m$n 100 $1

Nº 248

Parabrisas

CORSA

19 al 25 de enero 1971

Las revistas de Mauro

Ningún motor de serie es igual a uno de competición.

No es cierto, Berta?

Ninguna fábrica de automóviles produce motores de serie para intervenir—tal como están—en las competencias actuales.

IKA-RENAULT no es una excepción.

Los automóviles que entrega a sus clientes no son prototipos, ni tienen motores especialmente preparados.

Los Renault y los Torino que se ven en las calles y en las rutas son automóviles de serie, fabricados con alta capacidad técnica por una empresa cuya pasión son sus productos.

Pero a IKA-RENAULT también le gusta el triunfo deportivo.

Por eso, se honra en felicitar cordialmente a los campeones argentinos 1970 y a los brillantes preparadores que una vez más asociaron a sus triunfos los nombres de Torino, Tornado y Renault.



Emilio Bertolini
Fórmula 1



Luis Rubén Di Palma
Turismo de carretera
Fórmula A



Eduardo Copello
Turismo de carretera
Fórmula B y Campeonato de la Montaña



Alberto Rodríguez Larreta (Larry)
Turismo mejorado
Categoría "C"



Juan P. Laskac
Fórmula 4

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 248. Del 19 al 25 de enero 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
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Giancaglini
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romané.
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canosse
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

BUSCANDO LA VERDAD



Todo pasó a segundo plano. La carrera, las máquinas, la actuación de los pilotos argentinos. Todavía el tema obligado en todo el mundo del automovilismo y especialmente de nuestro país, sigue siendo la tragedia de Giunti. A más de una semana, el accidente que costó la vida al piloto italiano sigue siendo noticia y originando debates y polémicas. Como suele suceder en casos como éste, inmediatamente se busca a un chivo expiatorio a quien adosarle la totalidad de la culpa, como buscando en su condena y sacrificio posterior, una válvula de descarga de la angustia vivida. Grave error que no suele conducir a nada y mucho menos a establecer una verdad lo más cercana a la absoluta que permita —por lo menos— erigirla en ejemplo para evitar posibles y futuras repeticiones de la situación.

Hemos sido testigos presenciales del accidente y de las circunstancias previas que lo constituyeron. En el número anterior dimos nuestra opinión objetiva sobre el accidente distribuyendo y acordando las responsabilidades que le han cabido a las partes involucradas en el hecho. A una semana del mismo, refirmamos nuestra posición erigida en base a un análisis objetivo y bastante orgánico (ver Nx 247, pág. 4, 6 y 7) que completamos en el presente número con la nota "¿Quién fue el culpable"? en la cual hemos entrevistado a funcionarios de peso del automovilismo mundial, que dan sus opiniones sobre el triste suceso. Lógicamente, hablamos con Jean Pierre Beltoise (pág. 8 y 9 "Un hombre en la picota") y reproducimos su importante testimonio.

