1,20 peso

Nº 276

Parabrisas CORSA

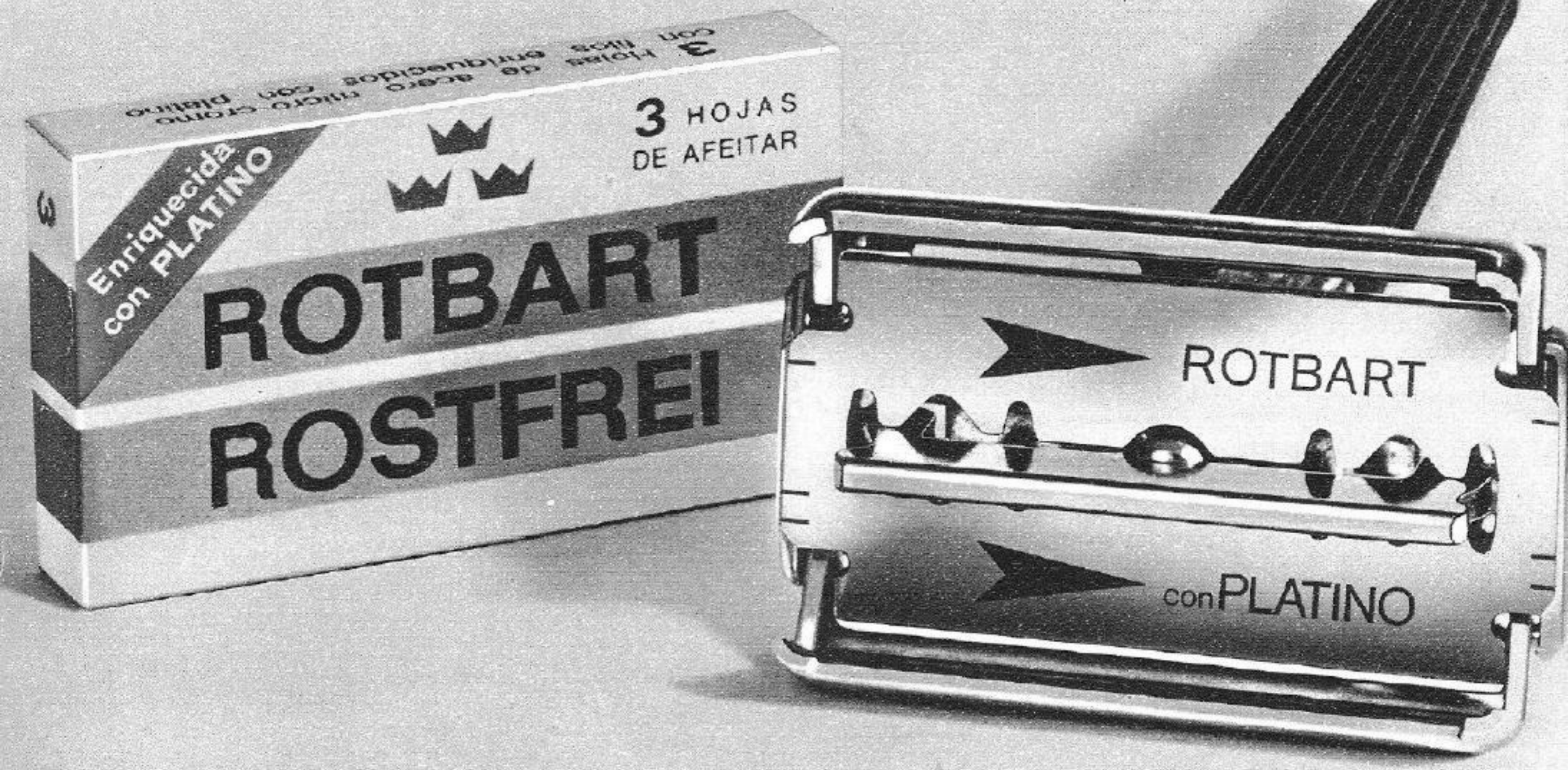
Del 3 al 9 de agosto de 1971

Carlos A. Pairetti

Las revistas de Mauro

Cuando Ud. deja en la máquina la misma hoja días y días, no es un olvido.

Es la suavidad de Rotbart con Platino.



Sí, con Platino... pero con Técnica Alemana.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 276. Del 3 al 9 de agosto de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Adolfo Dondo

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Carlos Agustín, Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra y Pedro Siedmann

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

FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz

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

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroedn
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Julio del Valle, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340 Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

MAS VALE TARDE QUE NUNCA

En periodismo hay una dimensión que siempre tiene la culpa de las omisiones, de las reducciones y de las postergaciones: el espacio.

Por falta de espacio una magnífica foto debe ser reducida sin darle el despliegue que hubiera merecido o una nota muy interesante y oportuna en la que sobraban informaciones suculentas tuvo que ser levantada porque en ese mismo espacio tenía que entrar otra que era imprescindible. En fin, siempre el maldito espacio (porque las páginas no son de goma...) nos esclaviza y nos hace muchas veces maldecir.

Esta vez le tocó postergación a un tema tremendamente importante para la industria automotriz: la aparición oficial —el jueves 22 de julio— del nuevo régimen de la industria automotriz.

Si bien ya en CORSA y desde este mismo espacio editorial nos ocupamos de los trascendidos y suposiciones que presagiaban la inminente salida de la ley, haciendo nosotros también nuestras suposiciones y si bien el texto oficializado finalmente no difiere mucho de lo que esperábamos, tenemos la obligación hoy, aunque sea con una semana de atraso, de hacer un breve comentario, por lo menos.

La Ley 19.135 de Reconversión de la Industria Automotriz en resumen y extracto pretende lograr una reducción paulatina de los precios de los automotores para acercarlos al valor internacional. Para ello establece una serie de medidas que propenden a una economía de escala por medio de una mayor concentración con ahorro y generación de divisas. Propugna también la consolidación e incremento de la participación de capital nacional con poder decisorio real en la industria de autopiezas.

Este nuevo régimen pese a lo que podría haberse supuesto, tuvo una acogida muy halagüeña entre las distintas empresas terminales en general y sobre todo por parte de la Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina, una acogida laudatoria sin reparos. Tanto es así que CIFARA lo conceptuó como un valioso y positivo aporte para la consolidación de la industria automotriz en el país, ya que por primera vez se incorpora expresamente en tal ley a la industria nacional de autopiezas en atención a su mayor gravitación socio económica en el sector.

Vemos con ello que todos los sectores productivos han acogido muy bien el nuevo reglamento, confiemos que tal beneplácito se vea muy pronto reflejado en hechos que hagan extraer resultados tangibles para el mercado consumidor nacional.

APOYO ESTATAL A BERTA

En los últimos días, el nombre de Oreste Berta ha circulado de boca en boca, ha sido impreso en letras de molde más de lo acostumbrado y ha cobrado una resonancia muy especial: Berta construyó un motor de carrera para medirse con las más afamadas marcas del mundo. El motor V8 de 3 litros comenzó a girar y se inició así el largo proceso de experimentación que culminará —aunque no por eso finalizará— con su primera actuación en carrera.



Y el país estuvo frente a frente con Berta, a través del ministro de Bienestar Social, Francisco Manrique, quien puso a las órdenes de Berta todo lo que necesite para cumplir con su idea primigenia; ir a correr a Europa y tratar de hacer valer el prestigio nacional en las pistas del mundo.

El diálogo entablado entre Manrique y Berta se pareció mucho a un mano a mano entre dos hombres que se conocen y que quieren hacer cosas. Oreste Berta explicó al ministro —que estaba rodeado por sus asesores, y por el director y subdirector de la Secretaría de Deportes— las características de su motor, su proceso creativo y constructivo, sus performances y las posibilidades que veía con respecto al resto de los que, de hoy en más, serán sus rivales directos.

Manrique, entonces, dijo que Berta era uno de los técnicos que "no se pueden ir del país, porque ya está confiscado".

El ministro anunció que por intermedio de la Secretaría de Deportes se iba a conversar sobre la concreción del apoyo que el gobierno ofrecerá al constructor de Alta Gracia para que éste lleve sus autos a las pistas donde se dispute el Campeonato Mundial de Marcas, en representación de nuestro país.

Asimismo, Berta anunció que era su intención prepararse convenientemente para enfrentar los 1000 Km. de Buenos Aires, en enero del 72, con todo su armamento listo y en orden. Trascendió que Berta estaría ya estudiando a fondo la posibilidad de colocar en la línea de partida dos Berta LR, equipados ya con el nuevo motor Berta V8 de 3000 cm^3.

Ojalá el esfuerzo que significa un apoyo estatal (que a la postre lo pagamos todos) sea aprovechado y valorado por Berta convirtiendolo en resultados positivos.

G. M.

25 DE MAYO TC

EL EMPUJE DE LA



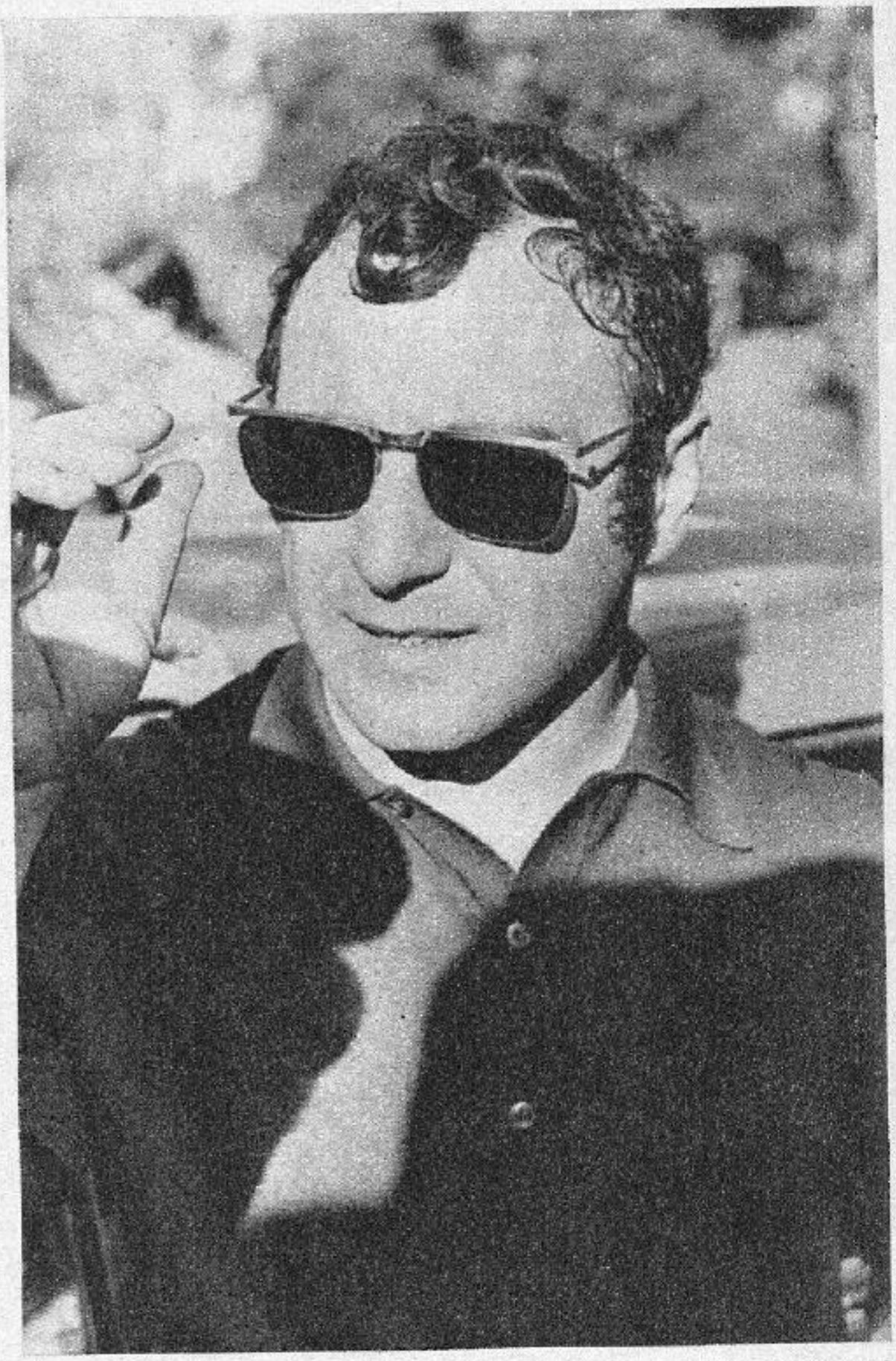
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JORGE AUGE BACQUE y SERGIO CORNEJO — Fotos de CARLOS NEIRA

SANGRE NUEVA



25 de Mayo tuvo su gran carrera de TC. La mejor en lo que va del campeonato 1971 de la categoría. Cuatro marcas estuvieron en la vanguardia y tres ganaron (Ford la primera serie, Dodge la segunda y Torino la final). Mucha lucha y un ganador meritorio: Alfredo Manzano



Un triunfo justo consiguió Alfredo Manzano en una carrera en la cual toda especulación quedó de lado.

Cuando al hecho simple y dominguero que constituye una carrera de Turismo de Carretera, se le agregue una dosis de emoción es muy probable que surja siempre, una comparación —a partir de ahora— con "aquella carrera de la ACTC" que pasará a ser famosa en los anales del TC, y que no será otra que la que vimos en el circuito de 16 kilómetros en 25 de Mayo, el domingo pasado.

Si decimos esto, si nos arriesgamos a profetizar sobre la inmortalidad a través del tiempo de un hecho simple y dominguero, es porque realmente la vimos como quisiéramos ver todas las carreras, de todas las categorías argentinas, durante toda la vida. Hubo emoción, hubo luchas de marcas, hubo muchos inscriptos y buenos... en fin, se dieron todas las pautas para que la carrera de la Asociación de Corredores de TC se erigiera como en la mejor de lo que va de 1971, aunque tenemos serias sospechas de que de ahora en más, las carreras de TC van a seguir figurando bajo el mismo patrón de medida.

Y si se dió esta espectacularidad a través de dos series y una final que sumaron en total, por unidad de carrera, 20 vueltas es porque hubo factores concurrentes que así lo determinaron y que pasamos a detallar para análisis del tema.

En primer lugar, debemos agradecer —en cierta medida— a la niebla que cubrió el circuito, el hecho de que las series y la final se hayan acortado a 5 (en lugar de 8) y 15 vueltas (en lugar de 18) respectivamente —debido a lo avanzado de la hora— lo que ofreció al público una puja a fondo entre los participantes, desde la largada hasta la bandera a cuadros.

No hubo especulaciones —en cinco vueltas no las puede haber— y los pilotos salieron a darle "palo y palo" para sacar

→

segundos de ventaja en todos lados. Hubo quienes doblaron con las puertas; los hubo que anduvieron de costado todo el tiempo; todo en aras de la diferencia mínima que podían arrojar esas escasas 5 vueltas.

El circuito tuvo también mucho que ver, ya que sus 16 kilómetros lo convirtieron —con la debida salvedad— en un "autódromo grande". El espectáculo dado a través de las dos primeras pautas (pocas vueltas a full y todo dentro de un circuito chico) sumadas a una tercera que se registra bajo el rubro inscriptos y que arrojó la bonita cifra de 65 unidades, fue realmente sensacional. El público también lo creyó así, y tal vez hasta lo haya presentido durante la semana previa, ya que hubo mucha gente, venida desde lugares muy, pero muy remotos.

Y todo este espectáculo se canalizó a través de una serie de alternativas que volcaron al podio a tres marcas distintas en las tres "carreras aparte" que constituyeron las dos series y la final. Dodge ganó una con Bordeu de jinete; Pairetti hizo suya la primera con su Ford Falcon y en la final, Alfredo Manzano tuvo la virtud de hacer volver al Torino a un puesto que hace un tiempito no veía: primero en la general. Y para más datos, un Chevrolet, el de "Rody" Marincovich (primo de Carlos), estuvo a la cabeza de la clasificación general de la final hasta que su propia y auto-condenada vehemencia lo condenó a ser segundo detrás de Alfredo Manzano.

Y todo esto viene a cuento, o a manera de primera experiencia, para analizar bien a fondo todo lo que vendrá a partir de ahora en materia organizativa. Se debe seguir el ejemplo de 25 de Mayo, aunque el programa haya salido como salió por culpa de la niebla y no porque estuviera pensado de antemano, ya que el sistema utilizado de dos series y una final corta y tajante es —evidentemente— lo que más espectáculo y resultados finales arroja

Un punto, sin embargo, debe tenerse más en cuenta a partir de ahora. Se trata de la tan meneada y muy de moda palabra seguridad, que más que una palabra debe ser una realidad palpable.

En las últimas carreras de la categoría, hemos visto con sorpresa que el muy utilizado slogan "Operativo Seguridad" no es tan drástico como sus encargados se encargan de publicitar. Ya en Pergamino habíamos hecho algunas reflexiones al respecto, y debemos volver sobre el tema en esta carrera de 25 de Mayo. Si bien la seguridad en esta oportunidad estuvo bastante bien administrada dentro de los límites que se impone un circuito de 16 kilómetros, en materia de personal de control y vigilancia creemos que hay mucho por hacer.

Consideramos anacrónico el hecho de que por una suspensión momentánea de la largada, el público tenga la opción fácil de invadir la pista y transitar por la banquina remedando una matinal "Vuelta del Perro"; es insólita la carencia de banderilleros a la salida de los abastecimientos; es realmente deplorable que los abastecimientos estén diagramados sobre un piso barroso capaz de convertirse en laguna con tres gotas... en fin. Todos estos detalles deben ser muy considerados para que la categoría siga su curso inalterable.

PRIMERA SERIE

Con la reducción del recorrido de las series a cinco vueltas la cosa no estaba como para salir a cuidar. Pairetti enroscó la pata desde el vamos y es así que al completar la primera vuelta ya marchaba primero absoluto a 172 y monedas de promedio. Poco más atrás, pero lo suficiente como para no inquietar a "il matto", se ubicó Cupeiro mientras la gran esperanza de la Comisión GM, el Nene García Veiga, no alcanzaba a completar un giro. La tercera colocación, mientras tanto, la disputaban Carlos Marincovich y Cacho Fangio, hasta que este último en la segunda vuelta se afianzó ya que el Torino de Sandy comenzó a funcionar con cinco pistones. Lo mismo le ocurrió a Larry a quien el auto en su reaparición le viajaba muy bien.

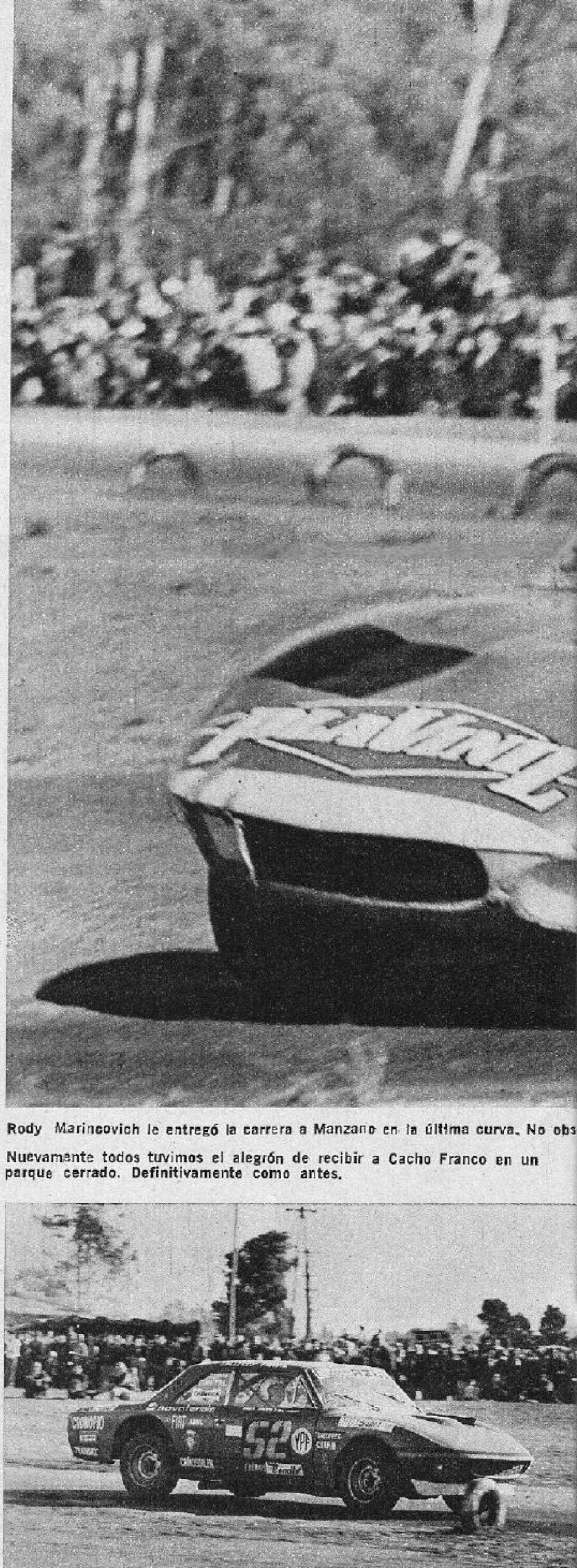
Todo sin mayores cambios hasta el final salvo la aparición de Rody Marincovich quien comenzó acosando a Cacho hasta que sobre la última vuelta logró quebrarle la línea. Peiretti a pesar de no sentir apremio en ningún momento imprimió cada vez más ritmo, hasta el punto de finalizar la serie a más de 181 de media.

SEGUNDA SERIE

En ésta se alinearon los que en la puerta ostentaban números pares. Bordeu salió a reafirmar su triunfo de Olavarría y tomó la delantera con todo. Al cumplir el primer giro tuvo al alcance de la mano a José Manzano y muy cerquita a Gastón Perkins, que eran los que habían largado delante suyo. Por tiempo superaba a Gastón por casi 5 segundos y a Franco que hacía fuerza desde el fondo por siete.

Al promediar la serie cabía cierta duda. Cacho Franco había superado por tiempo a Gastón y se ubicaba a solamente 1 segundo de Maneco. Al pasar por abastecimientos Aldo Bellavigna le hizo señas a éste de que apretara a gusto y de esta forma salió a relucir la verdad. Maneco consiguió el récord de vuelta en el último giro. Por su parte Gastón también alertado del avance de Franco apuró y logró superarlo. Algo muy significativo resulta el hecho de que Cacho Franco logró

→



Rody Marincovich le entregó la carrera a Manzano en la última curva. No obs

Nuevamente todos tuvimos el alegrón de recibir a Cacho Franco en un parque cerrado. Definitivamente como antes.

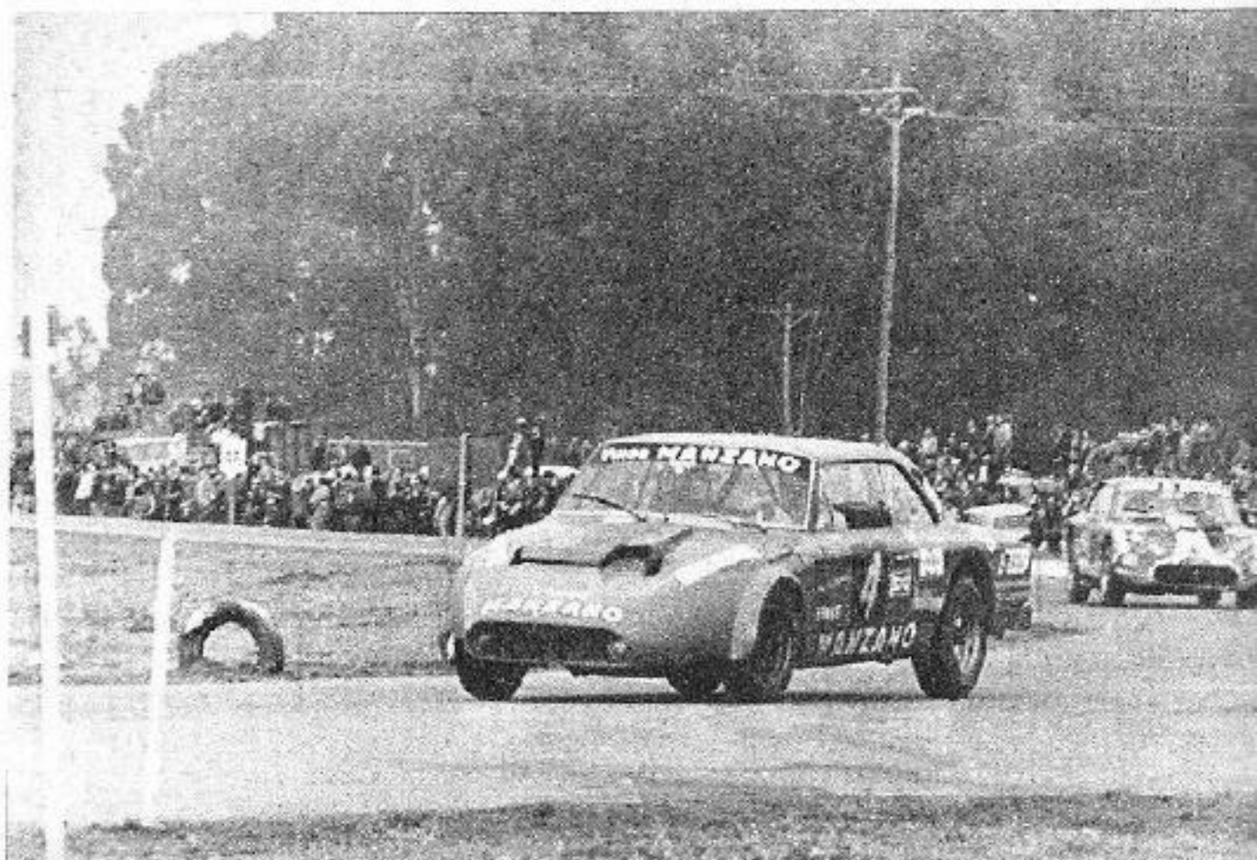
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tante llegó segundo haciendo una excelente faena.

Esta vez no fue un balancín, lo que ya es un adelanto: la caja fue el problema de turno del domingo. De cualquier forma el "Flaco" volvió a ver una bandera a cuadros.

El mayor de los hermanos Manzano fue quinto esta vez. La mecánica de Macagno le sigue dando sus frutos al clan de San Rafael.





sus dos mejores registros en las dos últimas vueltas, esto descarta cualquier suposición acerca de que se hubiera retrasado, o mermado su ritmo.

Alfredo Manzano por su parte llegó cuarto evidenciando que la mecánica Macagno está alcanzando la velocidad necesaria.

Algo para destacar también es el hecho de que Bordeu ganó la serie a mayor promedio que la de Pairetti. En segundos la diferencia fue de 4s9 a favor de Maneco.

SERIE FINAL

Merced a que el orden de largada se estableció de acuerdo al orden de tiempos conseguido en las series previas, se hizo menos complicada la visión de la carrera. Al largar de a dos y cada diez segundos resultaba fácil deducir que con seguridad el que pasara primero, sería el ídem. Llegaron al control por primera vez y la trompa amarilla del Dodge asomó con escasos metros de distancia delante del Ford. Los relojes cantaron y se hizo evidente que la lucha por el liderazgo estaba situada entre los dos. Por tiempo y también en el orden del camino Franco y Cacho Fangio discutían el tercer puesto.

A partir de ese momento comenzó a presenciarse un duelo espectacular, ya que constantemente Pairetti y Bordeu viajaban chupados turnándose en el liderazgo. Más atrás y en los relojes las cosas no eran para menos tampoco, porque a la lucha por el tercer puesto se sumó Cupeiro, quien poco después quedó en esa posición al retrasarse un tanto Perkins y Franco que comenzaron a padecer problemas de caja.

Justo al cumplirse la mitad de carrera y cuando ya los "cuores" de Strianesse por un lado y Cavallini por otro estaban al borde del infarto se dilucidó el intríngulis. Bordeu comenzó a caminar cada vez más despacio con una evidente falla. Pero no duró tanto la tranquilidad de los de Ford ya que tres vueltas más y Pairetti se detuvo definitivamente con un pistón pinchado.

Pasó de esta forma a ocupar la primera posición Alfredo Manzano, quien con un andar parejísimo había escalado poco a poco posiciones hasta superar a Franco y Perkins. Sumado a ello el abandono de Cupeiro, marchaba hasta allí primero, aunque con escasa diferencia sobre Franco y Rody Marincovich que avanzaba como una tromba

En el desarrollo de dos circuitos Rody apuró de tal forma que superó a Cacho Franco y al mismo Manzano Quedó primero así el "pichón" de los Marincovich con tres segundos de ventaja sobre el "mediano" de los Manzano faltando poco más de una vuelta.

En la última curva y cuando ya se llevaba la carrera a Arrecifes, Marincovich entró demasiado fuerte al viraje y se fue del camino. El traspié significó que Manzano le descontara la ventaja y consiguiera superarlo por un segundo u ocho décimas.

De esta forma finalizó la que sin lugar a dudas fue la mejor carrera de Turismo de Carretera que presenciamos en esta temporada.

BANQUITOS DE NIEBLA

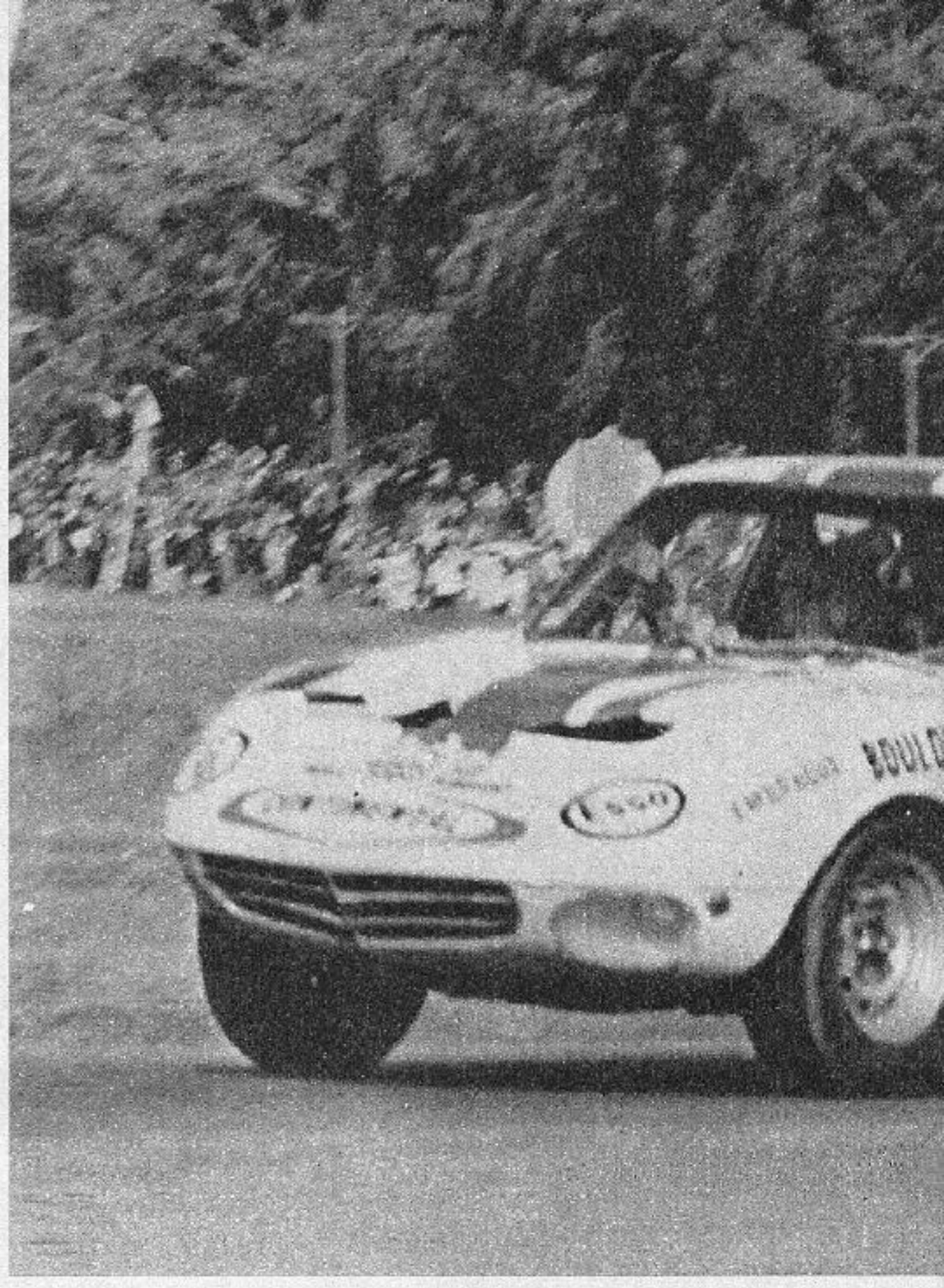
El equipo Berta no se presentó al campo de batalla. Tanto Di Palma como Bertolini no fueron de la partida el domingo, ya que el intenso trabajo que se desarrolla en "la Fortaleza" impidió tener los autos listos.

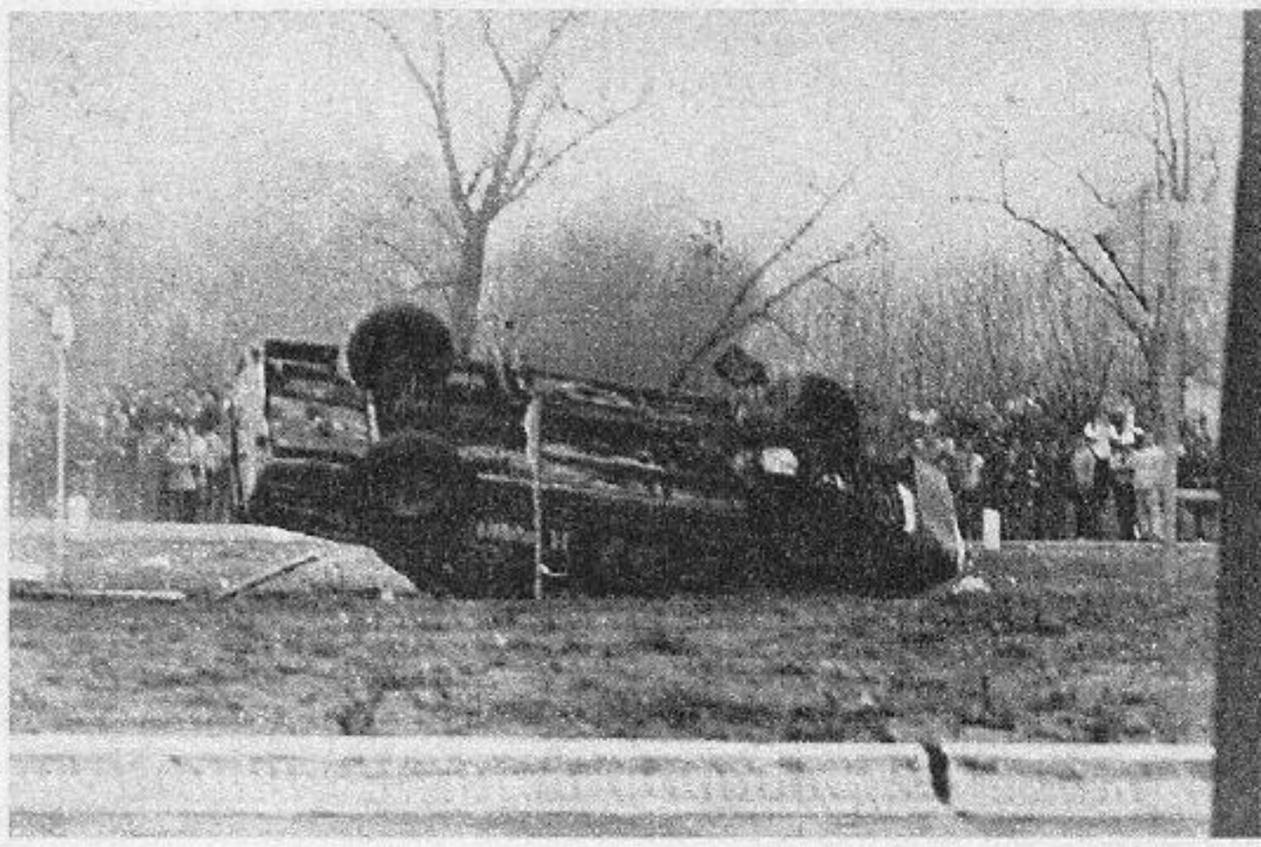
La Comisión de Concesionarios de General Motors continúa con el paso cambiado: Marito García no llegó a largar; el sábado mientras hacía la clásica tiradita, cortó una válvula. Por su parte, el Nene García Veiga no alcanzó a completar un circuito debido a que una biela asomó juguetona por entre las paredes del block.

"La trompa que sonríe". Tal el jocoso apelativo correspondiente a la nueva unidad que para la categoría construyó Serra Lima, y que fue conducida por el orensano Alberto "Mono" Beguerie. En la serie fue perdiendo paulatinamente rendimiento a causa de la quemadura de la junta de tapa de cilindros. No obstante, estuvo en la final, ya que en el intervalo se repuso el elemento. La rotura de la caja fue el impedimento para que el inefable Beguerie llegara al parque cerrado.

Don Jorge López, presidente de la CDCGM, lució muy orondo rocambolesca peluca de tono azabache y rizada melena. Se ignora el motivo de tal cosmético accesorio.

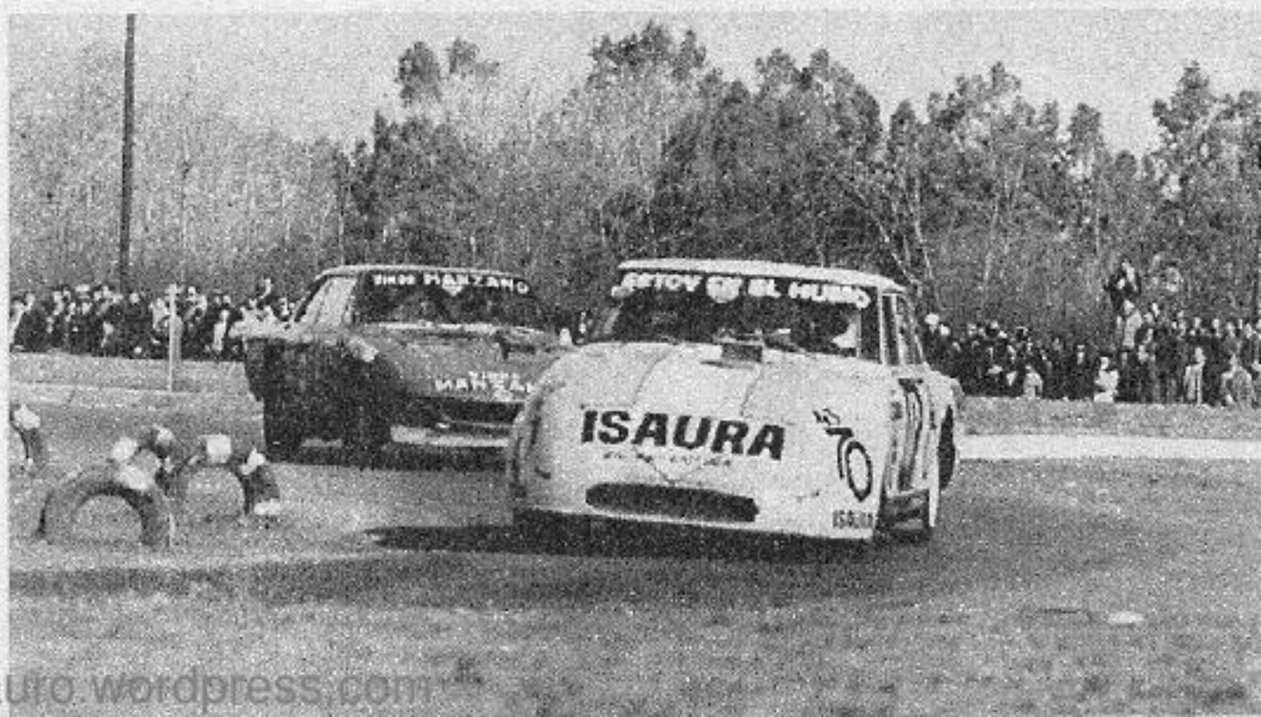
El principal peligro de las carreras en ruta lo siguen constituyendo las tiraditas previas con el tránsito abierto. El sábado la víctima de esta práctica fue "Perry Mason" (el doctor Montiveros), a quien sorprendió en pleno viraje una contingencia común en el camino. Al no poder reducir la velocidad que traía, su auto salió del camino dando varios tumbos, para finalmente detenerse en una zan-





Oreste Argaña tocó un cordón y capotó, por suerte sin consecuencias físicas para nadie.

El "Gallego" Cupeiro estrenó trompa: llegó segundo en su serie.

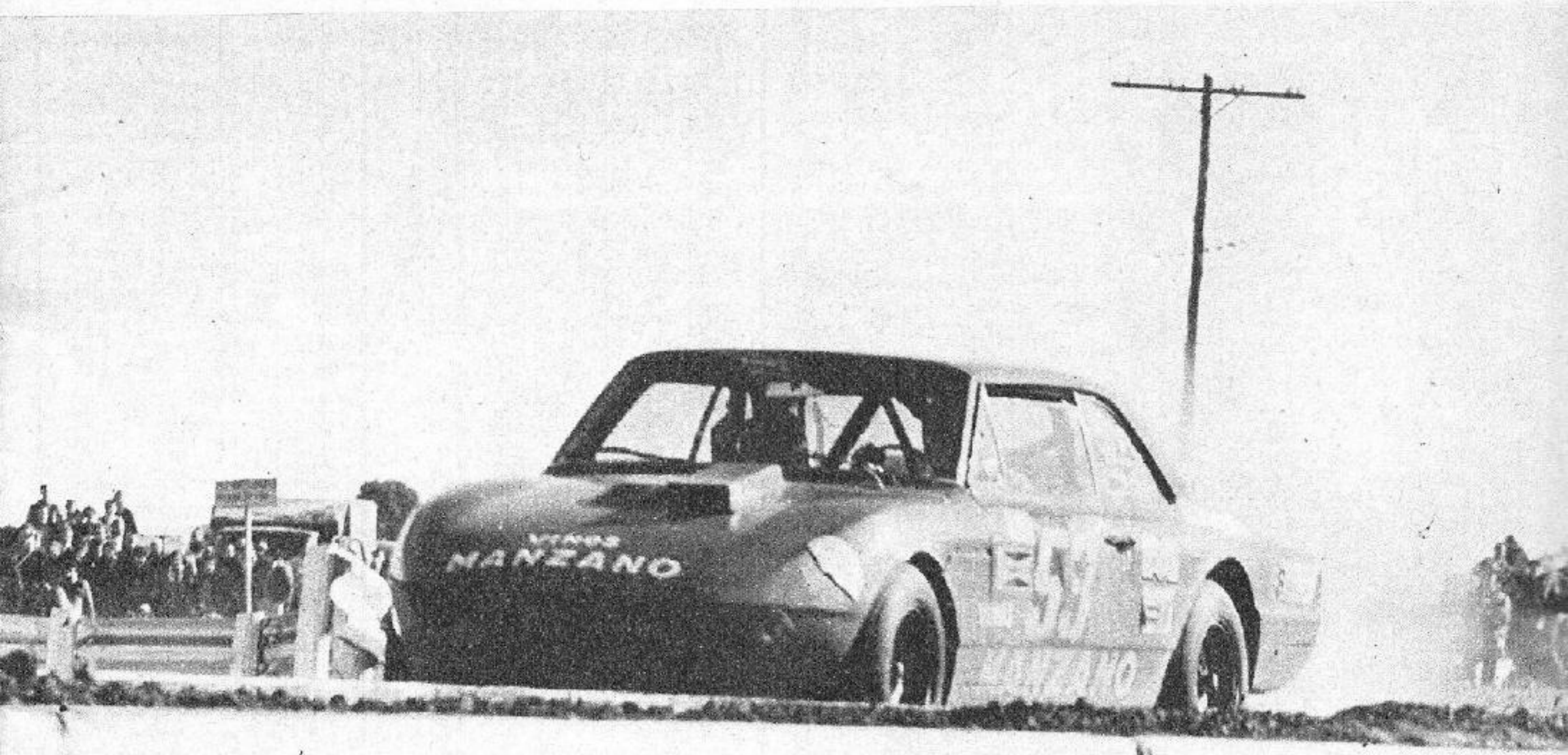


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En esta forma viajaron Bordeu y Pairetti mientras lucharon por el primer puesto. Un duelo de los mejores que hemos visto.

Como no hay dos sin tres, Juan Carlos Manzano también estuvo en la conversación.



ja, no sin antes despedir a piloto y acompañante, que al parecer no iban atados como correspondería y que estaban desprovistos de los cascos protectores. El resultado fue un auto seriamente dañado, y lo que es lamentable, Perry Mason sufrió fracturas varias expuestas en ambas piernas, mientras que su copiloto presentaba fractura de clavícula.

Oreste Argaña, hombre del pago de Olavarría, en la curva del acceso oriental de 25 de Mayo tuvo su buen revolcón. Entró demasiado fuerte al difícil viraje y el coche se le puso de costado, creyó haberlo enderezado y pisó fuerte, con lo que el Torino se subió a un refugio, cortó tres o cuatro mojones y volcó espectacularmente. Nada más que el susto, ya que apenas se observaban rasguños en los protagonistas y el coche algo abollado.

Cordial la atención de los organizadores y muy correcta la policía en su trato con la gente de prensa y fotógrafos: esta última —por no muy frecuente— llamó la atención. Que el ejemplo cunda.

El Dodge de Omar Mura Cuvertino no anduvo como se presumía debía caminar. ¿Las razones? Ahí van, de boca de su preparador ingeniero Gerardo "Pichi" Albizu: "El sábado tuvimos problemas con una guía de válvulas y eso nos demoró mucho la puesta a punto y la carburación previa a la carrera ya que debieron trabajar toda la noche en el auto. Por otra parte, estamos experimentando un nuevo árbol de levas que si bien le regala vueltas al motor, le resta "reprise" Esa yo diría que es la razón número uno, ya que en esta categoría y en estos circuitos es muy difícil recuperar en la recta lo que los demás te sacan en la pisada a la salida de una curva".

Uno que estuvo y no pudo correr: Jorge Martínez Boero. "En Olavarría rompí la tapa de cilindros y me están haciendo otra nueva. Lástima que no pude venir, porque mi auto hubiera andado muy bien aquí".

Algunos atrasos y abandonos y sus causas: "Larry" y Carlitos Marincovich, pistón pinchado; José Manuel Faraoni, rotura de embrague. Carlos Pairetti, rotura de un pistón; Juan Manuel Bordeu, junta de tapa de cilindros; Tito Conti, rotura de parabrisas y Ayarza Garré, rotura de ruptor del distribuidor.

Otra presencia destacada en la Vuelta de 25 de Mayo fue la del "sapito de Venado Tuerto", Marcos Ciani, que vio la carrera desde la banquina aunque con muchas ganas de mirarla más de cerca. (¿Desde adentro, tal vez?)

"Antes eran los balancines, ahora es la caja. Todo andaba al repelo, como nunca, viejo. El Torino era una barbaridad y andaba muchísimo. Cuando ya pensaba que no podía pasar nada... ¡Zass! Me suena la caja. Rompí la tercera y tenía que pasar de cuarta a segunda o viceversa de un saque. ¡Sabés cómo se me caía de vueltas cuando tiraba los cambios para arriba" (Gastón Perkins, Parque Cerrado, 16.20 horas del domingo).

Cachito Franco anduvo muy bien en su serie y en la final. Apoyado por la "Peña Amigos de Cacho Franco" y por la Auto Peña Azul, pudo hacer quedar muy bien a su ciudad natal. El auto, armado en Azul, tiene fierros de Oreste Berta, pero ojo... fierros de los "grosos".

Frases notables escuchadas en boxes durante la espera para la largada: y referidas a la niebla que cubría rutas y haciendas: a) "Uhuu uuh, acá, hasta que suba el sol, la niebla va a seguir por el piso". b) "Lástima que no hay viento sur. ¿Sabe cómo limpia?" c) "Lo que mata no es la niebla, sino la humedad".

En la primera serie, Cacho Franco y sus auxilios pensaron que el auto se venía abajo en las dos últimas vueltas Cuando fueron a las planillas oficiales, se dieron cuenta que justamente las dos últimas vueltas habían sido las más veloces para el piloto de Azul. La razón fue que a Bordeu, le hicieron señas de que apurara, porque Franco le pisaba los talones. Fue entonces que Juan Manuel empezó a alejarse de Franco y este último a pensar que el auto se venía abajo.

En la última curva de la final, Rody Marincovich per-

X PREMIO A.C.T.C.

Asociación Corredores de Turismo de Carretera — Circuito de 15,006 km, 2 series y final — Turismo de Carretera — 1º/8/71

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	11	Carlos A. Pairetti	Ford	24m48s1
2º	17	Jorge Cupeiro	Chevrolet	25m20s
3º	35	R. Marincovich	Chevrolet	25m32s
4º	21	"Cacho" Fangio	Dodge	25m37s2
5º	47	Rodolfo Mariani	Torino	25m55s4
6º	55	Juan F. Luluaga	Dodge	26m04s1
7º	61	Juan Marconi	Torino	26m06s4
8º	53	J. C. Manzano	Torino	26m27s1
9º	9	Eduardo Volpicina ...	Torino	26m30s2
10º	65	Alberto Beguerie	Ford	26m33s
11º	16	Carlos Loeffel	Dodge	s/t.
12º	31	Juan Ayarza Garré ...	Torino	s/t.
13º	3	Carlos Marincovich ..	Torino	s/t.
14º	25	Roque Boyle	Torino	s/t.

Promedio del ganador: 181,152 km/h.
Record de vuelta: Pairetti en la 3ª vuelta con 4m52s 3/5.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	6	J. M. Bordeu	Dodge	24m43s2
2º	2	G. Perkins	Torino	24m58s2
3º	52	O. M. Franco	Torino	25m02s5
4º	14	Alfredo Manzano	Torino	25m25s2
5º	8	A. Del Vitto	Torino	25m47s2
6º	4	José Manzano	Torino	25m55s
7º	54	Rubén Bulla	Chevrolet	25m56s2
8º	20	N. D. Castañón	Peugeot	25m59s8
9º	24	O. M. Cuvertino	Dodge	26m21s
10º	26	Rubén Lence	Dodge	26m21s2
11º	28	L. Saint Germes	Torino	s/t.
12º	18	Juan R. Machado ...	Torino	s/t.
13º	22	Alberto Bruno	Torino	s/t.

Promedio del ganador: 182,111 km/h.
Record de vuelta: Bordeu en la 5ª vuelta, con 4m51s a 185,241.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	14	Alfredo Manzano	Torino ...	1h14m42s6	15
2º	35	Rodolfo Marincovich .	Chevrolet .	1h14m44s4	15
3º	52	Oscar Franco	Torino ...	1h14m54s8	15
4º	2	Gastón Perkins	Torino ...	1h15m12s2	15
5º	4	José Manzano	Torino ...	1h16m08s	15
6º	53	Juan C. Manzano	Torino ...	1h16m30s	15
7º	8	Antonio Del Vitto	Torino ...	1h16m51s2	15
8º	6	Juan Manuel Bordeu .	Dodge ...	1h18m00s	15
9º	42	Santos Bozzone	Dodge ...	———	14
10º	9	Eduardo Volpicina ...	Torino ...	———	14
11º	21	Oscar Fangio	Dodge ...	———	13
12º	26	Rubén Lence	Dodge ...	———	11

Promedio del ganador: 180,770 km/h.
Record de vuelta: Pairetti en la 8ª con 4m49s 4 a un promedio de 186,607 km/hora.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Pos.	Piloto	Puntos			
1º	Carlos Marincovich	37	13º	Francisco Espinoza	5
2º	Luis Di Palma ...	29	14º	José M. Faraoni ..	4,5
3º	Juan M. Bordeu ..	18,5	15º	Jorge Cupeiro ...	3
4º	José Manzano ...	16	15º	Héctor L. Gradassi	3
5º	N. J. García Veiga	12	15º	Eduardo Copello .	3
6º	Alfredo Manzano .	11	18º	Bonifacio Blasco .	2
7º	Eduardo Matías ..	8	18º	R. Marincovich ..	2
8º	Gastón Perkins ...	7,5	20º	Carlos W. Loeffel .	1,5
9º	César H. Malnatti .	7	20º	Ricardo Billitti ..	1,5
10º	"Larry"	6,5	22º	Raúl Libera	1
11º	Carlos Pairetti ...	6	22º	Oscar M. Franco .	1
11º	Carlos Giay	6	24º	Emilio Bertolini .	0,5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

dió una carrera que tenía ganada. Manzano y Marincovich venían en ese orden en la ruta y a la inversa en la clasífica general (3 seg. de diferencia). Cuando llegaron a la última curva, Alfredo se mandó por adentro y Rody entró demasiado fuerte sin saber que teniéndolo a Manzano a la vista ganaba la carrera. Ese ímpetu —reconocido con amargura en el Parque Cerrado por el propio Rody— le costó la carrera y una decepción grande. Igual, la actuación de Rody Marincovich fue sensacional y debemos tenerlo en cuenta para las próximas carreras.

A Cacho Franco se le trabó la caja y debió hacer malabarismos para "meter" la primera y la segunda, durante la final. En el Parque Cerrado, estaba emocionado por haber vuelto a pisar un P.C. La alegría y la emoción se contagiaron y todos vivimos la misma sensación.

Alfredo Manzano (30 años, casado, bodeguero) tuvo la buena idea de ganar la Vuelta de 25 de Mayo, en los últimos metros y con mucha calidad. Alfredo demostró, durante su serie y la final, que está capacitado totalmente para andar en punta y ganar carreras. Pero el suyo fue un triunfo largamente codiciado, largamente esperado; no sólo por él sino por todo el "clan Manzano", que deben haber grabado la frase, "no importa cuál gane de nosotros, mientras el que gane sea un Manzano". José, Alfredo y el novel Juan Carlos forman el equipo, con sus tres rojizos Torino, armados por la mano veterana y experta de don Pablo Macagno, en base a los fierros que le provee Berta: "Todo esto —fueron las palabras de Alfredo en el Parque Cerrado— se lo debo en un 100 por ciento a don Pablo Macagno que trabajó duro para poder lograr velocidad. Los fierros son de Berta, pero don Pablo los cocina y les da la forma. El auto anduvo sensacional ya que tiramos 6.400/500 en la final cuando íbamos chupados, 6.300 cuando íbamos solos en la punta y lo máximo fue de 6.600 en la serie".

En el libro de los acompañantes hubo pases que hicieron ruido: Los más sonados: Cipoletta comparte el habitáculo con Cacho Franco luego de haber hecho carrera con Larry y Juan Carlos "Carita" Damen que pasó del Toro de Marincovich (ganaron el G/P de TC) al auto de Larry.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989.

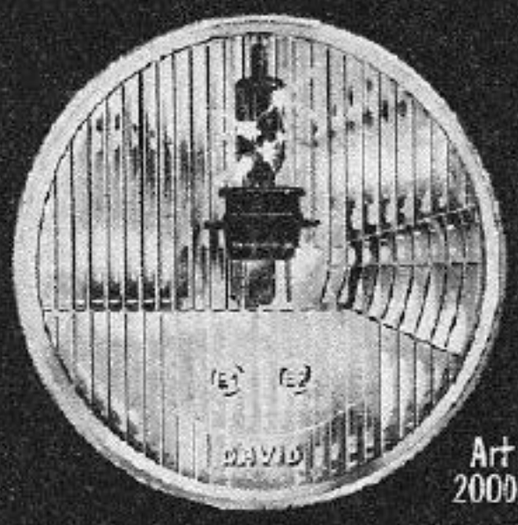
sugerencias PARABRISAS CORSA

otro impacto DAVID®

NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000

CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE BIODO - SODIO

UNIVERSAL 7" Y PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES



Fabrica y distribuye: CASA DAVID S. A.

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008

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

SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

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

butacas

lintap MR y... nada más



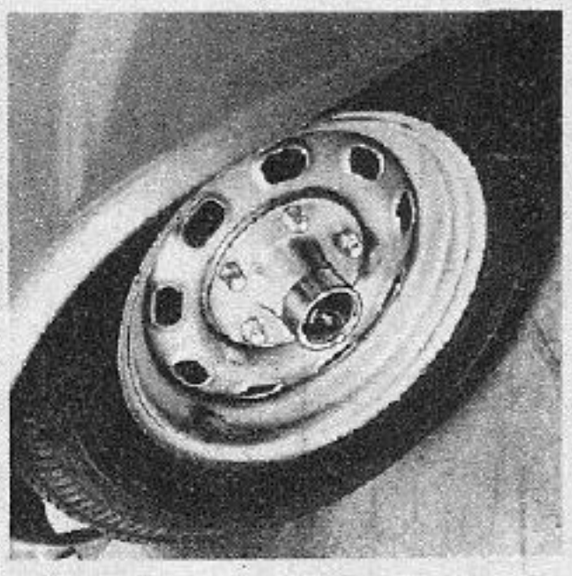
TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas

FIAT 600	$ 89.-
CITROEN	$ 104.-
RENAULT	$ 105.-
DI TELLA	$ 109.-
RAMBLER Ent.	$ 114.-
VALIANT	$ 116.-
FALCON	$ 117.-

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

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



EL DETALLE MODERNO PARA SUS RUEDAS

CUBRE - MAZAS

ESTYLING - RC

PRIMERA FABRICA DE CUBRE-MAZAS Y MARIPOSAS DEPORTIVAS

SE FABRICAN PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS

VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

ROBERTO S. TORTORELLI

AV. JUAN B. JUSTO 3075 - CAPITAL - T. E. 54-2270

DIS-SUD s.a.c.i.f.

DARWIN 42
CAPITAL
T.E. 55-7612

DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA

VENTAS DE TODO TIPO DE ACCESORIOS

CONSULTE PRECIOS DE NUESTRA LINEA PEUGEOT Y ACCESORIOS ORIGINALES.

DISTRIBUIDORES DE:

Sandrini

Schinca ISH

GUIDEX

BRD

VENTAS POR MAYOR Y MENOR



FIREP S.A.C.I. y F.

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU FIAT

RECUERDE... COMO SIEMPRE LA LINEA COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

NUEVO LOCAL:
Av. J. B. JUSTO 6198 - CAP.
SUCURSAL:
Av. DE LOS INCAS 5057 - CAP.
ENVIOS AL INTERIOR

PARANA TN

Texto y fotos de CESAR SORKIN

Por primera vez la categoría Turismo Nacional compitió en un autódromo y, a pesar de que las performances de los coches no presagiaban un gran espectáculo, hubo fiesta para el público, y lo visto superó, en mucho, los vaticinios



DE LA TIERRA AL

Indudablemente el Turismo Nacional está en condiciones de brindar espectáculo, y de los mejores. En este caso ayudado por el autódromo de Paraná. Un autódromo que resulta demasiado "grande" para las categorías —A y C— que corrieron la carrera del domingo. Y decimos "grande" porque su trazado obliga a los autos de Grupo Uno a andar al límite. Cosa sugestiva. Durante la clasificación del sábado muchos comentaron que sus autos no tiraban nada. Y no es que no anduvieran, sino que el autódromo pedía más y más y no había con qué darle más.

