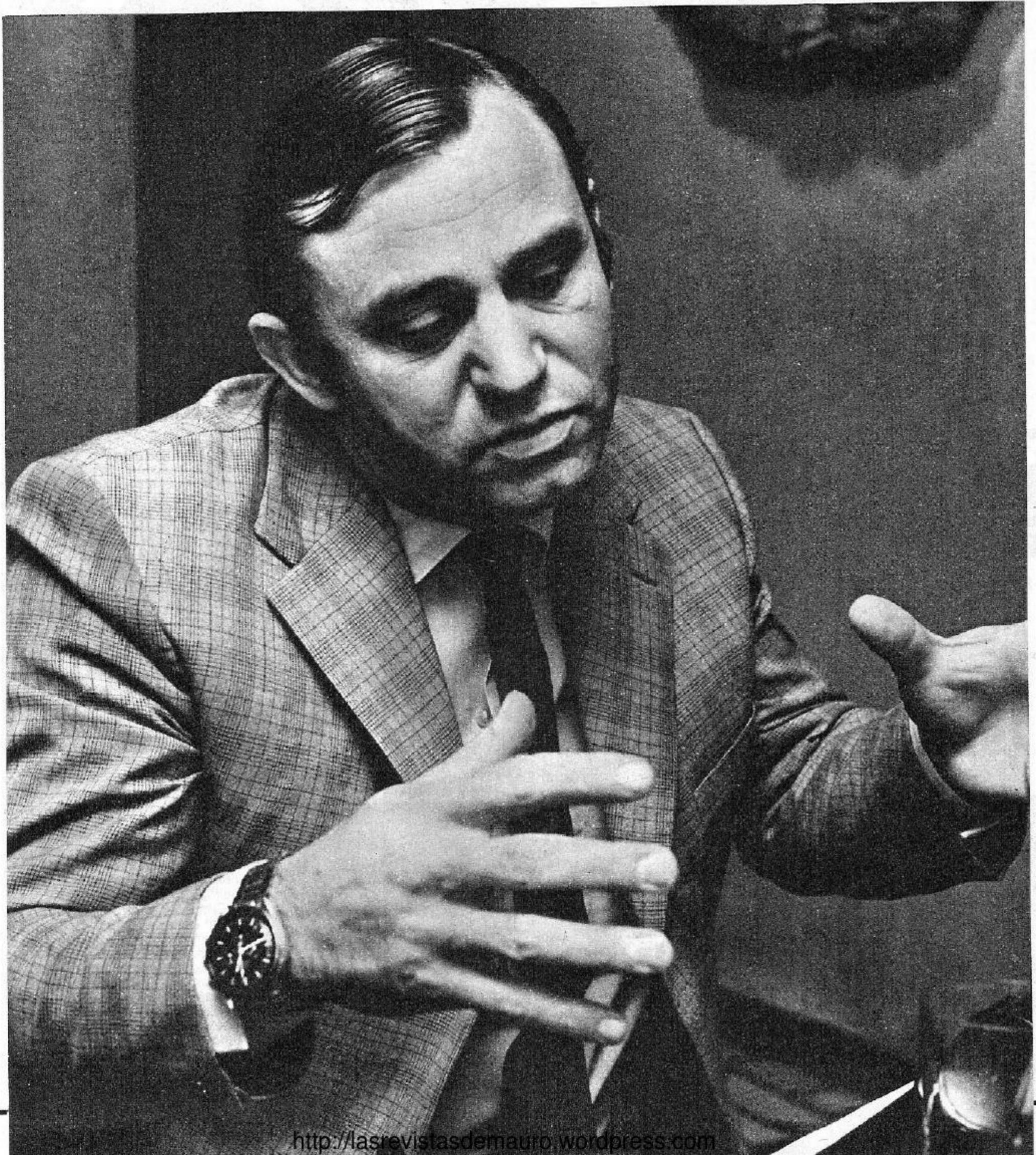
La caja de velocidades es muy accesible y el recambio de engranajes no ofrece ningún tipo de problemas. La caja está ubicada delante del motor y del diferencial.

Un párrafo aparte merece el motor, que es potente, elástico y noble a la vez debido a que tiene como base un block de serie de R8.

La dirección a cremallera es muy precisa y exige un manejo muy fino, siendo descansada a la vez; lo cual en carreras tipo rally resulta fundamental, donde el piloto está permanentemente girando el volante, para doblar o para corregir un derrape sobre el hielo.

Como se podrá ver, el Alpine A-110 es un auto realmente agradable y con mucha personalidad; que no en vano ganó el Rally de Montecarlo y más recientemente el Rally Sestriere. El triunfo de Alpine abrió de esta manera un nuevo campo al auto, que a partir de ahora se ha de lanzar en forma simultánea en toda Europa, no limitándose a ser adquirido por los fanáticos franceses.

GRADASSI QUIERE GANAR



A veces es desconcertante. De pronto rompe su parquedad de siempre y sale con un "Sáquenme bien la foto porque el domingo en Las Flores gana yo...". Y vuelve a meterse en su caparazón que lo separa y se aleja de todo lo que sea espontaneidad, conversación o simple fraseo intrascendente. Uno nunca sabe si está pensando en la carrera del domingo, en su futuro con el Huayra-Ford o en el Desafío de Los Valientes. Y posiblemente esté pensando en lo que va a comer a mediodía junto con el Turco Raies. Porque él y el Turco son algo así como el domingo y los ravioles, inseparables amigos desde hace más de tres años.

Así es Pirín Gradassi. Pasa del silencio a salidas inesperadas, a la broma, pero siempre manteniendo ese aire taciturno y pasivo. Por eso el viernes pasado, cuando estuvimos con él, tenía mucha fe en el auto y en el F-100 aunque ni siquiera se había sentado en el Huayra para ver si le quedaba cómodo. O para corregir la pedalera... nada. Lo importante es correr y hacerlo bien, manejar y bajar del auto satisfecho, eso es lo que le gusta a Pirín además de ganar de vez en cuando aunque más no sea. Y el Turco Raies sentado a su lado interrumpía la charla con Germán y agregaba enfáticamente con tonada mediterránea: "Para qué probar los autos..., el que anda, anda en cualquier cosa, en auto, en moto, en karting o en midget. ¿No, Pirín?". Y Pirín levanta la vista, sale de sus misteriosos pensamientos y asienta con la cabeza, como por compromiso.

Agarramos el tirabuzón y empezamos a charlar con Pirín, cosa que se torna difícil en algunos momentos. Porque a Pirín no le interesa la promoción —nunca la tuvo por otra parte— ni las fotos ni los avisos en colores con cigarrillo en mano. En cambio le importan los records de vuelta en el Zonda o correr el Desafío de los Valientes.

"Nunca me subí al Huayra, pero es un auto al que le tengo fe. Me parece que las cosas van a andar mejor. Por ahora tendré que arreglármelas con el spider con que Pronello hiciera la temporada pasada... dentro de tres o cuatro meses podré subirme al nuevo con motor trasero que están haciendo en Villa María."

La pista lo ha probado más de un centenar de veces y nunca tuvo errores, pero su fuerte es la montaña y cuanto más trabada mejor. Y aunque se superó, aunque muchos piensen que ya no se acuerda del DeKa, Pirín sigue añorando las épocas en que peleaba la general con su Auto Unión; tantos recuerdos le trae que en sus ratos libres se va al taller y trabaja un par de horas puliendo lumbreras con vistas a hacer un AU que ande más que el de "Transfer" o por lo menos igual. "¡Ya vas a ver!... Lo hago despacito y sin apuro porque no tengo mucho tiempo, pero cuando salga me voy a divertir como un loco." De la seriedad pasa a una sonrisa esbozada ante la imagen de

un DeKa enderezando montaña por la Pampa de Achala. ¡Y quién no se acuerda de Pirín y su Auto Unión en memorables pruebas de montaña hace cuatro años atrás! ¡De las luchas con Copello! ¡De sus incursiones en TC con el dos tiempos! Volver a eso sería vivir nuevamente un ciclo inolvidable de nuestro automovilismo y Gradassi tiene muchas ganas de hacerlo. Por eso, él y Raies buscan, conversan y hablan por teléfono para conseguir un auto. Porque cuando llega una carrera como la de La Cumbre, Pirín si se queda a pie se enferma. Se enferma de tristeza, de bronca.

—¿Creés que tenés posibilidades?... No te olvidés que el circuito de La Cumbre tiene una recta muy larga y que ahora se corre al revés. Es decir todo el faldco veloz que se hacía antes en bajada y se ponía peligroso porque se entraba muy finito y al límite, ahora es en subida y doblar se hace mucho más fácil porque vas más despacio.

"Se puede hacer una linda carrera, no sé si ganar, pero se puede andar muy bien. Es verdad que la recta que lleva de San Esteban a La Cumbre es larga pero hay dos o tres curvas donde tenés que levantar y ahí se pueden descontar algunos segundos si te tirás a cortar bien adentro. La idea de ir con una Cupé Fiat 600 me encantó... Sigo pensando que se puede hacer un muy buen papel. Claro que sería mucho más lindo correr como antes porque la bajada era bárbara, en todas las curvas se entraba jugado y ahí se podían ganar décimas... Ahora es distinto."

—¿Qué pensás del Desafío de los Valientes?

"Que es una carrera sensacional. Si se hiciera todos los días me anotaba todos los días... Ahí se ve quiénes son los que manejan."

Al igual que muchos otros, Pirín Gradassi piensa que a nuestro automovilismo lo fueron matando las fábricas a medida que se iban interesando en el tema. Un caso tipo: Anexo "J", y eso sí es verdad. Mientras las fábricas se mantuvieron ajenas a la cuestión teníamos doscientos pilotos en actividad; ahora, diez años después en las pruebas para Grupo Dos cuesta mucho llegar a juntar cincuenta pilotos. "Las fábricas tendrían que dedicarse a hacer lo que hizo IKA en un principio. Desarrollar motores y venderlos a precios razonables a los que defienden la marca. Después todo degeneró y mirá lo que pasó... En SP casi no hay autos ni gente con posibilidades de correr."

—¿Por qué le diste el auto de SP que corríste el año pasado a Pepe Cano?

"Porque anda bien y le tengo confianza. Además porque es un tipo obediente y cuidadoso. ¡Qué más!"

—¿Te acordás de aquel Gran Premio que perdiste en Sampacho y del comentado problema con Copello? Ahora que lo ves a la distancia, ¿qué pensás...?

"Fue un asunto del momento. Nunca nos dieron indicaciones, ni a Copello ni a mí para que

Y además quiere muchas cosas más. Hacer un DeKa para ganar en Grupo Dos. Correr todos los días el Desafío de los Valientes. Tener un buen auto de Sport Prototipo. Darle su SP a Pepe Cano. Correr TC en la montaña y, aunque no lo diga, que se lo tenga más en cuenta en las pautas. Pirín quiere guerrear y hay que darle ese gustazo

por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: CARLOS AGUSTIN



uno de los dos cuidáramos. Posiblemente hubiera sido mejor hacerlo de esa forma porque si a mí me decían que tenía que salir segundo hubiese cumplido. ¿Qué pasó? Llegué donde estaba Copello parado y seguí. Te imaginás que si podía ganarle, si tenía la oportunidad no la iba a desperdiciar, y así lo hice. Después el golpe en Sampacho y a otra cosa..."

—¿Volverías a hacer lo mismo?

—"No, creo que no... Pero en ese momento pensé que ganaba el Gran Premio..., ¿te das cuenta?"

Pirín nunca la pegó. A partir de su paso por el equipo oficial IKA nunca más tuvo autos acordes con su rendimiento específico. Siempre se lo vio debatirse entre autos mediocres, con problemas y equipados con motores frágiles y poco caminadores. Pero si Gradassi hubiese hecho

migas con Berta en su momento, ahora sería una de las figuras de SP y por consiguiente del automovilismo nacional. Sin embargo pocos se acuerdan que hay un "señor" piloto que se llama Héctor Luis Gradassi. Por eso es que nunca apareció en las listas de "votados" para ocupar plazas en temporadas internacionales, ni tuvo ofrecimientos apetitosos. Posiblemente porque Pirín nunca supo ganarse a la gente y puso caras feas cuando la mano venía cambiada. Nunca le sonrió a nadie para sumar puntos porque de chico no le enseñaron a ser obsecuente de nadie.

Pirín Gradassi quiere ganar en SP. Quiere ganar el Desafío de los Valientes. Quiere volver a hacer temblar la Pampa de Achala manejando un DKW. Y quiere un montón de cosas más; por eso piensa en voz muy baja, casi en silencio.

MUSTANG



TRANS AM



Doblando bastante fuerte sobre el Mustang "302", el subcampeón de la Trans-Am 1970: George Follmer.

Una versión casi standard se adueñó del campeonato Trans-Am; el MUSTANG 302. Desarrollado por Bud Moore y piloteado por Parnelli Jones y George Follmer, se ha erigido en el monstruo imbatible de las trabadas y exigentes carreras Trans-Am

Para quienes no tienen la menor idea respecto a la Trans-Am, les daremos una idea —menor— como para que entren en el tema con cierta confianza, y no como en primera visita de novio.

Con los ya conocidos "Pony Cars" —Mustang, Camaro, Barracuda, Charger, etc., etc.—, se realizan carreras sobre circuitos trabados (nada de óvalos) permitiéndose motores de hasta cinco litros. Todo esto pasa en USA.

Y parece ser que el "ogro" de la temporada es el Mustang 302, denominado casualmente Trans-Am, que en manos de Rufus Parnelli Jones y George Follmer pasa el trapo en cuanto carrera de la especialidad se dispute. Los Mustang resultaron más rápidos y duraron más que los

demás competidores, manteniéndose dentro de las reglas del juego, o sea partiendo de un auto standard... que es igual al utilizado en carrera. Básicamente, se trata de un Mustang Boss 1970 que pesa 1.550 kg —56% adelante, 44% atrás— y que con los opcionales (suspensión, frenos, ruedas, cubiertas) alcanza casi la misma performance —mínima diferencia— que el Trans-Am pura sangre.

El motor es el 302 pulgadas cúbicas (4.942 cm³) V-8, introducido en la línea Ford en los modelos más poderosos de 1968. Actualmente tal motor, en dos versiones —calle y carrera—, equipa al ya mencionado Mustang Boss y al Mercury Cougar Eliminator.

“El año pasado fue el primero para nosotros en cuanto a participación deportiva con el nuevo motor, y estamos muy conformes”, dijo Jacque Passino, gerente de “Vehículos especiales”; “ahora, con un año de experiencia detrás nuestro, esperamos grandes cosas. No creo que todavía hayamos extraído toda la potencia de este motor”.

Las modificaciones para la modificación del block “302” incluyen cojinetes de bancadas con cuatro bulones y un maquinado especial para los casquillos de válvulas, diferentes a los normales.

Los ingredientes clave en el “302” son las tapas de cilindros especiales. De la misma manera que en los comprobados motores Boss 429, se han modificado las válvulas de manera de aumentar el flujo de admisión. Las cabezas de cilindros determinan una cámara de combustión en forma de cuña que proporcionan mayor eficiencia y más potencia en toda la gama de rpm. Realizadas en hierro fundido, presentan también conductos agrandados de escape.

Las bielas son las mismas que se desarrollaron para el motor 289, ganador 2 veces en Le Mans sobre los GT-40 de John Wyer. El cigüeñal deriva de los realizados por Ford para los mejores autos participantes en Indy. Los pistones, de aluminio extruido, están diseñados como para aumentar la relación de compresión; las válvulas de admisión y escape son de acero forjado, con el vástago y hongo cromados de manera de reducir el desgaste al rozar el vástago con la guía de válvulas.

Totalmente nuevo para este motor “302” es el múltiple de admisión “Cross-Boss”, que es una ramificación del desarrollado para el motor 429 participante en las carreras de NASCAR, que favorece la performance especialmente en el término medio de rpm.

El múltiple Cross-Boss se complementa con el nuevo carbura-

dor Autolite de cuatro bocas.

En cuanto al escape, consiste en un lindo enjambre de tubos que estos ranas han sintonizado de manera de obtener la máxima performance. Todo este conjunto que funcionando rítmicamente hace el mismo ruido que las cataratas de Niágara, ha sido desarrollado por un señor llamado Bud Moore, sobre el que hablaremos un poquitín.

BUD MOORE ENGINEERING

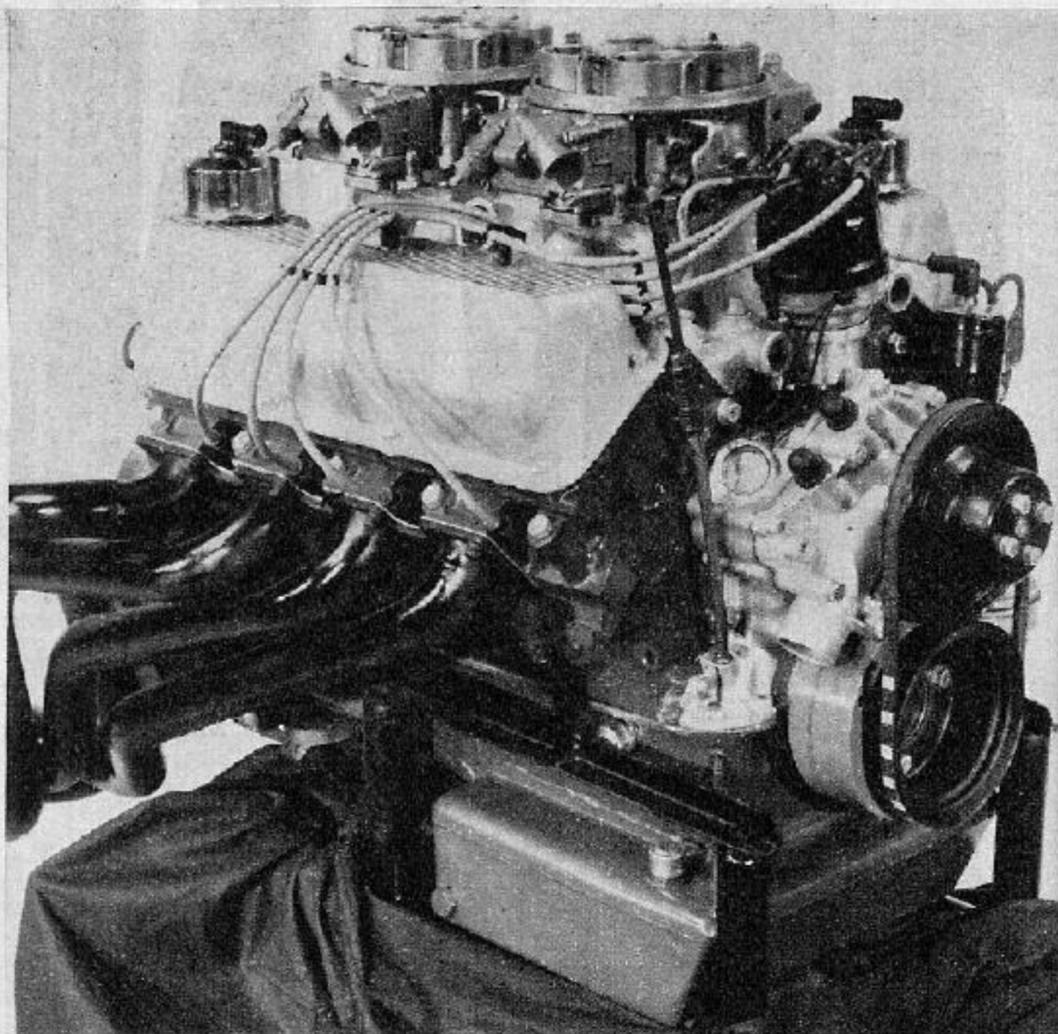
Es un nombre familiar entre los entusiastas de los autos deportivos en el sur de USA, aunque su fama ya está emigrando hacia el norte, como los patos. Pasa que en el sur se aprecian los Stock-Cars y en el norte solamente los Sport.

La historia se inicia en 1967, cuando el emblema de Bud Moore aparece por primera vez en el campeonato Trans-Am del SCCA. Los autos de Moore resultaron sensacionales desde su debut; eran dos Mercury Cougar conducidos alternativamente por Dan Gurney, Peter Revson y Rufus Parnelli Jones. Ese año los autos de Moore ganaron cinco veces la “pole position” y cuatro de las doce carreras puntuables, perdiendo finalmente el campeonato en favor de los Mustang, por la mínima diferencia de dos puntos. En 1968, y habiendo cambiado los pilotos —Tiny Lund y Swede Savage— pero con los mismos autos, se hizo presente en la primera carrera de la temporada —Rockingham— en la que los dos Mercury Cougar se adueñaron en la primera vuelta del primer y segundo puesto, cumpliendo y llegando en ese orden hasta el giro final.

Tiny Lund ganó 9 carreras de las once conquistadas por el Mercury Cougar; las otras dos fueron ganadas por Lloyd Ruby y David Pearson. Bud Moore, evidentemente, amasijó.

En 1969 comienza la experimentación con los Mustang, en manos de Parnelli Jones y George Follmer. A pesar de una serie de incidentes que no favorecieron actuaciones brillantes, detentaron por seis veces el privilegio de largar en la cuerda y ganaron tres veces, además de cuatro segundos puestos. De cualquier manera, los Mustang fueron los más veloces de la Trans-Am. Todos estos antecedentes no hacen más que avalar el campeonato de 1970, conquistado por los Mustang 302 de Moore, triunfo en el que tuvieron mucho que ver Parnelli Jones y Jorgito Follmer.

Hasta el momento, el Mustang 302 no tiene rival en el campeonato Trans-Am. Claro que en el mismo bote reman desesperadamente los Plymouth, Dodge, Chevrolet, Pontiac y AMC...



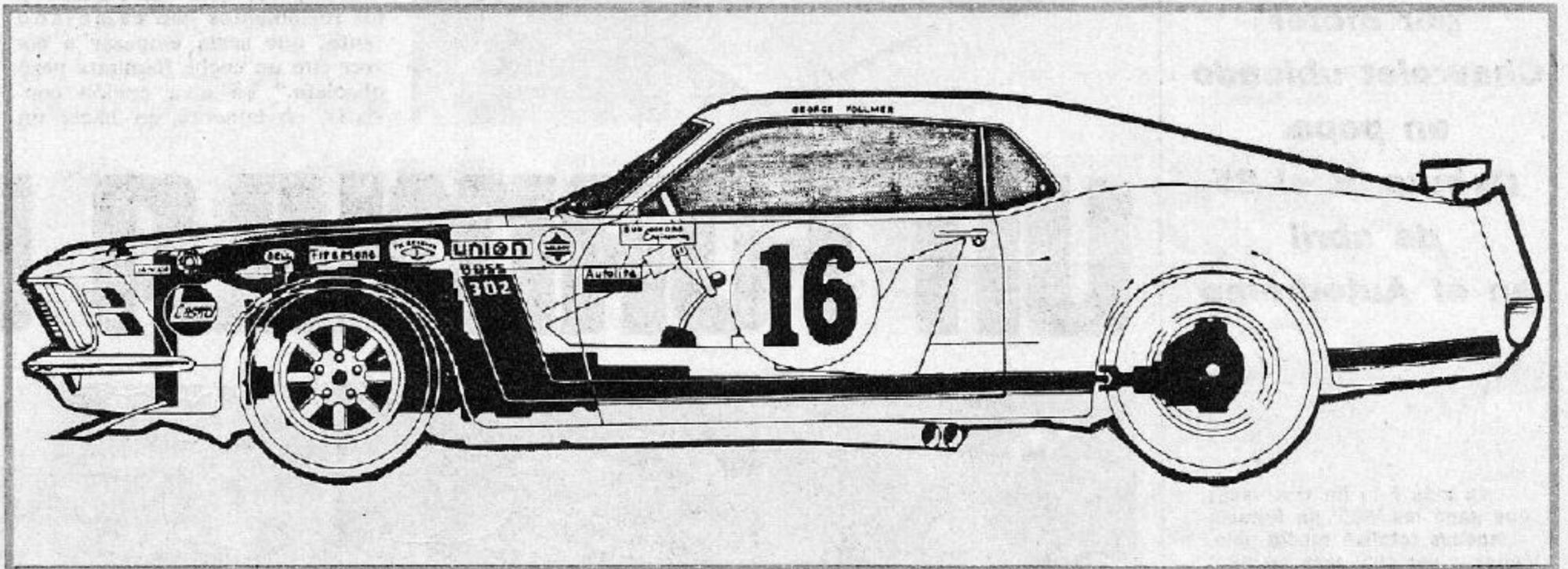
Este es el motor desarrollado por Bud Moore, levemente modificado con respecto al original standard. Notar los carburadores con sus cuatro bocas tipo “entrada-de-subte” y el evidente ensanche de la porción delantera del cárter.

Arriba, derecha: Y éste es el Mustang Trans-Am de Parnelli Jones, campeón absoluto por amasijo. ¡¡¡Hola, campeón...!!!

Abajo: Estos dos inocentes son los responsables del triunfo de Mustang en el campeonato Trans-Am del SCCA: de izquierda a derecha: George Follmer y Rufus Parnelli Jones.

A efectos de comparar las dos versiones del motor 302 H.O., o sea las que equipan a los Mustang 302 de serie y los de carrera, están las siguientes cifras, que permiten apreciar las mínimas diferencias entre ambas versiones.

	COMPETICION	STANDARD
Motor	V-8 a 90° OHV	V-8 a 90° OHV
Diámetro y carrera	101,6 x 76,2	101,6 x 76,2
Capacidad cúbica	4.942 cm ³	4.942 cm ³
Comando de válvulas ...	varillas	varillas
Múltiple de admisión ...	de aluminio	de aluminio
Carburador	4 venturis	4 venturis
Escape	doble	doble
Múltiple de escape	individual	hierro fundido, tubos de flujo libre
Material de cabeza de cilindros	hierro fundido	hierro fundido
Cámara de combustión ..	tipo cuña, cuyo cielo está determinado por las válvulas inclinadas que acompañan el diseño de la cámara.	
Cigüeñal	acero forjado	acero forjado
Diámetro de bancadas ..	56,2 mm	56,2 mm
Árbol de levas	hierro fundido	hierro fundido
Comando del árbol	a cadena	a cadena
Válvulas de escape	acero forjado, cromadas y relle-nadas c/sodio	acero forjado, cromadas
Válvulas de admisión ...	acero forjado	aleación liviana
Pistones	aluminio extruido	aluminio extruido



MUSTANG TRANS-AM 302 Ficha Técnica

Motor

Disposición	V-8 OHV
Diámetro y carrera	101,6 x 76,2 mm
Capacidad cúbica	4.942 cm ³
Relación de compresión ..	10,5 : 1
Potencia máxima	460 HP a 7.500 rpm
Carburador	dos Holley de cuatro bocas
Chasis	motor delantero, tracción trasera
Construcción	monococque
Frenos	a disco atrás y adelante
Llantas	Minilite Magnesium 15" x 8
Cubiertas	Firestone
Dirección	a bolillas recirculantes
Suspensión delantera ..	brazo superior en forma de "A", brazo inferior transversal, barras rectoras, resortes, amortiguadores y barra estabilizadora.
Suspensión trasera	eje rígido sobre ballestas, brazos rectoras superiores, brazo Watt y barra estabilizadora.
Instrumental	Tacómetro hasta 10.000 rpm, presión de aceite, temperatura de aceite, temperatura de agua y presión de nafta.
Trasmisión	caja manual de cuatro marchas

Performance

Velocidad máxima	245 km/h. (Nótese que la velocidad final no es muy elevada, ya que las relaciones de caja se han seleccionado para ofrecer la mayor aceleración posible en cada marcha.)
------------------------	--

Así definió Ramón Requejo a su nuevo Sport Prototipo hecho sobre el Fórmula uno del año pasado. De pequeñas líneas, agradable aspecto y reducido peso, será propulsado por motor Chevrolet ubicado en popa. Debutaría el 25 de abril en el Autódromo



SP de

"En Fórmula Uno ya no pasa nada. En premios hay muy poco, y aunque uno tenga la suerte de figurar bien en todas las carreras del año apenas se saca para los gastos. Entonces, la solución es clara: seguir con otra cosa. Lo más parecido a lo que estaba haciendo es SP. A seguir con SP entonces..."

Para largarse en Sport Prototipos este año, Ramón Requejo tenía dos opciones. Una, reformar el no estrenado aún SP con motor delantero que le hizo el año pasado Martos. "Los cambios en la categoría son tan rápidos y los reglamentos han cambiado tanto, que sería empezar a correr con un coche flamante pero obsoleto." La otra opción consistía, obviamente, en hacer un

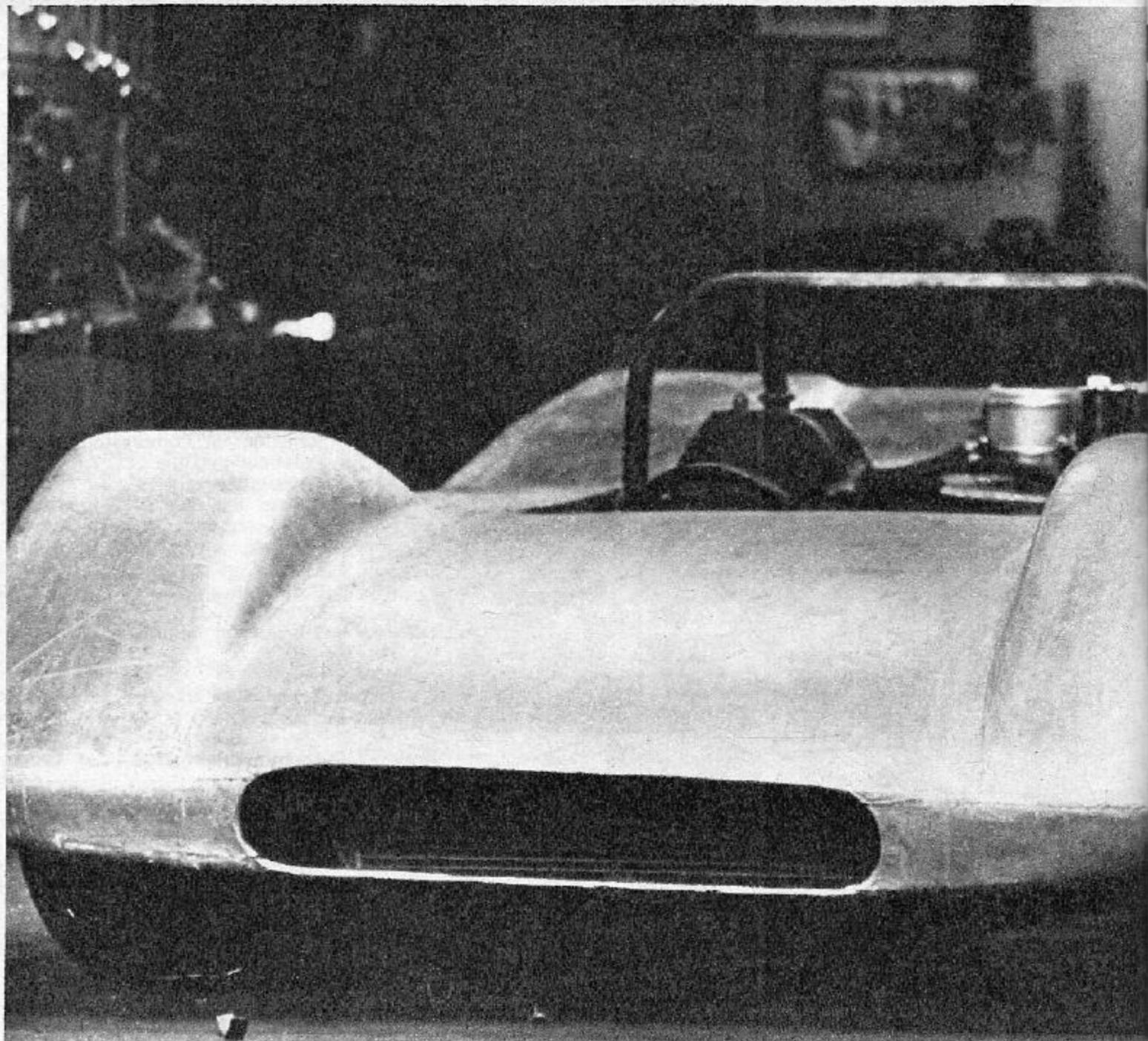
UN FORMULA U

1 "No más F-1. En tres veces que gané las '500' de Rafaela apenas totalicé medio palo. Vamos a ver qué pasa en SP."