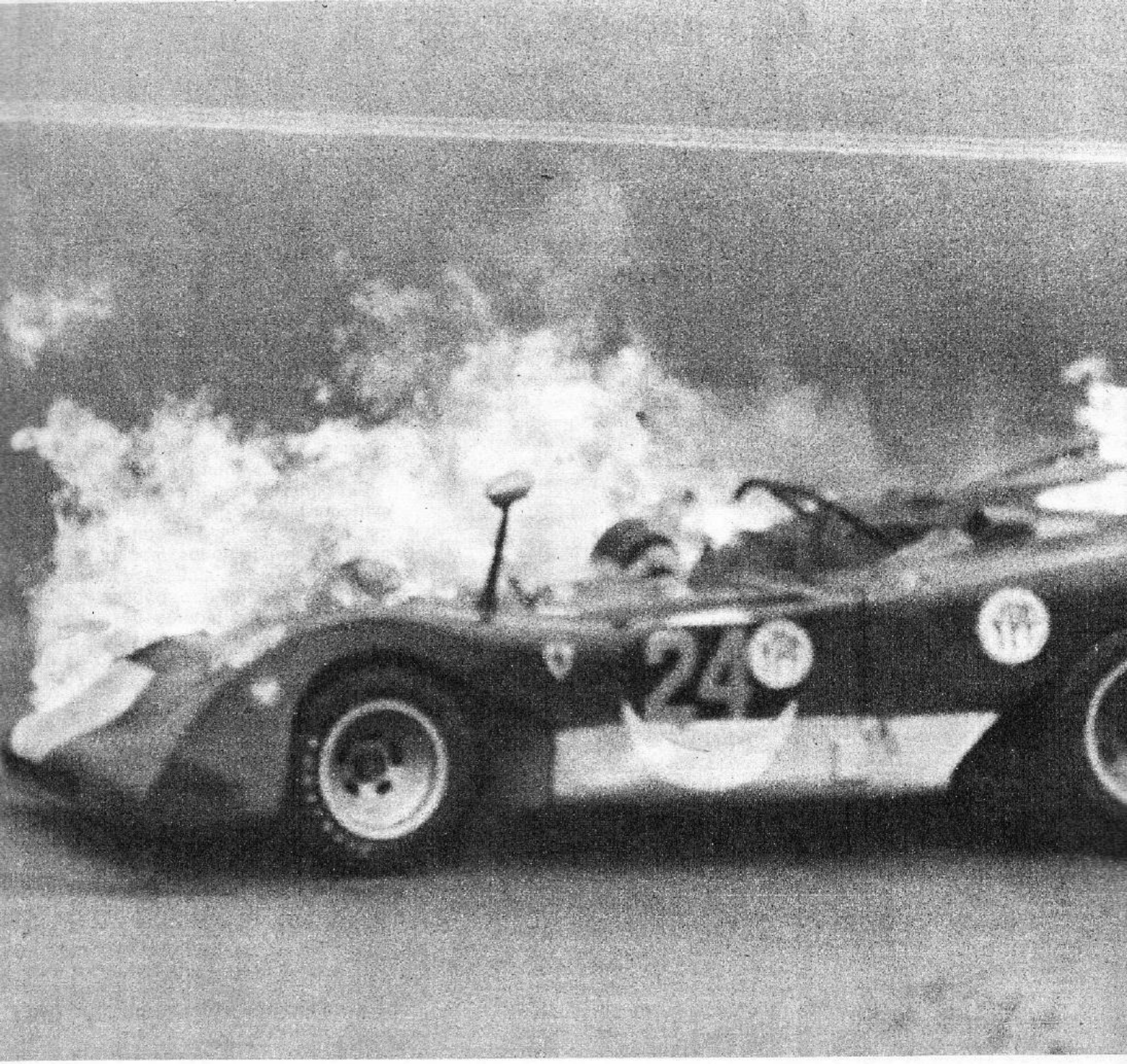
El próximo domingo el autódromo porteño volverá a ser escenario de un acontecimiento internacional. Debido a las circunstancias, el programa no será estrictamente el previsto en el programa original de la Temporada Internacional, pero de todos modos el Gran Premio de la República Argentina servirá para que nuestro público vea en acción a los verdaderos pur-sang del automovilismo mundial, privilegio que le estaba vedado desde 1960, año en que Bruce Mc Laren ganó el G. Prix local con su Cooper Climax.

Del elenco previsto originalmente faltarán algunos autos y algunas figuras muy importantes, pero su vacío será llenado por varias máquinas y pilotos de la fórmula 5000 (fórmula "A" en los Estados Unidos). Creemos que el espectáculo será de todos modos muy interesante y además podremos ver a varios corredores argentinos al volante de monopostos darle guerra a sus colegas europeos. Dada la importancia de este acontecimiento, CORSA la semana que viene estará en la calle con un número especial con más páginas dedicado al Gran Premio de la República Argentina. Hasta entonces.

G. M.

LA TRAGEDIA DE LOS 1000 KM

¿QUIEN FUE E



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

L CULPABLE?



El fatal accidente de Ignazio Giunti generó aquí y en Europa una ardua polémica en la cual se esgrimen varios argumentos. La prensa europea en general no tuvo reparos en atacar a la organización de la prueba sin detenerse a observar detalles. Los enviados especiales que estuvieron presentes, en cambio, analizaron a fondo el accidente y opinaron para CORSA como asimismo el representante de la FIA y Joakim Bonnier, presidente de la Federación de pilotos. Elementos suficientes para llegar a la verdad

El chauvinismo nació en Europa. Es una actitud de falso patriotismo, sinónimo de patriotería. Nosotros —argentinos— por costumbre que puede ser herencia de generaciones que tuvieron siempre el ojo en ultramar estamos al margen del ataque y la crítica despiadada a los que se encuentran del otro lado de la frontera, estén cerca o lejos. A lo mejor porque tenemos una bien desarrollada capacidad de autoanálisis, la que nos da nuestra justa medida para emitir juicios; o porque somos producto de un montón de razas.