En la clase A se notó la ausencia de muchos que habitualmente se dedican a estos menesteres, cosa que no ocurrió en la "C", ya que —por el lado de Peugeot— Mayorga, Cocho López, Rodríguez, Migliore, Vallasciani, Rabanaque Caballero, etc. etc. se encargaron de nutrir la cuestión. La banca de la oposición responsabilidad de Luis Grossi y de un tapado de esos que nunca faltan: Raimundo Patat de Paraná que se encargó de buena parte del espectáculo con una berlina 1600 que —de acuerdo con lo visto— supera a la cupé de Grossi en performance final. Varios Peugeot y Fiat engrosaron el parque, de manera que con una buena cantidad de autos y un día con sol y medio nublado se inició el programa.

La clase menor se dedicaría a sus dos series a diez vueltas cada una y la mayor ídem pero a doce. Y cada serie tuvo lo suyo. No fue esta vez el caso de las series parejas y tediosas, sino que hubo circunstancias que confluyeron para darle a cada uno lo suyo.

En la primera serie de la A se vio por primera vez correr cupé Fiat 800 en una carrera con puntaje para el campeonato nacional, debiendo aclarar también que es la primera vez que TN va a un autódromo. Dos de ellas resultaron a la postre las primeras en ubicarse en la suma de tiempos en manos de Miguel Iglesias y Máximo Pinasco. Y vamos a la serie entonces.

Desde el vamos tomó la punta Crausaz (cupé 800), posición que debió defender ante los asediantes Pinasco y Mosqueira con cupé 800 y Fiat 600, respectivamente. Los tres fueron lo mejor del espectáculo en lo relativo a la clase menor, ya que muy cortados del resto se mantuvieron en las posiciones mencionadas durante la mayor parte del desarrollo de la serie. Sobre el final, el excelente manejo de Mosqueira hizo que el Fiat 600 tomara la punta, posición que no abandonó hasta el final, como escolta, las dos cupé 800 y mezclados detrás algún Fiat 600 y otros Gordini que anduvieron de acuerdo con lo que por lo general ofrecen los Gordini, dominadores habituales de la categoría.

Detrás de los pequeñines, la clase C salió a disputar la serie inicial al ruedo. Serie que ofreció alternativas desde el comienzo, ya que antes de finalizar la primera vuelta Paco Mayorga primero por clasificación, pasó último. La causa: un trompo de esos que no se empardan así nomás en la entrada al "riñón" de la pista de Paraná. El porqué: la alfombra de goma sobre el acelerador, enganchándolo curiosamente y manteniéndolo a fondo (¡?¡?). De manera que con el espectáculo garantizado —nadie descontaba los esfuerzos de Paco por recuperar posiciones perdidas— puede decirse que la serie tuvo su segundo comienzo. En la punta, Oscarcito Rodríguez desde el principio hasta el final, mientras detrás de él las posiciones se alternaban frecuentemente, pues Patat, Vallasciani, Rusconi y Beto Rodríguez pugnaban por el segundo puesto. Un tercer pelotón bastante rezagado con respecto al grupo precedente e integrado por Cocho López, Paco Mayorga —en sus intentos por recuperar— Pepe Migliore, Rabanaque Caballero, "Cano-Acosta" y restos de la cría, cerraba el desfile.

Destacable la labor de Oscar Rodríguez. En la anterior carrera con puntaje para la categoría (Chaco) ganó; en su oportunidad dijimos que había que fijarse en él, ya que a pesar de sus 19 años serenó los ímpetus que lo hicieron andar de techo alguna vez... y ganó brillantemente la serie. Sin errores, haciendo una carrera a través de la mirada al retrovisor, no exigió cuando no debió y el resultado está a la vista. Sin que tuviese nada que ver con una alfombra mágica... Paco se mandó otro trompo en la horquilla de entrada a la recta. Esta vez —reconocido— por andar arriba del límite y no rezagarse demasiado. La defensa delantera enganchada en el guard-rail se desprendió y quedó tal como un espolón apuntando hacia adelante, lo cual le significó la bandera negra cuando había recuperado lo suficiente, marchando sexto y con posibilidades de ascender. Cabe agregar que Paco no paró ante la bandera negra ya que, a pesar de que ostensiblemente estaba dirigida a él, no pusieron la pizarra con el número de su auto junto a la bandera. Recapacitó y paró en la vuelta siguiente.

Reiteramos: excelente ganador de la serie, Oscar Rodríguez. Escoltas del abanderado: Raimundo Patat y Castorcito Grossi, prendidos entre ellos en original show.

Segunda serie de la clase menor que comenzó dejando un lamentable saldo. El ganador de la primera serie, Mosqueira, volcó violentamente antes de cumplir la mitad de la primera vuelta. Cosa que merece un párrafo aparte. Es bien conocido que la Comisión Técnica determina cuáles son los elementos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





La nutrida largada de la clase más grande. Por la cuerda de la primera fila Rodríguez y en el medio Reimundo Prat, quien fue segundo con su 1600.

Oscar Rodríguez, enseñando a conducir, se impuso en la clase C con su 504 que en la foto aparece rolando con todo.

El Fiat 800 de Miguel Iglesias encabeza el pelotón. Siguió así y ganó su categoría.



ASFALTO

que estan encuadrados dentro del reglamento y cuáles no. No basta con la recomendación al piloto objetando tal o cual cosa; convendría más, para evitar males mayores, no permitir largar bajo ningún concepto a quienes no ofrezcan los recaudos exigidos en cuanto a seguridad. En el caso de Mosqueira, su Fiat 600 no tenía las trabas interiores de las puertas ni una jaula protectora digna de llamarse así. Las consecuencias: golpes graves que pudieron haber sido peores si, al abrirse las puertas como se abrieron durante el vuelco Mosqueira hubiera caído fuera y el auto —como pasó más de una vez— lo hubiera aplastado. Redunda asegurar que las previsiones deben tomarse antes y que una vez observada una anomalía semejante la CT se tome la atribución de permitir largar a quienes demuestran para consigo mismo una dosis de irresponsabilidad fuera de lo común.

De esta segunda serie de la A poco puede agregarse. Sin variación en las posiciones desde el principio hasta el final ganó Iglesias, seguido por Pinasco y Crausaz. La suma de tiempos arrojó el mismo marcador.

Llegamos al final del programa. La segunda serie para la C en la que resulta previsible lo que finalmente sucedió. Paco Mayorga, imposibilitado en todos los sentidos para recuperar y arribar en buena posición final, se contentaría con ganar la serie. Oscar Rodríguez, teniendo a Paco adelante y viendo su cola —la del auto— no podría perder la primera colocación en la suma de tiempos. Grossi y Patat, con los 1.600 cupé y berlina, respectivamente, que evidentemente andan menos que los 504, librarían su duelo personal.

Una muy buena serie, lo mejor de la tarde, con Paco (ya más sereno) manejado como él sabe, Grossi en algunos tramos segundo tocándole el auto en la salida de la curva que encara la recta principal a Paco, Oscar Rodríguez que llegó segundo ahí nomás ya que si bien se mantuvo muy cerca de Paco en las doce vueltas de la serie, éste lo esperó "para que llegaran juntos los dos 504" y Grossi, a la postre tercero en la serie, impidiendo que Patat lo pasara en el tramito de recta que lleva a la llegada y ganándole.

Detrás el resto. Vallasciani, Beto Rodríguez y Rusconi en pelotón bastante compacto, muy cortado delante del grupo que cerró las posiciones.

Poca gente vio la carrera en Paraná, cosa que significa que mucha gente perdió una muy buena carrera, la que sirvió para refirmar esa momentánea supremacía de la marca del león sobre los Fiat a pesar de la notoria ausencia de los coches oficiales de la CCF en lo que a G-1 —o TN— atañe.

PREMIO EXPOFERIAS PROVINCIAS ARGENTINAS

CLUB DE VOLANTES ENTRERRIANOS, PARANA

1º/8/71 — Autódromo de Paraná de 4.088,53 metros

CATEGORIA TURISMO NACIONAL

CLASIFICACION — SUMA DE TIEMPOS

CLASE "A" hasta 850 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Iglesias, Miguel	Fiat 800 cupé	43m45s8	20
2º	13	Pinasco, Máximo ...	Fiat 800 cupé	46m22s6	20
3º	3	Crausaz, Pablo	Fiat 600	46m32s6	20
4º	27	Viale, Aníbal	Fiat 600	47m30s9	20
5º	4	Galiano, Alberto	Renault Gordini	48m10s6	20
6º	16	Fernández, Carlos ..	Renault Gordini	49m12s6	20
7º	19	Agotegaray, Julio ...	Renault Gordini	39m33s8	17
8º	8	Gasparini, Walter ...	Renault Gordini	29m01s2	13

Promedio del ganador: 108,090 km/h.

Record de vuelta: Mosqueira en la 10ª vuelta de la 1ª serie en 2m 12s a un promedio de 110,921 km/h.

CLASE "C", de 1.301 a 2.000 cm³.

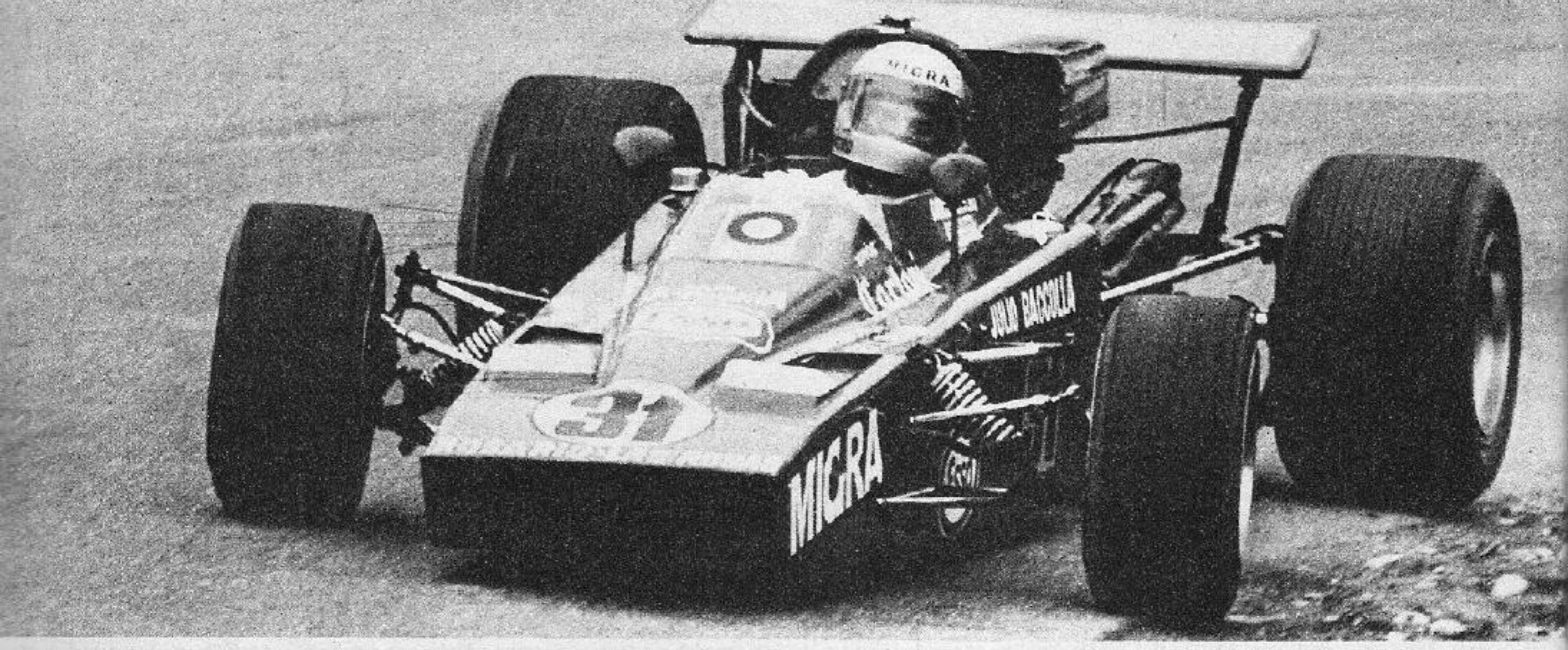
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	66	Rodríguez, Oscar ...	Peugeot 504	48m14s1	24
2º	70	Patat, Raimundo	Fiat 1600	48m28s3	24
3º	69	Grossi, Luis	Fiat 1600 cupé	48m30s2	24
4º	56	Vallasciani, Juan ...	Peugeot 504	48m39s3	24
5º	55	Rodríguez, Alberto .	Peugeot 504	49m02s4	24
6º	74	Rusconi, Alfredo	Fiat 1600 cupé	49m11s8	24
7º	68	"Cano-Acosta"	Peugeot 504	49m14s4	24
8º	59	Migliore, José	Peugeot 504	49m28s4	24
9º	61	López, Cocho	Peugeot 504	49m33s	24
10º	51	Albertengo, Elmo ...	Peugeot 504	49m50s8	24

Promedio del ganador: 122,058 km/h.

Record de vuelta: Mayorga en la 9ª vuelta de la 2ª serie en 1m 57s6, a un promedio de 125,159 km/h.

TUCUMAN F-1 y F-2

LA QUIJOTADA



Daniel Sancho ganó el domingo su primera carrera de Fórmula Uno. Se impuso a los uruguayos Bianchi y Passadore, este último con un Lotus de F-2. Mucho público para un escenario divertido

En más de una ocasión nosotros mismos dijimos que sobre automovilismo no se puede presagiar mucho. Fórmula Uno está pasando por una época crítica, transcurrieron más de siete meses de este 1971 y tan sólo una carrera puntable se había disputado con anterioridad a la del domingo pasado. No hay nuevos autos; el 70 % del parque de la categoría tiene más de tres años de uso, abuso y golpes contra el guard-rail. Entonces... ¿que se podía esperar de la carrera tucumana? El planteo previo con estas premisas no podía ser más desalentador. Pero gracias a Dios o vaya uno a saber por cuáles extraños designios del automovilismo criollo, los muchachos se descolgaron con una regia carrera disputada con hechos sobresalientes, un nuevo ganador de la categoría y tribunas colmadas de público que siguen demostrando, además, que Tucumán es una regia plaza para el automovilismo deportivo.

La unión de los F-2 y los F-1 (clasificación conjunta) y puntaje solamente para el campeonato de F1, volvió a dar resultados. Recordar Concordia 1971. El circuito se adaptaba más a los F-2 que a los paquidérmicos F-1. Si bien, con excepción del Lotus de Passadore, los F-2 no cumplieron un papel muy decoroso que digamos y faltando varios hombres conocidos, por lo menos se hizo el número que en el automovilismo de hoy día sigue siendo el talón de Aquiles del espectáculo.

LADRAN SANCHO, SEÑAL QUE CABALGAMOS

¡Y sí señor! Resulta que Danielito Sancho, casi un debutante en F1 ganó la carrera. No lo hizo por decantación mecánica del resto de sus rivales, ni porque tuvo el mejor auto, ni mucho menos. Si ganó plenamente fue porque se le dieron las condiciones mínimas para el triunfo, las que dosificó sabiamente con calidad para llevar el viejo Bravi powered by Chivo con sentido común, por sobre todas las cosas eso: mucho sentido común.

Ganó la primera serie después que los uruguayos Bianchi y Passadore lo tuvieron en jaque un buen rato. Pero el Bravi de Sancho infinitamente más pesado y menos ágil que el F-2 de Passadore (también que el Crespo-Falcon de Bianchi), se hizo valer en las rectas y en tramos de aceleración, cuando llegaba la hora de sortear los mixtos se prendía a la cuerda y a otra cosa... Bianchi y Passadore se desgañitaron por pasarlo pero no pudieron hacerlo. El primero comenzó a padecer la falta de performance en el motor (comenzó a tirar aceite y significativamente se le empastó una bujía) y Passadore, como él mismo lo reconoció, se pasó de calentito: en el curvón golpeó la caja y el caño de escape contra el guard-rail. Pero por esa vehemencia justificada en las primeras vueltas perdió la carrera que podía haber sido suya porque con un panorama más despejado en la pista probablemente podía haberlo desplazado a Sancho en la suma de tiempos a través de las tres series.

Y Sancho, claro está, ganó la primera sin otro dolor de cabeza que el que le dieron los dos uruguayos durante la mitad de la batería.

PASSADORE EN LA REVANCHA

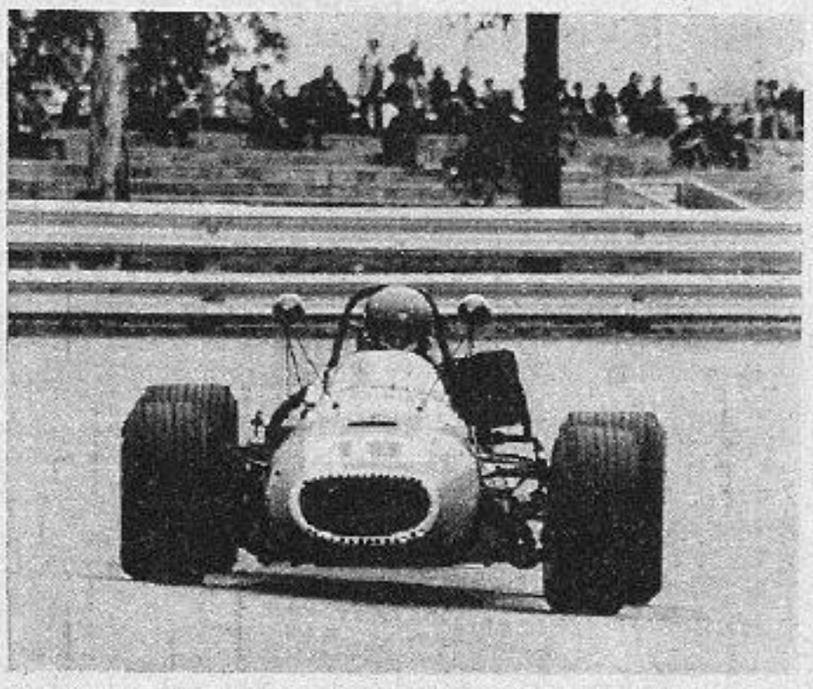
La segunda fue para Passadore. Era de esperarse. A Sancho solamente le preocupaba la integridad de su auto y los segundos de diferencia que lo separaban del Falcon herido de Bianchi. No tenía por qué preo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A DE SANCHO

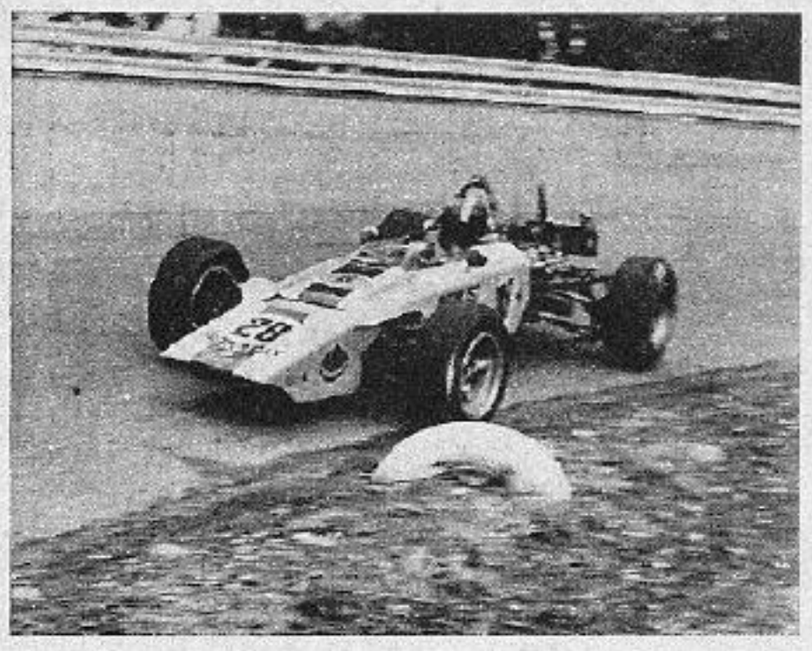
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ por JULIO PEREZ BALBI





Auto ex-Plá rentado al novel Sancho que se encargó de hacerlo ganar en Tucumán. Buena labor con un auto no del todo apto para lo trabado.

Uruguayo Bianchi sobre su Crespo-Falcon. Fue segundo en la suma de tiempos detrás de Sancho, aunque lejos.



El otro oriental, Pedro Passadore, se retrasó primero por roce con el guard-rail y luego por una goma. Trabajó bien sobre el Lotus-Fiat.

cuparse: el Lotus-Fiat amarillo había perdido una vuelta por arreglar lo desarreglado contra el guard-rail en la inicial. Sancho asomó en las primeras vueltas pero pronto Passadore con el F-2 llevó la batuta hasta el banderazo final, Sancho seguido y Bianchi tercero tratando que el motor aguantara para llegar. Sin otras pretensiones mayores.

SANCHO BIS

Que Passadore, se había convertido en el **muchachito** a esa altura del partido (tercera y última serie), a nadie le cabía ninguna duda. Tenía toda la hinchada consigo. Por eso al cabo de dos o tres vueltas de largada la serie la tribuna, de pie, se fijó mucho en el paso del uruguayo, nuevamente primero sobre Sancho. Pero ahí nomás se acabó: apenas tomó el gustito al primer puesto tuvo que remitirse a boxes para que los muchachos le cambiasen una goma pinchada. De ahí en más Sancho (por supuesto) siguió a marcha tranquila rumbo a los laureles.

En síntesis: una buena carrera, entretenida y con lucha. La Fórmula Uno, a pesar de todo, sigue dando buenos espectáculos de vez en cuando. Por lo menos así sucedió en las dos únicas carreras puntables disputadas este año. Ganó Danielito Sancho (que le alquila el viejo Bravi-Chevrolet a Plá a 150.000 pesos por carrera) un rosarino que es figura dentro del campeonato zonal de Turismo con una berlina 1500. Ganó porque impuso un ritmo lógico con un auto lógico en ese circuito. Segundo fue el uruguayo Jorge Bianchi. A pesar de que el motor lastimado en la primera serie lo hizo pensar más en la duración de los fierros que ganarle la carrera a Daniel Sancho, Passadore se pudo contentar por lo menos, con un tercer puesto.

Lo que saltó muy a la vista es que F-1 necesita un replanteo general para el año que viene. Hay que estudiar a fondo la cosa. No confiar demasiado en F-2 como complemento directo ya que ésta da solamente resultados en circuitos muy trabados, y nada más. Se necesitan más autos y más figuras, que vendrán si hay más premios. CADAD tiene la respuesta, pero habrá que esperar un poco más aún.

ATRASOS Y ABANDONOS

Primera Serie

Sancho: sincronizador de 1ª y 2ª.
Favre: Rompió palier. No largó la segunda serie.
Passadore: golpe contra el guard-rail. Rompió caño de escape y golpeó caja.
Plá: bomba de nafta.
Sotro: trompo.
Bianchi: se soltó barra estabilizadora y el motor en cinco cilindros.

Segunda Serie

Plá: se le trabó la caja en 5ª y por esa razón chocó contra el guard-rail y rompió radiador. Abandonó.
Mainardi: Golpe de biela. No largó la tercera serie.
Carubia: Rótula.

Tercera Serie

Carubia: problemas con el embrague. No largó la serie.
Passadore: Neumático pinchado.
Sotro: Zapateo rueda trasera derecha.

FORMULA UNO
SEGUNDO PREMIO INDEPENDENCIA

ASOCIACION TUCUMANA DE AUTOMOVILES STANDARD
Autódromo Municipal de San Miguel de Tucumán, de 2.720 metros
1º de agosto de 1971

CLASIFICACIONES

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	18m32s9	15
2º	18	Jorge Bianchi	Crespo-Falcon	18m38s1	15
3º	35	Roberto Carubia ...	Bravi-Tornado	18m49s5	15
4º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	20m14s2	15
5º	56	Domingo Arce	De Tomaso-Fiat	18m57s4	14
6º	72	Pedro Passadore ...	Lotus-Fiat	19m34s5	14

Promedio del ganador: 132,240 km/hora.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	72	Pedro Passadore ...	Lotus-Fiat	18m18s3	15
2º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	18m30s9	15
3º	18	Jorge Bianchi	Crespo-Falcon	19m07s1	15
4º	35	Roberto Carubia ...	Bravi-Tornado	19m28s9	15
5º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	19m50s6	14

Promedio del ganador: 133,733 km/hora.

TERCERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	19m19s4	15
2º	18	Jorge Bianchi	Crespo-Falcon	19m53s5	15
3º	5	Orlando Sotro.....	Sotro-Falcon	19m22s1	14
4º	72	Pedro Passadore ...	Lotus-Fiat	19m25s9	14
5º	73	Osvaldo Massey ...	Bravi-Peugeot	19m25s3	13

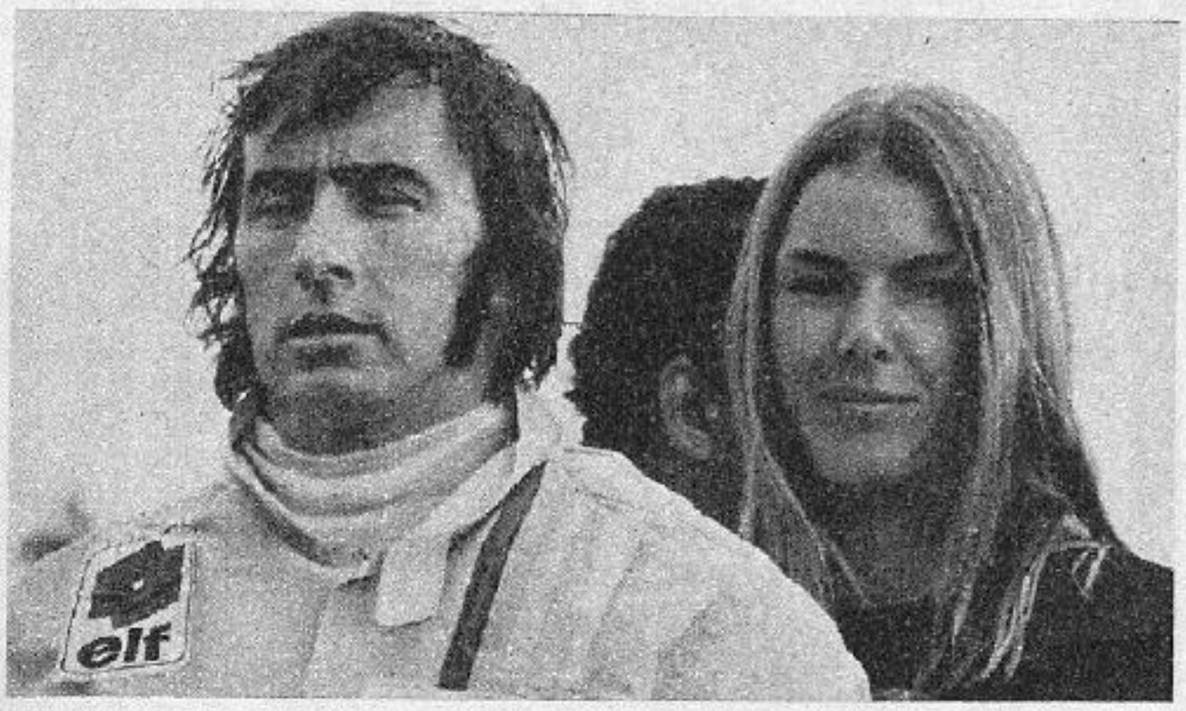
Promedio del ganador: 126,719 km/hora.

FINAL (por suma de tiempos)

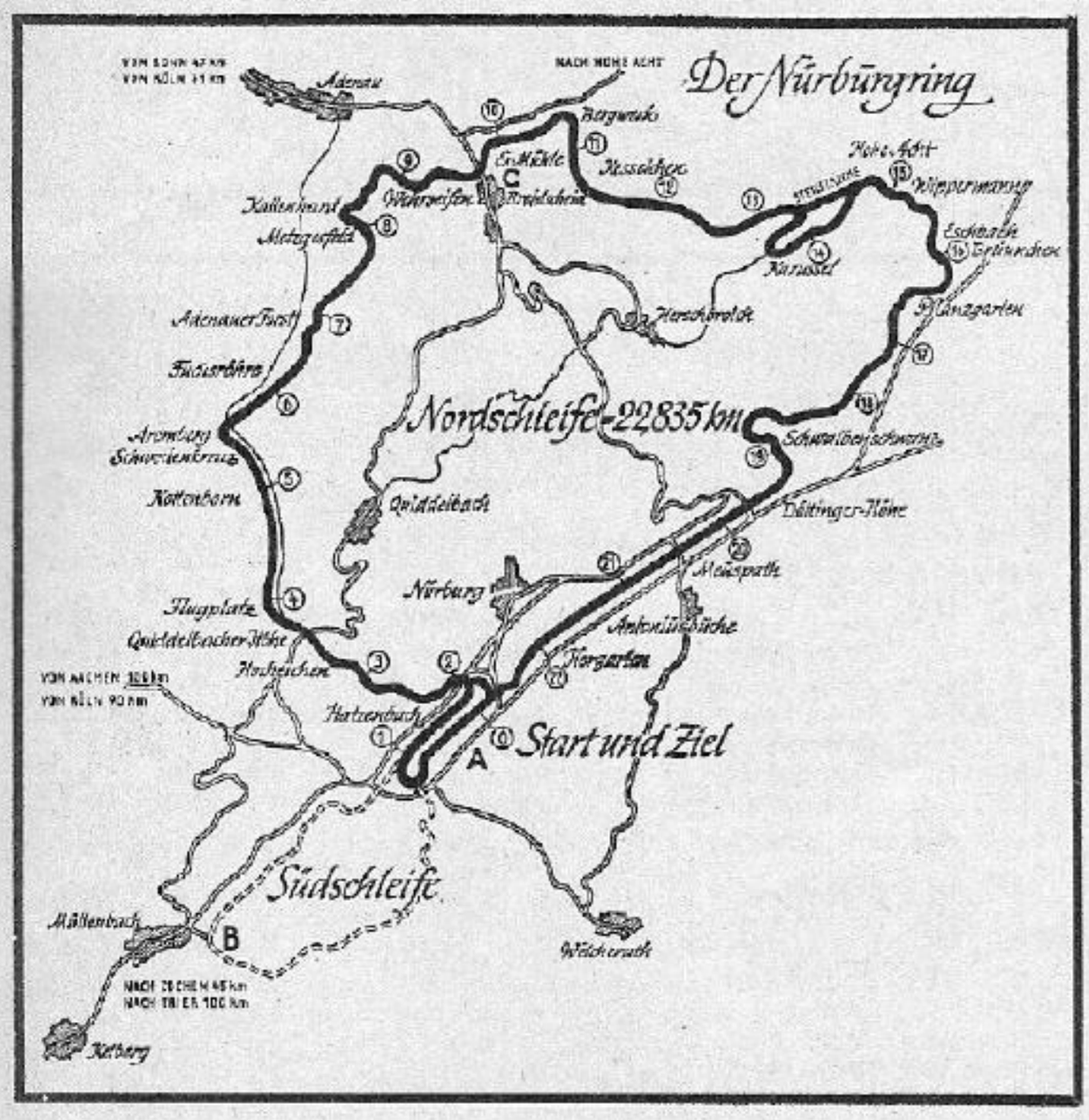
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	56m23s2	45
2º	18	Jorge Bianchi	Crespo-Falcon	57m38s7	45
3º	72	Pedro Passadore ...	Lotus-Fiat	57m18s7	43
4º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	59m26s7	43
5º	35	Roberto Carubia ...	Bravi-Tornado	———	30
6º	73	Osvaldo Massey ...	Bravi-Peugeot	———	28

Record de vuelta: el Nº 3 de Víctor H. Plá (Trueno Sprint-Chevrolet) en la segunda serie con 1m11s2 a un promedio de 137,528 km/h.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA



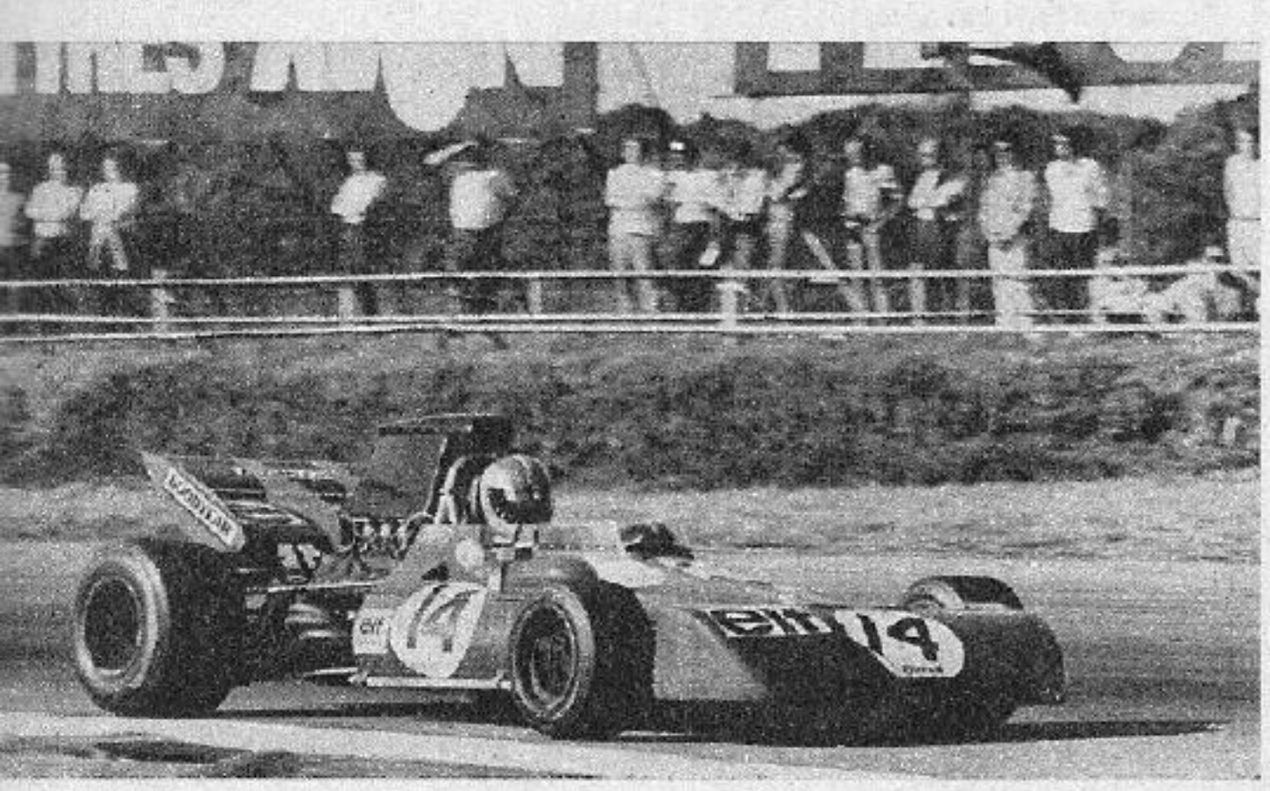
El virtual campeón del mundo junto a su mujer, después de la carrera, refleja el cansancio de la dura prueba.



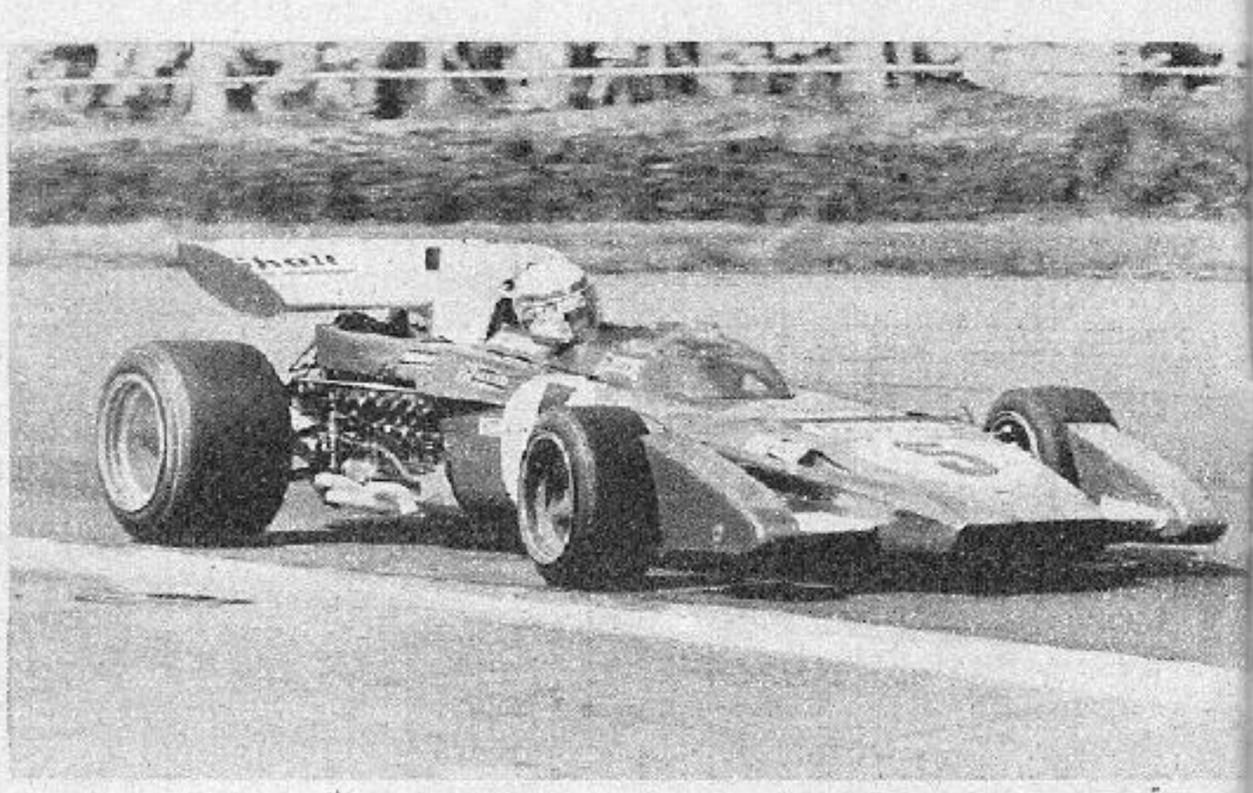
El Gran Premio de Alemania se caracterizó por la serie de abandonos que comenzaron antes de la segunda vuelta cuando Ickx, el más peligroso adversario de Stewart, se fue de pista. Forzada su Ferrari para impedir que Stewart-Tyrrell se llevaran los nueve puntos. Ganó el escocés y la marca logró un acertado uno-dos al ubicarse Cevert en el segundo puesto

Nürburgring se le brindó a Stewart absolutamente reformado, nada que ver con lo que fue hasta el año pasado, para que el escocés imbatible se pusiera tranquilo, con amplio margen, al frente del Campeonato Mundial de Conductores. Estableció el record de vuelta el sábado temprano, mientras cumplía sus vueltas de clasificación. Jacky Ickx, que continúa siendo segundo en el torneo anual, guardaba el mejor tiempo para el circuito (antes de las modificaciones) con 7m40s8. Pero los cambios introducidos al que fuera el infernal trazado de los Montes Eiffel, con infinidad de curvas de todo tipo y bosques de pinos a lo largo de todo su recorrido, lo han hecho mucho más veloz y seguro permitiéndole al ganador del domingo superar el record anterior (Ickx en 1969) en ¡20 segundos! Y cumplida la nueva fecha Stewart aventaja al belga por 22 puntos.

23 fueron los encargados de disputar esta edición 33º del Grand Prix de Alemania, séptima prueba del Campeonato Mundial de Conductores. Se disputaría sobre 12 vueltas al trazado para completar 274,02 kilómetros. Y como estaba escrito, la partida planteó lo que se palpitaba desde el día anterior (Stewart le ganó la cuerda de la largada a Ickx por dos décimas): la lucha por la cabecera sería un mano a mano entre el escocés del efectivísimo Tyrrell y el belga de Ferrari. Pero el partido

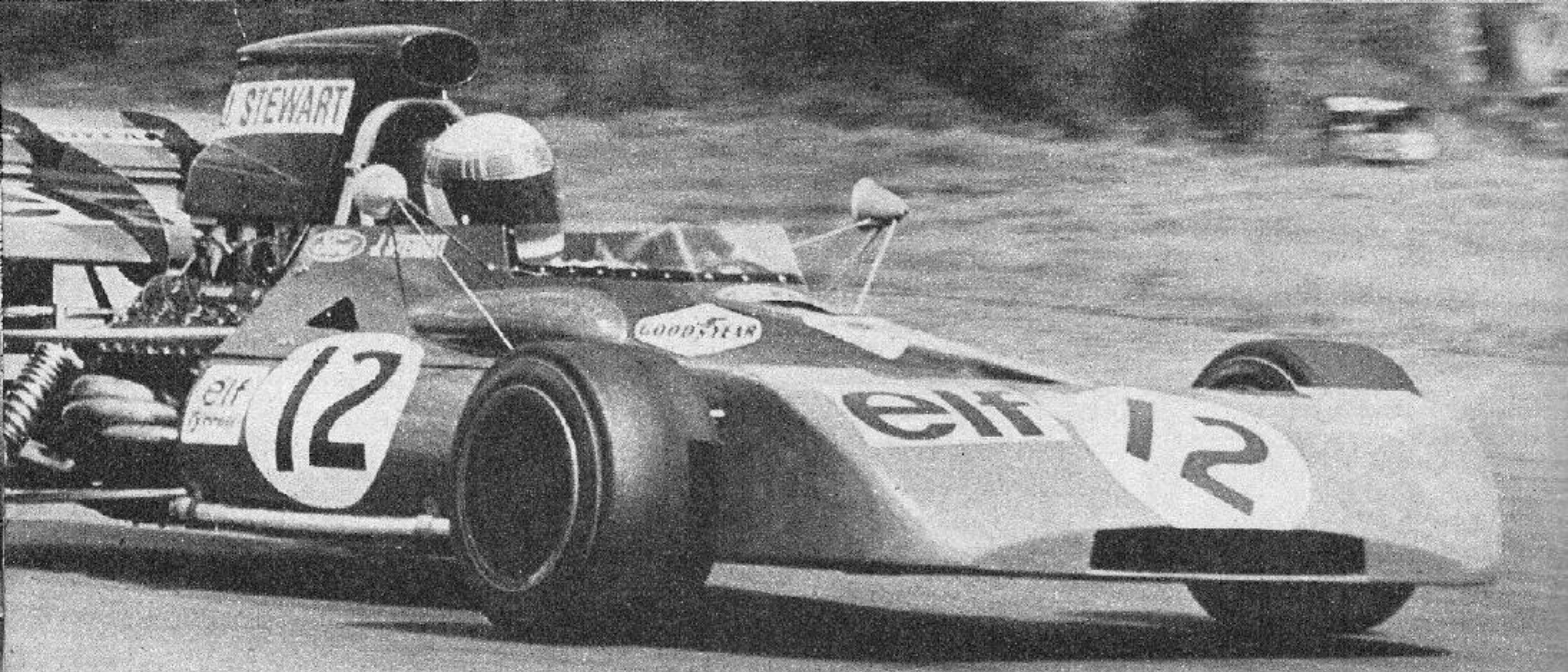


François Cevert, brillante segundo, no pudo acercarse demasiado a Stewart por el fuerte ritmo del escocés. Concretó el 1-2 para Tyrrell.



El suizo Clay Regazzoni, sin su coequiper Ickx, hizo lo mejor para Ferrari con un tercer puesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ART, EL INALCANZABLE

duró solamente diez minutos, vale decir, una vuelta y media. Al comenzar la segunda, el piloto Nº 1 de Ferrari siguió de largo al salir de una curva. El error le costó la carrera porque allí se vio obligado a abandonar, sin sufrir ningún daño físico.

De allí en más, ya estaba prácticamente todo dicho. Desapareció la amenaza inmediata de la cola de Stewart y el Tyrrell Ford no despertaba ninguna duda respecto a su confiabilidad mecánica. El único que podía ensombrecer el desempeño de Stewart era Cevert, su compañero de equipo quien hacía escalar a su Tyrrell minuto tras minuto buscando de hacer el 1-2 para la casa inglesa. En el momento de abandonar la peligrosa Ferrari, quedaba segundo Jo Siffert con un BRM que en Inglaterra, en la prueba anterior por el Campeonato, demostró la eficacia con que podía aspirar a buscar la punta. Detrás de él otro suizo, Clay Regazzoni con la otra Ferrari Box le imprimía a ese grupito de escolta un ritmo capaz de adelantarse a Stewart ante la menor falla del puntero. Sin embargo para Siffert no pudo ser porque poco después, antes de promediar la carrera, se quedaba el BRM por una falla mecánica. Pero el segundo puesto del suizo de Ferrari le había de durar poco, no llegó a dar una vuelta completa sin que Cevert lo superara (en ese momento se cumplía la mitad de la carrera). Al colocarse su compañero de equipo como escolta amenazante, Stewart comenzó a apurar el ritmo y estableció en la 6ª el record de vuelta. Las numerosas retiradas, por otra parte, lo tranquilizaban. Una vez que se separó lo suficiente de Cevert (36 segundos) el establecer un nuevo record de vuelta en la 8ª se mantuvo a un ritmo parejo que lo llevó al triunfo.

Graham Hill perdió tres vueltas en la partida por una falla mecánica, en la tercera se retiró De Adamich (March) y poco antes lo había hecho el más peligroso contendiente, Ickx. Emerson Fittipaldi se detuvo en boxes en la vuelta séptima cuando una falla posiblemente de alimentación de combustible lo obligó a detenerse en boxes, volvió a salir y en el giro siguiente se detuvo definitivamente.

En la anteúltima vuelta Cevert intentó emparejarse nuevamente con su líder cocquiper. Así una vez más, en la vuelta 10ª Stewart bajó por tercera vez su record dejando definitivamente el de 7m20s8.

El GP de Alemania se caracterizó fundamentalmente por la serie de abandonos, la reafirmación de los Tyrrell quienes lograron el 1º y 2º puestos y la definición como puntero absoluto del superdotado Stewart quien será, por lo hecho hasta aquí, el mejor de 1971.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

ORGANIZADO POR EL ADAC — 1/8/1971

Circuito de Nürburgring de 22.835 metros

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Jackie Stewart ..	Tyrrell 003 Ford	1h29m15s7	12
2º	François Cevert ..	Tyrrell 002 Ford	1h29m45s8	12
3º	Clay Regazzoni ..	Ferrari 312 Box	1h29m52s8	12
4º	Mario Andretti ..	Ferrari 312 Box	1h31m20s7	12
5º	Ronnie Peterson .	March 711 Ford	1h31m44s8	12
6º	Tim Schenken ...	Brabham BT34-Ford	1h32m14s3	12
7º	John Surtees	Surtees TS9-Ford	1h32m34s7	12
8º	Reine Wisell	Lotus 72-Ford	1h35m47s4	12
9º	Graham Hill	Brabham BT34-Ford	1h35m52s7	12
10º	Rolf Stommelen .	Surtees TS9-Ford	s/t	11
11º	Vic Elford	BRM P-160	s/t	11
12º	Nanni Galli	March 711 Ford	s/t	10

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

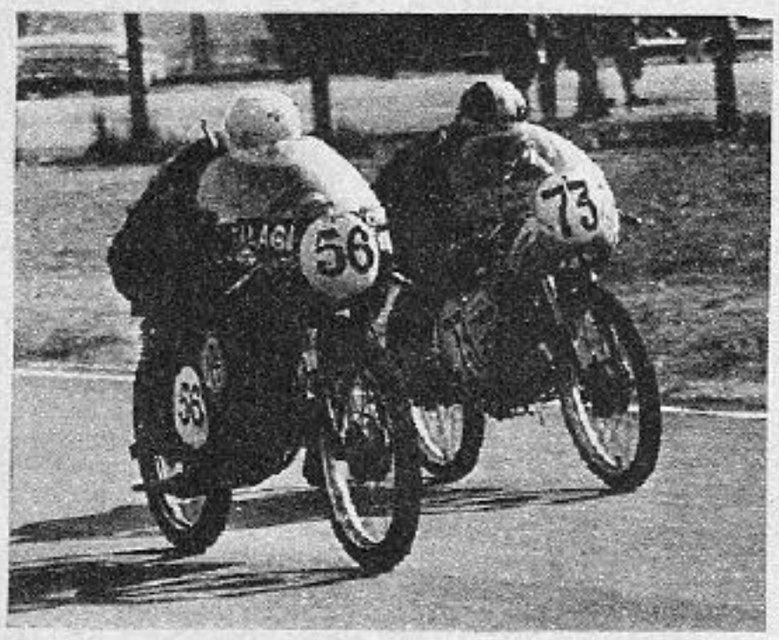
Pos.	Piloto	Puntos
1º	Jackie Stewart	51
2º	Jacky Ickx	19
3º	Ronnie Peterson	17
4º	Mario Andretti	12
4º	Gianclaudio Regazzoni	12
4º	François Cevert	12
7º	Emerson Fittipaldi	10
8º	Pedro Rodríguez	9
9º	Chris Amon	8
10º	Denis Hulme	6
11º	Reine Wisell	4
12º	Joseph Siffert	3
12º	John Surtees	3
12º	Rolf Stommelen	3
15º	Jean Pierre Beltoise	1
15º	Tim Schenken	1

MOTOCICLISMO

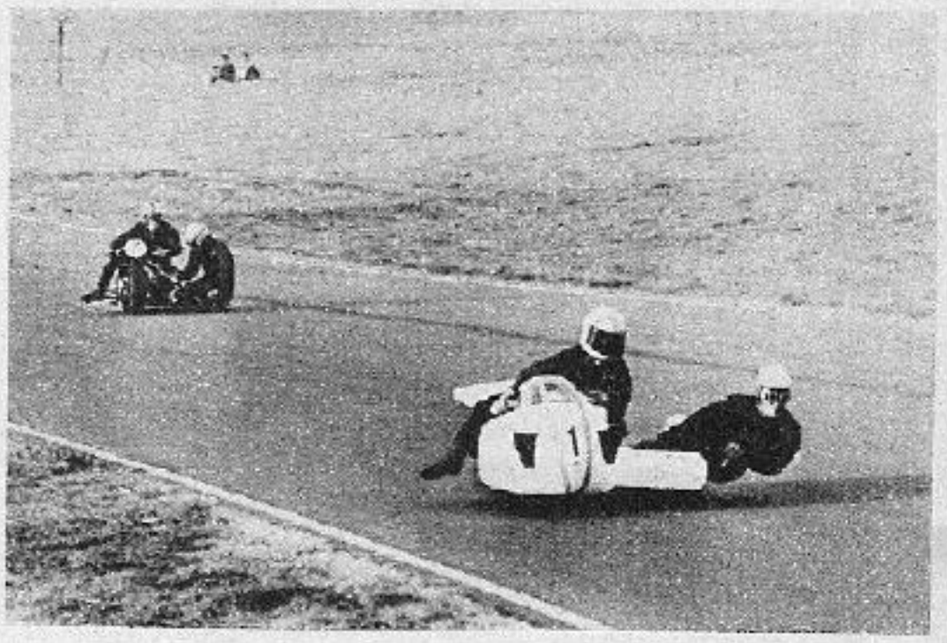
AL AUTODROMO, DE FIESTA



Cristián Rodríguez, ganador en 500 cm³.



Gran lucha en 50 cm³ F.I. entre A. Ubieta y Szalay: ganó Ubieta (Nº 73).



Con el Nº 1 los ganadores en Sidecars, la dupla A. Pomesano - Carnotta.

Un verdadero festival motociclístico se disputó el domingo en el Autódromo. Muchas motos y buen espectáculo: organizado por la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas

por HECTOR OCAMPO

Una nueva fecha que contó con puntaje por el Campeonato Argentino de Motociclismo hizo disputar la Asociación de Corredores de Motocicletas y en adhesión a los festejos del Día del Niño. Por tal motivo y en acertada medida se repartieron gran número de entradas gratuitas a escuelas y entidades culturales interesadas en dicha competencia.

Se disputaron pruebas para todas las categorías en Fórmula Internacional, además motonetas.

En la categoría 50 cm³. F.I., nada nuevo bajo el sol, triunfó nuevamente Alfredo Ubieta en apretado final con Ladislao Szalay, por una nariz, tercero fue José Saorín.

En 50 Standard, el triunfo le correspondió a Víctor Marín en franca puja con el marplatense Carlos Pollio, buen elemento que le está tomando la mano al autódromo.

Roberto Ramírez copó la banca desde la partida en 100 cm³. F.I., la lucha por el 2º puesto estuvo a cargo de Hermes Rodríguez y del santafesino Héctor Zaffrea, lo superó en la última vuelta Rodríguez casi sobre la línea.

Por un cachito así de rueda, Hugo Vignetti se impuso a Raúl Ubieta, después de remar y remar desde el 5º puesto, pero sin cometer errores en la categoría 125 cm³. F.I.

Muy buena faena de Vignetti pero la clasificación es hasta el cierre de esta edición, provisoria a causa de una denuncia formal a cargo de Nery Varona.

En 175 cm³. F.I., Raúl Ubieta comandó la misma desde la largada y Hugo Vignetti tuvo que conformarse con mirarle las espaldas. En el giro 12º Raúl Herrera rodó en la "curva de los gilés" aparentemente sin consecuencias.

En 500 cm³. Standard, una categoría promocional con vistas a contar para el año próximo con puntaje por el campeonato argentino, Cristián Rodríguez se impuso en forma impecable, alternando su puesto sólo en la 4ª vuelta con Carlos Angorno, 2º fue Raúl Maidana.

Pocos participantes en Sidecars, notándose la ausencia de don Amleto Pomesano. Ganó en forma impecable Alberto Pomesano en dupla con Carnotta, segundos los hermanos Leppiane.

FESTIVAL MOTOCICLISTICO

ASOCIACION ARGENTINA DE CORREDORES DE MOTOCICLETAS
Autódromo Municipal de Buenos Aires - Circuito Nº 10 - 1º/8/71

CLASIFICACION

Clase 50 cm³ F.I.

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	73	Alfredo Ubieta	Itom	17m05s	10
2º	56	Ladislao Szalay	Suzuki	17m06s	10
3º	23	José Saorín	Suzuki	———	9
4º	101	Horacio Saugar	Itom	———	8
5º	75	Miguel Velazco	Itom	———	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 86,530 km/h.

Clase 50 cm³ Standard

1º	252	Víctor Marín	Demm	18m12s	10
2º	403	Carlos Pollio	"	18m34s	10
3º	255	Miguel Bosteiro	Ferrari	———	10
4º	120	Daniel Wheren	Demm	———	9
5º	69	Osvaldo Bolotta	"	———	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 86,530 km/h.

Clase Motonetas

1º	23	Alberto Balmerrosa	Siam	17m	10
2º	6	Aldo Nicola	"	———	10
3º	21	Ricardo Blanco	Ruml	———	10
4º	1	Rubén Di Franco	Siam	———	10
5º	95	Roberto Provera	Ruml	———	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 93,627 km/h.

Clase Motos 100 cm³ F.I.

1º	46	Roberto Ramírez	R. F.	18m31s	12
2º	48	Hermes Rodríguez	"	19m18s	12
3º	72	Héctor Zaffrea	"	19m20s	12
4º	484	Jorge Elvers	Zanella	———	8
5º	27	Nery Varona	"	———	4

Clase Motos 125 cm³ F.I. (provisoria)

1º	80	Hugo Vignetti	Bultaco TSS6	22m22s3	16
2º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK4	22m22s4	16
3º	34	Victorio Minguzzi	Bultaco TSS6	22m30s1	16
4º	41	Roberto Médicci	Zanella RK4	22m43s	16
5º	27	Nery Varona	Bultaco TSS4	———	16

PROMEDIO DEL GANADOR: 112,566 km/h.

Clase Motos 175 cm³ F.I.

1º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK4	22m02s	16
2º	80	Hugo Vignetti	Bultaco TSS6	———	16
3º	27	Nery Varona	Bultaco TSS4	———	16
4º	39	Osvaldo Pereyra	Zanella RK4	———	15
5º	106	Juan C. Ghinasal	Zanella RK	———	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,360 km/h.

Clase Motos 500 cm³ Standard

1º	15	Cristián Rodríguez	Triumph	———	10
2º	7	Raúl Maidana	———	———	10
3º	4	Carlos Conti	———	———	10
4º	16	Osvaldo Corsini	———	———	10
5º	6	Eduardo Holik	———	———	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 110,732 km/h.

Clase Sidecars F.I.

1º	1	Alberto Pomesano	Norton Manx	14m31s5	10
2º	7	Leppiane - Leppiane	Triumph	———	10
3º	6	Nicola - Aguirre	Matchless	———	9
4º	155	Pontelli - Milos	Norton	———	8
5º	20	Fournier - Caruper	H. R. D.	———	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,480 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COWLAND PUBLICIDAD



La ventaja de una revista es que usted necesita más tiempo para leerla.

Y es una ventaja.

Quiere decir que esa revista le está dando muchas cosas.

En realidad, le está dando lo que usted necesita.

Porque las revistas cubren todos los órdenes de la información.

Van más allá de la noticia. La analizan.

Buscan a sus protagonistas. Los analizan.