2 La suspensión delantera es tipo Brabham y ha sido perfeccionada con respecto a la que tenía el monoposto.

3 Toda la carrocería conforma un plano inclinado que termina abruptamente en la cola. Todavía falta la terminación.

4 Caja-puente en primer plano. Más atrás las pinzas de los frenos a disco internos y el puente De Dion.



Requejo

coche totalmente nuevo.

Don Ramón optó por lo último, pero con una variante: después de mirar y remirar a su fórmula Uno tomó la determinación. Sacar de él el SP.

Su gráfica frase define acertadamente al nuevo aparato: "Es ni más ni menos que un Fórmula Uno con "pilchas". "Hoy en día la diferencia entre un SP o un monoposto está dada por la apariencia exterior y más que nada por la carrocería, como en los Porsche Targa (Mk III) y la Ferrari 312P de Giunti."

El chasis del nuevo Requejo SP es prácticamente el del Fórmula. Se lo ha ensanchado a la altura del puesto de manejo y se lo ha mejorado en suspensión delantera y frenos. Aquella

es del tipo Brabham con brazo inferior doble y superior único. Los frenos fueron cambiados por unos flamantes Hurts-Airheart de discos ventilados, que en el tren trasero están ubicados internamente a la salida de la caja. Aprovechando la poca actividad comercial en los meses de verano, los hermanos Requejo le dieron un gran manijazo al asunto, tanto que el coche está prácticamente terminado y listo para debutar el 25 de abril en el autódromo de Buenos Aires.

La apariencia del SP —que llevará motor Chevrolet en popa— es francamente agradable. De líneas bajas y reducida distancia entre ejes, recuerda a los modernos SP de factura inter-

nacional. La carrocería fue realizada en aluminio por Raúl Requejo y tanto la trompa como la cola son de "quita y pon", quedando en el medio a ambos lados del cockpit los alojamientos de los tanques de combustible. Entre éstos y la carrocería el espacio ha sido relleno con poliuretano rígido, vertido en estado líquido, lo que aminora las consecuencias de un eventual accidente. El color, que se le dará una vez terminados los detalles de chapa que aún faltan, será plateado.

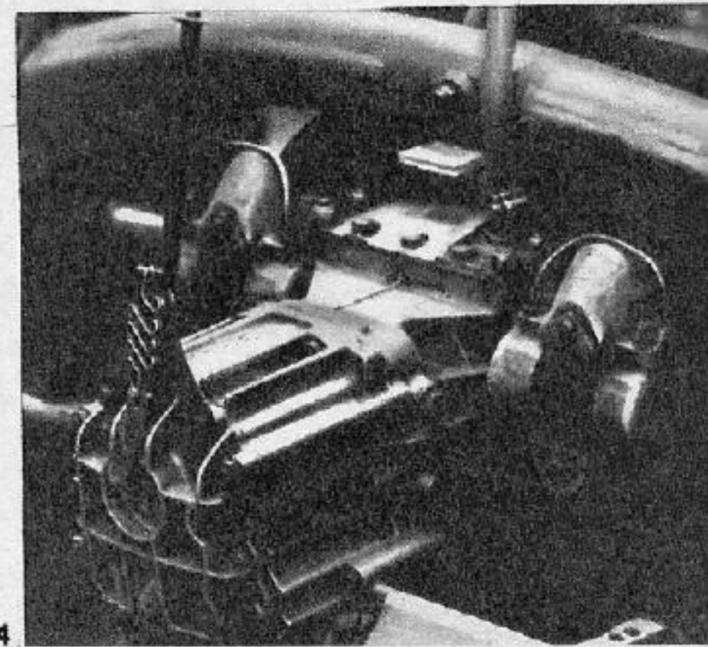
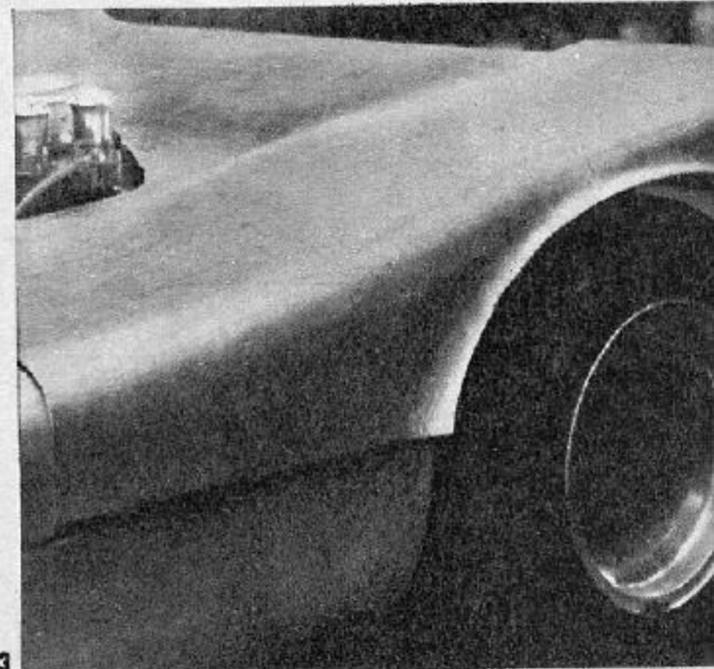
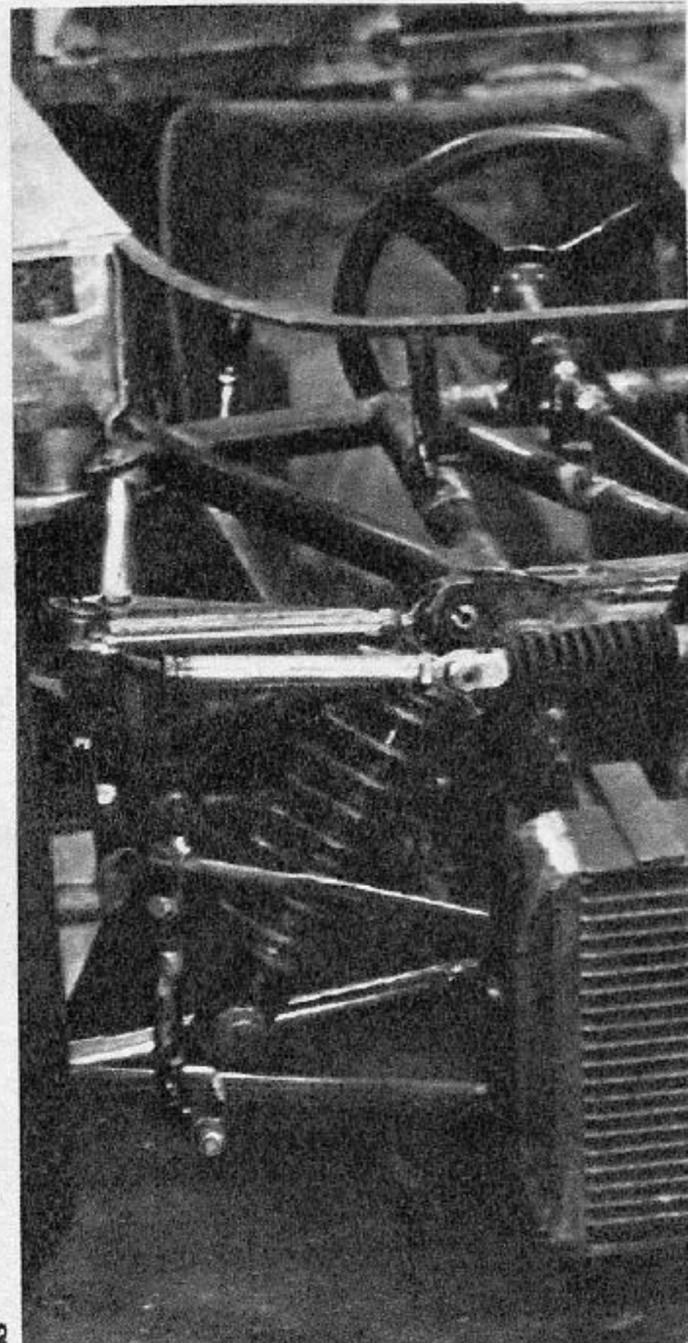
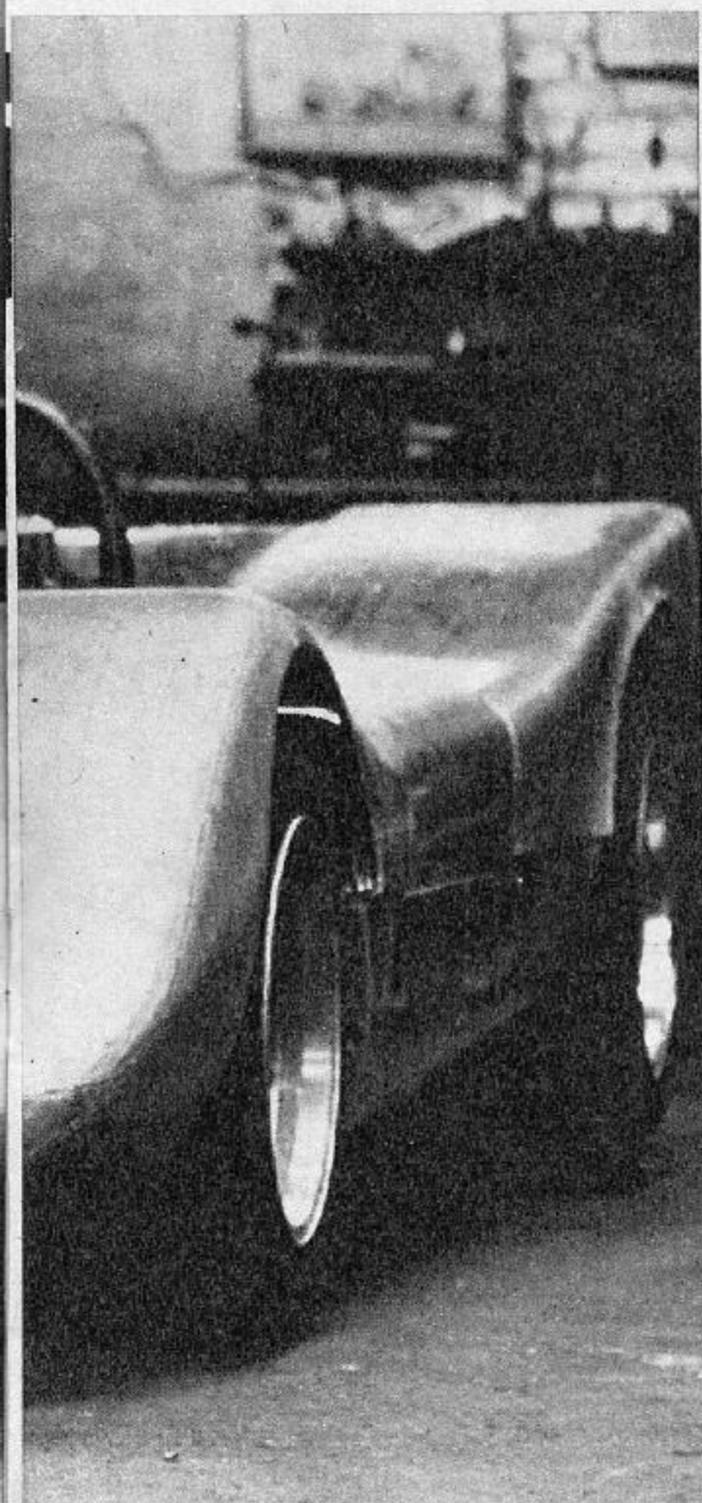
La dirección es Martos a cremallera, los amortiguadores Ondemar regulables y la caja ZF será reemplazada más adelante por una Sáenz. Son novedosos el acelerador de mando hidráulico

(industria nacional) y las llantas Flores de chapa repujada que pesan sólo cuatro kilos cada una, es decir la mitad que las normales.

El peso total del coche no llegaría a los 800 kgs, por lo que habría que lastrarlo para adecuarlo al reglamento de la categoría. Las otras medidas principales son: entreejes, 2.420 mm; largo total, 3.720 mm; trocha delantera, 1.490 mm, y trasera 1.470.

Esta es, a grandes rasgos, el arma con la que el joven de cuarenta y ocho años, debutará en SP. El motor será Chevrolet y Requejo piensa contar con el apoyo de la CDC "y con algo de publicidad, porque hasta el momento estoy en cero".

NO CON "PILCHAS"



LUIS DI PALMA - TORINO 3 litros

Número 1 en TC





En lugar de montar en cólera, enojarse, fruncir el ceño y pegarle puñetes al parabrisas de su auto, canalice toda esa energía jugando y divirtiéndose en medio del tránsito urbano. Le proponemos algunos pasatiempos para poner en práctica y llegar a casa contento y sonriente

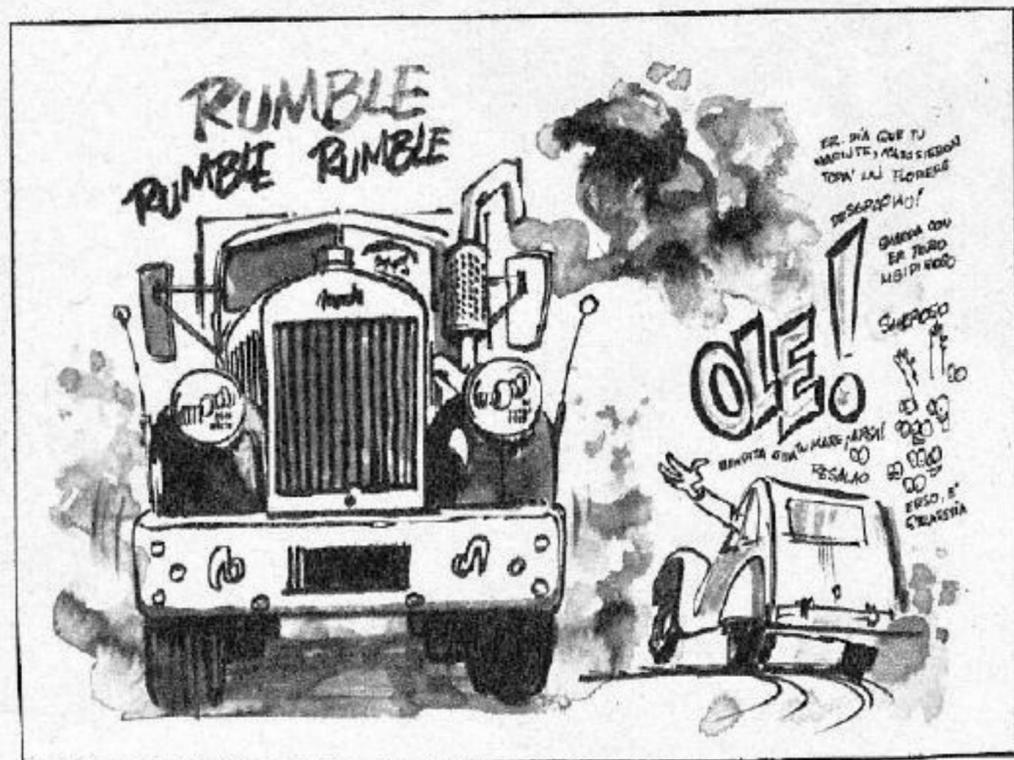
Esta es una foto del famoso tránsito. Basta de enojarse, señor, señora... y a poner en práctica los juegos que recomendamos aquí.



JUEGUE Y DIVIERTE



Así se juega a la fagocitosis. En este caso, el propietario del auto colorado acaba de embestir al del auto blanco. El señor del auto blanco, caballerescamente —como corresponde a un buen deportista— admite su derrota estrechando la diestra del hábil contrincante.



Esta es la "Verónica". El propietario del auto se ha cruzado delante del mionca, saliendo indemne. La tribuna, delirante, aclama al vencedor.



RTASE

por CESAR M. SORKIN

El tránsito de la ciudad de Buenos Aires ofrece innumerables posibilidades absolutamente independientes de su específica condición de "tránsito". Claro que no muchos parecen advertir las infinitas combinaciones con su consecuente cadena de hechos posibles de suceder, de manera tal que la gran mayoría se dedica a enfurecerse, provocando que la presión llegue a guarismos verdaderamente peligrosos, mientras esperan pacientemente que la caravana inicie su detenida marcha.

Para esa mayoría exquisita que necesita alguna salida pero no la busca por fiaca o resignación y que sólo recurre a la templanza franciscana cuando las avenidas, calles, bulevares y alamedas están taponados, van algunas de las mencionadas posibilidades. No dudamos que, de ponerse en práctica alguna de ellas, no sólo se liberará en gran manera esa energía de más que a todos nos sobra sino que se contribuirá, silenciosa y desinteresadamente, a aliviar un poco las arterias (y por qué no venas) de esta ciudad que ya comienza a manifestar peligrosos síntomas de esclerosis.

Para todos aquellos que comparten la fortuna de poseer un automóvil, van estas proposiciones. Bajo la aparente forma de juegos intrascendentes se esconden verdaderos pasatiempos, divertidos como pocos y exigentes como el que más.

JUEGO DE LA FAGOCITOSIS

(O de cómo los glóbulos rojos se comen a los blancos)

Para llevar a cabo este interesante entretenimiento bastará con tener un auto color colorado

(pudiendo llegar a admitirse anaranjados y bordós). Todo consiste en apuntarle cuidadosamente a cualquier auto blanco que se cruce en el camino, pegándole con la trompa si estuviera adelante o con el baúl si estuviera atrás. Para garantizar verdadero éxito, se recomienda que el auto colorado pese de 1.400 kg para arriba, debiendo ser el blanco de modelo chico (Fiat 600, Renault, Citroën). Si en el intento o persecución el auto colorado embistiera a un auto verde, marrón, gris perla o ámbar pálido, el conductor descenderá y acercándose al damnificado con los dedos cruzados y diciendo "Pido" (de manera de neutralizar cualquier posible reacción) le explicará que la cosa no era con él. Luego ascenderá nuevamente al auto, rápidamente, a fin de no perder de vista al glóbulo blanco, que intentará huir, seguramente.

JUEGO DE LA CARAMBOLA

(O SNOOKER)

Pueden participar autos de todos los colores. Consiste en embestir a otro, haciendo que éste, a su vez, embista a un tercero, enviándolo al fondo de un bache. Si bien hay baches con capacidad para un auto, dos autos, tres autos o más, se recomienda buscar los más profundos, de manera de anotarse más puntos a favor. No vale embestir al inmediato, mandándolo al fondo de la trinchera. Siempre hay que hacer carambola. Lo interesante de este juego es que participan todos, de forma tal que recomendamos no distraerse en demasía, dado que en la excitación producida al buscar víctimas puede suceder que el participante vaya al fondo sin sospecharlo siquiera.

JUEGO DEL

"TODO EL AÑO ES CARNAVAL"

(O bien "LA MANCHA")

Este sí que es divertidísimo. Consiste en salpicar con el agua y barro acumulados en las cunetas y cordones a los viandantes ocasionales. El puntaje a anotarse a favor es el siguiente: señoras o señoritas en ropa de entrecasa: 1 punto. Señores en condiciones similares: 2 puntos. Damas y caballeros en ropa de soirée: 4 puntos. Uniformados de todo tipo: 5 puntos. (Si fueran almirantes, generales o brigadieres, se anotará un punto suplementario.) Niños en edad escolar, en fechas patrias, de guardapolvo almidonado: 7 puntos. Novias al bajarse del remise en la puerta de la iglesia: 10 puntos (con tres puntos suplementarios por novio, padrino y madrina salpicados). Si la sustancia salpicada fuera indeleble, en cada caso se sumará un premio de 5 puntos. Se aclara que de manera alguna se computarán puntos a favor de los camiones Neptuno.

JUEGO DE LAS PINTURITAS

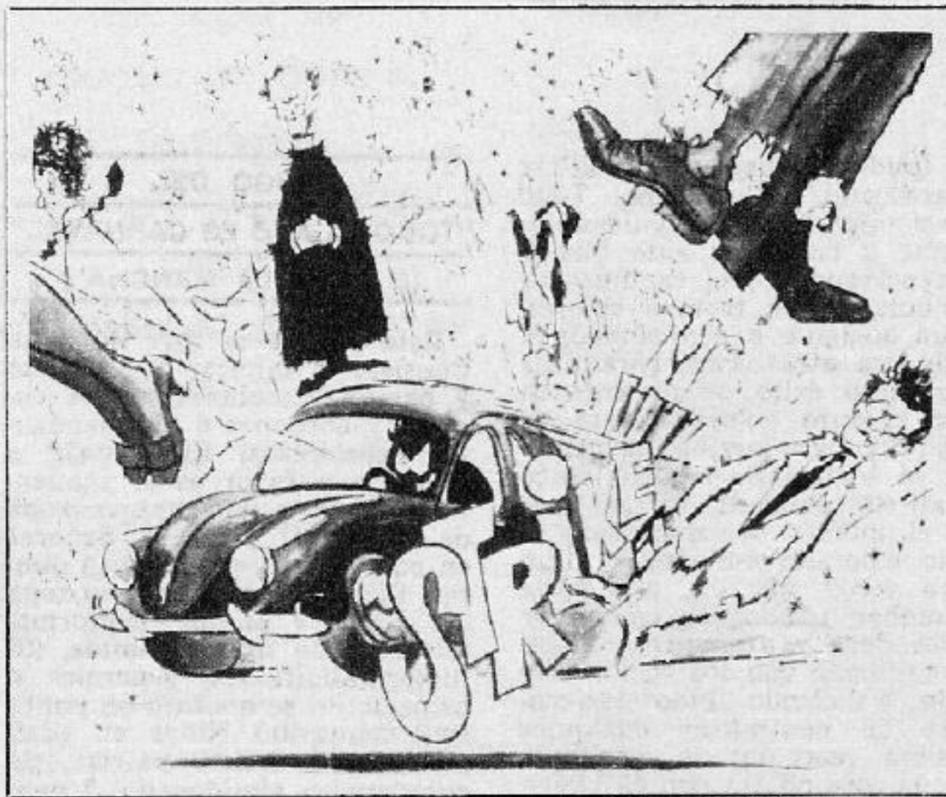
Todo consiste en levantarse más temprano que algún vecino que estacione en la calle, para pintarle en el parabrisas del auto un paisaje que reproduzca la calle donde vive, totalmente vacía y desierta. Tal panorama incitará a la víctima a apretar el acelerador más que de costumbre... Si chocara en la primera bocacalle con un camión de Correos o de basura, el pintor se anotará 7 puntos. Si chocara en la segunda bocacalle, 1 punto. En la tercera bocacalle, 19 puntos. Lo gracioso de este juego



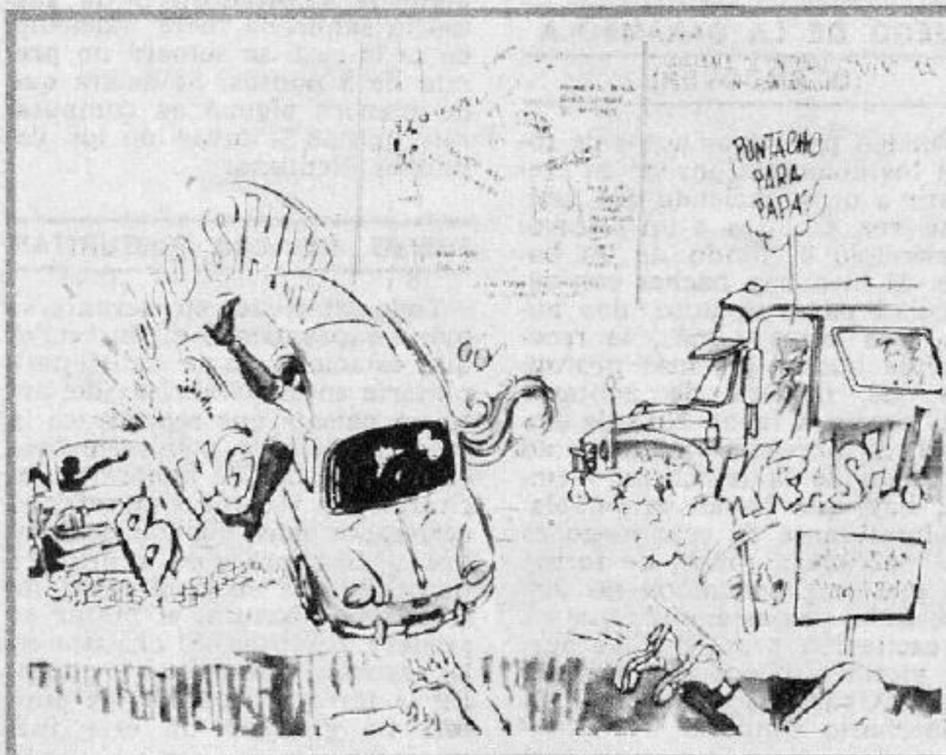
Éxito completo en el juego de "La Mancha". Los ocasionales paseantes han sido empapados y deben masticar su bronca a pie, mientras el manchador huye en el auto.



Este es el Molinete. Consiste en pegarle al señor servidor del orden en la mano (palma o dorso) para hacerlo girar como un trompito.



Esto es nada más y nada menos que el divertido Bowling. Si los palos no advierten la presencia de la bocha hasta último momento, resulta muchísimo más divertido aún.



El Snooker bien jugado. Toquecito... carambola... y a la tronera. La graciosa carambola siempre termina en el fondo de algún bache.



Así se juega al "Baje al Barriga Picante...". El rapaz que mide con la cinta métrica escucha alborozado el puntaje obtenido: ¡Nada menos que 27 puntitos...! Biennn...

go es que el puntaje resulta totalmente arbitrario. (Si quiere volver loco al vecino, píntele el mar Caribe o el desierto de Gobi.)

BAJE AL BARRIGA PICANTE Y SIGA ADELANTE

Para practicar este divertimento se necesitan un vehículo y una garita ocupada. Enfilando el auto hacia el poste de la garita, notará que en el momento del impacto la energía cinética se trasmite a través de la estructura, despidiendo al barriga picante a distancias variables. Por cada yarda de distancia con respecto a la base de la garita, se anotará dos puntos. Si en el trámite de medir la distancia usted se roba la pistola, chapa y gorra del servidor del orden... nos parece que no es más que un vulgar agente del caos y la violencia.

LA VERÓNICA

Consiste en esquivar camiones y colectivos, debiendo el participante usar autos chicos, preferiblemente. Si esquiva, siga adelante y espere que la suerte le sonría en el próximo intento. Si le pegan atrás, anótese cien lucas en contra. Si le pegan al medio, de doscientas a trescientas lucas en contra. Si lo agarran del todo, anótese el valor total del auto en contra. Se han dado varios casos en los que el participante no se anotó nada en contra: todos los gastos corrieron por cuenta de los deudos.

EL BOWLING

Espere que arreglen la calle Florida y después diviértase como un loco. Métese en la popular y elegante arteria porteña a 120 km/h, uniendo el tramo que comprende desde Diagonal Norte hasta plaza San Martín, en horas de banco. Luego vuelva despacio hacia Diagonal y recuente los palos que encuentre tirados en el trayecto. Por cada palo anótese un punto. Los palos partidos al medio no valen dos puntos sino un punto solo. No haga trampa. Recomendamos, a fin de no regalar puntos, controlar bien los balcones y dentro de las vidrieras. No se anote maniqués. Ya le dijimos que no haga trampa.

EL MOLINETE

En determinadas circunstancias, usted apreciará que los encargados de dirigir el tránsito adoptan una posición especial: ambos brazos extendidos en forma perpendicular al cuerpo y paralela al suelo. Nada más sencillo entonces que pegarles en la mano (sea la palma o el dorso) con el parabrisas o techo del auto. Por cada vuelta que dé sobre sí mismo anótese un año de cárcel. Cuente bien las vueltas que da, no sea cosa que le metan uno o dos añitos de más gratuitamente. Si lo cazan, claro...

DADOS - GENERALA - TRUCO

Si bien son juegos ampliamente difundidos, nadie los ha

puesto en práctica para procurarse un rato de solaz en los embotellamientos ruteros. Durante la temporada de verano, la ruta 2 se transforma en la favorita de los viajeros, produciéndose embotellamientos cuya duración deja a la altura de un gulsante (o poroto) al famoso cuento de Cortázar "La autopista del Sur". Se comenta que Chascomús, Dolores, Lezama, Seigné, Gral. Guido y demás poblaciones próximas a la ruta 2 no son más que embotellamientos que jamás llegaron a disolverse. Comenzaron como simples atascamientos. Después, una cosa trajo la otra... hubo bodas de plata, bodas de oro, bodas de apuro, divorcios, nacimientos, robos, atentados... en fin, todas las actividades propias de una ciudad. Y así, cuando llegó la hora de disolverse, muchos —encariñados con el lugar— decidieron sentar sus reales y establecerse definitivamente.

De manera que si se encuentra en medio de un embotellamiento, no se ponga a jugar a los dados, a las cartas, al rango y mida ni al doctor. Así empieza todo...

LA ESCONDIDA

Se basa en forzar el ventilete de un auto cualquiera y esconderlo hasta que se tranquilice el avispero. Luego puede comerciar el auto a precios verdaderamente competitivos, que lleguen a tirar abajo la plaza. Hay una variante: esconder el auto propio hasta que el seguro pague. Luego el trámite sigue igual: se vende y a otra cosa. Si el comprador exige papeles en orden, respóndale: "No trato con quisquillosos y desconfiados". Luego cancele la operación. Ya caerá otro.

Una variante más de la escondida es el "Vigilador"; juego muy parecido en el que intervienen también chicos de azul que vienen en autos con una luz colorada en el techo. Ojo... son de otro barrio...

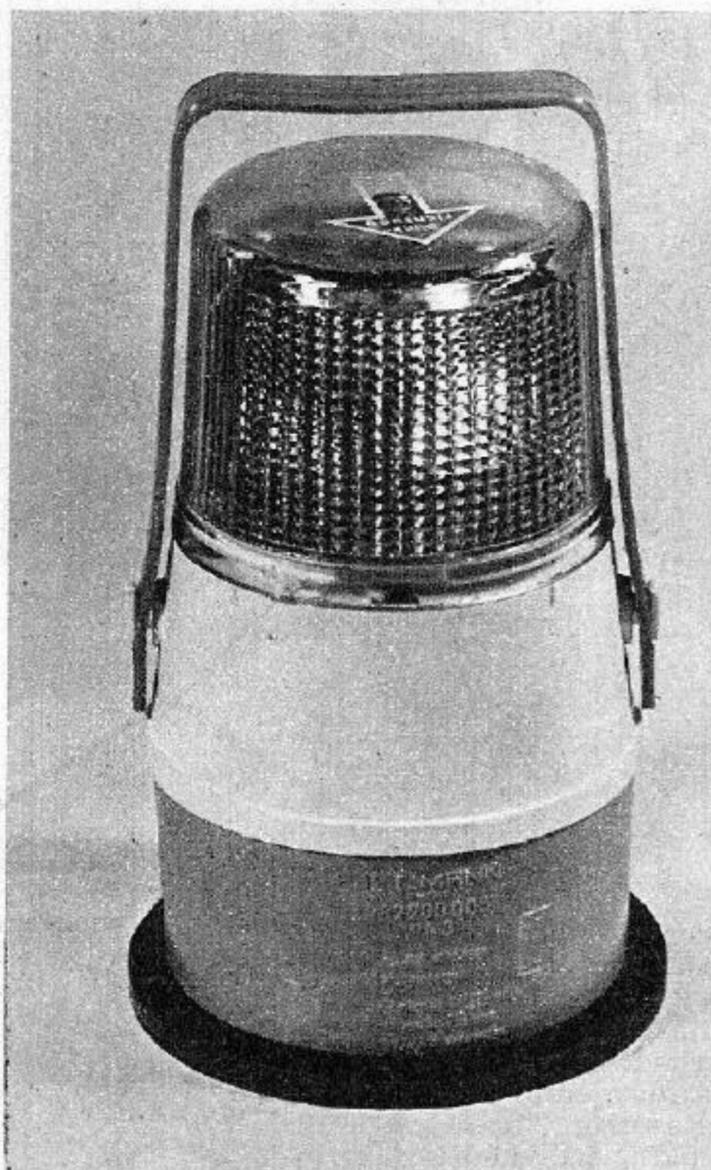
EL PATRON DE LA VEREDA

Juegan autos chicos y un camión con acoplado, sobre una vereda elegida al azar. El procedimiento es el siguiente: un Fiat 600 le dice a un Citroën: "Ángel, ángel... ven a mí", a lo que el Citroën responde: "No puedo porque está el Mack". El Fiat 600 dirá entonces: "Mete primera y ven a mí". Si el Citroën consigue pasar por tres veces consecutivas, el camión Mack va a Berlín (occidental, por supuesto).