En Europa es distinto. Allá el chauvinismo se mantiene en vigencia (en algunos casos es modus vivendi nacional). Allá hay países tradicionalmente cáusticos en sus opiniones periodísticas respecto al vecino o al extranjero. Tal el caso de la prensa italiana ante la noticia de la muerte de Ignazio Giunti. Sin ninguna clase de investigación dieron rienda suelta a las opiniones más subjetivas. Asumiendo el papel de madre agraviada. Sin mucho pudor profesional hicieron caer la culpa sobre los "aficionados" organizadores del Club YPF, sobre la falta de responsabilidad de los directores de la prueba, sobre el corredor francés, sobre todo el mundo. Salvo el mismo Giunti quien; en una primera impresión sobre el accidente, tampoco hizo caso de las señales de los banderilleros. De cualquier manera, un desastre deportivo de tal magnitud impone una exhaustivísima investigación y eso la prensa europea lo conoce de sobra. Aún no se sabe —por ejemplo— el resultado de la investigación en torno a la muerte de Jochen Rindt mientras conducía el Lotus 72 en Monza. Porque la comisión encargada, a pesar de los meses transcurridos aún no se ha expedido.

Ante tales acusaciones y cuando todavía un buen grupo de periodistas extranjeros, dirigentes de la FIA y corredores están en Buenos Aires, quisimos obtener de ellos sus impresiones como testigos presenciales y jueces imparciales.

SCHMITZ: LA VOZ DE LA FIA

Obering Schmitz, 60 años, simpático, amable, es miembro de la FIA como integrante de tres de las comisiones del máximo ente automovilístico mundial: la comisión técnica, la comisión de seguridad y la comisión deportiva. Desde el año 1952 ocupa esos cargos y desde entonces asiste prácticamente a todas las carreras internacionales de importancia. Previamente integró el equipo deportivo de Auto Unión (Schmitz es alemán), por lo cual su vinculación con el deporte automovilístico goza de amplia experiencia. El año pasado también estuvo en nuestro país y antes de regresar a Europa realizó una concienzuda observación del autódromo señalando los diversos puntos que debían mejorarse para hacerlo más seguro. No parece muy ecuánime, por cierto, criticar un escenario de por sí muy seguro cuando en Europa se corre en lugares como Nürburgring; pero Herr Schmitz se encargó de aclarar sus opiniones como asimismo de comentar con CORSA el discutido accidente de Giunti del cual tiene que elevar un informe oficial a la FIA.

—¿Cómo pueden determinarse las culpas del accidente, señor Schmitz?

—En primer lugar, la gran responsabilidad del accidente radica en la permanencia del coche

Dramática carrera entre el golpe y la detención. La fotografía fue tomada por el espectador Juan F. Onorato desde la tribuna inmediatamente después del choque y cuando el auto recién comienza a incendiarse.

en la pista en lugar de haber sido sacado de la misma. En 1964 se reglamentó especialmente que bajo ningún motivo un coche puede quedar parado en la pista ni ser empujado sobre ella sino que debe ser retirado de inmediato ante cualquier falla que lo detenga.

—El martes —dos días después de la carrera— usted estuvo en el autódromo junto a Joakim Bonnier para estudiar el lugar del accidente. ¿Qué conclusiones se obtuvieron?

—No puedo revelarlas completamente todavía porque no se ha tomado una decisión final sobre el asunto. Yo tengo que estudiar el accidente en Europa y de acuerdo con el informe la comisión decidirá.

—Vio la película del accidente filmada por la TV?

—Sí, la vi cinco veces y llevo una copia del tape para analizarla en Europa. Con el cronómetro en la mano tomamos el tiempo exacto que trascurre entre el choque y la detención del auto (diez segundos) y el período que pasa hasta que llega el primer bombero (23 segundos). Claro que como el film está tomado con un teleobjetivo distorsiona un poco la imagen y por eso quiero llevarlo a Europa para estudiarlo en conjunto.

—¿Cómo considera la labor de los bomberos?