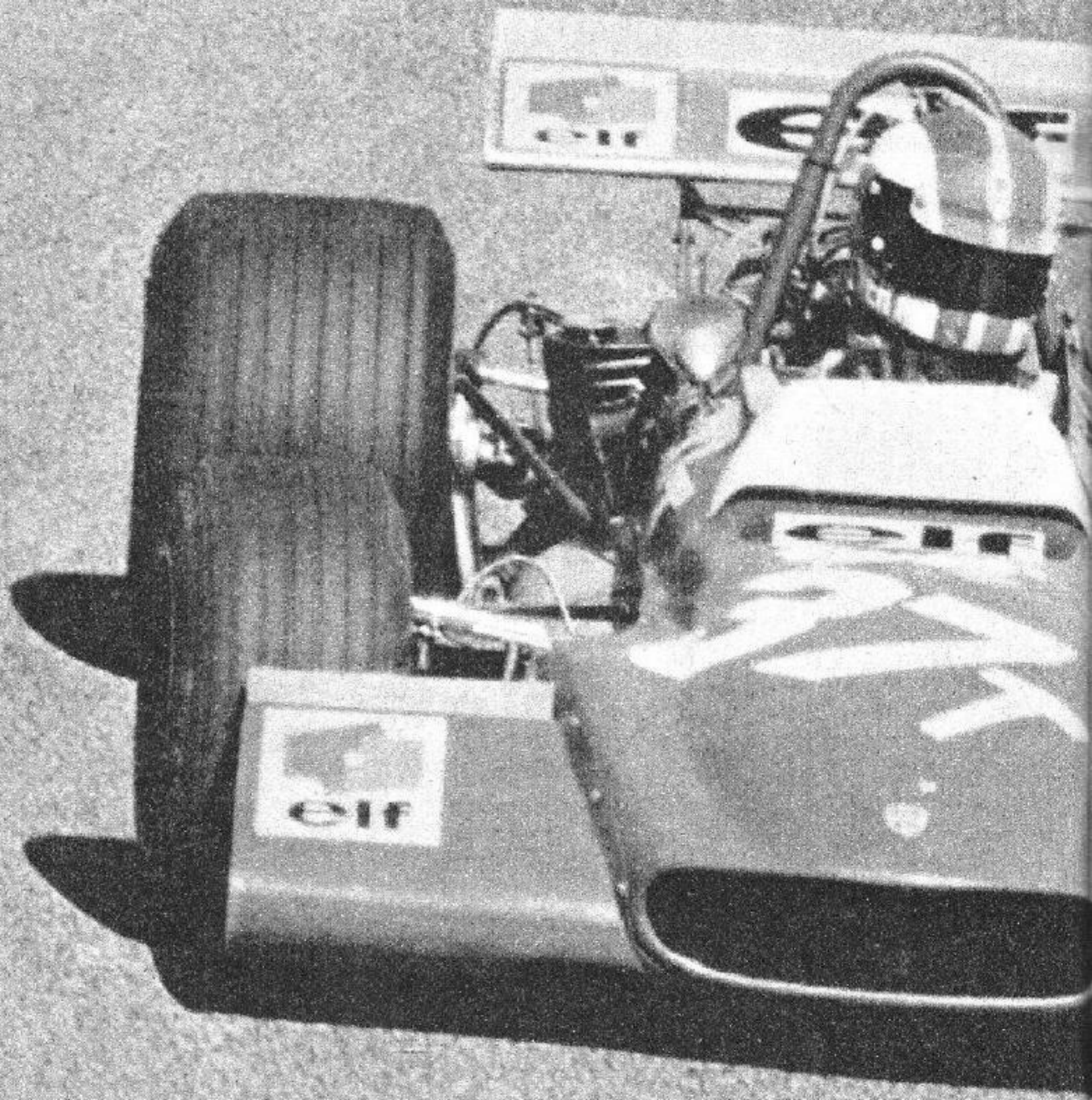
Interpretan los hechos.

Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.

Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.

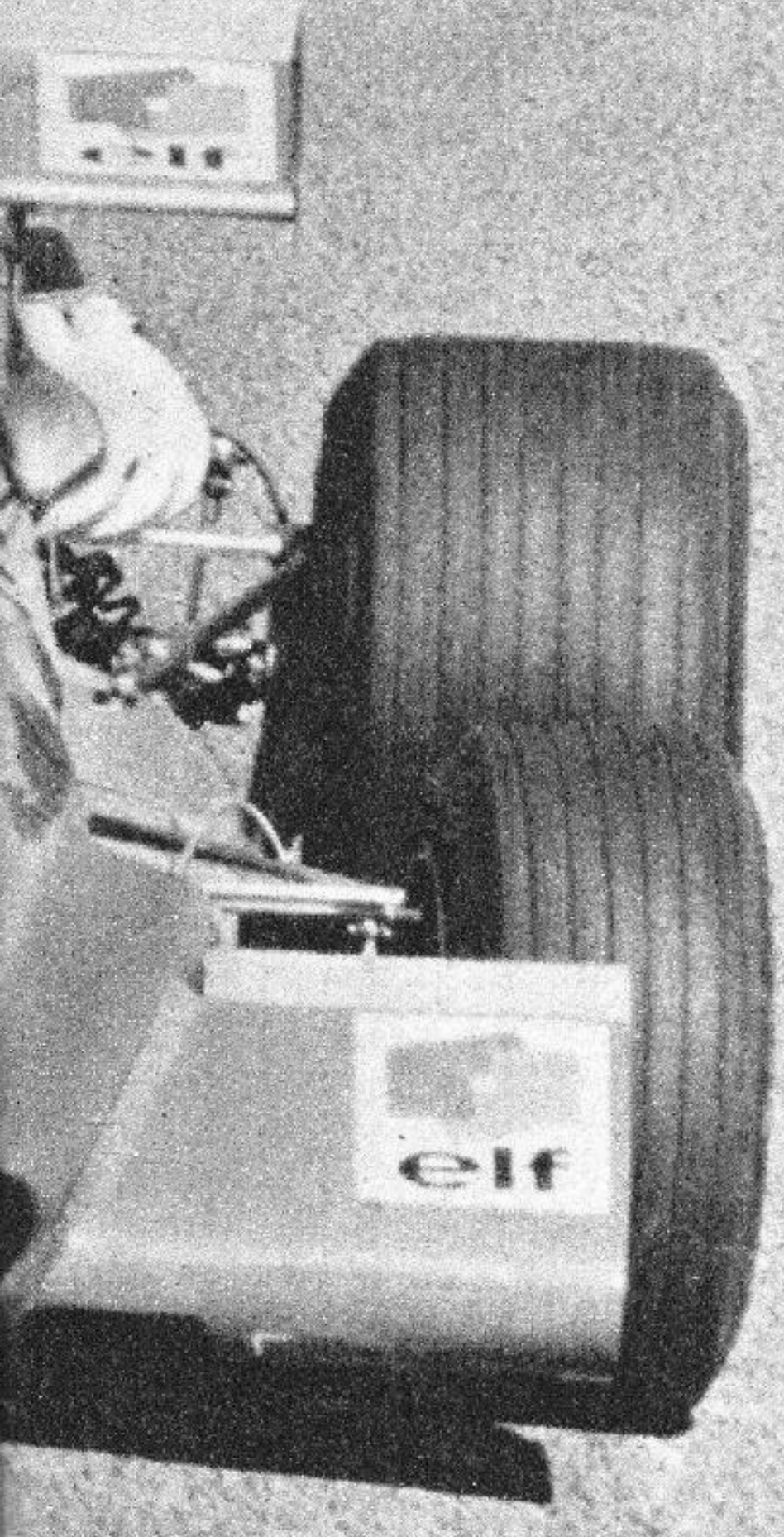
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS



Primero karts, luego Fórmula Tres, Dos y, en el futuro, F. 1....

TECNO: EL CAM

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Actualmente Tecno es la fábrica más completa de Fórmula Dos. Sus chasis y sus motores -desarrollados íntegramente por ellos- llevaron a François Cevert al lugar que ocupa en el actual torneo de la misma forma que el año pasado consagraron campeón a Regazzoni. Una visita para conocer cuáles son las causas de esa supremacía y los planes para el futuro, destinados a la construcción del Tecno F.1

La trayectoria de Tecno es uno de los ejemplos más perfectos de lo que es un ciclo de trabajo en constante progreso y que va cumpliendo diversas etapas previstas por sus directores y realizadas siempre con notable efectividad.

De la pequeña fábrica ubicada en los suburbios de Bologna —más parecen unos galpones de depósito, como suelen ser los talleres de competición en Europa—, salieron primero los karts, la primitiva experiencia competitiva de los hermanos Luciano y Gianfranco Pederzani. Cuando

texto y fotos: GERMAN SOPEÑA

INO EN ETAPAS

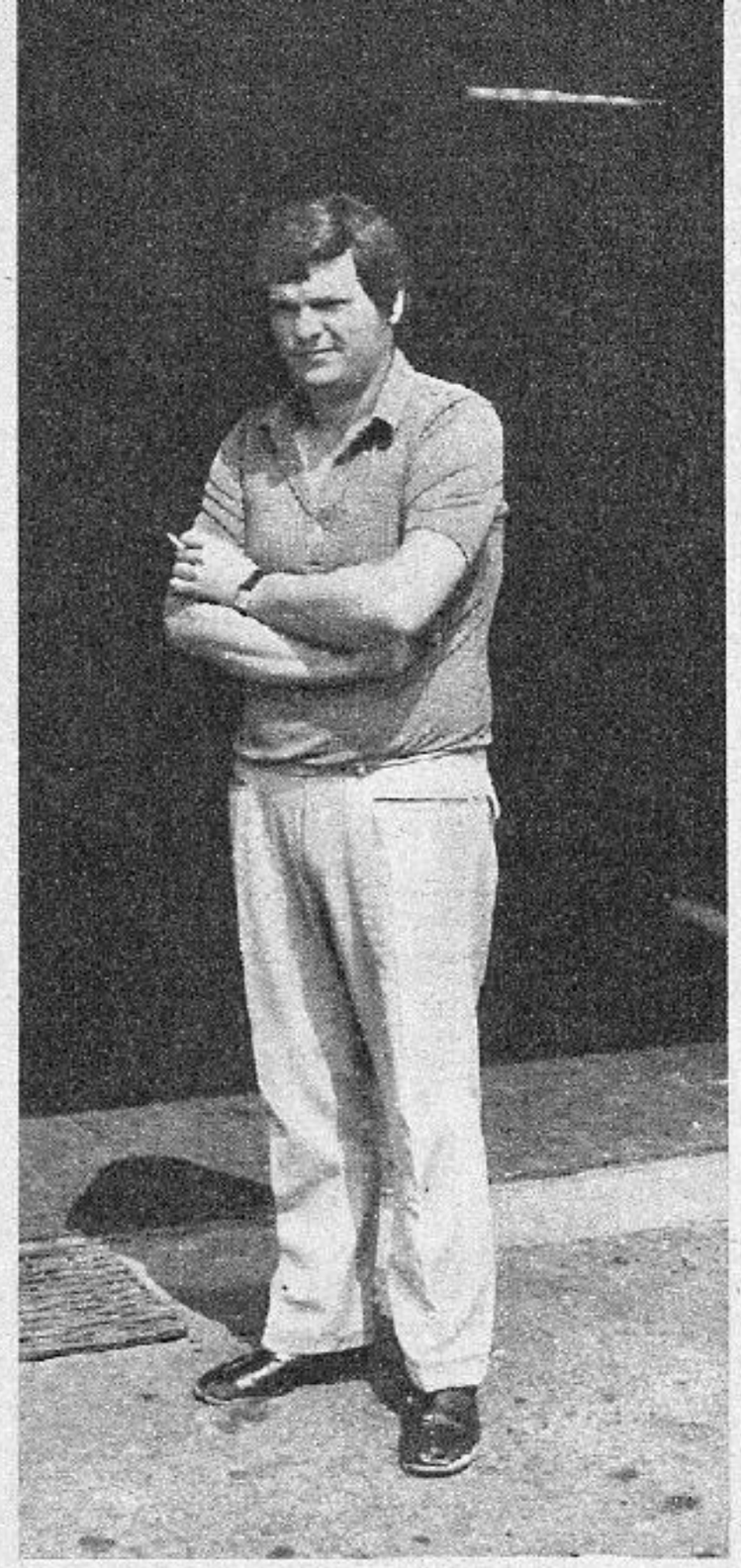
TECNO:
EL CAMINO EN ETAPAS

1
Gian Franco Pederzani, que junto a su hermano Luciano maneja —eficientemente, por cierto— la pequeña gran empresa Tecno.

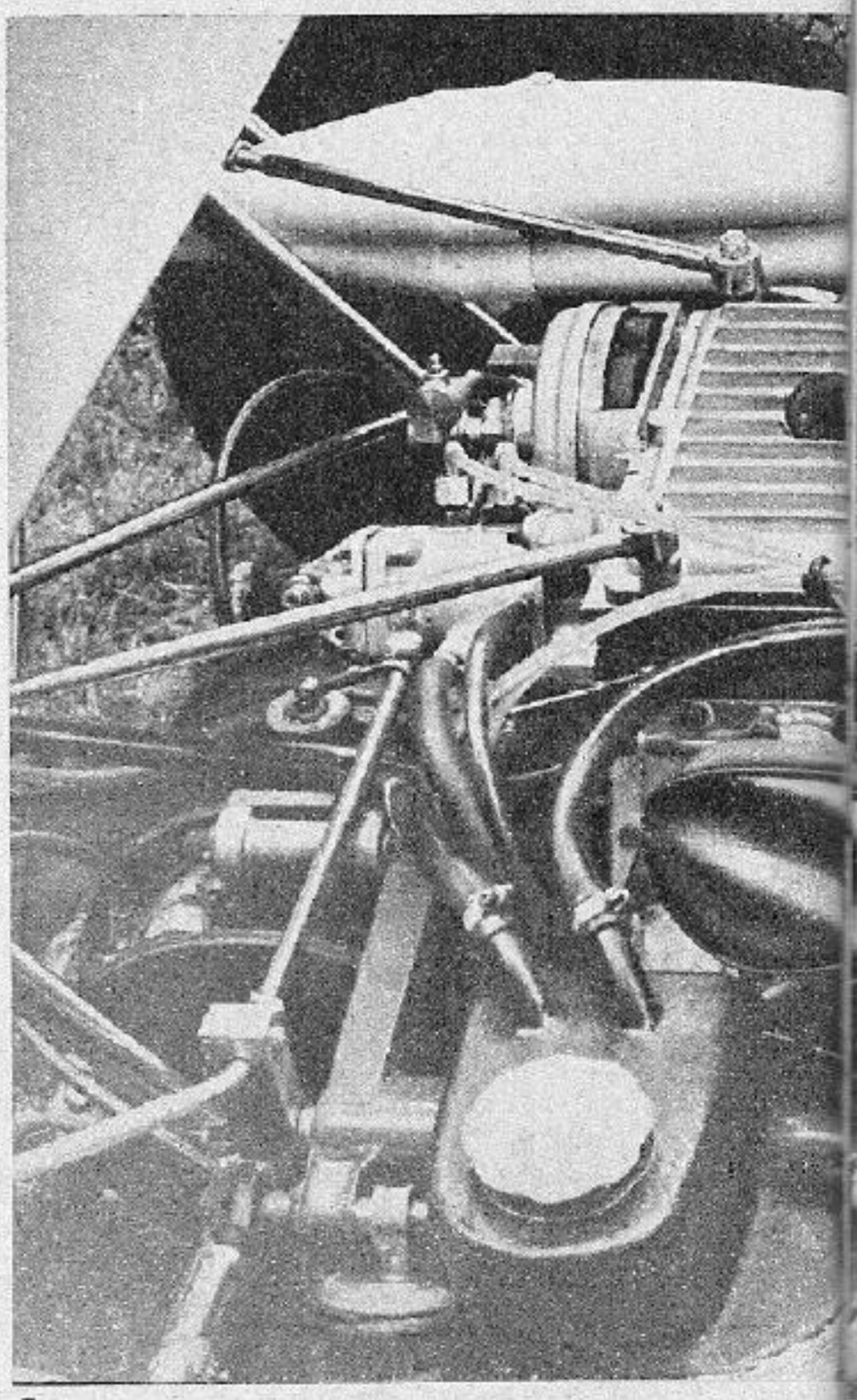
2
Este es el motor del Tecno F-2. Ya no es más Cosworth sino lisa y llanamente "Pederzani". Sobre un block Ford Anglia lo elaboran en Bologna los hermanos Pederzani.

3
Para disminuir al máximo el momento de inercia polar, el depósito de aceite va ubicado a un costado del motor, en posición bastante central.

4
Guirnaldas de laureles en "le officine Tecno", en Bologna. Muchos triunfos cuidadosamente elaborados y brillantemente obtenidos.



1



2

llegaron a ser ganadores de su categoría construyeron el Tecnokart de Fórmula IV (250 cm³) y de allí subieron un escalón grande y decidieron construir los primeros Fórmula Tres de los cuales vimos unas unidades en la temporada argentina de Fórmula Tres del 67. Tenían aquellos coches un puesto de conducción notablemente adelantado y en su momento presentaron innovaciones efectivas.

Siguieron compitiendo en Fórmula Tres al tiempo que encaraban la producción de autos de Fórmula Dos. El resultado es por todos conocido: primeros en el campeonato 1970, con Gian Claudio Regazzoni al volante.

Tal logro los decidió a abandonar definitivamente la Fórmula Tres para dedicarse en forma exclusiva a la Fórmula Dos y dedicar el tiempo restante al proyecto que siempre fue la meta inicial de estos hermanos sencillos que hablan poco, prefieren sonreír y en la competición pura demuestran los frutos del trabajo sin pausa que desarrollan.

Así, mientras Gian Franco Pederzani encabeza la dirección del equipo de Fórmula Dos y mantiene el equipo en el primitivo taller de Bologna, en otro "stabilimento" —lejos de las miradas curiosas— Luciano dirige el diseño y construcción de un auto de Fórmula Uno absolutamente Tecno.

EL DOMINIO EN FORMULA DOS

Sin embargo, nuestro propósito inicial era visitar Bologna para averiguar por qué Tecno es en este momento uno de los líderes en la Fórmula Dos. Ellos desarrollan sus motores por propia cuenta y han logrado una ventaja mecánica evidente que es toda una conquista para una categoría donde la paridad es casi una regla.

Gian Franco nos muestra el pequeño lugar donde nacen todas las piezas que hacen del motor de los Tecno una cosa diferente a la de los demás y explica afablemente cada detalle.

—Después de ver lo que pasó en Rouen, donde Peterson andaba en una forma extraordinaria, me queda la duda de si él tendrá ahora un motor más potente, pero hasta esa carrera por lo menos, creo sin duda que nuestro motor era el más potente de todos, con 240 HP o un poquito más en determinado motor.

—¿Qué modificaciones le hacen al Cosworth y desde cuándo?

—No es un motor Cosworth. Usamos los Cosworth hasta el año pasado, pero luego compramos directamente los blocks Ford de serie y desarrollamos todos los elementos nosotros, o sea bielas, pistones, tapa de cilindros, árbol de levas, conductos de admisión y escape, válvulas, resortes, todo. El motor es de esa forma todo Tecno, Cosworth no tiene nada que ver.

—¿Qué beneficios mecánicos lograron con esos cambios?

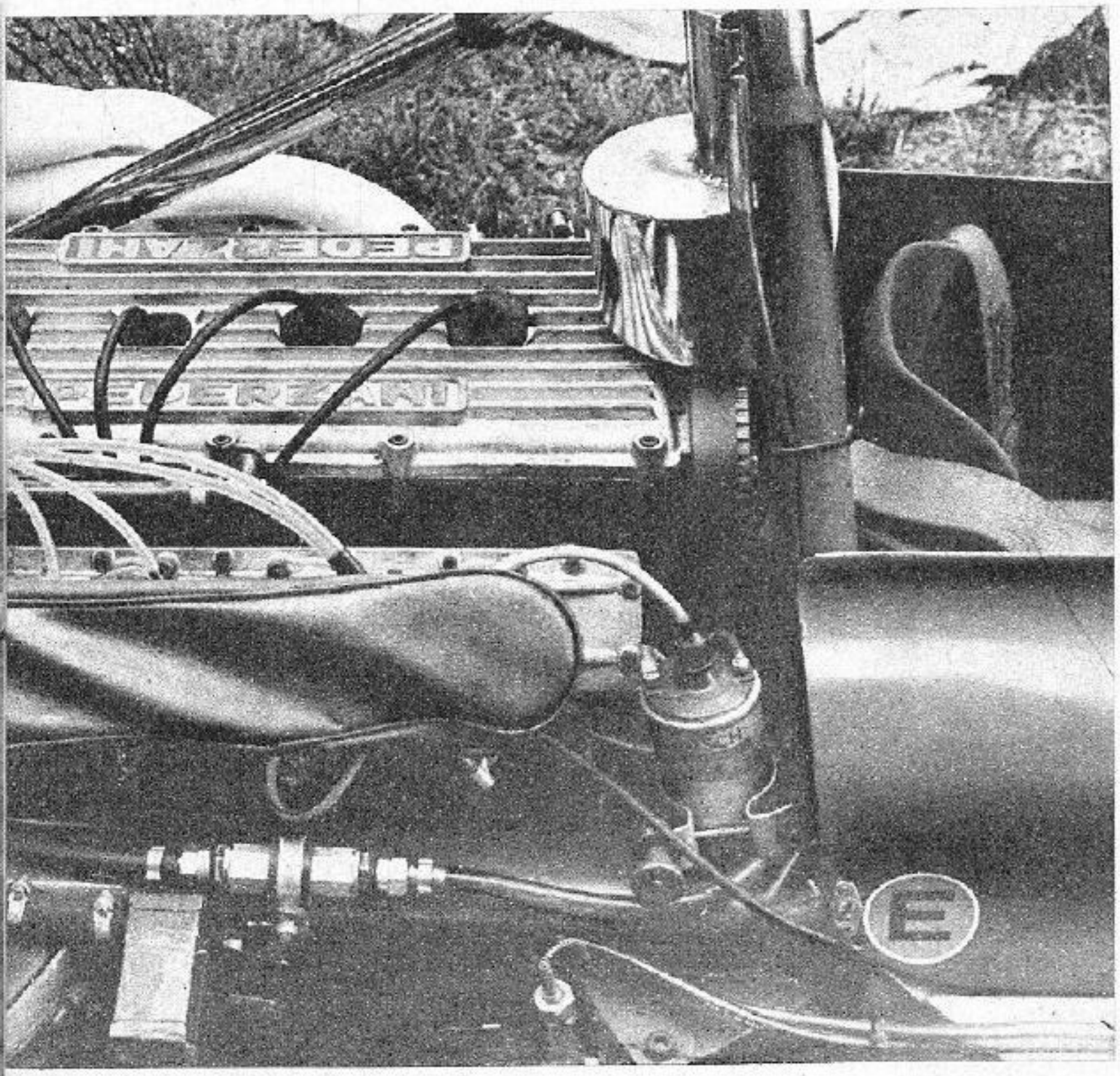
—Primero un poco más de potencia, pero además ahora la máxima potencia la tenemos a las 10.200 ó 10.300 vueltas y los cambios se tiran sin temor a ninguna rotura hasta las 11.000 vueltas. Con esa tolerancia y una curva de potencia diferente de la de los demás Cosworth nuestros coches pueden utilizar otras relaciones de cajas con las cuales se aprovecha mejor la ventaja de la que disponemos.

—¿Aumenta también la relación de compresión?

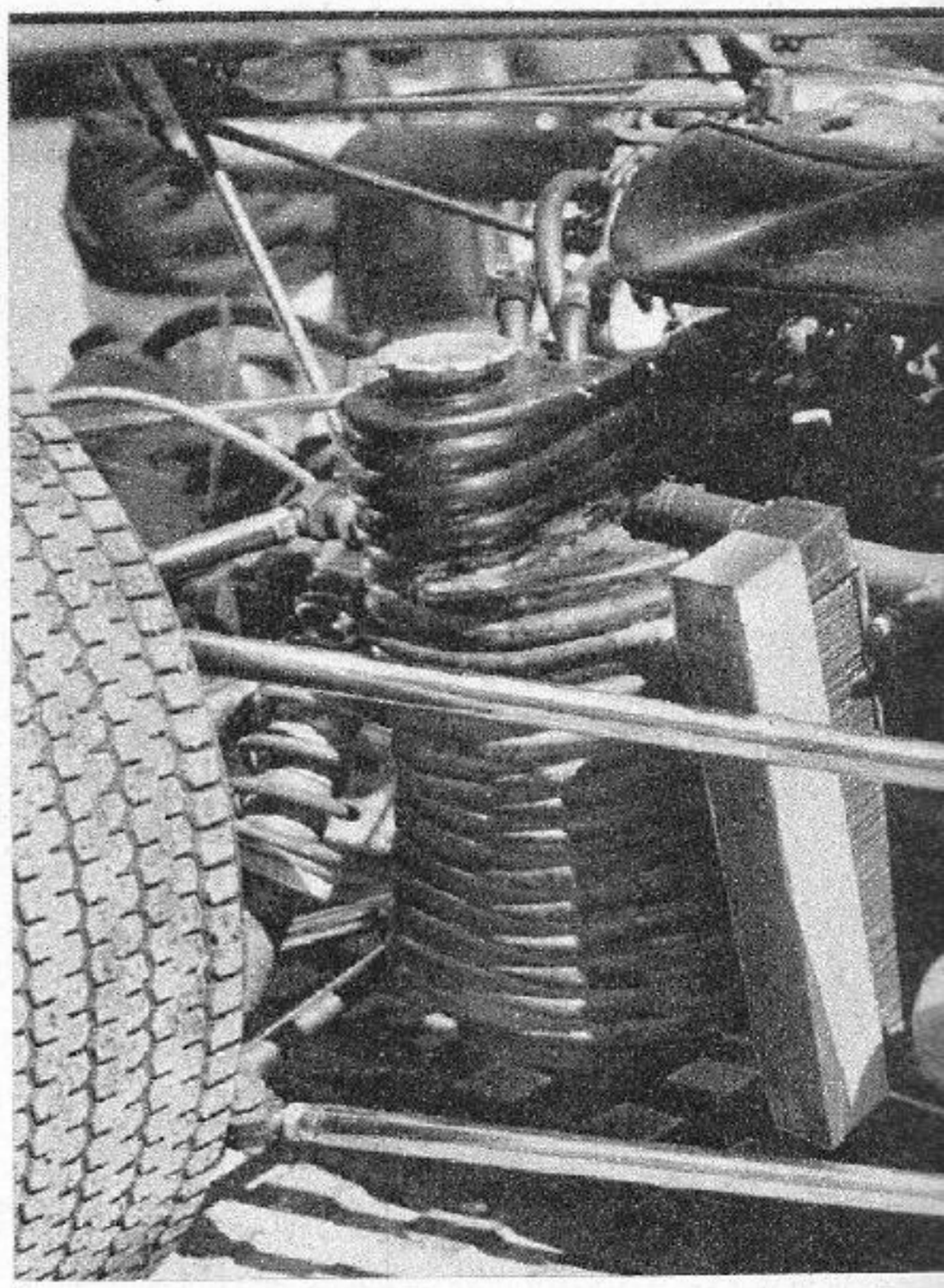
—Sí. Nosotros llevamos la relación a 12,5 a 1, mientras los Cosworth están en 11,5 ó 12 a 1 como máximo. Pero nuestras bielas, más livianas y más resistentes nos permiten exprimir más al motor.

→

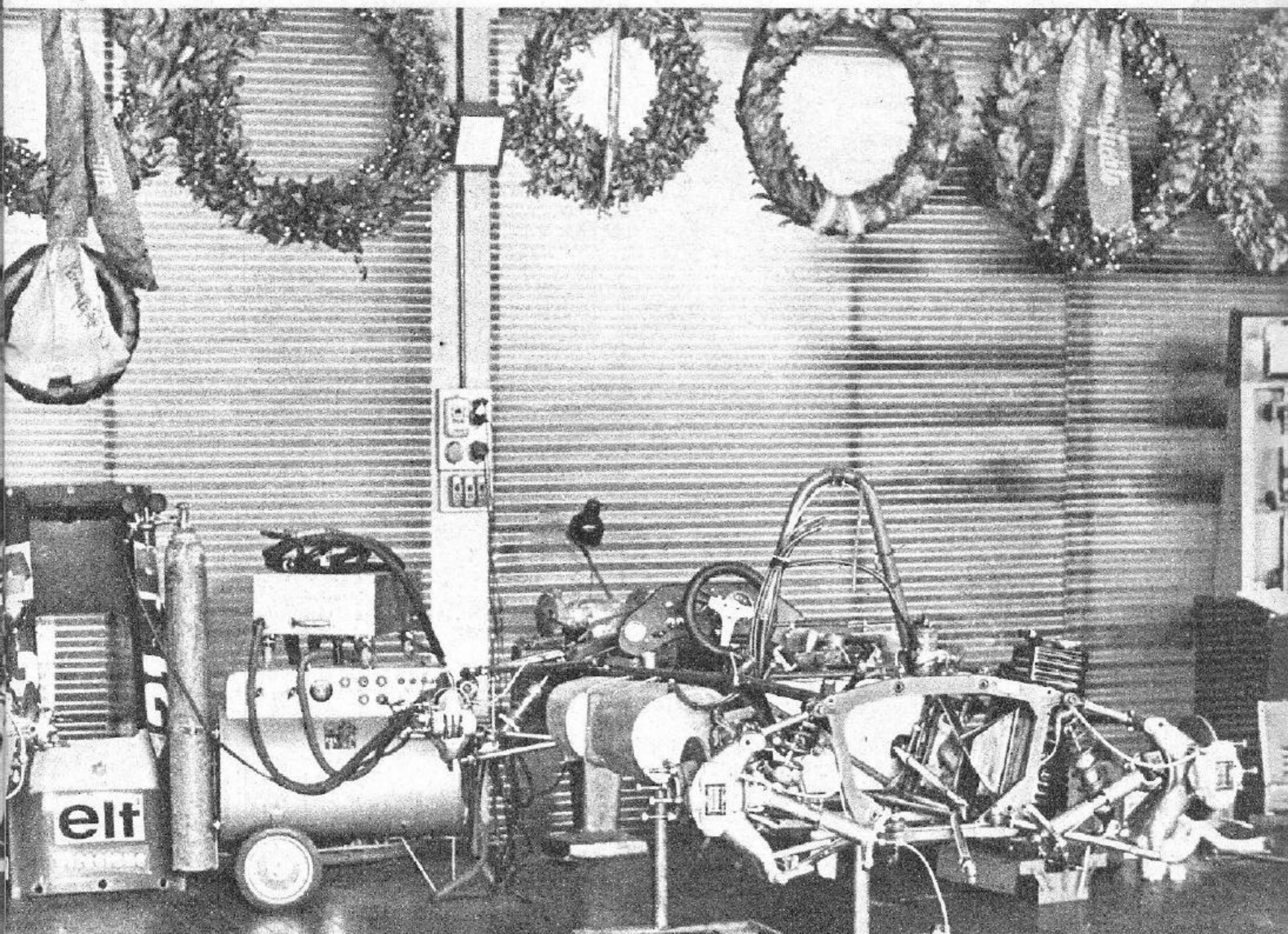
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4

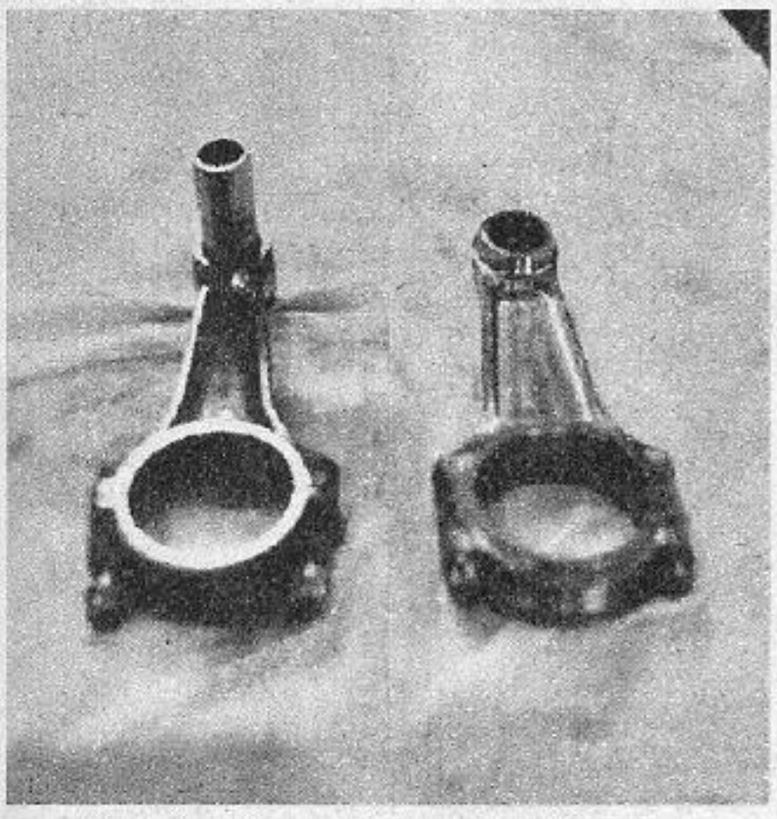


3



TECNO:
EL CAMINO EN ETAPAS

5



6



5

A la izquierda, una biela Cosworth. A su derecha, una Tecno-Pederzani. Mucho más robusta y liviana, elaborada en titanio. Aguantan 12.000 rpm.

6

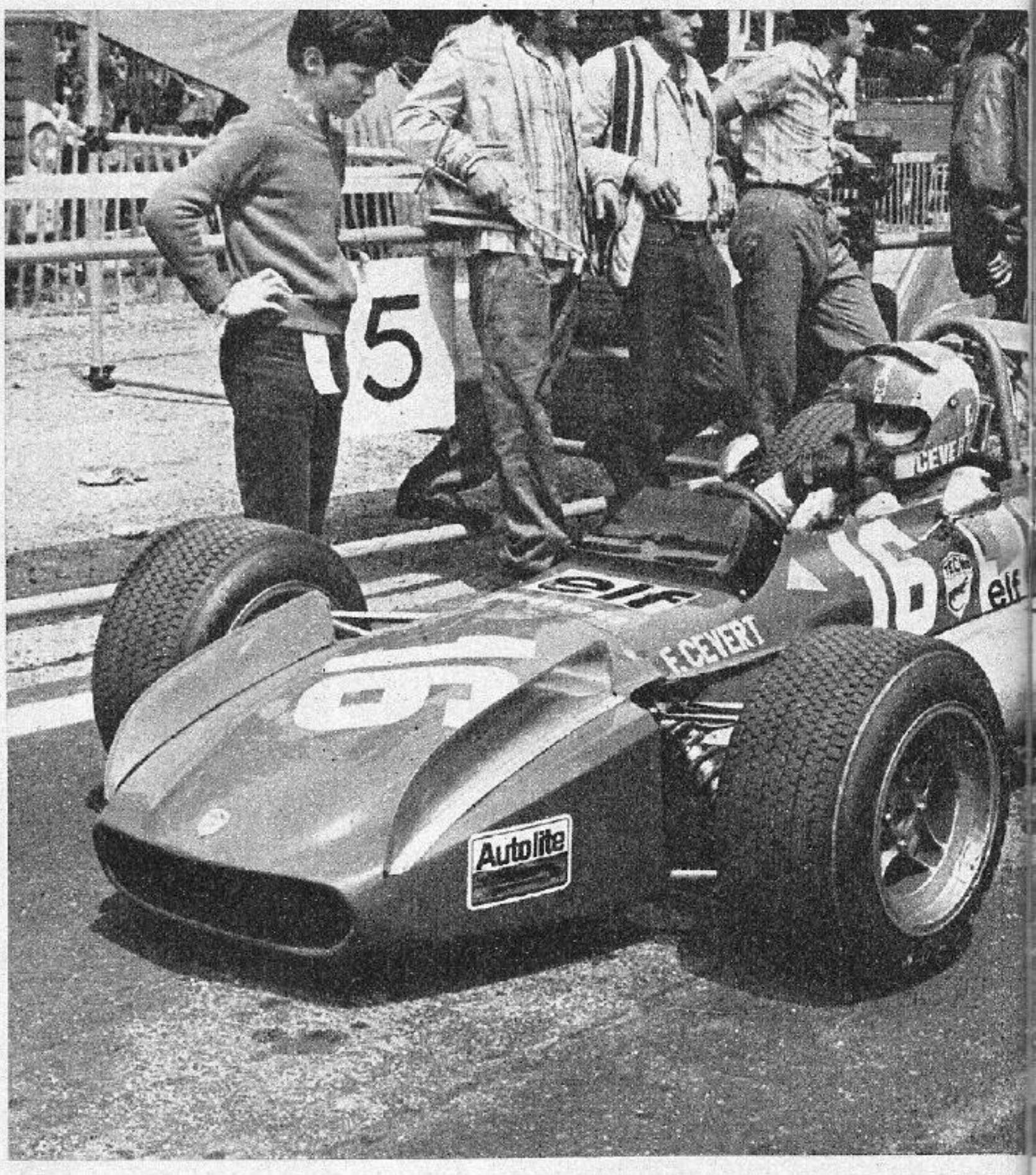
Inspiración de los muchachos de Tecno en el taller de Bologna. La belleza femenina es después reflejada en velocidad.

7

El adalid de Tecno: François Cevert y su F-2 '71. Ganadores por muerte.

8 - 9 y 10

Practicidad y rapidez by Tecno. Para cambiar metales de bancada, basta sólo inclinar el coche y sacar el cárter sin sacar el motor. El chasis fue diseñado para permitir esa operación sin mayores problemas y a mil por hora.



—Y los chasis, ¿incorporaron alguna diferencia sustancial al chasis campeón de 1970?

—Sí, hicimos un chasis nuevo. Aprovechando la base del anterior, pero con importantes diferencias estructurales, caños colocados en forma diferente y diferentes geometrías de suspensión, puntos de ataque de los brazos, etc. El nuevo chasis pesa casi 15 kilos menos que el anterior y a la vez es más rígido, el auto dobla mejor.

—¿Por qué se ven tantos chasis construidos? ¿Existe la idea de vender una producción de chasis F-2?

—No, no tenemos ninguna intención de vender. Sucede que durante el receso decidimos construir diez chasis de los nuevos para no tener ningún inconveniente en caso de roturas grandes por accidente. Si se rompe un chasis ya tenemos otro listo y no tenemos que perder tiempo haciéndolo apurado. Pero luego tuvimos suerte y no se rompió ningún chasis durante el año. El del accidente de Cevert, en Rouen, no tenía destrozos grandes y ya está totalmente reparado.

—¿Dónde prueban habitualmente los autos?

—Cuando queremos probar motor vamos aquí no más, a Modena, que es un circuito veloz, pero para probar chasis vamos a Vallelunga o bien a Paul Ricard, que tiene muchas zonas trabadas.

TECNO EN FORMULA UNO

Todo tiene una respuesta clara, sencilla y que muestra que saben trabajar. Lástima que ante la sugerencia nuestra de ver la oficina donde se construye el F-1, Gian Franco Pederzani respondió con una respuesta en amable tono pero **muy** clara y sencilla: **No.**

—Pero, ¿qué hay allí en la oficina de Luciano que no puede verse?

—Sólo el proyecto del motor, porque el chasis no está iniciado aún, pero no queremos mostrar nada hasta saber nosotros qué puede pasar con el conjunto.

—¿Cómo es el motor?

—Es un doce cilindros boxer como el de Ferrari, pero íntegramente diseñado y desarrollado por nosotros.

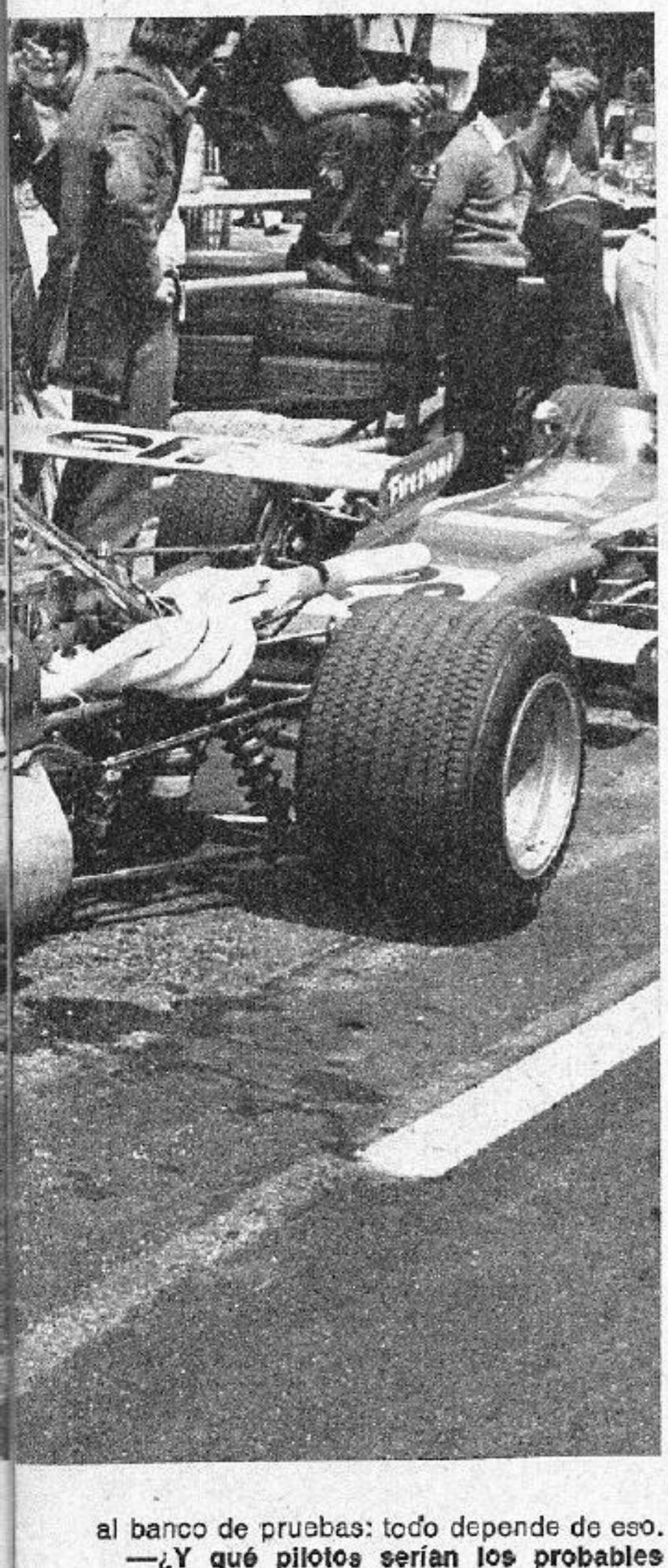
—¿Y el chasis?

—Todavía no hay nada construido, pero será un chasis mitad y mitad, una estructura de tubos unida entre sí para formar en cierta manera un monocasco. El motor también será de estructura, así que el chasis propiamente dicho termina detrás del piloto.

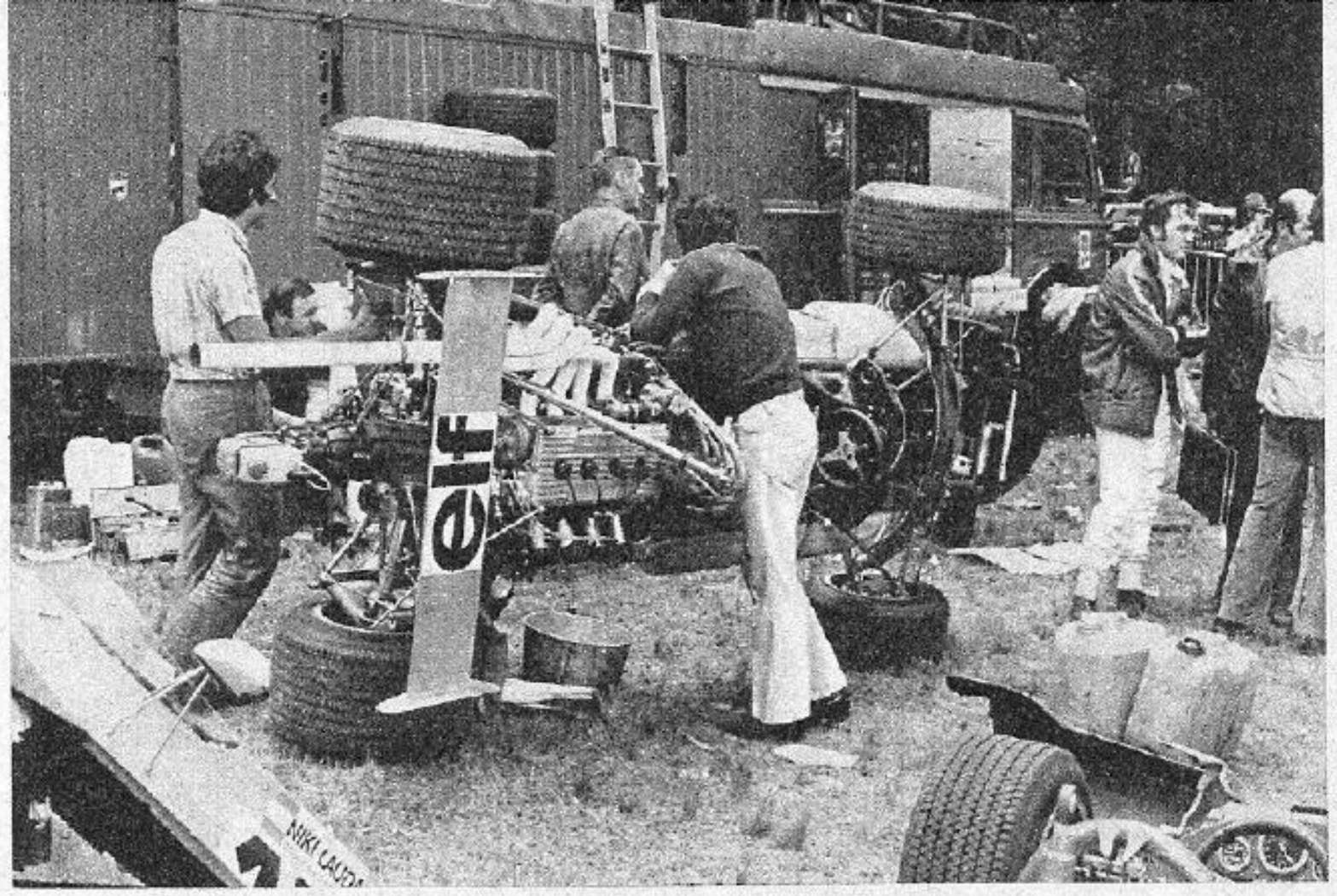
—¿Piensan estar presentes desde la primera carrera del campeonato del año que viene o sea el GP de la Argentina?

—Eso queremos pero hay que ver qué pasará con el motor cuando lo llevemos

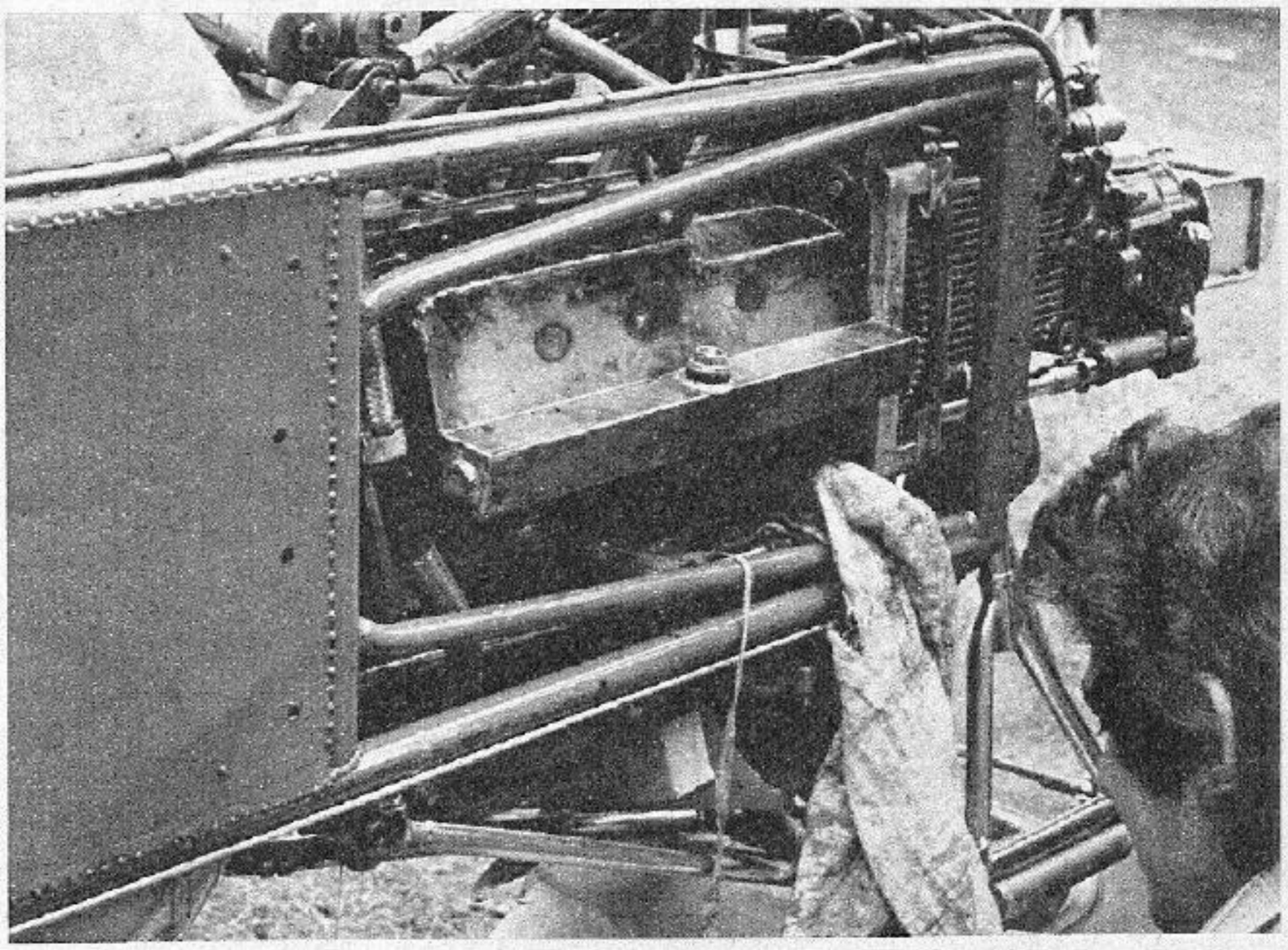
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



7



8



9

al banco de pruebas: todo depende de eso.

—¿Y qué pilotos serían los probables si Cevert está con Tyrrell en F-1?

—No podemos saberlo. Primero tenemos que tener listo el motor para que si anda bien comencemos el chasis y después, si las dos cosas juntas andan bien recién veremos qué piloto podría ser.

—¿Abandonarían la Fórmula Dos?

—No, pero sin duda que restringiremos la dedicación que ahora le brindamos.

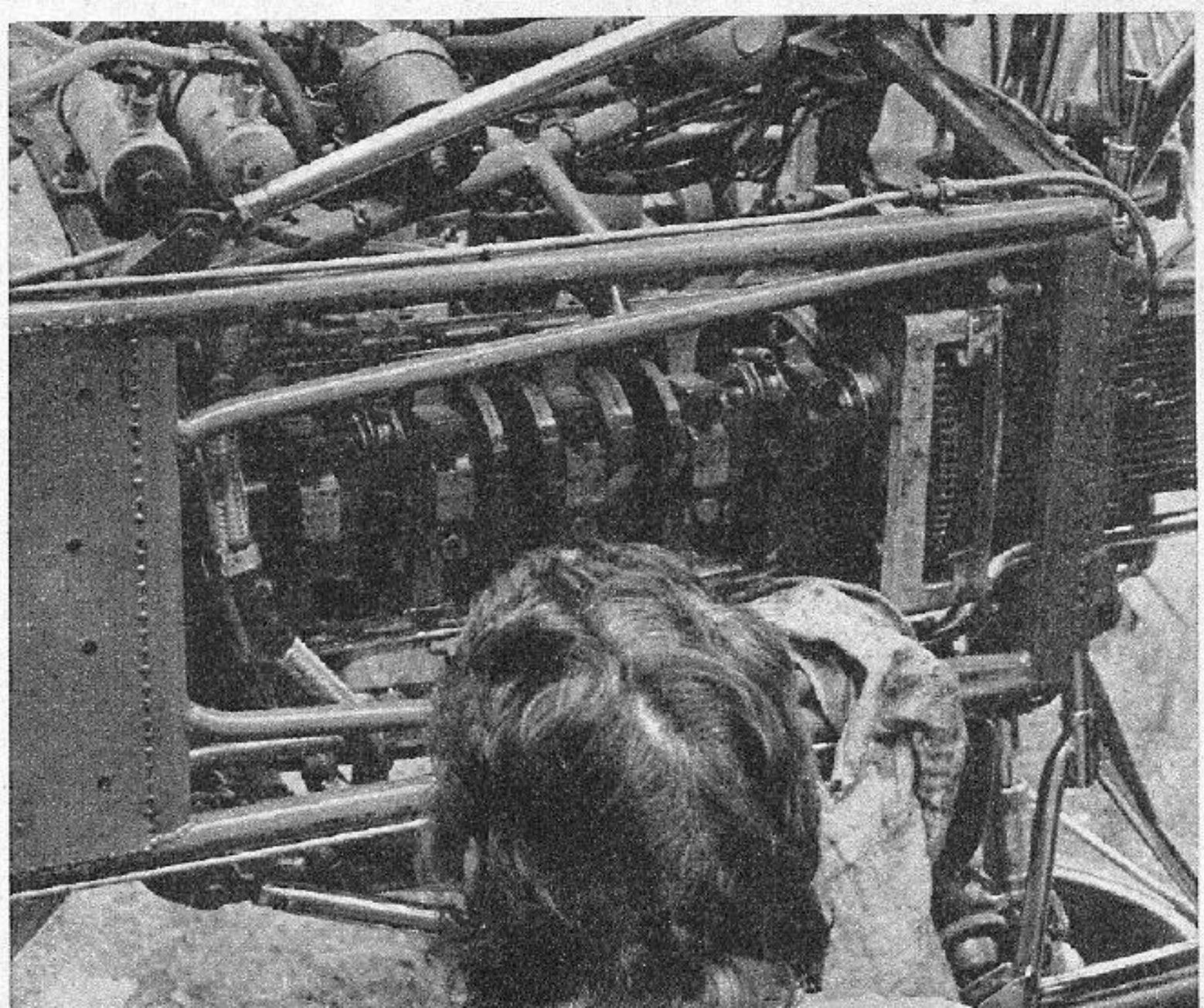
—¿Ganan dinero con esta actividad de constructores?

—No, siempre perdemos. Lo hacemos por pasión, porque es lo que más nos gusta, pero nuestra ganancia proviene de otras actividades. Con esto nunca se gana.

.....

Sin ser ingenieros, ni técnicos, sino sólo prácticos de la construcción de autos de carrera, los hermanos Pederzani han llevado a su firma a un lugar preponderante en Europa. Su preocupación y forma de trabajar es evidente: hicieron diez chasis para 1971 por si alguno se llegaba a romper. Es fácil prever que trabajando de la misma manera en Fórmula Uno se avecina la presencia de un futuro nuevo competidor que irrumpirá en forma importante en la categoría máxima. Quizá no en el primer año ni en el segundo, pero para Tecno las etapas parecen cumplirse en forma inexorable y eso los hace temibles.