POSIBILIDADES ANEXAS

Como puede apreciarse, son muchas las posibilidades de divertirse sanamente, en un ambiente grato y familiar, mientras se vegeta tras un volante. Estos son los juegos que proponemos, pero no dudamos de que la capacidad de improvisación y la viveza que nos caracterizan pronto encontrarán sustitutos para estos pasatiempos, tanto o más divertidos.

la vidriera de corsa

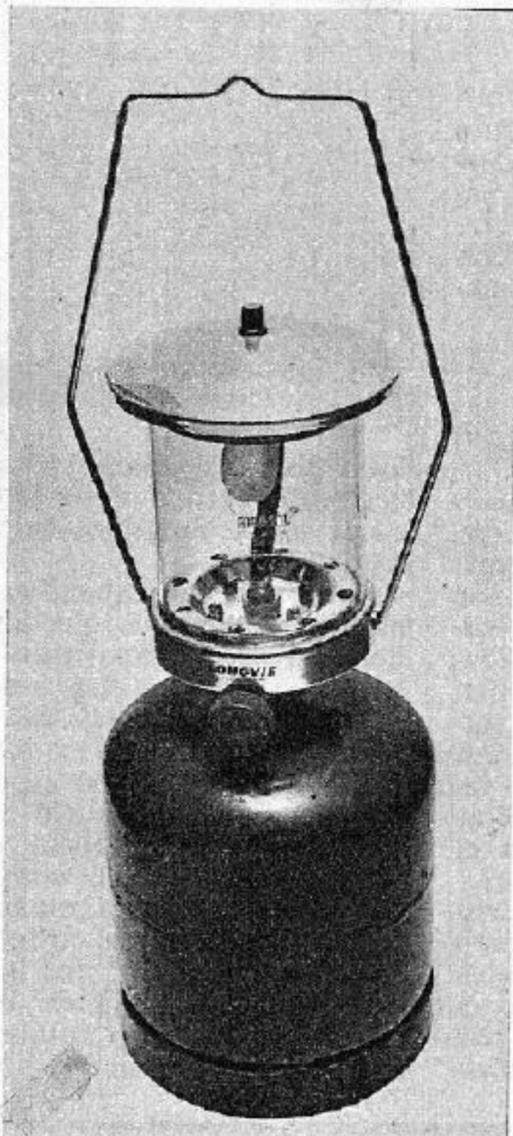


◀ Baliza automática intermitente. Todo Car, Av. Maipú y Av. San Martín (Vicente López).



▶ Volante deportivo Sandrini. Plano de 33 cm de diámetro. Forrado en cuero. Alma y rayos de aluminio de una sola pieza. Para todas las marcas, \$ 136. Todo Car, Av. Maipú y Av. San Martín (Vicente López).

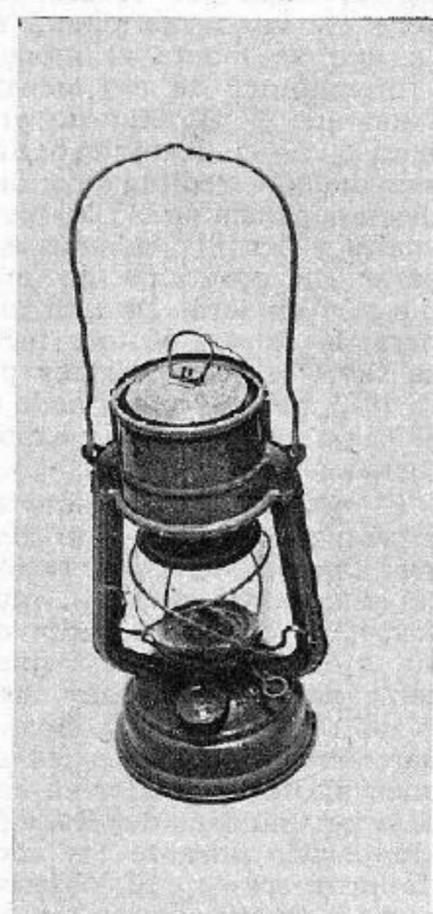
▶ Stereo a cassette para autos. Grabador y reproductor, marca Sanyo, modelo FT 420. Único distribuidor: Nicolás M. Canet, Presidente Roca 1686, Rosario. Tel. 27553.



◀ Garrafa de gas de 3 kg, cargada, \$ 31,10, y armazón de farol, \$ 49,50. En Eurocamping, Paraná 761, Capital.



▶ Farol de dos focos, a pila, \$ 5,50, sin pilas. En Eurocamping, Paraná 761, Capital.



▶ Farol alemán de querosén, \$ 19,50. En Eurocamping, Paraná 761, Capital.

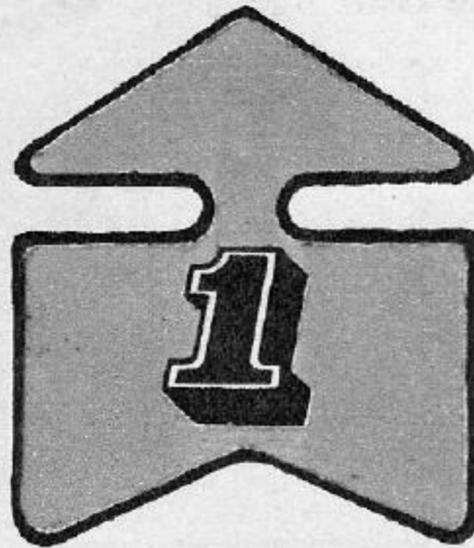
ACTUALIDAD INT



NUEVO HEALEY SPORT

Para junio se estima comenzar con la fabricación de los modelos de preproducción del nuevo auto sport Healey, convertible, de dos asientos. Será fabricado por Jensen Motors, en la misma planta en la que se monta el modelo "Interceptor" de esa marca, dado que el volumen de producción —17 Interceptors semanales— reditúa una modesta ganancia de £12.000 mensuales y permite, además, encarar un programa de producción en serie. De esta manera, la Jensen Motors piensa fabricar 10.000 Healey para 1972, habiendo destinado el 80 % de esa cifra a la exportación hacia USA.

El proyectista del auto es el actual presidente de Jensen, Donald Healey, entusiasta longevo (72 pirulos), muy respetado como diseñador de autos deportivos. Fue responsable del Austin Healey 3000 y del Austin Healey Sprite, uniendo a tales dotes las de buen piloto —ganador en cinco oportunidades del Rally de Montecarlo durante los años de preguerra—. El objetivo perseguido es ofrecer un auto de alrededor de £1.500, precio que lo ubicaría entre el MG "B" y el Jaguar "E" Type. Si bien las características son todavía un secreto, se estima



que el motor será un seis cilindros de entre dos y tres litros, capaz de superar los 200 km/h.

CHARGER '71

Derivado de lo que fueran alguna vez los "Pony-cars" —Camaro, Mustang, Javelin— el nuevo Dodge Charger 1971 se presenta como un típico fastback de dos puertas y techo rígido tipo hardtop recubierto por la acostumbrada capa vinílica.

El chasis ha sido completamente rediseñado, llevando la distancia entre ejes a 2,97 m

pero manteniendo la estructura su cualidad de autoportante.

La carrocería ha sido especialmente diseñada para otorgarle simultáneamente una mayor identificación "familiar", destacando la individualidad. Se han eliminado los ventiletes y se ha aumentado la dimensión de la trocha trasera.

Los motores pueden elegirse de la gama que presenta un seis cilindros de 3.245 cm³ y cuatro V-8 que oscilan entre los 5.210 y 7.205 cm³, equipados indiferentemente con caja de cambios manual o automática Torqueflite.

FIAT 695 SS "ASSETTO CORSA"

Lo más parecido a un auto de carrera es otro auto de carrera. Por lo tanto, para todos aquellos que quieren ser dueños de una maquina con toda la impostación y preparación típicas en los autos que andan a lo loco con números en los costados, AbARTH incluye dentro de su ya famosa línea derivada del Fiat 500 y 600 este exponente: el 695 SS.

Algo que resulta característico en los productos AbARTH de esta clase es el buen gusto para el tratamiento exterior; sin ser ostentosos de ninguna manera, dejan tras-

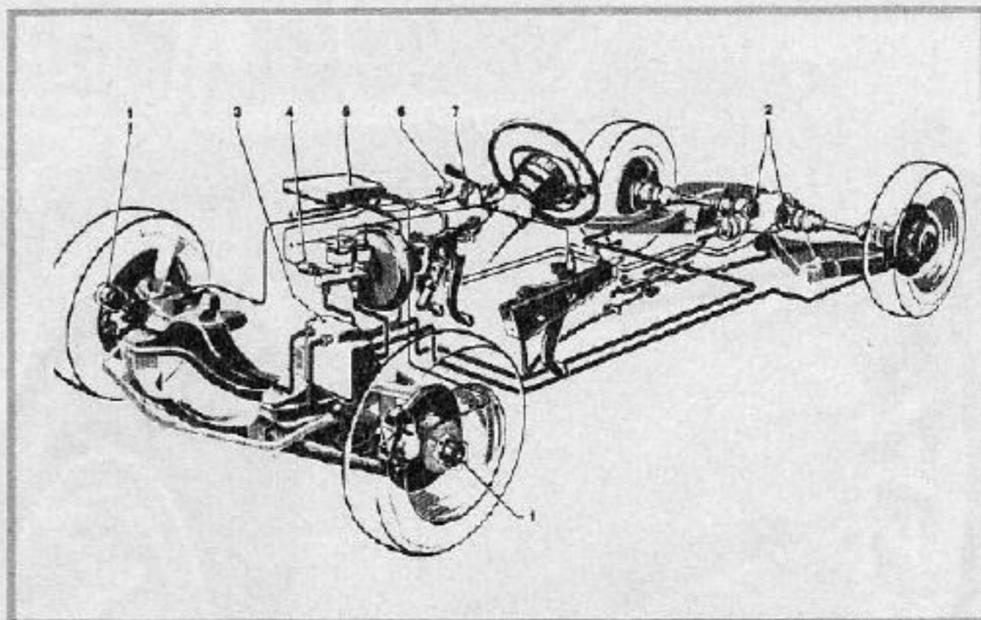


lucir toda la polenta de los pequeños pero poderosos motores desarrollados en Bologna.

Estas son las especificaciones fundamentales que hacen del 695 SS un aparatito deseable. Con "knack", digamos...

El motor es el ya conocido dos cilindros ubicado a popa; diámetro y carrera: 76 x 76 mm; capacidad cúbica: cm³ 689,548; relación de compresión: 10:1; potencia máxima: 38 HP a 5.350 rpm; árbol de levas: a la cabeza; refrigeración por aire; caja de cambios: 4 + R; peso total: 500 kg; velocidad máx.: 145 km/h.

INTERNACIONAL



AMERICAN HORNET SPORTABOUT

La línea de modelos de American Motors para 1971 incluye un nuevo estilo de carrocería denominado Sportabout dentro de la línea de compactos Hornet. El nuevo Sportabout de cuatro puertas se caracteriza por su estilo de techo inclinado y combina la utilidad de un station wagon con la maniobrabilidad y performance de un compacto.

Las características standard incluyen un motor de seis cilindros de 135 HP, pudiendo optarse por V-8 de 304 pulgadas cúbicas (4.985 cm³).

La puerta trasera, de fácil operación, facilita la accesibilidad al compartimiento de carga, que admite un paquetito, dos paquetitos, tres paquetitos o muchos paquetitos, dependiendo todo del tamaño de los paquetitos solamente.

Una versión especial del Sportabout, denominada D/L, incluye la parrilla portaequipajes con deflector de aire integral y paneles laterales de carrocería realizados en grano de madera.

SISTEMA ANTI - BLOC

Desde hace ya bastante tiempo, Daimler Benz AG se



esfuerza por aumentar la seguridad del automóvil. El nuevo sistema de frenos desarrollado por la empresa evita el bloqueo de las ruedas y funciona de la siguiente manera.

El principio de la regulación es sencillo y similar a todos los sistemas: tan pronto como una rueda comienza a bloquearse debido a la presión demasiado acentuada sobre el pedal de freno, el dispositivo automático disminuye la fuerza, de manera que a pesar de la presión total sobre el pedal, la rueda no se bloquea. Lo que determina la calidad del sistema es la precisión de la regulación.

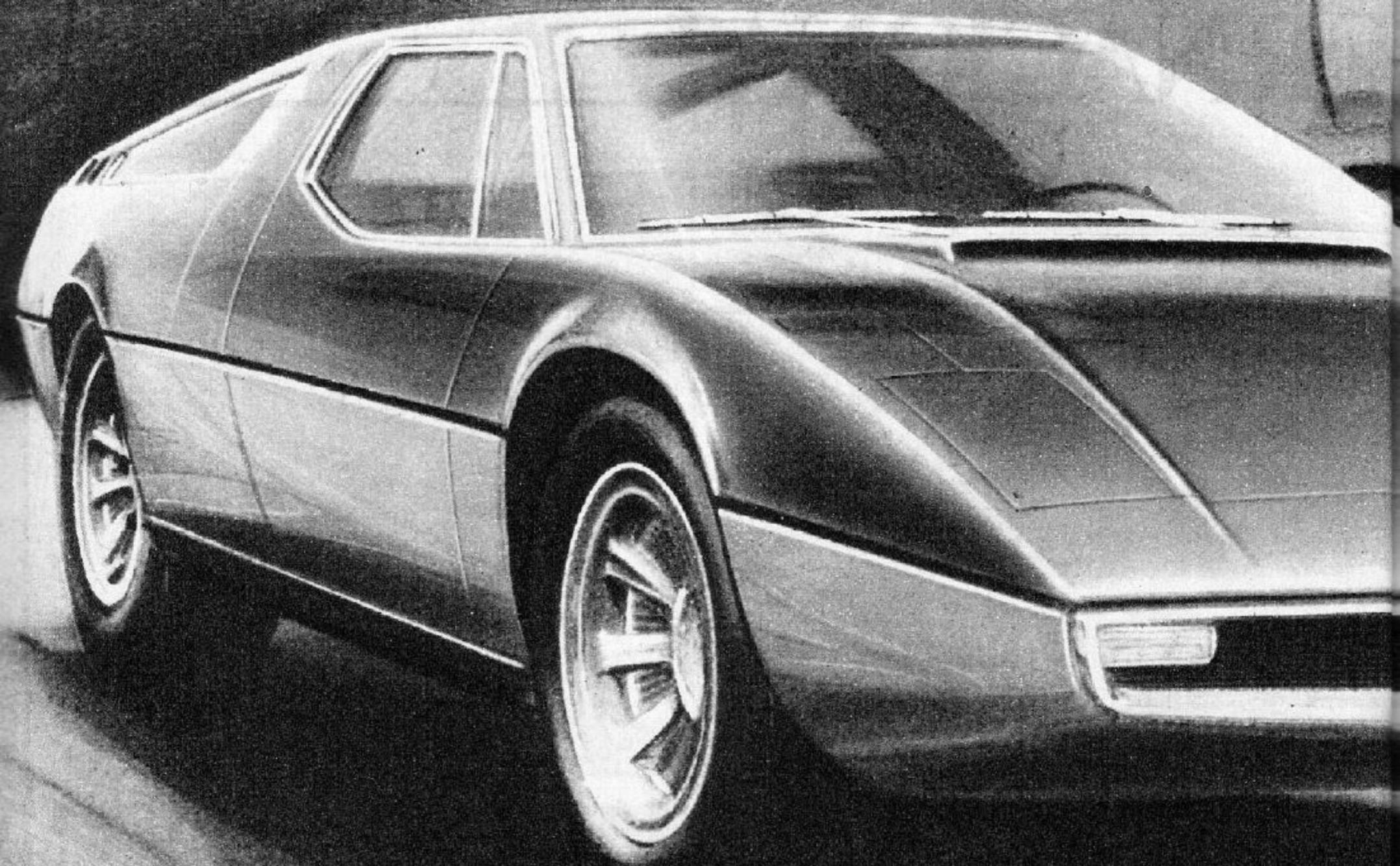
El sistema Anti-Bloc, desarrollado por Daimler Benz y Teldix conjuntamente, se compone de sensores en las cuatro ruedas, un dispositivo electrónico de mando y la unidad de válvulas hidráulicas reguladoras con bomba de retorno.

Si una rueda tiende a bloquearse, su velocidad de rotación disminuye abruptamente; el sensor correspondiente a esa rueda comunica la novedad a su inmediato superior, el dispositivo electrónico, que compara el descenso de velocidad con los valores máximos admisibles tabulados y transmite rápidamente: "¡Alto, peligro de bloqueo!" Inmediatamente llega a la válvula reguladora electromagnética la orden de reducir la presión del líquido de freno en la rueda respectiva, al punto de detener esa pérdida de velocidad y por consiguiente el bloqueo. La rueda que hasta ese momento giraba muy poco llega, incluso, a acelerar, cosa que el sensor también nota y hace reaccionar nuevamente al dispositivo electrónico; la rueda puede transmitir más fuerza de frenado, o sea que la presión aumenta hasta que desciende la velocidad y el proceso comienza de nuevo. Todo esto ocurre sin la menor participación del conductor.

Los resultados obtenidos son los siguientes: en un fre-



nado total a 100 km/h con sistema antibloqueo, el vehículo disminuye su distancia de frenado en un 16 % con respecto a un auto que en similares condiciones no utilice el Anti-Bloc. En el punto en que el auto con Anti-Bloc se ha detenido, el otro conserva una velocidad de aproximadamente 40 km/h. El gráfico incluido enumera los componentes del sistema, que son: 1) sensor de impulsos en las ruedas delanteras. 2) Sensor trasero. 3) Unidad hidráulica. 4) Interruptor de presión. 5) Unidad electrónica. 6) Luz de advertencia. 7) Encendido y arranque.



III BORA... BORA...

LA NUEVA MASERATI...

El Salón de Ginebra de este año contó con una primicia sensacional: la Maserati "Bora", gran turismo con motor trasero y diseño de carrocería de Giorgio Giugiaro. Puede llegar, manteniéndose dentro de los márgenes de seguridad, a los 280 kilómetros por hora.

El motor es, por supuesto, Maserati, 8 cilindros en V a 90°, de 4.719 cm³, cuya potencia máxima es de 310 HP a 6.000 rpm.

De la misma manera que la Mistral y la Ghibli, esta Maserati

incorpora también el nombre de un viento —"Bora"— característico de la región de Trieste.

CARROCERIA

Comenzados los primeros esbozos en los primeros meses de 1969 entre Ital Design —Giugiaro— y Maserati, la solución final se concretó a tiempo para ser presentada en Ginebra. Es particularmente espaciosa y confortable en su interior, que responde plenamente a las exigencias de

seguridad en vigor, del mismo modo que su diseño exterior, producto de estudios aerodinámicos fundamentalmente. Una banda de caucho que recorre todo el perímetro a la altura de las luces de posición hace de motivo decorativo, aunque su función principal es proteger la carrocería de pequeños golpes y raspaduras.

El capot abre hacia adelante, para alojar el equipaje. La tapa del motor trasero abre totalmen-

te, también contra el viento, de manera de facilitar el acceso a los órganos mecánicos.

El interior, en cuanto a comodidad de manejo, es excepcional; tanto el asiento, la pedalera y el volante admiten varias posiciones de regulación, de manera de combinar la posición ideal para cada caso particular. La regulación de los tres elementos, y además el sistema de apertura de faros, responden a mandos hidráulicos.



BORA!!!

Maserati ofrece por primera vez un Gran Turismo con motor central-trasero. Diseñada entre Ital Design (Giugiaro) y Maserati, fue recientemente presentada en el salón de Ginebra. Su nombre: Bora

MASERATI BORA - FICHA TECNICA

MOTOR

Cantidad de cilindros	8
Disposición	en V a 90°
Diámetro y carrera	93,9 x 85 mm
Capacidad cúbica	4.719 cm ³
Relación de compresión	8,5:1
Potencia máxima	310 HP a 6.000 rpm
Cupla motriz máxima	47 mkg a 4.200 rpm
Refrigeración	por agua
Encendido	electrónico Bosch

TRASMISION

Caja de velocidades	ZF, 5 marchas sincronizadas
Relaciones de caja	1ª, 2,58:1; 2ª, 1,52:1; 3ª, 1,04:1; 4ª, 0,85:1; 5ª, 0,74:1
Relación final de puente	3,77:1

CHASIS monocasco integral con la carrocería

Suspensión cuadriláteros transversales deformables, con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barras estabilizadoras

Frenos a disco ventilados en las cuatro ruedas

Dirección ... a cremallera con amortiguador hidráulico

DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2.600 mm
Trocha delantera	1.474 mm
Trocha trasera	1.447 mm
Largo total	4.335 mm
Peso total	1.400 kg
Velocidad máxima	280 km/h.

La climatización interior, además de incorporar aire frío y caliente, mantiene constante el nivel de humedad necesario como para asegurar un clima parejo y adecuado.

En cuanto al problema del alojamiento de equipajes en un auto con motor central-posterior, se ha resuelto favorablemente gracias a la disposición particular del radiador y del circuito de evacuación de aire caliente, ubicados en un nicho —mejor que

tierra, mil veces— entre el cofre propiamente dicho y el habitáculo.

El estudio de la estructura general responde a comprobadas reglas de rigidez y de absorción de energía en caso de impacto.

TENIDA EN RUTA

El emplazamiento casi central del motor, la distancia entre ejes de 2,60 m y la distribución de pesos —58 por ciento atrás y 42

por ciento adelante—, más la suspensión —geométrica— y la ubicación de la columna de dirección, permiten asegurar condiciones de tenida y estabilidad excelentes, tanto en curvas como en línea recta.

SUSPENSION

Es a cuadriláteros transversales deformables y resortes helicoidales adelante y atrás, con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

MOTOR

Es derivado del famoso 8 cilindros 4700 de Maserati, bien conocido a través de otras creaciones de la marca; en este motor se ha experimentado un aumento de 15 HP con respecto a la versión anterior, aumentándose sus condiciones de elasticidad, aun a bajos regímenes.

Una ficha técnica como pocas habrán visto resume los aspectos mecánicos fundamentales de la Maserati "Bora".

MANTENIMIENTO DE UN

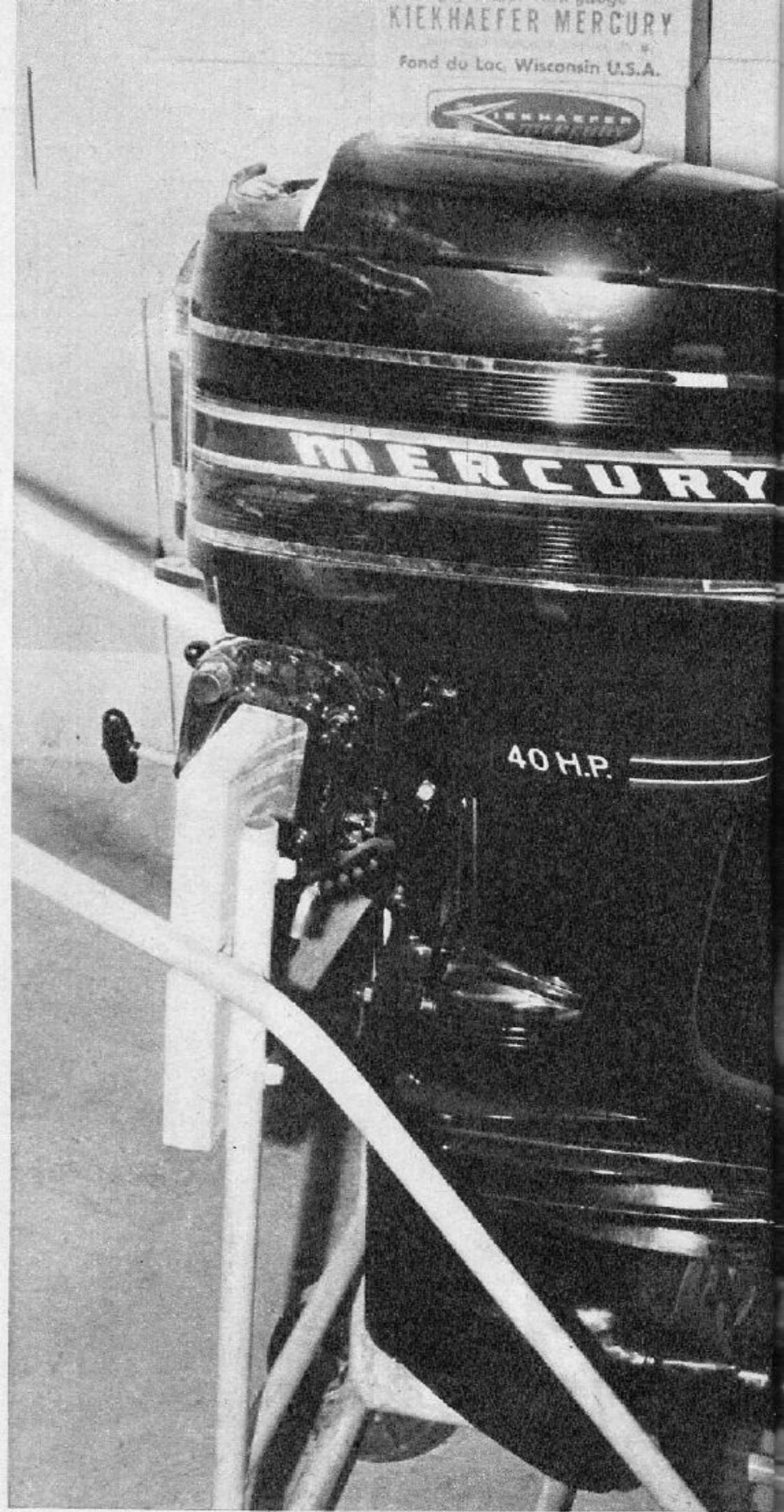
Seguimos hoy con las indicaciones básicas para que los usuarios logren mantener en perfectas condiciones sus motores fuera de borda. Lo hacemos con la línea Mercury, y hemos elegido para ello el 40 HP. La razón es muy simple, ya que dentro de la línea Mercury 1970/71 es el que más sorpresas depara desde el punto de vista de avance de la tecnología aplicada a los fuera de borda. No debe olvidarse que este motor es nuevo en el mundo, es decir, 1970 fue el primer año de vida del 40 HP. Su aparición se produjo a fin de reemplazar al 35 HP, que tenía 533 cm³ de cilindrada, llevada ahora, en el 40 HP, a 545 cm³. El Mercury 40 HP incorpora el sistema de admisión directa y posee, además, todo el sistema alternativo de movimiento de los motores grandes. Es decir que el 40, 80, 115 y 135 de la línea 1970/71 tienen el mismo recorrido y diámetro de pistón, sistema de flappers, aros, bielas, volteo, admisión, etc. Eso simplifica mucho las cosas por la posibilidad de intercambio de piezas y homogeneidad de diseño. En cuanto al sistema de encendido, que es por carga capacitiva, y el escape, que es por la hélice, tam-

bién es común a todos los Mercury.

No está de más recordar que el mantenimiento de un motor fuera de borda tiene sus variaciones de acuerdo al uso que se dé a la embarcación. Lo razonable es hacerlo aproximadamente cada cincuenta horas de marcha, pero evidentemente al dar ese valor se habla de un uso más o menos constante. Resultaría absurdo no realizarle mantenimiento a un motor que ha estado parado un año porque no se han cumplido cincuenta horas de marcha desde la última vez que se hizo. También debe tenerse en cuenta el agua en que navega la lancha, ya que aguas saladas, por ejemplo, presentan el riesgo de la obturación de conductos, etc., por lo que debería intensificarse el mantenimiento preventivo.

La buena acogida que el mercado ha prestado al Mercury 40 también influyó en la decisión de elegirlo a él, ya que se aplica perfectamente a lanchas de tipo mediano, que son las que más abundan en el Delta. Un destornillador, una llave francesa y un tubo son los elementos necesarios.