—Correcta. Llegaron con rapidez y actuaron bien. No se puede criticar nada en ese aspecto.

—¿Le cabe algún tipo de culpa a los organizadores?

—No. Ninguna culpa.

—¿Qué opina del autódromo de Buenos Aires en su actual estado?

—Es aún más seguro que el año pasado gracias a las obras realizadas. Pienso que faltaría eliminar algunos árboles a los costados de las rectas que bordean el lago y en el curvón del fondo para ver mejor a los banderilleros, pero nada más.

—Sin embargo en Europa hay circuitos mucho más peligrosos que éste. ¿Por qué se le exigen entonces tantos requisitos al de Buenos Aires?

—No. Hay que separar bien los dos tipos de circuitos. Los semipermanentes, como son Nürburgring o Le Mans, y los de características permanentes, como, por ejemplo, Indianápolis, Riverside, Monza o el de Buenos Aires. Este autódromo es muy seguro, pero siempre se lo puede mejorar un poco más. Por eso señalamos los detalles que pueden corregirse.

—¿Cuál es el circuito permanente actual más seguro del mundo?

—El nuevo autódromo Paul Riccard, en el sur de Francia.

—Finalmente, ¿le cabrá alguna sanción a Beltoise?

—Puede ser. Como corredor está obligado a conocer una reglamentación que está en vigencia desde hace ya siete años.

—¿Por qué vuelve usted tan rápidamente a Europa? (Regresó el miércoles pasado.)

—Porque debo estar en Frankfurt para la conferencia de prensa sobre el Rally de Montecarlo, donde también debo actuar como veedor de la FIA.

BONNIER: POR LOS PILOTOS

Joakim Bonnier es presidente de la asociación de pilotos de F-1 (Grand Prix Drivers Association) y como tal estudia siempre el aspecto seguridad en cada circuio. Junto a Schmitz analizó el accidente de Giunti y el autódromo de Buenos Aires y con suma diplomacia, tomándose su tiempo para contestar cada pregunta, accedió a responder las preguntas de CORSA, tratando siempre de no comprometerse con cualquier juicio demasiado concreto.

—¿Qué conclusiones extrajo del peritaje realizado en el autódromo?

—No se puede saber todavía. Hay que investigarlo todo completamente. Yo vi el tape del accidente y encuentro una cosa que falta saber: el film muestra cuando Beltoise va por la pista empujando el coche pero no lo que hay detrás de él. Por lo tanto no se puede saber si la Ferrari de Parkes venía delante de la de Giunti, si una venía por la izquierda o por la derecha como para que Giunti no haya visto el Matra en el medio de la pista.

—Pero eso no modifica la circunstancia original del accidente. Beltoise debe saber que no podía circular por la pista como lo hizo durante cuatro minutos aproximadamente . . .

—Lo sé. Aparentemente Beltoise empujó el coche como para dejarlo sobre el pasto del lado izquierdo de la pista, pero si bien pasaron cuatro minutos, él, que iba empujando, no debe haber notado tanto tiempo, cuidándose a la vez de los coches que pasaban. Y en seguida se produce el choque. No sé, hay que proseguir con la investigación.

—¿Qué cargos le haría a la organización o dirección de la prueba?

—No tienen ninguna culpa por el accidente. Podría haber pasado en cualquier otra parte, exactamente de la misma forma.

—¿Cómo actuaron los bomberos, de acuerdo con lo visto en el film?

—No podrían haberlo hecho mejor. Llegaron con rapidez, pero el auto estaba totalmente incendiado y muy lleno de humo, lo que obligó a dar algunas vueltas alrededor para atacar mejor el fuego, lo que originó un poco de complicación en la pista, pero era necesario hacerlo. Actuaron perfectamente. Por otro lado se ha comprobado que Giunti no murió por efecto de las quemaduras sino por el golpe en sí.

—¿Cómo encontró al autódromo de Buenos Aires?

—El autódromo ya es un autódromo muy seguro, con una superficié muy adecuada. Sólo criticaría la existencia de algunos árboles todavía sobre las rectas del fondo, pero de cualquier manera eso no tendría influencia sobre la carrera de Fórmula 1, ya que ésta se corre en el circuito número 9. Lo que me parece, sí, es que habría que volver a utilizar los boxes viejos. El eventual peligro de la curva se soluciona con un guard rail protector que separe la pista del recinto de boxes.