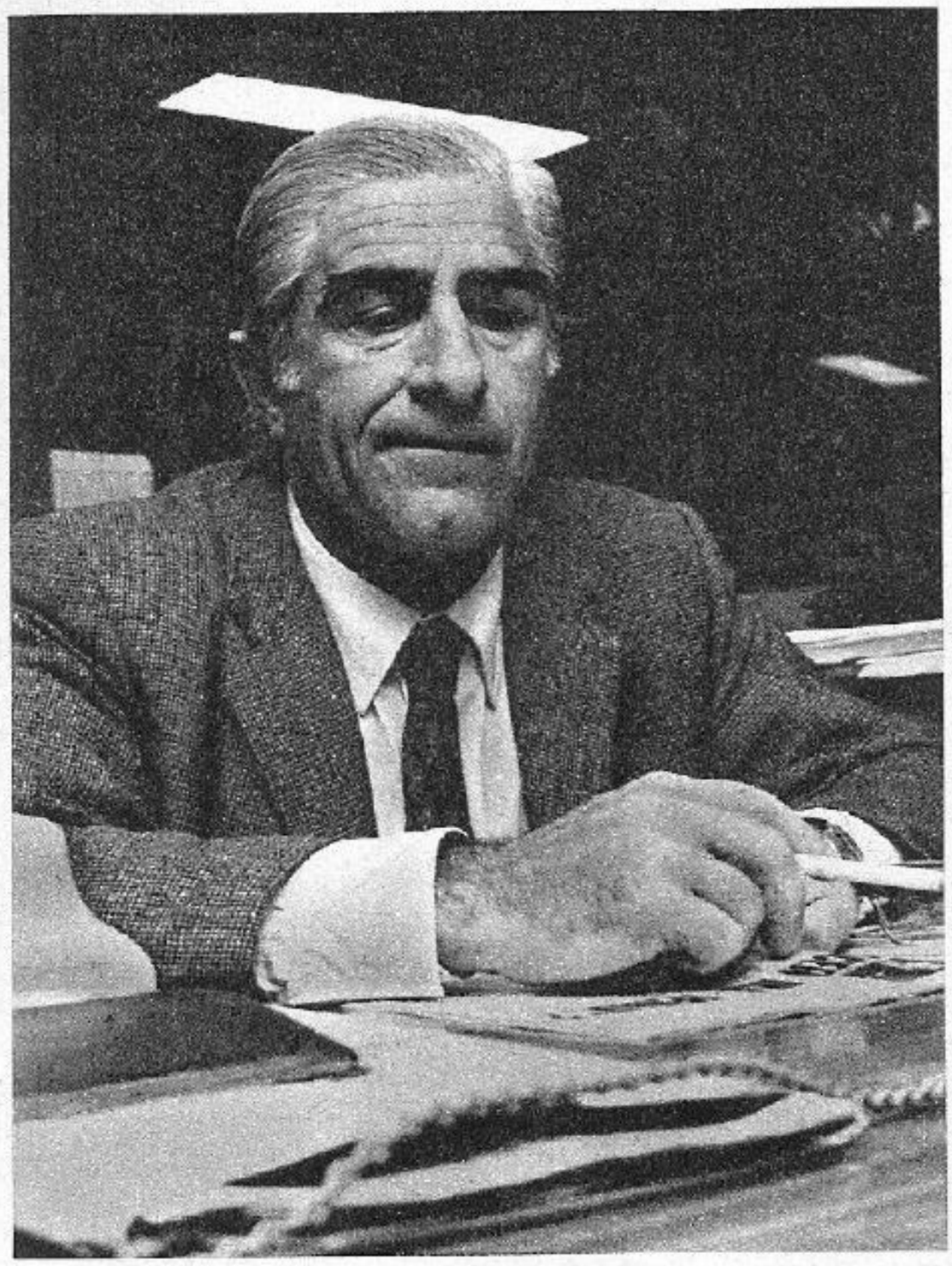
10

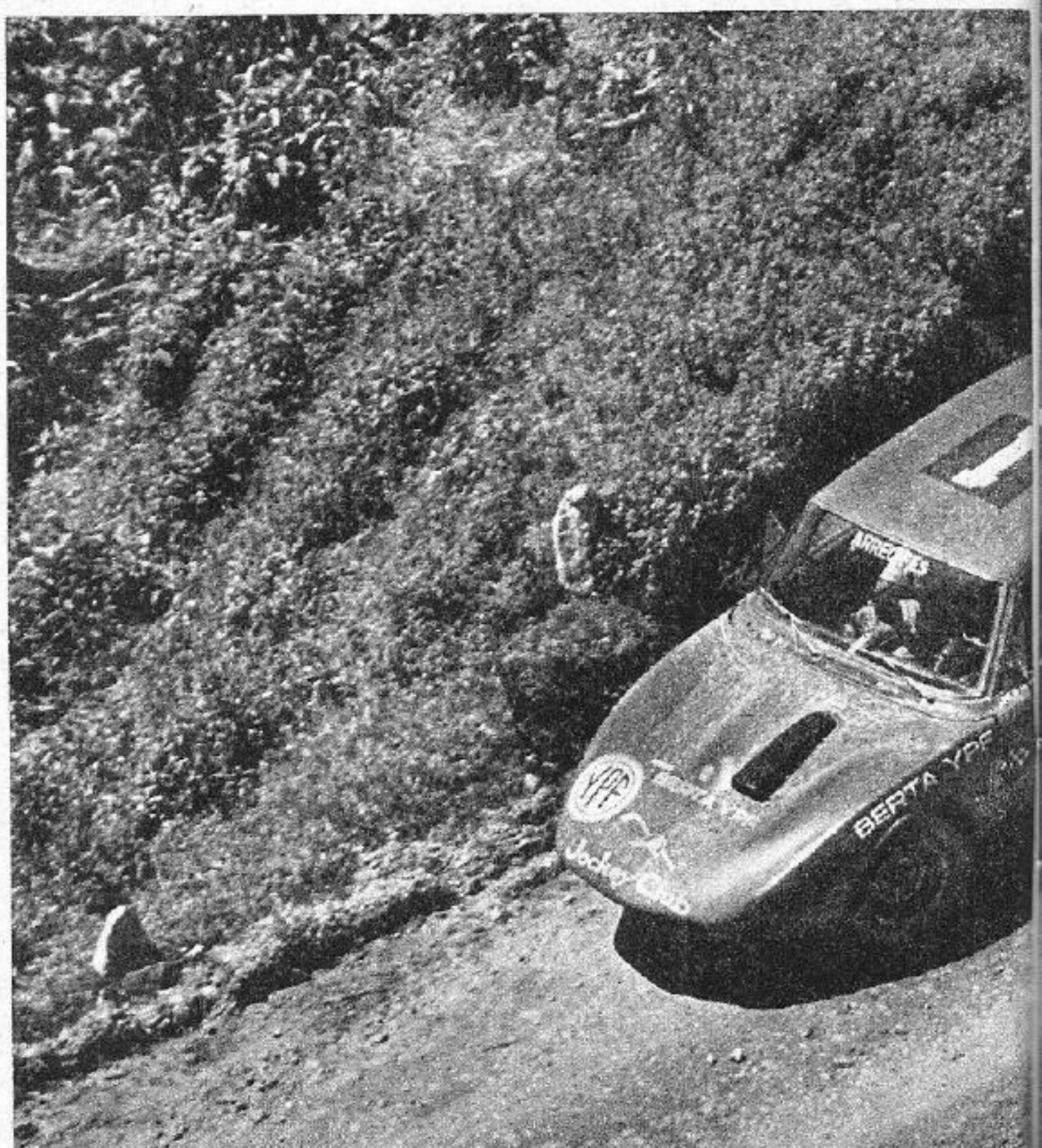


JOSE MARIO SPADA

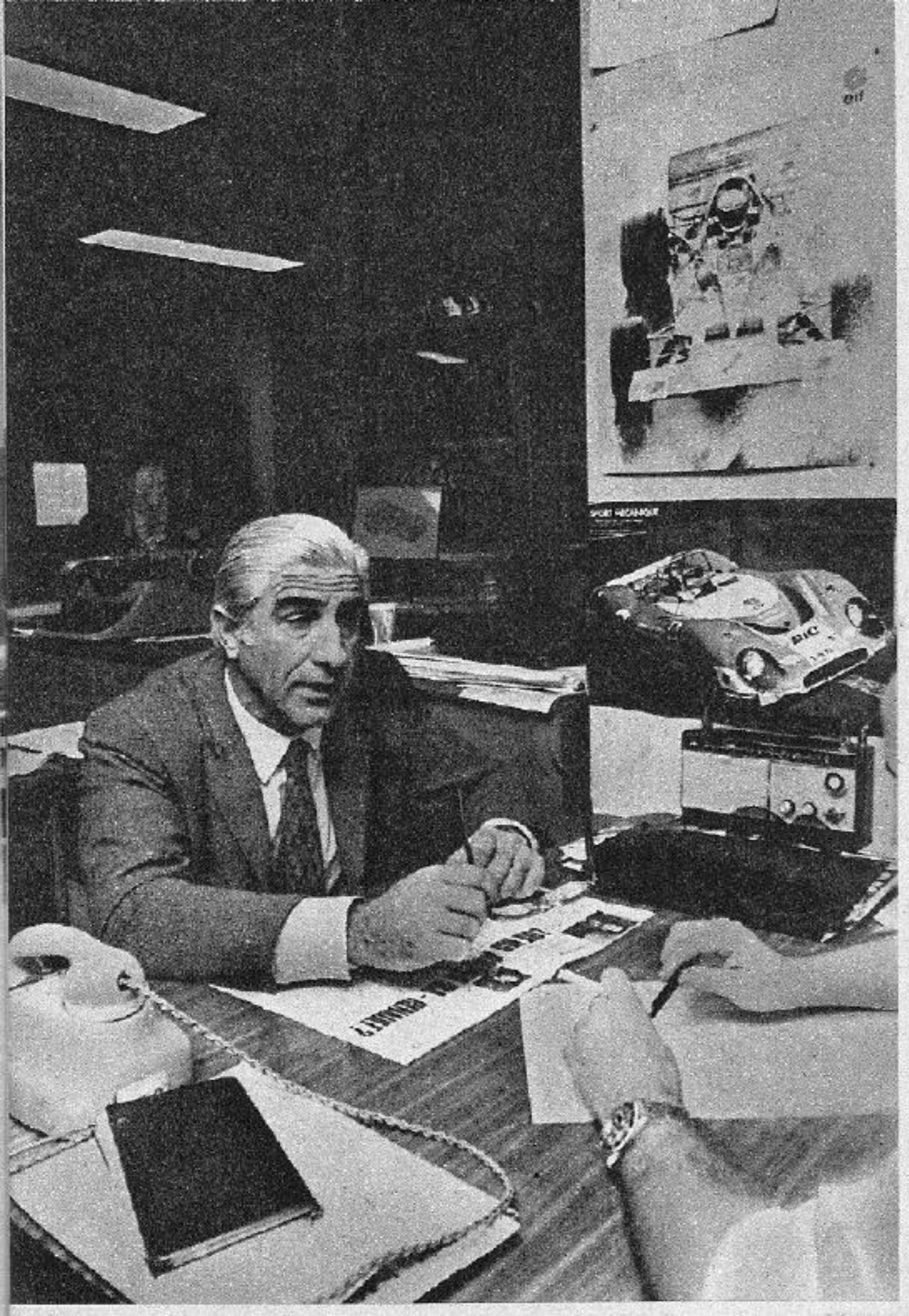
¡YO DEFIENDO AL TC!

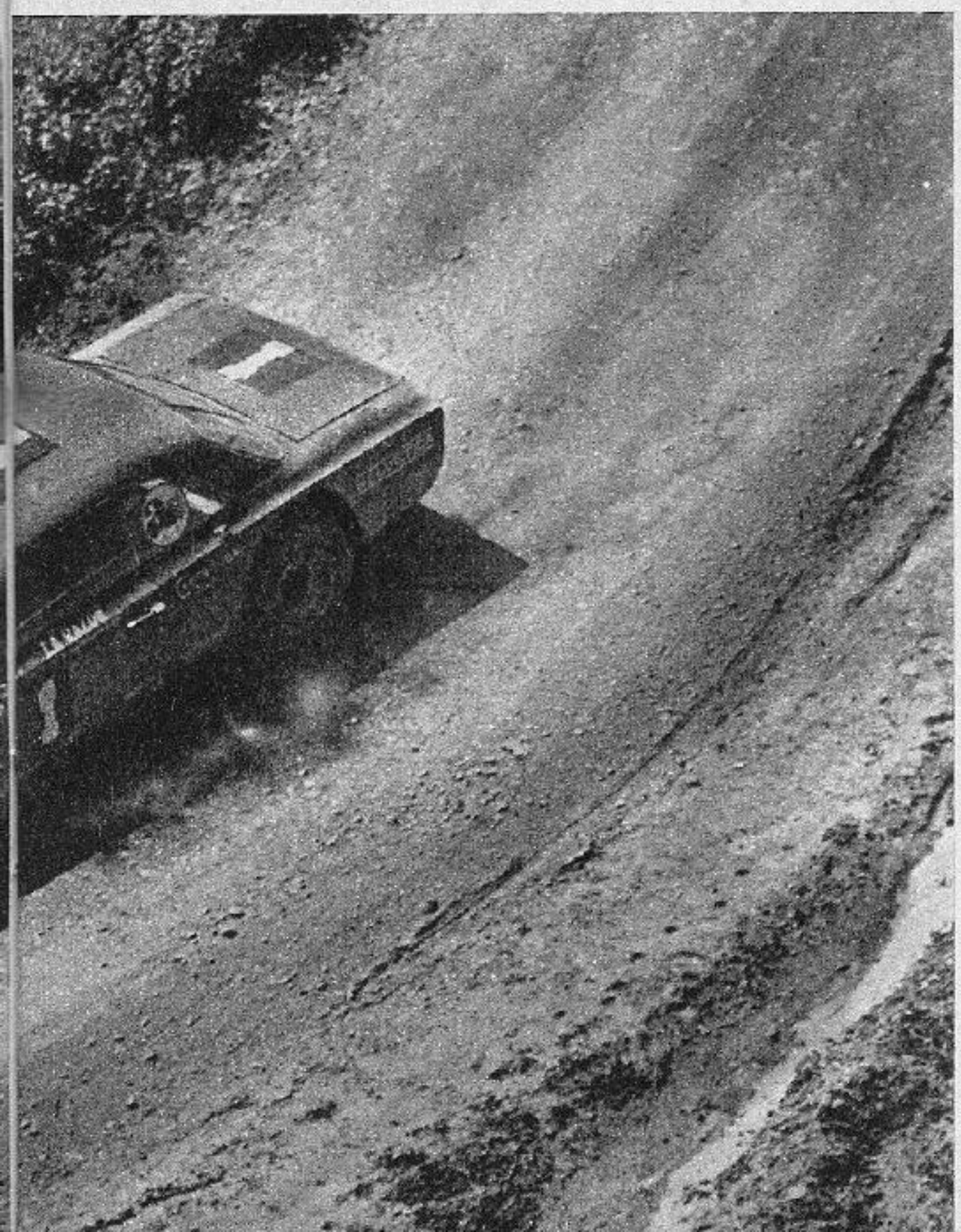
El ex corredor, ex dirigente y hombre de la categoría habla sobre recientes declaraciones que acusaban al TC de nefasto y de aberración técnica





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





"Yo quiero hablar como hombre de Turismo de Carretera. Fui corredor de TC, dirigente durante diez años y fanático desde siempre de la categoría. Y es por eso que me duele que haya gente que diga cosas raras sobre el TC de hoy y que trate de destruirlo gratuitamente. Yo viví desde un principio el problema del TC «de antes», la excesiva velocidad, los circuitos de tierra como talco, la poca seguridad que tenía el público, todo... Y será por eso que estoy empapado de todos los cambios que se le fueron haciendo al Turismo de Carretera para llegar a ser lo que es hoy: una realidad concreta con un parque de cien autos y un vigor extraordinario que está muy lejos de ser nefasto para el país, como se lo quiere hacer aparecer a nivel de alguna fábrica.

"En primer lugar, quiero historiar un poco, remontarme a dos años atrás, a 1969, cuando se creó la categoría bajo su nueva fachada. Se dice por ahí que la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera fue la que «hizo» el reglamento de TC y que no se le dio ninguna injerencia a las otras partes interesadas en el tema. Y yo pregunto: ¿cuáles son las otras partes que tendrían que haber participado de la creación del reglamento de TC? ¿Tal vez las fábricas...?

"El reglamento de TC, bajo la nueva fórmula «A», fue un producto surgido directamente del Comité Ejecutivo de CADAD y de su Comisión Técnica, integrada en esa época por el Ing. "Pancho" Lucius, Ing. Bianchi, Maquirriain, Benvenutto, Sierra y otra gente que en este momento no recuerdo. Se trataba de encauzar al TC bajo nuevas normas que adaptaran la categoría a la época en que se vivía. ¡Y de esa Comisión nació el nuevo TC! Sin intervención de fábrica alguna, debido a que las fábricas no pueden tener voz ni voto en CADAD y, además, porque el TC se hizo para los «amateurs», no para los equipos de fábrica. En una palabra: no fue un reglamento publicitario. Que ahora lo usen algunas fábricas para su publicidad, me parece bien. Pero eso no quiere decir que el TC se tendría que haber estructurado en base a las exigencias de las fábricas. ¡No! Los que hicieron el reglamento intentaron —y lo lograron— otorgar paridad a todas las marcas y a todos los motores. ¡Y lo lograron! Mirá, si no, cómo ganan todas las marcas. ¿En qué categoría lo vieron...? ¡Nada más que en TC!

"Una de las cosas que también me dan mucha bronca es que se diga que el TC es nefasto para el país. Pero, ¡estamos todos locos! Decime una cosa... ¿el que dijo eso nunca fue a ver una carrera de TC? El otro día, en Olavarría, el lunes siguiente de la carrera, se hicieron depósitos en los bancos de la ciudad por 200 millones más que en cualquier otro lunes del año. ¿Y eso qué es?, ¿quién los trajo? ¡El Turismo de Carretera...!

"Además, cómo puede ser nefasta una categoría que produce la integración total de un país. En TC corre gente de Neuquén, de Córdoba, de Tucumán, de Salta, de Misiones, de todos lados... ¿Y con el Gran Premio, por ejemplo? ¿No le dio una promoción bárbara a la Mesopotamia? Todo esto que cuento y que se me ocurre enumerar es sólo una parte de los beneficios que otorga el TC al país.

"Después, hay otra muletilla que anda flotando por todos lados: el TC mató al Grupo 2. Y yo me pregunto: ¿No es más verdadero el hecho de que al Grupo 2 lo mataron las propias fábricas? Yo pienso, por ejemplo, que a la categoría grande del Grupo 2 la mató IKA. ¿Y sabés por qué? Porque en la categoría grande el único auto competitivo es el Torino, y encima establecen un equipo de fábrica para ganar ellos y nada más. ¿Y los particulares, qué hacen? No corren más, porque lo mejor que pueden clasificarse es segundo. ¿Qué te parece? ¿Quién mató al Grupo 2, el TC o las propias fábricas? Te aclaro que considero que el G-2 es una categoría sensacional, pero en Europa, no acá. En nuestro país no tenemos una diversidad de autos como para que haya dos o tres marcas en cada división en condiciones de ganar. En Europa sí, hoy gana un Capri, mañana un BMW o un Alfa, y el domingo que viene se lleva la carrera un Ford Escort o un Porsche. ¿Te das cuenta?

"En lo que respecta al encarecimiento del Turismo de Carretera, yo pienso que ninguna categoría del mundo es barata. Todo el que quiera correr tiene que invertir algo. Los particulares tienen que invertir tiempo y dinero, y los que corren en equipo su tiempo. El TC es una de las categoría más baratas del automovilismo, junto con F-4 y Turismo Nacional. Por de pronto, es más barato que el Grupo 2, a muerte... El tema de los 2.700 cm³ del Torino es muy fácil de explicar: cuando se hizo la categoría TC se pensó —fundamentalmente— en que todas las marcas tuvieran posibilidades de ganar, y fue por eso que al Torino —para que se emparejara con los otros motores— se decidió reducir la cilindrada, debido a que tiene árbol a la cabeza. Yo pienso que el Torino ahora no gana porque no han desarrollado todo lo que puede desarrollar. El Torino corre prácticamente con un montón de piezas standard (bielas, cigüeñal, etcétera), de tal manera que todavía les queda resto para trabajar.

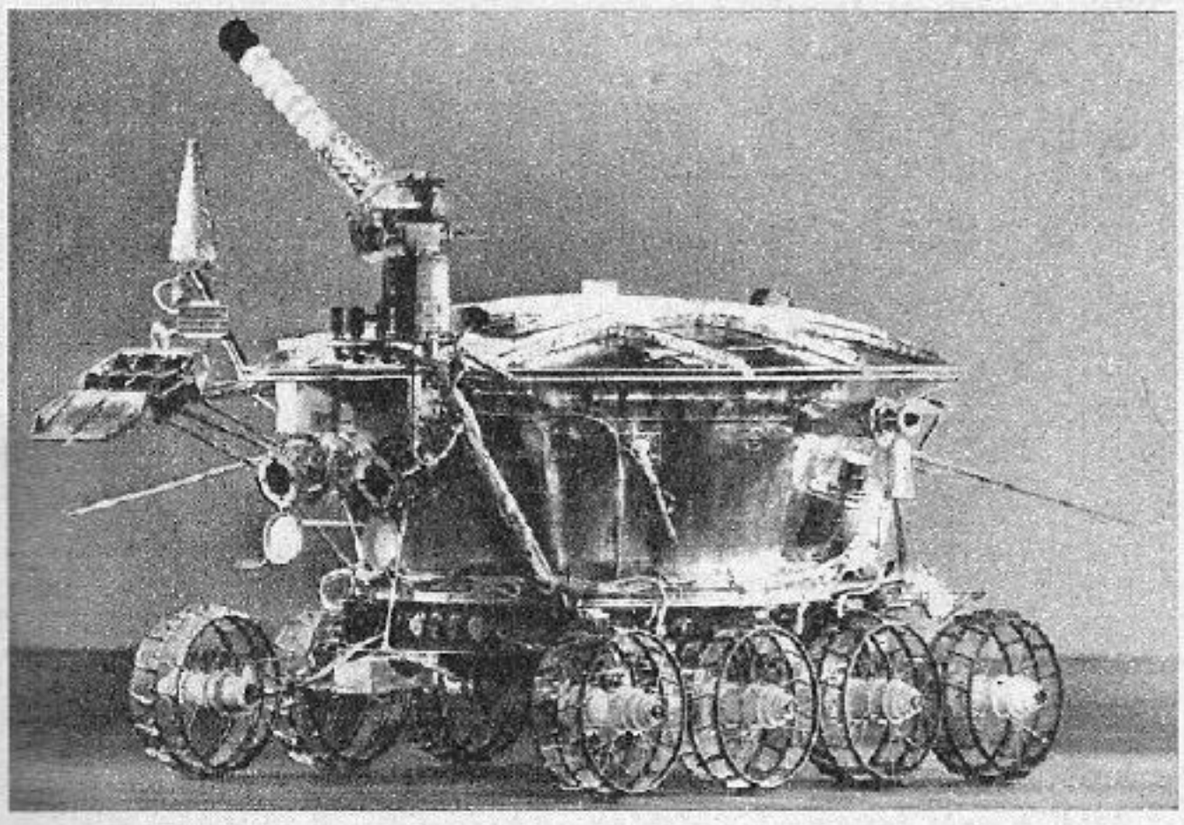
"Esto es, en síntesis, la realidad del TC. La auténtica y única realidad que vivimos en este momento y en la cual debemos creer para bien del automovilismo."

José Mario Spada habla y analiza la realidad del TC.

"El TC no es nefasto para el país ni mucho menos."

Torino TC: "Aún no han desarrollado todo lo que pueden".

ACTUALIDAD IN





1

VEHICULO LUNAR

Foto 1

Contra las más variadas opiniones al respecto, nos corresponde aclarar que, a pesar del aspecto estrafalario del engendro infernal que aparece en la foto, no es más que el vehículo lunar soviético "Lunakhod I", de gran actividad en el suelo lunar. Pesa 756 kilos; cada rueda está activada por un motor eléctrico independiente. Como equipo normal incluye un proyector de rayos laser, que viene a ser ese figullo que apunta para arriba; dos cámaras frontales de TV; un espectrógrafo a rayos gamma para analizar la composición química del terreno y montones de lamparitas, botoncitos, palanquitas y mil chucherías más. Se estima que, cuando haya varios de estos bichos circulando, la cosa se pondrá interesante. Y quien duda acerca de la "Vuelta del Cráter" o las "Mil Millas del Mar de la Tranquilidad"... Falta quien organice los eventos, y no son pocos los que han sugerido como una gran experiencia, el mandar a CADAD en pleno a la Luna...

2

AMBASSADOR DE AMERICAN

Foto 2

Además del cambio de diseño que ofrece para 1971, el Ambassador es el único auto americano de esta temporada que incluye aire acondicionado y trasmisión automática como equipo normal. El modelo que aparece en la foto es el "Brougham", nuevo nombre incluido dentro de la serie Ambassador y, como puede apreciarse, es un hardtop cupé, caracterizado por una parrilla bastante elegante, grupos ópticos duales, luces de posición en los cantos del guardabarros delantero y defensas bastante racionales, aunque hayan perdido en gran medida la elegancia de las características defensas americanas, poco prácticas por lo general.

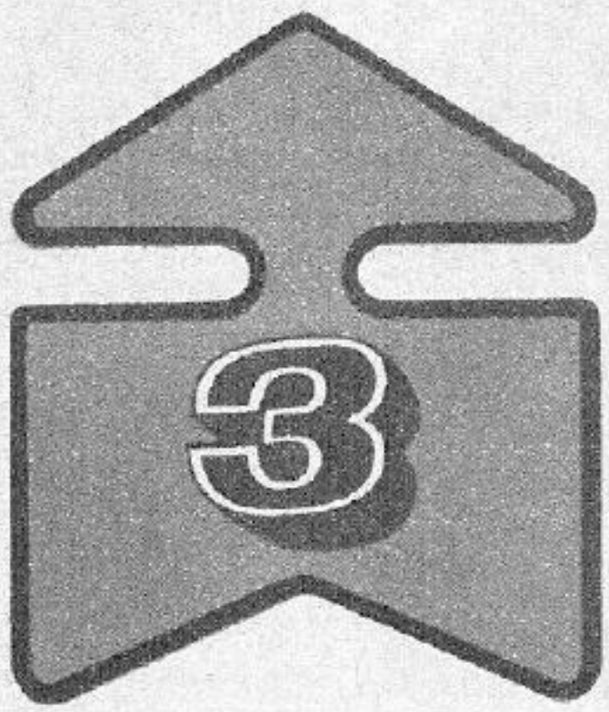
El motor es un V-8 de 401 pulgadas cúbicas, o sea 6.576 cm³, cosa que nos permite suponer que la potencia resulta "bruta" y la economía operativa no debe ser digna de tenerse en cuenta. El interior ofrece nuevos tratamientos de estilo y el exterior es sobrio y elegante, sin ser espectacular.

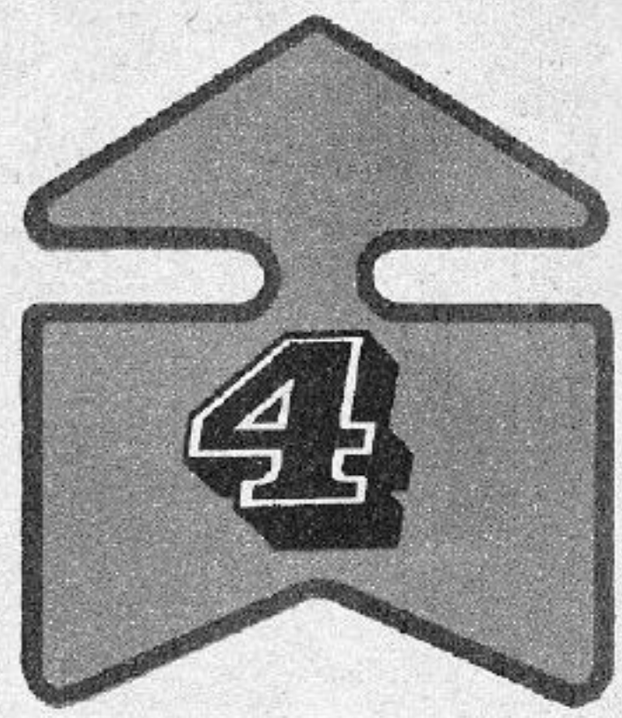
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERNACIONAL









VAUXHALL FIRENZA

Foto 3

Acaba de ser presentada en Inglaterra la nueva cupé Firenza, que se ofrece en dos versiones diferentes equipadas con tres modelos de motor: 1.150, 1.600 y 2.000 cm³. El Firenza de mayor capacidad, con sus dos litros y carburadores duales, reedita una variante de las dimensiones y alta performance del modelo Viva de la misma marca. El árbol de levas a la cabeza completa el cuadro general; el auto puede alcanzar perfectamente los 160 km/h. Las dos versiones de menor cilindrada llegan a 135 y 145 km/h, respectivamente.

El diseño está configurado por una línea baja y alargada; la caída del techo le da un aspecto atractivamente deportivo. Los faros rectangulares de la línea Firenza se reemplazan en las versiones denominadas SL por conjuntos circulares gemelos.

La caja es, en todos los casos, de cuatro marchas, con palanca al piso. En todos los sentidos se han contemplado las normas básicas que se desprenden de la legislación sobre seguridad vigente para la industria del automóvil británica.

SAAB SE AGRANDA...

Una nueva subsidiaria de Saab-Scania, destinada a venta de camiones, service y provisión de repuestos, ha sido instalada en Austria. La oficina central estará instalada en Viena, mientras que el núcleo industrial tendrá su terrenito en Innsbruck. Los camiones Saab se han vendido en Austria desde 1960, habiendo alcanzado las ventas a la fecha un desarrollo importante, lo que justifica la acertada decisión de Saab-Scania. Buena suerte, jóvenes. Que vendan muchos camiones, así después comen perdices.

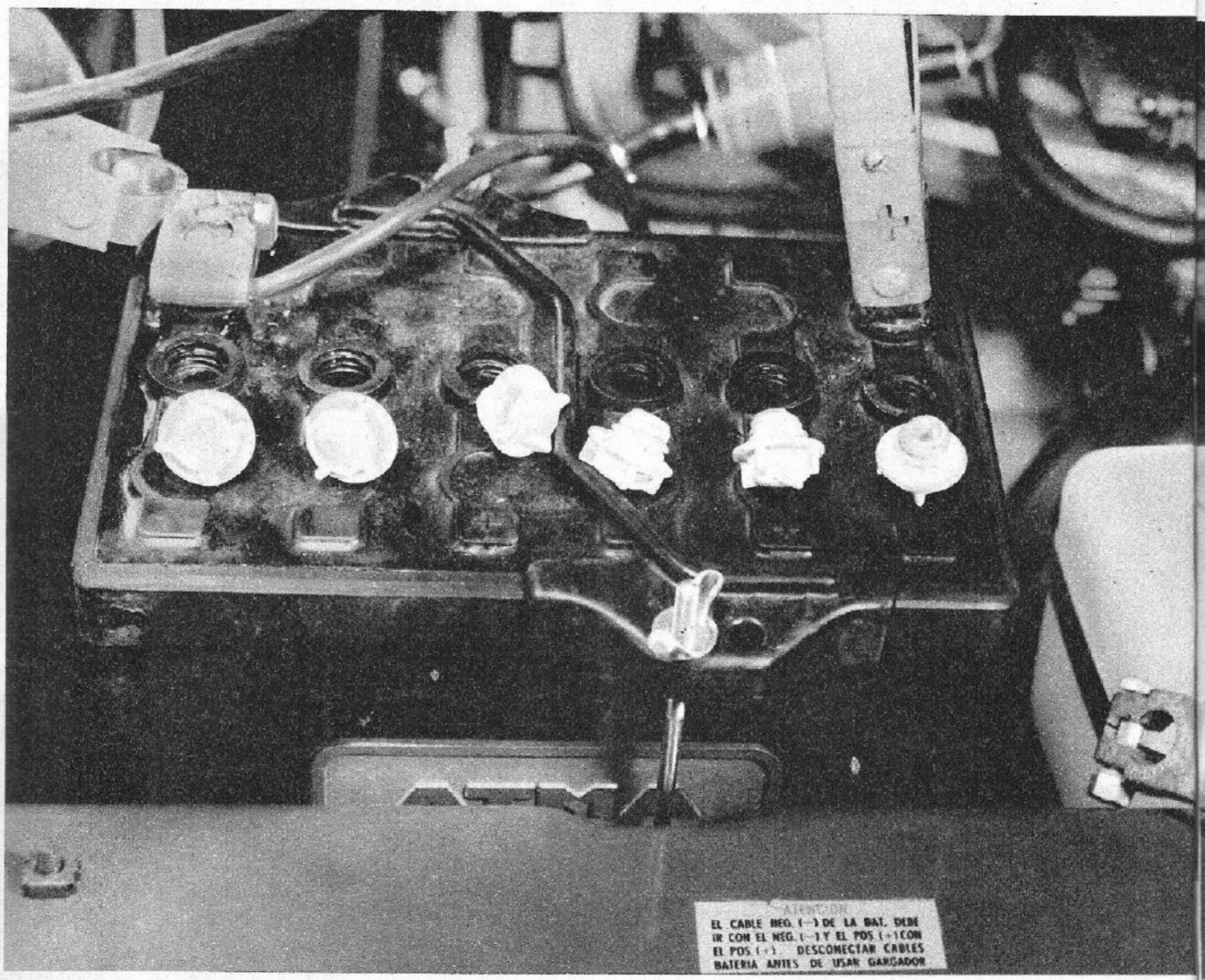
ALFA ROMEO 1750

Foto 4

Sin mayores modificaciones exteriores, aunque se hace evidente la supresión de pliegues y chirimbolos superfluos, aparece la nueva 1750 berlina de Alfa Romeo. Las características mecánicas más relevantes son las siguientes:

Diámetro y carrera: 80 x 88,5 mm. Capacidad cúbica: 1.779 cm³. Potencia máxima: 132 HP SAE a 5.500 rpm. Cupla motriz máxima: 19 mkg a 3.000 rpm. Relación peso/potencia: 8,4 kg/HP. Aceleración de parado a 1.000 metros: 32,8 seg. Consumo cada 100 km: 11,6 litros. Velocidad máxima: 180 km/h.

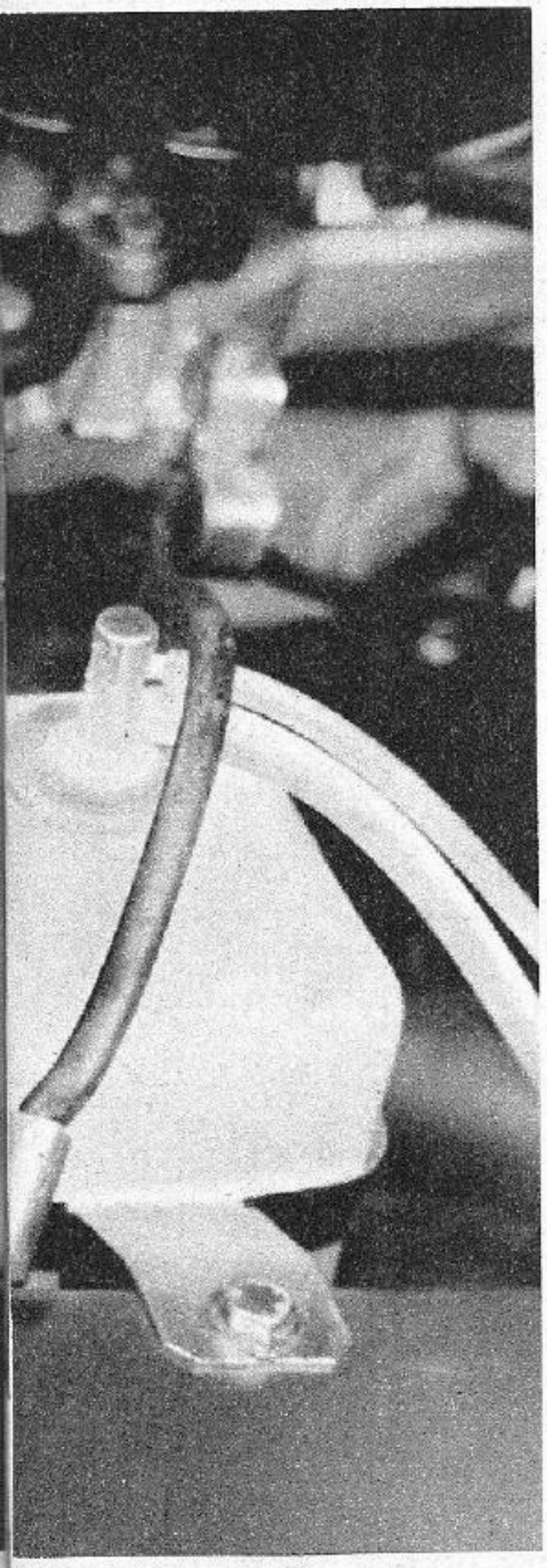
Las modificaciones de estilo incluyen nuevos diseños para las llantas, faros delanteros y traseros, parrilla, instrumental y volante, consola, tapizados y la mar en coche. Además, levantacristales eléctricos, vidrios polarizados, diferencial autoblocante opcional. Y como si esto fuera poco, cinco lapiceras más.



¿POR QUE NEGATIVO

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



técnica

Los sistemas eléctricos de los automóviles en su inmensa mayoría tienen el negativo conectado a masa. No obstante, en algunos autos era el positivo el que iba a tierra. Los automóviles ingleses utilizaron circuitos de ignición con positivo a tierra desde el año 1935 hasta hace muy poco. En esta nota analizamos las razones que motivaron los cambios ahora y en el pasado

QUE A TIERRA?

¿POR QUE NEGATIVO A TIERRA?

En los últimos tiempos no sólo ha habido cambios en el ámbito social de la vieja Albión. También los automóviles ingleses han ido perdiendo poco a poco un rasgo característico que los diferenciaba de los restantes del mundo: los circuitos eléctricos con polaridad positiva a masa (tierra). Desde siempre los ingleses han venido usando —algunos creían que en un rasgo de humor— sistemas con positivo a masa mientras que universalmente se ha utilizado negativo a masa. En el pasado, la polaridad a tierra tenía una vital relación sobre dos aspectos importantes del diseño de sistemas eléctricos: la corrosión en el terminal de batería y la dirección de la corriente de chispa de alta tensión. No obstante con las modernas técnicas y materiales, ni uno ni otro sistema tiene ventajas sobre el restante, así que para evitar confusión durante la reparación y servicio, los sistemas de los coches británicos gradualmente han sido convertidos en conformidad con aquellos del resto del mundo. La estandarización ha venido a ser particularmente importante ahora que transistores y otros dispositivos semiconductores —los cuales pueden ser irreparablemente dañados si se los conecta mal— han venido siendo introducidos en los circuitos de todos los automóviles.

Cuando se utiliza el chasis, el motor y la carrocería como un "retorno a tierra" para completar o cerrar un circuito eléctrico, parece natural (por no muy buenas razones científicas) conectar el borne negativo de la batería a tierra. Pero, por la década del treinta, muchos fabricantes llegaron a la conclusión de que ciertas ventajas podían ser ganadas conectando a tierra el terminal positivo. En junio de 1935 el Instituto de Ingenieros del Automóvil (ahora incorporado a la Institución de Ingenieros Mecánicos - División Automóviles) emitió un informe recomendando a los fabricantes ingleses que cambiaran a la polaridad positiva a tierra. Dos razones fueron dadas: invirtiendo la dirección de la corriente de chispa, podría lograrse una reducción en el desgaste del electrodo central de la bujía y requería una tensión (voltaje) más baja para "puentear" la misma luz de bujía. A su vez, la corrosión en el terminal de batería podría ser grandemente mitigada.

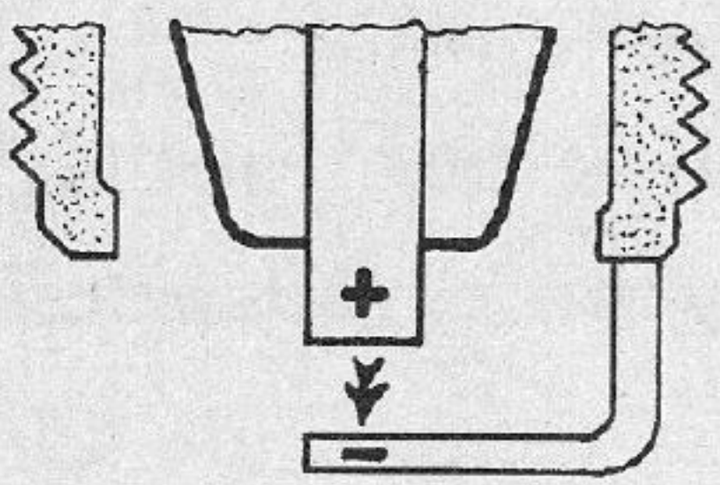
DESGASTE DE BUJIAS

En los sistemas ingleses con negativo a tierra en uso antes de la publicación del referido informe de 1935, la chispa de alta tensión era positiva con respecto a tierra. Es decir, la corriente de alta tensión viajaba desde el electrodo central al electrodo negativo a tierra (Fig. 1), trasportando con ella partículas de metal y erosionando el electrodo central. La vida de bujías era más baja que la necesaria, puesto que el electrodo central contenía menos metal que el electrodo a tierra y por ende resultaba menos capaz para contrarrestar la erosión. Por otra parte, un electrodo negativo caliente necesita un voltaje menor que uno frío para producir la misma chispa, y el electrodo central es naturalmente más caliente que el de tierra. Por ambas razones resultaba, en consecuencia, deseable tener una chispa saltando desde el electrodo de tierra al central.

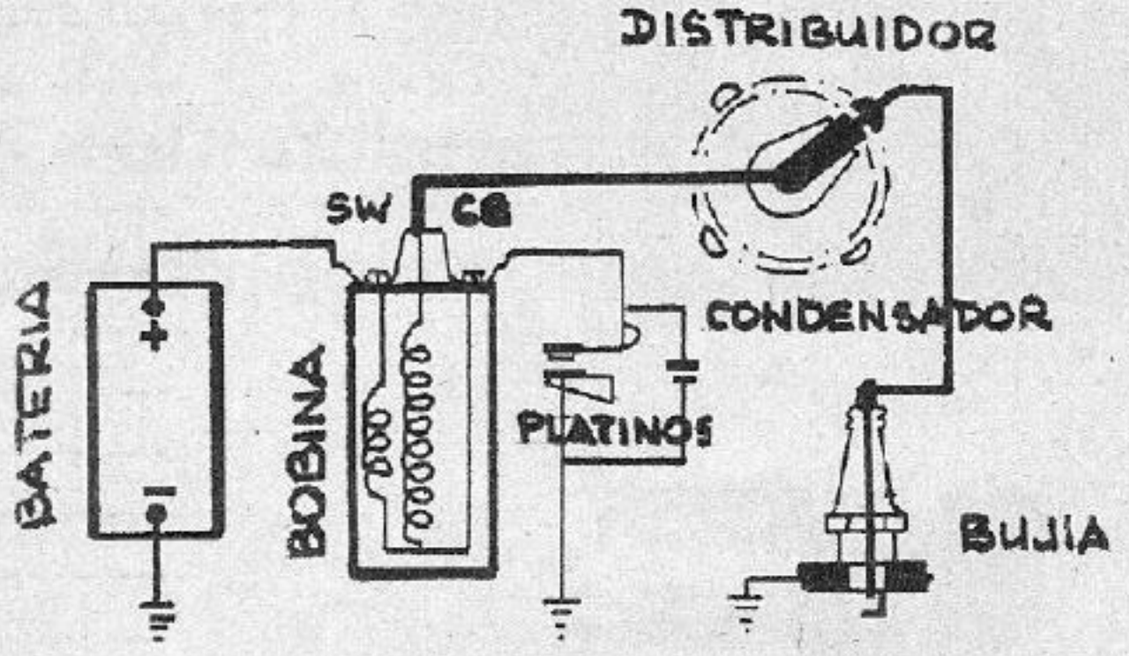
A primera vista puede parecer que el viejo sistema de ignición con negativo a tierra pudiera fácilmente haber sido convertido para dar una corriente de alta tensión negativa **sin** hacer la tierra positiva, pero utilizando una bobina de ignición devanada en el sentido opuesto o simplemente invirtiendo la conexión para el arrollamiento primario de la bobina existente. Esto es lo que ahora se está haciendo. No obstante, en la década del 30, había dos objeciones. La corrosión podía aun haber sido un problema; y mientras los fabricantes de equipos de ignición estaban preparados para fabricar rediseñadas bobinas como equipo original sobre coches nuevos, ellos estaban ansiosos por adoptar una solución, la cual permitiera ser usada en stock existentes.

Esta no podía ser adoptada porque una alta tensión sobre el exterior del arrollamiento de la bobina primaria podría haber

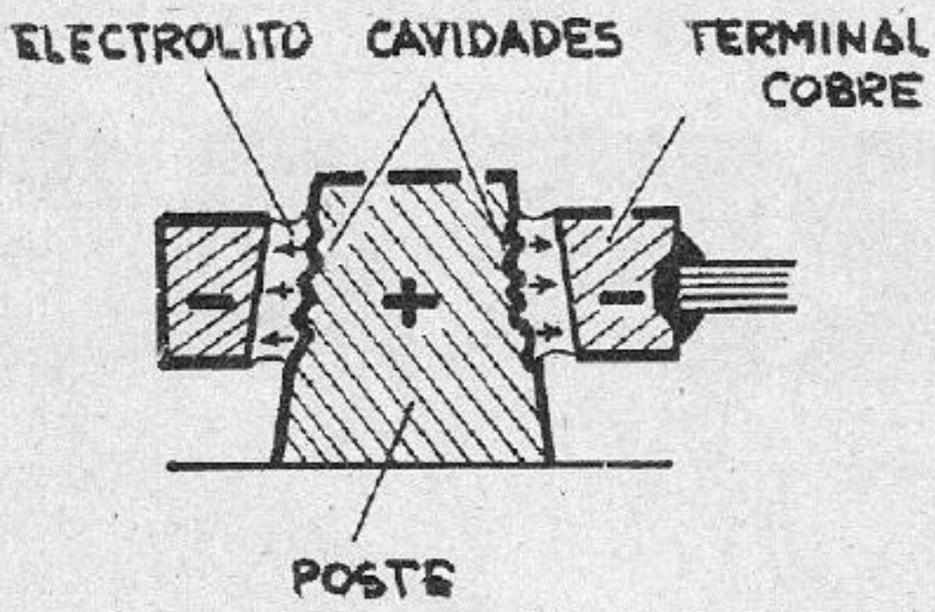
1



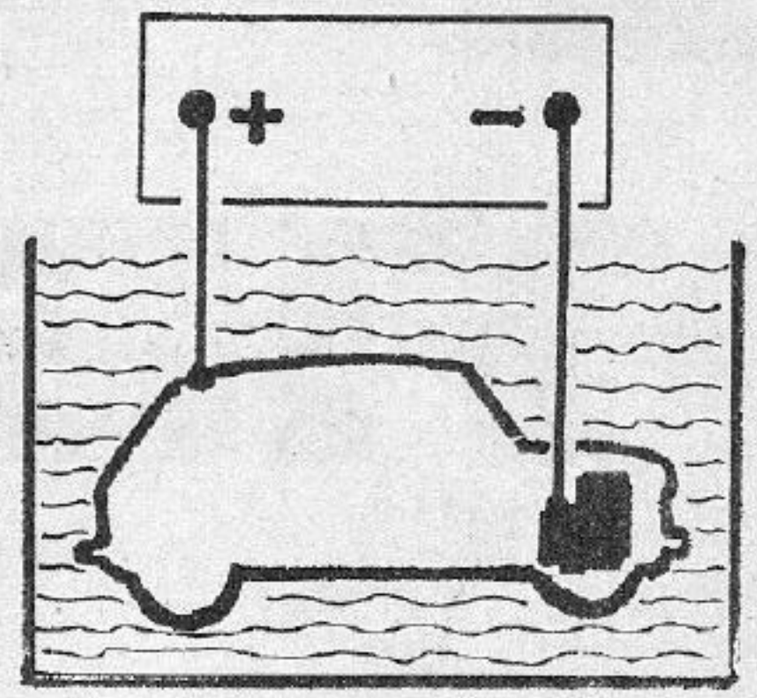
2



5



6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

roto el material de aislación utilizado en ese tiempo. Cuando los "platinos" abren. se induce una corriente de alta tensión en el secundario (Figs. 2 y 3) de la bobina, que pasa al electrodo central, siendo positiva respecto a tierra. Al mismo tiempo, una corriente autoinducida de menor voltaje aparece en el primario, tendiendo a impedir el colapso del campo magnético, y teniendo la misma polaridad como la corriente de alta tensión. Como el extremo exterior del primario era tenido cerca del potencial tierra por estar conectado a tierra a través de la baja resistencia interna de la batería —una conexión no afectada por el hecho de que la batería genera un voltaje— el extremo interno del arrollamiento estaba a un potencial de unos cientos de voltios con respecto a tierra. Como las espiras externas se hallaban físicamente cerca de la carcaza de la bobina, y en aquel tiempo estaban usualmente aisladas de ella con material bituminoso el cual resultaba propenso a perforarse bajo tan alto voltaje, la inversión de las conexiones del primario para conseguir una alta tensión negativa, no era practicable. Esto podía, no obstante, ser logrado invirtiendo la polaridad de la batería; las bobinas existentes podían entonces ser usadas sin llegar a cambiarlas, y el sistema podía venir a ser el mismo como hasta hace poco en los automóviles con positivo a tierra, como puede ser visto si todos los signos de la Fig. 3 son invertidos en polaridad.

CORROSION DEL TERMINAL DE BATERIA

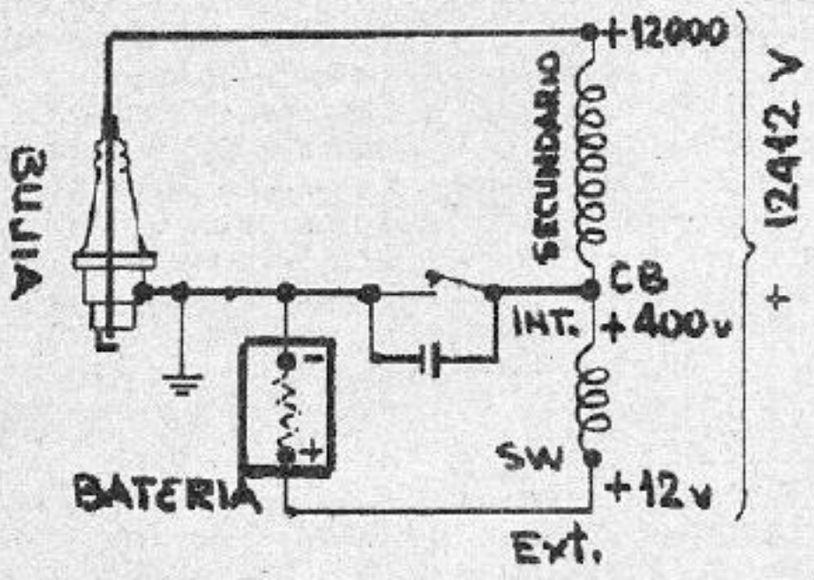
Cuando dos materiales no similares son sumergidos en un electrólito, ellos forman las placas de una pila galvánica. El metal químicamente más activo generalmente forma el ánodo cargado positivo y tiende a ser corroído más rápido por la corriente, la cual fluye desde él a través del electrólito hasta el cátodo cargado negativamente. El cátodo tiende a ser protegido por depósitos de sustancias inertes. En los sistemas en uso antes del referido informe de 1935, el poste de plomo de la batería estaba comúnmente conectado a tierra por un terminal o conector de cobre (Fig. 5), y cualquier humedad atrapada entre los dos tendía a promover corrosión electrolítica. Puesto que el plomo es naturalmente anódico para el cobre, el terminal de batería negativo a tierra resultaba seriamente picado en su superficie, ocasionando un pobre contacto. La corrosión era además acelerada puesto que la corriente pasando desde la batería hacía el terminal aún más positivo con respecto a tierra (esto es, menos negativo que el punto más negativo de todos, siendo el coche tierra en sí). Por lo tanto, la corrosión en el terminal de batería constituía un serio problema; siendo el único remedio la disposición del positivo a tierra, lo cual permitía a las corrientes fluir en la dirección opuesta y cancelar las corrientes electrolíticas corrosivas. Las recomendaciones del informe de 1935 fueron, en consecuencia, llevadas a la práctica y todos los fabricantes ingleses adoptaron el sistema de positivo a tierra.

PROBLEMA RESUELTO

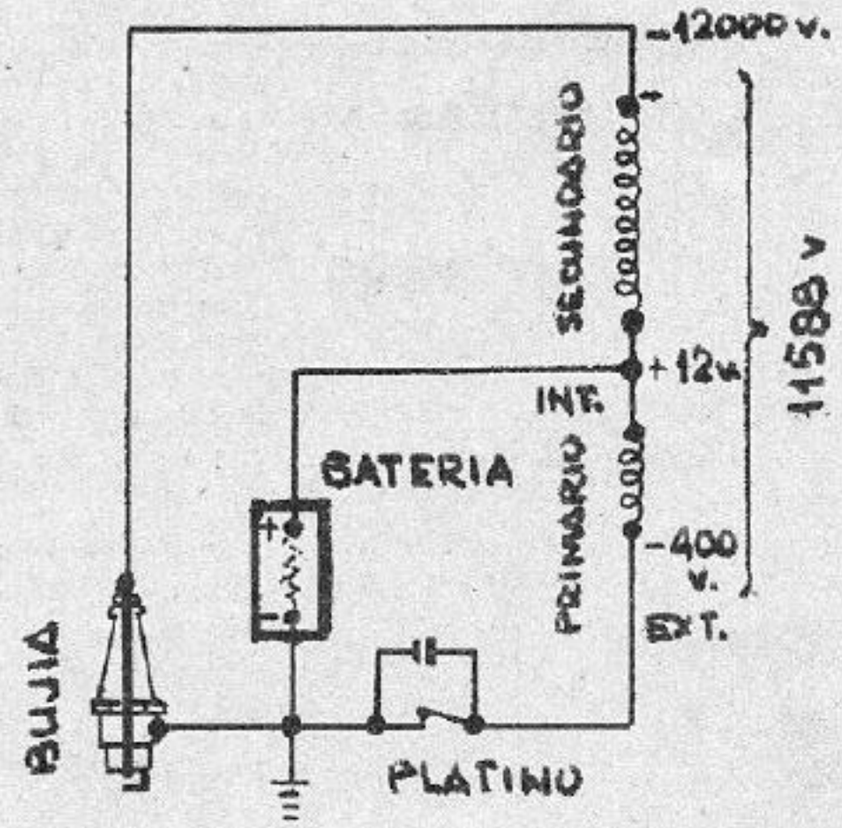
Con las modernas técnicas y nuevos materiales, los dos defectos de un sistema negativo a tierra —chispa de alta tensión positiva e incrementada corrosión del terminal de batería— no constituyen ya un problema. Las bobinas de ignición inglesas de hoy día son mucho mejor aisladas y bien capaces para resistir varios cientos de voltios en las espiras exteriores del primario, así que las bobinas existentes pueden ser fácilmente convertidas a un sistema de negativo a tierra (y retener una corriente de alta tensión negativa) invirtiendo las conexiones del primario. Similarmente, hoy día están en boga los terminales de cable construidos en plomo, así que la corrosión electrolítica es disminuida. No ostante, aunque se utilizaran materiales no similares, tampoco sería igual la corrosión debido a que mejorados diseños en baterías significan menos humedad ácida arriba de ellas, y también porque mejores ubicación y protección de baterías significan menos humedad recibida desde el camino.

Alguna vez se ha sugerido que la polaridad a tierra afecta la relación de corrosión total de un coche, particularmente de su carrocería. Esto podría solamente ocurrir si una parte sustancial del coche, digamos la carrocería, fuera conectada a un terminal de la batería (Fig. 6), siendo el otro terminal conectado a otra parte sustancial, por ejemplo el motor, y las dos partes fueran sumergidas en un electrólito. La condición para que exista corrosión electrolítica debe entonces ser creada. Si bien una atmósfera húmeda y corrosiva puede constituir una suerte de electrólito, es claro que no existe tal camino para un circuito, y que la polaridad a tierra no puede tener efecto sobre la relación de corrosión total del vehículo. El peor caso posible, tan lejos como concierne a la corrosión electrolítica, ocurre cuando el motor de arranque está en funcionamiento (Fig. 7), dado que la corriente fluyente en el sistema eléctrico está entonces a un máximo. La corriente fluye desde la batería a través del bobinado del motor de arranque volviendo a tierra, y los únicos lugares donde la corrosión electrolítica puede ocurrir son los varios terminales donde la humedad puede convertirse en un camino del circuito.

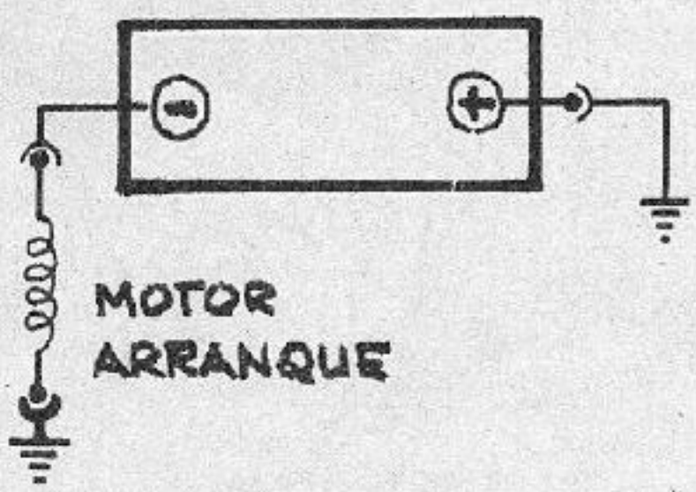
3



4



7



1 Una alta tensión positiva causa erosión en el electrodo central de la bujía.

2 Circuito de ignición con negativo a tierra.

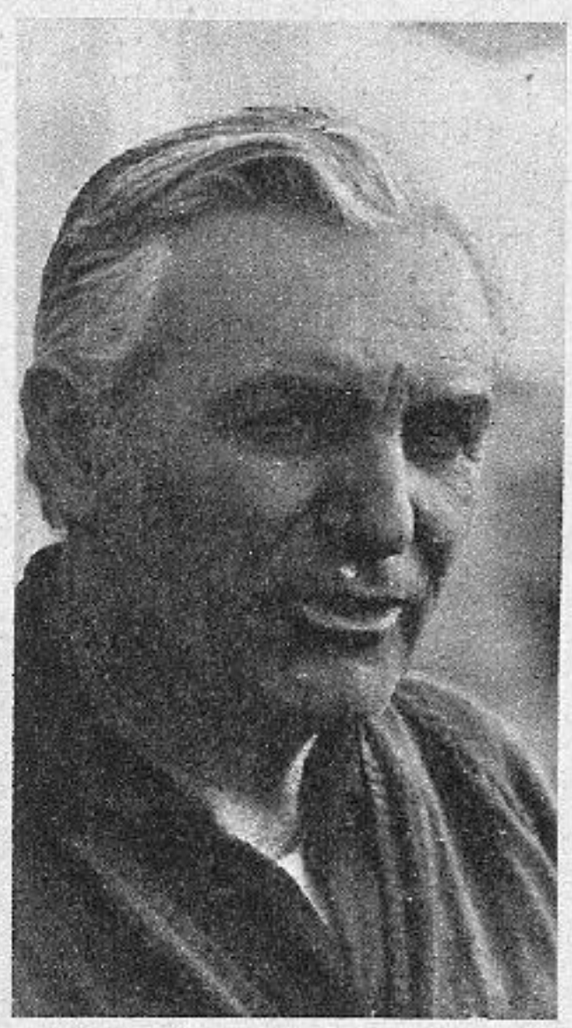
3 Circuito de ignición simplificado con negativo a tierra.

4 Efecto de invertir las conexiones del primario de la bobina en un circuito de ignición con negativo a tierra.

5 Corrosión electrolítica en un borne de batería.

6 Condición necesaria para causar la corrosión electrolítica de un coche completo.

7 Circuito de un motor de arranque.



LOS PROBLEMAS DE RAMON

Ramón Requejo tiene problemas: el automovilismo le está resultando algo muy caro; aquí nos cuenta sus cuitas y sus verdades

por JULIO F. PEREZ BALBI

..."Sí, a veces me lamento haber dejado de correr en Fórmula Uno, pero bien sabés que no tenía otra solución: si hubiese seguido con ella me las estaría viando muy mal; hasta el momento, en lo que va del año, hubiese corrido dos carreras y nada más; estamos a mitad de temporada y una sola carrera disputada, de esa manera no podés mantener un auto de carrera y mucho menos sacarte las ganas...", Ramón Requejo dixit.