Lo que todo usuario debe hacer para tener su Mercury en perfecto estado. Engrase y cambio de aceite de la unidad inferior propulsora. Cambio de hélice y lubricación del eje estriado. La bujía y el sistema de encendido por descarga capacitiva que suprimió a los platinos



MERCU

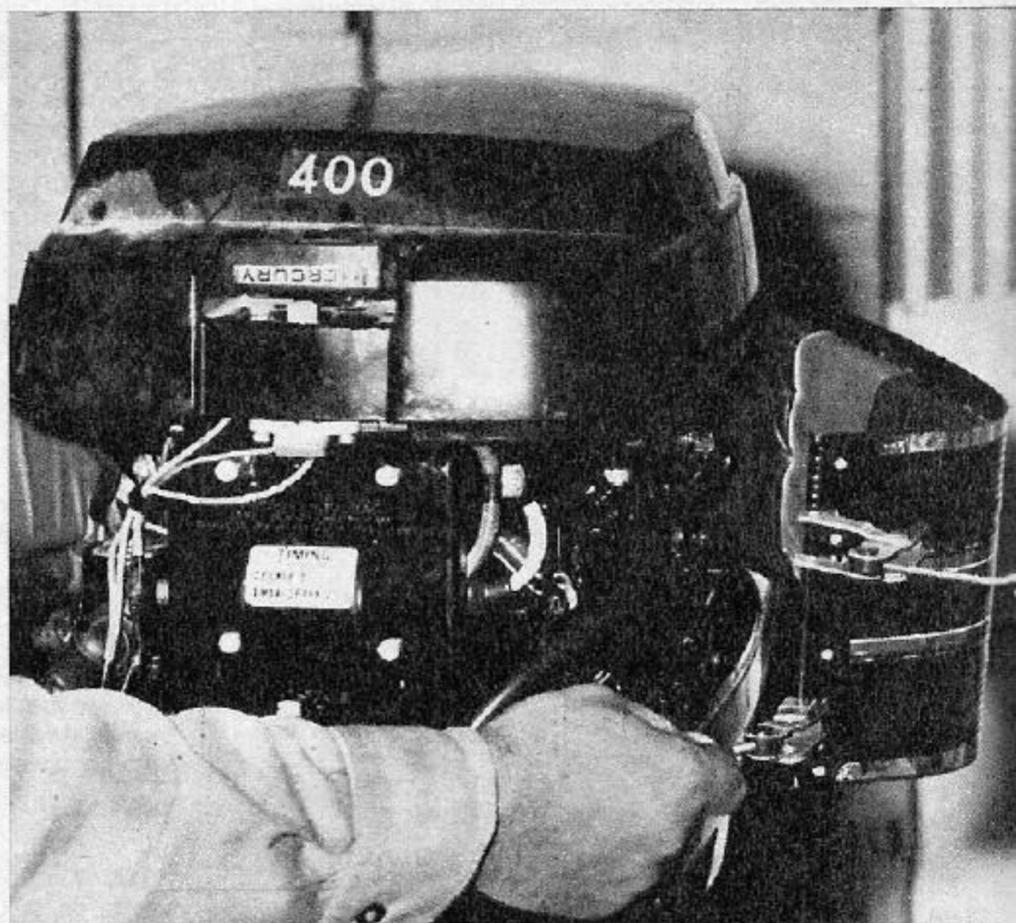
FUERA DE BORDA

por NICOLAS GELORMINI

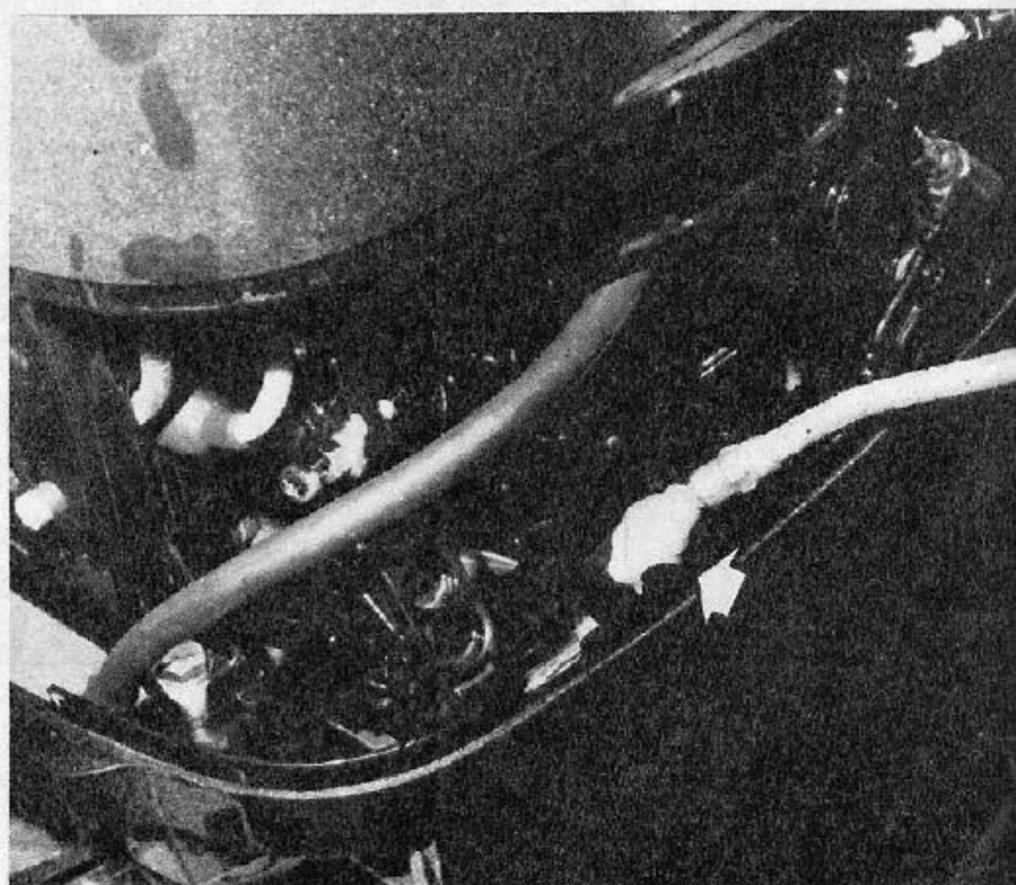
FOTO 2. Lo primero es quitar la carcaza. Para ello se levanta el terminal del piolero hacia arriba, lo que deja al descubierto un botón blanco de plástico. Oprimiendo éste se tira el frente hacia adelante. Este frente es de aluminio estampado y anodizado. Quedan a la vista los dos herrajes que muestra la fotografía y que aseguran el cierre del "corset". Se liberan los herrajes, se abre el corset y llevándolo muy poco hacia atrás puede levantarse sin problemas. El corset es cómodo de manejar, porque es muy liviano. Además, posee un acolchado interior de espuma de poliuretano forrado en nylon. A la derecha, en la fotografía, se ve que hay una parte del acolchado que va recubierta de plástico; ello es para evitar que los movimientos del acelerador puedan dañar el acolchado. Cualquier rotura del acolchado debe repararse enseguida, ya que es esencial su correcto estado para la función de antisonoridad que cumple. Cuando se vuelve a poner el corset, se apoya el mismo en el ranurado que posee la carcaza en su parte superior e inferior, haciendo las operaciones ya indicadas en forma inversa.

FOTO 3. Al sacar el corset quedan al descubierto: topes de acelerador, avance, etc. También las guías de los cables del acelerador y sistema de cambio, en caso de usarse control remoto. La zona que la fotografía indica que se engrasa y que es muy importante es la correspondiente a las guías de cables de control remoto. Para esta lubricación el fabricante recomienda usar Shell Uned o Grease N° 2, o también Litarmol o Molykote BR-2S. Luego de colocarse la grasa acci6nense los cables de control remoto varias veces, observando si la grasa cubre con amplitud la zona deseada. Esto no sólo permite evitar un desgaste prematuro sino también controlar periódicamente que no hay posibilidad de que quede trabado el movimiento, lo que podría ser causa de riesgo.

2



3



MERCUURY 400

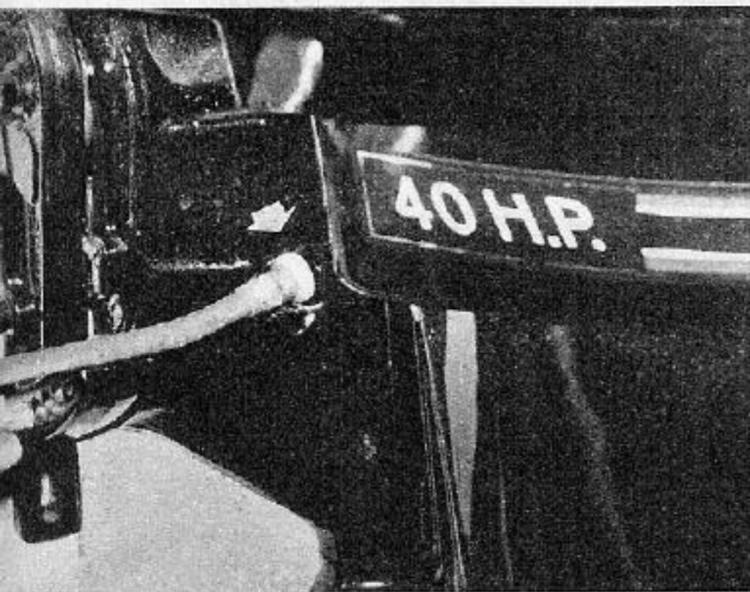


FOTO 4. El alemite de pivote del motor. Es común que al aplicar la grasera, la grasa "reviente" por arriba y por abajo, indicando que la operación se ha cumplido satisfactoriamente. Pero puede ocurrir que aparezca por un solo lado, lo que es suficiente. Pivotear el motor tres o cuatro veces y luego dar un toque más de grasa y listo.

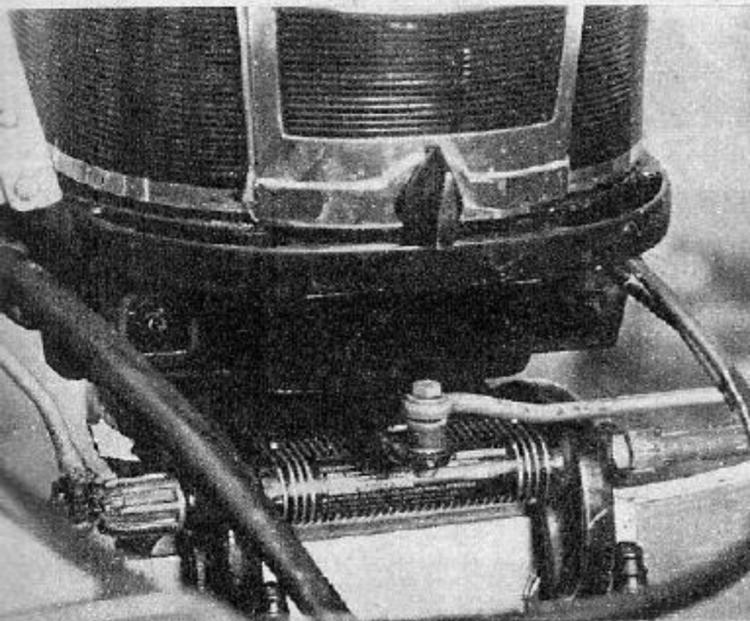
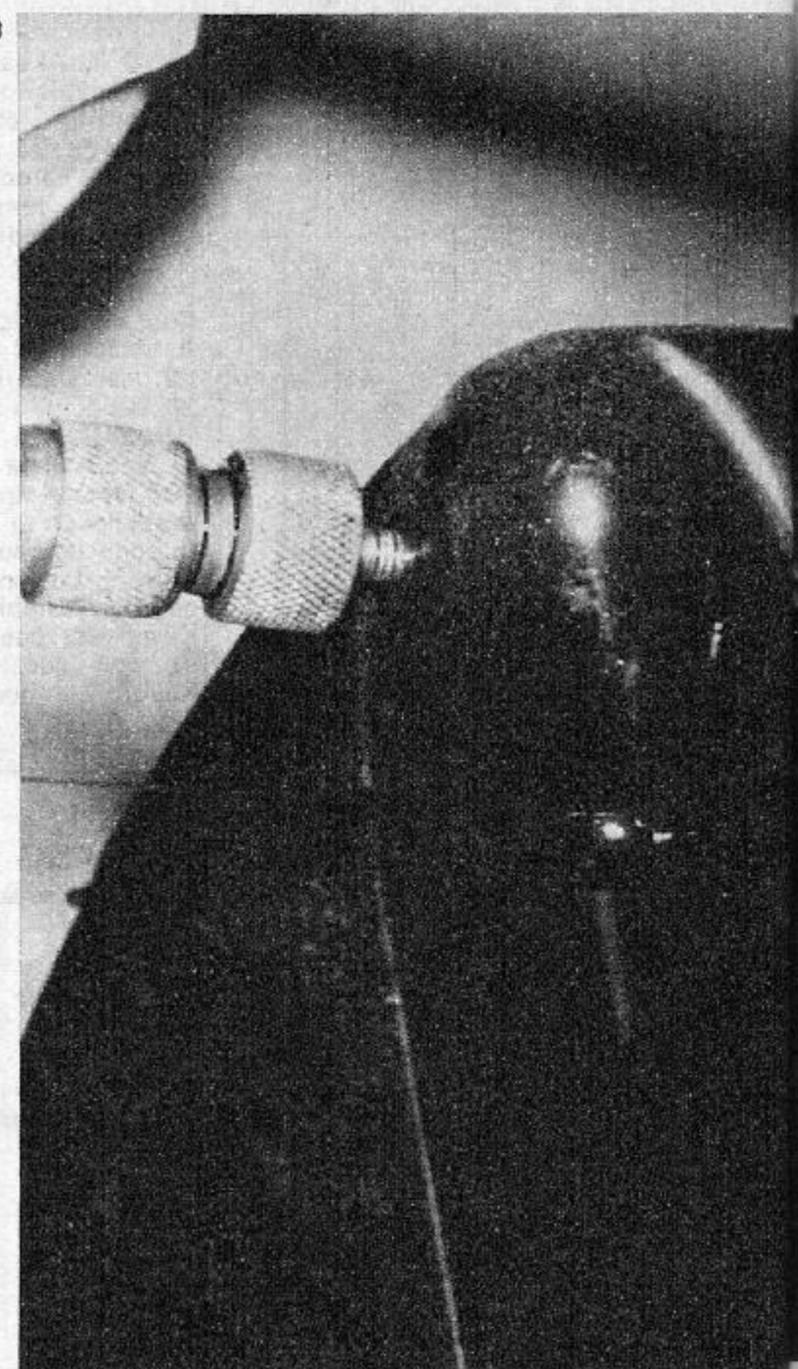
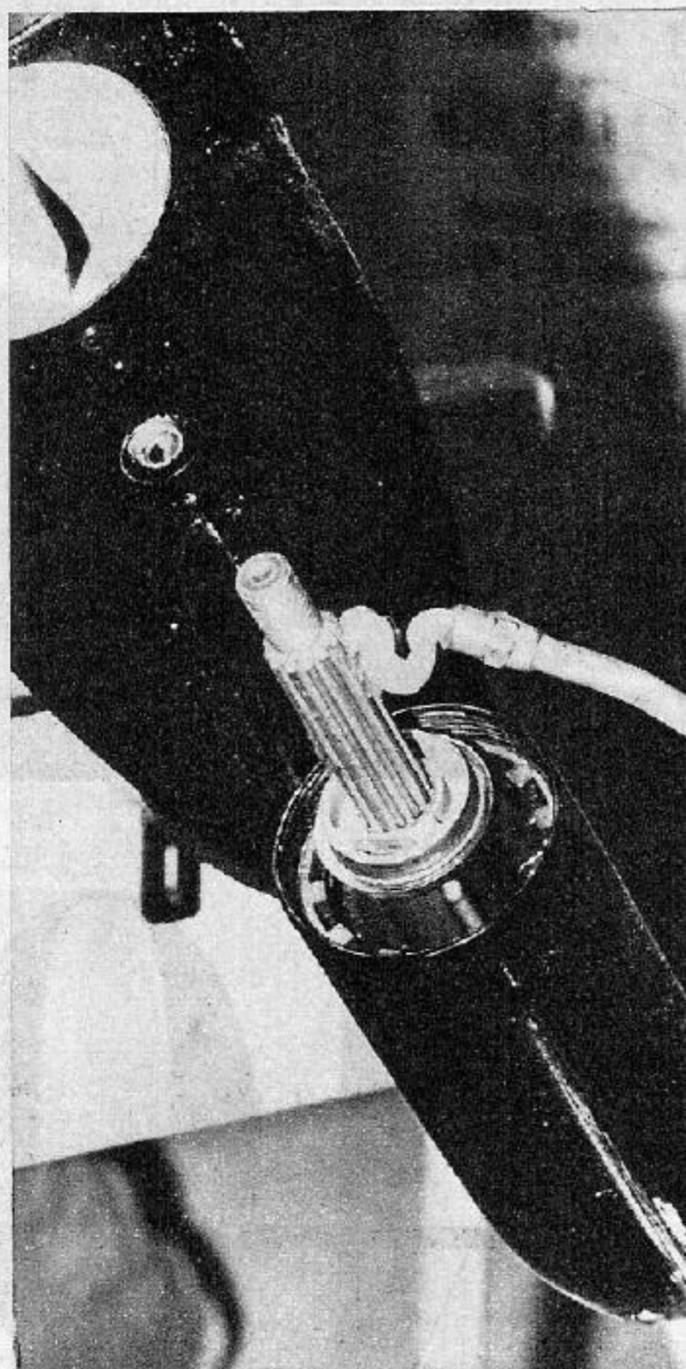
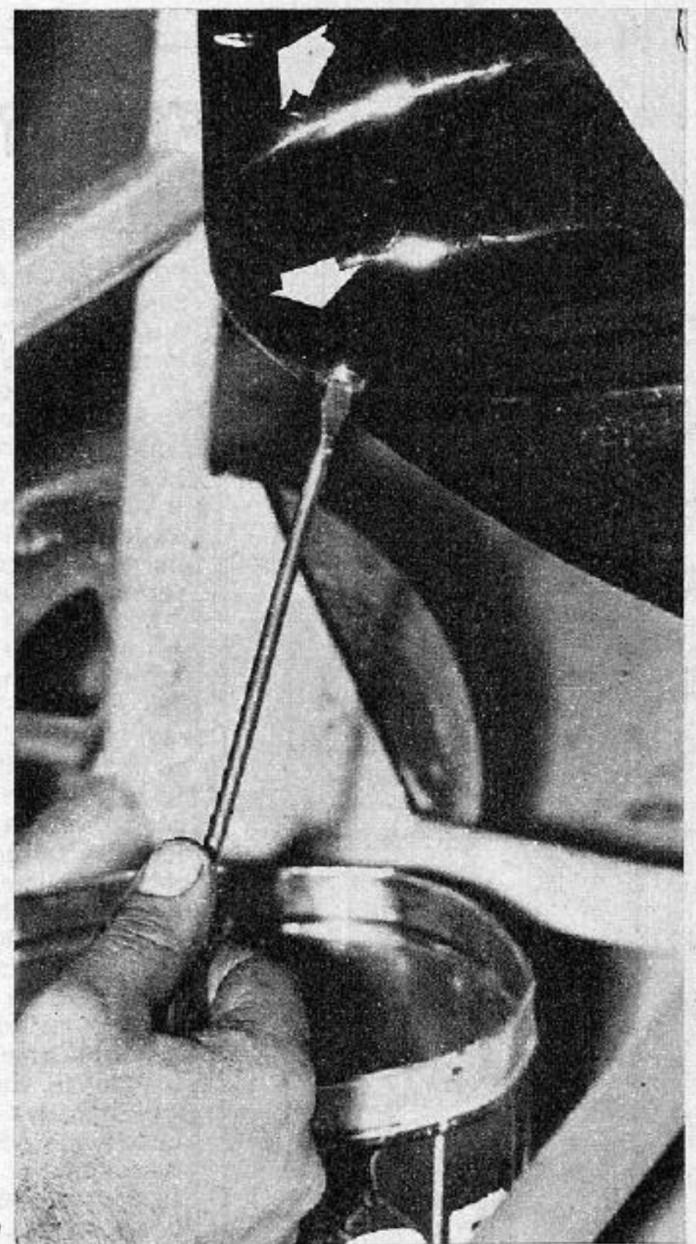


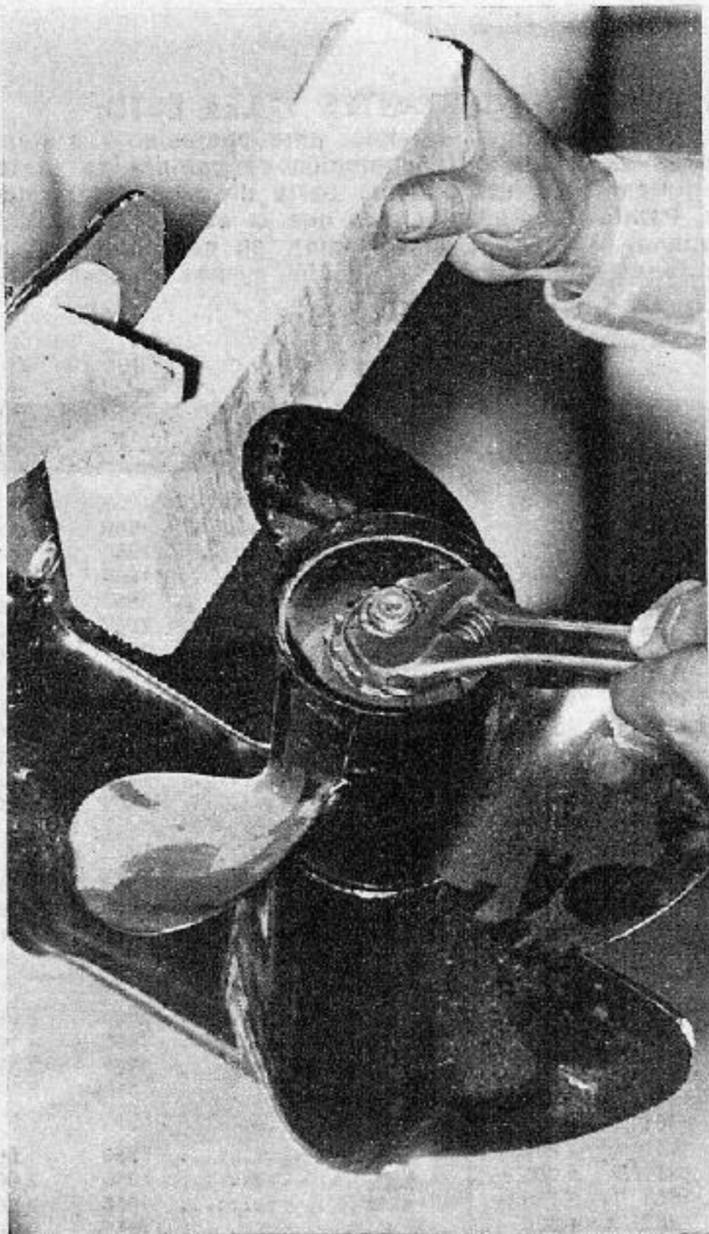
FOTO 5. Un punto muy importante a lubricar es el que indica la fotografía: el alemite que permite el engrase de la parte destinada a posibilitar el giro del motor. La grasa es la misma que mencionamos antes.

FOTO 6. Esta operación está condicionada a la clase del agua en que se opera. En el caso que se navegue en aguas de alto contenido mineral o ricas en afluentes químicos, debe engrasarse el eje estriado de la hélice a fin de evitar el ataque del metal. Distribuir bien la grasa en las estrías.

FOTO 7. Iniciamos el cambio de aceite de la unidad inferior propulsora (comúnmente llamada pata). Para ello se quita, en primer lugar, el tornillo inferior, que es de cabeza ranurada y construido en acero inoxidable. Es el tapón de desagote del lubricante. Digamos que es conveniente revisar el nivel de aceite cada cincuenta horas (tornillo superior que muestra la figura 8), pero es aconsejable verificar la existencia o no de agua en el cárter; para ver si ha penetrado se observa lo primero que sale al retirar el tornillo inferior. El agua, por su peso, se ubica abajo, y por eso no debe distraerse la atención en el primer instante, que es en el que saldrá el agua. Si el motor recién termina de marchar, el agua puede estar mezclada con el aceite, lo que se manifiesta bajo la forma de una emulsión. Si no sale agua se quita el tornillo de nivel que se encuentra bajo la aleta de cavitación.

FOTO 8. Cuando ha escurrido todo el aceite usado, se conecta la bomba manual en el orificio inferior. El lubricante recomendado es Esso Pen-o-Led E.P.3, o también Pennsylv Gear Oil. Se bombea el lubricante hasta que desborde por el orificio de nivel. En ese momento, y sin sacar la bomba, se coloca el tornillo superior. De esa forma, cuando se saca la boquilla de llenado, al impedirse la entrada de aire por arriba, la cantidad de aceite que se pierde por abajo es mínima. Ya que estamos con la unidad inferior propulsora, echemos una mirada a los seis orificios de entrada del agua de refrigeración del motor. Pueden estar obturados. En la fotografía 7, arriba del torpedó, se ve el orificio que permite la salida del agua que queda en el block cuando se saca el motor del agua.





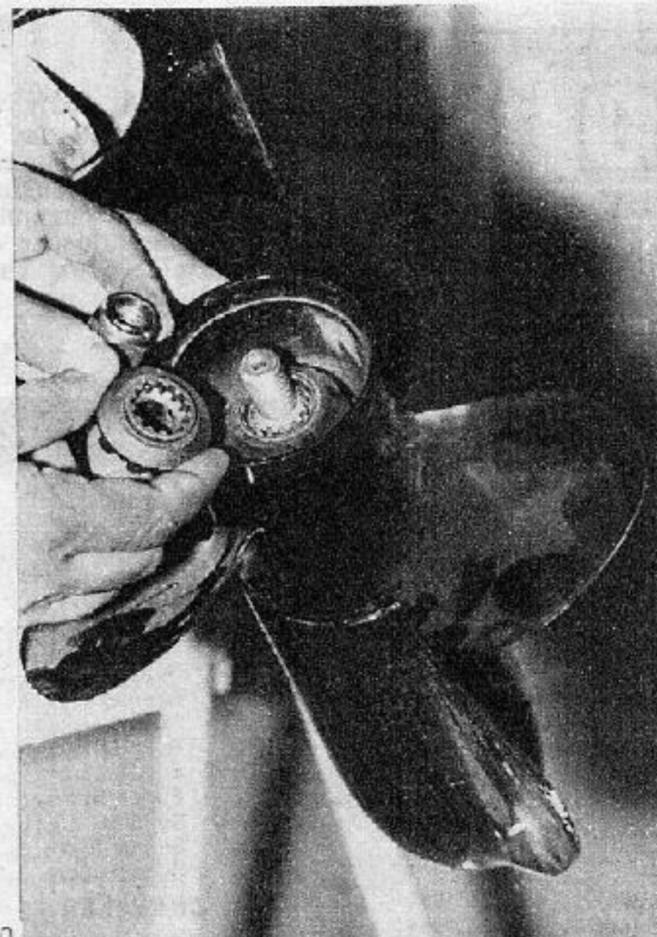
9

FOTO 9. Vamos a cambiar la hélice, o a proceder a engrasar el eje estriado, tal como se indicó para la fotografía 6. Nos munimos de una llave francesa. No damos una estriada porque las tuercas suelen venir con pequeñas diferencias de medida. Se recomienda una francesa y un taco de madera. Se coloca el taco como muestra la fotografía, es decir, trabando la hélice contra la placa de cavitación, y se afloja la tuerca.

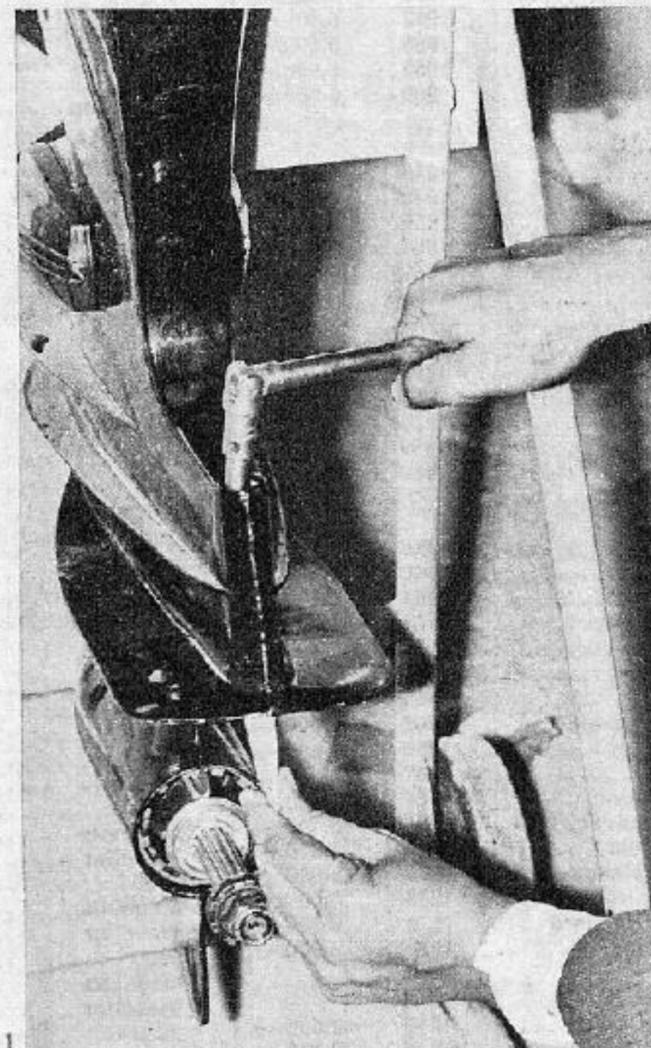
FOTO 10. Extraída la tuerca, se ve también el tope posterior estriado, que es el que hace girar la tuerca a la misma velocidad que el eje. Esta igualdad de velocidades impide el deslizamiento de la tuerca, especialmente en el caso de la marcha atrás. Recordemos que, en esta línea, Mercury no lleva arandelas de seguridad. Conviene recordar que los gases de escape son expulsados a través del núcleo de la hélice, en el clásico sistema "subacqua", para evitar el ruido y humo.

FOTO 11. Hablemos un poco de la aleta compensadora. Esta cumple dos funciones: la primera como elemento de sacrificio en la electrolisis que se produce por la diferencia de potencial eléctrico entre los distintos metales. La segunda tiende a corregir, o mejor dicho a compensar, la tendencia del motor a girar en sentido contrario al de la hélice. Respecto de la primera, si comienzan a formarse cavidades pequeñas, tipo poros, es que cumple su función. En lo que respecta a la segunda, conviene probar la embarcación a un ochenta por ciento de su velocidad máxima y ver si "tira" para alguna banda. En caso que así fuera, con una llave de tubo se gira levemente la aleta en sentido contrario y se prueba nuevamente.

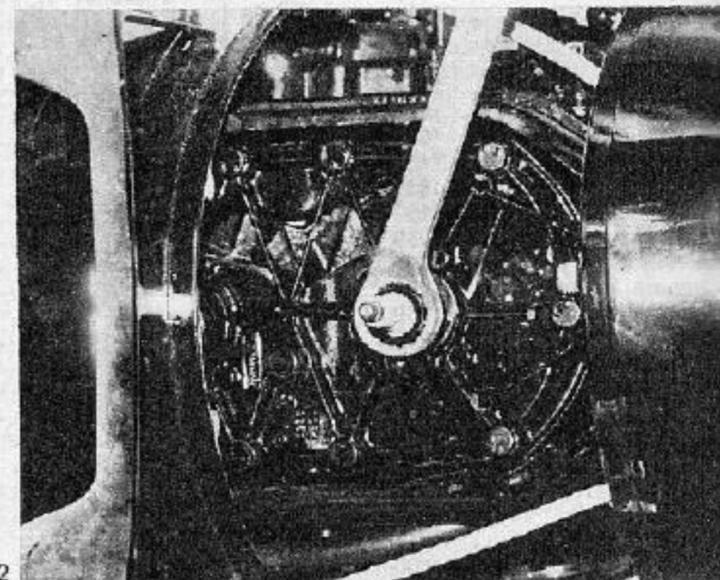
FOTO 12. La bujía recomendada es la Champion L19V, comúnmente denominada Perma-Gap. Son de electrodo redondo, de forma tal que no tiene sentido hablar de verificar luz de electrodos. Lo que debe tenerse cuidado es que, al ponerla, entre derecha, no en forma inclinada. Como la rosca del cielo de la cámara es de aluminio, si se fuerza la entrada de la bujía en forma no correcta puede producirse una viruta de aluminio que resultaría sumamente perniciosa. El ajuste de la bujía no debe sobrepasar las 20 libras-pie (2,76 kg.m) y la llave es una 13/16". No nos olvidemos que con el moderno sistema de encendido por descarga capacitiva, los Mercury no llevan platinos. En esencia, tal sistema es una fuente de poder de 12 voltios corriente continua que carga a un condensador a 400 V mediante un transformador, y que en cierto momento se "dispara" el condensador sobre una bobina, llegando a 60.000 voltios. Ya que no puede regularse la luz de electrodos, el usuario puede gastar ese tiempo en darle una buena limpieza a los mismos.