—¿Qué otros circuitos de Europa serían más seguros que el de Buenos Aires?

—No sé. Es muy difícil establecer comparaciones ni hacer una regla standard para todos. Buenos Aires es seguro. Hockenheim, en Europa, es seguro. No sé, los circuitos son todos diferentes entre sí.

—Qué piloto argentino le gustó más?

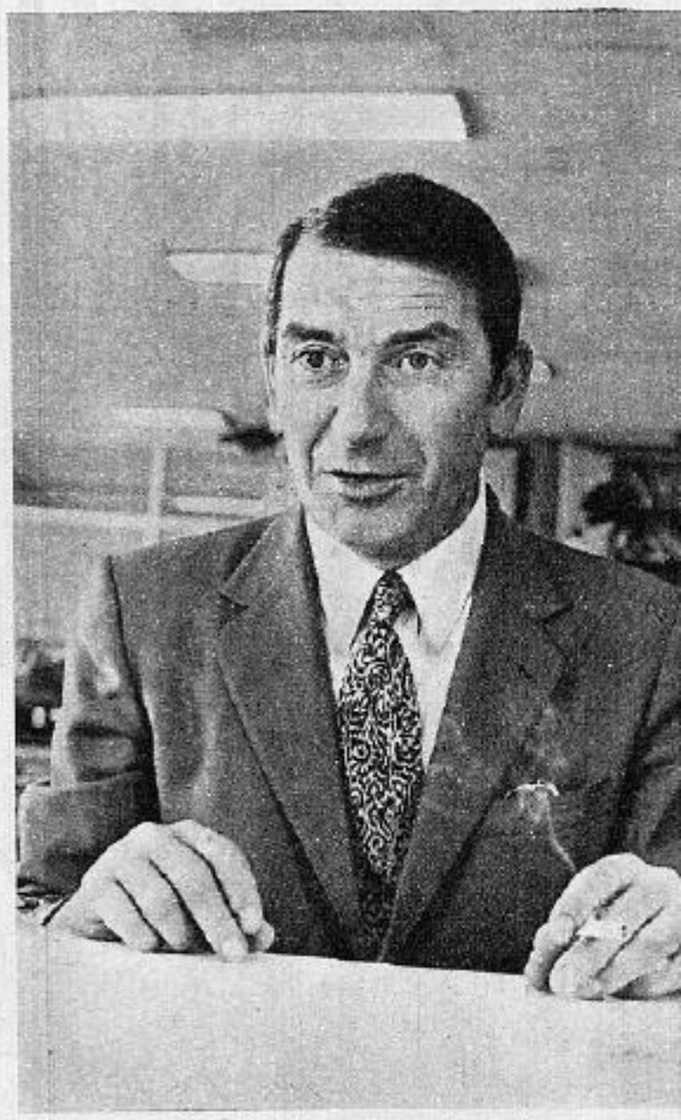
—Aquí hay muchos buenos pilotos.

FRANCO LINI

Ex director deportivo del equipo de la fábrica Ferrari. Actualmente escribe, entre otras cosas, para el periódico francés L'Equipe y las revistas Virage, Auto Sprint, Deutsche Auto Zeitung, etc. y es corresponsal europeo de CORSA.

"La culpa —innegablemente— la tiene Beltoise por su actitud de loco. Es casi seguro que él especuló con que las autoridades de la carrera desconocerían los reglamentos que rigen para la categoría en todo el mundo. Así, él podría seguir empujando el coche impunemente hasta los boxes. Cuando ocurrió el accidente él ya tenía el Matra a escasos trescientos metros de la entrada a los boxes actuales, a la zona de ingreso donde sí es legal que el piloto empuje su máquina.

"Yo mismo tomé tiempos con el cronómetro desde el momento en que se produjo el impacto del Ferrari contra el Matra. Pasaron diez segundos desde el choque hasta que el coche de Giunti se detuvo. Desde el momento que paró hasta que llegó el primer bombero arras-



Franco Lini es más concreto: "Beltoise es loco".