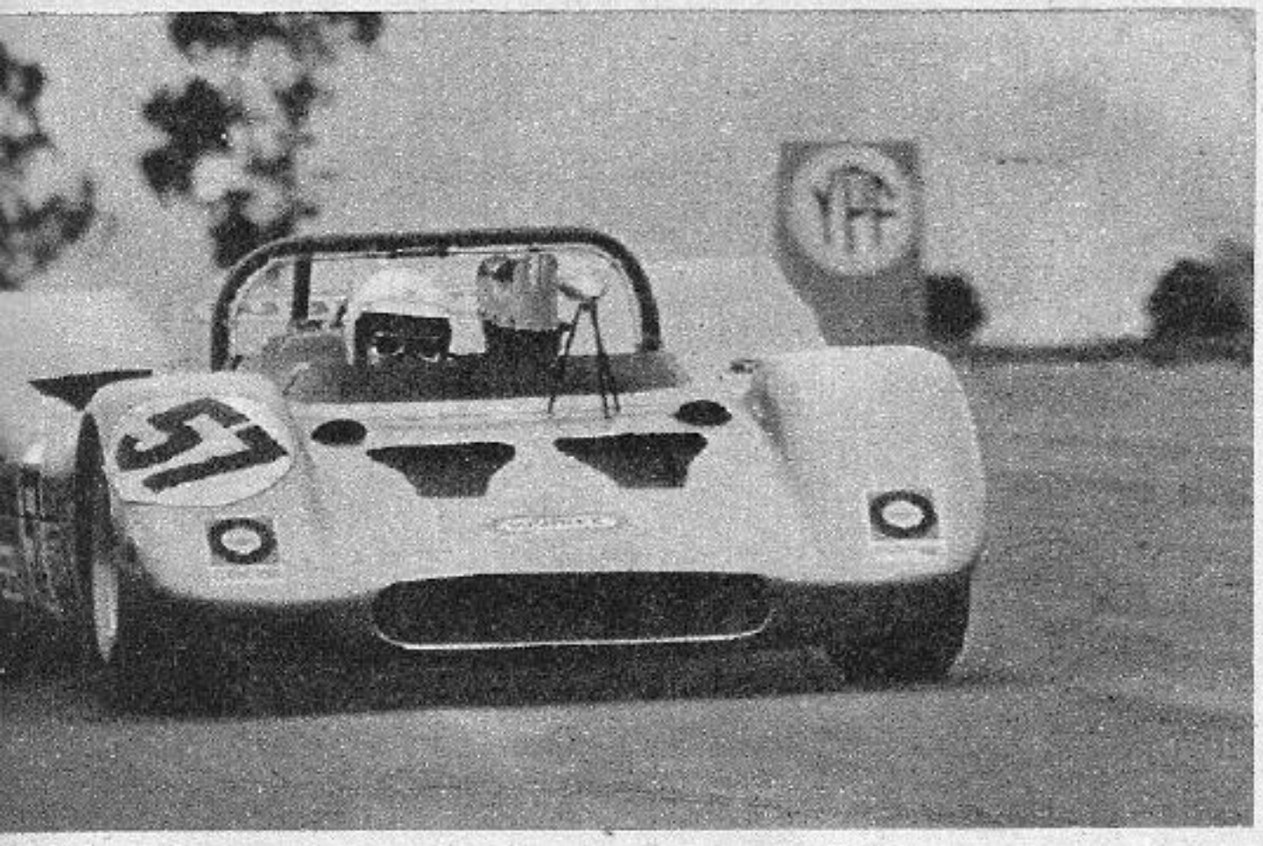
Más de veinte años con el automovilismo, Ramón, o "El Viejo", sigue siendo el mismo. Con su misma costumbre de poner el grito en el cielo, que es un olvidado, que nadie le tira un mango en publicidad, que si sigue así se funde de la noche a la mañana: el Requejo de siempre, que no obstante sigue en la brecha con alma y vida. Pero muy convencido de lo que hace, de su auto construido y preparado por el Clan Requejo (Ramón, Regino, Raúl, los tres R.R.), de sus inacabables ganas de seguir corriendo y corriendo, lo encontramos días después de la carrera de Córdoba. "...No sé exactamente qué pasó, creo que embargaron la recaudación del autódromo de Córdoba y nosotros, los corredores, no pudimos cobrar los premios... para colmo de males, desarmé el motor (N. de la R.: con un tremendo agujero en el block) y me encontré con muchas malas nuevas..."

Por culpa de un problema con los pistones (consecuente), es la segunda vez en el año que varios pedazos del motor quedan esparcidos por ahí, en un estado nada decoroso. Es que los pistones no son muy resistentes en la zona donde se aloja el perno, es frágil, en cualquier momento se corta y la cabeza del pistón va por un lado y la biela, perno y el resto del pistón (pollera) por otro; ahí comienza la masacre: la biela golpea para cualquier lado, rompe el block, machuca el otro pedazo de pistón (cabeza) contra la tapa y pocas cosas quedan sanas. El block quedó roto, un enorme gujero lo hace totalmente inservible, alguna válvula se torció y la tapa se salvó por muy poco.

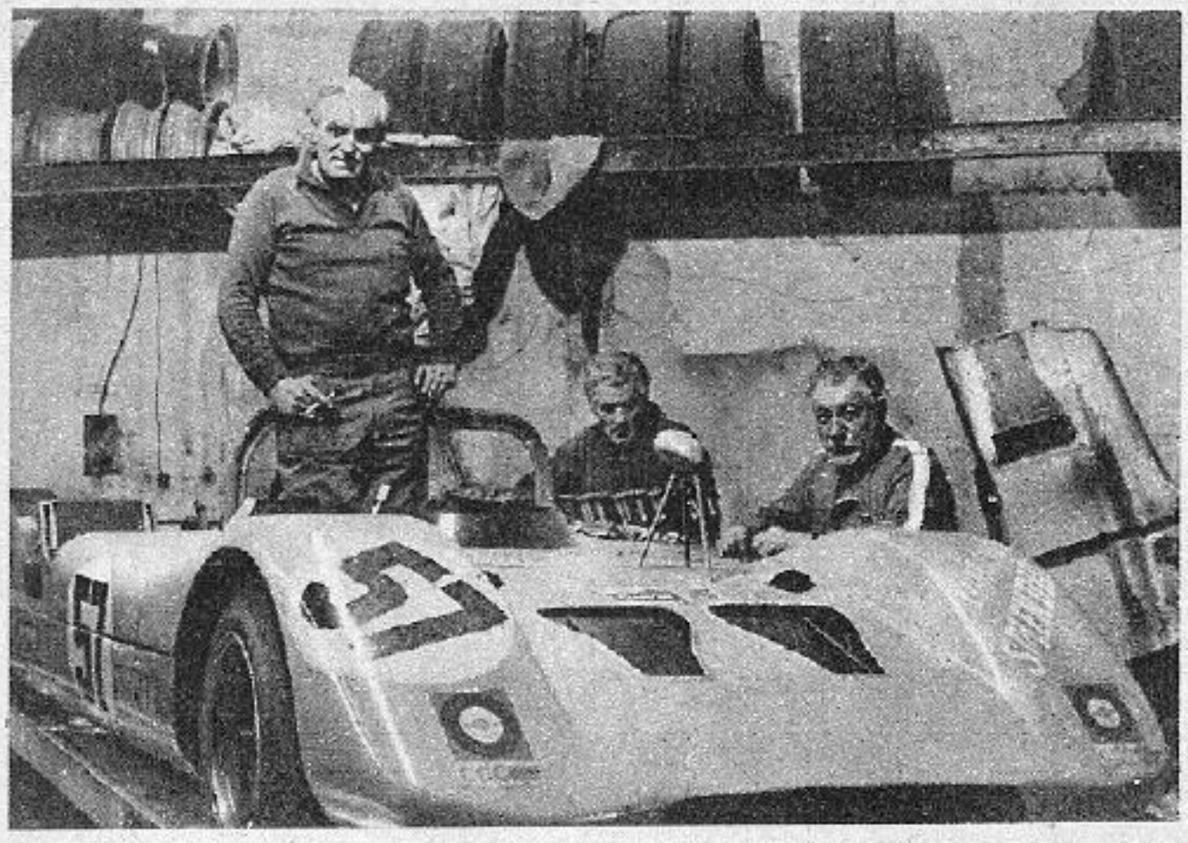
"Para colmo de males, parece que la Comisión de Concesionarios GM no nos podrá brindar más ayuda; no sé si será por problemas económicos o por otra cosa, el asunto es que los hombres particulares de Chevrolet corremos el riesgo de quedarnos sin apoyo..."

Ramón Requejo, experiencia, años de trabajo, mil y una carreras corridas en cualquier circuito que a uno se le pueda ocurrir, lleva más de veinte años sentado dentro de un cockpit; salvo raras excepciones, siempre fueron monoplazas o algo muy parecido a ello —como lo son los SP actuales, un F-1 con pilchas, tal cual los define el mismísimo Requejo—, el inacabable Ramón Requejo sigue como siempre en la brecha, las mismas ganas de trabajar, las mismas ganas de correr de siempre.

Primero fue gris metalizado ("era muy sucio"), después amarillo ("pero era más ordinario que papel de estraza") y finalmente quedó celeste.



El Clan Requejo. Ramón, dentro del auto, poniendo facha de actor de telenovela; Regino, mirando la cámara; y, más atrás, el otro Requejo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CORSA

http://lastoriadimauro.wordpress.com



AGOSTO/71

DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

1º, Paraná G-1, Tucumán F-1, 25 de Mayo TC y GP de Alemania F-1. 8, Buenos Aires G-2, Las Flores SP y F-4, 100 Kilómetros de Canadá SP. 15, Las Rosas F-1, San Luis TC, GP de Austria F-1. 22, Pergamino G-2, Buenos Aires F-2, 9 de Julio SP. 29, Mercedes G-1, San Luis F-4.

RUBEN

Fotocolor ALFREDO ALBORNOZ



http://autosantiguos.com.ar

ALONSO EL BENJAMIN



El piloto más joven de SP y sus posibilidades futuras. Lo que aprendió, lo que tiene que aprender. Sus errores y sus mejoras. Un chasis que le gusta, un motor que no empuja y un montón de fierros de Berta que esperan tener destino definitivo

Fotocolor ALFREDO ALBORNOZ

Saltó de un Renault de 70 HP a un SP de 300 HP. El cambio fue rotundo, la diferencia monstruosa y, sin embargo, no desentonó. Luego de pagar tributo, en más de una ocasión, a su ímpetu y a su falta de respeto por un auto de carrera propiamente dicho, se tranquilizó. Se tuvo más confianza y ganó experiencia, lo que se tradujo en un andar más parejo y en mejores resultados.

Hoy, Rubén Alonso superó el período de adaptación y madurez que hacen falta para administrar correctamente un SP. **"En el autódromo hice un trompo en el curvón del fondo que no terminaba nunca. Cuando agarramos la recta que lleva al curvón después de la S del Ciervo estaba tercero. El coche viajaba una barbaridad... primero iba Nasif y detrás Bertolini, yo estaba tercero y Di Palma cuarto. ¡Imaginate! Llegamos a la entrada del curvón y aunque estaba lejos de Nasif y Bertolini me di cuenta que me acercaba a ellos... corté muy encima y me mandé. Di tantas vueltas que no te das una idea... no sé todavía cómo hizo Di Palma para no llevarme por delante. El coche hizo un tramo del curvón marcha atrás y Luis estaba pegado a mí, pensé que me pasaba por encima. Por suerte no pasó nada, pero la culpa fue mía. Entré mucho más allá de lo que debía y fue en razón de un segundo que vos crees que es inspiración y es de taradez, porque si Nasif y Bertolini habían cortado a los 100 metros yo no podía mandarme hasta el cartel de los 50, eso es evidente... Ellos no son mancos y yo no soy mago. Tengo muchas cosas que aprender."**

Y poco a poco las va aprendiendo. Porque se equivoca y las corrige. Porque en Córdoba se dio cuenta a medida que pasaban las vueltas que se podía doblar más fuerte, cortar más encima, pisar antes y usar mejor el ancho de la pista. **"Los tiempos de la segunda serie eran sensiblemente superiores a los de la primera. Porque me di cuenta de un montón de cosas; lo que sucede es que en el Cabalén si te vas afuera te jugás la cabeza debido a que todas las curvas son veloces y te cuesta más decidirte a entrar realmente fuerte o cortar un poquito más allá..."**

No se queja del auto. Simplemente dice que el motor no empuja, pero los fierros de Berta ya están en el taller y sólo hay que armar un motor. **"El motor del auto no empuja nada. Es como si fuese standard, estamos trabajando con materiales de línea y así no se puede esperar gran cosa. Yo tiro 5.500 vueltas entre cambios, y comparado con lo que tiran Di Palma o Bertolini eso no es nada..."**

¿Y el motor Dodge V-8 montado en el Vounta? **"Se habló en un momento y todavía se puede dar la posibilidad, pero en el caso que se haga yo no puedo correr más porque tengo cierta relación amistosa con IKA-Renault. Yo le debo mucho a ellos y si corriera con Dodge los defraudaría. Además, suponete que al cabo de un par de carreras decidan no hacerlo correr más en SP... ¿qué hago? ¿Vuelvo a correr con Tornado? No podría. Entonces mejor sigo con IKA-Renault que siempre me dieron una mano."**

Fierros de Berta. Un chasis que funciona. Un piloto que está madurando. Un conjunto con futuro.

AUTO EXPO MEXICO

Bajo el patrocinio de la revista colega Auto Mundo de México, se llevó a cabo por primera vez en el país azteca el Salón del Automóvil. Autos revolucionarios de los mejores estilistas del mundo se presentaron junto a productos y automóviles mexicanos

México se ha sumado, a partir de ahora, a la lista de países que tienen —anualmente— su propio Salón del Automóvil. En los alrededores de México D.F., enclavado dentro del maravilloso parque donde campea el más importante conglomerado deportivo del país azteca, el Palacio de los Deportes se eleva como un coloso de cemento y colores. Por diez días, ese enorme local fue escenario de la primera exposición del automóvil realizada en México. Creado bajo la idea de Rick McBride y concretado mediante el apoyo de nuestra colega, la revista Auto Mundo de México, de MexAbril, la Auto Expo México 71 recibió bajo su techo innumerable cantidad de expositores, entre los que se encontraban las más importantes fábricas de automóviles del mundo, en especial de Italia, y las firmas productoras de vehículos y autopartes de México.

Quizás lo más importante de la muestra residió en la presentación de autos tipo "funny-cars", debidos a la pluma de los más importantes carroceros italianos. Entre los autos que detectaron más admiración están el Tapiro, concretado a través de la firma Ital Design y concebido por Giorgetto Giugiaro. El Tapiro está construido en base a una plataforma y unidad motriz de Porsche 914. Según lo declarado por sus fabricantes, el Tapiro tiene 220 HP y puede desarrollar una velocidad de 245 km/h.

El Stratos (Bertone) y el Modulo (Pininfarina) compartieron los suspiros agonísticos de miles de mexicanos que los rodearon permanentemente para poder ver esas creaciones 1971 con visión de año 2000. Un Lamborghini y una Ferrari GTB-40 completaron el rubro de autos deportivos-super. En lo que se relaciona a la industria mexicana de automóviles deportivos, fueron presentados el Sotter Dardd, el FTL con motor Porsche y el Neretti, que fue construido tomando en cuenta órganos Volkswagen 1500 y que es un buen ensayo estilístico sobre una plataforma standard.

Los autos de serie también estuvieron en Auto Expo México 71, ya sean los vehículos mexicanos como de todo el mundo.

Uno de los "stands" que más atrajeron al público del salón fue, sin duda, donde se alineaban 25 autos de colección propiedad del Club Mexicano de Autos Antiguos. Joyas tales como una Bugatti Type 13 (1910), Alfa Romeo 1930 y Rolls Royce Silver Ghost, reposaron sus formas junto a una formidable "squadra" de Maserati formada por una 150S, una 300S y la famosa 350S.

No hay duda alguna de que la Auto Expo México 71 fue un éxito por demás rotundo y que ya está en vías de repetición para principios del próximo año. México tiene ya su salón del automóvil y para el año que viene el carácter oficial en el Calendario Anual de Salones Internacionales.





La Ferrari GTB fue una de las atracciones de Auto Expo México 71. La señorita también...

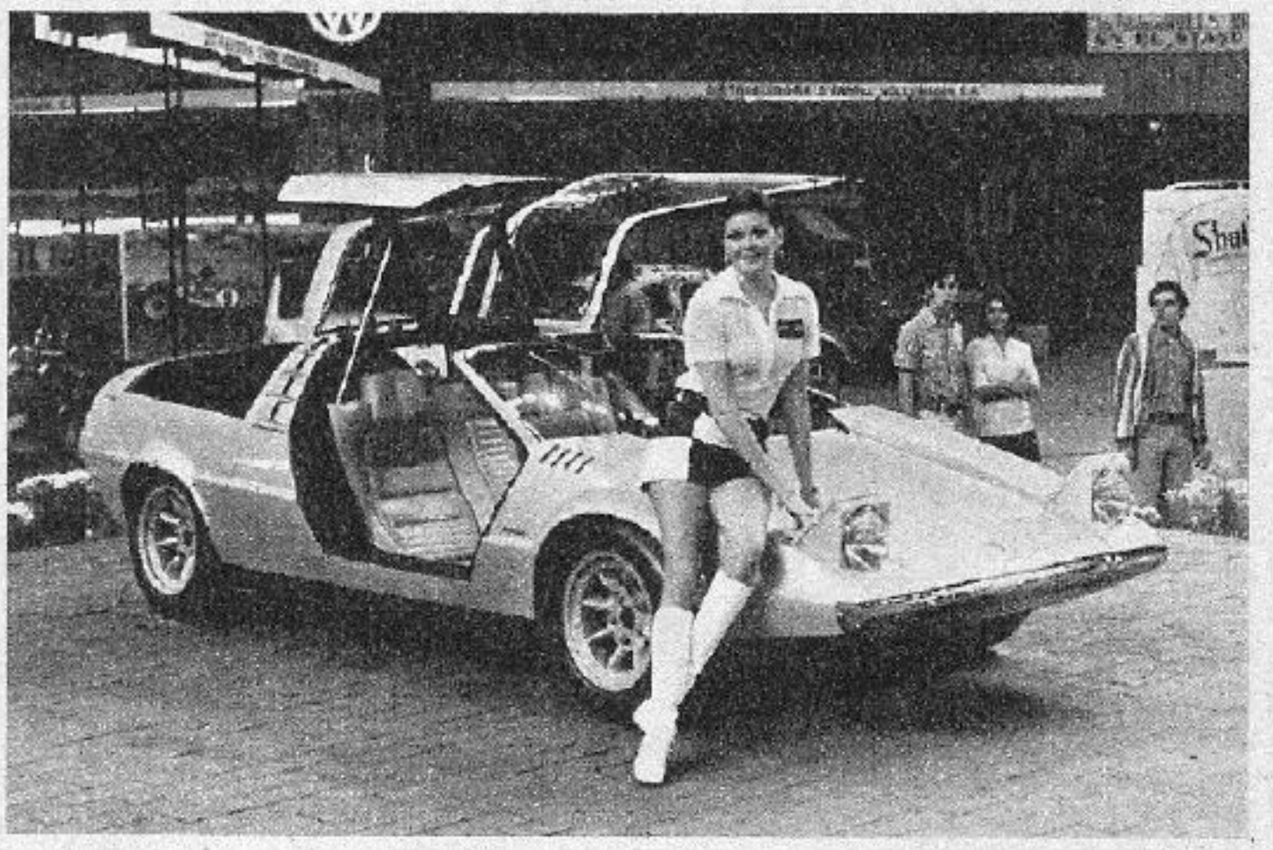
Abajo, izquierda: Bertone concibió este ejercicio de diseño sobre una mecánica de Lancia Fulvia 1600.

Abajo, izquierda centro: "¡Guapote... qué 'cacharrita' se mandó Giugiaro!" ¡Ya lo vemos, chameco! El Tapiro de Ital Design (motor Porsche-VW 914) tuvo mucho éxito, más que nada en el ambiente femenino.

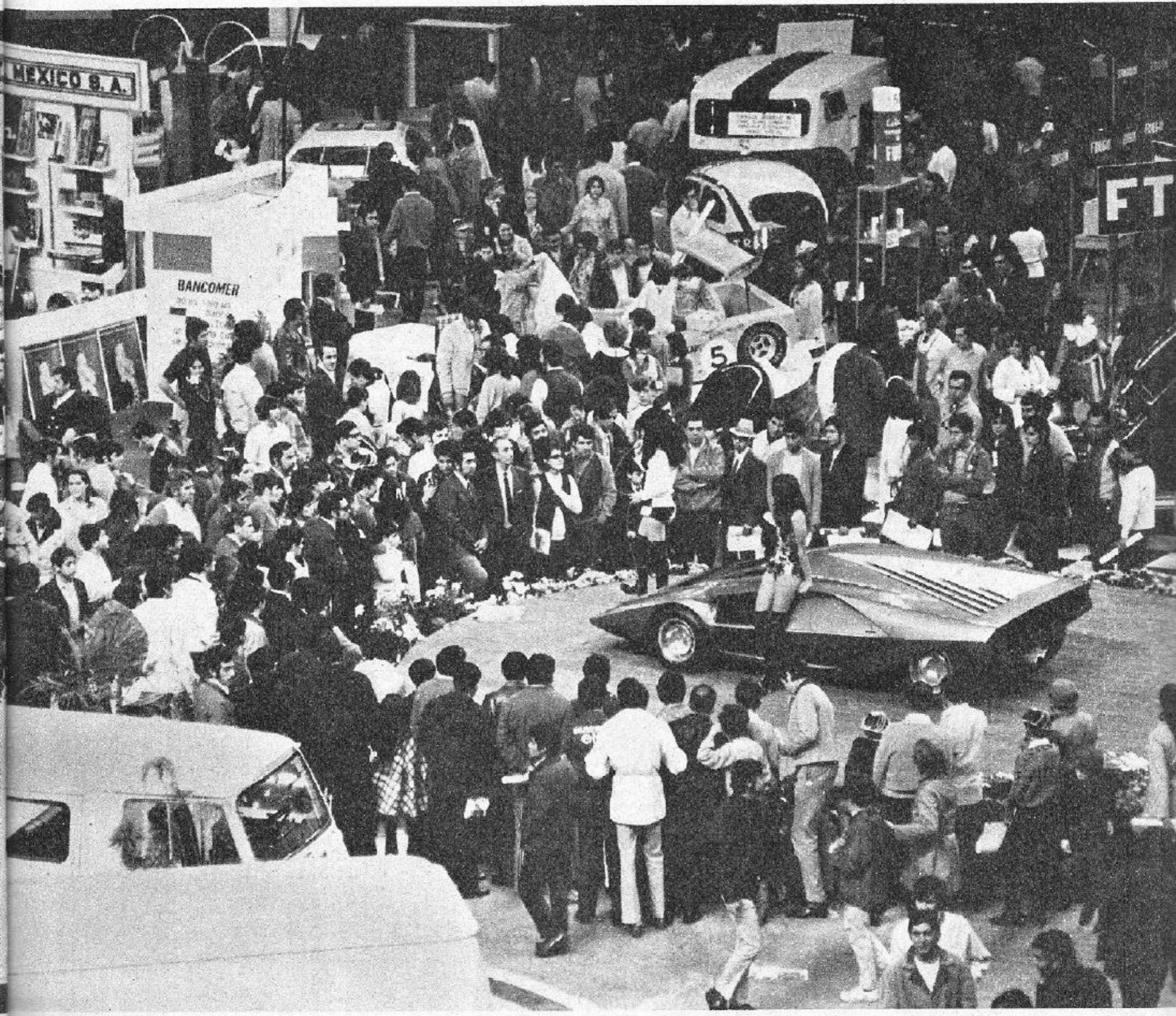
Abajo, derecha centro: Un Gran Turismo construido en México D.F. con mecánica Volkswagen 1600: el Neretti.

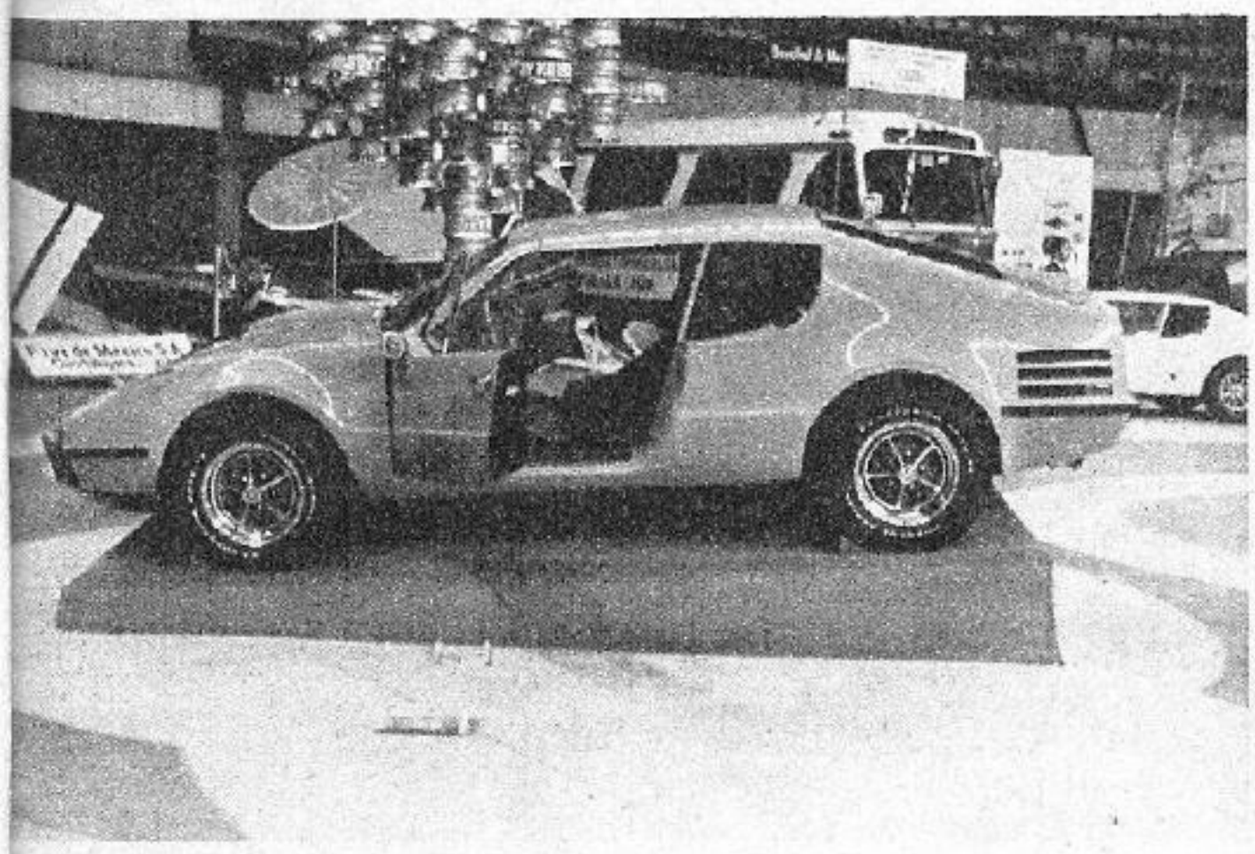
Abajo, derecha: Momentos previos a la inauguración del salón: el "corteñazo" del medio es Emilio del Valle, director de Auto-Mundo México.



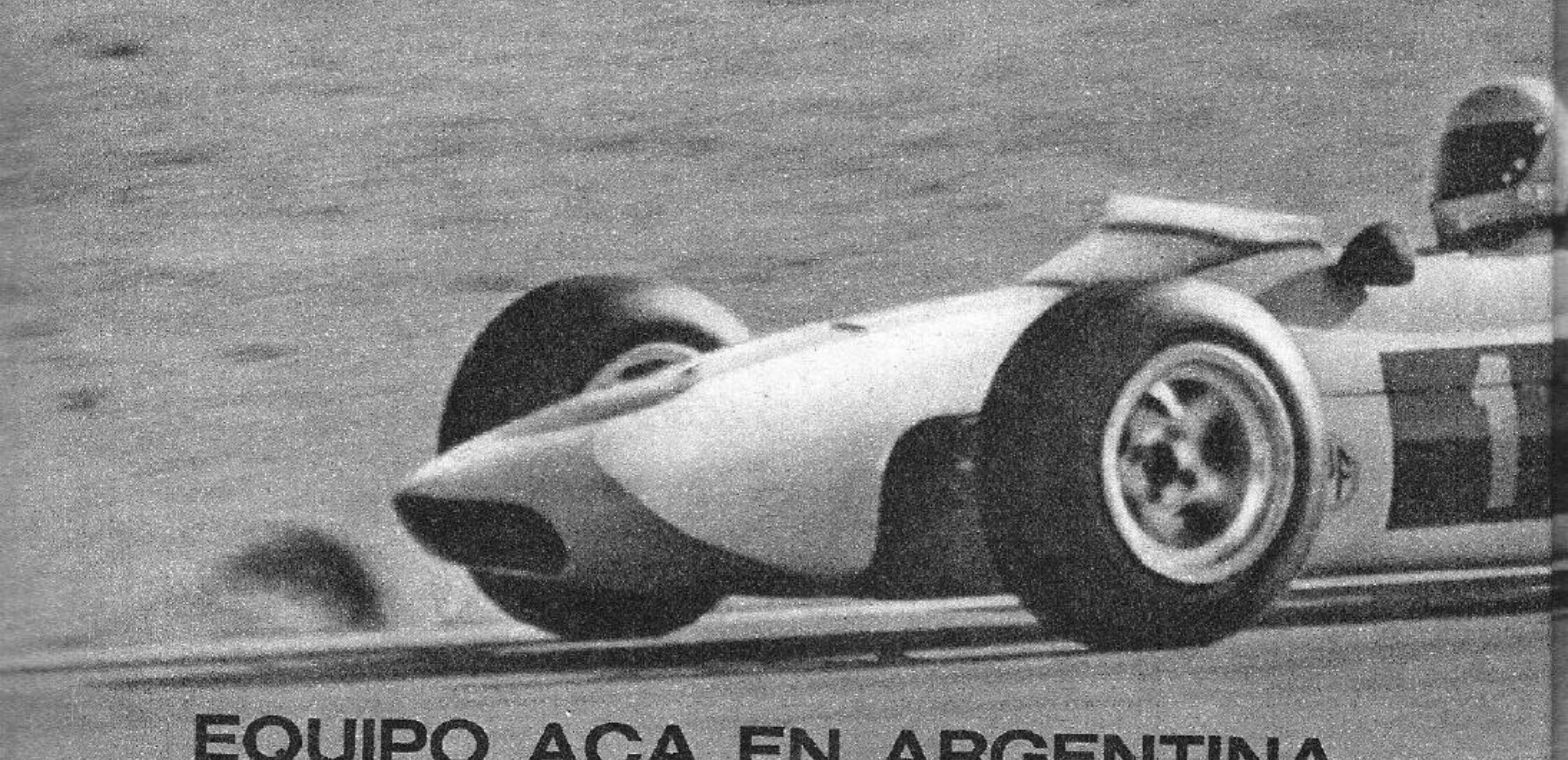


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


MEXICO S.A.
BANCOMER





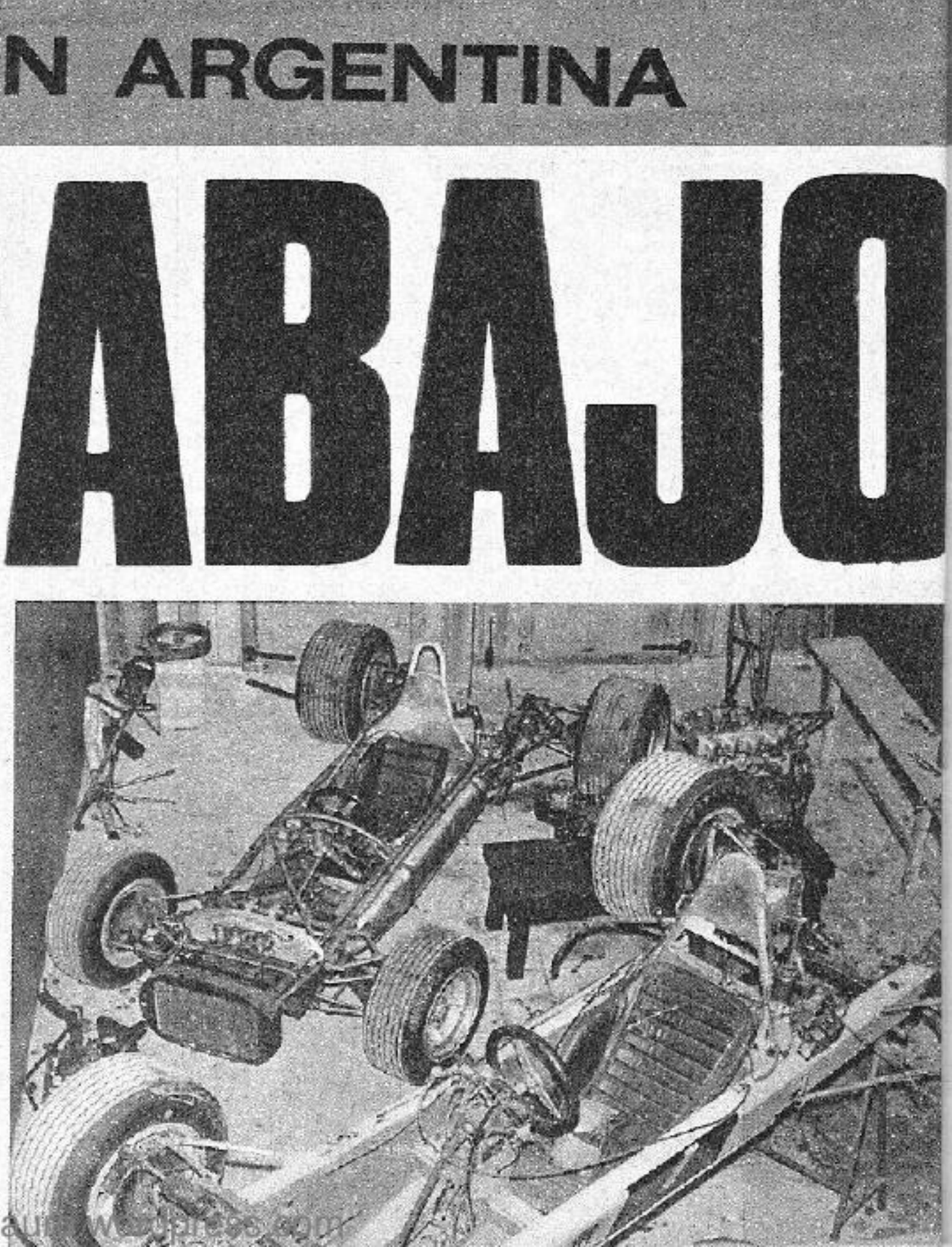


EQUIPO ACA EN ARGENTINA

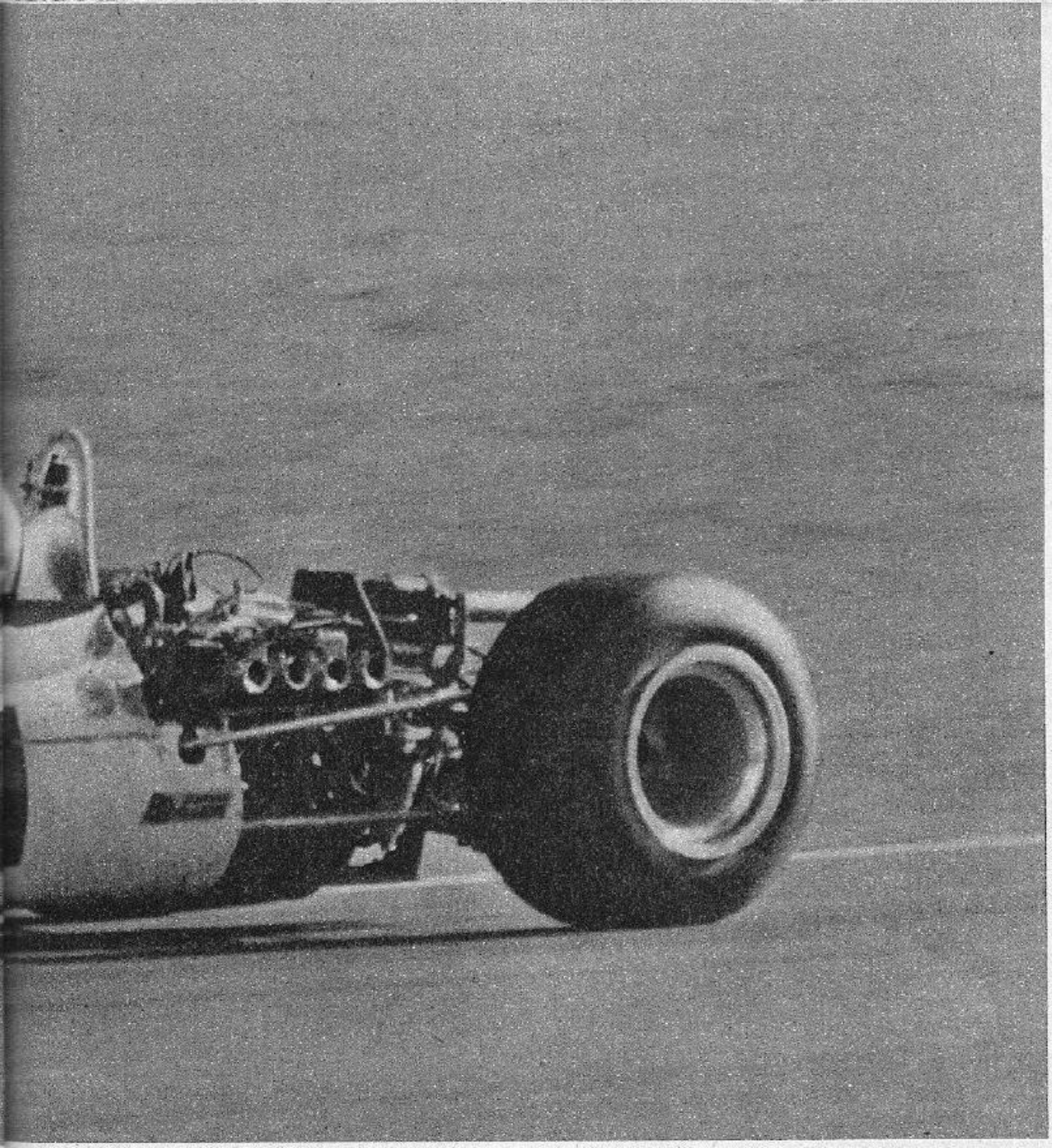
UN TRABAJO

Hace cuatro años el Automóvil Club Argentino decidió traer de Europa cinco automóviles de la Fórmula Tres para que cinco pilotos argentinos pudieran participar de la Temporada Internacional del año 1967. Las gestiones en Europa se hicieron merced a un viaje especial que realizó el escribano Ghezzi, que culminó con el embarque de dos Brabham usados (ex Brambilla y Facetti), un BWA y un De Sanctis con algunas carreras encima, pero puestos prácticamente a cero, y un Lotus cero kilómetro. Nasif Estéfano, Cupeiro, Copello, Carlitos Martín, Jorge Kissling como titulares y Larry como suplente fueron quienes asumieron la responsabilidad en la Temporada de conducir los autos del ACA, dirigidos para la ocasión por Horacio Steven.

"A fines de 1967 —rememora Rafael Sierra, actual "factotum" del equipo del ACA— el Automóvil Club tuvo la idea de presentar a las autoridades un proyecto de reglamento para establecer la Fórmula Dos en la Argentina. Poco después, a principios del 68, la gente de la Oficina de Carreras, junto con algunos mecánicos del Club, comenzaron a trabajar en uno de los F-3 para adaptarlo a la Fórmula Dos nacional, que comenzaba a tomar forma. En un primer momento la idea fue poner dos autos en



http://lasrevistasdemau...



por JORGE A. AUGE BACQUE
fotos: ARMANDO RIVAS

A través de su actuación, el equipo del ACA de M.A. F2 cumple con sus postulados: promover nuevos pilotos, preparar volantes para su equipo de F 2 en Europa y promocionar la F2 nacional

EFECTIVO



carrera, uno con motor Peugeot y el otro con motor Fiat. Pero como llegamos a un arreglo muy ventajoso con la Comisión de Concesionarios Fiat, decidimos equipar el primer auto con un motor 1500."

El primer auto del ACA en pisar las pistas fue un Brabham. El piloto, "Lole" Reutemann, fue seleccionado en una reunión entre Staffa —en ese entonces jefe de equipo— y los mecánicos Quaglia y Pilotto.

La primera carrera del equipo fue el Premio Apertura del año 69, donde se reunieron once automóviles. Reutemann, con el Brabham, quemó el embrague en la largada y debió abandonar a veinte metros de la bajada de bandera inicial. Poco a poco se armó otro auto y "Chiche" Caldarella pudo ganar una de las nueve carreras que se hicieron para la fórmula. Reutemann ganó ocho y fue campeón argentino de F-2.

1970 fue un año de transición para la fórmula, y por ende para el equipo del Automóvil Club. Se organizaron cinco carreras y no se pudo proclamar campeón de la categoría. En ese año Reutemann viajó a Europa junto con Caldarella y Staffa. En consecuencia, Rafael Sierra asumió la dirección integral del equipo y se eligieron los nuevos pilotos que hubieron de reemplazar a los viajeros.

O. Bessia, pilar del equipo de F-2 del ACA y gran valor de la categoría.

Rafael Sierra, director del equipo: "Entre dos pilotos de iguales condiciones conductivas, elegimos el que tenga mejores valores humanos. Por eso tenemos el equipo que tenemos".

El BWA y el Brabham, desarmados en el nuevo taller del ACA en la calle Juan B. Justo.

Fernandino y Raúl Kissling pasaron a ser los pilotos titulares del equipo. De esta formación surgieron dos triunfos: uno para Fernandino y el otro para Kissling. Pero a mitad de año el equipo se vio precisado a incorporar dos nuevos pilotos, ya que Fernandino pasa a correr en SP y Kissling sufre un accidente en F-1, en San Juan, que lo deja momentáneamente alejado de la práctica del automovilismo. El primer elegido es Osvaldo Bessia ("Klear"), hombre de F-4 y amigo de Kissling. Su debut fue realmente auspicioso, porque se llevó la corona de laureles. Para tratar de reactivar la categoría, el ACA decidió incorporar un nuevo hombre al equipo: Rubén Bulla.

"De Bulla me habían hablado mucho en Arrecifes —explica Sierra—, y un buen día me decidí ir a verlo a su categoría habitual: Limitada del 27. Puedo asegurar que con 150 HP, en la tierra y con los chasis que usan me asombré de cómo andaba Bulla. Lo vi dos o tres veces más sin que él supiera nada, y cuando lo consideré oportuno lo llamé y le dije que iba a correr un F-2. ¡Imaginate lo contento que se puso! Y nos resultó un gran tipo y mejor piloto." Y Rubén Bulla supo reeditar la primera actuación de su coequiper Bessia: ganó por muerte.

Héctor Farina fue la última adquisición del equipo y es de extracción de Limitada del 27. Es un buen piloto, pero aún no ha podido demostrar lo que vale. Poco a poco se irá adaptando y su auto se irá superando hasta llegar al nivel competitivo ideal, solucionando pequeños problemas.

LOS MOTORES

Actualmente no existen diferencias notorias entre un motor y otro. La potencia que desarrollan oscila entre los 144/145 HP a 7.000 rpm para los autos de Bulla y Farina, y 148 HP (aproximados) en el de Osvaldo Bessia.

"Mirá —reflexiona Quaglia, uno de los técnicos del equipo—, los motores son todos iguales, sin preferencias. Pero en el auto de Bessia ensayamos un sistema de inyección hecho por Bamse que nos da muy buenos resultados y que incrementa la potencia en unos tres o cuatro caballos."

El desarrollo de los motores del equipo ha pasado de la Comisión de Concesionarios Fiat a las propias manos de los mecánicos del equipo del ACA. Se trabaja en base a motores de Fiat 1600, ya que es prácticamente imposible conseguir blocks de 1500, y son elaborados en su totalidad en el nuevo taller de la Av. Juan B. Justo. En estos momentos, una de las principales innovaciones en lo que se refiera a la parte motor reside en un nuevo tipo de bielas construidas por Varassi, de Villa Constitución (proveedor de Berta), y en el desarrollo de un sistema de carter seco. Estas modificaciones son probadas en el auto de Bessia, para poco a poco ir colocándolas en los otros dos automóviles. Ante la carencia de banco de pruebas, el ACA ha decidido utilizar —a la brevedad— el que está colocando Maldonado Automotores a dos cuadras del taller del equipo.

"Fijate que con las cajas tenemos problemas —interviene Sierra—, porque todavía estamos utilizando las Colotti originales que vinieron con los autos en el '67 (¡y ya eran usadas!) y ya no dan más. Pero si bien nosotros hubiéramos podido comprar tres cajas nuevas, hemos decidido reparar las que tienen problemas para trabajar en las mismas condiciones que los particulares que corren en Fórmula Dos."

El maquinado de los motores lo realiza Basse Knudsen ("Bamse"), que además es asesor técnico. El armado final lo hacen Mario Quaglia y Luis García. Oscar Pilotto y Casimiro García trabajan en la parte caja y suspensión. Todo el equipo se mancomuna cuando se debe verificar el armado general de cada automóvil.

FILOSOFIA DE UN EQUIPO

El equipo del ACA es auténticamente un equipo entre amigos. Los pilotos, los mecánicos, los directivos conviven las mismas inquietudes y las mismas ganas de estar en las carreras domingo a domingo. Pero también campea entre esas cuatro paredes del taller de la calle Juan B. Justo un profundo amor por la categoría. Tal vez porque la Fórmula Dos es un poco la hija de ese equipo; el ACA la propuso y el ACA formó el primer equipo de la categoría.

Para Rafael Sierra, director del equipo, la "squadra" del club es un hobby muy serio. Su dedicación es casi permanente y la visita diaria al taller no se pospone por nada del mundo. "Será por este espíritu de equipo que vive con nosotros que cuando tenemos que elegir un piloto nos fijamos muchísimo en las condiciones humanas que tenga ese candidato. Entre dos pilotos con iguales condiciones conductivas elegimos al que nosotros consideramos «mejor tipo». Y creemos que el grupo humano que hemos formado es ideal. Por supuesto que todas las decisiones que tomamos en cuanto a pilotos tienen que tener el visto bueno de la Comisión Directiva del ACA, aunque el capitán Gianelli y el escribano Ghezzi nos han dado una autonomía lógica dentro de la cual podemos movernos muy bien."

El equipo del ACA es un ente que funciona y que ya lanzó sus primeros resultados al enviar a su piloto, Reutemann, a correr en el equipo ACA versión Europa. Los resultados están a la vista: promoción de sus pilotos a nivel europeo y fomento de la Fórmula Dos en nuestro país, gracias al aporte de sus tres unidades actuales.

LOS PILOTOS

RUBEN BULLA

30 años, soltero, arrecifeño. Trabaja en el campo junto con el padre. Se inició en el automovilismo corriendo en kart y luego pasó a Limitada del 27. Actualmente continúa corriendo en Limitada cuando no se superpone con Fórmula Dos. El vehículo que utiliza para correr en Limitada está equipado con un motor Ford T, con una tapa de cilindros hecha en Arrecifes con un árbol de levas a la cabeza.

OSVALDO BESSIA

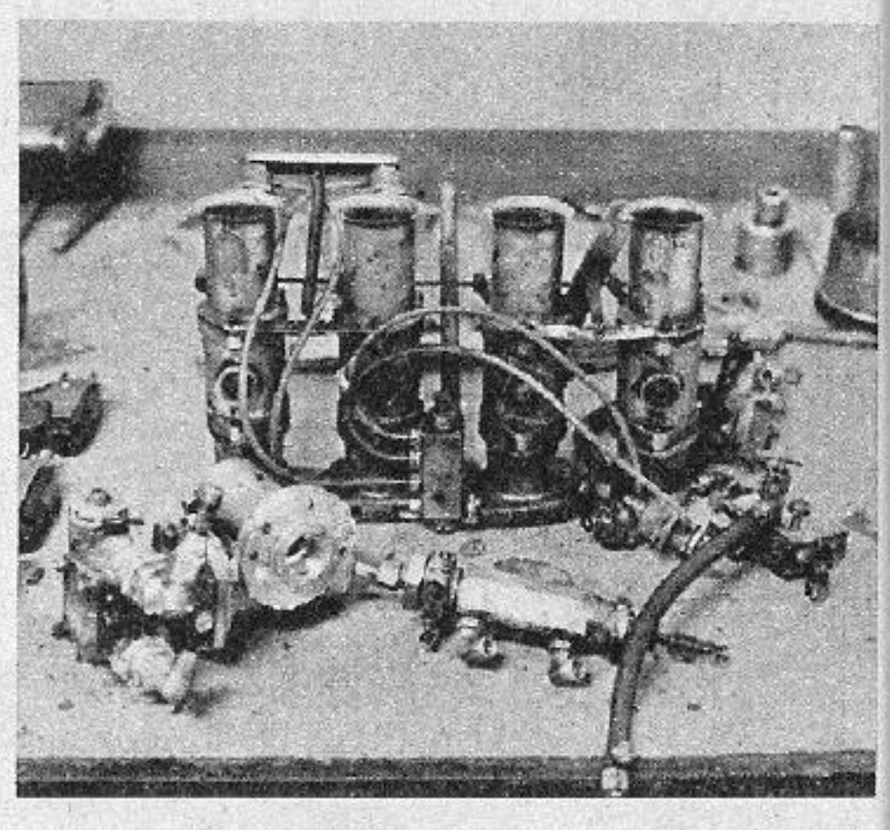
Casado, un hijo, propietario de un taller metalúrgico donde fabrica techos para estaciones de servicio, exposiciones, etc. Comenzó corriendo con una cupé BMW en Turismo Mejorado, luego participó activamente en Fórmula Cuatro y, finalmente, se integró al equipo de Fórmula Dos del ACA, a partir de 1970.

HECTOR FARINA

Se integró al equipo del ACA en 1971, luego de haber transitado por el kart y por Limitada del 27, donde actualmente aún milita con un Ford T. Tiene 29 años, es casado y vende tractores y maquinaria agrícola en Pergamino.

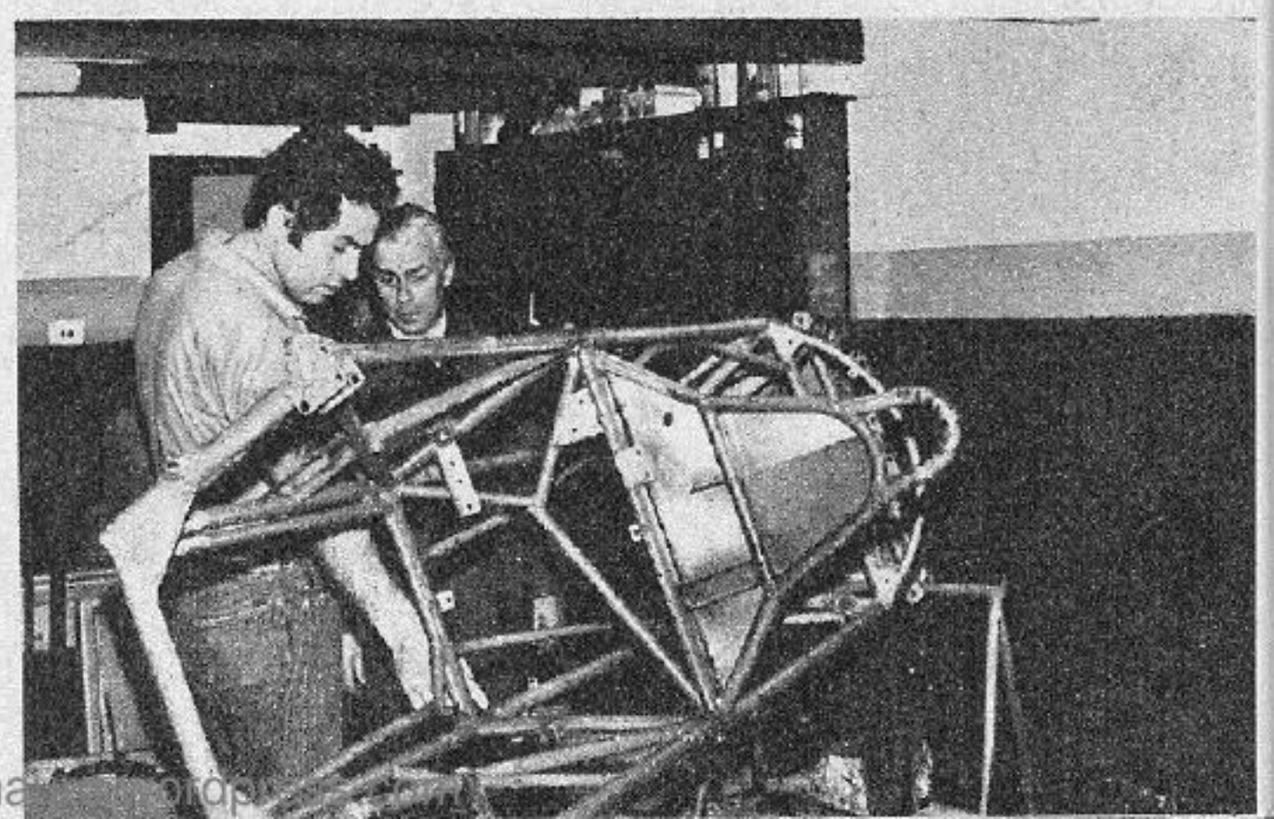


Ulises Rotondi, Sierra y Mario Quaglia planean juntos la organización del equipo antes de cada carrera.



El sistema de inyección desarrollado por Bamse y aplicado en el motor del auto de Osvaldo Bessia.

Quaglia y Sierra estudian la forma de reparar el chasis que Bessia "arrugó" en la carrera de F-2, en Mendoza.



http://lasrevistasdema...



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las más exigentes normas de categoría y confort.- Se publica regularmente en los semanarios "SIETE DIAS", "PANORAMA" y "PARABRISAS CORSA" y la produce para EDITORIAL ABRIL S.A., López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 T.E. 61592.- ROSARIO.-

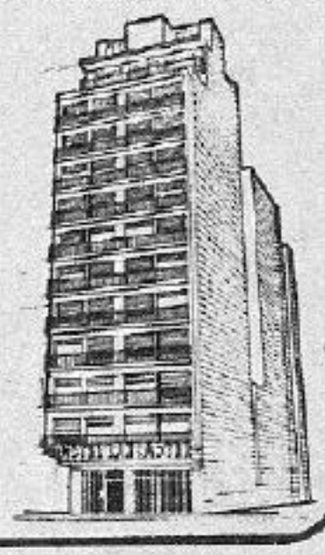
---

HOTEL DORADO



A 20 metros de la Av. 18 de Julio (km. 0). Nivel internacional. 80 habitaciones, calefacción central, teléfonos, lavadero propio. Super continental breakfast incluido. Room service las 24 hs. del día. Música funcional en su bar "La Vela".
Plaza Libertad 1334 MONTEVIDEO Teléfonos 984621 al 25.

URUGUAY



En la zona más privilegiada y céntrica de Montevideo. 80 habitaciones y suites todas exteriores con baño, teléfono y radio FM. Snack bar, garage, telex, calefacción central oSu 1.200 por persona.
Ibicuy 1296 esq. San José.
MONTEVIDEO Teléfonos 89808/9.

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE

hotel caravelle



BARILOCHE

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE. 62 habitaciones con baño privado y teléfono Calefacción - Bar - estacionamiento. Bmé. Mitre 278 - T.E. 2203-2571 - Bariloche. **Informes y reservas en Bs. As.** Av. Córdoba 657 - 9° P. - Of. 93 T.E. 392 3829/3759.

En la arteria peatonal más larga del mundo 100 amplias y confortables habitaciones con baño y teléfonos privados. Música, radio, TV y aire acondicionado. **Florida 326 (Entre Sarmiento y Corrientes) Tel.45-1698/0969/6913.**

EIBAR

Eibar Hotel



BUENOS AIRES

AIRE ACONDICIONADO TOTAL. 100 Habitaciones y suites de gran lujo. Salones de conferencias y reunión.
Restaurant a la carta, confitería y bar americano.- Cocina internacional. Riviera club. Idiomas.



Hotel Riviera
ROSARIO.

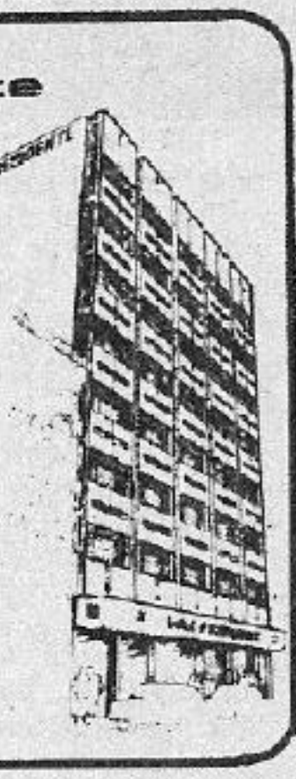
ROSARIO

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

---

hotel Presidente

TOTALMENTE CON AIRE ACONDICIONADO
PILETA DE NATACION
GARAGE
ALOJAMIENTO INCLUIDO HASTA LAS 18 hs.
SALON PARA REUNIONES
RECEPCIONES
CONVENCIONES



CORRIENTES 919
T.E. 41245/46/47
ROSARIO



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

Jerarquía Internacional. 80 hab.- Suites de lujo Aire acond. central. Música ambiental - Radio - T.V. Salones de conferencias y convenciones. Estacionamiento - Snack bar - Cocina internacional. **San Martín 2954 - T.E. 21115/16/17/18 Santa Fe.**

TRADICION DE GRAN HOTEL. 120 hab. de lujo y suites. Suites imperiales. Salones. Cocina internacional. **Rivadavia 85 T.E. 46093/46010 Córdoba.**

CRILLON HOTEL



CORDOBA

Gran Hotel MENDOZA



Modernísima Torre de 10 Pisos. Máximo confort. 90 habitaciones alfombradas con calefacción, aire acond. y T.V. - Bar Americano. Salón de Conferencias en 9° piso con gran vista panorámica de la ciudad.
Av. España 1210 (esq. Espejo) Tel. 52000. conmutad. en P.B. X.- Mendoza R. Arg.-

---

Habitaciones con baño y teléfono. Máxima jerarquía y confort. Salones para congresos y reuniones. En pleno centro de Mendoza.
Las Heras 328/40 Teléfono 149 .

Grand Hotel BALBI



GRAN HOTEL CAROLLO



MENDOZA

80 Habitaciones, singles, dobles y departamentos con aire acondicionado total. Gran Recepción. Salones de Conferencias y Convenciones. Restaurant a la carta con cocina internacional. Cocheras. Prop. José Carollo. **Garibaldi 82. Tel. 48830-48825. Mendoza.**

GRAN HOTEL La Micela

Frente A.C.A.



Cocheras. Aire acondicionado.
Amigorena y Primitivo de la Reta. / Teléfonos 45000 en P.B.X. / Mendoza R. Argentina.
Y en fecha próxima:
GRAND HOTEL PRESIDENTE. Categ. Internac.

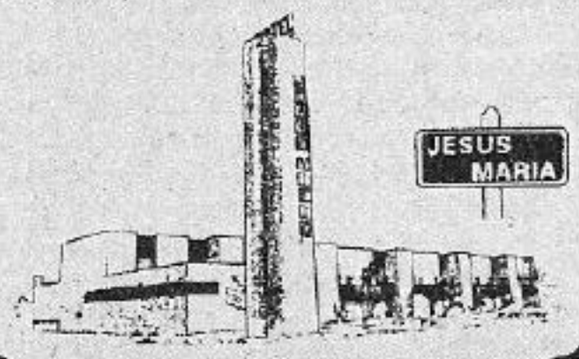
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel



el PASO VIEJO

Confort y cordialidad. Baño priv. Aire acondic. Teléfono, Piscina, etc. **Ruta 9 (Km. 753) T.E. 25 Jesus María - (Cba.)**



JESUS MARIA

Grand hotel



CATEGORIA INTERNACIONAL. 200 hab. y dep. exteriores. Todas c/baños termales priv. Tel. Aire acond. Comedor bar y confiterías. Salones. Piscina cubierta c/agua termal salada. Servicio médico. Peluquería. Nursery. Masajista. Av. Hipólito Irigoyen 550 T.E. 185 y 195 - Termas de Rio Hondo.