10



11



12

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:
 Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, cosas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1980	2.300.-
4 cil. lujo	1981	2.800.-
4 cil. lujo	1982	2.800.-
6 cil.	1982	3.200.-
BORGWARD		
Isabella	1958	3.000.-
Isabella	1958	3.500.-
Isabella	1959	3.800.-
Isabella	1960	4.100.-
Isabella	1961	4.500.-
Isabella	1962	4.800.-
Isabella	1963	5.000.-
BUICK		
Dynaflo	1951	2.800.-
Súper 4 p.	1954	3.500.-
Súper 4 p.	1955	4.000.-
Súper 4 p.	1956	4.500.-
Súper 4 p.	1957	5.000.-
Súper 4 p.	1958	5.500.-
Súper 4 p.	1959	5.800.-
Súper 4 p.	1960	6.000.-
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.-
4 p.	1949	2.700.-
4 p.	1950	3.000.-
Coupé	1951	3.500.-
4 p.	1952	3.500.-
4 p.	1953	4.000.-
4 p.	1954	4.300.-
4 p.	1955	4.700.-
4 p.	1956	5.300.-
4 p.	1957	5.800.-
Fleetwood	1958	6.500.-
Fleetwood	1959	7.000.-
Fleetwood	1960	7.500.-
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.-
2 CV	1960	3.000.-
2 CV	1961	3.400.-
2 CV	1962	3.600.-
2 CV	1963	3.800.-
2 CV	1964	4.000.-
2 CV	1965	4.300.-
2 CV standard	1966	4.500.-
2 CV lujo	1966	4.800.-
2 CV	1967	4.900.-
2 CV lujo	1967	5.300.-
2 CV standard	1968	5.100.-
2 CV lujo	1968	5.500.-
2 CV standard	1969	5.500.-
2 CV lujo	1969	6.000.-
3 CV standard	1970	6.300.-
3 CV lujo	1970	6.900.-
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.-
4 p.	1949	2.700.-
4 p.	1949	3.200.-
4 p.	1951	3.500.-
4 p.	1952	3.500.-
4 p.	1953	3.800.-
4 p.	1954	3.800.-
4 p.	1955	4.000.-
B. Air 8 mec.	1955	4.500.-
B. Air 8 aut.	1955	4.500.-
B. Air 6	1957	5.000.-
B. Air 8	1957	5.000.-
B. Air 8 aut.	1958	5.300.-
B. Air 6	1958	6.000.-
Impala 8 aut.	1959	6.200.-
Impala 6 mec.	1959	7.000.-
Impala 6 mec.	1960	8.500.-
Impala 8 aut.	1960	8.500.-
Impala 6	1961	9.000.-
Impala 8 aut.	1961	9.000.-
Impala 6 mec.	1962	11.000.-
Impala 8	1962	10.500.-
"400"	1962	6.500.-
Impala 8 aut.	1963	11.000.-
"400"	1963	7.000.-
Impala 6 mec.	1963	12.000.-
Impala 8 mec.	1964	13.000.-

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Impala 8 aut.	1964	13.000.-
Súper	1964	7.500.-
Special	1964	6.500.-
Súper	1965	7.800.-
Special	1965	6.800.-
Súper	1966	9.300.-
Special	1966	7.300.-
Súper	1967	10.800.-
Special	1967	8.600.-
Súper	1968	11.800.-
Special	1968	10.000.-
Súper Lujo	1968	12.200.-
Súper Sport	1968	13.500.-
Special	1969	10.900.-
Super lujo	1969	13.500.-
Super sport	1969	14.500.-
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.-
4 p.	1949	2.000.-
4 p. 6 cil.	1950	2.500.-
4 p. 6 cil.	1951	2.500.-
4 p.	1952	2.800.-
4 p.	1953	3.200.-
4 p. Imp.	1954	3.500.-
CISITALIA		
850 cc Coupé	1981/2	4.200.-
850 cc Spider	1981	4.600.-
1100 Berlina	1949	2.800.-
1100 Spider	1949	3.500.-
DE CARLO		
800	1960	1.500.-
700	1960	2.200.-
700	1961	2.500.-
700 coupé	1961	3.200.-
700	1962	3.000.-
700	1963	3.200.-
SL	1964	2.200.-
SL	1965	2.500.-
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.-
4 p. chico	1946	2.000.-
4 p. Driv.	1947	2.300.-
4 p. 8 cil.	1951	2.800.-
DI TELLA		
1500	1960	5.300.-
1500	1961	5.600.-
1500	1962	5.600.-
1500	1963	6.000.-
Magnette	1964	6.100.-
1500	1964	6.300.-
Magnette	1964	6.500.-
Traveller	1964	6.500.-
1500	1965	6.900.-
Magnette	1965	7.100.-
Traveller	1965	7.100.-
1500	1966	7.300.-
Magnette	1966	7.800.-
Traveller	1966	7.800.-
1500	1967	8.300.-
Magnette	1967	8.500.-
Traveller	1967	8.500.-
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.-
Sedan	1961	4.100.-
Sedan	1962	4.300.-
Sedan	1963	4.800.-
Univ.	1962	4.400.-
Univ.	1963	4.800.-
Sedan	1964	5.500.-
Univ.	1964	5.300.-
Fisore	1965	6.000.-
Sedan	1965	5.900.-
Univ.	1965	5.500.-
Sedan	1966	6.900.-
Univ.	1966	6.000.-
Sedan	1967	7.100.-
Universal	1967	6.500.-
Sedan	1968	7.800.-
Universal	1968	7.200.-
Sedan	1969	8.500.-
Universal	1969	8.000.-
DODGE		
4 p.	1947	2.300.-

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1948	2.400.-
4 p.	1950	3.000.-
4 p. F. Drive	1948	2.000.-
4 p. 6 cil.	1951	2.800.-
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.-
Ika	1959	3.600.-
Ika	1960	4.000.-
Ika	1961	4.200.-
Ika	1962	4.800.-
Ika	1963	5.000.-
Ika	1964	5.400.-
Ika doble tracc.	1964	5.600.-
Ika	1965	6.000.-
Ika doble tracc.	1965	6.400.-
Ika	1966	6.300.-
Ika	1967	6.700.-
Ika	1968	7.000.-
Ika	1969	7.600.-
FIAT		
800	1958	2.500.-
800	1960	3.100.-
1100	1960	3.800.-
750	1961	3.400.-
1100	1961	4.200.-
2100	1961/2	5.000.-
750	1962	3.700.-
1100	1962	4.800.-
750	1963	4.000.-
1100	1963	5.200.-
1500	1963	7.000.-
800 E	1964	4.200.-
1500	1964	7.400.-
Familiar	1964	7.500.-
800 E	1965	5.100.-
1500	1965	7.700.-
1500 C. Largo	1965	8.100.-
Familiar	1965	8.000.-
Familiar Largo	1965	8.300.-
800 E	1966	6.000.-
800 Spider	1966	6.400.-
800 Coupé	1966	6.400.-
1500 C	1966	9.300.-
1500 Familiar	1966	9.300.-
1500 Coupé	1966	10.700.-
800 E	1967	6.200.-
800 Spider	1967	7.000.-
800 Coupé	1967	7.000.-
1500 C	1967	9.800.-
1500 Familiar	1967	9.900.-
1500 Coupé	1967	11.500.-
800 E	1968	6.400.-
800 Spider	1968	7.400.-
800 Coupé	1968	7.400.-
1500 C	1968	10.800.-
1500 Familiar	1968	11.000.-
1500 Coupé	1968	12.300.-
800 E	1969	6.900.-
800 Spider	1969	7.800.-
800 Coupé	1969	7.800.-
1600 C	1969	11.700.-
1600 Familiar	1969	12.300.-
1600 Coupé	1969	12.900.-
FORD		
4 p.	1946	2.400.-
Coupé	1946	3.000.-
4 p.	1951	2.500.-
4 p.	1952	2.800.-
4 p.	1954	2.800.-
Coupé sedan	1954	3.000.-
4 p.	1955	4.000.-
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.-
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.-
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.-
Galax. 8 mec.	1960	6.500.-
Galax. 8	1960	6.500.-
Galax. 6	1961	7.200.-
Galax. 8 aut.	1961	7.200.-
Falcon	1962	7.200.-
Falcon Standard	1963	7.600.-
Falcon de Lujo	1963	8.000.-
Falcon Standard	1964	8.200.-
Falcon de Lujo	1964	8.500.-
Falcon de Lujo	1965	8.400.-
Falcon Futura	1965	9.700.-

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon Standard	1965	8.500.-
Falcon Standard	1966	9.700.-
Falcon de Lujo	1966	11.000.-
Falcon Futura	1966	11.000.-
Falcon de Lujo	1967	11.800.-
Falcon Standard	1967	10.800.-
Falcon Futura	1967	12.500.-
De Lujo	1968	12.800.-
Standard	1968	11.500.-
Futura	1968	13.000.-
De Lujo	1969	13.600.-
Standard	1969	12.600.-
Futura	1969	14.500.-
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.-
2 p.	1960	1.800.-
GW-Wartburg	1962	2.800.-
HANSA		
1100	1960/1	2.900.-
Rural	1961	3.100.-
Coupé	1961	3.300.-
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.-
4 p.	1956	2.000.-
Rural	1956	2.000.-
4 p.	1961	2.800.-
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.-
4 p.	1946/7/	1.500.-
Coupé	1946/7/	1.700.-
4 p.	1949	2.000.-
ISARD		
300	1958/9	1.100.-
700	1963	2.800.-
Kombi	1963	3.100.-
700	1964	3.100.-
Kombi	1964	3.400.-
1204	1964	4.000.-
700	1965	3.500.-
Kombi	1965	3.600.-
1204	1965	4.500.-
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.-
IKA	1958	3.300.-
IKA	1959	3.600.-
IKA	1960	4.000.-
IKA	1961	4.200.-
IKA	1962	4.300.-
IKA	1963	4.400.-
IKA	1964	4.500.-
IKA	1965	4.600.-
IKA	1966	4.700.-
IKA	1967	5.200.-
IKA	1968	5.800.-
KAISER		
Carabela	1961	3.500.-
Carabela	1962	3.800.-
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.-
180	1954	5.500.-
170	1955	5.500.-
180	1955	5.800.-
300	1955	5.800.-
219 naftero	1959	15.000.-
220	1959	16.500.-
220 S coupé	1961	16.000.-
220 S 4 p.	1961	

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.-
250 SE coupé	1966	45.000.-
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.-
4 p.	1946	2.800.-
Coupé	1946	3.500.-
Coupé conv.	1946	2.200.-
2 p.	1951	3.000.-
Monterey 4 p.	1953	4.000.-
Montclair	1954	4.000.-
Montclair	1958	4.500.-
Monterey 4 p.	1957	4.500.-
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.800.-
4 p.	1966	7.800.-
Traveller	1969	7.800.-
N. S. U.		
24 HP	1958	1.900.-
34 HP	1960	2.200.-
34 HP	1961	2.800.-
34 HP	1962	2.700.-
34 HP Prinz	1963	2.900.-
Sport Prinz	1961	3.800.-
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.-
88 4 p.	1961	6.000.-
88 4 p.	1962	7.000.-
88 4 p.	1963	8.000.-
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	6.400.-
Rural	1956/7	3.400.-
Rekord 2 p.	1958	4.000.-
Rural	1958	4.000.-
Rekord 2 p.	1959	4.200.-
Rural	1959	4.200.-
Rekord 2 p.	1960	4.500.-
Rural	1960	4.500.-
Rekord 2 p.	1961	5.200.-
Rural	1961	5.200.-
Rekord 2 p.	1962	5.500.-
Rural	1962	5.500.-
PEUGEOT		
203	1956	3.000.-
403	1956/7	5.500.-
403	1958/9	5.700.-
403	1960/61	6.000.-
403	1962	6.200.-
404	1962	6.500.-
403	1963	6.500.-
404	1963	6.800.-
404 Rural	1963	7.000.-
403	1964	6.900.-
404 3 banc.	1964	7.800.-
404 5 banc.	1964	7.800.-
403	1965	6.800.-
404 Stand.	1965	6.000.-
404 Stand.	1966	9.400.-
404 de lujo	1966	9.800.-
404	1967	9.900.-
404 G. Lujo	1967	10.400.-
404	1968	10.500.-
404 G. Lujo	1968	11.500.-
404	1969	12.300.-
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.-
4 p.	1954	3.400.-
4 p.	1955	6.500.-
4 p.	1961	6.000.-
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.000.-
Classic Custom	1962	5.200.-
C. Country	1962	5.200.-
Ambassador 990	1963	6.000.-
C. Custom 1ª S	1963	5.500.-
C. Custom	1963	5.800.-
C. Country 660	1963	6.000.-
De Luxe 550	1963	5.300.-
Ambassador 990	1964	7.000.-
C. Custom 660	1964	6.100.-
C. Country 660	1964	6.800.-
De Luxe 550	1964	6.000.-
Ambassador 990	1965	8.400.-
C. Custom 660	1965	7.000.-
C. Country 660	1965	7.800.-
De Luxe 550	1965	6.800.-
Ambassador 990	1966	9.800.-
C. Custom 660	1966	7.800.-
C. Country 660	1966	9.800.-
De Luxe 550	1966	6.800.-
Ambassador 990	1967	11.500.-
C. Custom 660	1967	9.400.-
C. Country 660	1967	10.300.-
De Luxe 550	1967	7.700.-
Ambassador 990	1968	12.300.-
C. Custom 660	1968	10.300.-
C. Country 660	1968	12.000.-

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
De Luxe 550	1958	10.000.-
Ambassador	1959	13.800.-
C. Country 660	1959	13.000.-
C. Custom 660	1959	12.500.-
RENAULT		
Dauphine	1963	2.800.-
4 L.	1963	3.200.-
Gordini	1963	3.400.-
4 L.	1964	3.700.-
Dauphine	1964	3.900.-
Gordini	1964	3.900.-
4 L 3 veloo.	1965	4.200.-
4 L 4 veloo.	1965	4.400.-
Gordini	1965	4.200.-
Dauphine	1965	4.200.-
Gordini	1966	4.700.-
Dauphine	1966	4.400.-
4 L	1966	4.800.-
Gordini	1967	5.200.-
4 L	1967	5.400.-
Renault 850	1967	4.800.-
Gordini	1968	8.000.-
4 L	1968	5.900.-
850	1968	5.000.-
Gordini	1969	6.700.-
R4	1969	8.600.-
850	1969	6.300.-
SIMCA		
4 p.	1966	2.700.-
Rural	1968	3.200.-
TAUNUS		
17 M Rural	1960	5.300.-
17 M 2 p.	1961	6.000.-
17 M 4 p.	1961	6.000.-
17 M 2 p.	1962	6.500.-
17 M Rural	1962	6.800.-
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.-
300 S 4 p.	1967	9.800.-
380 2 p.	1967	13.200.-
380 W 2 p.	1967	12.800.-
300 4 p.	1968	9.600.-
300 S 4 p.	1968	10.500.-
380 2 p.	1968	13.800.-
380 W 2 p.	1968	13.600.-
300 S 4 p.	1969	11.800.-
380 2 p.	1969	15.000.-
380 W 2 p.	1969	14.600.-
VALIANT		
I	1962	7.200.-
II	1963	7.500.-
III	1964	7.800.-
III	1965	8.200.-
Coronado	1965	8.500.-
G. Turismo	1965	8.800.-
IV	1966	10.000.-
Coronado	1966	10.500.-
G. Turismo	1966	11.000.-
IV	1967	10.500.-
Coronado	1967	11.000.-
G. Turismo	1967	11.600.-
IV	1968	11.700.-
Coronado	1968	12.500.-
G. Turismo	1968	12.800.-
Polara	1969	13.000.-
Coronado	1969	14.500.-
G. T.	1969	15.000.-
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1968	3.400.-
Cresta 4 c. 4 p.	1968	3.400.-
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.-
Export	1962	4.800.-
1500 2 p.	1962	6.000.-
VOLVO		
121	1960	5.900.-
122	1962	6.500.-
PICK - UPS USADAS		
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.-
Pick-up	1965	6.000.-
Pick-up	1966	6.400.-
Pick-up	1967	6.700.-
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.-
AZU Furg.	1966	3.800.-
AZU Furg.	1967	4.500.-
AZU Furg.	1968	4.900.-
AZU Furg.	1969	5.500.-

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.-
10	1966	8.500.-
10	1967	9.300.-
10	1968	10.500.-
10	1969	11.500.-
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.-
D-100	1964	6.500.-
D-100	1965	6.700.-
D-100	1966	7.500.-
D-100	1967	8.500.-
D-100	1968	9.800.-
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.-
D-100	1963	5.800.-
D-100	1964	6.000.-
D-100	1965	6.700.-
D-100	1966	7.500.-
D-100	1967	8.500.-
D-100	1968	9.800.-
D-200	1969	11.000.-
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.-
D-100	1964	6.500.-
D-100	1965	6.700.-
D-100	1966	7.500.-
D-100	1967	8.500.-
D-100	1968	9.800.-
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.-
Multicarga 1500	1966	6.800.-
Multicarga 1500	1967	7.800.-
Multicarga 1500	1968	8.600.-
Multicarga 1500	1969	9.200.-
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.-
F-100	1962	6.300.-
F-100	1963	6.800.-
F-100	1964	7.100.-
F-100	1965	8.300.-
F-100	1966	9.200.-
F-100	1967	9.800.-
F-100	1968	11.000.-
F-100	1969	12.000.-
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.-
IKA	1962	4.600.-
IKA	1963	4.800.-
IKA	1964	5.000.-
Glad. Pick-up	1964	5.000.-
Glad.	1965	5.500.-
Glad.	1966	6.000.-
Glad.	1967	6.500.-
Glad.	1968	7.000.-
Glad.	1969	8.000.-
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.-
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.-
T4B	1968	8.600.-
T4B	1969	9.500.-
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.800.-
"	1965	6.000.-
"	1966	6.400.-
"	1967	7.000.-
"	1968	7.400.-
" 2ª S.	1968	8.200.-
" 1ª S.	1969	8.800.-
" 2ª S.	1969	8.800.-
AUTOMOVILES 0 km		
CITROËN		
3 CV AZAM, 4 p.	9.650.-	
2 CV AZN, 4 p.	8.640.-	
2 CV AZ, 4 p.	7.930.-	
AMI-8	12.700.-	
CHEVROLET		
Súper Sport	22.280.-	
Súper, 4 p.	19.960.-	
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.-	
Special 4 p.	16.410.-	
Rally Sport	18.480.-	
Chevy Súper	20.410.-	
Chevy Súper Sport	24.380.-	
Chevy cupé	25.250.-	
DODGE		
Dodge	17.725.-	
Dodge Taxi	17.981.-	
Dodge Taxi Gasolero	22.440.-	
Dodge 4	18.888.-	
Dodge Polara	22.247.-	

MARCA	PRECIO
Dodge Coronado	23.958.-
Dodge Coronado Automatic	24.558.-
Dodge GTX 6 cil.	26.403.-
Dodge GTX 8 cil.	28.237.-
FIAT	
600 R 2 p.	9.850.-
128	14.500.-
1600 C - Familiar, 4 p.	15.950.-
1600	15.950.-
1600 Coupé Sport	17.950.-
FORD	
Sedan Falcon	17.727.-
Sedan Taxi	17.278.-
Sedan Lujo	19.539.-
Sedan Futura	20.723.-
Rural Standard	20.480.-
Rural Lujo	22.391.-
Fairlane 500 6 cil.	22.561.-
Fairlane 500 8 cil.	28.796.-
Fairlane LTD 6 cil.	25.616.-
Fairlane LTD 8 cil.	26.851.-
PEUGEOT	
404 Grand Prix (8061)	17.350.-
404 Standard (8001)	16.060.-
504 De Lujo (8001)	18.450.-
504 Súper Lujo (8201)	19.650.-
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.-
C. Country 300	20.891.-
Ambassador 380	26.950.-
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.-
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.-
R-4L	9.127.-
R-6, 4 p.	11.950.-
R-4, 4 puertas	9.763.-
Gordini, 4 p.	10.479.-
850, 4 puertas	8.730.-
TORINO	
L, 4 p.	17.412.-
GS, 2 p.	25.679.-
S, 4 p.	19.950.-
TS Coupé	23.561.-
TS, 4 p.	22.000.-
PICK-UPS 0 km	
CHEVROLET	
Standard	18.060.-
De Lujo	19.260.-
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100	16.230.-
D-100 V8	17.440.-
D-100 Diesel	20.230.-
D-200	17.693.-
D-200 V8	18.803.-
D-200 Diesel	22.475.-
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.-
AZU B	8.170.-
FIAT ARGENTINA S.A.	

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		800/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
295	57-61	900/1.400
350-500	46-49	900/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		900/ 600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50*	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
950	47-49	800/1.200
500	81-84	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800
MOTOS 0 Km		
GILERA 150 SUPER Sp.		2.067.—
GILERA 180 TC		2.277.—
GILERA 200 G.T.		2.426.—
GILERA 300		3.580.—
ZANELLA 50		1.245.—
ZANELLA RUTERA 125		1.875.—
ZANELLA PONDEROSA		2.050.—
Z-Carga 175		3.593.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	Yamato 22HP	3,80-1,49-0,65	\$ 4.690.—
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.380.—
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.390.—
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 10.940.—
Avan 410	Johnson 55HP	4,18-1,65-0,78	\$ 11.180.—
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 12.900.—
Avan 410	Carniti 50HP	4,18-1,65-0,78	\$ 9.790.—
Avan 440	Johnson 55HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.940.—
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.560.—
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 12.200.—
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 13.910.—
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 15.000.—
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 7.100.—
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,63-0,65	\$ 10.440.—
Avan 505	Carniti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 9.890.—
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.540.—
Avan 550 P	Johnson 60HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.160.—
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.820.—
Avan 550 P	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.510.—
Avan 550 P	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson 85HP	5,85-2,01-1,00	\$ 20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson 115HP	5,85-2,01-1,00	\$ 22.000.—
DELTA-MARINE			
Pescador	Sach 3,3HP	4,25-1,80-0,65	\$ 1.950.—
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 4.200.—
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 5.900.—
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,65	\$ 6.950.—
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,65	\$ 7.950.—
Univerreal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 5.950.—
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 6.950.—
Lido (Csa. Fle.)	Chrysler 20HP	6,60-2,30-1,00	\$ 19.500.—
Lido (Csa. Fle.)	Chrysler 45HP	6,60-2,30-1,00	\$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 5.900.—
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 6.900.—
JUANJO			
Pescadora	Chrysler 45HP	4,80-1,71-0,71	\$ 8.620.—
Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 7.200.—
Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.700.—
Piccola	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.460.—
Piccola	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.420.—
Bambina	Chrysler 45HP	3,80-1,60-0,65	\$ 7.370.—
Piccola Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 6.750.—
Piccola Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler 20HP	3,03-1,63-0,56	\$ 2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	8,12-2,33-1,00	\$ 4.800.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.—
Biguá	Yumpa 5HP	2,65-1,30-0,48	\$ 2.080.—
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	Evinrude 25HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.050.—
Pirayú	Evinrude 33HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.636.—
Riomar	Evinrude 25HP	3,83-1,63-0,60	\$ 6.600.—
Riomar	Evinrude 33HP	3,83-1,63-0,60	\$ 7.186.—
GH 380	Evinrude 25HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.000.—
GH 380	Evinrude 33HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.586.—
GH 430	Evinrude 25HP	4,30-1,73-0,62	\$ 6.660.—
GH 430	Evinrude 33HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.246.—
GH 430	Evinrude 40HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.876.—
Delta	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.050.—
Delta	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.636.—
Safari	Evinrude 25HP	4,05-1,63-0,58	\$ 7.444.—
Safari	Evinrude 33HP	4,05-1,63-0,58	\$ 8.214.—
Safari	Evinrude 40HP	4,05-1,63-0,58	\$ 8.844.—
S/Sport 70	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 9.384.—
S/Sport 70	Evinrude 60HP	4,36-1,76-0,69	\$ 12.639.—
S/Sport 70	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 14.209.—
444	Evinrude 60HP	4,44-1,72-0,80	\$ 14.709.—
444	Evinrude 85HP	4,44-1,72-0,80	\$ 18.270.—
444	Evinrude 115HP	4,44-1,72-0,80	\$ 17.709.—
Mark II	Evinrude 85HP	4,85-1,88-0,72	\$ 17.119.—
Mark II	Evinrude 115HP	4,85-1,88-0,72	\$ 18.549.—
Cobra	Evinrude 120HP	5,10-2,10-0,85	\$ 24.650.—
Cobra	Evinrude 155HP	5,10-2,10-0,85	\$ 26.850.—
Cobra	Evinrude 210HP	5,10-2,10-0,85	\$ 29.600.—
Gran Turismo	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 27.450.—
Gran Turismo	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 29.650.—
Gran Turismo	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 32.400.—
Day Cruiser	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 31.450.—
Day Cruiser	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 33.650.—
Day Cruiser	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 36.400.—
PAGLIETTINI			
Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 9.017.—
Codinet	Mercury 50HP	4,46-1,75-0,58	\$ 8.975.—
Comodin	Mercury 65HP	4,46-1,75-0,58	\$ 11.579.—
Comodin	Mercury 65HP	4,45-1,81-0,76	\$ 12.621.—
Comodin	Mercury 80HP	4,45-1,81-0,76	\$ 13.401.—
Comodin	Mercury 100HP	4,45-1,81-0,76	\$ 14.473.—
Gacelux	Mercury 125HP	4,45-1,81-0,76	\$ 15.739.—
Gacelux	Mercury 125HP	5,15-2,02-0,87	\$ 18.267.—
Gacelux	Mercury 120HP	5,15-2,02-0,87	\$ 20.267.—
REGNICOLI			
Trucha	Johnson 25HP	3,60-1,71-0,60	\$ 6.307.—
Dorado Pescado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 7.873.—
Dorado Pescador	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.461.—
Dorado Pescador	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.216.—
Dorado Ski	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.229.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.968.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 11.425.—
Dorado V2	Johnson 40HP	4,38-1,75-0,75	\$ 13.067.—
Dorado V2	Johnson 85HP	4,33-1,75-0,75	\$ 17.059.—
Dorado V2	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 18.680.—
Dina	Johnson 165HP	6,54-2,30-0,90	\$ 34.560.—
Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 37.260.—

* ES LORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA de BUENOS AIRES:

NECOCHEA

"EL RUIDO SE APODERO DE NECOCHEA"

Con el renovado entusiasmo, propio de una reunión postergada, se corrió finalmente el "Gran Premio Apertura" para las categorías "Cafeteras" y "Mar y Sierras" en la pista del parque Pedro A. Zugazua, de propiedad del Club Atlético Rivadavia, al ladito no más de Necochea. La organización de la competencia estuvo a cargo del Club A. Palermo y la fiscalización corrió por cuenta de "A. Z. A." (Asociación Zonal Automovilística), entidad que nuclea a todos los clubes que organizan estas carreras.

Numerosa cantidad de público (aproximadamente 5.000 personas) fueron a presenciar la trezada, entre ellas algunos nombres gloriosos de los fierros nacionales: Benedicto Campos y Dante Emiliozzi. La cosa dio comienzo en horas de la mañana con las pruebas de clasificación hasta el medio día, luego vino el esperado paréntesis para atender la bien surtida parrilla de nuestro amigo Da Annuncio y familia, en declarada competencia con don Pancho Canale (pollo en mano él).

1ª Serie Categoría "MAR Y SIERRAS" (10 vueltas)

Bajada de bandera y con el acelerador a la tabla picó la "indiada" con los motores atronando el circuito, primera curva en bajada y luego se retoma la recta opuesta al palco de control y de escribas con un Mariano Calamante en punta, conduciendo como solo papá Calamante sabe enseñar. Edgar Pérez lo seguía a muerte, todo esto en la primera vuelta. En las subsiguientes la superioridad nata de este joven muchacho de 19 años, oriundo de Balcarce, no aceptaba dudas, se alejaba cada vez más, solo, solito y solo. Mientras atrás, la lucha por el tercer puesto se hacía evidente entre José Cordonier, Anselmo Quintanar y "Artua", todos muy juntitos ellos. Pero, el Gringo Calamante no pudo, por esas cosas del destino, disfrutar el sabor de un triunfo muy bien elaborado. Faltando solo dos vueltas el embrague hizo ¡Plofff! volando en pedazos. En la no-

vena vuelta Anselmo Quintanar, que se había ubicado tercero, también se retrasó, adjudicándose la competencia Edgard Pérez, segundo Horacio Pando y tercero José Cordonier, en esta primera serie que bien podría llamarse o titularse "La pena de Calamante".

2ª Serie Categoría "MAR Y SIERRAS" (10 vueltas)

En esta serie le tocó el turno de rendir examen de compromiso, al campeón del '70 Enrique "Negro" Gallinotti con su "Kechún II", con Alberto "Colora-

do" Ochionero, Roque "Paisano" Spertino, el debutante Omar Pirola, de Olavarría (que rezó no sé cuántos Ave Marías para no hacer macanas) y Urdapilleta.

Largaron como trombas para aparecer en la recta opuesta con "El Negro" Gallinotti imponiendo el ritmo con maestría. Alberto Ochionero con su "Corre Caminos" con motor "F-100" trató de seguirlo pero no pudo. Culminó la serie con el triunfo de Enrique "Negro" Gallinotti a un promedio de 89 km 451 m a la hora, obteniendo también el record de vuelta en la 8ª en

50 segundos $\frac{3}{4}$ para recorrer los 1.320 m que mide el circuito, 2º se clasificó Alberto Ochionero, 3º Roque "Paisano" Spertino, 4º Omar Pirola (andando cada vez mejor), y 5º Urdapilleta.

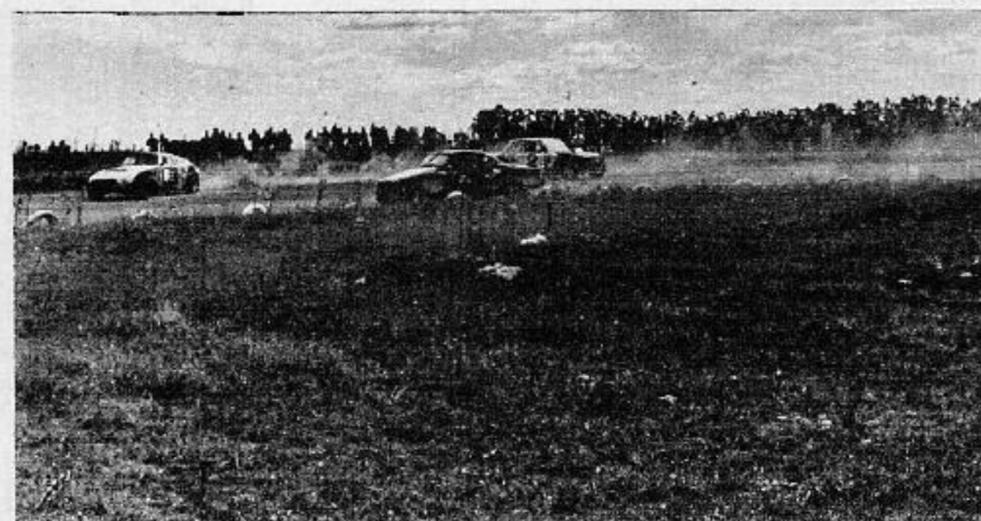
Final Categoría "MAR Y SIERRAS" (18 vueltas)

Con 10 máquinas alineadas en línea de largada, pasó a disputarse la final de esta categoría. Señal de partida y picó en punta Edgard Pérez, pensamos que sorprendiendo al campeón "Negro" Gallinotti, pero éste emprendió su persecución implaca-



CAT. "MAR Y SIERRAS". Señal de partida. Pica Calamante en punta, seguido "a los talones" por Anselmo Quintanar y "Artua" en la 1ª serie.

Los tres punteros de la 1ª serie "Mar y Sierras": Calamante, "Artua" y Quintanar sorteando el 2º mixto... "que yo voy por aquí... que vos te vas por allá y aquel que vuelva para el otro lado...". Cosas de Calamante, luego se quedó.



blemente. Todo el público de pie asistió a un duelo sensacional. Durante las cinco primeras vueltas puntuó con toda solvencia Edgard Pérez sin poderse "despegar" de Gallinotti. En varias oportunidades llegaron a encimarse y a tocarse como consecuencia del calor de una franca lucha por la primera colocación. A partir de la 6ª vuelta pasó a comandar la competencia Gallinotti, mientras se hacía evidente el retraso de Edgard Pérez, más atrás José Cordonier pugnaba por mantener bien alto los prestigios de su apellido, marchando 3º, alternando dicho puesto con Anselmo Quintanar y Alberto Ochionero que se vio precisado a abandonar por reventar una cañería de aceite. Retrasados quedaron Omar Pirola y Roque "Paisano" Spertino haciendo rendir lo imposible a su "Viuda" y demostrando su Solvencia detrás del volante. Bandera a cuadros para el triunfador, el "Negro" Gallinotti... y sin comentarios...