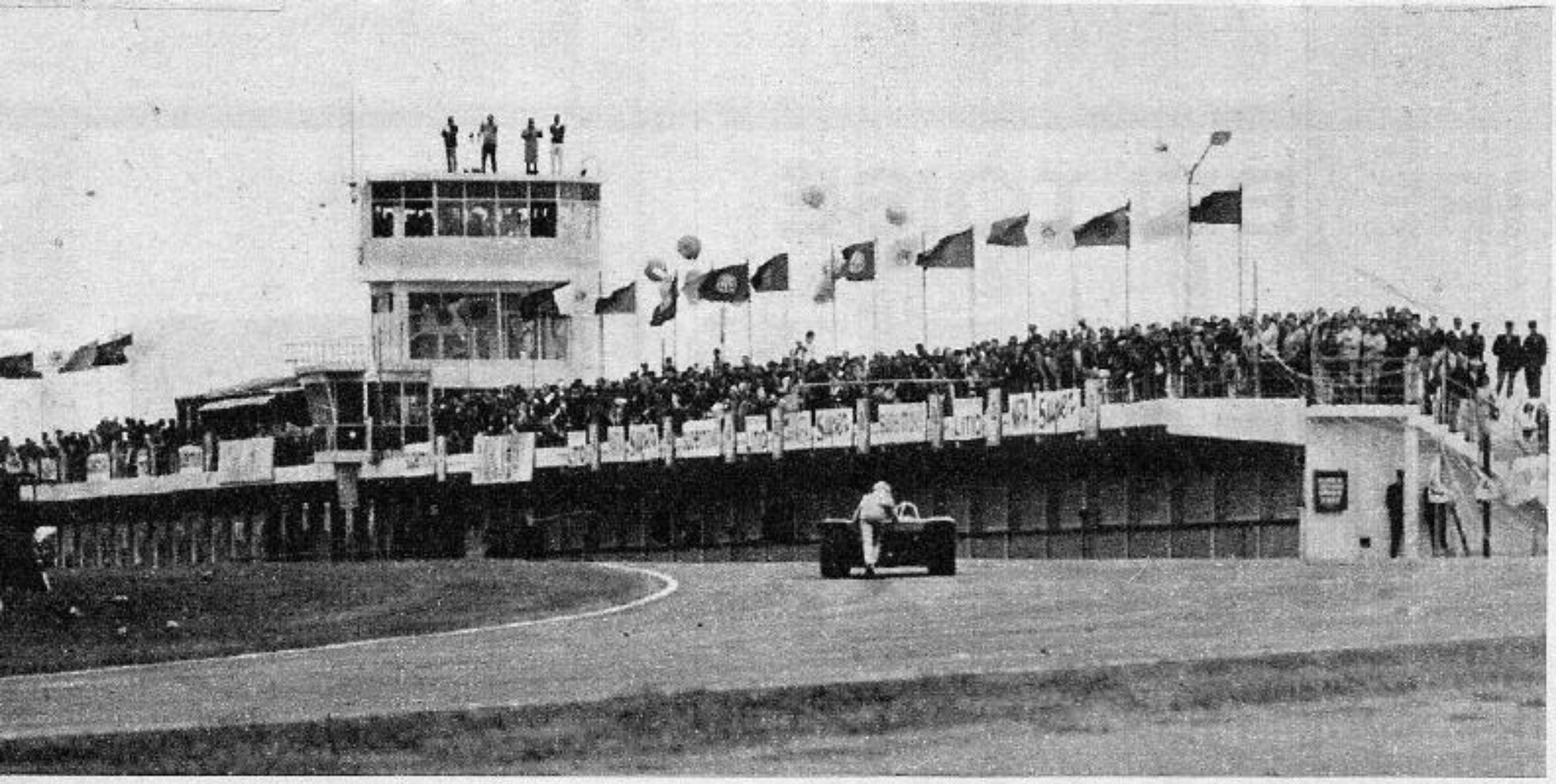
SINTETICAMENTE

Bernard Consten (presidente de la Federación Francesa de Automovilismo y piloto de rallies): "Yo considero que si bien hubo un factor determinante de la tragedia que es la actitud de Beltoise, no dejo de reconocer también que hubo otros factores que contribuyeron al encontronazo: la desobediencia de los demás pilotos frente a la señalización y la falta de energía y decisión de las autoridades".