HUSA

HOTELES UNIDOS SA

Y SUS CUATRO HOTELES EN TERMAS DE RIO HONDO

PALACE - Gran Turismo
PANAMERICANO
LOS INCAS 1ª especial
ROMA - 1ª Categoría

Administración reservas y pasajes:
Tucumán 1610 4° P. - T.E. 40-9453
Buenos Aires.
CATEGORIA AL SERVICIO DEL TURISTA

GRAN HOTEL LOS PINOS

Habitaciones con baño termal privado - Suite de lujo - Peluquería - Salones de estar - Cocina internacional - Tenis y bochas - Billar, cine, teatro. Garage - Parque - Piscina c/agua termal salada. Maip 201 - T.E. 43 y 175 - Termas de Rio Hondo.
Informes en C. Federal:
ARIOSTO TURISMO T.E. 38-1110/1061

TERMAS DE RIO HONDO

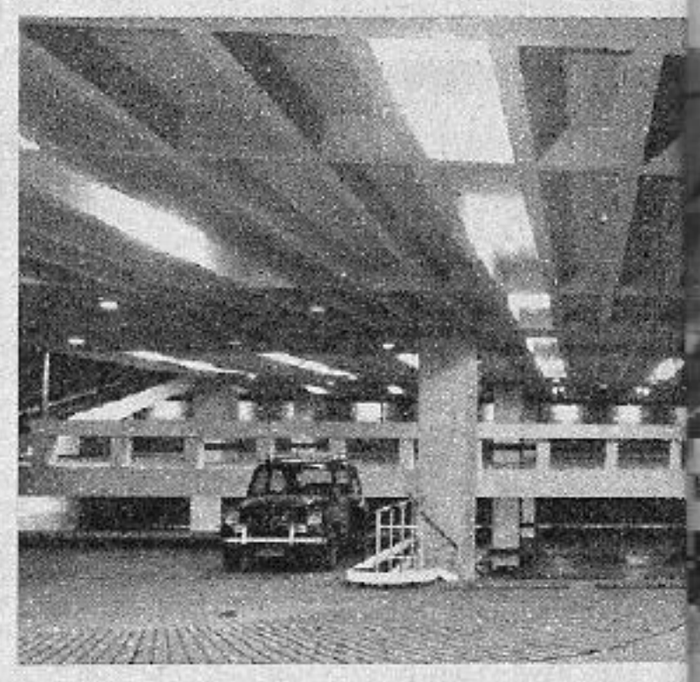


LEGALES

EL GARAJE... ¿RESPONSABLE

A usted le pueden robar o puede incendiarse el auto que guarda en un garaje público. Hasta qué punto es responsable el dueño del garaje y hasta dónde se puede perjudicar el dueño del automóvil





por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA

¿QUE PASA CUANDO NOS ROBAN O INCENDIAN NUESTRO COCHE EN EL GARAJE?

En estos últimos meses, el robo o incendio de automóviles estacionados o guardados en un garaje es una noticia repetida con todo tipo de titulares, fotografías y comentarios periodísticos.

Aparte de los robos cotidianos, por obra y magia de ladrones profesionales, casi no hay asalto o secuestro de tipo político que no sea precedido por el robo de dos o más automóviles en un garaje cercano al lugar donde se va a perpetrar el delito. Prueba de esta ola delictual la da el robo simultáneo de catorce automóviles que se hallaban depositados en sus garajes, que fueron sustraídos en la noche del jueves 17 de junio pasado en Avellaneda, en unos casos sin violencia y en otros casos a mano armada.

También se ha puesto de moda en los últimos tiempos el incendio de automóviles guardados en un garaje o playa de estacionamiento, no sólo por causas accidentales sino también provocado por motines como el registrado en Córdoba el mes de marzo de este año, que dejó un saldo de más de setenta coches destruidos por el fuego.

Sumados así los robos e incendios de tipo común a los provocados por causas políticas, se llega por simple operación matemática a cifras sin precedentes en nuestro país.

Dejando de lado el enfoque sociológico del problema, en estas páginas nos interesa plantear ya mismo este interrogante. Cuando se incendia o roba un automóvil, su automóvil, por ejemplo, ¿quién es el responsable: el dueño del vehículo, el propietario del garaje o el cuidador o sereno que los cuida?

La clave que nos indica que la responsabilidad civil por el daño debe recaer en el dueño del garaje nos la da un reciente fallo de la Cámara Provincial de Apelaciones en lo Civil de Mar del Plata, dictado a raíz del incendio provocado por dos mecánicos que trabajaban en una soldadura autógena en las proximidades de un automóvil, marca Chevrolet, circunstancia que determinó la destrucción del coche.

EL CONTRATO DE GARAJE

Este fallo notable que se refiere a un caso de incendio accidental de tipo común (para diferenciarlo así de los derivados de un motín político) expresa que "La relación jurídica que vinculaba al dueño del garaje con el automovilista que depositaba su vehículo en el establecimiento de aquél, es un contrato de los llamados innominados, por no tener en el Código Civil una reglamentación especial y que participa de los caracteres del depósito, de la locación de servicios y de la locación de cosas, por el cual el dueño del garaje se obliga a ceder al cliente el uso de determinados espacios para el estacionamiento del automóvil y cuidar del mismo, y por su parte el propietario del vehículo se obliga a pagar el precio estipulado".

"Nos encontramos así —continúa el fallo, que más que un escrito judicial nos parece una magnífica síntesis periodística— ante un contrato sui generis, original, atípico, complejo y por lo tanto innominado, oneroso por naturaleza, en el que debe asegurarse no sólo el suministro de lugar cubierto para estacionar y proteger el automóvil de las inclemencias del tiempo y de los riesgos de su permanencia en la calle, sino también el asumir la custodia o guarda del mismo para protegerlo de todo riesgo referido a su integridad y conservación, como asimismo de todo uso innecesario y de sustracciones parciales o totales." "Debe —añade— responder el garajista no sólo por su hurto o robo, sino por los daños que pueda recibir de parte suya, de sus dependientes o terceros, que alquilen su cochera, salvo CASOS DE FUERZA MAYOR O FORTUITOS, RAZONABLEMENTE INEVITABLES."

O sea que este tribunal adhiere a la tesis de responsabilidad total e irrestricta del garajista por todo cuanto le acontezca al vehículo dejado a su cuidado. Jurídicamente correcta, esta tesis no hace más que afirmar la responsabilidad por culpa indicada por los artículos 512, 1109 y 1113 del Código Civil.

Por eso el tribunal añade más adelante: "Por lo demás, a nadie se le ocurre que cuando se confía un automotor a un garajista —accidental, frecuente o diariamente— para su estacionamiento temporario, por dinero, haya de estipularse pacto o cláusula alguna por la cual además de darle espacio para el coche asuma el cuidado, guarda, etc. del mismo, pues ello va implícito en el objeto de la contratación".

En cuanto a la liberación de responsabilidad, expresa: "No basta que en el garaje exista un letrero que diga, como en este caso, «Sin responsabilidad en caso de incendio», porque las cláusulas de liberación o limitación de responsabilidad debe pactarse bilateralmente entre las partes, —libre de toda presión o imposición de normas contractuales— por escrito y reuniendo los recaudos legales exigidos para la validez de un contrato".

NECESIDAD DE LEGISLAR ESTOS CASOS

Como se puede ver, el que recibió en depósito un vehículo, salvo casos de fuerza mayor, como enseguida veremos, responde íntegramente por los daños sufridos.

Se trata, entonces, de un contrato atípico, que no significa estrictamente locación de cosas ni de servicios ni depósito. Es, en realidad, un negocio complejo que tiene elementos propios de esas tres figuras jurídicas.

Y este negocio jurídico, que se regula actualmente con contratos un tanto vagos, jurídicamente innominados, híbridos, tiene que ser contemplado en forma integral por nuestra ley civil e insertado a la brevedad en la estructura de nuestro código, ya que se trata de un tipo de contrato que no puede seguir siendo interpretado unas veces como depósito, otras como locación de obra y hasta como locación de servicios.

Dado el incremento de incendios y robos que se han sucedido últimamente, este tipo de casos comunes, accidentales, debe estar previsto con precisión y flexibilidad en un capítulo aparte del código dedicado al contrato de cochera.

EL CASO DE ROBO

El caso de robo ha motivado también fallos ejemplares, como el que determina el robo frustrado de un automóvil, que luego de ser sustraído de un garaje fue chocado contra un árbol que se levantaba, añoso, a menos de cien metros del lugar del robo.

También en este caso el juez consideró que el contrato celebrado entre el dueño de un garaje y el propietario del auto debe ser considerado un convenio de tipo innominado. "Se trata de algo atípico —continúa—, de un contrato complejo, mixto y de fisonomía propia. Es que entre las obligaciones a cargo del dueño de un local de este tipo está, en primer lugar, adoptar cuanta medida de previsión corresponda a las circunstancias de tiempo, lugar y de persona, con la finalidad de preservar el derecho del cliente a que le sea restituido el automotor en el estado en que se entrega, porque la obligación de restituir existe respecto de la misma e idéntica cosa que se ha entregado." (Art. 2182 del Código Civil.)

No ha de ser dudoso, entonces, que el depositario esté obligado a responder por las consecuencias que se derivan de la distracción suya o de un empleado que posibilita la entrada de personas ajenas al garaje y la producción del robo.

Por último, remata el juez su alegato en estos términos: "La limitada responsabilidad afirmada por el artículo 2002 del Código Civil, que establece que el depositario está obligado a poner la misma diligencia en la guarda de la cosa depositada que en las suyas propias, está naturalmente referido al depósito gratuito, pero esa responsabilidad se acentúa cuando el depósito se lo trasforma en oneroso, porque entonces recobra su vigencia la regla general y el depositario queda obligado por toda clase de culpa".

Esta es, sin duda, la tesis correcta: responsabilidad civil plena del dueño del garaje por los daños y/o hurtos de los automóviles

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O NO?



que se hallan a su cuidado. Para eximirse de culpa solamente puede invocar caso fortuito o fuerza mayor, que se da en algunos casos, como el de asalto a mano armada.

ASALTO A MANO ARMADA

E INCENDIO EN MOTIN

Este es, precisamente, el caso de la mayor parte de los robos efectuados por guerrilleros urbanos, que si son realizados con la presión irresistible de armas de fuego exime de responsabilidad al cuidador y al dueño del garaje, por aplicación del artículo 514 del Código Civil, ya que se trata, como señalamos, de un caso de fuerza mayor.

Asimismo, el incendio de automóviles en episodios como el sucedido este año en Córdoba, que mencionamos al comenzar esta nota, también debe ser encuadrado como un caso civil de fuerza mayor, por lo que no corresponde cargar la culpa al garajista.

En uno y otro caso, si el contrato de seguro lo prevé, los platos rotos los va a pagar, sin duda, la compañía aseguradora.

No queremos cerrar esta nota sin destacar que robos múltiples como los acaecidos la noche del jueves 17 de junio pasado alcanzan una dimensión que escapa en parte a las previsiones de los códigos civil y penal, e incluso de la nueva ley penal federal.

Un operativo delictual tan simultáneo e impresionante como el que comentamos pone en evidencia la vertiginosidad del tiempo en que nos ha tocado vivir. El hecho de que en el robo de los catorce automóviles no se ha usado en todos los casos armas de fuego para amedrentar a los cuidadores, asimila estos casos de robo sin violencia al expuesto en estas páginas, que hace responsable civil al garajista.

Como ya señalamos, los que se produjeron con uso de armas deben ser encuadrados como casos de fuerza mayor, que eximen de responsabilidad al encargado de la custodia del automóvil y, en consecuencia, al dueño del garaje.



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

60 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos. Música funcional. Tesoros Whiskería. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento. **Guemes 160/62**
Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. RESISTENCIA

Sahara
HOTEL S.A.



Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

50 habitaciones totalmente alfombradas. Teléfonos - Calefacción - Grill-Room - Salón confitería - Música funcional - Aire acond. - estacionamiento. Belgrano 715 - T.E. 2668 - 2930. **San Salvador de Jujuy.-**

EN PLENO CENTRO DE LA CIUDAD Lo espera:

Hotel
AVGVSTVS



HOTEL
VICTORIA PLAZA
F. ZUVIRIA 10



100 habitaciones confortables
CATEGORIA ESPECIAL
RESIDENCIA DE SS. MM. LOS REYES DE BELGICA
Teleg. VICTOPLAZA SALTA T.E. 1122
SALTA

LA ORGANIZACION CARMONA S.R.L. Y SUS HOTELES DEL LITORAL

Gran Hotel de Turismo Corrientes

Pileta de natación



Av. Costanera Tel. 3841

Gran Hotel de Turismo Posadas



Bolivar 171 Tel. 2071 Posadas

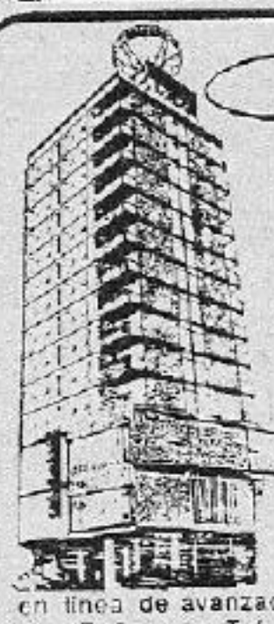
Gran Hotel Cataratas



Parque Nacional del Iguazu (R.A.) Unico sobre los saltos.

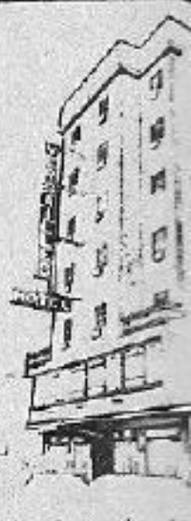
En todos gran confort, habitaciones con baño. Reservas a los hoteles directamente o a CARMONA S.R.L. Bolivar 171 POSADAS.

grand hotel



CATEGORIA INTERNACIONAL
Edificio torre, en línea de avanzada. 110 hab. todas exteriores. Baño priv. Tel. Radio. T.V. Aire acondic. Piscina c/agua caliente. Confitería. Bar. Salas y salones de convenciones. **Avellaneda esquina Independencia. T.E. 5198 - 5369 - 4400 Santiago del Estero.**

A UNA CUADRA DE LA CASA HISTORICA Y DE PLAZA INDEPENDENCIA.



VERSAILLES HOTEL
Residencial

El máximo confort. 62 hab. c/baño priv. te Música ambiental, y aire acondic. Bar TV. S las de asambleas y proyecciones Sala de re nión. Recepción señorial. Suite de lujo. G rage. Telex. **Crisóstomo Alvarez 481** T. **29760 - Tucumán.**

TUCUMAN

PRESIDENTE HOTEL



Gewo S.A. Asunción.

Habitaciones y Departamentos climatizados individualmente. Snack Bar. Restaurant c/variada cocina internacional. En pleno centro de Asunción. Incluye desayuno continental. Sin laudo e impuestos. Tea danzant.

Azara c/Ind. Nacional.
Tel. 43984-47931.
Asunción. Rep. del Paraguay.

Gran Hotel DEL PARAGUAY

Arboledas y Piscina. Vegetación Subtropica Salones de fiestas y acogedores lugares d estar. Aire acondicionado. Rancho con con juntos de música nacional. Cocina interna cional. Snack Bar. Safaris. Diner Dansan incluido desayuno continental. Estac.



De la Residencia y Triunvirato. Telef. 20051/ Telex. Asuncion

PARAGUAY

Gran Hotel Paraná

110 habitaciones de gran confort. Totalmente Alfombradas. Calefaccion. Refrigeracion integral. Suites de lujo. Cafeteria y Snack Bar. Restaurante Panoramico. En el corazon de Asunción. Incl. Gran desayuno Paraná.



P

Premier HOTEL

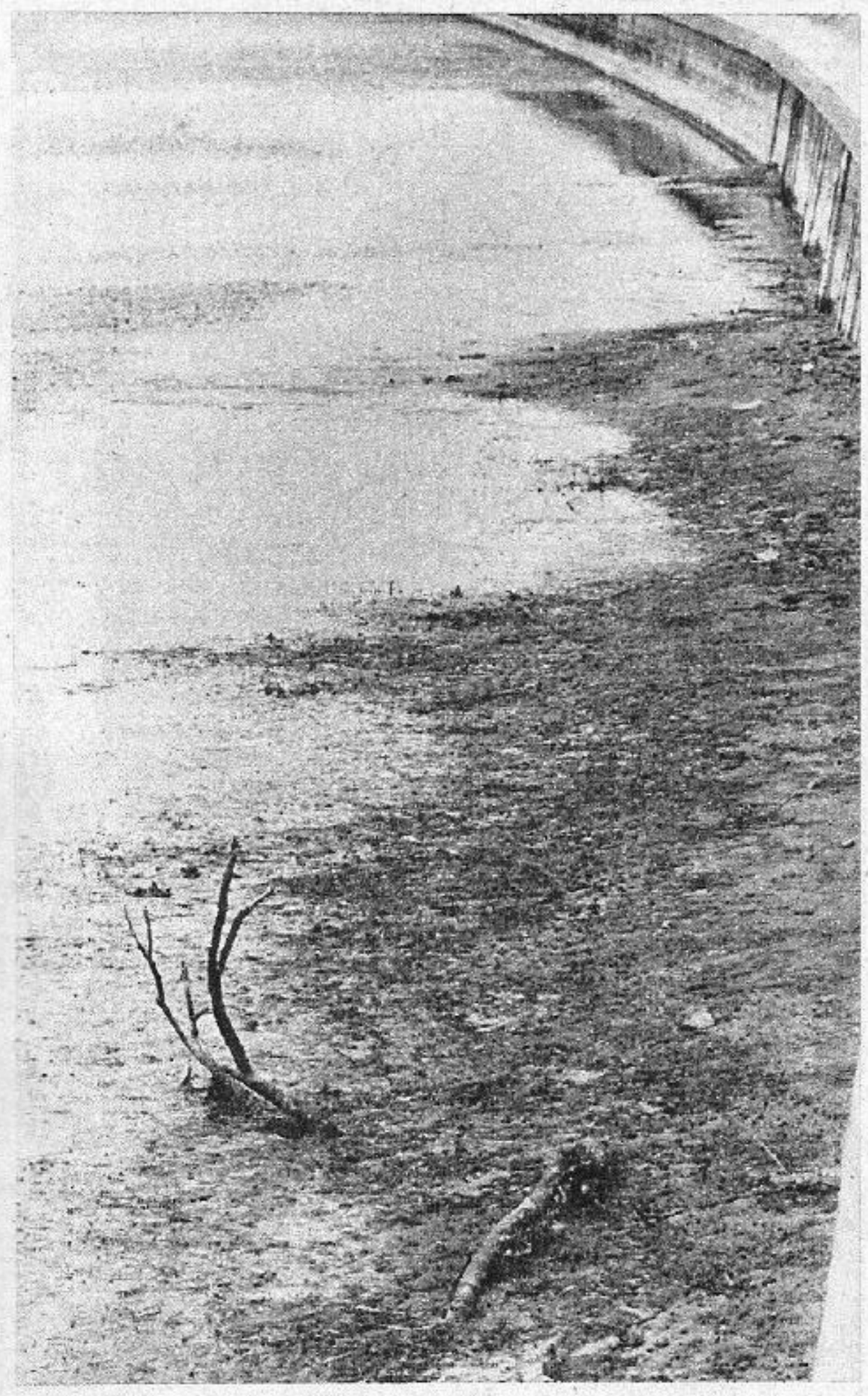


Inaugurado Julio 1971. Amplias habitaciones dotadas de: Baño Privado, Aire acondicionado, Música funcional y T.V. En la Terraza de atractiva vista panorámica: Solarium y Bar Room servicio permanente. Cafeteria. Snack Bar y Boutique. Incluido Desayuno Continental. **25 de Mayo y Curupayty. TELEFONOS: 23-874/75/81/82 ASUNCION - PARAGUAY**

25 de Mayo esq. Caballero Telef. 45 97 Asunción Paraguay.

MOTONAUTICA

por NICOLAS GELORMINI

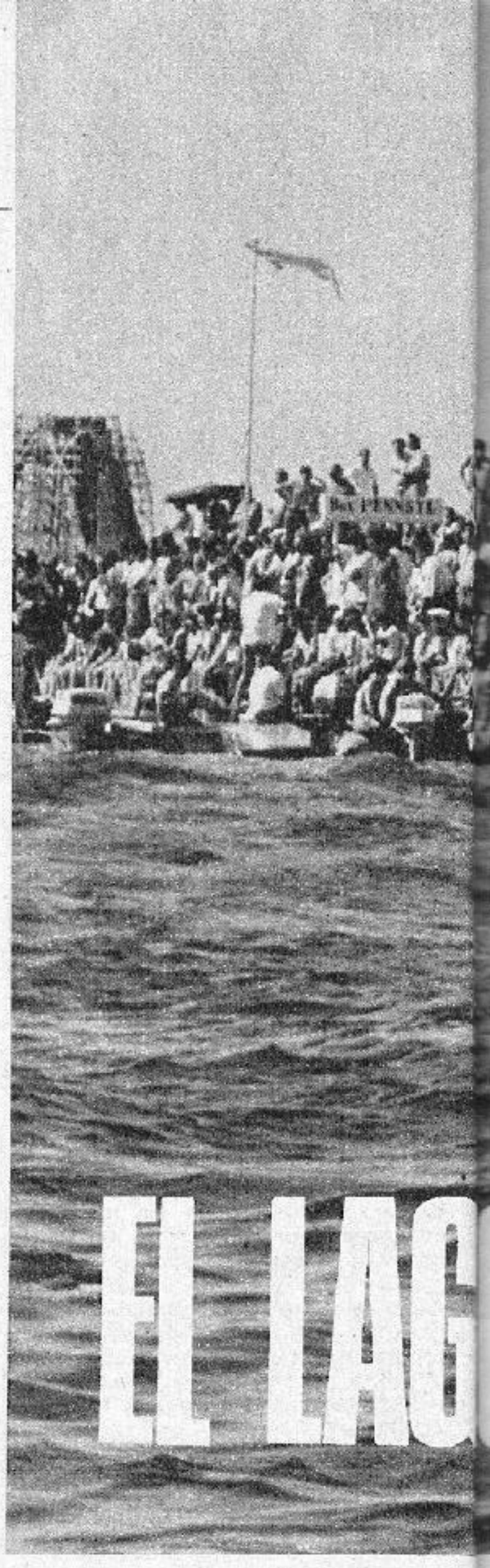


¿Es posible que público y pilotos se quejen de la falta de un escenario adecuado existiendo algo que se llama lago del Parque Almirante Brown? Estado actual de las obras, el tratamiento de las malezas y posibilidades de su uso para el Campeonato Metropolitano

1969: Avanza la motonáutica.

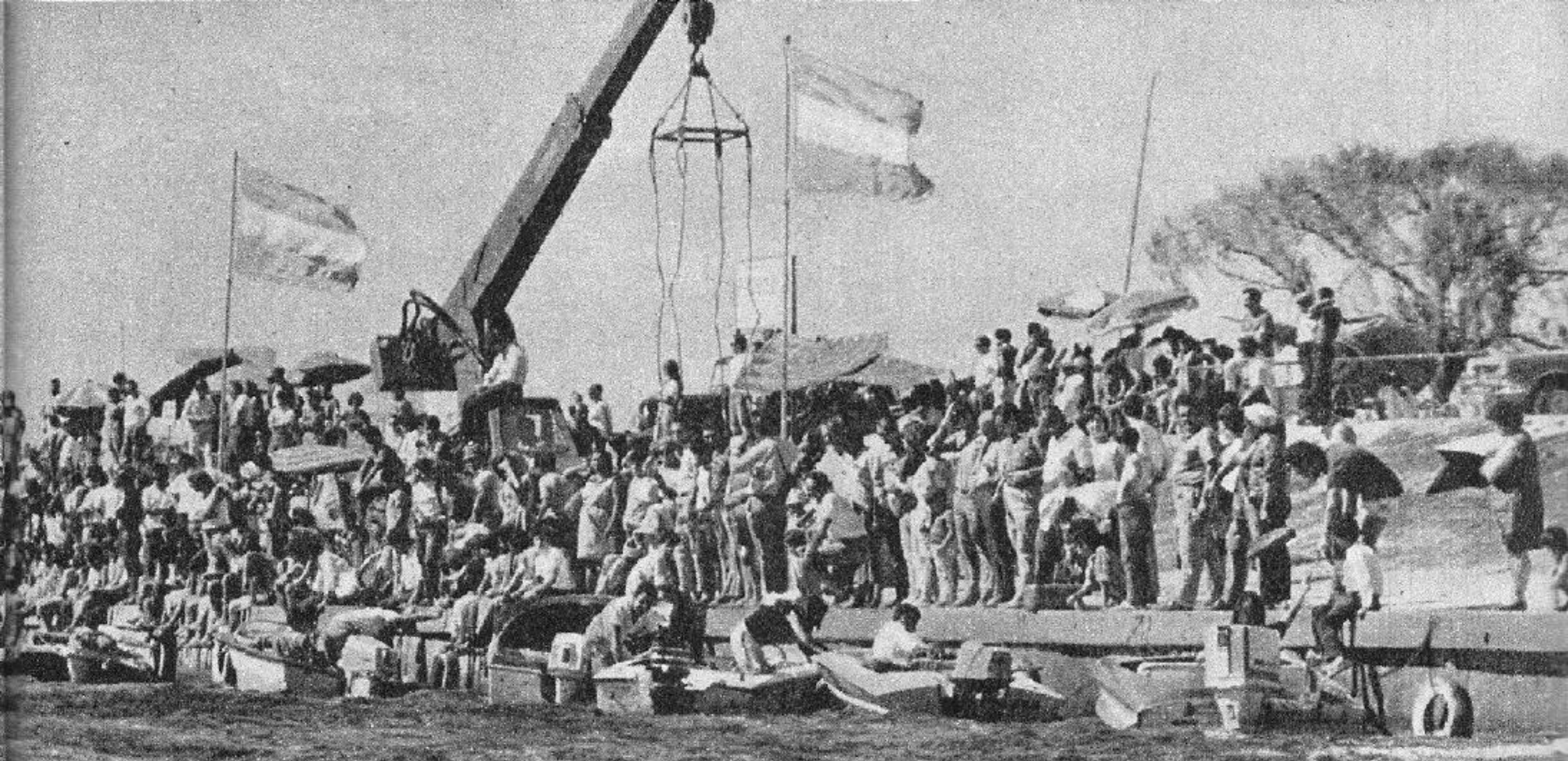
1970: Los juncos se defienden.

1971: Gol de los juncos.





La nota que CORSA publicara la semana pasada sobre la popularidad del deporte motonáutico tuvo, en la inmensa mayoría de las respuestas, un denominador común: falta de un escenario adecuado. Y tienen razón. Las carreras por el Delta, cuyo interés técnico y deportivo e importancia nadie discute, no sirven para llevar público. Este requiere emoción, velocidad, curvas, pericia y habilidad de los timoneles, pero aparte de todo eso y fundamentalmente: QUIERE VER. Quiere vivir la carrera en todo instante y no ver a los competidores una vez en un recodo del Sarmiento y esperar cinco o seis horas que vuelvan a pasar. Y todo eso se reduce a una sola palabra: QUIERE CIRCUITO. Es decir, un escenario apto para la motonáutica, de cómodo acceso de forma tal que concurrir al mismo no sea un sacrificio y buen número de competidores. Por su



LO QUE ESTA SOLO Y ESPERA

parte, los pilotos quieren un circuito no muy extenso, de forma tal que no sea solamente la velocidad la que determine al ganador, donde pueda tener gravitación fundamental la habilidad conductiva, donde puedan desarrollarse carreras de larga duración que permitan aquilatar las cualidades de cascos, motores y competidores y donde ellos mismos sientan realmente que están dando espectáculo.

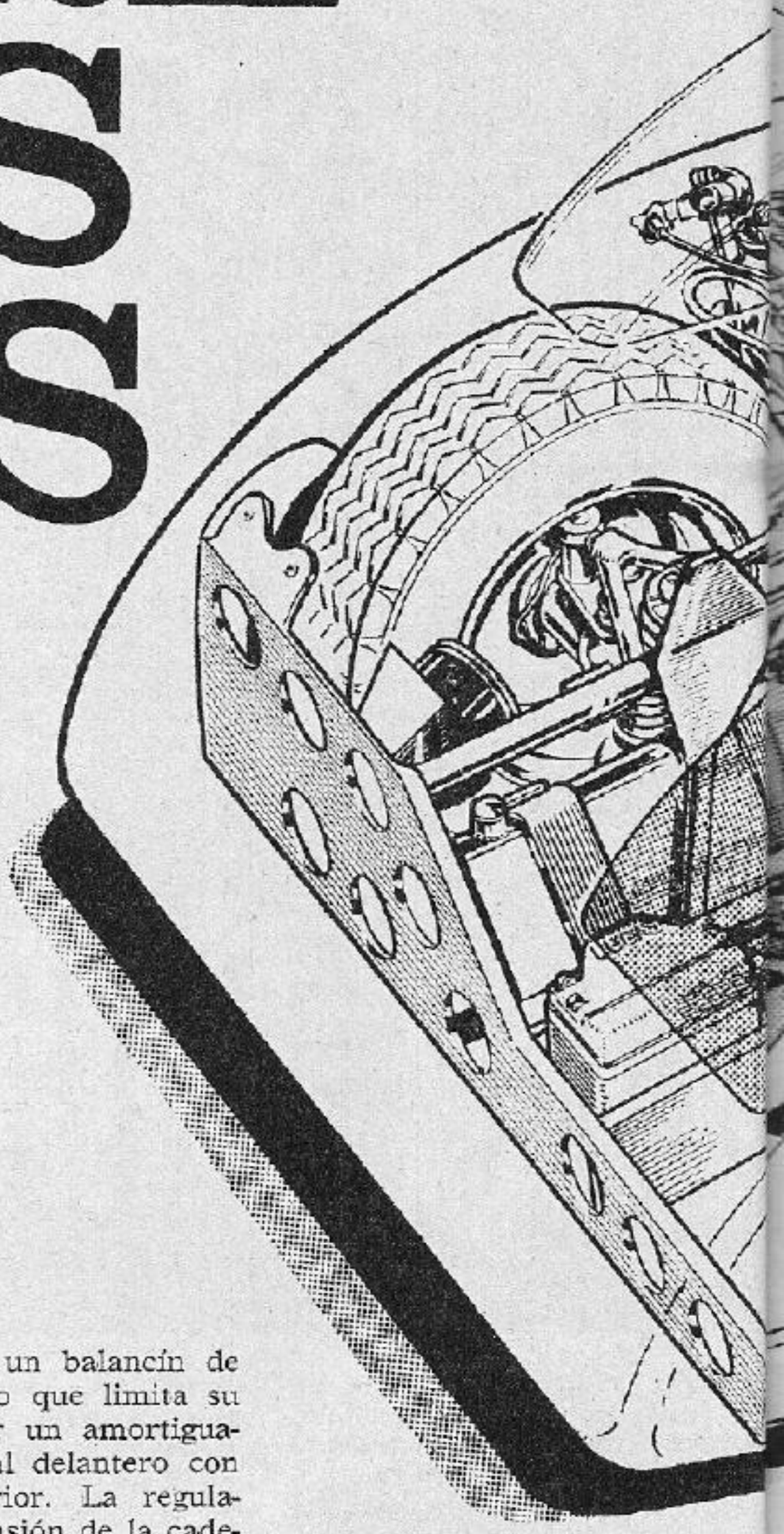
En base a lo dicho echemos una mirada a la Ciudad de Buenos Aires, incluyendo, claro está, a la zona Norte hasta Tigre. ¿Dónde está el escenario adecuado? El lago de Palermo ha quedado de lado. ¿Hay algún otro? Tendría que haberlo, ya que no hace mucho se inauguró el lago del Parque Almirante Brown, hermoso espejo de agua (en ese momento) llamado a ser el centro de las actividades náuticas de la Ciudad de Buenos Aires. Hace largos meses publicamos una nota sobre el mismo, mostrando el estado de abandono en que se encontraba. Hace pocos días, influidos por las reclamaciones de pilotos y público acerca de un escenario, volvimos a visitarlo y hablamos con las autoridades que lo tienen a su cargo.

El problema principal que afectaba al lago eran las hierbas y los juncos para lo cual había dos caminos a seguir: 1) desagotar el lago y hacer un tratamiento al fondo con cenizas orgánicas, o 2) efectuar un tratamiento químico de las aguas para anular las malezas del fondo. Según se nos informa, ya no existe problema de energía eléctrica, no sólo para proveer fuerza motriz sino para iluminación del lago y adyacencias y hay dos poderosas bombas instaladas, de las cuales solo falta oprimir un botón para comenzar a llenar de agua el lago. Pero evidentemente el problema no es llenar el lago, sino preocuparse de sus juncos y malezas.

Sobre ese problema trabajó activamente la firma Atanor, la que, como primera medida estableció la imposibilidad de cubrir con una capa asfáltica el fondo del lago por dos causas: 1) imposibilidad de lograr el secado total del mismo; 2) es una operación costosa, complicada y no perdurable, ya que con el tiempo las malezas atraviesan la cobertura. Desde el punto de vista técnico se constatan en el lago la presencia de tres tipos de malezas: junco emergente, gamburusa y cola de zorro sumergidas y lentejas de agua y algas flotantes. El plan de trabajo es la aplicación aérea de matayuyos a razón de 8 litros por hectárea; una semana después debe inundarse el lago hasta la mitad de su capacidad total. En septiembre deberá repetirse el tratamiento aéreo (ahora serán 6 litros por hectárea) y luego llenarse el lago, lo que deberá completarse definitivamente en el mes de noviembre. Es decir, en una marcha más o menos normal, el lago estaría en condiciones recién en noviembre, para dar el adiós al año motonáutico. Pero con fecha 1º de junio, la firma Atanor comunicó que las condiciones climáticas (léase las fuertes heladas) habían hecho entrar prematuramente en receso invernal a las malezas, por lo que se trasformaba en innecesario el primer tratamiento. Recomendaban iniciar el llenado de la mitad del lago (que debería quedar terminado para mediados de agosto) a fin de efectuar en septiembre la segunda aplicación de los matayuyos. De cumplirse las predicciones quizás en septiembre pueda iniciarse el Metropolitano en el lago del Parque Almirante Brown.

MOTOCICLISMO

SOBRE TRES RUEDAS



Una versión sidecarística destinada a la Fuerza Libre diseñada y construida en Inglaterra presenta soluciones ingeniosas que pueden resultar de provecho en nuestro ambiente deportivo

por LUCIANO FERNANDEZ

Por ser una categoría minoritaria en cuanto al número de pilotos que la practican y estar monopolizada internacionalmente en pruebas puntables por las versiones "Beeme", no por eso resultan menos interesantes las variantes que se presentan en la categoría fuerza libre que se practica en Inglaterra, cuyas características la asemejan (salvando diferencias de rendimiento) con la existente en nuestro país.

Hemos seleccionado una curiosa realización obra del bi-campeón inglés de esta categoría en la última temporada, Owen Greenwood, que a los cuarenta y cinco años de edad, no sólo sigue siendo uno de los más brillantes exponentes de la especialidad, sino que con miras a reconquistar los laureles, se abocó a la construcción de esta singular versión de "tres ruedas", que sin duda alguna, despertará el interés y ansias de imitación entre nuestros realizadores.

El bastidor es de estructura multitubular y los elementos de plena extracción automovilística, lo configuran como un anti-diseño tradicionalmente motociclístico. La suspensión, por ejemplo, está compuesta por un conjunto de brazos de accionamiento y un solo amortiguador "Amstrog" de doble efecto registrable, con juntas universales en sus pivotes para adelante y para la trasera la rueda está montada en un balancín de un solo brazo que limita su recorrido por un amortiguador similar al delantero con anclaje exterior. La regulación de la tensión de la cadena de trasmisión, se realiza por medio de excéntricas fijadas en el eje del pivote. La dirección consta de dos brazos acodados entre sí, que actúan como pivotes verticales que trasladan su movimiento a una corta barra de dirección, anclados mediante rótulas registrables al eje de la rueda delantera, tal como ocurre en ciertos modelos de automóviles, y que en este caso, está determinado por provenir estas piezas así modificadas de un "Mini-Cooper" de su propiedad y ya "fuera de combate". Las ruedas también son de esta marca automovilística de su versión racing, es decir de aleación liviana y equipadas con cubiertas Dunlop R.C. 65 de 10 pulgadas de diámetro y un ancho de 5 pulgadas. Los frenos son hidráulicos a las tres ruedas, accionados por un pedal situado en el lado izquierdo trasero de la rueda de trasmisión, pero es balanceado desde el manillar, por el accionamiento de la manopla derecha que permite una mayor incidencia prematura sobre el delantero. Las campanas son también del "mini" y cuenta con doble circuito de freno, este sistema fue realiza-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

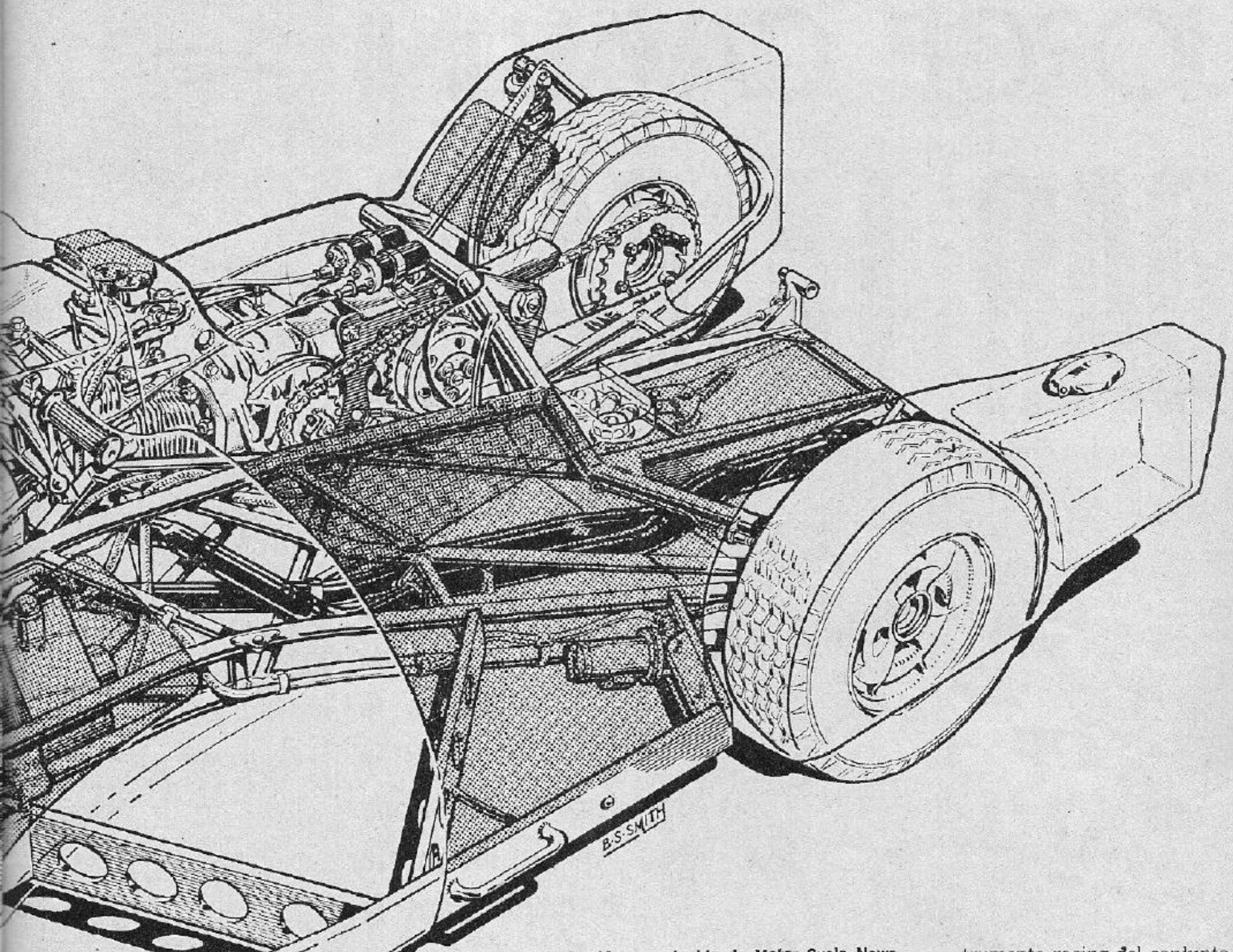


Ilustración reproducida de Motor Cycle News.

do por Dave North, coequipier habitual de Greenwood en sus intervenciones deportivas.

Las medidas del conjunto resultan interesantes, ya que para una distancia entre ejes de 1.480 mm y un largo total de 2.135 mm la altura máxima es de escasos 600 mm al igual que el despeje, tan solo de 110 mm. El aluminio ha sido utilizado con profusión para completar el conjunto de la carrocería y elementos tales como los tanques de combustible y el de lubricante situado en el alerón lateral trasero de la tercera rueda.

La elección sobre el grupo motriz recayó en un Triumph de 650 cm convertido a 735 cm con el equipo de alta cilindrada basada en las medidas de 74,5 de diámetro por 82 de carrera. La alimentación corre por cuenta de un Weber doble boca (también ex Mini Cooper) y las bobinas de encendido (doble sistema) están ubicadas debajo del asiento del conductor. La posición del motor fuera de la convencional, es decir acostado, permite reducir la altura necesaria para el montaje y mejora la alimentación. Se adosa a éste mediante planchas laterales realizadas en dural una caja Norton-A.M.C. de cuatro relaciones, que por la versatilidad de los equipos de conversión a 5 ó más relaciones, comercializadas por especialistas británicos es de preferencia casi universal entre los constructores "privados".

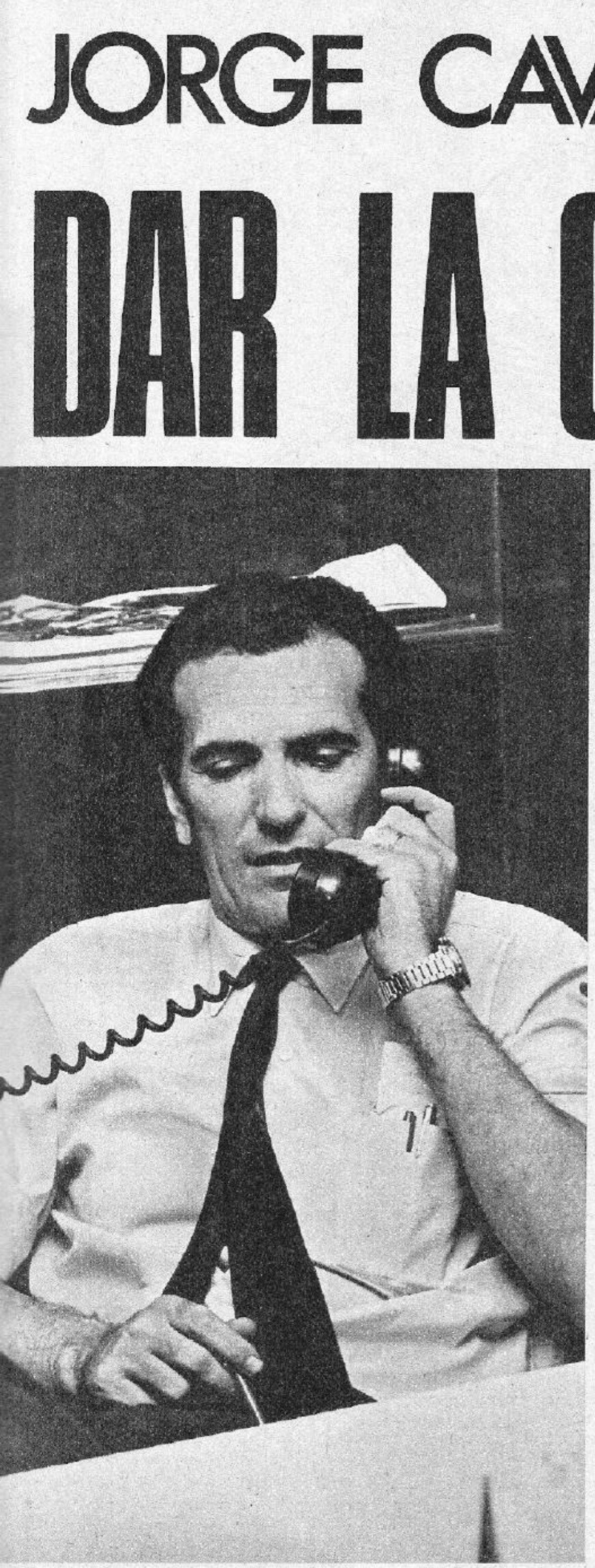
Las líneas aerodinámicas son destacables, las de la trompa sólo son quebradas por un pequeño parabrisas de reminiscencias aeronáuticas que desvía la corriente de aire por encima del piloto y permite excelente visión y protección adecuada al único instrumento racing del conjunto, un cuenta vueltas mecánico de rancia estirpe.

Este parabrisas se ha trasladado también, al alojamiento del acompañante en razón de que por el comportamiento excelente de tenida y adherencia, resultado de adecuadas dimensiones y suspensión, permite al acompañante limitar al mínimo las maniobras de acrobacia que lo desplazan habitualmente de la plataforma, en otras versiones para la clase sidecar.

Sin lugar a dudas, el vehículo analizado, producido artesanalmente, muestra detalles singulares de exquisitez técnica y originales soluciones, que estamos seguros encontrará eco favorable entre nuestros aficionados a las realizaciones destinadas a la práctica de la clase Sidecar fuerza Libre, verdadero plato fuerte de muchas reuniones puntables, por el Campeonato Argentino de Motociclismo.

JORGE CAVALLINI

DAR LA CARA





Muchas veces criticado y hasta agredido, Jorge Cavallini cumple su misión de Gerente de la Comisión Ford en la forma que él interpreta la mejor para la marca

Como gerente de la Comisión de Concesionarios, Jorge Cavallini contribuyó a la elaboración de los triunfos de la marca. Aquí, Pairetti en Pergamino.

Si hay alguien dentro del ambiente del automovilismo que ha recibido críticas y de las más agudas ése es Jorge Cavallini, gerente de la Comisión de Concesionarios Ford. Muchos pilotos han hecho declaraciones al periodismo en las cuales Cavallini era el principal destinatario de protestas y/o acusaciones.

Sin ánimo de entablar polémica —como por otra parte Cavallini mismo lo expresó— creemos que es momento de hacer sonar la otra campana, para que de esa forma la gente pueda formarse su propia opinión.

—*¿Por qué ya en varias oportunidades pilotos de Ford han hecho declaraciones contra usted?*

—Es muy sencillo; el puesto que yo ocupo me obliga a tener que tomar decisiones que en determinado momento pueden perjudicar a alguien, o mejor dicho, a sentirse perjudicado. Yo soy el ejecutor de la política que traza la Comisión. Trato, en lo que me toca, de hacer las cosas lo mejor posible para Ford. Acepto otras opiniones; no me creo infalible.

—*¿En base a qué, o a la opinión de quién/es se fija la política de apoyo a los pilotos?*

—Bueno, fundamentalmente quienes fijan la política son los concesionarios que son los que sostienen con sus aportes la Comisión.

—*¿Existe alguna regla fija que determine el descuento sobre los repuestos de acuerdo a algo en especial?*

—No, en general los des-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cuentos sobre repuestos no se hacen en base a una tabla determinada. Es decir a fulano el tanto por ciento o a zutano el tanto por ciento. De acuerdo a quién pida y en el momento que lo haga y para qué, se fija un descuento que puede ser desde el 20 % al 80 %.

—*Del caso de Cacho Matías en especial, ¿qué opina?*

—En realidad no puedo opinar nada de Matías. Me enteré por medios periodísticos que está resentido contra la Comisión y en especial contra mí. Lo único que puedo decir es que respeto su punto de vista como el de cualquiera. De nada serviría que se hiciese una polémica respecto del caso. Le vuelvo a repetir que yo actúo de acuerdo con lo que creo más conveniente para Ford. El señor Matías tiene todo el derecho del mundo de enojarse. Respeto su punto de vista, que no quiere decir de ninguna forma que lo comparta.

Respecto de este problema y sin hacer alusiones personales le digo que lo que pasa es que hay mucha gente que cree que la Comisión es una sociedad de beneficencia. Se agarran de la idea de que le hacen el gran favor a Ford por el hecho de correr con la marca y sucede que la realidad es que ellos corren para ellos con Ford, que es algo muy distinto.

Dejando atrás lo estrictamente personal, también aprovechamos la oportunidad para charlar algo acerca de lo deportivo, como, por ejemplo, le preguntamos a Cavallini qué había de cierto acerca del insistente rumor de que se habían enviado motores para preparar a Estados Unidos.

—No hay nada cierto respecto de eso. No le voy a negar que en determinado momento lo pensamos, pero lo cierto es que no se mandó a preparar ningún motor. Una de las razones fundamentales es el precio. E. J. Foyt, que es el especialista en Estados Unidos de los motores Ford, para el desarrollo de un F-100 cobra alrededor de 70 u 80.000 dólares. Y a partir de allí cada nuevo motor alrededor de los u$s 20.000 cada uno.

—*¿El Polaco Herceg meterá mano en los motores de SP?*

—Todo a su debido tiempo; bastante trabajo tiene con los tres litros. No le voy a negar que es la intención de todos; veremos un poco más adelante.

—*¿En qué anda Pronello con respecto a Ford?*

—Por el momento en nada. Lo último que estaba haciendo era el desarrollo de un motor, pero creo que por el momento está parado.

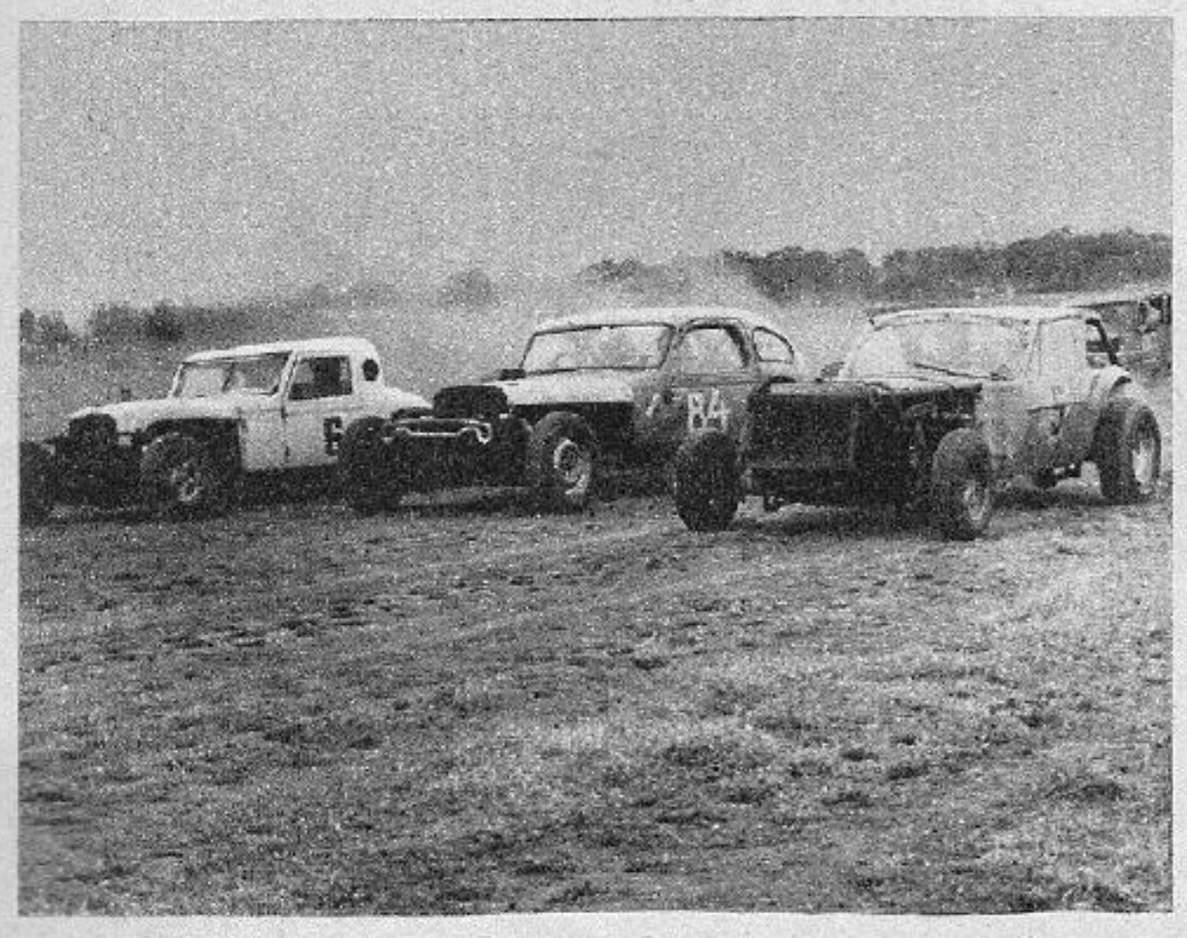
Cuando terminó el almuerzo quedó flotando por allí una frase que en determinado momento Cavallini deslizó en medio de la conversación. "Hace veintisiete años que estoy en el automovilismo; me he propuesto sacar adelante a Ford en las carreras. Poco me importa lo que puedan decir todos los corredores juntos. Mi conciencia está bien tranquila. Mi misión es la de hacer lo mejor que crea para Ford".

LA ACTIVIDAD

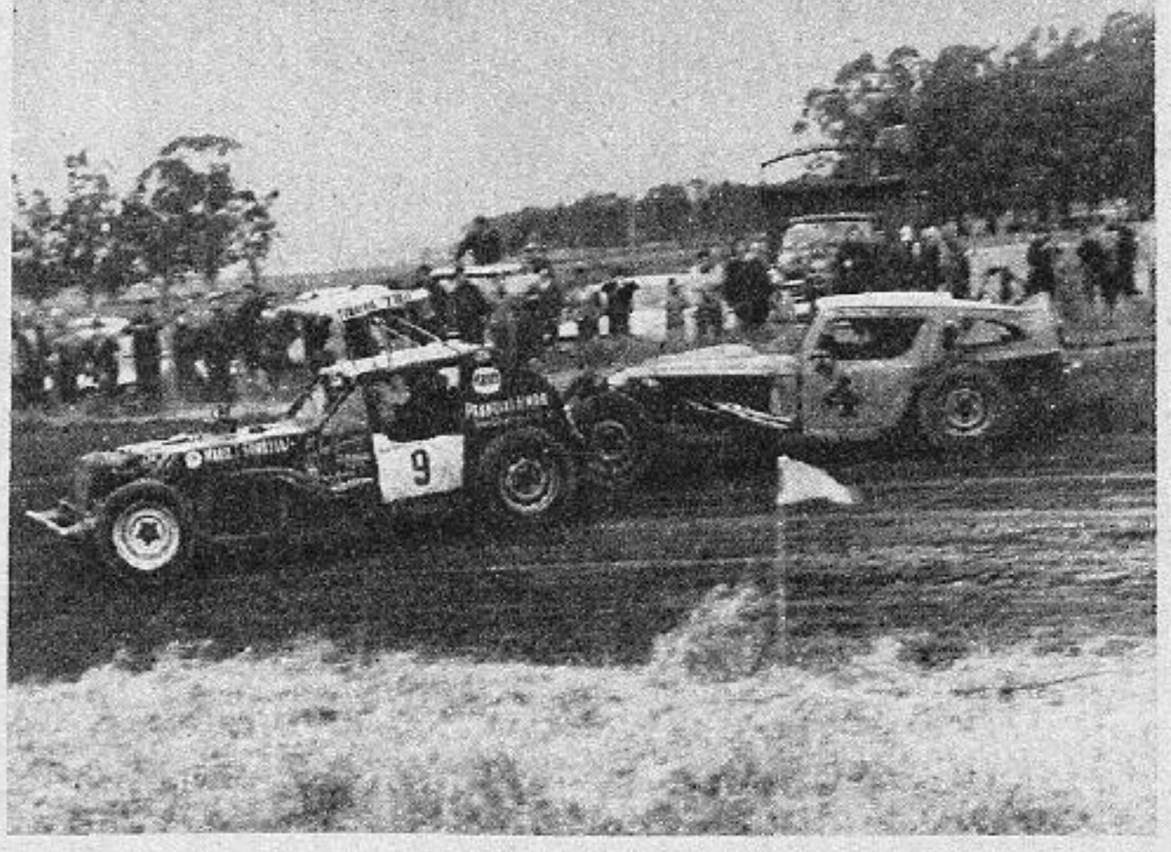
Provincia de Buenos Aires

CORONEL VIDAL

CAFETERAS CON GANAS..



Papin Eder, con el 5, Mingo Solís, con el 84, y Pirincho Ardito, con el 6, esperando la voz de ¡ahura! para iniciar la competencia.



Edgard Pérez (9) con la colita afuera y tomando la punta, que no abandonaría hasta el final, mientras Alberto Occhoniero (4) trata de pasarlo aunque sea por arriba.

El pasado domingo hubo competencias de cafeteras en Coronel Vidal y dio la impresión de que tienen ganas de volver por sus fueros... Hubo reencuentros importantísimos, ya que los muchachos que corren en el zonal de Federación 3 se "cansaron de esperar" y ante una nueva suspensión de la competencia programada por esta federación se fueron a correr a Coronel Vidal juntamente con los colegas que participan en el campeonato de A.Z.A., y el público junto con los organizadores salieron ganando, pero quien más beneficiada resultó fue la categoría, que de esta forma "resucita" y probablemente vuelva a ser lo que nunca debió dejar de ser... La fiesta dominguera de la zona que reemplaza al viejo T.C. 15 Cafeteras con los nombres más prestigiosos de la categoría y 13 Turismo Mar y Sierras iniciaron la carrera a las 14 hs. en el circuito "El Matadero" que el Moto Club Mar Chiquita posee en Coronel Vidal, previo a las pruebas de clasificación realizadas por la mañana.

La primera serie volvió a tener como ganador al puntero del campeonato, Oscar Castellano, quien no tuvo inconvenientes en adjudicársela a un promedio de 92,380 km/h., seguido por la cafetera de 3 litros con motor Tornado conducida por Edgardo Vera y aventajando a Luis Finocchio, Luis Boichú y Pedro Moreau. Al cumplir dos circuitos abadonaron Guillermo Raggio y Blas Paredy. La segunda serie presentó la gran expectativa de un reencuentro entre Eder y Solís, lucha que se planteó desde la iniciación con Eder, inalcanzable al comando del lote y Solís, a la expectativa, y así giro tras giro hasta cubrir los 8 preestablecidos.

Eder hizo un promedio de 92,736 km/h, aventajando por 16s a José Solís, luego arribaron Juan Landa, José Ardito y Luis Bordoni.

Listos para la final, alineados Eder, Castellano, Solís, Vera, Landa, Finocchio, Boichú y Moreau, tomó la punta Castellano, perseguido muy de cerca por Eder, mientras que en tercer lugar viajaba, Solís, asediado por Vera.