LA ACTIVIDAD ZONAL

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA "MAR Y SIERRAS" (18 vueltas)

Posición	Nombre	Vueltas	Tiempo
1º	Enrique Gallinotti	18	15m38"3/5
2º	Edgard Pérez	"	15m52"3/5
3º	Anselmo Quintamar	"	16m22"4/5
4º	José Cordonier	"	16m27"1/5
5º	Omar Pirola	"	16m31"—
6º	Roque Spertino	17	"
7º	Urdapilleta	16	"

Promedio: 91.131 km/h. Record de Vuelta: Gallinotti en la 11ª en 50'2/5.

CATEGORIA "CAFETERAS" HASTA MODELO 1933

Con reducido número de participantes de esta categoría, pero de igual forma dieron un buen espectáculo, se disputaron dos series y la final. Participaron en la primera: Sebastián "Pegín" Eder, con su "Falucho" con motor Plymouth 33; Guillermo Raggio, de Lobería, campeón de la categoría 1970, con motor Dodge 33; Miguel Sánchez Puyade y Juan Larraburo.

1ª Serie

Categoría "CAFETERAS" Modelo 33 (10 vueltas)

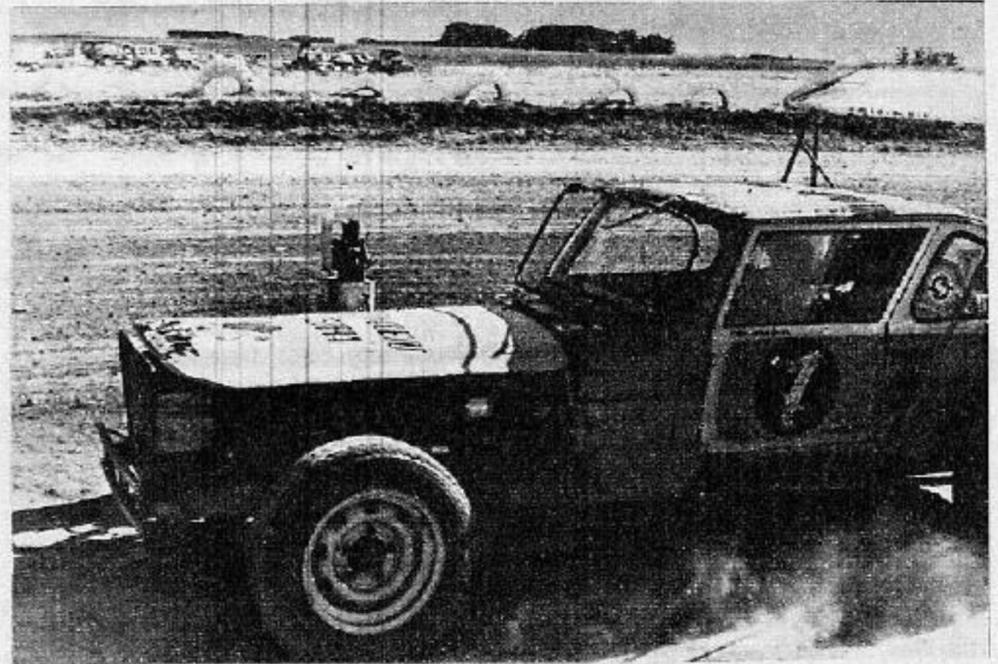
A la señal de largada, como

2ª Serie Categoría "CAFETERAS" Hasta Modelo 33

Con cinco competidores en grilla de partida y con valores de la talla del joven y promisorio Oscar Roberto "Laucha" Castellanos, Luis Finochio, Jorge Reymonte, "Ro-da-mi" y el piloto que se escuda bajo el seudónimo de "La Petisa", el espectáculo de lucha y buen manejo estaba asegurado. En verdad no defraudaron, pese a que el puntero se había tomado el bondi la lucha por los puestos de privilegio se hizo evidente hasta promediar la serie. Con la señal de largada por parte del Comisario Deportivo, Sr.

comete errores; es un 10 puntos. Su promedio fue de 89.694 km/h. y el record de vuelta lo obtuvo en la 2ª con un tiempo de 52'3/5; 2º se clasificó Luis Finochio; 3º Jorge Reymonte, y 4º "Ro-Da-Mi" de Gral. Pirán.

Oscar Roberto "Laucha" Castellanos entra fuerte y "muuy" cerca nuestro en el mixto.

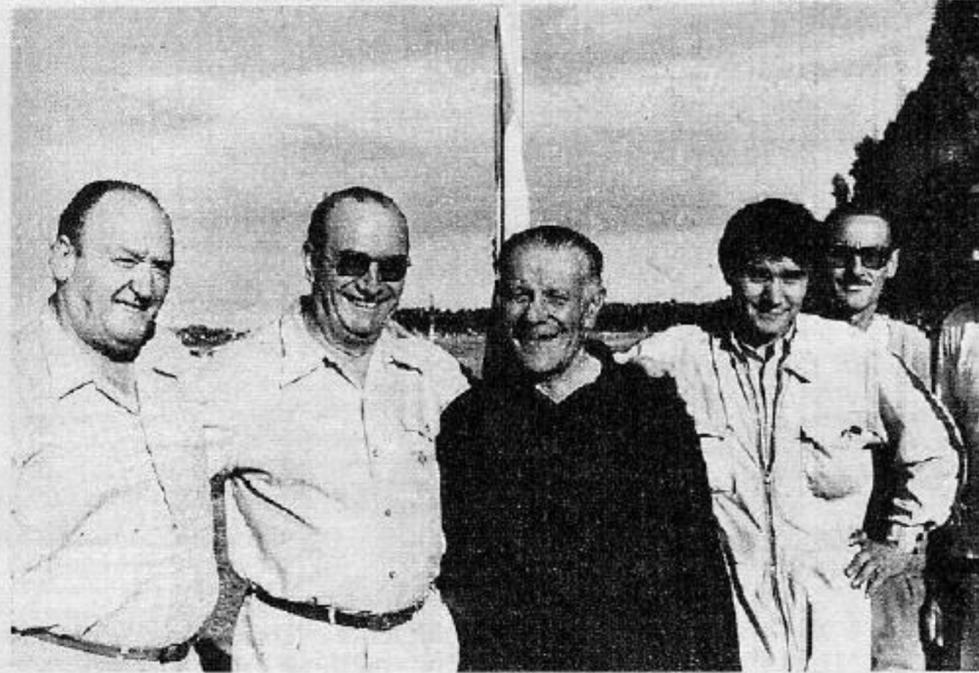


Final. Cat. "CAFETERAS" HASTA MODELO 33 (18 vueltas)

Sin lugar a dudas el "Laucha" Castellanos se vino con todas las lámparas bien encendidas, y hasta algún busca-huellas, porque su labor en este gran "Premio Apertura" fue de antología. Guillermo Raggio también es un virtuoso del volante, por algo fue campeón de la categoría en el 70, tendrá que "consultar" con el mago de su Dodge, Alfredo "Quito" Longhi (su preparador) para buscarle más velocidad y tenida, pues además tenía a un Sánchez Puyade a sus espaldas que lo tuvo medio loquito sin respetar su condición de campeón. Bajada que fue la bandera, quedamos mirando solo los paragolpes de los nueve competidores que disputaron esta interesante final: ruido de rebates en la curva del fondo y al

retomar la recta opuesta apareció "El Laucha" Castellanos con su International exigiéndolo al máximo y trayendo a la rastra al que quisiera seguirlo. Sebastián Eder trató de hacerlo pero no pudo, se quedó en seguida; Jorge Reymonte también lo intentó pero también por escasamente una vuelta. Guillermo Raggio, que en la primera vuelta pasó en cuarto lugar, pasó a ser escolta del puntero, pero no pudo acercarse como para comprometer la situación de aquél. Trompos más, derrapes menos, concluyeron las 18 vueltas de una intensa y emotiva competencia, con el triunfo absoluto de un justo ganador: Oscar Roberto "Laucha" Castellanos.

Don Anselmo Quintanar hace uso de la palabra en la fiesta de entrega de premios: muy acertado, en la pista y el micrófono.



era de esperar largaron y enseguida apareció Sebastián Eder señalando el camino a sus colegas. Muy cerca Guillermo Raggio. Tercero se ubicó Miguel Sánchez Puyade. Un poco más atrás el resto. El campeón Raggio, puso toda su experiencia en práctica con el objeto de no perder terreno ante la superioridad del puntero Eder, pero éste se alejó cada vez más. En la 3ª vuelta pasó lentamente camino a boxes Luis Morán, culminando así las 10 vueltas de la primera serie con Sebastián Eder como indiscutido ganador; 2º el campeón Guillermo Raggio; 3º Miguel Sánchez Puyade, y 4º Juan Larraburo. El promedio del ganador, Sebastián Eder, fue de 91.666 km/h., en un tiempo de 8m38"2/5. El record de vuelta también lo obtuvo Eder en la 4ª vuelta en un tiempo de 51".

Prestigiaron este Gran Premio Apertura 1971, de Automovilismo Zonal, con su sola presencia, los siempre recordados ídolos: Dante Emiliozzi y Benedicto Campos.

Biscar, partió la caravana y en su regreso por la recta opuesta, apareció "Laucha" Castellanos en punta, y pisándole los talones Jorge Reymonte; 3º marchaba "La Petisa", y 4º Luis Finochio; cerraba el marcador "Ro-Da-Mi". A partir de la 3ª vuelta fue escolta del puntero Castellanos, Luis Finochio, quien desalojó de la 2ª posición a Reymonte.

Las posiciones se mantuvieron en este orden hasta la de a cuadros, que fue para este gran valor (que está para cosas mayores) de Tamangueyú (Lobería). Su manejo es de lo mejor, no



**CLASIFICACION FINAL CATEGORIA "CAFETERAS"
HASTA MODELO 1933 (18 vueltas)**

1º O. R. "Laucha" Castellanos	18 Vtas.	Tiempo: 16m08s 2/5
2º Guillermo Raggio	" "	" 16m10s
3º Sánchez Pouyade	" "	" 16m23s 2/5
4º "La Petisa"	" "	" 16m26s
5º Jorge Reymonte	16 "	
6º "Ro-Da-Mi"	16 "	

Promedio del ganador: 88.327 km/h.



El campeón de la categoría "Mar y Sierras": Enrique Máximo "Negro" Gallinotti revalidó sus condiciones que lo hicieron acreedor al título en el '70, fue ganador sin objeciones.

Guillermo Raggio, campeón de la categoría "Cafeteras" 1970, no tuvo suerte en este Gran Premio Apertura; veremos la próxima.

Firme candidato es el joven Oscar Roberto "Laucha" Castellanos al campeonato por la categoría "Cafeteras" del '71; condiciones le sobran y está para mucho más; ganó la serie y la final, se llevó los trofeos y las "lucrecias".

ARENITAS NECOCHENSES

Banderilleros de uniforme: gorras negras (estilo Pocho) y buzos amarillos; bien.

Sebastián "Pepín" Eder dispone de un "peine magnético" que impide la acumulación de tierra en el parabrisas, invento de Eugenio "Sapo" Biondi y Emilio "Petiso" Biocca; en otra, explicaremos.

El coche mejor presentado: "La Zorra" de Horacio Pando (ex Rodolfo Stankievich), de Lobos, Chevrolet 250 7 bancadas "M. y Sierras".

Guillermo Raggio es secundado por "Quito Longhi", "Pájaro Loco" Morales, "El Tero" Di Luca, "El Gringo" Teruggi, Oscar "Oso" Pérez, Oscar "Embolón" Larroude, "El Gordito" Mustafá, "Negrito" Mansilla y Antonio "Lagarto" Burgos. ¡No tenés colaboradores, Raggio!

Don Anselmo Quintanar dijo haber aprobado el examen de marzo... Vamos, don Anselmo, usted ya es profesor en la materia.

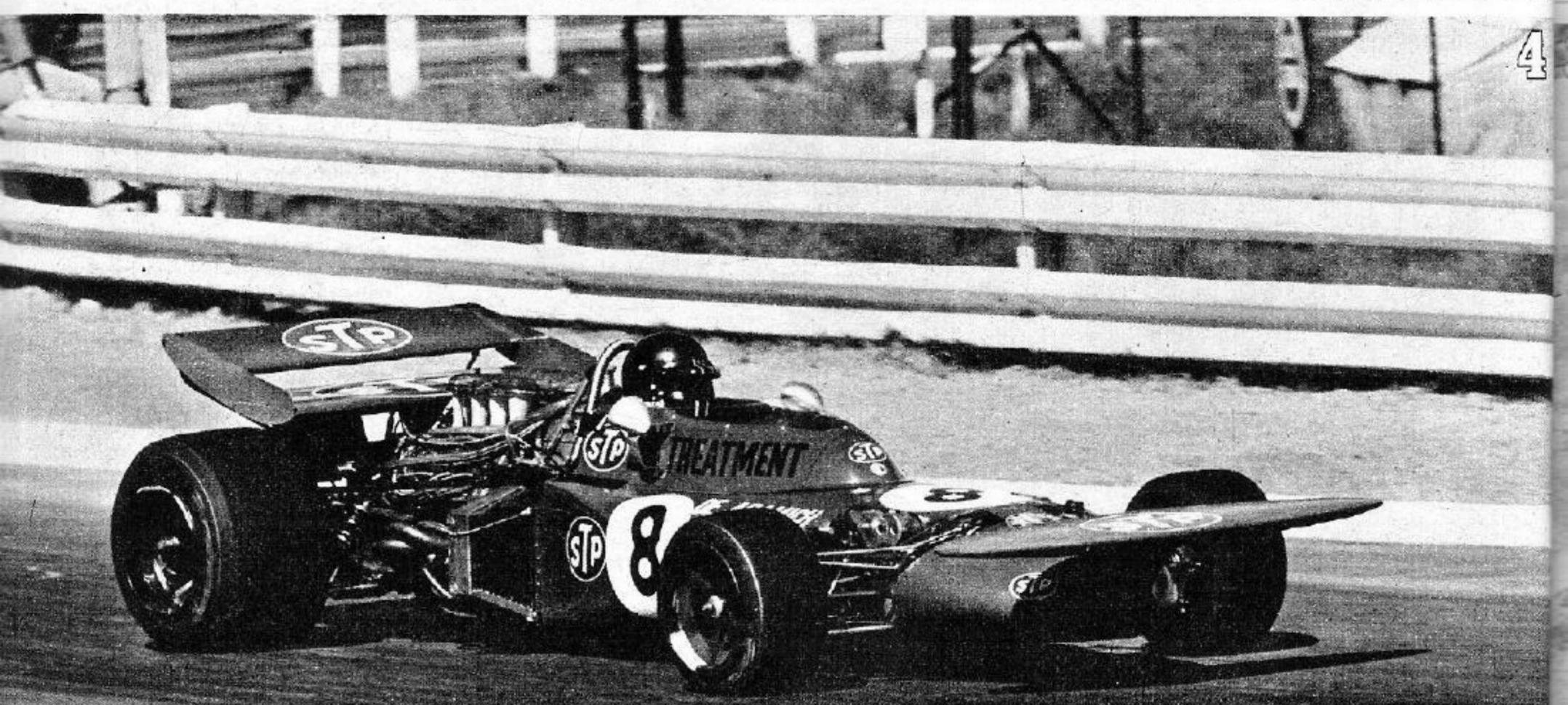
Papá Mariano Calamante se cunda muy de cerca a su hijo Gringo, de 19 años, que compite en "M. y Sierras". Por lo "visto" lo hace muy bien.

Don Antonio Genovese puso a disposición, gratuitamente, el equipo de auxilio y guinche, más el equipo de soldadura autógena... ¡Gauchazo el hombre, ahijuna!



¿QUE HAY DE NUEVO

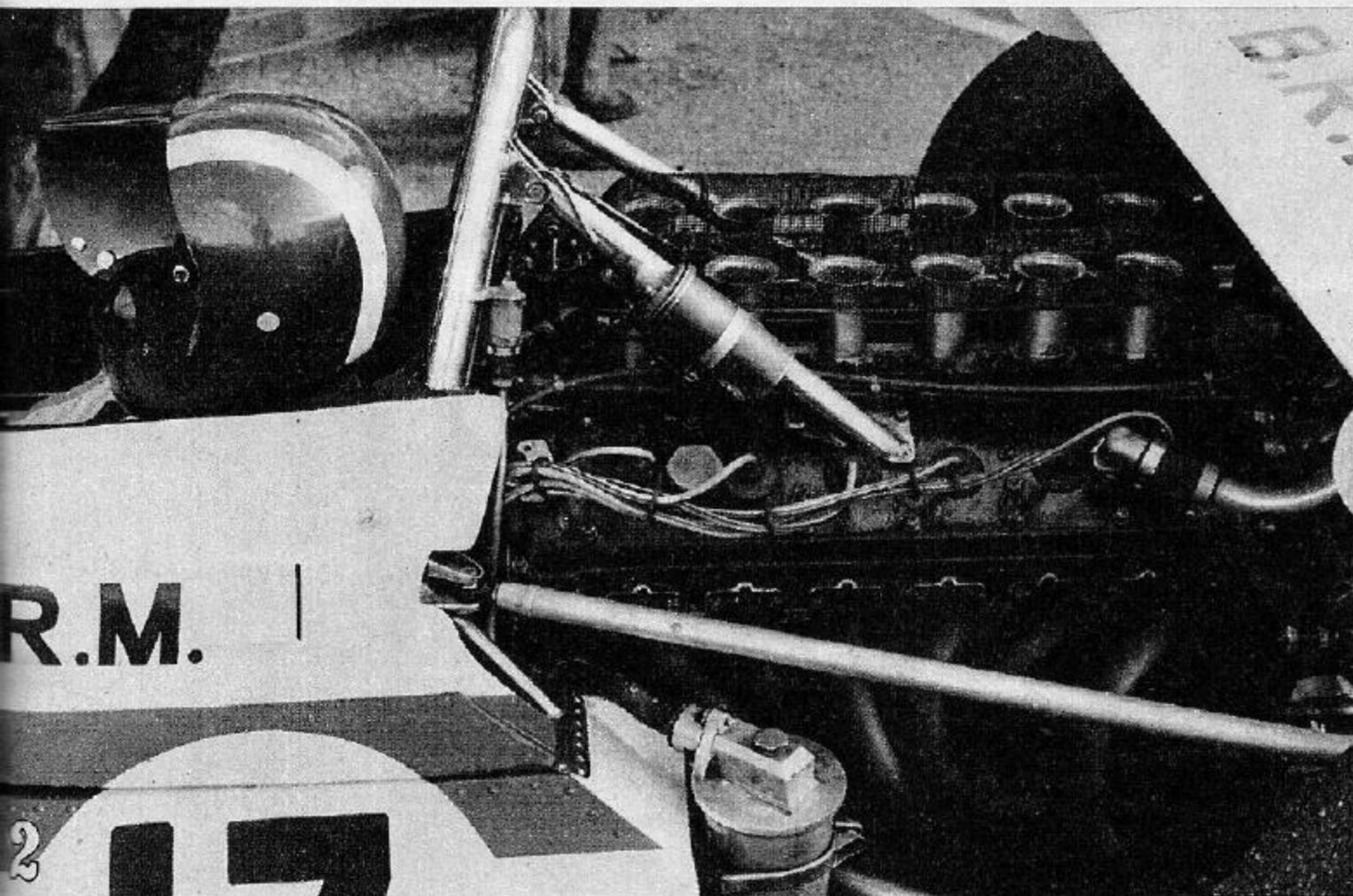
No renovarse es quedar automáticamente fuera de competencia en el difícil campo de la carrera sin puntaje de Brands Hatch fueron escenario de algunas presentaciones, **ficado y la grata revel**



EN FORMULA 1?

Fotos de FRANCO LINI

la fórmula máxima. Por eso, la apertura de la temporada en el circuito de Kyalami y muy interesantes desde el punto de vista técnico. El nuevo Mac Laren, el Matra modificación: el Surtees TS-9



1 Un hermoso auto nuevo. Es el Mac Laren M-19 que en Kyalami en manos de Denny Hulme demostró sus excelentes virtudes: tenida, frenaje y robustez. Lamentablemente una rotura de motor, faltando sólo cuatro vueltas, le impidió el triunfo. Utiliza las nuevas gomas Goodyear G-24 que han sido estudiadas casi ex profeso para el circuito sudafricano.

2 Esta es el motor del BRM P-160. Básicamente es el mismo V-12 del año pasado, pero para la temporada 1971 se han adoptado nuevas tapas de cilindro que se pueden reconocer en la foto por las bridas cuadradas de los escapes. Todavía adolece de problemas de refrigeración y lubricación que no han podido ser resueltos satisfactoriamente. Anda muy bien "arriba", aunque en Kyalami no pudo Rodríguez demostrar nada por una gradual y progresiva caída de presión de aceite.



3 El Lotus 72 conocido por nosotros en enero en nuestra temporada presenta ahora nueva línea más limpia y perfilada. Al lado del círculo para el número no están más las tomas NACA para la refrigeración de los frenos. Los aletones delanteros no son más trapezoidales sino cuadrados y además el cuerpo entero del coche adopta ahora una forma más esbelta, no tan "panzudo", gracias a la reducción del tamaño de los conductos laterales para los radiadores.

4 Lo feo. Es el nuevo March 711-Alfa Romeo que condujo Andrea De Adamich. En la trompa luce un spoiler lenticular que sobresale hacia adelante. Sus ruedas delanteras son de diámetro muy reducido gracias a la adopción de gomas de perfil bajo (Firestone). El motor —que por cierto no es un Grand Prix puro sino el mismo utilizado en los prototipos 333— adoleció de una notable falta de puesta a punto en Sudáfrica. Lamentablemente el chasis también tuvo todos los problemas propios de su condición de neonato, hecho corroborado por Peterson, quien tripuló otro "711" pero impulsado por el consabido Cosworth.

¿QUE HAY DE NUEVO?

5 Líneas cuadradas en la renovada Matra MS 120. Prácticamente se conservó en este auto la estructura resistente del año pasado (visto en Baires) pero con ligeras modificaciones internas para la nueva sistematización de los tanques de combustible y aceite. El Matra es muy voluminoso y alto pero los técnicos franceses no han querido sacrificar nada para mantener las condiciones de rigidez que constituyen la esencia de este chasis.

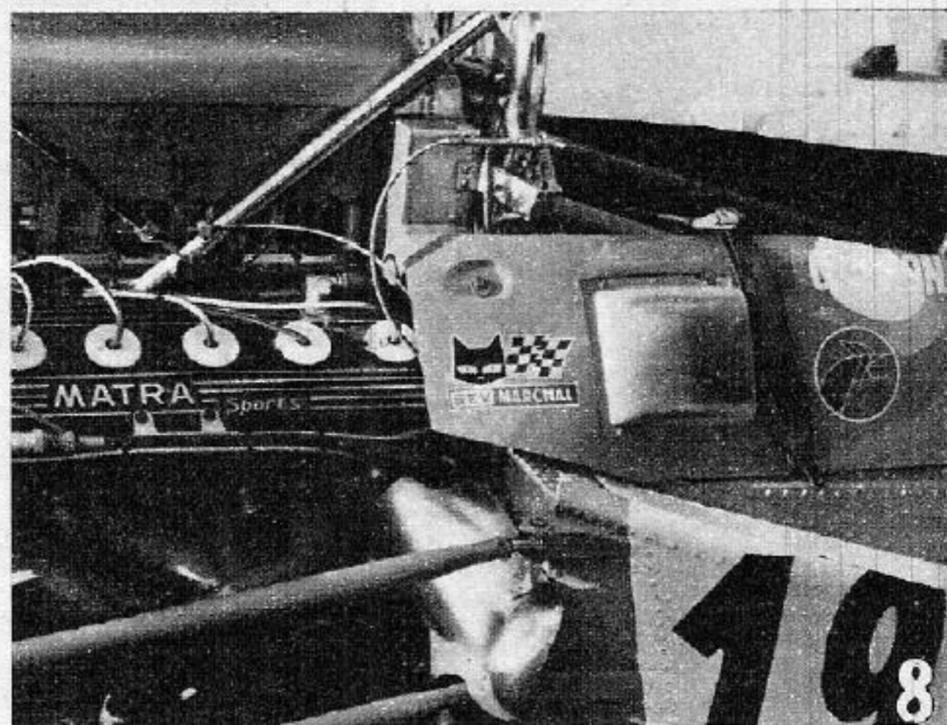
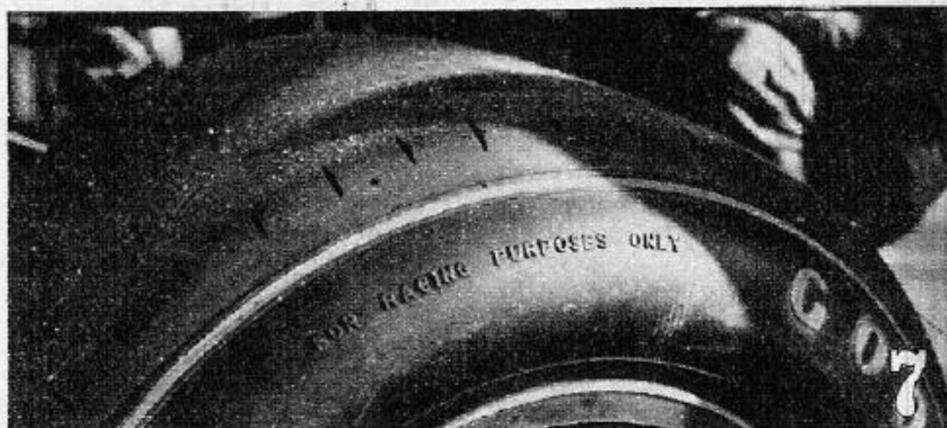
6 Muy pocas diferencias tiene el BRM P-160 presentado en Kyalami con el P-153 del año pasado. La línea de la carrocería es algo más baja y perfilada y además el motor, como hemos dicho, tiene cabezas de nuevo diseño. El equipo —además de su number one Pedro Rodríguez— incorpora para esta temporal a Jo Siffert y a John Miles (ex Lotus). En Sudáfrica los BRM tuvieron problemas de refrigeración, lubricación y falta de carburación adecuada al gran calor y altura.

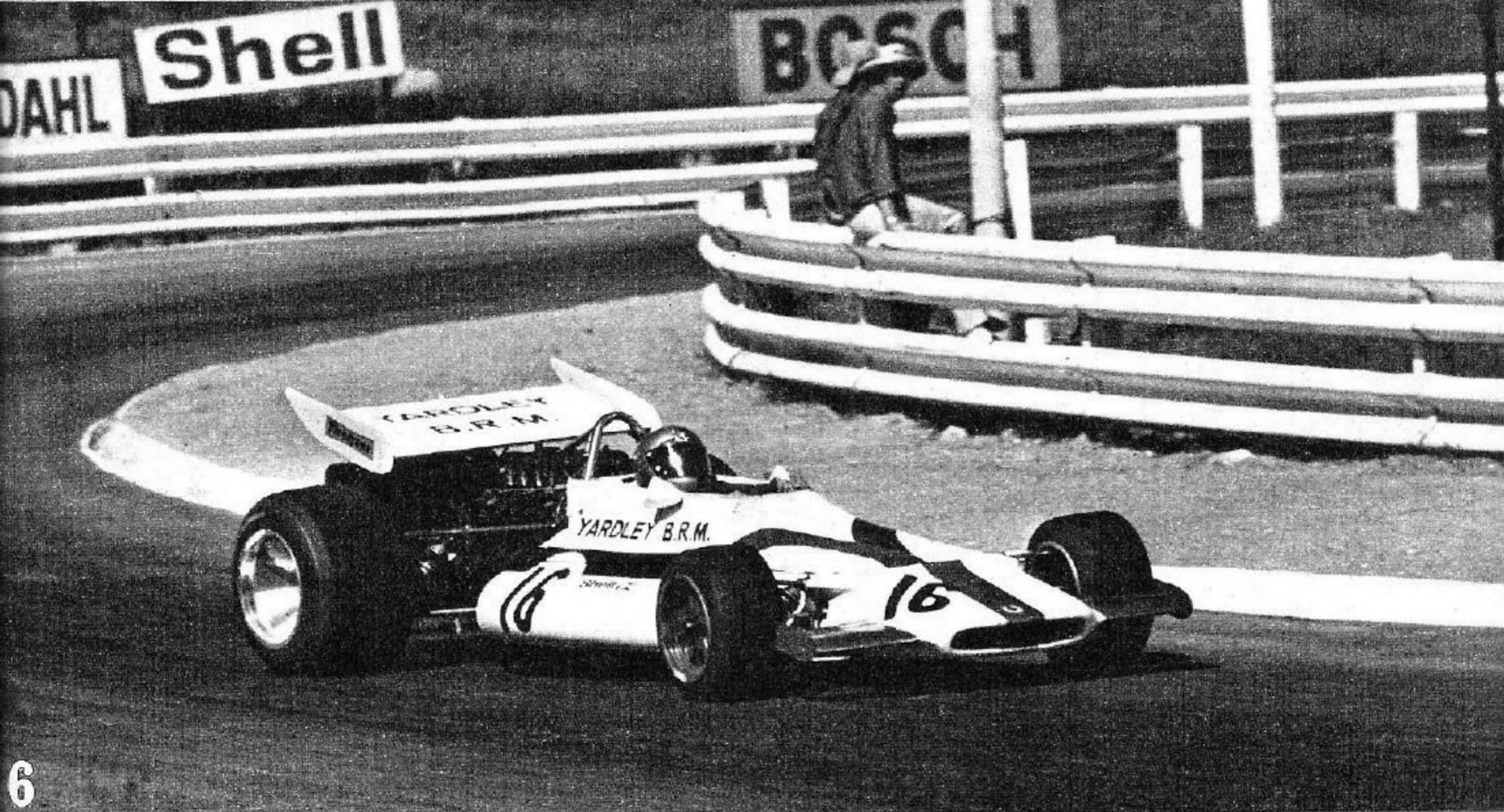
7 La vedette en Sudáfrica fue la nueva goma Goodyear con mezcla G-24. Este neumático se destacó netamente en Kyalami de su eterna rival Firestone. En la foto se puede ver la ingeniosa inscripción que se lee en el flanco de la goma: "Para carreras solamente". Lo que significa que no deben usarse como gomas de borrar porque pueden agujerear el papel.

8 El calor y la altura obligaron a los técnicos de la Matra a adoptar soluciones extemporáneas para obtener la mejor carburación y refrigerar ciertos órganos. Sobre las tomas de aire de la aspiración fue colocada la toma tipo túnel usada en México y vista en la sesión de entrenamientos para el G. P. de Buenos Aires. En el costado del habitáculo y entre los brazos de la suspensión se notan dos tomas de aire para enfriamiento de la bomba y distribuidor del sistema de inyección.

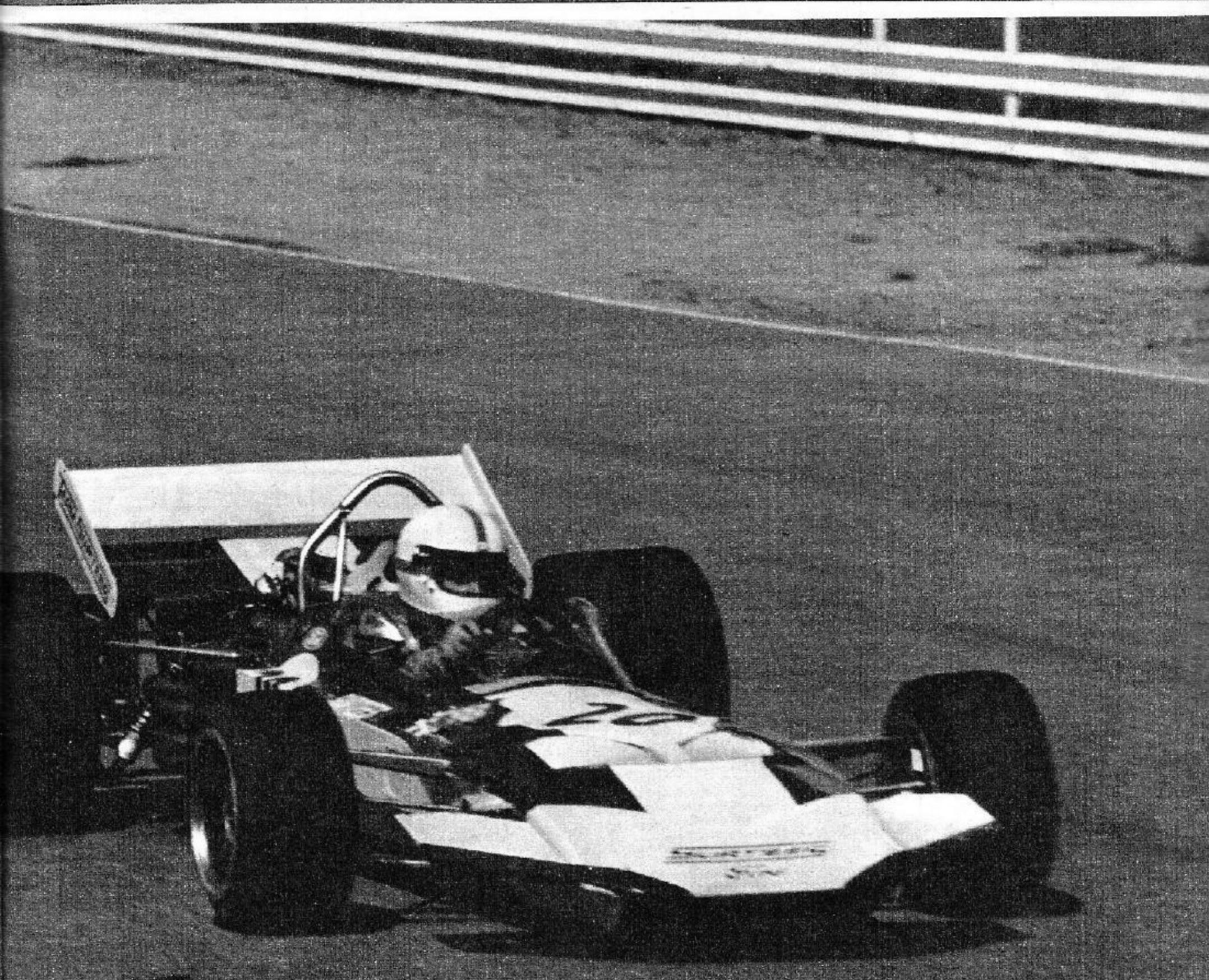
9 Interesante es la solución constructiva adoptada en la suspensión delantera del nuevo March 711-Cosworth. Tiene frenos internos —y en consecuencia semiejes que los conectan con las ruedas— y sobre ellos (al lado del círculo del número de carrera) se pueden ver las coberturas a tres aletas que deben favorecer la evacuación del aire caliente de los discos. Nótese la forma de los brazos superiores de la suspensión y los resortes internos.

10 Según muchos entendidos el mejor F-1 en Sudáfrica fue el debutante Surtees TS-9 que guió "Big John" Surtees. El coche ha sufrido modificaciones en su chasis respecto del que condujo Stommelen en Buenos Aires y anda ahora como los dioses. A paridad de motor y gomas funcionó mejor que el Lotus 72 y que el March 711.

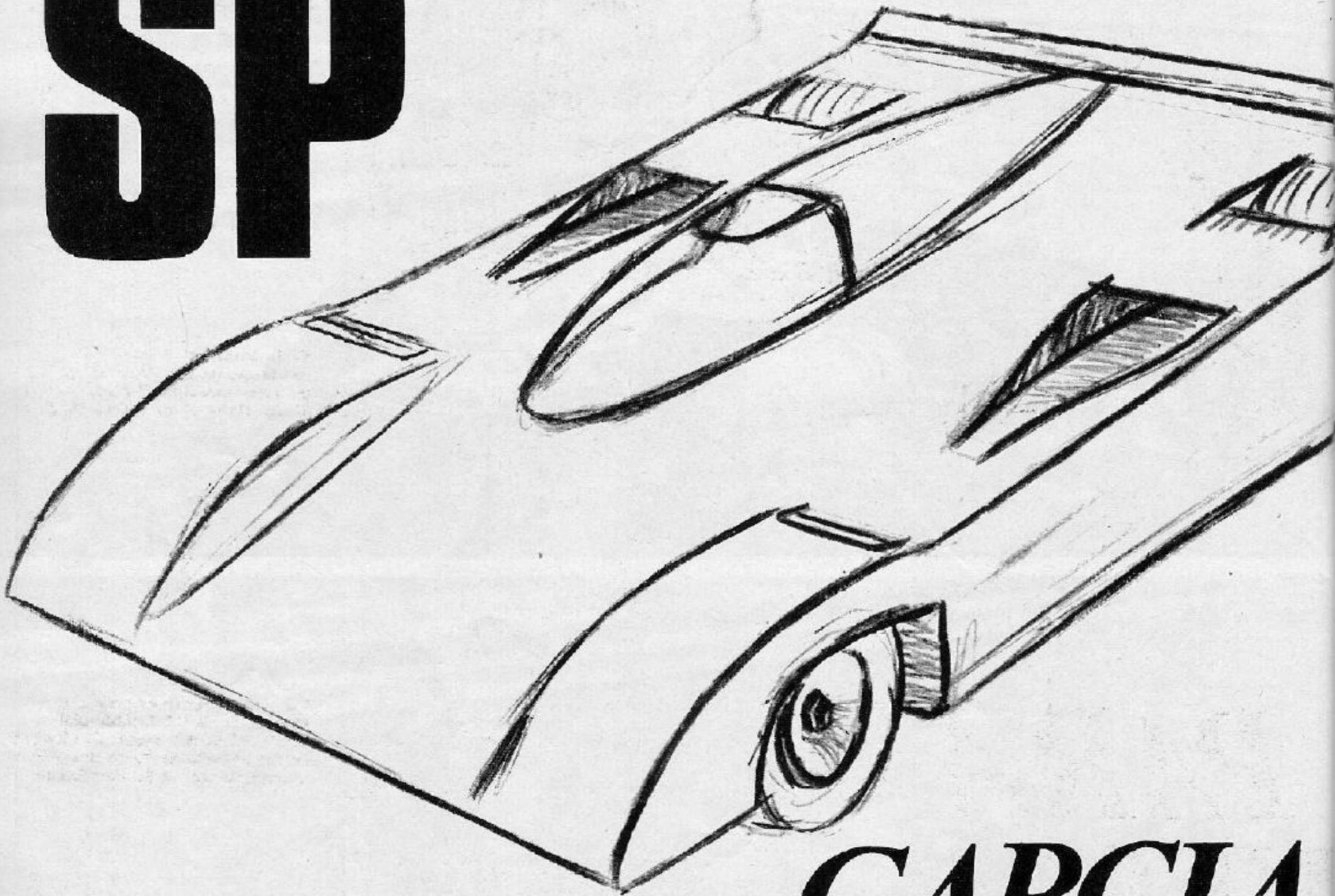




6



SP



GARCIA

SP 71 CDC

que se hizo

por JULIO F. PEREZ BALBI

Poco a poco se trabaja en el SP motor atrás de la Comisión de Concesionarios Chevrolet. Para mediados de año podrá estar listo y García Veiga será su piloto. El dibujo de Pedro Campo permite entrever las formas que tendrá

Desde fines de 1970 la C.D.C. G.M. se abocó a la construcción de un SP de motor trasero para usar durante 1971, dibujado por Pedro Campo y que llevaría el motor de cuatro litros que Ricardo Joseph hubiese desarrollado en pleno verano aprovechando las nuevas liberalidades especialmente en lo que a volteo de cigüeñal toca.

Eso fueron los proyectos. Pero todo quedó a medias tintas. En el mes de enero comenzaron las mil y una reuniones del Directorio de la Comisión; al fin de ellas se resolvió postergar

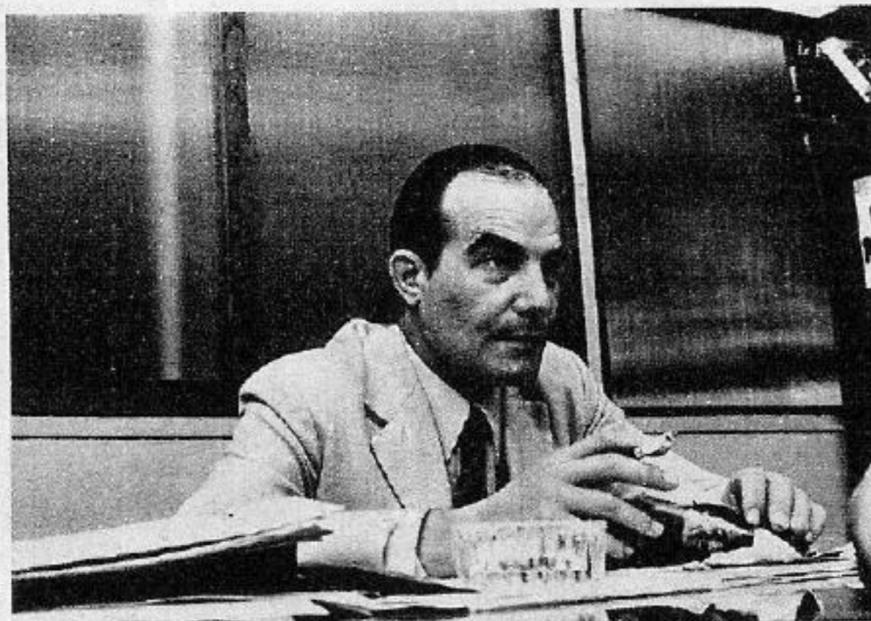
todo lo que fuese SP para cuando soplen mejores vientos. Por el momento hay que abocarse a TC, con dos espartanos Chevy cuatro puertas y olvidarse por un tiempo del SP, del exquisito Sport Prototipo.

No obstante ello, durante el mes y pico que se trabajó en el Sport Prototipo se hicieron mil cosas. El chasis prácticamente completo, con suspensiones, portamazas, asientos, alguno que otro tanque. Falta la carrocería, algunos remaches, en fin, detalles de terminación.

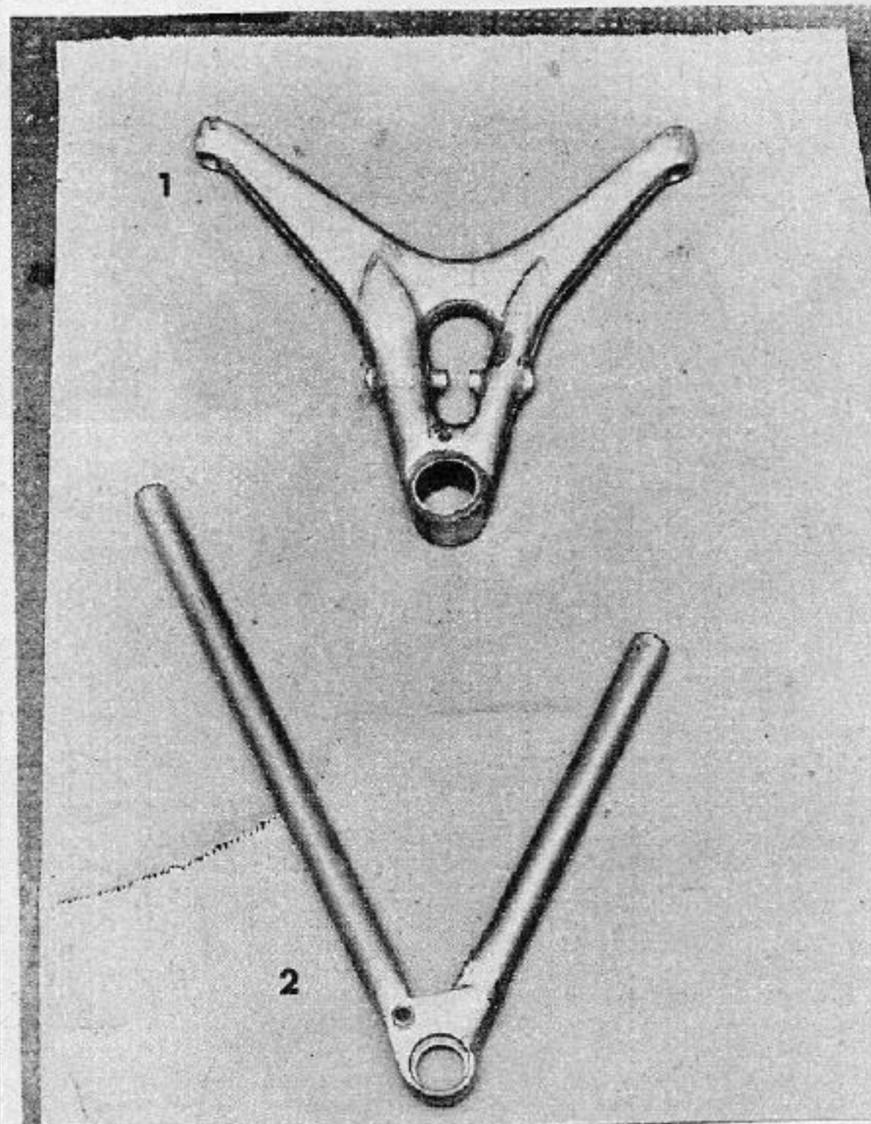
En principio este auto debuta-



PARA VEIGA

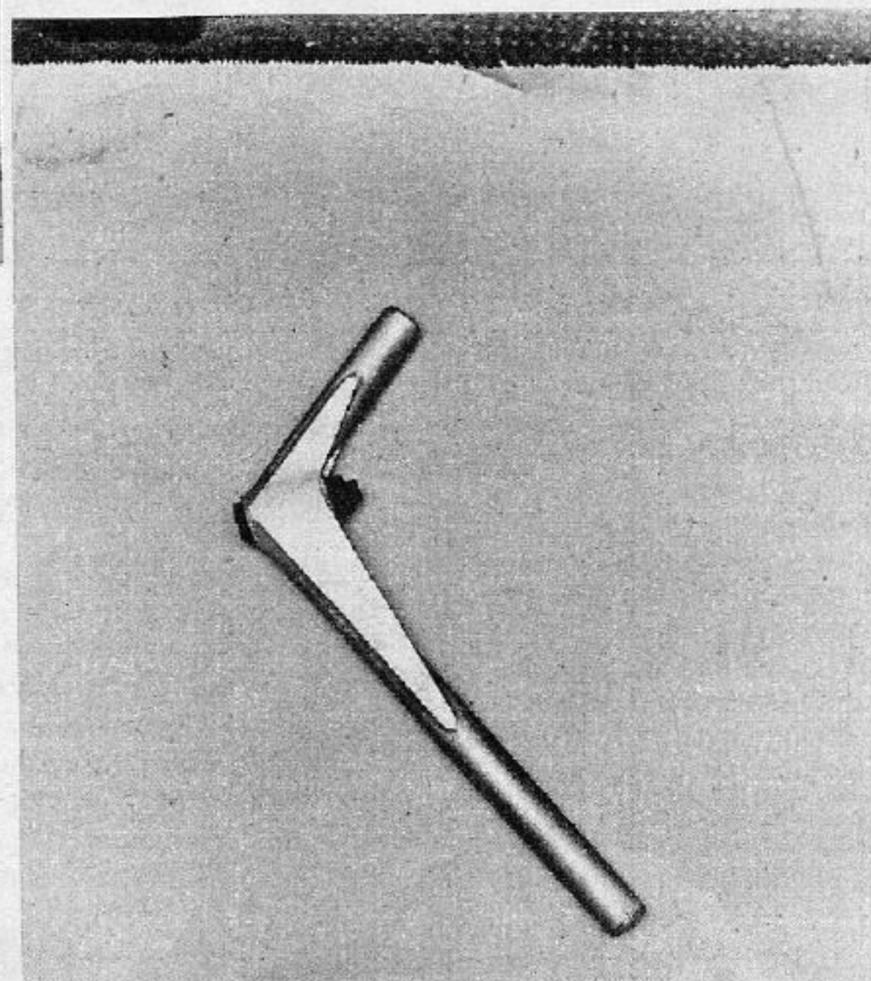


Gerente Rulo Pellegrino: "No queríamos repartirnos en varias categorías, pero no hay más remedio, para SP vamos a tener que esperar unos meses... después veremos".



El de arriba es el brazo inferior delantero, construido en chapa de acero cromo-molibdeno. El de abajo es el inferior trasero.

Así será el Sport Prototipo, el Checo de la C.D.C.G.M. que conducirá García Veiga. El dibujo es del mismísimo Pedro Campo proyectista del auto. Perdónenlo.



Brazo superior trasero. Y está todo dicho.

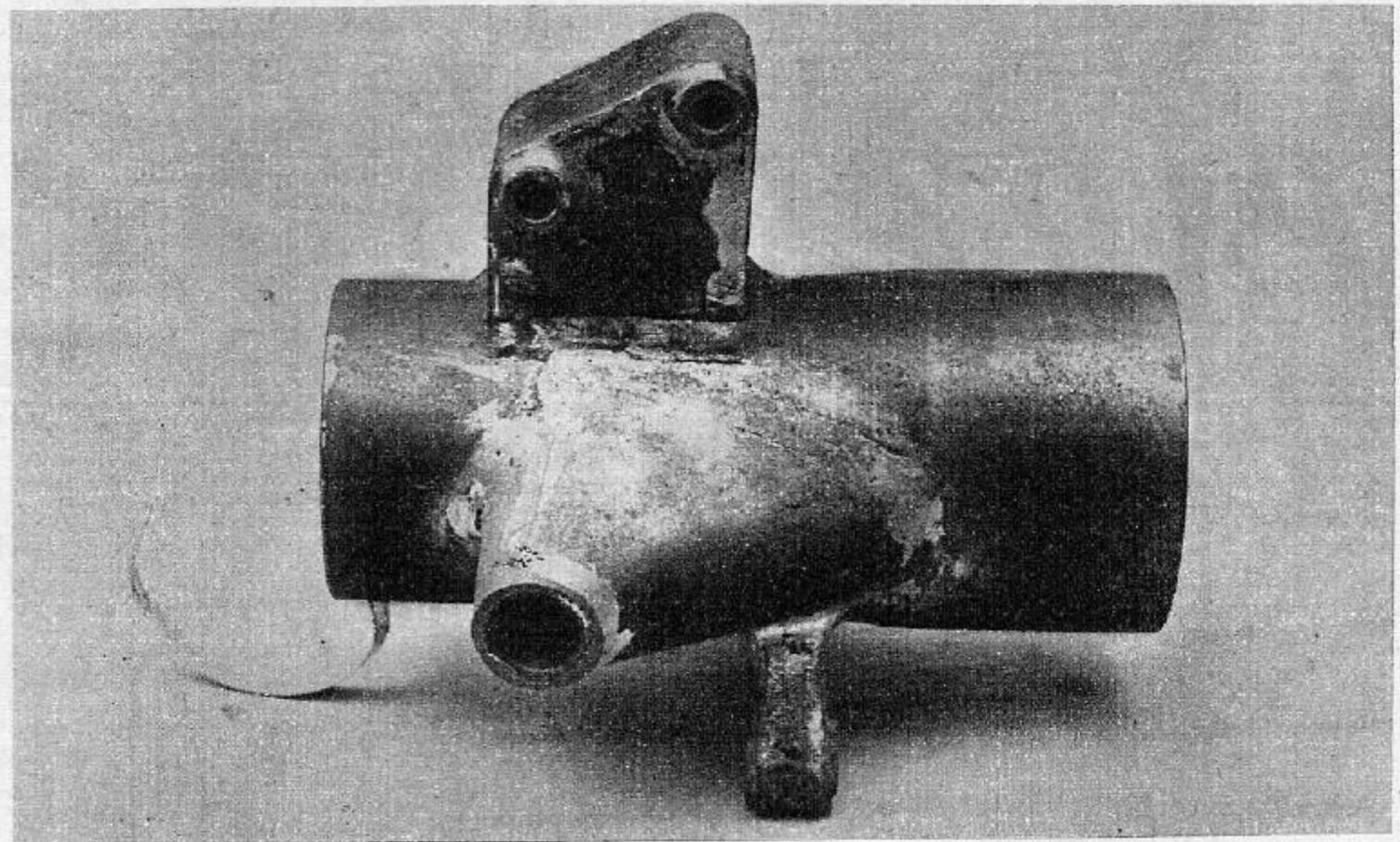
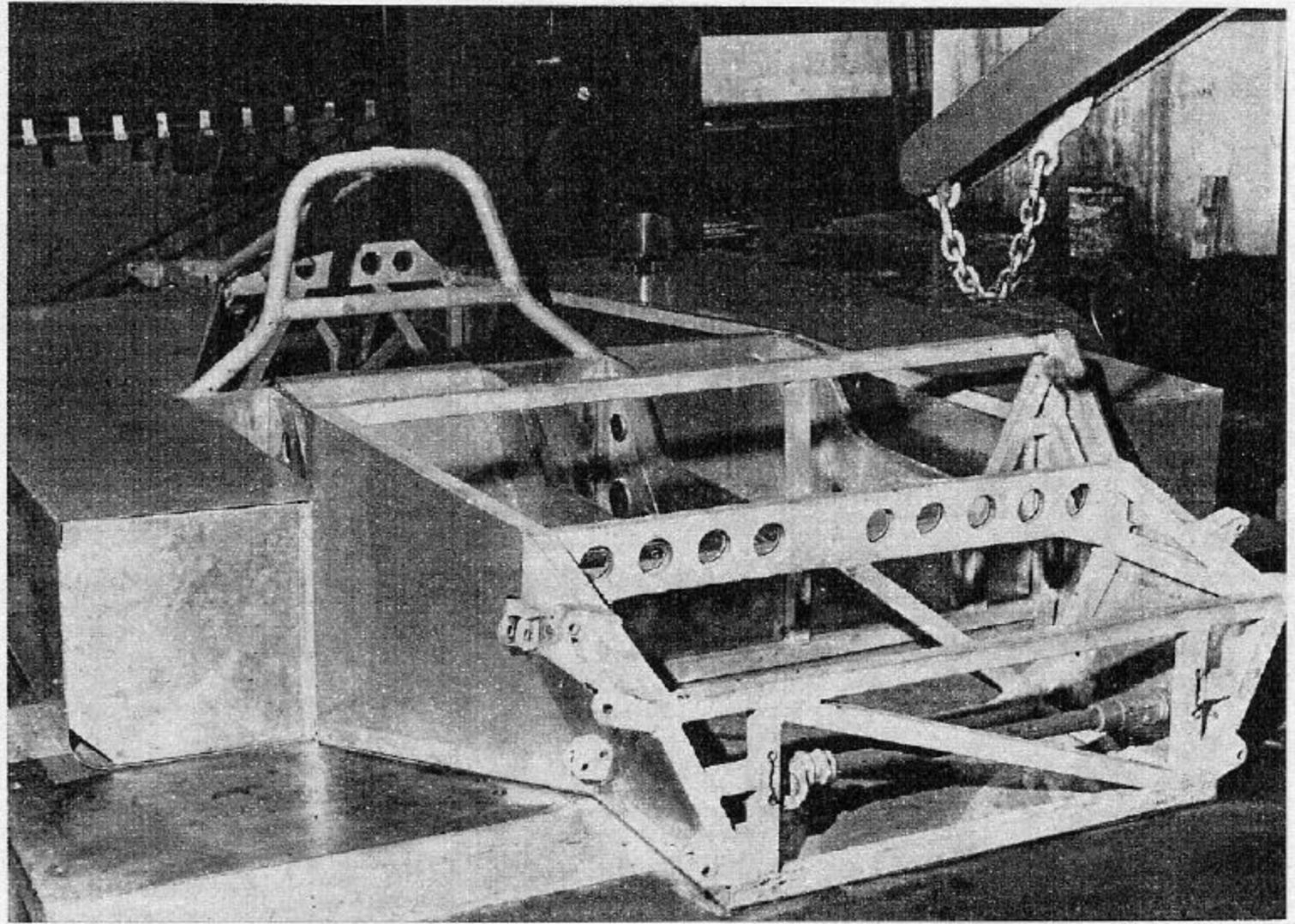
ría en la primer carrera de la temporada, apoyado en la pista por el Checo 1 1/2 que le dio el Campeonato a García Veiga en 1970. Ahora hay que esperar hasta la mitad de temporada para ver el SP de motor trasero en pista. Eso siempre y cuando suceda lo siguiente: 1º) Que la incursión en TC no arroje ningún tipo de problemas. Es decir que la preparación de los motores resulte efectiva, puedan hacerse unos cuantos para particulares y se pueda triunfar en varias carreras. 2º) Que las ventas del Chevy aumenten con respecto a las

cifras previstas para este año ya que la Comisión se nutre con el aporte de los concesionarios por cada unidad vendida (unos 2.000 pesos por unidad). 3º) Que Joseph recupere el tiempo perdido y pueda armar un nuevo motor de 4 litros para montar sobre el flamante SP.

¿COMO ES EL AUTO?

De punta a punta se nota el criterio de Pedro Campo. Soluciones archisimples y efectivas, tubular con chapas de dural remachadas que trabajan a

SR PARA GARCIA VEIGA



Arriba. Vista frontal del bastidor. Semimonocasco, tubos de sección cuadrada simple como todos los autos de Campo.

Portamazas delantero de chapa soldada con los soportes para la dirección y frenos a disco. Falta mecanizar los extremos.

modo de retículo infinito, portamazas de chapa soldada, robustos brazos de suspensión y estéticamente discutible pero funcionalmente excelente (que es lo más importante).

O sea que el bastidor es semimonocasco con tubos de sección cuadrada. Prácticamente tiene seis cuernas, sí seis. La primera trabaja atendiendo a la caja de dirección y los extremos anteriores del brazo de suspensión inferior y superior. La segunda también con los extremos posteriores de los brazos delan-

teros de suspensión. Aunque ambas cuernas bien pueden no ser tomadas como tales sino como caras de un cajón donde trabajan las suspensiones delanteras.

Las restantes son: la tercera para el tablero y soporte de barra de dirección, la cuarta que soporta asientos y barra antivuelco y las dos últimas como las primeras pueden ser consideradas como cuernas o bien como lados integrantes de un cajón donde actúan las suspensio-

nes traseras, la caja de cambios descarga su peso, etc., etc.

García Veiga será el piloto de este auto. Como ya dijimos probablemente a mitad de temporada esté en línea de partida; si lo apoyará el Chelco 1 1/2 o el 2 todavía no está muy determinado porque los dos autos están en venta y si algún cristiano decide llevárselos sin ninguna duda serán vendidos. En fin, sólo resta esperar para ver qué pasa, lástima porque es un muy buen auto y la categoría necesita buenos autos.

NUEVO CENTRO DE MANTENIMIENTO

Un importante paso adelante ha dado la concesionaria Enrique Viel Temperley con la inauguración de su nuevo centro de mantenimiento, que viene a reemplazar al antiguo taller de la empresa.

Instalado sobre la avenida del Libertador, el local alcanza una superficie cubierta de 6.100 metros



cuadrados, en una sola planta, y está equipado con los últimos adelantos técnicos a fin de brindar atención a los usuarios de unidades Fiat.

El cóctel inaugural contó con la presencia, entre otras destacadas

figuras, del inolvidable Oscar Alfredo Gálvez.

TELESCUELA TECNICA

La televisión, el más moderno sistema de comunicación masiva, será utilizada como vehículo educativo por Telescuela Argentina, dependiente del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET). A tal efecto ha preparado el ciclo lectivo para 1971, que comenzará a difundirse por LS85 Canal 13 a partir del 19 de abril, todos los días, menos los sábados, en el horario de 9.30 a 10. El detalle de los cursos es el siguiente:

Curso de electrónica: lunes y miércoles de 9.30 a 10.

Clases de apoyo para la enseñanza de física y de biología e higiene, para las escuelas dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica: martes y jueves de 9.30 a 10.

El mundo de la técnica. Entrevistas a miembros de organismos oficiales y privados con el objeto de difundir el desarrollo tecnológico: los viernes de 9.30 a 10.

Curso de técnica del automóvil. Consiste en un curso de información general sobre los problemas e inconvenientes que pueden presentarse al automovilista. Se transmitirá los domingos de 9.30 a 10.

Telescuela Técnica envía en forma periódica y gratuita a los ins-

criptos en estos cursos cuadernillos con resúmenes de las clases dictadas. Para informes e inscripciones dirigirse a Telescuela Téc.

encuentra a esta fábrica en uno de los momentos más brillantes de su existencia, con elevados índices de venta de los 17 modelos



nica, San Juan 250, Capital, de lunes a viernes, de 13 a 18.

500.000 IKA-RENAULT

Exactamente 14 años, 10 meses y 19 días separan el primer jeep argentino de la unidad número 500.000, un Torino que hace pocos días salió de la línea de producción del centro industrial de Santa Isabel. El acontecimiento

que produce en la planta cordobesa. Según cifras proporcionadas por la empresa, desde el 19 de enero hasta el 28 de febrero del corriente año entregó 5.109 automóviles, lo que representa el 22,5 % de las 22.700 unidades comercializadas en ese lapso en nuestro país. Si a esto se agregan las ventas de vehículos utilitarios livianos, la cifra total de unidades entregadas alcanza a 5.757.

Un 0 Km. financiado costaba muchos intereses. Basta. Somos su nueva posibilidad.

PRESTAMOS A SOLO 0,9% DE INTERES MENSUAL. OTORGADOS RAPIDAMENTE CON FINANCIACION BANCARIA* HASTA 30 MESES.

SOLICITELOS EN: Sarmiento 454, Gral. Artigas 5401, Av. Cobo 1222, Av. Santa Fe 2432 y Av. Belgrano 1471.



BANCO ARGENTINO DE COMERCIO

*(Circular B 630 Banco Central de la República Argentina)





feliz cumpleaños

Festejando sus Bodas de Oro el Club Náutico Quilmes organizó un campeonato para las clases Penguin, Snipe' 505, Grumete y Finn. En ellas triunfaron Martin Costa, Roberto Salvat, Oscar Montes y Roberto Gatti, respectivamente. La clase Finn no se presentó a la largada

por J. PEDRO SIEDMANN - fotos LUIS BUGLIONI

En una de las mejores canchas de regatas que hay en nuestro medio, se realizó el torneo que el Club Náutico Quilmes organizó para festejar sus Bodas de Oro. Decir que todo el evento se realizó frente a Quilmes esaltar un poco a la verdad, puesto que allí solamente lo hicieron las clases Penguin, y Snipe; en cambio los 505, Grumetes y Finn usaron el octógono de la FAY.

Esta circunstancia de correr en forma tan disgregada deslució un poco las jornadas. El gran problema de Quilmes, que es la dificultad de tirar los barcos al agua en días de bajante, impidió que la fiesta fuera completa.

En general todo estuvo bastante bien, aunque no podemos

dejar de decir que faltó organización, cosa que se notó por el hecho que hasta había socios que ignoraban la realización del "petit" campeonato.

Como hemos dicho, el tema obligado de los comentarios por parte de los regatistas fue lo complicado y hasta peligroso que resultó tirar los barcos al agua. Para ello es menester subir un velero en una zorra y empujar el estrafalario transporte a lo largo del muelle (bastante largo él) teniendo cuidado de hacer buen equilibrio sobre los rieles, so pena de aterrizar entre las piedras o acuatizar en el agua, esto último no tan grave.

Las regatas: fueron tres para las clases que corrieron en la

capital cervecera y dos para las clases que corrieron en sus aguas habituales. Bien fondeadas las boyas, con largadas correctas, las regatas se disputaron con un viento regular que permitió el desarrollo de buenos bordes, sin borneos ni cosas raras.