Todo igual hasta que en el quinto circuito, al salir de la curva, Castellano siguió de largo hasta el medio del campo y nos enteramos que se debió a la rotura del sector de la dirección debiendo abandonar, y pasando a comandar el lote Sebastián Eder, mientras que en los puestos de retaguardia todo seguía igual.

Faltando tres giros para cumplir con los estipulados 15 de esta final, Solís rompió la caja de cambios y continuó en tercera ante el asedio de Vera que se le acercó de tal manera que la bandera a cuadros los encontró separados solamente por 8/10. Ganador indiscutido resultó Sebastián Eder por casi un circuito a un promedio de 92,391 km/h, segundo José Solís y tercero Edgardo Vera, todos con las 15 vueltas cumplidas, y con una menos, Luis Boichú.

La primera serie de Turismo Mar y Sierras presentó en primera línea a Jorge Roux con la "negrita" de Monte Grande, Alberto Calamante y la "coloradita" de Balcarce (acompañado de Enrique Gallinotti, el puntero y campeón de 1970 de esa categoría, que luego de clasificar explotó el motor) y José Cordonnier.

Detrás se ubicaron Stankievich y Occhionero, quienes solamente recorrieron una vuelta pues por rotura de caja y rotura de distribuidor, respectivamente, debieron abandonar.

Roux, con un coche velocísimo, no tuvo inconvenientes en adjudicarse cómodamente la serie, relegando al segundo lugar a Alberto Calamante y luego a Cordonnier, Arruabarena y Duana.

Lamentablemente, al cruzar la línea de sentencia Roux cortó la polea del ventilador y rompió el radiador.

En la segunda serie como largaron llegaron al final, con Edgard Pérez a la cabeza, seguido por Johnny Paredy, Oscar Erratchu conduciendo el "tractor ex Casá", Vera y Conejero. No pasó nada para destacar, Pérez hizo un promedio de 94,154 km/h.

Se largó la final con la presencia de 9 máquinas y la lluvia que comenzó a caer. Tomó la punta Occhionero, seguido por Pérez, Paredy, Cordonnier, Calamante, Erratchu, Duana y a medida que la pista se fue poniendo resbaladiza comenzaron los trompos. Cordonnier demostró ser muy buen barrero y poco a poco y coche a coche consiguió comandar el lote a partir de la cuarta vuelta, pero tres giros después, en el momento en que le iba a descontar un circuito a Vicente Conejero, éste, en una maniobra inconcebible y que parece imposible que pudiera hacerla un hombre con tantos años de competir, lo cerró y ambos se tocaron, saliendo uno para cada lado y obligando al abandono de Cordonnier, que tantos méritos estaba haciendo en esta carrera.

Tomó entonces el comando el volante de San Cayetano, Edgard Pérez, asediado por Albetro Calamante, quienes en las últimas vueltas brindaron un espectáculo que vale por toda la carrera.

Cuando la bandera cayó, la diferencia de Pérez sobre Calamante era de solamente 8/10 de segundo; a continuación se ubicaron Paredy, Erratchu, Occhionero, Duana y Arruabarena. El promedio, con pista muy resbaladiza, fue de 81,478 km/h.

Luego de esta reunión el campeonato de Cafeteras es encabezado por Oscar Castellano con 88 puntos, seguido por Sebastián Eder, 26; Guillermo Raggio, 25, igual que Sánchez Pouyade; Jorge Reymonte, 23; Edgardo Vera, 19; Augusto González, 10, y José Solís, 9 puntos.

Turismo Mar y Sierras es encabezado por Edgard Pérez con 51,50 puntos; Enrique Galinotti, 48; Alberto Calamante, 31; Anselmo Quintanar, 29; José Cordonnier, 21; Johnny Paredy, 18; Jorge Roux, 13, y Rodolfo Stankievich con 12 unidades.

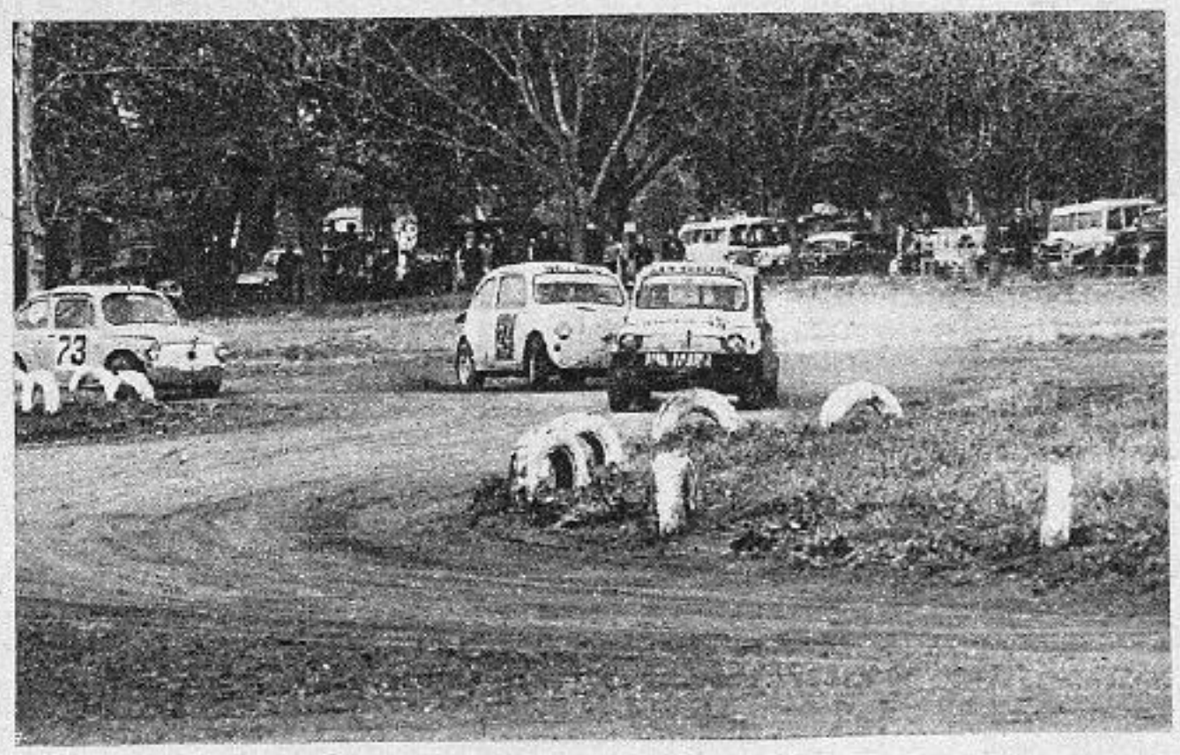
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL

Provincia de Buenos Aires

SAN ANDRES DE GILES

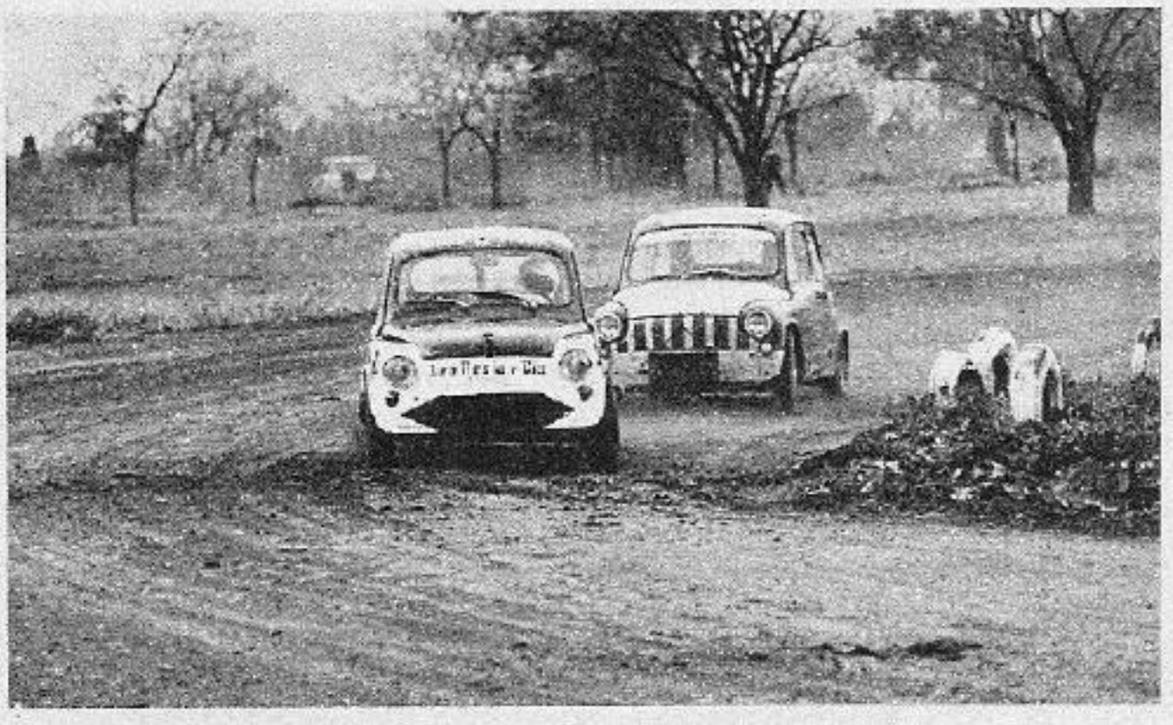
LA GUERRA DE LAS BOLITAS



Oscar Quarello circula bastante exigido por Norberto Segovia y Norberto Pellegrini, que tampoco es manco, en la primera serie de la categoría Semipreparados.



En el mixto la cosa se ponía peliaguda para doblar, y Oscar Paz lo hacía siempre en dos ruedas, de puro apurado el hombre.



En la categoria Libre hasta 1.150 cm³ Franco Gava tuvo "la manija" en las series y la final, pero con un obstinado Leonardo Agusti que no lo dejó tranquilo ni a sol ni a sombra.

El pasado domingo 11 de julio se llevó a cabo la programada competencia automovilística reservada para las categorías Fiat 600 Semipreparados y Libres hasta 1.150 cm³ organizada por el Club Municipalidad de San Andrés de Giles. En esta oportunidad el éxito acompañó esta jornada que contó con la participación masiva de todos los valores de ambas categorías. La organización, como siempre, fue buena y el público, si bien no fue numeroso, su cantidad puede calificarse como regular. El estado de la pista, impecable, es el resultado de la dedicación de la gente del Club Municipalidad por hacer las cosas siempre bien, sobre todo con tiempo. En la categoría Semipreparados se disputaron 3 series, 1 repechaje y una final. Desde el vamos se notó el fuerte andar de la mayoría. Planteadas así las cosas el espectáculo estaba asegurado, cosa que así ocurrió. Oscar Quarello fue el patrón que reguló a su gusto y paladar la carrera y a sus adversarios que le pisaban los talones continuamente y sin darle respiro. No cometió errores de ninguna naturaleza; su IBM propia funcionó a la perfección, igual que su 600. Metieron "las de andar" Roberto Séptimo y Juan Orga, ganadores de la 2ª y 3ª serie respectivamente, uno a causa de un vuelco sin consecuencias y el otro a los trompos limpios. Se anduvo fuerte en verdad y en estos casos es muy difícil correr con la cabeza fresca. Se destacaron también los locales Norberto Segovia y Juan Sassone en muy buena faena. Otros que estuvieron metidos en la conversa fueron "Mandrake", Roberto Prandi, Hernán Medrano, Horacio Lima y Elio Fondati. Ganó la competencia en gran forma Oscar Quarello, creemos que estuvo en su mejor día, con todas las lámparas encendidas.

En la categoría Libre hasta 1.150 cm³ se disputaron 2 series, 1 repechaje y una final, compitiendo algunos "D.K.W.", Renault y Fiat 600 con toda la polenta. El ganador fue Franco Gava, que anda muy bien; los altos promedios alcanzados dicen a las claras que la zapatilla estuvo siempre pegada al piso: en la vuelta 12ª de la final Gava clavó un tiempazo de 1m05s 4/5, con un promedio de 79,331 km/h., sin comentarios, fue cosa seria el domingo en Giles. El "Ruquetón" Antonio Giráldez anduvo muy bien hasta que se enloqueció y comenzó a andar al remango y a entrar con todo en las curvas; resultado: sendos e inoportunos trompos y derrapes que le hicieron perder tiempo inútil. Leonardo Agusti fue la revelación de la tarde por su manejo controlado, sin hacer macanas fue el asedio constante de Franco Gava; la verdad, lo tuvo requeteloquito. Alejandro Bastarrica ganó la primera serie en gran estilo, pero también le tocó aguantar a Agusti. Pandolfo estuvo siempre cerca y Horacio Maffia con Manuel Scollo no desentonaron. En fin, la tarde de Giles no tuvo desperdicio, incluso se asomaron por allí las cupés tradicionales de Andrés Caminos, del barrio de Saavedra, y Julio Batistesa, de Munro, Chevrolet y Ford respectivamente, haciendo algunas tiradas como anticipo de su participación o integración a los zonales del Oeste a partir del próximo septiembre en Giles.

CLASIFICACION FINAL. CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

Pos.	*Piloto*	*Vueltas*	*Tiempo*
1º	Oscar Quarello	15	16m 41s
2º	Norberto Segovia	15	16m 47s 1/5
3º	Juan J. Orga	15	16m 56s 2/5
4º	Juan Pellegrini	15	17m 05s
5º	Eduardo Dorini	15	17m 23s

PROMEDIO DEL GANADOR: 88, 151 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL. CATEGORIA HASTA 1150 CC. PREPARACION LIBRE

Pos.	*Piloto*	*Vueltas*	*Tiempo*
1º	Franco Gava	15	16m 55s 3/5
2º	Leonardo Agusti	15	16m 59s 4/5
3º	"Dal-Ri"	15	17m 26s 2/5
4º	Gheringhelli	15	17m 40s
5º	Guillermo Siegels	15	18m 03s

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,151 kilómetros por hora.

COSITAS SUELTAS

El local N. Segovia se destacó en Semi-preparados: estaban eufóricos los hermanos Segovia y Ronaldo Valli (comisario deportivo).

Colaboró con nosotros el amigo Adolfo Dou, de Paso del Rey.

Esta fue una competencia muy distinta de las demás: todos andaban al mango y sin especulaciones de ninguna clase.

El circuito del Club Municipalidad de S. A. de Giles, poco a poco se está convirtiendo en el mejor del Oeste.

CORDOBA

ZONAL EN VILLA DOLORES

MINI GRAN PREMIO

MINI GRAN PREMIO

La verdad es que con tantas palabras bienudas que han surgido últimamente, como ser midi, mini, maxi, etc., no sabemos cuál aplicar para referirnos a la novena fecha del campeonato zonal standard que se realizó en la ciudad de Villa Dolores.

La competencia, por primera vez en el zonal, se cumplió a través de dos etapas, uniendo Villa Dolores con Merlo, en San Luis, ida y vuelta por distintos caminos.

CORSA tuvo la oportunidad de viajar en la butaca derecha del cobre Nº 67, un DKW conducido por el joven piloto Javier Distagno, y comprobar así, "ipso pucho", las irregularidades del camino y organización, debidas primordialmente a la falta de experiencia de la gente del Automóvil Club de Villa Dolores.

Las desavenencias comenzaron en las pruebas de clasificación, que se largaron dos horas más tarde de lo previsto, y allí estuvo la punta de la madeja. En primer lugar, las pruebas de clasificación para el campeonato zonal se habían suprimido, ya que para eso existe el ranking de la categoría, con lo cual los punteros en el campeonato deberían largar en cualquier lugar. Por otra parte, los tiempos se tomaron en base a la suma de tres vueltas al circuito y no sobre el mejor registro de cada giro, lo que motivó airadas protestas de varios pilotos.

A BORDO DEL 67

También la largada se postergó por espacio de media hora. La primera etapa se corrió a través de 151 kilómetros, por caminos en la mayoría de los casos practicamente intransitables. A medida que avanzamos sobre la ruta, los pronunciadísimos "lomos de burro" hacían que el coche se elevara unos cuantos metros (sobre el nivel del mar) para caer totalmente desacomodado y envuelto en una tremenda polvareda. Hubo momentos en que debíamos detener completamente la marcha para observar por dónde seguía el camino. En los primeros kilómetros ya se habían quedado varios pilotos, entre ellos los dos punteros de la categoría menor, Mario Stillo y Oscar Del Toro, y además los riocuartenses Garro y Jovies. En la localidad de Las Rosas, mi piloto, Ristagno, se mandó el gran trompo argentino salud, en medio de innumerables "clicks" de máquinas fotográficas. Posteriormente, y siguiendo con nuestra racha, reventamos una cubierta y debimos cambiar bujías dos veces.

Precisamente cuando cambiamos el neumático nos pasó como tiro el Fiatín de Juan Alberto Ramírez, que había partido detrás nuestro comandando la categoría promocional. También nos pasó Antonio Paterno, a quien dimos alcance enseguida y logramos pasarle por arriba justo cuando volamos sobre un lomazo de burro, y ellos se encontraban detenidos en el medio del camino arreglando el capó de la cupé De Carlo (flor de susto se llevaron ambos dos muchachos). Posteriormente encontramos hecho pomada al Renault del debutante Aramburu, por fortuna sin consecuencias personales. Al mal estado de los caminos debemos agregar la mala ubicación de los banderilleros, quienes en todo momento señalaron las curvas para el lado contrario hacia donde debía doblarse. Esto motivó que muchos volantes se encontraran de repente en el patio de alguna casa o mordiendo el polvo, cuando no un árbol.

Así, y tras superar varios problemas, llegamos a Merlo (San Luis), punto terminal de esta etapa, y ubicados quintos a 12' del puntero, Ricardo Sassi, con un Fiat 128. En la categoría mayor hasta dos litros se había impuesto el dolorense Eduardo Item (ex acompañante de Jorge Ahumada), y en la promocional ganó Juan Alberto Ramírez.



VILLA DOLORES-MERLO

Primera Etapa

CATEGORIA A

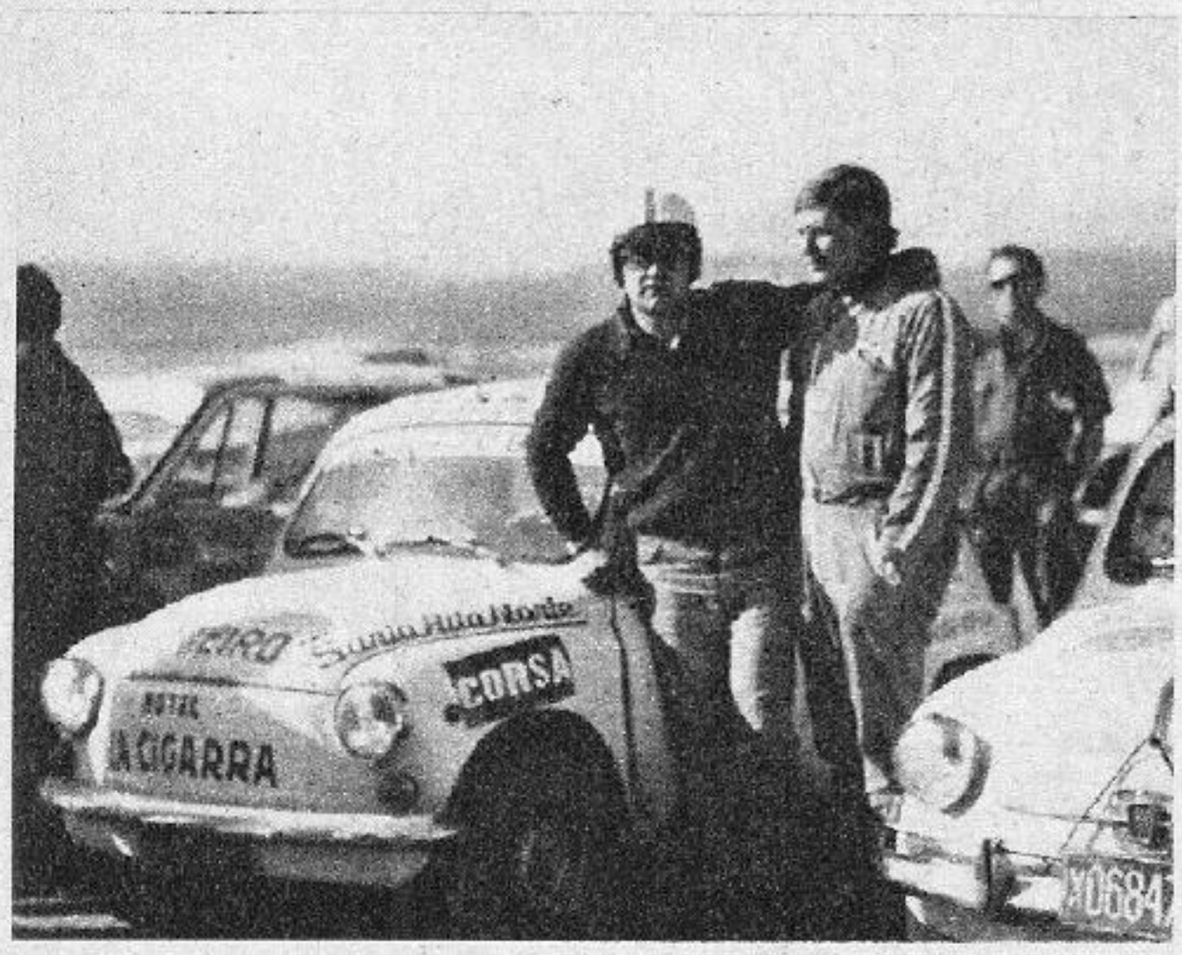
1º	Ricardo Sassi	1h 44m 32s 4|10
2º	Francisco Franget	1h 44m 41s
3º	Miguel Pigino	1h 48m 10s
4º	Héctor Bianchi	1h 50m 46s 3|10
5º	Javier Ristagno	1h 56m 59s 1|10
6º	Erbón	1h 58m 02s 4|10
7º	Antonio Paternó	2h 20m 29s 2|10
8º	Dente	2h 22m 14s 1|10

CATEGORIA B

1º	Eduardo Item	1h 34m 22s 4|10
2º	Ramón Alladio	1h 37m 00s 3|10
3º	Raúl Amman	1h 38m 08s 3|10
4º	Juan Carlos Olivieri	1h 41m 50s 4|10
5º	Alfredo Boix	1h 42m 35s
6º	Carlos Mayol	1h 44m 18s
7º	Fernando Pino	1h 45m 20s 2|10
8º	"Mataco"	1h 46m 19s 1|10
9º	Aldo Agorio	1h 49m 24s

PROMOCIONAL FIAT 600

1º	Juan Alberto Ramírez	1h 49m 18s
2º	José Carlomagno	1h 50m 24s 3|10
3º	Manuel Uravich	1h 54m 34s 2|10
4º	Carlos Cosú	1h 59m 17s
5º	Héctor Ahumada	2h 11m 33s 3|10
6º	José Castro	2h 19m 12s 1|10



Ramírez y Carlomagno, primero y segundo respectivamente en la categoría promocional.

Arriba, centro: El Nº 67 de Javier Ristagno, a bordo del cual viajó CORSA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SEGUNDA ETAPA: KAPUT

Exactamente a las 13 se inició el regreso a Villa Dolores, sobre 192 km, mejorando bastante el estado de los caminos, ya que ahora eran simples guadales donde en varias oportunidades llegaba a frenar completamente al Auto Union (imaginarse a un Fiat 600 o Renault). En todo momento, y a todo lo largo de la competencia, numeroso público se dio cita para aclamar a los audaces aventureros que por allí atinaban a pasar. Lo que no mejoró aquí fue la mala señalización de las curvas por parte de los banderilleros. En esta etapa se realizaron dos neutralizaciones: una en Tilisarao y la otra en Concarán, por 30 minutos, para llegar hasta la localidad de Santa Rosa, desde donde se largó el tramo final rumbo a Villa Dolores. Por este control, nuestro piloto Ristagno, haciendo gala de un excelente manejo, se ubicaba segundo y a sólo 6 segundos del puntero, mientras que Ramírez, con su pequeño Fiatín, seguía comandando la clase menor y haciendo menor tiempo que Sassi. En la categoría mayor, el debutante Juan Carlos Olivieri, con un Peugeot 504 preparación Pomodoro, se adjudicaba la etapa en gran actuación.

Aproximadamente a menos de 10 km de la llegada nos vimos obligados a hacer la clásica seña del "no va más". Motivos: se rompió una manguerita de agua (vale dos mangos), perdimos el líquido y el maldito marcador de temperatura ni se movió. Resultado: pegóse el motor y abandonamos, perdiendo allí todas nuestras aspiraciones. Pero no importa. Como consuelo nos quedó el lema: "no nagamos ni llegamos, pero dimos espectáculo". Luego nos enteramos de que Sassi había ganado la etapa y la general, escoltado por Miguel Pigino y Héctor Bianchi. En la promocional, nuevamente Ramírez ganó con una ventaja de 7' sobre José Carlomagno, repitiéndose el marcador en la general, mientras que en la clase mayor Olivieri fue seguido de Eduardo Item, ganando este último la clasificación general.

LOMITOS DOLORENSES

La gente de la Federación Regional Número Cinco trabajó con ahínco para tratar de solucionar los numerosos inconvenientes surgidos a raíz de la falta de experiencia del Automóvil Club de Villa Dolores. En definitiva, la carrera fue atractiva. Se podría repetir, pero mejorando los caminos y algunos aspectos organizativos.

Muy loable la actuación de Juan Alberto Ramírez. Con su pequeño Fiat 600 se adjudicó cómodamente la categoría promocional, y como si esto fuera poco, en la segunda etapa superó al Fiat 128 de Sassi por más de dos minutos. ¿Qué tal?

Varios fueron los pilotos que se integraron al paisaje en forma estrepitosa. El más perjudicado resultó ser el riocuartense Aramburu, cuyo Renault quedó bastante maltrecho, pero por fortuna sin consecuencias físicas.

7º Manzanares ..... 2h 22m 22s 4|10
8º Omar Valentini ..... 2h 42m 50s 4|10

Segunda Etapa

CATEGORIA A

1º	Ricardo Sassi	1h 48m 03s 4|10
2º	Miguel Pigino	1h 48m 04s 2|10
3º	Héctor Bianchi	1h 50m 05s 3|10
4º	Erbon	2h 02m 45s 1|10
5º	Dente	2h 07m 51s 4|10

CATEGORIA B

1º	Juan Carlos Olivieri	1h 32m 44s 2|10
2º	Eduardo Item	1h 32m 52s 2|10
3º	Raúl Amman	1h 34m 56s
4º	Aldo Agorio	1h 39m 11s 3|10
5º	Alfredo Boix	1h 42m 32s
6º	"Mataco"	1h 44m 17s 4|10
7º	Ramón Alladio	1h 50m 56s 3|10

PROMOCIONAL FIAT 600

1º	Juan Alberto Ramírez	1h 46m 01s
2º	José Carlomagno	1h 53m 06s 4|10
3º	Héctor Ahumada	1h 56m 21s 2|10
4º	José Castro	1h 56m 23s 4|10
5º	Omar Valentini	2h 10m 57s 3|10

CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA A

1º	Ricardo Sassi	3h 32m 36s 2|10
2º	Miguel Pigino	3h 36m 14s 2|10
3º	Héctor Bianchi	3h 40m 52s 1|10
4º	Erbon	4h 00m 48s
5º	Dente	4h 30m 06s

CATEGORIA B

1º	Eduardo Item	3h 07m 22s 1|10
2º	Raúl Amman	3h 13m 04s 3|10
3º	Juan Carlos Olivieri	3h 14m 35s 1|10
4º	Alfredo Boix	3h 25m 07s
5º	Ramón Alladio	3h 27m 37s 1|10
6º	Aldo Agorio	3h 28m 35s 3|10
7º	"Mataco"	3h 30m 37s
8º	Fernando Pino	3h 44m 59s

PROMOCIONAL FIAT 600

1º	Juan Alberto Ramírez	3h 35m 19s
2º	José Carlomagno	3h 43m 31s 2|10
3º	Héctor Ahumada	4h 07m 55s
4º	José Castro	4h 15m 36s
5º	Omar Valentini	4h 44m 04s 2|10

Provincia de Buenos Aires

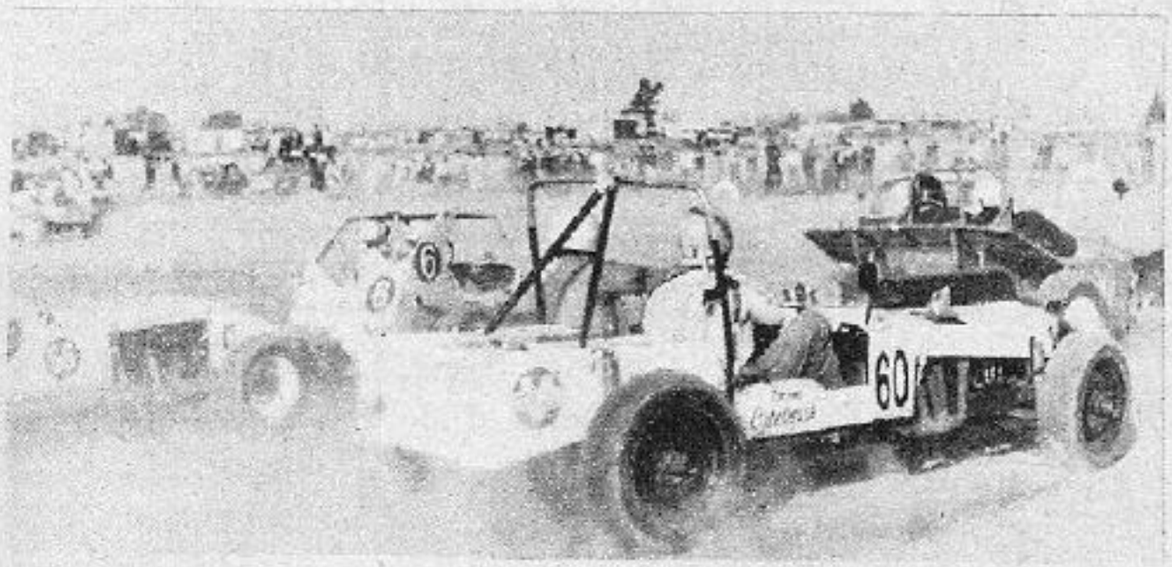
MERLO

IRACET CORTO LA RACHA DE TABACHI



En la categoría Standard hasta 1.150 cm3, Héctor Iglesias, con el De Carlo Nº 10, viene abriéndose paso en plena curva, donde puntea Rubén De Blasa con Fiatín. Ganó Iglesias.

***Las cafeteras se van de viaje, pero . . . a pelear** la punta en la segunda serie. Ganó, con susic. Osvaldo Iracet.*



La "Peña Automovilística El Bosque", de Merlo, celebró la fecha patria del 9 de Julio con una reunión corsística donde estuvieron en disputa las categorías Fiat 600 Semipreparados, Cafeteras hasta Modelo 27 y Standard hasta 1.150 cm³. El público, en horas de la mañana, fue algo escaso, pero luego del mediodía la afluencia fue completa, para alegría y beneplácito del señor "Tato" Schmalt y Cía. La organización fue buena, notándose la ausencia de algunos colaboradores habituales. El estado de la pista fue perfecto, no así los accesos al circuito, debido a las continuas lluvias de la víspera. La cantidad de inscriptos sobrepasó los cálculos más optimistas, y los mismos se brindaron "a todo o nada", retirándose el público conforme con el espectáculo brindado.

En la categoría Standard hasta 1.150 cm³, Héctor Iglesias, con De Carlo, tuvo "la manija" en toda la tarde y ganó sin atenuantes. Miguel Lascurián no desentonó y Jorge Pérez con Alfredo Castro estuvieron prendidos en las series y la final, con Citroën y Fiat respectivamente.

En Fiat 600 Semipreparados, Juan "Stereo" Orga no pudo concretar por una falla en el sistema de frenos; Guillermo Pegoraro volvió por sus fueros, y Roberto Prandi sigue como eterno segundo. En fin, Osvaldo Quarello continúa en una buena racha, impresionante, cosechando triunfo tras triunfo; el muchacho anda, y el motor... ni que hablar. Eduardo Duriani fue su escolta en la final.

En Cafeteras hasta Modelo 27 el caldo se está poniendo cada vez más espeso para Julio Tabachi y su envidiable autito; resulta que Carlos Penna y Osvaldo Iracet afinaron bien sus respectivos "chivos" y le están amargando la existencia al amigo Tabachi. Ernesto Lacortiglia y Juan Cousso también estuvieron presentes en el lote puntero, para alegría de sus 'fans' de Paso del Rey y Merlo. Se alzó con los "mangos" y los trofeos Osvaldo Iracet, seguido de Lacortiglia, y tercero, un poco nervioso, Julio Tabachi.

CLASIFICACION FINAL

Categoría Standard hasta 1.150 cc (por suma de tiempos)

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Héctor Iglesias	20	16m 15s
2º	Miguel Lascurian	20	16m 42s
3º	Jorge Pérez	20	16m 58s 2/5
4º	Alfredo Castro	20	17m 12s
5º	Héctor Filardi	20	17m 14s
6º	Ernesto De Angelis	20	17m 29s

PROMEDIO DEL GANADOR: 68, 972 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL

Categoría Fiat 600 Semipreparados

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Oscar Quarello	20	15m 09s
2º	Eduardo Duriani	20	15m 12s
3º	Roberto Prandi	20	15m 14s
4º	Guido Prandi	20	15m 18s
5º	Carlos Nicotera	20	15m 19s
6º	Luis Zapani	18	15m 36s

PROMEDIO DEL GANADOR: 73,980 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL

Categoría "Cafeteras hasta modelo 27"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Osvaldo Iracet	25	19m 13s
2º	Ernesto Lacortiglia	25	19m 14s
3º	Julio Tabachi	25	19m 18s
4º	Alfredo Laurenco	25	19m 57s
5º	Oscar Perales	24	19m30s
6º	Carlos Cotellesa	24	19m45s

PROMEDIO DEL GANADOR: 72,315 kilómetros por hora.

"APUNTES DE TAQUITO"

Fue lamentable la invasión de particulares a lugares prohibidos del circuito... Mal.

Juan Cousso y su cafetera anfibia hicieron algunas demostraciones de cómo andar en el barro y grandes charcos.

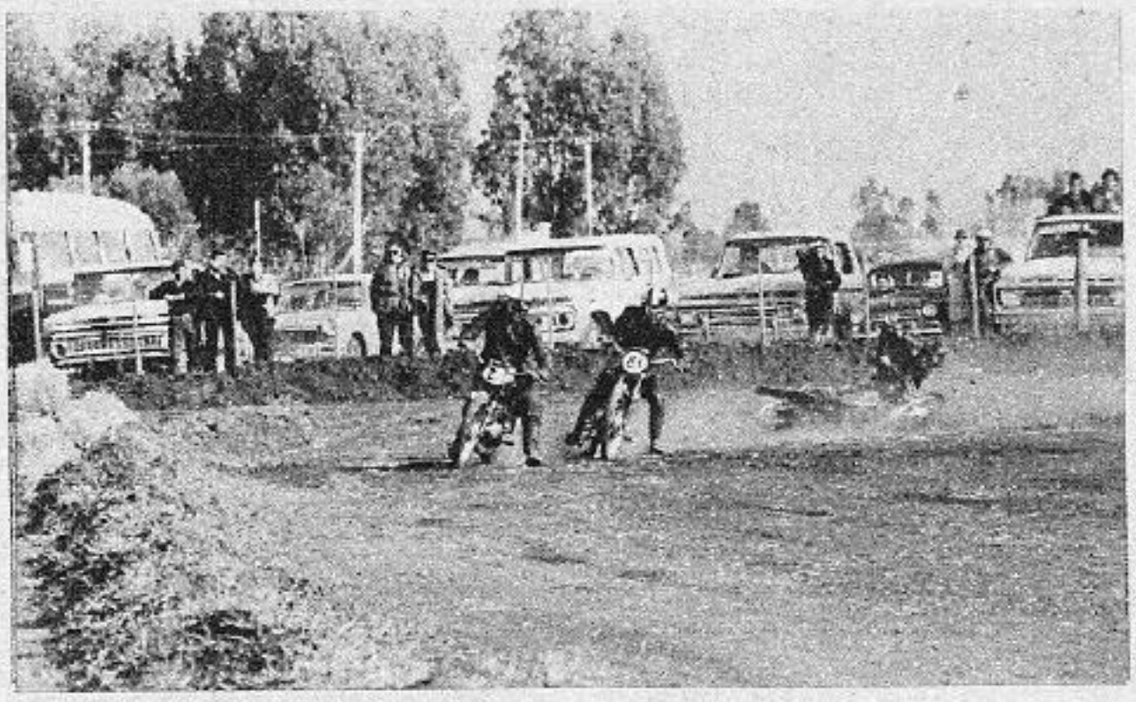
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Provincia de Buenos Aires

HALE

MOTOS Y TURISMO EN EL NUEVO CIRCUITO







Dalmi Macciaroli encabeza el lote puntero en Hale, en la categoría hasta 1.150 cm3. Ganó finalmente Walter Pérez, de Coronel Dorrego.

Encarnada lucha en la primera serie de la categoría Motos hasta 175 cm3; caídas como las que muestra la foto son frecuentes y comunes. Ganó Julio Jarque, de Tandil.

Ricardo Torresi circula sonriente con la corona de laureles de ganador de la final Motos hasta 125 cm3, en dura pulseada con Jarque.

Coincidiendo con las festividades del 9 de Julio, nuestra fecha patria, en Hale, localidad situada cerca de Bolívar, se inauguró una pista para actividades netamente corsaiclas, como son el automovilismo y el motociclismo. La responsabilidad corrió por cuenta y riesgo del Club Social y Deportivo Hale. La organización fue correcta y contó con el decidido apoyo de los muchachos que "saben" de esas corsas, como son los del Bolívar Automóvil Club. En motociclismo estuvo presente la élite de los "tierreros", con un Juan Carlos "Gallego" Fernández a la cabeza, Julio Jarque, de Tandil, Ricardo Torresi, Eduardo "El niño" Amoroso, Jorge Albanesse y Carlos Fernández, de Tandil. Todos ellos dieron el espectáculo prodigándose a todo o nada en la lucha por los puestos de privilegio. En automovilismo el lote de competidores fue sinceramen escaso: contó con la sola participación de cinco competidores. La competencia se llevó a cabo de igual manera a dos series y clasificación por suma de tiempos. El número puesto era sin lugar a dudas el local (de Bolívar) Dalmi Macciaroli, con un Fiat 600 que anda cualquier cosa, pero fallas mecánicas insinuadas en la primera serie lo postergaron para otra oportunidad. Ganaron las visitas llegadas de Coronel Dorrego con Renault. La fiesta fue completa con la cordialidad puesta de manifiesto por toda la gente de Hale.

PINCELADAS DE DESPEDIDA

Estuvo presente gente del club Once Tigres, de 9 de Julio, entre otros Daniel Oscar "Valija" Sist, buscando contacto con los motociclistas.

Notable la colaboración de las y ricos postres.

Agradecemos a Sr. Nicolás Macciaroli y Sra. su gentileza por haber puesto prácticamente a nuestra disposición su veloz Fiat 600: sin él tendríamos que haber alquilado un caballo o algo parecido para movilizarnos. Nuevamente gracias.

Los que faltaron a la cita en Hale se perdieron la oportunidad de participar o competir por jugosos premios en efectivo. En automovilismo, al 1º $ 800, al 2º $ 400, 3º $ 200, 4º $ 100 y al 5º $ 50. En motos fueron favorecidas las distintas categorías; ya es tarde para lamentos, la próxima, como fierro.

Se comentó la ausencia de Angel Signorini, de Tandil, el notable motociclista estaría de luna de miel.

Otro triunfo se le fue de la mano a Dalmi Macciaroli. Estaban tristes sus colaboradores Juan "Juanelo" Arbe, Omar Cameroni, Néstor "El Flaco" Sánchez, Julio Criado, "El Gordo" Criado y "El Flaco" Cotoné.

Un nuevo circuito se inaugurará en la zona; el próximo 8 de agosto lo hace el Bolívar Automóvil Club, organiza el Club A. El Fortín, categorías hasta 1.150 y 2.000 cc.

CLASIFICACION FINAL. CATEGORIA MOTOS HASTA 150 CC. (Locales)

1º	Jorge Albanesse	15 vueltas
2º	Esbel Zabaljáuregui	" "
3º	Abel Herrera	" "
4º	Oscar Boté	" "
5º	Luis Ruiz	" "

CLASIFICACION FINAL. CATEGORIA MOTOS HASTA 125 CC.

1º	Ricardo Torresi	15 vueltas
2º	Julio Jarque	" "
3º	J. C. "Gallego" Fernández	" "
4º	Eduardo Amoroso	" "
5º	Julián Murial	" "

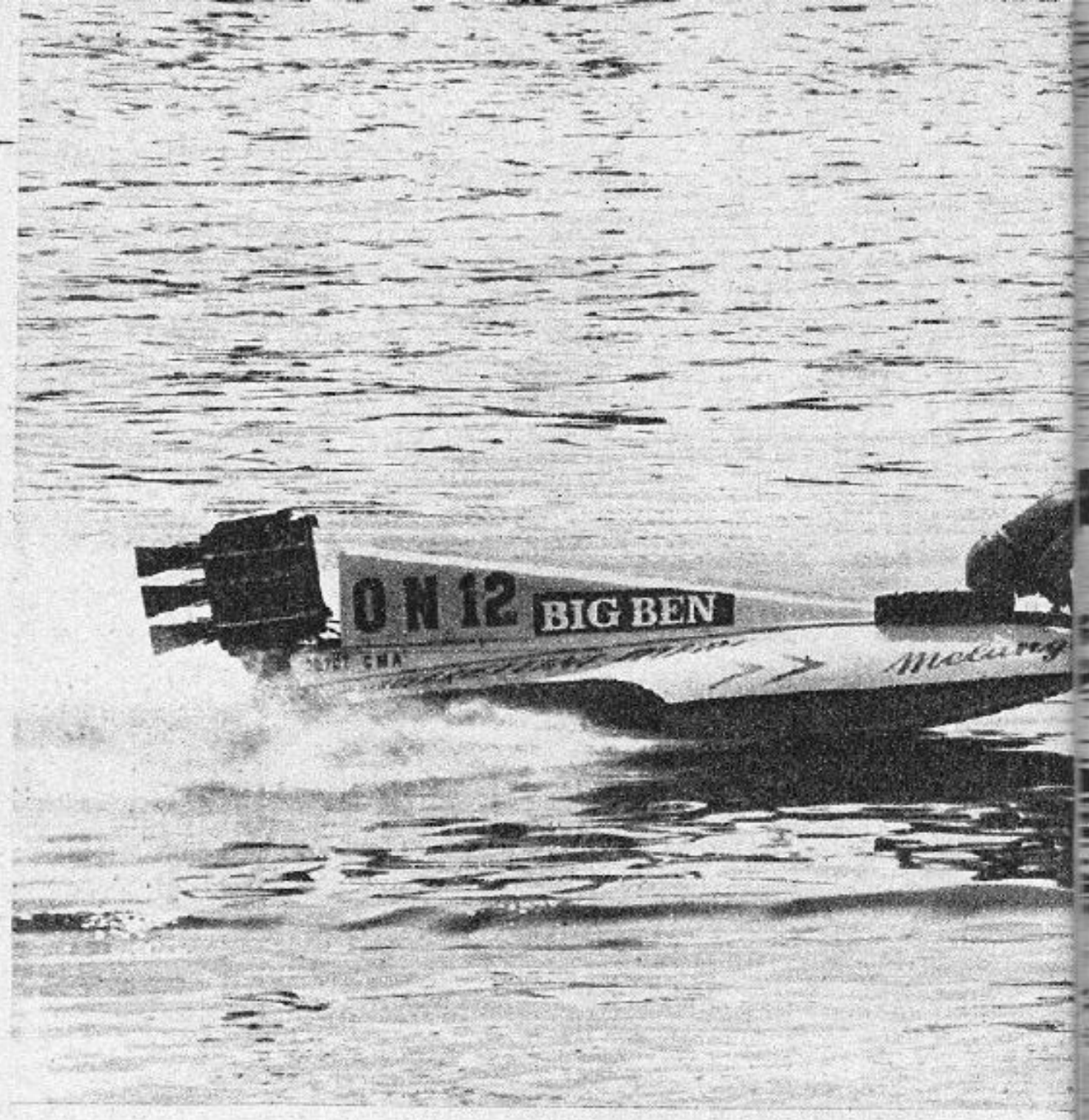
CLASIFICACION FINAL. CATEGORIA MOTOS HASTA 175 CC.

1º	Carlos Fernández	Tandil
2º	Julio Jarque	Tandil
3º	Esbel Zabaljáuregui	Bolívar
4º	Oscar Boté	Bolívar
5º	Aldo Ruiz	Bolívar

AUTOMOVILISMO. CLASIFICACION FINAL CATEGORIA HASTA 1.150 CC. (16 vueltas) (por suma de tiempos)

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	Walter Pérez	Renault	10m29s4/10	16
2º	"Nene"	Renault	10m44s2/10	16
3º	Roberto Peret	Renault	10m51s1/10	14
4º	Miguel Eyramendi	Fiat 600	10m58s4/10	14

UNA CARRERA DE OBSTACULOS



Néstor Sarthou arrodillado en la proa de la Melange. No pudo rendir en la medida esperada pero igual se adjudicó su categoría.

Siete categorías disputaron las competencias motonáuticas realizadas en el Club Regatas La Plata. Exitosa reaparición de la Orca GT. Los hidroplanos de Jorge Regnicoli y el triunfo de Hernandorena, Buchele y Mathessius: ganaron con gusto. La actuación de Germán Barbot. Los desaciertos de las autoridades de la prueba y el desaliento de los pilotos

por NICOLAS GELORMINI

Frente a las instalaciones del Club La Plata, en aguas del río Santiago, se disputó el 25 de julio una nueva fecha del Campeonato Argentino de Timoneles. Era la tercera vez, en lo que va del año, que se utilizaban esas pistas, a pesar de los problemas que presentan: es casi imposible acceder al club si no es en automóvil; las aguas (repletas de camalotes, ramas, troncos, etc.) dificultan la navegación y provocan accidentes, tanto es así, que sólo en los ensayos de la mañana Mathessius, López, Hernandorena, Boniface, Soriano y Reverdito fueron perjudicados por diversos inconvenientes de navegación. Los desaciertos de las autoridades de la prueba, por otra parte, también redundaron en desmedro del espectáculo. Público y periodistas se quejaron de que a los pilotos no se les colocaban carteles indicando las vueltas que les faltaban disputar. Ello provocó desconcierto entre los competidores: en la clase ON, Sarthou, desde su lancha, en plena carrera, pregunta con elocuentes gestos la cantidad de vueltas que le faltaban. Sin embargo, lo más grave ocurrió en la segunda manga de las categorías XD y XI. En un principio, se resolvió que corrieran juntas ambas categorías, como ya se había hecho otras veces. Estaba por finalizar la prueba cuando se anunció que la misma no finalizaba para todos cuando el puntero de la clase XI (la más veloz) cumpliera las vueltas correspondientes, sino que las de la XD debían seguir corriendo hasta que uno de ellos completara también ocho vueltas. Una

GRAN PREMIO BIG BEN DE MOTONAUTICA

CLUB ORGANIZADOR: CLUB REGATAS LA PLATA — FECHA: 25/7/71
ESCENARIO: AGUAS DEL RIO SANTIAGO

CLASIFICACION
Clase Turismo Argentino

CATEGORIA TB (para motores de hasta 60 HP)

Pos.	Nº	Embarcación	Timonel	Motor	Vueltas	Tiempo
1	35	Miss Ciunáutica	C. García Montes	Mercury 50	16	21m56s
2	39	Tehuiah	J. Pini	Mercury 50	16	22m02s 7|10
3	23	Alcatraz	J. Daray	Mercury 50	16	22m25s 6|10

Clase Gran Turismo

CATEGORIA XD (para motores fuera de borda de más de 550 y hasta 750 cm3)

1	4	Lunga	O. Buchele	Mercury 50	16	19m57s 8|10
2	9	Melody III	J. Jauregui	Mercury 50	16	20m02s 8|10
3	80	Cacorcha VII .	E. López	Mercury 50	16	20m31s 7|10

CATEGORIA XI (para motores fuera de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm3)

1	60	Orca GT	J. Di Fiore	Johnson	115	16	16m53s 6|10
2	1	Chita XXII	G. Barbot	Mercury	100	16	17m26s 3|10
3	4	Laureana VI ..	L. Morales	Johnson	115	15	17m17s 9|10

Serie Internacional Fuera de Borda

CATEGORIA ON (motor de más de 700 y hasta 1.000 cm3)

1	4	Monique	A. Hernandorena .	Mercury 50		10	9m45s 5|10
2	25	Neurus	C. Barry	Mercury 50		10	10m42s 9|10
3	2	Piratín	F. Uris	Mercury 50		10	11m51s
4	251	Bernardino	N. Boniface	Mercury 50		7	———

CATEGORIA ON (motor de más de 1.500 y hasta 2.000 cm3)

1	12	Melange	N. Sarthou	Mercury	135	16	25m36s
2	7	Orion II	R. Muñoz de Toro	Mercury	135	16	25m46s 7|10
3	11	Chita XVI	A. Reverdito	Mercury	135	11	———

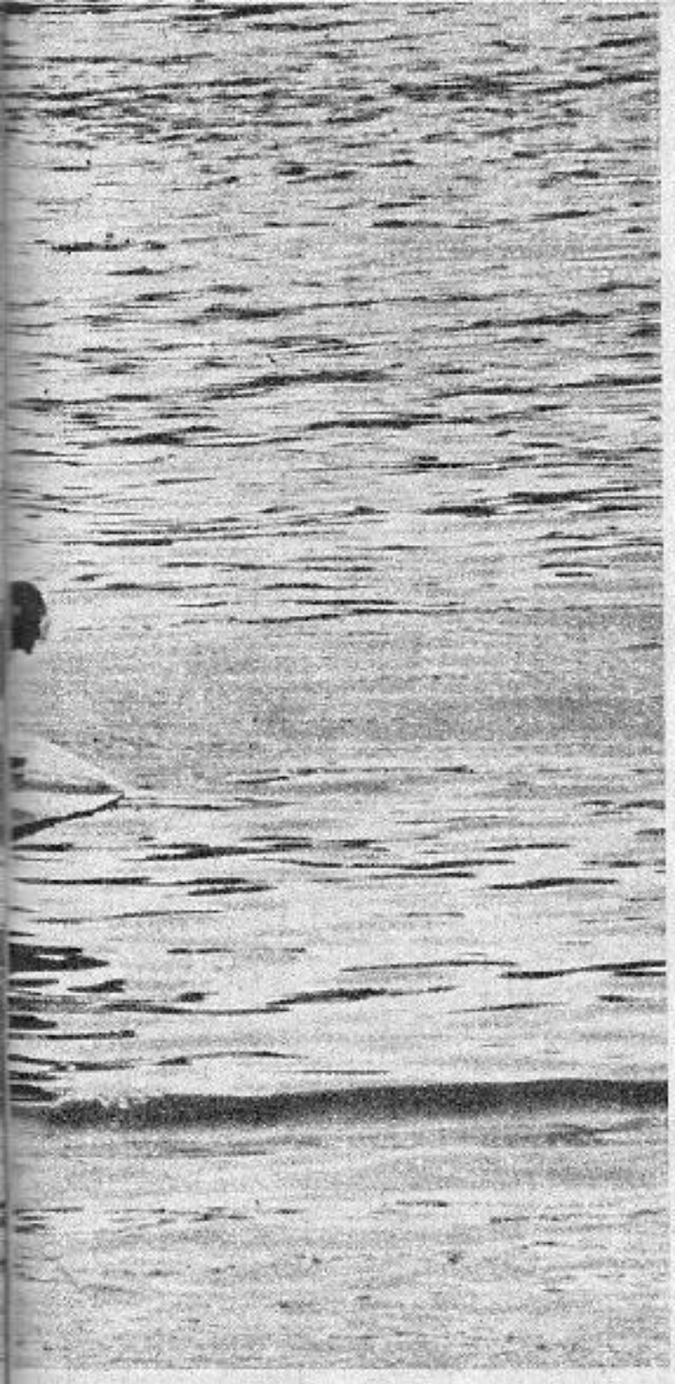
Clase Argentina Mojarra (hidroplanos con motor Ford 60 HP)

1	6	Estrellita VI ...	A. Mathessius ..	Ford 60	...	16	17m30s
2	81	Lunática	R. Hombre	Ford 60	...	16	17m30s 3|10

FUERZA LIBRE

1	1	Chita XXII	G. Barbot	Mercury	100	16	———
2	7	Algramar	P. Soriano	Ford F-100	.		———

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



lógica tan absurda no se había aplicado nunca en ningún lado. Pero lo más grave era que los pilotos que estaban corriendo no tenían cómo enterarse. Por lo tanto, cuando le bajaron la bandera al puntero de la XI, el que venía punteando en la XD, Carlos Buchele, cruzó la llegada y siguió dando la vuelta de saludo, convencido de que había finalizado la competencia. Al llegar a una boya encontró parados a los de la XI y se quedó con ellos. Hasta que a los pocos segundos pasó como flecha por allí Julio Jáuregui, que siguió corriendo como si nada, terminando clasificado primero. Buchele reaccionó a tiempo y alcanzó a entrar segundo, quedándose con el triunfo definitivo por suma de tiempos. Realmente insólito. Para colmo de males, a lo largo de la jornada hubo tres largadas anuladas, lo que le quitó brillo al espectáculo. Largo sería enumerar las irregularidades. Los que queremos de verdad la motonáutica lo lamentamos y esperamos que no se repita. Es hora de que acaben las improvisaciones. Y es hora, también, de que no se juegue más con el público, que los responsables aprendan a no defraudarlo.

Por eso se aguarda con expectación la entrega de premios de la regata San Fernando-Carmelo y Campeonato Metropolitano 1970, que el club Motonáutico Argentino llevará a cabo el próximo 21 de agosto, ya que en la oportunidad han de analizarse a fondo las perspectivas del próximo Metropolitano a iniciarse en setiembre.

Realización EDDIE Publicitaria. T. E. 32-1424/7980

sugerencias PARABRISAS CORSA

resortes de suspensión
UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
ANICETO GOMEZ y Cía. S.C.A.
Albariño 627 - Bs. As.
T. E. 64-2907
CONSULTE NUESTRO DTO. DE COMPETICION
M. R.

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

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

LLANTAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas
Desplazadas
de Acero Cromadas
para Torino
Peugeot
Fiat 1500
CROMADO GARANTIDO
INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES | GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS. • ENVIOS AL INTERIOR

RECTIFICACION MOTORCAR
DE CARLO - AUTO UNION
ISARD - CITROEN 2CV y 3CV
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO
AROS RAMCO - PISTONES MAHLE
ENVIOS AL INTERIOR
FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO - T. E. 621-2794

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA" SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS. - ENVIOS AL INTERIOR

DESDE VIA

Salpicón muy importante de noticias no menos importantes enviadas con carácter de urgente por nuestro enviado especial, German Sopeña

Con el retiro de Porsche del campeonato de marcas, un mundo de especulaciones se cierne sobre la categoría. No se sabe aún qué piensa hacer en definitiva John Wyer, el Tyrrell de SP, dueño del equipo más importante. Por el momento es seguro que correrá en Can-Am con un 917 pero se comenta también que quiere seguir en SP tres litros y se habla seriamente de una vinculación con Alfa Romeo, que al momento parece disponer de los autos más confiables para encarar el próximo año, luego de la amplia experiencia cosechada durante años. Pero también se dice que John Wyer tiene interés en usar un motor Cosworth V8, desarrollado para las carreras de duración y el mismo equipo Wyer construiría el auto.

Una última posibilidad, finalmente, indica que por otro lado John Wyer está ya en tratativas con Harry Weslake para que éste haga un motor V-12 tres litros que equiparía también un auto construido por Wyer. Como se ve, caminos hay varios.

Se están moviendo mucho los brasileños con vista al futuro. El organizador de la temporada de Fórmula Dos del próximo octubre y noviembre está ya firmando los contratos con todos los invitados y se realizarán tres carreras (no se sabe aún si las tres en Interlagos o alguna en Taruma) el 31 de octubre y 7 y 14 de noviembre. Pero a la vez los brasileños se avivaron de la oportunidad que brinda la temporada argentina que trae los autos hacia Sudamérica y piensan hacer una carrera de Fórmula Uno sin puntaje en marzo del 72, con la idea de pedir luego una fecha puntable para 1973. La organización se realiza con pleno apoyo del gobierno y es casi seguro que el próximo 31 de marzo se corra F-1 sin puntaje en Interlagos. Inteligente actitud de los brasileños que aprovecahn así el éxito y la difusión alcanzada por los hermanos Fittipaldi y por Carlos Pace.

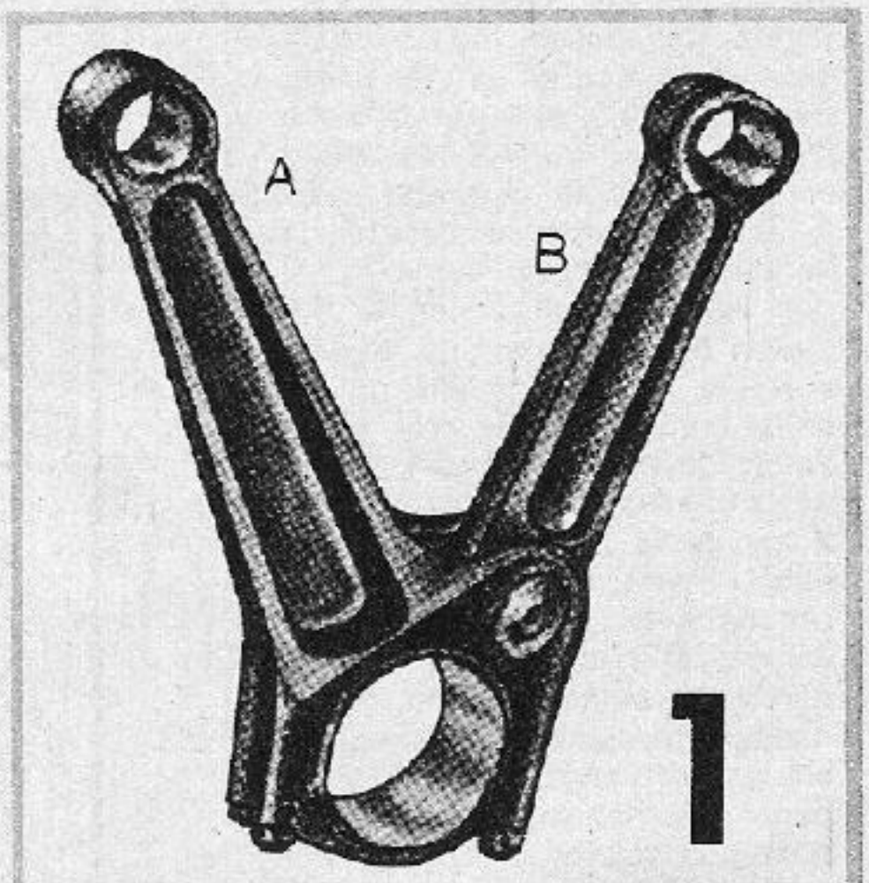
También Alfa Romeo se encuentra dedicada a la construcción de un motor boxer doce cilindros con lo cual junto a Ferrari y el futuro Tecno de F-1 habría tres motores italianos con esas características. Por su parte no cabe ya duda de que Alfa Romeo no participa con su motor en F-1, impulsando a los March con la idea de conseguir resultados en esa categoría sino simplemente para experimentar cosas en el motor en función de las posteriores carreras de SP. Por eso es que en Fórmula Uno no pasa nada, pero a ellos no les preocupa mayormente.