Las series de la clase Penguin se disputaron todas el domingo 22, ya que la del sábado se anuló por falta de viento; en general fueron un loofing match entre el campeón y el sub-campeón sudamericanos de la especialidad, los expertos Martín Costa y Lobo Gianelli quienes se distanciaron notablemente del resto de los competidores manteniendo una real lucha por superarse mutuamente. Por otro

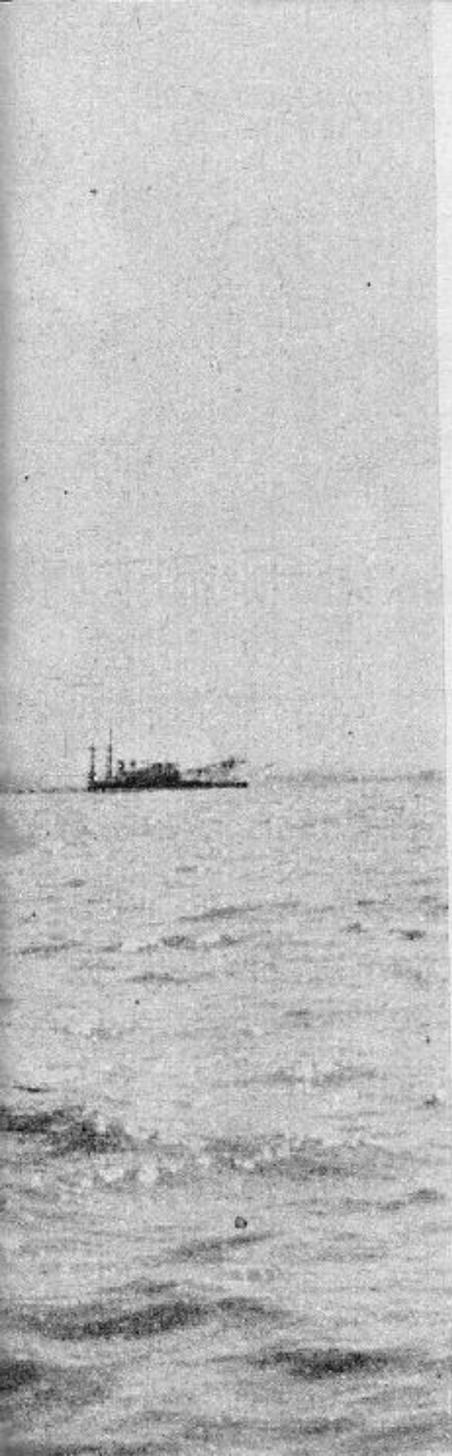


1
Largada de la segunda serie de la clase Penguin en la que corrieron aproximadamente 15 barcos, dos por flota.

2
Aspecto de la regata corrida por la clase 505 y en la que se impusiera Oscar Montes.

3
Martín Costa, ganador del certamen para la clase Penguin.

4
Roberto Salvat, ganador en la clase Snipe, al timón de su Charango II.



3



2

4

lado destacamos que teniendo estas figuras de quienes aprender, no se nota un incremento en el nivel de las demás penguinistas.

Por su parte los snipistas corrieron también tres series que fueron un monólogo de Roberto Salvat quien se adjudicó las dos primeras regatas de punta a punta, no lográndolo en la última en que prestó su excelente "Charango" II a un timonel local, recibiendo a cambio un barco que realmente no era A-1.

Con respecto a las demás clases que fueron largadas por el Yacht Club Olivos en el octógono, no hubo alternativas de mayor interés.

En definitiva, el torneo dio de todo para todos; los quilmeños

otorgaron gratuitamente alojamiento y comida marinera. Es notorio el entusiasmo que reina entre los nautas de Quilmes, las obras que están realizando son de gran envergadura y se cumplen sin el aporte de ningún ente oficial, a pesar del esfuerzo que requieren.

Sin lugar a dudas, cuando los muelles y el dragado del acceso al club estén realizados, el Náutico Quilmes tendrá uno de los mejores complejos para la práctica del yachting.

Que sigan los buenos vientos para que en la brevedad los fanáticos de la vela carguen sus barcos y regateen en tan excelente zona con mayor frecuencia. ¡Ah!, y ¡feliz cumpleaños!

RESULTADOS DEL TORNEO BODAS DE ORO DEL CNQ

CLASE PENGUIN

1º	Martín Costa	Lantia	10,7 puntos
2º	Pablo Gianelli	Kakata	9,3 "
3º	Oswaldo Martínez	Bruma	8,1 "

CLASE SNIPE

1º	Roberto Salvat	Charango II	7,0 "
2º	Héctor Verona	Vim	6,0 "
3º	Raúl Pérez	Chiquiazuel	5,0 "

CLASE 505

1º	Oscar Montas	Super Fiaca	13,4 "
2º	Alberto Enguix	Rififi	9,4 "
3º	Ricardo Knight	Mu Watsui Go Go	7,1 "

CLASE GRUMETE

1º	Roberto Galti	Derecho Viejo	24,8 "
2º	Jorge Zabolinsky	Ventura	23,3 "
3º	Fernando Bresanello	Peteribi	21,3 "

CLASE FINN

No se presentaron a la línea de largada.

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Argentino hizo correr sendas regatas para las clases Soling y Dragón, los resultados fueron los siguientes:

SOLING: Sábado

1º	Carlos Castrillo	Tabú	3h 31' 20"
2º	Hernán Ferrari	Mafalda	3h 36' 51"
3º	Roberto Sieburger	Earline	3h 37' 15"

DRAGON: Sábado

1º	Jorge Salas Chávez	Karin	2h 43' 58"
2º	Héctor Schenone	Calafate	2h 44' 46"
3º	Juan Carlos Schenone	Chasquido	2h 49' 55"

SOLING: Domingo

1º	Boris Balada	Numa	2h 22' 16"
2º	Jorge Vago	Huija	2h 24' 35"
3º	Pedro Sisti	Tabú	2h 25' 04"

DRAGON: Domingo

1º	J. Salas Chávez	Karin	4h 01' 06"
2º	Héctor Schenone	Calafate	4h 01' 46"

El Club Universitario organizó una regata sobre 64 millas a la barra de San Juan (ROU); en ella participaron yates medidos por las fórmulas del Internacional Offshore Rule, Handicap Convencional y clase Grumets. Resultados:

FORMULA IOR: SERIE B

1º	J. Pultera	Moonlight II	16h 17' 51"
2º	A. Segers	Trinidad II	16h 39' 51"

SERIE C

1º	J. Iriarte	Burbuja	16h 06' 56"
2º	A. Suárez	Solai'	17h 46' 04"

Hándicap Convencional

1º	E. Fonrouge	Marilyn	15h 31' 36"
2º	A. Doubourg	Espejaime	15h 33' 37"

Grumetes

1º	C. Molinelli	Ventolero	13h 48' 12"
2º	D. de la Torre	Neuquén	13h 48' 40"

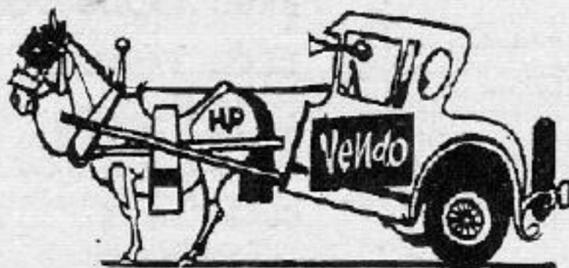
El Club de Veleros Barlovento hizo disputar una interesante regata para "Solitarios", entre el Canal de Olivos y San Juan (ROU), resultados:

1º	Ricardo Villalba	Sauce
2º	Mario Lloret	Abrojo
3º	Pedro Cueto	Nahatí

El Club Náutico Bucharcho largó una regata para la clase Flecha, con los siguientes resultados:

1º	Tulio Espaiç	Carlito	3h 16' 10"
2º	Horacio Sirio	Rainbow	3h 23' 15"
3º	Alberto Tagliaferri	Sayonara	3h 25' 30"

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.

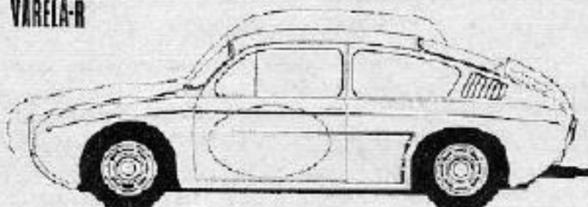
Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

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.

RENAULT MODIFIE. Por encargo exclusivamente. Nuevo modelo. \$ 400.000.—. DI-

VARELA-R



SEÑO VARELA. 40 Nº 324, LA PLATA. T. E. 32657.

La Comisión Deportiva Concesionarios General Motors, vende los famosos "CHELCOS" I y II, completos, sin motor, con repuestos varios. Excepcional currículum, diseño y construcción de Competición SCA; reformas de Pedro Campo y la G.D.C.G.M. Ver y tratar en "El Corral de los Chivos", Campana 4956, CAPITAL FEDERAL.

COMPRO Y VENDE: Motores para autos y camiones. Importados y motor caja, Diferencial. Wanderers 1938 (4 y 6 cilindros). Pueyrredón 475, CAPITAL, 87-8595.

F-4 CRESPI MODIFICADO BMW. Listo para largar, con trailer y repuestos. Ofertas: 744-0326.

MODIFIQUE SU FIAT 600. Trompa \$ 49.—,

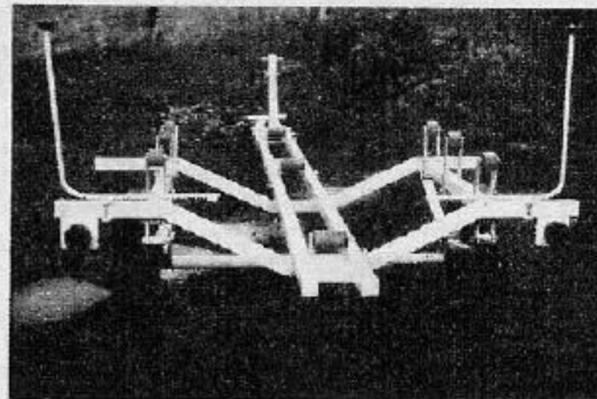


Cola fast-back con tomas, \$ 99. Bmé. Mitre 3350. Victoria. 744-0623.

VENDO FIAT 1500 BERLINA 1967. Excelente estado con motor Standard recién hecho y/o motor de carrera preparación A. Crespo, y/o 4 cubiertas Pirelli SS armadas. ALMAFUERTE 1099, ACASSUSO. T. E. 743-4433.

VENDO URGENTE CHASIS FORMULA 4. LISTO PARA ARMAR, MODELO CRESPI. OHARCAS 5180. T. E. 77-6848.

TRASLAR TRAILERS. Capacidad 600 Kgs. Enganche a bolas galvanizado. Luces. Apo-



yo tipo rodillos o cama, \$ 960.—. También se alquilan: \$ 20.— por día. T. E. 743-7876. Después 20 horas.

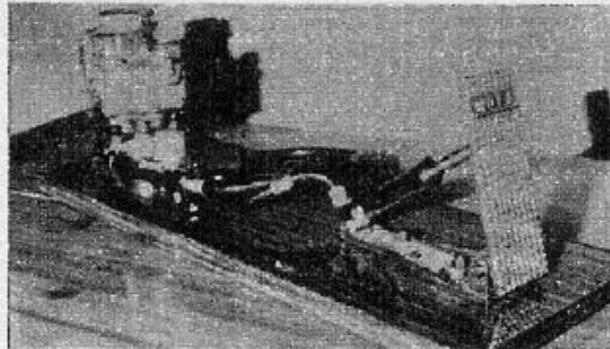
COMPRO TAPA DE CILINDRO HUDSON HORNET 1953. 6 CILINDROS, 170 HP. T.E. 48-2417 ó 68-8714.

COCHE TUERCA DE SOTO 1929. Estado impecable vende particular. Tratar: Spiro 565, ADROGUE, Tel. 294-1995, de 9 a 20 horas.

KARTING. Vendo Karting de competición, motor D'Arminio, carburador Mc Callough, llantas, gomas, 2 chasis y demás elementos pertenecientes a karting, Francisco Bilbao 3733, de 13 horas en adelante.

VENDO FORD "A" 31. IMPECABLE PARA ENTENDIDOS, ORIGINAL. T. E. 42-4518 y 73-8844, Raúl. VER: SANTA FE 1430. O'CONNOR.

ACELERADORES HIDRAULICOS WOEL de WOEL. HIDRAULIC CO. ARGENTINA. PARA TODO TIPO Y MODELO DE VEHICU-



LOS; ESPECIAL PARA COMPETICION, GARANTIA ESCRITA POR UN AÑO. Av. Hipólito Irigoyen 1575. MORON, F.C.D.F.S. T. E. 629-5062.

CUPE FIAT 1500. Grupo 2. Vende Castell. Lista para largar, a prueba; con repuestos. Zeballos 2852, CASTELAR.

FIAT 600. VENDO CIGÜEÑAL, ARBOL DE LEVAS 850 TC. CORSA, ABARTH. T. E. 783-6504.

VENDO KART. LISTO PARA LARGAR, MOTOR D'ARMINIO, CHASIS DART 5, 8, PUESTO VELODROMO. T. E. 783-6504.

VENDO RENAULT 1093, de carrera, listo para largar. Con repuestos. Ver en Niceto Vega 5233, Capital, de 8 a 12 y de 14 a 18 horas.

MOJARRA LAURA II. Sin motor. Totalmente equipada. Muy barata. Con trailer. Ver y tratar: Astillero Soriano. José G. Paz 846/851, Tigre, Tel.: 749-2217.

"TUERCAS". SU PEUGEOT 404-504 CON MAS PIQUE... POTENCIA... Obténgalo cambiando sus resortes de bujías por RESORTES ELECTRONICOS 8 K. Fabricados con una aleación de metales especiales de GRAN PODER DE CONDUCCION (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) que eliminan problemas de humedad en el encendido. Ahorran combustible. Dan más "PIQUE". Si no lo encuentra en localidades del interior, envíe giro o cheque ((\$ 19,50). Orden de electrónica 8 K. Lavalle 2257, local 19, BS. AS. Recibirá un juego por encomienda postal y podrá usar a pleno la potencia de su PEUGEOT. En Capital: adquíralo en TATEOSSIAN HNOS. de Cabello 3363; Goicoechea S.A., Montevideo 623; Pasatir S.A., Tucumán 1586; Orientación Mecánica, Viamonte 1505. También en Capital: Juan B. Alberdi 7245, Juan B. Justo 6513, Rivadavia 8981, Pedro Echagüe 2931, Pichincha 1557, J. B. Alberdi 3016, Avellaneda 1786, Alberti 1117.

VENDO SP SIN MOTOR; completo. Lo corrieron Pairetti y Fernandino. Ver en Azopardo y Cochabamba.

VENDO PIANETTO F-1. Completo. Ver en Azopardo y Cochabamba.

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

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

G-2 y TURISMO NACIONAL

La V edición de la Vuelta de la Manzana se desarrollará a lo largo de esta semana. Este año contará con varias particularidades. Una de ellas es que constará de cuatro etapas. Otra y muy importante es que incluirá a la Categoría Turismo Nacional que de esa forma tendrá su primera carrera con puntos para el Campeonato Nacional.

La primera de las etapas se largará desde Viedma el miércoles y tendrá como punto de finalización la ciudad de General Roca. Su recorrido total será de 510,500 kilómetros. La segunda será al día siguiente y se iniciará en General Roca. Luego de recorrer 659,700 kilómetros se arribará a San Martín de los Andes. El día 2 se dedicará al descanso y arreglo de las máquinas. El sábado se largará de San Martín de los Andes rumbo a Bariloche hasta completar los 438,570 kilómetros estipulados. Finalmente, el domingo se correrá la última etapa desde San Carlos de Bariloche hasta General Roca, punto terminal de la carrera. En total se recorrerán en los cuatro tramos 2.143,870 kilómetros.

Participarán de la competencia las clases "A" y "B" del Turismo Grupo 2. Es decir de hasta 1150 cm³ y de 1151 a 2000 cm³. La categoría Turismo Nacional se dividirá en dos clases: "A" hasta 850 cm³ y "B" de 1.301 a 2.000 cm³.

El total de premios a distribuirse entre la categoría G-2 ascenderá a \$ 50.303; para la categoría Turismo Nacional los mismos serán de \$ 22.528.

MARATON 30 HORAS CITROEN

La segunda edición de la maratón de Citroën se llevará a cabo entre los días sábado y domingo próximos. Esta vez el número de horas ha aumentado: serán 30, seis más que en la primera edición, corrida el año pasado. También el club organizador será otro y este año la responsabilidad estará a cargo del Avellaneda Automóvil Club.

Los coches participantes deberán ser absolutamente standard. Habrá dos clases, una para 2CV y otra para 3CV. El circuito que se utilizará será el N° 12 con su perímetro de 5.841,62 m. Podrán participar como máximo 70 automóviles. De excederse esa cifra las pruebas clasificatorias tendrán carácter de eliminatorias. En la conducción del automóvil se alternarán 3 pilotos, no pudiendo ninguno de ellos permanecer en el volante durante más de tres horas seguidas.

En las dos categorías como premios se entregarán un Ami 8 al primero y un 3CV al segundo.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

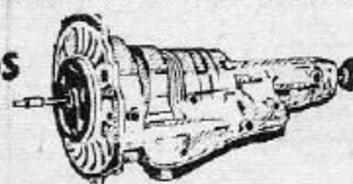
SPORT PROTOTIPO

El domingo tendrá lugar la cuarta carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas. Se llevará a cabo en el circuito de Brands Hatch. ¿Repetirá Porsche?

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE UD. LO MEJOR



- 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.

PEUGEOT Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION

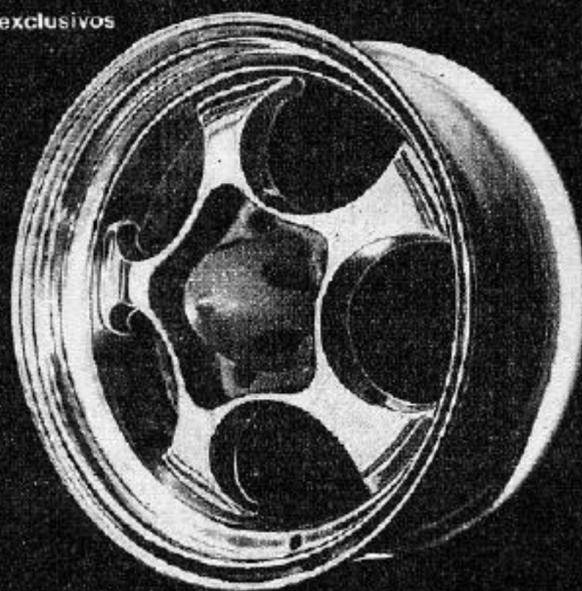
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

NEW YORK RUEDAS

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego / WARNES 1487
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital / T. E. 54-0410 - Cap.

PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU
NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS
PARA **CHEVY-FORD-DODGE**

Modelistas exclusivos



LAVE SU COCHE
EN 5 MINUTOS

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.

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

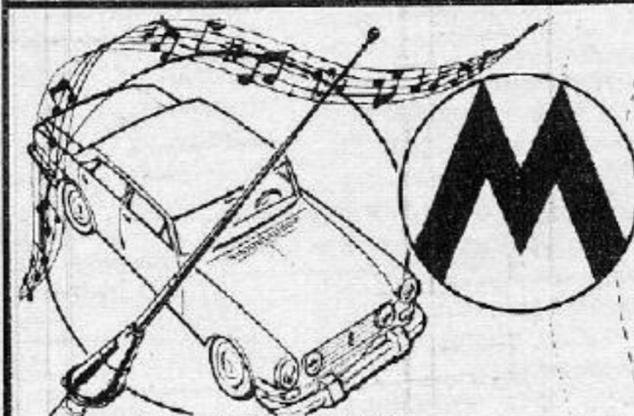
COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA: **BORSAN S.C.A.**

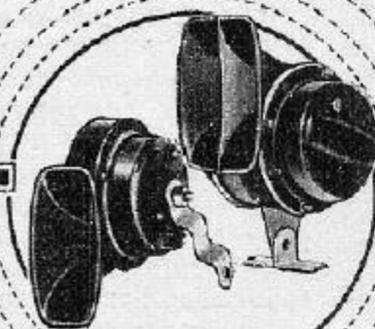
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL



MAREL

ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN, 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES



BOCINAS

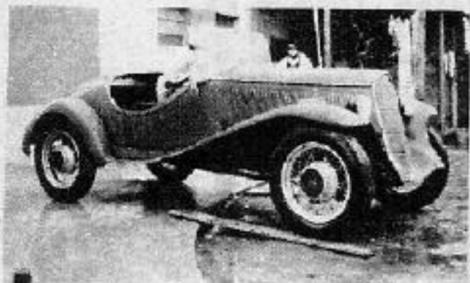
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

CAMISITAS NEGRAS

de Marcelo Ganuza, Santa Fe.

Señores: me dirijo a ustedes con el objeto de pedirles vuestra colaboración, si fuera posible, para tratar de averiguar el origen del Fiat 1934 cuya foto adjunto. Como podrán apreciar, es un modelo "fuera de serie" (creo), causa por la cual me interesan sobremanera los datos de su fabricación, modelo, mecánica, etcétera, cosa que el actual dueño tampoco sabe con certeza.

Además, quisiera saber la dirección de un señor que puso un aviso corsificado ofreciendo un



Rolls Royce modelo 1934 que en sus buenos tiempos supo ser de la Presidencia.

Por último, les voy a dar un informe que posiblemente se pueda convertir en una interesante nota: se trata de la restauración de un Mercedes Benz 230, del año 1938, dos puertas, convertible. El modelo tal vez no sea un clásico puro, pero sobre él se ha realizado un trabajo magnífico. El "noble restaurador" señor Morales estuvo 10 años trabajando en él, desarmándolo y dejándolo tal cual era originalmente.

Los conocidos coleccionistas señores Millet, arq. Nicolás Dellapiane e Hilding Olsson estuvieron conmigo en Bahía Blanca —lugar donde se encuentra el aparato— y lo han considerado uno de los mejores trabajos vistos por ellos. Si quieren les puedo enviar fotos que tengo en mi poder y la dirección del señor Morales. Los saludo muy atentamente.

R) La foto que nos envía corresponde a un *Balilla Sport*, cuya denominación de fábrica era *Fiat 508 S*, con motor de cuatro cilindros, 995 cm³ y 90 km/hora de velocidad máxima. No era un fuera de serie, aunque se fabricaba en cantidades relativamente reducidas. De características pseudodeportivas, es no obstante un cochecito interesante para el coleccionista.

La dirección del propietario del *Rolls Royce 1934* al que usted alude, es *Andrés Baranda 633, Quilmes, provincia de Bue-*

nos Aires. Mándenos por favor las fotos del Mercedes. Serán bien recibidas.

EN CAMELLO A RAFAELA

de Gustavo F. Franz, Capital.

Estimados amigos: aunque un poco tarde, cumpla en felicitarles por el brillante servicio que se nos prestara al trasladarnos a Rafaela en oportunidad de las "300 Raphy". No dudamos ya de la preocupación de ustedes hacia los corsalotos que los siguen —como en mi caso— semanalmente y espero que no sea la última vez que se conforme una "caravana" de veloces camellos para asistir con CORSA a las carreras en los circuitos del interior del país.

R) Agradecemos sus felicitaciones, y también las de los señores Jorge M. Llorens, Srto Carubla y Pedro Bellati que, entre otros, nos remitieron su adhesión en ese sentido. Estamos estudiando la posibilidad de repetir el operativo en ocasión de grandes carreras en el interior.



DOUBLE CHEVRON

de Daniel A. Gritti, Rosario de Santa Fe.

Señores Corsarios: me interesa todo lo relacionado con los automóviles Citroën ya que soy un fanático de la marca y desearía que me informen lo siguiente:

1) ¿Qué modelos Citroën existen o existieron en todo el mundo además de los 2 CV, 3 CV, 11 CV, Dyane, Ami 6 y 8, las ID y DS, los más recientes Panhard, el M 35 y el Citroën Maserati (SM)?

R) Usted comprenderá que una fábrica de la magnitud de la *Société Anonyme André Citroën* que fue establecida en Francia en el año 1919, desde ese entonces ha lanzado infinidad de vehículos que sería larguísimo y difícil enumerar. Pero podemos nombrarle algunos de los modelos más renombrados e interesantes de la fábrica francesa.



Uno de los primeros fue el "type A" de los cuales el más característico fue la "coupé doctor", que se recuerda por su largo entrejes y por la ubicación con relación al chasis de su tren posterior. De los "type A" se hicieron casi 26.000 unidades. Entre los años 1926 y 1928 el suceso de la fábrica fueron los "type 14". En total se hicieron de ellos unos 140.000. Entre 1932 y 1936 se fabricaron unos cien mil "Rosalie", coches de 1700 cm³ y 32 HP que permitían una velocidad máxima de 110 km/hora. Y desde 1936 y por más de una década el suceso lo constituyeron los famosos 11 (*Legere y Familiar*) y 15. Estos introducían en la gran producción de Citroën la tracción delantera. Por 1950 se hacía el "type 15 six D" que adoptaba la suspensión hidroneumática.

Entre los recientes faltan en su lista los *Autobianchi* (producidos por Citroën) y el nuevo *GS* (foto), que en 1971 obtuvo el "Car of the Year" de la revista inglesa *Car* y otros importantes premios.

2) ¿Dónde me puedo dirigir (en el país o en el exterior) para conseguir datos y folletos de esos modelos?

R) Dirijase a S. A. André Citroën, *qual André Citroën 133, Paris XVIe., Francia*. En la Argentina la fábrica Citroën Argentina edita una revista bimensual llamada "Mundo Citroën" que se distribuye gratuitamente por medio de los concesionarios o por correo. Solicítela a Zepita 3220, Capital, domicilio de la fábrica.

3) ¿La dirección de la fábrica en Francia?

R) Ver contestación a 2).

4) Gracias.

R) Pas de quoil

EL OTRO

CARLOS PAIRETTI

de la Sra. de Alonso, Cnel. Pringles, provincia de Buenos Aires.

Señores de Corsa: en la revista CORSA, edición Nº 252, con sorpresa vi y leí un artículo totalmente fuera de lugar que se refería a un señor llamado Pairetti. Digo fuera de lugar, pues no se concibe que una revista como ésta se ocupe de hacer notas tan desagradables. Es una burla que se hace al famoso corredor y campeón tan respetado



como lo es Carlos Pairetti. Tanto mi esposo como yo, somos asiduos y fieles lectores de CORSA y por más que no haya habido otros temas que tratar (por la ausencia de carreras) no es excusa para publicar reportajes de esta índole. Eso se deja para revistas cómicas y de humor grotesco. Sin más y esperando ver publicada mi carta, quedo respetuosamente de ustedes.

R) Estimada señora: la nota formó parte de un suplemento de CORSA que precisamente revisó carácter de "cómico y de humor grotesco". No se trató de "una burla al famoso corredor", ya que la única alusión a "El Matto" fue precisamente la similitud de nombres entre reportado y corredor. Y si le interesa saberlo, a Carlos (el corredor) le encantó saber que tiene un homónimo tan simpático, gordito y saludable e inmediatamente quiso conocerlo, a lo que se negó terminantemente el gordito alegando: "Yo con ese no me junto. ¡Quién lo conoce!"



Se vende

En verano se vende hielo, precisamente porque es el mejor momento. Claro... también se venden bikinis, gaseosas, abanicos, pantalones de poplin, motores fuera de borda, tratamientos para adelgazar, acondicionadores

de aire, bronceadores, helados de sambayón, salvavidas, autos con refrigeración, anteojos para sol, cerveza, revistas.....

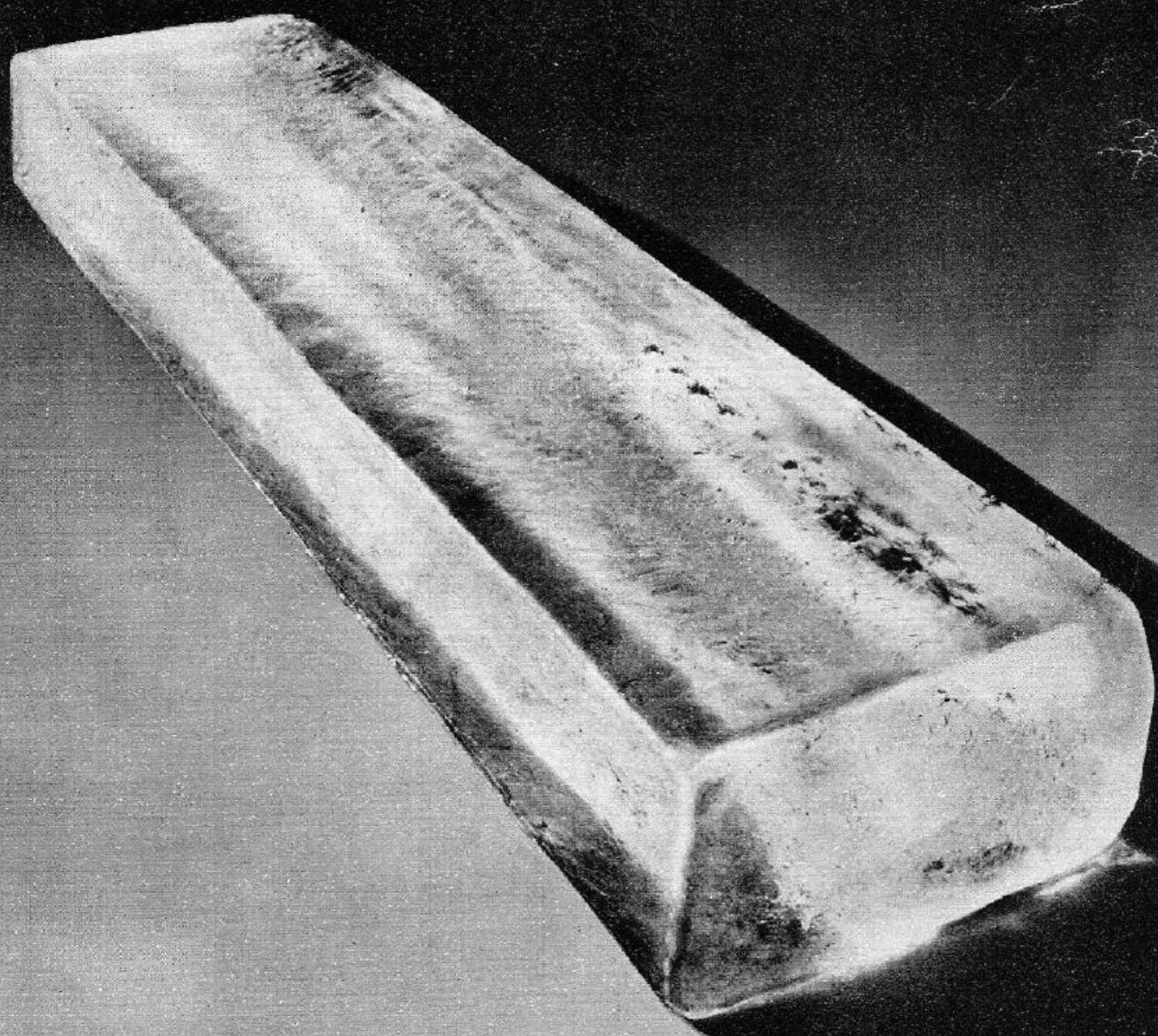
Fundamentalmente revistas.

Porque se dispone del mejor tiempo para leerlas. El tiempo libre. Además, todo lo que uno necesita en el verano está en las revistas.

Revistas: el producto de verano de los anunciantes y lectores.

Si interesa, está en las revistas

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS.



NUEVA!

Nadie,
pero nadie,
sabe hacer
una avalancha de
espuma tan rica...
tan cremosa... como
Gillette
Ahora en aerosol



Sólo hay que mojar la cara.



Poner una pequeña porción en la mano.



Extender por el rostro y ya está listo.



Resultado: la afeitada más confortable y perfecta.

—Ya viene lista para afeitarlo de la manera más fácil, rápida y moderna que existe.

—Ablanda mejor la barba porque retiene la humedad durante toda la afeitada.

+Y el perfume...? Bárbaro!

ESPUMA LISTA PARA AFEITAR

Gillette

EN AEROSOL