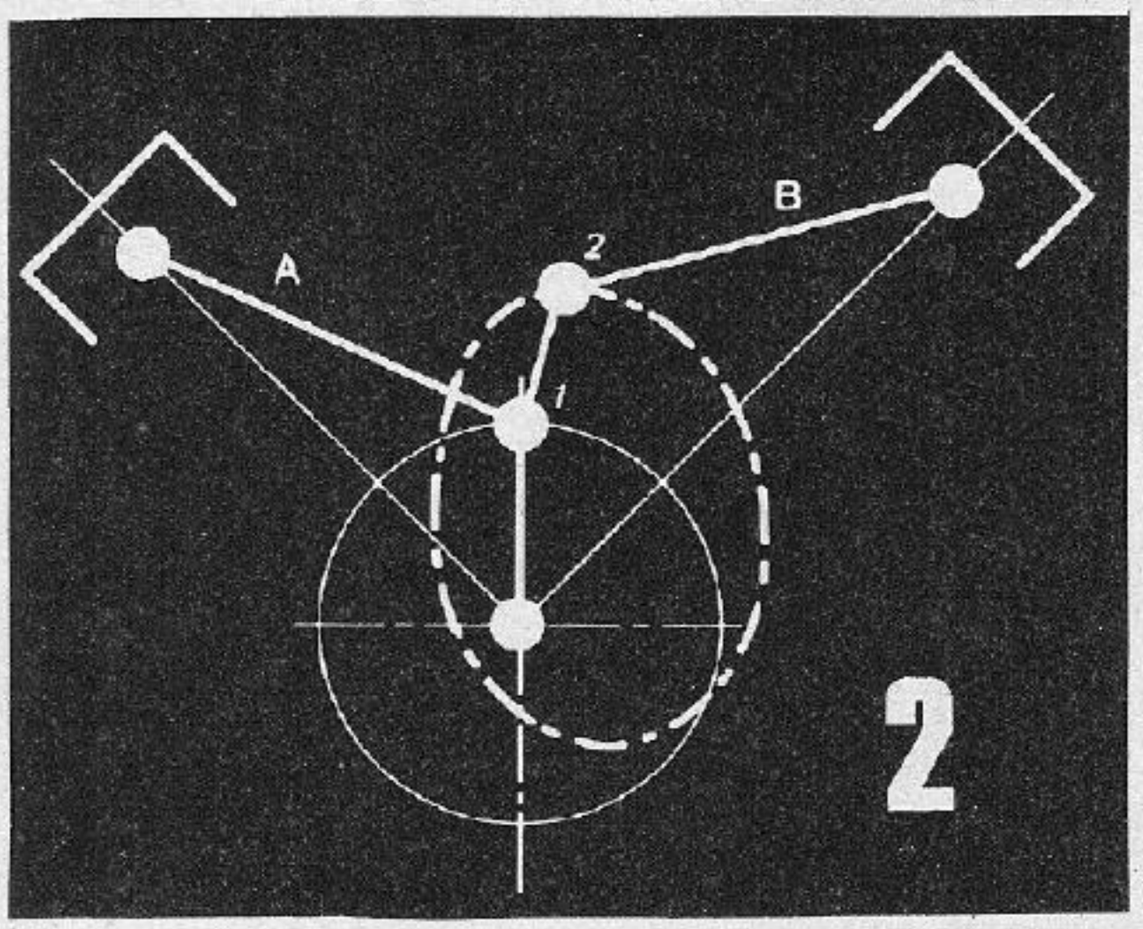
Tantos esfuerzos peninsulares tienen que dar a la larga, resultados más positivos de los que actualmente se consiguen y en algún tiempo más, las tres marcas citadas deberán estar aún más arriba. Sobre todo Tecno, que por su forma de trabajar inspira gran confianza.

También en March las cosas marchan caratuladas bajo el título **regular** tirando un poco hacia abajo. Si bien ganaron dinero vendiendo una buena cantidad de Fórmula Dos que salieron bastante buenos, en cambio los Fórmula Uno siguen siendo autos que no están para competir con los punteros. Por eso STP, que es la que hace dos años puso los mangos para soportar todo esto, está bastante indignada y no quiere renovar el contrato para el año que viene. Robin Herd y toda su gente están bastante inquietos y gracias a los oficios del arriesgado Ronnie Peterson consiguieron unos segundos puestos

¡UN NUEVO Y FANT

F.1. TECNICA





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EUROPA~AEREA

ASTICO COSWORTH!

TECNICA F-1

Keith Ducworth sigue insistiendo con su excepcional motor V8 que domina la Fórmula y así cómo logró entregarle a Stewart una planta motriz capaz de enfrentar a los V12 Ferrari, se encuentra ya dedicado a una revolucionaria experiencia en el mismo motor para 1972

La reforma fundamental radica en la adopción del sistema de ligazon de una bicla con otra (como se ve en el dibujo) de manera que una actúa como bicla madre y la otra se inserta en ella, de forma tal que ambas bielas trabajan sobre el mismo cojinete, lo cual lógicamente permitirá tener un cigüeñal considerablemente más corto, más rígido y por lo tanto capaz de soportar regímenes de rotación aún más elevados que los actuales.

En el dibujo 1 se puede ver la biela principal "A" y la auxiliar "B", en el dibujo 2 se pueden ver las diferentes trayectorias de rotación: mientras la biela madre "A" cumple su movimiento rotatorio normal, la biela auxiliar "B" cumple la trayectoria indicada en trazo discontinuo.

La solución no es nueva porque ya fue usada en los motores aeronáuticos en estrella, pero fue dejada de lado puesto que en esos motores no se buscaban regímenes tan altos que por consiguiente podrían disminuir la confiabilidad indispensable para un motor de avión. Para la Fórmula Uno en cambio la idea puede ser excelente.

El objetivo de Duckworth con el sistema de biela madre es uno solo: **500 HP para 1972**. La cifra parece increíble y sin embargo confía en lograrla. Ello marcaría el notable incremento de potencia conseguido sobre este motor a la vez que se incrementa también el régimen de rotación y se está llegando a valores altísimos de velocidad de pistón, tradicionalmente establecida en 20 o 21 m/s como medida límite de seguridad. Al respecto es oportuno señalar cómo fue evolucionando el motor Cosworth desde su presentación en Holanda, donde venció Jim Clark, cuando apareció con 406 HP logrados a 8.750 vueltas. En aquel entonces —1967— la velocidad de pistón era allí de 18,9 m/s; desde aquel momento en adelante la progresión fue la siguiente:

1968 - 9.000 rpm (19,4 m/s de velocidad de pistón)
1969 - 9.500 rpm (20(5 m/s)
1970 - 9.760 rpm (21,1 m/s)
1971 - 10.000 rpm (21,6 m/s)

Esas son las cifras a las cuales se conseguía la máxima potencia, pero los cambios se podían tirar un poco más arriba con lo cual la velocidad de pistón sigue aumentando. Aparentemente la última novedad la señaló el motor Cosworth usado por Stewart en Paul Ricard que aparentemente —Cosworth no dice nada oficialmente— conseguía la potencia máxima de aproximadamente 460 HP a 10.500 vueltas que significa 22,7 m/n de velocidad de pistón. Y de acuerdo a las infidencias en el nuevo motor con las bielas unidas Cosworth quiere tener la potencia a las 11.000 vueltas. El régimen parece altísimo, pero Cosworth sabe lo que quiere.

G. S. (enviado especial)

en F-1 que aparte de dejarle unos pesos levantaron la moral.

Una infidencia nos permitió saber que inmediatamente después del GP de Mónaco, donde ganó Stewart y Peterson se clasificó segundo con el March Ford, de inmediato March envió un telegrama a STP a Nueva York, de las siguientes palabras textuales: "For us, exceptional is winning." O sea, en criollo: "Para nosotros, excepcional es ganar".

Siempre caótico el equipo Ferrari. Se dice ahora que para 1972 uno de los dos pilotos —Ickx o Regazzoni— no estarán más en la escuadra de Maranello aunque aún no se sabe cuál. Lo que sí es absolutamente concreto, es que luego del Gran Premio de Inglaterra, Ferrari habló con Emerson Fittipaldi y confirmaron un posterior encuentro en Maranello que se realizó antes de la carrera de Imola Fórmula Dos. Le ofrecieron al brasileño la oportunidad de integrar el equipo de F-1 para 1972 y Emerson está estudiando la delicada decisión.

El americano Roger Penske quiere a toda costa ingresar en el ámbito europeo con su pupilo Mark Donohue, cada vez más importante en USA, y para ello tiene amplio interés en llegar a un acuerdo con Ken Tyrrell para que Donohue corra un Tyrrell Ford en Fórmula Uno el año que viene. Por el momento, además, la dupla Penske-Donohue se hará presente en Can-Am con un spider Porsche 917, dejando de lado a Ferrari. Conociendo su capacidad de trabajo y además el dinero que tiene detrás, se puede suponer que si participa el año que viene en F-1, la misma dupla va a dar que hablar.

Para desdicha de Bergandi en cambio, Mario Andretti ha perdido acciones en forma notable en Europa. Andretti no pudo correr la famosa carrera de Mónaco por un verdadero caso de mala suerte provocado por la lluvia, pero también es verdad, que en los circuitos europeos le cuesta bastante ponerse a tono. Por eso se apartó bastante ahora y es difícil que vuelva a correr en el año, salvo que en Ferrari hubiera algún cambio importante. El año comenzado promisoriamente en Sudáfrica se fue desdibujando rápidamente para el ítalo-americano, que mientras anda bien, para la prensa peninsular es italianu y cuando no, "se explica porque es un piloto americano".

Siempre la jerarquía impone respeto. Estuvimos viendo el GP de Inglaterra en Silverstone junto a Carlos Reutemann y fue sorprendente ver con qué respeto y amabilidad lo saludaban todos a Reutemann. Desde Tyrrell o Cevert a Pescarolo o Regazzoni. Luego de dos temporadas en Europa ya Reutemann es conocido por todos y como sucede en todos lados, quien se destaca en cualquier actividad obtiene de inmediato el respeto del medio ambiente. Debido a su carácter más bien retraído, Reutemann no es precisamente el hombre que va a hablar con todos, que se hace ver. Se aprecia en forma notable que ya es ampliamente conocido en Europa.

Viendo la trasmisión por TV del trágico accidente de Rodríguez, Lole Reutemann cronometró exactamente cuánto tiempo duró el fuego desde el comienzo hasta su extinción. 14 segundos y fracción era la cifra. Como en el caso de Giunti, es evidente que Pedro Rodríguez murió por el golpe previo y no por el fuego en sí.

TOQUECITOS DE BOCINA

PEUGEOT Y EL REPARTO DE RUPIAS

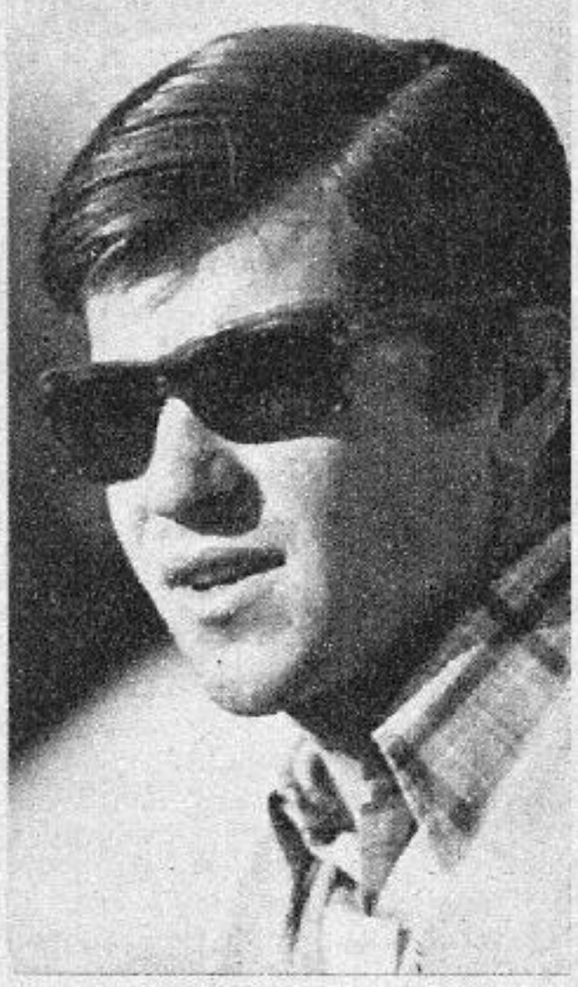
El pasado miércoles se llevó a cabo en Bonpland al 2300 la clásica reunión que periódicamente organiza SAFRAR y donde —como es costumbre— se organiza el habitual reparto de rupias entre aquellos volantes de Peugeot que más se hayan destacado en las carreras de Turismo Nacional y Mecánica Fórmula Dos. En la ocasión se entregaron los cheques correspondientes a la carrera de F-2 disputada en el Autódromo Los Barrancos (Mendoza) y a la de Turismo Nacional "1er. Gran Premio de la Montaña". En lo que respecta a la carrera de F-2, se entregaron $ 525.000, distribuidos de la siguiente manera: Osvaldo Cocho López se llevó ciento cincuenta mil pesitos; Carlos Lustig cobró un cheque de $ 125.000; Osvaldo Massei embolsó $ 100.000 y Carlos Spotti, Raúl Expósito y José Lorenzani cobraron $ 50.000 cada uno en concepto de prima de partida.

En lo que respecta a Turismo Nacional, se hizo entrega al volante Angel Di Nezio del "León de Bronce Peugeot", trofeo éste que se otorgará anualmente al ganador del Premio de la Montaña. Este premio es doblemente significativo debido a que Di Nezio ganó la competencia tripulando un Fiat 1600 Cupé, y el premio fue establecido por Peugeot. En lo que respecta a las recompensas en "metálico", la escala para el G. P. de La Montaña fue la siguiente: Migliore: $ 500.000; Oscar E. Talia ("El Orejano"): $ 400.000; Horacio Luchetti: $ 300.000; "Rabanaque-Caballero": $ 200.000; "Canoa Acosta": $ 100.000; Arturo Sales: $ 90.000 y a Roberto Lustig: $ 80.000. Luego de la entrega de los premios se hizo un pequeño copetín y luego todos se fueron contentos y con algunas piastras en los bolsos.



ZUNINO Y SU F. 2: YA LISTOS

El sanjuanino Ricardo Zunino ya está listo para lanzarse a las pistas con su nuevo y flamante Fórmula Dos. El Rafaela que adquiriera tiempo atrás a Vicente



Formisano, ha sido puesto a nuevo y el motor fue trabajado por Rafa Ballestrini, quien lo entregó en estos días. Inmediatamente que finalicen las tareas de colocación del motor, Zunino piensa probar el auto en el autódromo de Buenos Aires y luego inscribirse en la carrera del 22 de agosto en el mismo escenario para realizar su debut en la categoría. Buena suerte.

PEÑA "JUAN MANUEL BORDEU"

La Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia a la Comunidad ha hecho entrega a la Peña Juan Manuel Bordeu de la localidad de Angélica (Prov. de Santa Fe) de un cheque por siete millones de pesos, para que la entidad lleve a cabo la construcción de un gimnasio y nuevas instalaciones. Para fecha próxima, también, se aguarda la visita a la sede de la Peña Juan Manuel Fangio, Bordeu y Graciela Borges.

FATE Y LA FORMULA CUATRO

Muy posiblemente, la fábrica Fate comience dentro de poco la producción de cubiertas especiales para Fórmula Cuatro, que también podrían equipar autos de calle en forma opcional. Las cubiertas en cuestión serán más planas y tendrán un diseño de hombro más bajo. Con esta nueva cubierta, sin duda, la Fórmula Cuatro se verá beneficiada en seguridad y performance.

DESAFIO DE LOS VALIENTES: LOS 13 QUE ACEPTARON EL RETO

La semana pasada dimos la lista oficial que comunicó a todos los medios la comisión de concesionarios Fiat por medio de una gacetilla de prensa. Pero nosotros, no contentos con ella, averiguamos en las fuentes de información que siempre tenemos como recurso quiénes eran en realidad los que correrían la prueba del 17 de agosto. Así fue como salieron a relucir los 13 nombres que hasta ahora habrían aceptado, incluso algunos de ellos habían depositado en manos de Alcides Rales el cheque por 2.000 de los nuevos en concepto de derecho de inscripción. He aquí sus nombres: **Angel Di Nezio, Nasif Estéfano, Oscar "Cacho" Fangio, Héctor Luis Gradassi, Carlos Marincovich, Francisco Mayorga, José Migliore, Carlos Pairetti, Cristaino Rattazzi, Eduardo Rodríguez Rattazzi, Eduardo Rodríguez Carlos Pascualini, Rodolfo de Alzaga.**

Además están en lista los nombres de Gastón Perkins, Néstor J. García Veiga, Juan Manuel Bordeu, José Carlomagno (ganador de la clase AB en el Premio de la Montaña), Eduardo Giordano (posible piloto oficial de Fiat en un futuro próximo), Gianni Novara, Aldo Caldarella y Angel Monguzzi. Algunos de estos pilotos no podrán hacerlo debido a problemas con las empresas para las que compiten habitualmente, caso IKA-Renault, que no permitiría a sus pilotos concurrir al Desafío de los Valientes, de ahí la ausencia en la lista de Luis Di Palma.

Con respecto al reglamento, será básicamente igual al de la edición 1970 pero la entrega y el sorteo de los autos se hará a último momento y los coches se entregarán a los pilotos una hora y media antes de la largada para que le coloquen los contact con publicidad. De esa manera se tratará de evitar "habladurías" que existieron el año pasado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

0X2

dura por dos



FATE RADIAL

Y además: "levanta" el pique, presenta doble estabilidad en las curvas, mejora la respuesta al frenado y no patina, porque tiene más superficie de apoyo.
Por supuesto, el mejor agarre de FATE RADIAL economiza combustible, además de prolongar al doble la vida útil.
Cuando cambie neumáticos, actualícese.
Piense en FATE RADIAL.

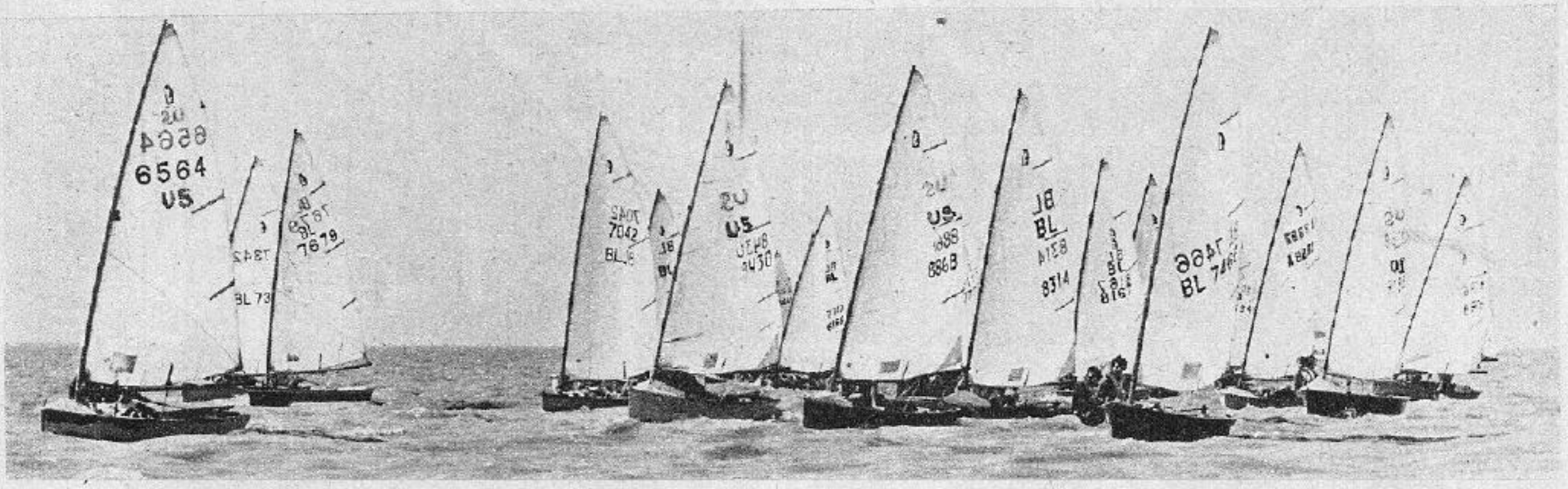
fate O

El neumático argentino.

YACHTING

MAS PENGUIN EN

Volvieron las tripulaciones argentinas que participaron en EE.UU. en el campeonato Internacional Senior de la Clase Penguin. Las regatas, su organización y la discreta actuación de nuestros representantes



RESULTADOS DEL CAMPEONATO

1)	Mel Reid	USA	226,0 puntos
2)	Cliff Campbell	USA	221,0 "
3)	Charles Hayward	USA	218,1 "
4)	Carlos Vasconcellos Chavez	Brasil	215,3 "
5)	Vance Strasburg	USA	207,1 "
6)	Jorge Bertch	Brasil	201,3 "
7)	Adalberto Aguida	Brasil	201,0 "
8)	Alex Welter	Brasil	200,3 "
9)	Charles Scott	USA	199,0 "
10)	Ed Greenberg	USA	194,4 "
11)	Adalberto Ujvary	Argentina	191,0 "

Otros tripulaciones argentinas:

14)	Martin Costa	178,0 puntos
25)	Jorge Haller	143,3 "

ACTUACION DE LA DELEGACION ARGENTINA QUE NOS REPRESENTARA EN LA ADMIRAL CUP

Como entrenamiento, los tres barcos criollos que están en Inglaterra para participar en la Admiral Cup corrieron dos regatas previas. He aquí los resultados:

Regata Cherburgo - Solent. Corrida el 11-6-71 sobre 220 millas, con la participación de 80 barcos.

Shinda, de Arturo Acevedo	3º en la clase I
Matrero, de Estanislao Kocourek	4º en la clase I
Recluta, de Carlos Corna	2º en la clase II

Regata Cowes - Dinard. Corrida e 16-7-71 sobre 180 millas, con la participación de 180 barcos.

Matrero, de Estanislao Kocourek	2º en la clase I
Shinda, de Arturo Acevedo	7º en la clase I
Recluta, de Carlos Corna	5º en la clase II

Como podemos apreciar, las distintas actuaciones fueron sobresalientes, lo que habla muy a las claras del alto nivel de nuestro yachting de regatas crucero. Cabe acotar que en la segunda de las regatas mencionadas el Matrero se ubicó tercero en la clasificación general y primero de los barcos que intervendrán en la famosa copa.

En nuestro número anterior charlamos con Martín Costa sobre los detalles del Campeonato Internacional **Junior** de la clase Penguin. Veamos hoy qué pasó en el **Senior**, es decir en la competencia de los mayores (de edad solamente).

Este torneo también se disputó en Babylon (New York) entre el 14 y el 16 del mes pasado. Evidentemente es una barbaridad que en torneo de carácter mundial se corran a razón de dos regatas por día, ya que no permite que nadie tenga averías de ningún tipo; ello equivaldría a tener que eliminar dos regatas y perder toda posibilidad de éxito. Nos referimos a los casos que entre una serie y otra no se dispusiera del tiempo necesario para efectuar las reparaciones correspondientes. Tal fue el caso de un participante argentino quien en la primera regata rompió la botavara por lo que llegó "casi" cola y en la serie siguiente salió a correr con cualquier cosa menos una botavara; demás está relatar que tampoco esta vez pudo hacer mucho.

Se corrieron cinco regatas sin descarte, cosa bastante absurda de por sí, donde se enfrentaron 55 tripulaciones representantes de Argentina, Brasil y EE.UU. En la oportunidad tres inscriptos defendieron nuestros colores, ellos pudieron concurrir gracias al apoyo de la Confederación Argentina de Deportes quien financió los pasajes.

Desde ya que los barcos, según cuentan de "primera calidad", fueron prestados y aunque existía la prohibición de hacerle cualquier modificación, los muchachos les dieron algunos toques mágicos vía serrucho, taladro y otras menudencias, mientras tanto los yanquis miraban con ojos desorbitados.

Las regatas en general duraron menos de una hora, circunstancia ésta que no favoreció a los criollos que están acostumbrados a regatas largas. Con vientos muy fuertes, las primeras (30 a 35 km) fueron bien distintas de las tres restantes donde prevalecieron vientos medios. Al parecer la parte regatística propiamente dicha fue realmente mala, en las largadas hubo muchos pasados y las protestas se desestimaron sin explicaciones ni fundamentos, y qué decir de la última pierna que casi siempre se daba de un solo borde. Con todo la cancha de regatas era bastante buena pues estaba protegida por dos islas bajas.

Típicamente yanqui, las reuniones sociales de apertura y cierre del campeonato se dieron con toda sencillez y por cuenta de cada participante. Esta fría cordialidad se vio contrarrestada por el delicado trato individual otorgado en las casas de familia donde se alojaron las distintas delegaciones.

A pesar de que actualmente los mejores de la clase están en Sudamérica, léase Argentina y Brasil, las tripulaciones norteamericanas se alzaron con los puestos de vanguardia gracias a las desgracias de los nautas del sur, como el caso que comentamos al iniciar la nota.

Con respecto a la performance de los equipos argentinos fue regular aunque los problemas que se presentaron obstaculizaron, en forma, el mayor éxito. Todo esto no quita el saldo positivo de la actuación argentina, si se tiene en cuenta que la forma y el recorrido fondeado se dieron muy distintos con respecto de los que habitualmente se acostumbra correr en todo el mundo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PERO SENIOR

por J. PEDRO SIEDMANN



Apiñadero usual en estos campeonatos. El 7042 fue el sudamericano mejor clasificado.

Charles Hayward, veterano y manda más de la Clase Penguin.

CLUB NAUTICO QUILMES: nuevas autoridades

La reciente Asamblea General Ordinaria del Club Náutico Quilmes procedió a la renovación total de sus autoridades, volviendo a asumir la presidencia Jorge A. Gérardin, quien ya ejerciera la misma función desde 1961 a 1965. Debemos aclarar que Gérardin (alias El Apache) dice ser gomía de CORSA y leerla de cabo a rabo todas las semanas. La nueva comisión directiva de este viejo club de la zona sur —que cuenta con tres mil asociados— tiene muy grandes proyectos para el futuro y atenti que cuando den término a las escolleras que están en construcción y el dragado del canal de salida, habrá agua suficiente para que entren y salgan barcos deportivos de cualquier calado, con lo cual esta zona habrá de constituirse en el paraíso de los que sueñan con navegar a río abierto.

Nuestras felicitaciones a los nuevos directivos y a seguir a toda vela con los Penguin, los Lightning, los Quilmes y los Ardilla, y también el sincero deseo de que (si les queda resuello) le den pata fuerte a la motonáutica.



—...si viejo, no puedo soportar ni una manchita en mi coche.

—Y te tiljás de vez en cuando en las bujías?

—Yo? Para qué, me aguantan hasta 25.000 km., como si nada.

Algunos creen que las bujías son eternas.

¿Qué ganan con eso?

Se lo habrá dicho algún amigo más de una vez. El coche impecable, engrasado, con cambio de aceite, pero en las bujías para que se va a fijar... si son tan chiquitas. Los problemas no demoran en hacerse notar: el motor ya no responde como antes al arranque, no aguanta tantos kilómetros por litro de nafta y su potencia es menor. Es un motor menos protegido.



Para evitarlo, acuérdese de revisar las bujías de su coche a los 8.000 km. y cámbiarlas a los 16.000. Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- **Potencia: 8%**
- **Economía de combustible: 10%**
- **Aceleración: 6%**
- **Rapidez de encendido**

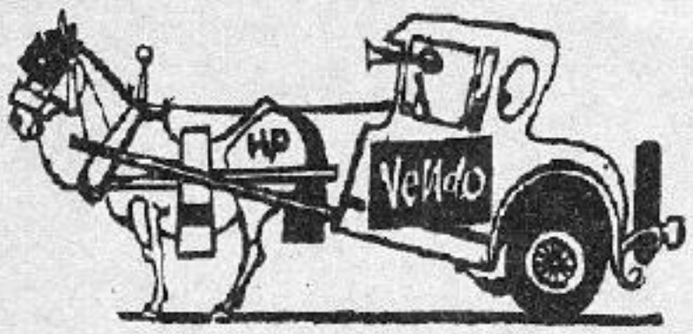
RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

AVISOS corsificados



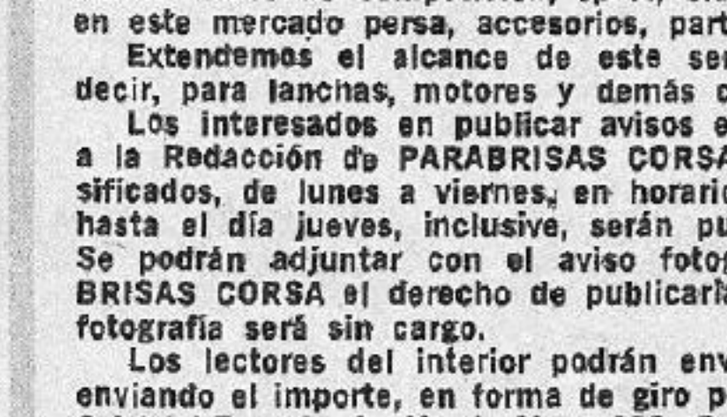
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

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

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

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

CAR STEREO TOSHIBA Modelo CT-800D primero y único con reproductor de magazine con M.Q.S. (selector rápido de música) que permite elegir el tema preferido, entre los grabados en la cinta. Altísima calidad de sonido con una gama de respuesta entre 50 y 10.000 MHZ con 10 watt de salida de potencia. Potenciómetros deslizables. Fina presentación y diseño moderno, aprobado por el Centro de in-



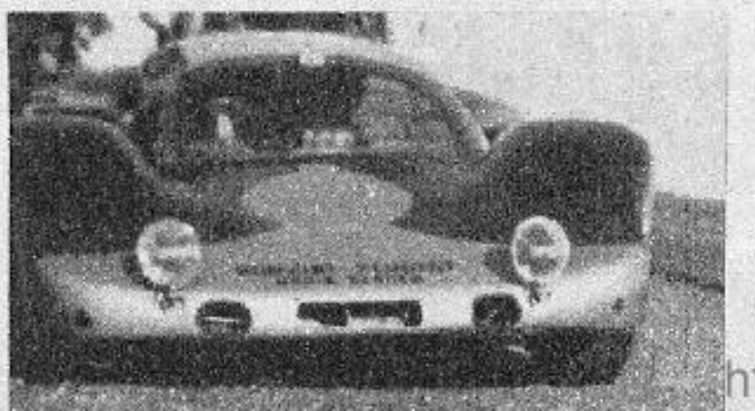
vestigación para la seguridad del pasajero, de los Estados Unidos de América. Adaptado para sintonizador de F. M. Stéreo. Importa y garantiza LABADIE S.A.C.I. Lafinur 3272, Capital Federal.

BUGATTI TYPE 52 (Baby Bugatti). Motor eléctrico, réplica de la fábrica del modelo Grand Prix en escala reducida. Original, completa y funcionando. Muy buen estado. Garibaldi 1315, Capital — T.E. 21-3038 (Sr. Sánchez).

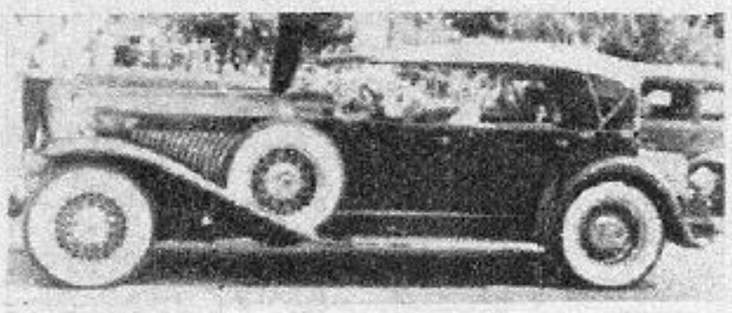
SEA TECNICO EN AUTOMOTORES. Abierta la inscripción para los cursos de: Motores — Carburación — Electricidad y Trasmisión, que comienzan en agosto. Escuelas T.T.M.A. — Juan Bautista Alberdi 1619. T.E. 63-2622.

SU FIAT 600 envejece todas las mañanas evite el desgaste del arranque en frío, colóquele protectores exteriores. Tapeto. Elpidio González 3225.

VENDO O PERMUTO por coche particular Sport Prototipo equipado, con motor Peugeot. (Tratar Avda. Alem 375. T.E. 2-5541)



SOLICITO AUTOS ANTIGUOS antes 1939. Convertibles. Grandes como: Packard, Cadillac, Duesenberg, etc. y Ford "A". Es-



cribar: Sherman, Box 86, E. Elmhurst, N.Y. 11369 EE.UU.

DOBLADORA DE CAÑOS HIDRAULICA. Ideal para hacer chasis y/o jaulas antivuelco. De 9 a 12 — 66-8935.

CAJA Y TAPA DE CILINDROS FIAT 1500. Ambas standard, vendo urgente. También tapa y múltiple Fiat 600 p/preparación libre. 9/12. — 66-8935.

Vdo. Fórmula 4 crespi Fiat o me divorcio, listo para largar total $ 500.000,— o permuto Fiat 600.
Av. Mitre 2060, MUNRO. - T.E. 740-6220.

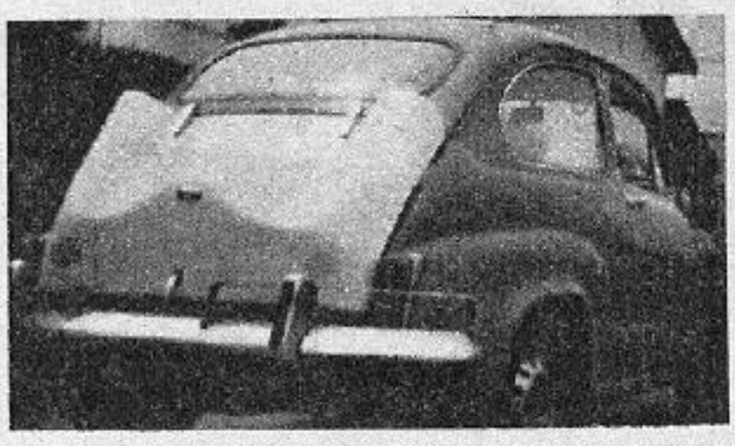
CARBURADOR "WEBER" 40-40. De competición, vertical especial Fiat-Peugeot, 66-3097 — De 10 a 12 Hs.

PEUGEOT 504 - CUPE FIAT 1500. Ambos autos listos para largar en G.2. Pruebe uno y pedirá otro. Muy buen estado. Verlos en las luminosas vidrieras de CIMETAL, Santa Fe 4949. Preguntar por Joaquín Rodríguez Muñoz y Cuevas (Coco).

"TUERCAS" Y NO TUERCAS: SU PEUGEOT 404-504. Aumentará potencia Pique con unas pocas "RUPIAS", cambiando sus habituales Resortes de Bujías por: RESORTES ELECTRONICOS 8 K. aleación (oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) utilidad asegurada más de 50.000 Kms. Interior envíe cheque ($ 13,50). Orden Electrónica 8 K. Lavalle 2257 — Local 19 — Bs. As. En Capital consígalo en Casas Repuestos Peugeot. Necesitamos representantes Distribuidores Establecidos con repuestos Automotor Interior del país. Escríbanos.

¿TIENE GOTERAS? Señor, si su motor Chorrea no, le echo Pintura asfáltica. Seguro que es la bomba de agua. En Warnes está la solución para todos esos problemas. BOMBAGUA. — Warnes 725 — Cap. Teléf. 55-1736.

TROMPAS Y CAPOTS DEPORTIVOS PARA FIAT 600. Solamente $ 59. Bm. Mitre 3350, VICTORIA — 744-0623.



PEPE VINIEGRA necesita 2 medio oficiales. Conocimiento Torino — Gral. Enrique Martínez 2360 Alt. Olazábal 3500.

FIAT TIPO 509 Modelo 1924 para restaurar. Recibo ofertas. Guillermo Stock. Rosario de Santa Fe 326. Piso 1º Dpto. 5. CORDOBA.

Diseño-Construcción de carrocerías especiales fuera de serie y competición. Dicky



S.A., Suiza 268, Villa Sarmiento, Haedo (Gaona al 2000).

FORMULA DOS MONTORE-FIAT. Totalmente equipado y listo para largar. Vendo por ausentarme del país. Con trailer y repuestos varios. Acepto automóvil usado en parte de pago. Tratar en Beláustegui 3418 y preguntar por Domingo Montore.

DINAMOMETROS "FYL". Capacidad: 550 HP, desde 2000 rpm hasta 12000 rpm. Diseñamos y construimos dinamómetros para cualquier tipo de trabajo. Rolos y dinamómetros de vehículos. Máquinas de ensayo y control de calidad. Tratar con el ingeniero Gustavo Durán, Pedro Inschaupe 1018, Barrio Iponá, Córdoba, TE 48005.

TCA Torino. Listo para largar, con o sin motor. Todo puesto nuevo. Tratar con Pablo Brea, Demaría 4670. — Capital. Teléfono 773-7242.

PEUGEOT 504 TURISMO NACIONAL (a) "La Costera", José "Pepe" Migliore vende su ya famoso vehículo de carrera. Ganador en la Vuelta de la Manzana, segundo en el Premio de la Montaña y tercero en Capilla del Monte. Listo para largar, totalmente equipado. Se entrega con preparación Turismo Nacional y con un motor standard. — Ver y tratar en Mejor S. A. Av. Santa Fe 1170, Acassuso.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPO

La alicaída categoría SP tendrá otra competencia con puntaje para el Campeonato Argentino. Esta vez Las Flores recibirá a los pocos representantes de la clase mayor.

Como ya es norma, los F-4 concurrirán de relleno, pero no tanto, para completar el programa.

GRUPO 2

Los días sábado y domingo próximos se realizará en el Circuito Nº 15 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires la tercera edición del "Premio Provincia de Buenos Aires Turismo Anexo J". La competencia incluirá dos de las categorías del G-2, la "A" y la "B".

Asimismo se complementará el programa con cuatro competencias reservadas para Citroën 2 CV y 3 CV y para Fiat 600 Semipreparados y Preparación Libre.

El programa completo de horarios es el siguiente:

JUEVES 5

VERIFICACION:
9.00 a 12.00 hs. y 14.00 a 17.00 hs. Todas las categorías.

ENTRENAMIENTOS:
Citroën 2 y 3 CV: 13.00 a 14.00 hs.
Fiat 600 Semiprep.: 14.00 a 15.00 hs.
Fiat 600 Prep. Libre: 14.00 a 15.00 hs.
Grupo 2 "A" y "B": 15.00 a 17.30 hs.

VIERNES 6

VERIFICACION:
Todas las categorías: 9.00 a 12.00 hs.

CLASIFICACION:
Citroën 2 y 3 CV: 13.00 a 14.00 hs.
Fiat 600 Semiprep.: 14.00 a 15.00 hs.
Fiat 600 Prep. Libre: 14.00 a 15.00 hs.
Grupo 2: "A", 15.00 a 16 hs. - "B", 16.00 a 17.00 hs.

SABADO 7

Categoría Citroën 3 CV: 14.00 hs.
Fiat 600 Semiprep.: 15.00 hs.
1ª Etapa Grupo 2 "A" y "B": 16.00 hs.

DOMINGO 8

Citroën 2 CV: 14.00 hs.
Fiat 600 Prep. Libre: 15.00 hs.
2ª Etapa Grupo 2 "A" y "B": 16.00 hs.

MECANICA ARGENTINA FORMULA "A"

El Marcos Juárez Motor Club organiza para el próximo domingo una competencia de la especialidad. El escenario será un circuito de 2.200 metros cotado de todas las medidas de seguridad exigidas por CADAD. El mismo está ubicado en la Ruta Nacional Nº 9, distante tres kilómetros de la ciudad.

TURISMO ZONAL

En la ciudad de Termas, en el Chaco, sobre un circuito de tierra compactado, se cumplirá una nueva fecha del Campeonato Zonal. El circuito está ubicado en el kilómetro 1105 de la Ruta Nº 95. Estará en juego el premio Andrés Parra y Cía.

TURISMO ZONAL

En Bolívar habrá Turismo clase "A" y "B" con preparación libre. El programa dará comienzo a las 10 horas del domingo en el circuito del Bolívar Automóvil Club.

CAFETERAS

En Castelli organiza el Auto Club de esa localidad su primera reunión para la categoría Cafeteras con motivo de la inauguración de un circuito preparado y compactado especialmente, de una extensión de 1.200 metros.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPO

El domingo tendrá lugar la disputa de los 1.000 Kilómetros de Canadá, última prueba con puntaje para el ya definido Campeonato Mundial de Marcas.

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-7989 y 32-1424

sugerencias PARABRISAS CORSA

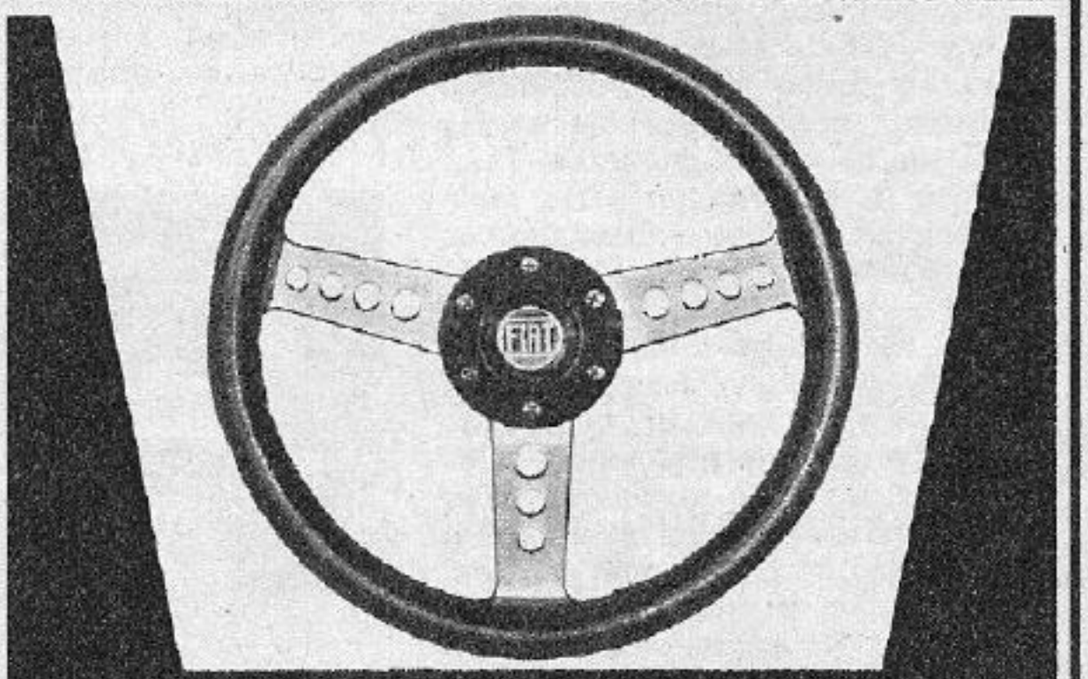
REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires



LATEX CON SILICONA HUMEDO
TOTALMENTE IMPORTADO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

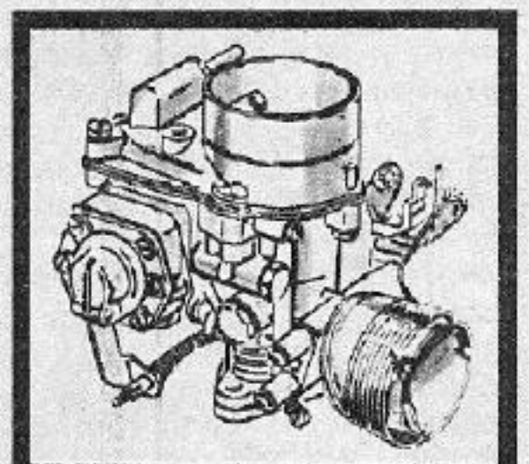


• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR
FIAT
FRANCESCHINI HNOS. IND.y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.


modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo
VOLANTE
F 5.000
Sandrini
Fabrica
BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

PRODUCTORA
ANEXO J67 ®

Av. J. B. JUSTO 4300
COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS


REPUESTOS PARA CARBURADORES
GRAN SURTIDO
REPUESTOS PARA TODA CLASE DE CARBURADOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
CANICAR S. C. A.
CANNING 1801/15 - CAPITAL
T. E. 71-6873



AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T 4 B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA Casa adherida a Crédito: LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB

CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA correo

NOBLEZA OBLIGA

del Córdoba Automóvil Club, de Córdoba.

Señores: al leer el Nº 272 de vuestra estimada publicación, en la página 11 donde figura la clasificación final del "Premio Fundación de Córdoba" que en ocasión del 398º aniversario de nuestra ciudad se disputara en el Autódromo Oscar Gabalén con el único auspicio de la Municipalidad de Córdoba, nos sorprende que a dicho premio se le dé el nombre de una empresa comercial que en ningún momento auspició en forma parcial o total a dicho evento.

Nos llama la atención que un órgano especializado, de la responsabilidad y calidad del vuestro, cuya información siempre se ha caracterizado por su veracidad, haya incurrido en un error —que como ustedes comprenderán— nos puede causar molestias con quienes realmente auspiciaron nuestra carrera, lo que por otra parte se desprendía de toda la publicidad, hecha antes, durante y después de la carrera.

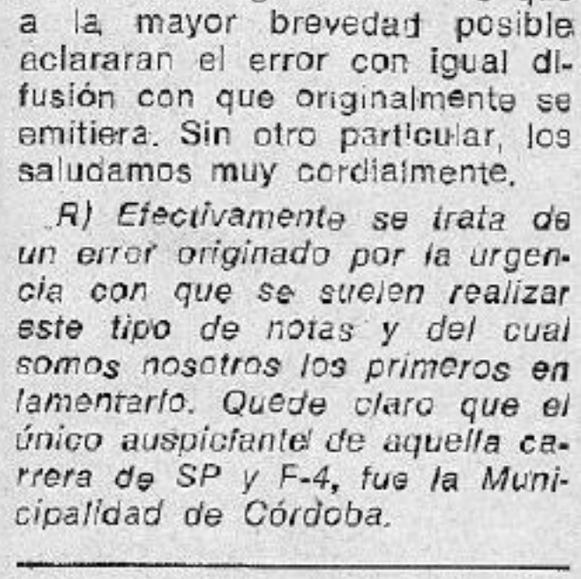
Por las razones antes expuestas, mucho agradeceríamos que a la mayor brevedad posible aclararan el error con igual difusión con que originalmente se emitiera. Sin otro particular, los saludamos muy cordialmente.

R) Efectivamente se trata de un error originado por la urgencia con que se suelen realizar este tipo de notas y del cual somos nosotros los primeros en lamentarlo. Quede claro que el único auspiciante de aquella carrera de SP y F-4, fue la Municipalidad de Córdoba.

PASSADORE: SIN PUNTOS

de Arnaldo Pérez, Montevideo, R. O. del U.

Señores: en el número 271 de CORSA, tras la nota sobre la carrera de Fórmula 2 de MA ganada por José Pedro Passadore, me llama la atención que en el recuadro correspondiente al campeonato argentino de dicha especialidad no figure Passadore, cuando en los diarios de Montevideo lo dan como encabezando el campeonato hasta el momento. ¿Qué explicación tiene esta aparente contradicción?



R) A Passadore no se le computan los puntos que reúne para el campeonato argentino, pues este piloto uruguayo no tiene licencia deportiva argentina ya que participa con la de su país de origen. En esos casos está prevista tal medida.

MAS DE MOTOS

de Armando Calliozzi, San Antonio de Padua, Buenos Aires.

Estimados amigos de CORSA: con mucho placer —al igual que el lector Nerino Arcidiácono cuya carta publican en Correo del número 275— sigo la actividad motociclística argentina y en menor escala mundial, ya que como buen italiano me encanta el deporte de las dos ruedas. Leyendo precisamente la contestación a ese lector, veo que al referirse ustedes a las más famosas motos de post-guerra, omiten a las MV, considerándolas solamente exitosas en la actualidad. Al respecto creo que correspondería incluirlas (a las MV Augusta) ya que desde el año 1946 la Meccanica Verghera se codeó internacionalmente con el triunfo y no sólo en las clases de mayor cilindrada. Tampoco le hicieron un justo reconocimiento a las extraordinarias F. B. Mondial (¿qué significa F. B.?) varias veces campeonas con las 125 bialbero. Además y aprovechando la ocasión querría que me despejaran una duda que tengo desde siempre: ¿Cómo funciona un sistema de válvulas desmodrómico, como traían algunas Ducati de competición, y cuál fue la razón de que cayera en desuso tal sistema. Desde ya muchas gracias por todo, y ¡adelante! . . .

R) Efectivamente, desde 1946 hasta 1960, la fábrica MV Augusta ganó innumerables campeonatos mundiales y de ellos la 125 bialbero conquistó siete, que se sumaron a cinco campeonatos italianos, mientras que la 250 bicilíndrica obtuvo los títulos ecuménicos en 1959 y 1960. La FB Mondial (F. B. significa Fratelli Boselli) 125 bialbero, fue sin duda una máquina excepcional y la primera versión que se hizo de ella conquistó en 1949, 50 y 51 los campeonatos mundiales mediante la conducción de Pagani, Bruno Ruffo y Carletto Ubbiali.

El comando de válvulas desmodrómico es aquel en que la válvula es "llamada" a cerrarse por una leva, distinta a la que produjo su apertura, eliminándose por lo tanto en este sistema el uso de resortes de válvula. Suponemos que fue cayendo en desuso por lo costoso de su construcción y porque los avances tecnológicos en materia de aceros, hicieron que los resortes soportaran prestaciones cada vez más altas sin problemas de rebote.

DOS CHEVRONES DOS

de Juan Carlos Méndez, Córdoba.

Señores: quisiera que me informen sobre la gama de modelos que produce la fábrica Citroën en Francia, es decir todos los automóviles que tiene actualmente en producción.

R) Los modelos que se hacen en Citroën Francia en 1971 son: el 2 CV 4 de 435 cm³, el 2 CV 6 de 602 cm³ (igual al 3 CV argentino); el Citroën 2 CV Export con el viejo motor de 425 cm³ igual al argentino y que se hace exclusivamente para exportar a Holanda. Dyane *con motor de 435 cm³ y* Dyane 6 *con motor de 602 cm³.* Mehari *igual al argentino;* Ami 8 *en versiones break (similar a la argentina) y sedan.* Prototipo M 35 *con motor Wankel de edición limitada y experimental.* GS *de 1015 cm³ y 4 cilindros refrigerados por aire. Diversas versiones de la serie* DS (DSpecial, DSuper, DS 20, DS 21, DS 21 Electrónique, Break) *todos con motores de alrededor de dos litros, y por último el "top of the line" el* Citroën Maserati *(foto) de seis cilindros en V, con una capacidad de 2670 cm³.*

2) Y siguen las preguntitas: ¿es verdad que en 1972 Citroën Argentina pondría un nuevo modelo en el mercado? ¿Cuál sería, el GS o el DS?

R) No creemos que Citroën fabrique en 1972 un nuevo modelo, pero para cuando eso suceda, pensamos que ocurrirá con el GS y no con el DS que es un coche que ya está cumpliendo su ciclo en Europa, y que de comercializarse en la Argentina, dejaría un vacío muy grande en la gama local entre el Ami 8 y aquél, que es un vehículo de gran cilindrada y alto precio.

3) ¿Qué relación tiene Citroën en Europa con Fiat, Autobianchi, Panhard, Maserati, Simca y Alfa Romeo?

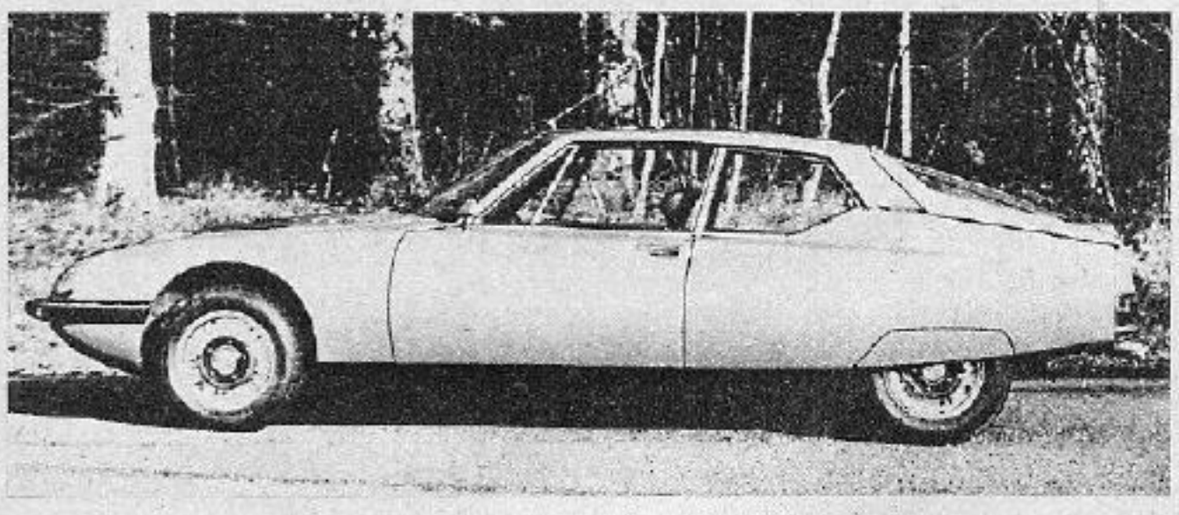
R) Está asociada con Fiat, representa por su línea de concesionarios a Autobianchi en Francia; Panhard fue absorbida por Citroën y discontinuada su producción en 1967; Maserati forma actualmente parte del Grupo Citroën y provee los motores para los Citroën-Maserati. Con Simca y Alfa Romeo no tiene ninguna relación.

4) ¿Cuál es la dirección de la Citroën francesa?

R) S. A. André Citroën, quai André Citroën 133, Paris XVe., Francia.

5) ¿Y la de Citroën Argentina?

R) Zepita 3220, Capital Federal.



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

Parabrisas CORSA acepta suscripciones de lectores del extranjero, por el término de un año y de acuerdo a la lista detallada que aparece más abajo. El pedido de suscripción debe venir acompañado de cheque por el valor correspondiente a nombre de RYELA S.A.I.C. I.F. y A., y dirigido a Paraguay 340, Capital Federal, República Argentina.

Envío por Vía Marítima	US$
América, España (excluidos dominios europeos en América) ..	22.—
Europa Asia, Africa (excluidos dominios españoles), Oceanía y dominios europeos en América	24.—
Envío por Vía Aérea	
Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	28.—
Otros países de América	41.—
España	50.—
Resto de Europa (incluido parte asiática de Turquía y URSS)	52.—
Africa, Asia y Oceanía	62.—

IMPORTANTE: CORSA no acepta suscripciones para lectores domiciliados dentro del territorio de la República Argentina.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

http://lasrevistasdemiabuelo.wordpress.com

1er puesto con...

HOLLEY Carburetor Co.

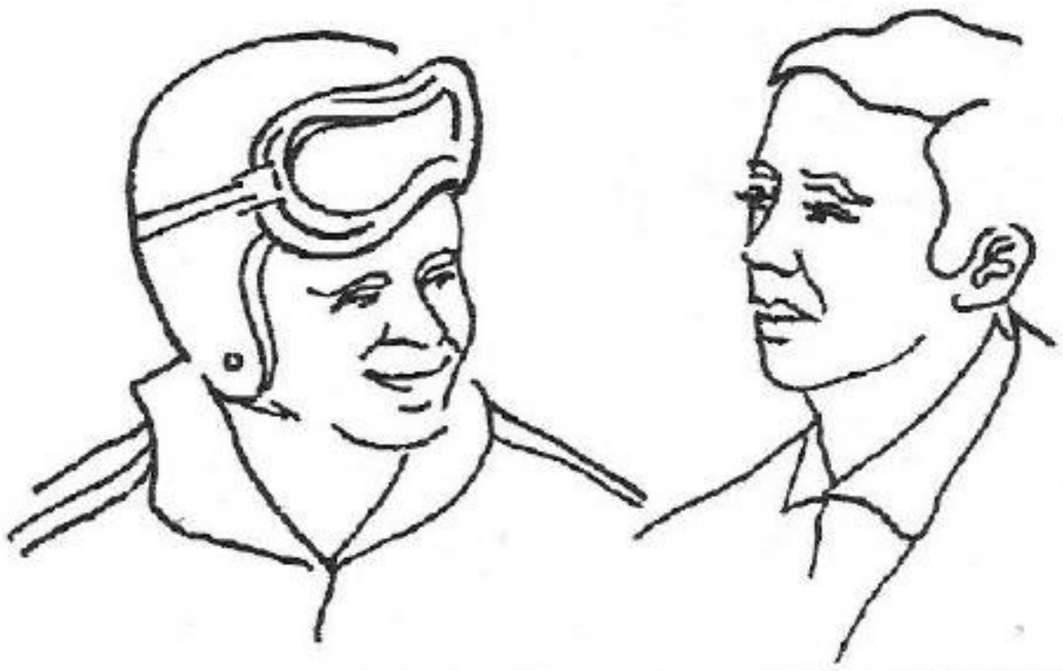
CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

Alternadores - Distribuidores
Motores de arranque - Reguladores
de voltaje - y sus repuestos

Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales.

PASE UD. TAMBIEN AL FRENTE Y GANE!



DISTRIBUIDORES

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Redtux Publicidad



Obra perteneciente a la colección privada de
Benson & Hedges, 100 Park Avenue, New York.
Tamaño: 100mm.x 45mm. Estilo: vanguardia filtrónica.
Familia Parliament, dinastía Benson.
Procedencia: New York.
(Este es el nuevo azul Parliament 100's con boquilla filtrónica*).

*La boquilla filtrónica mantiene el filtro lejos de sus labios, más cerca del sabor.

Benson & Hedges, 100 Park Avenue, New York.