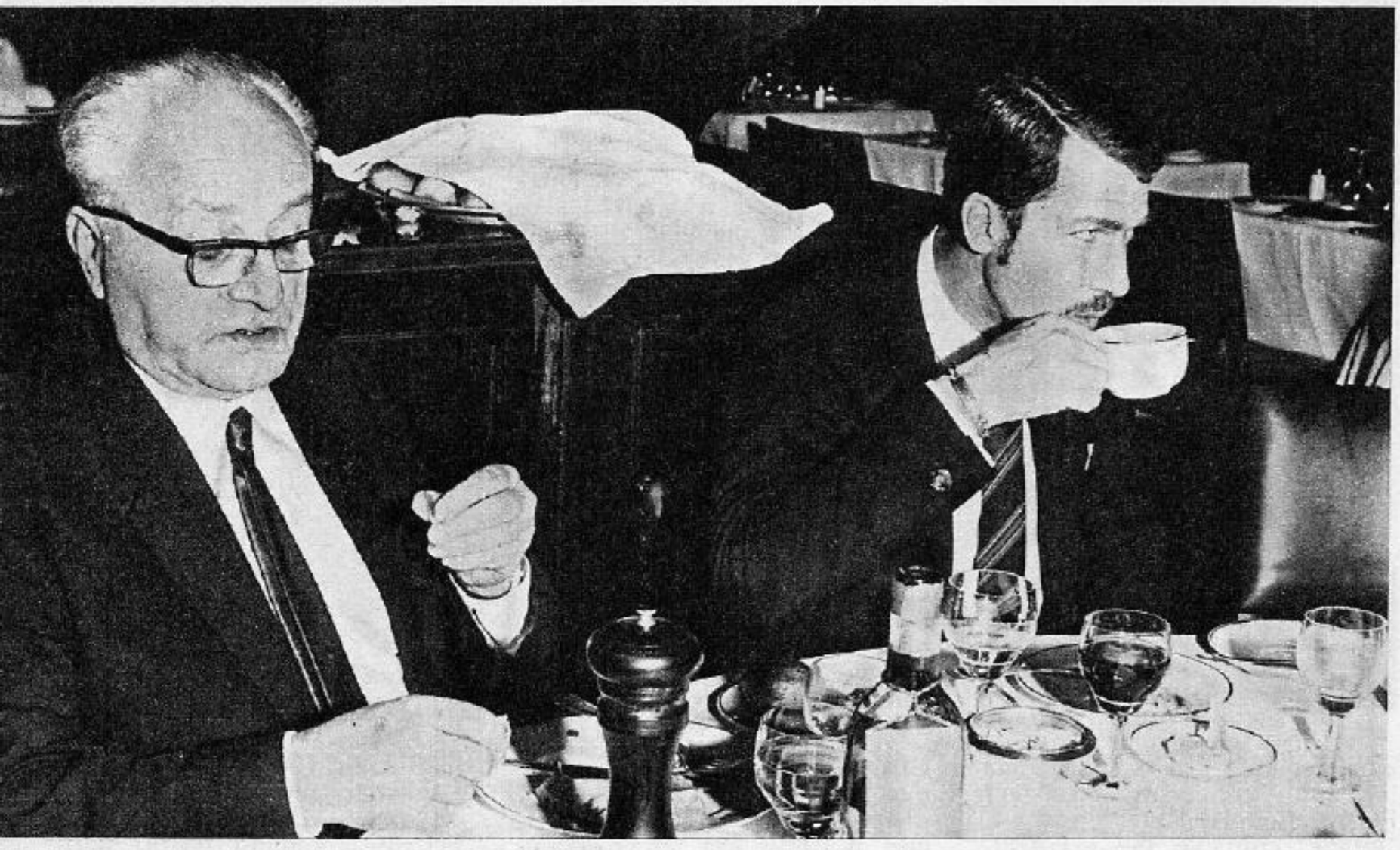
Philip Turner (columnista de la revista inglesa The Motor): "Creo que nadie tiene derecho a acusar de negligencia a la organización. Los servicios de seguridad funcionaron bien, con rapidez e idoneidad. Lo que pasó fue producto de la fatalidad combinada con varias actitudes poco claras, pero que no son obra solamente de Beltoise".

Henry N. Manney (columnista de la revista estadounidense Road & Track): "No hay culpas definitivas. Son varias las actitudes que contribuyeron al accidente: Beltoise, la falta de Oficiales de Pista en la zona, los otros pilotos que no respondieron a las banderas amarillas. Pero fundamentalmente es obra de la fatalidad".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

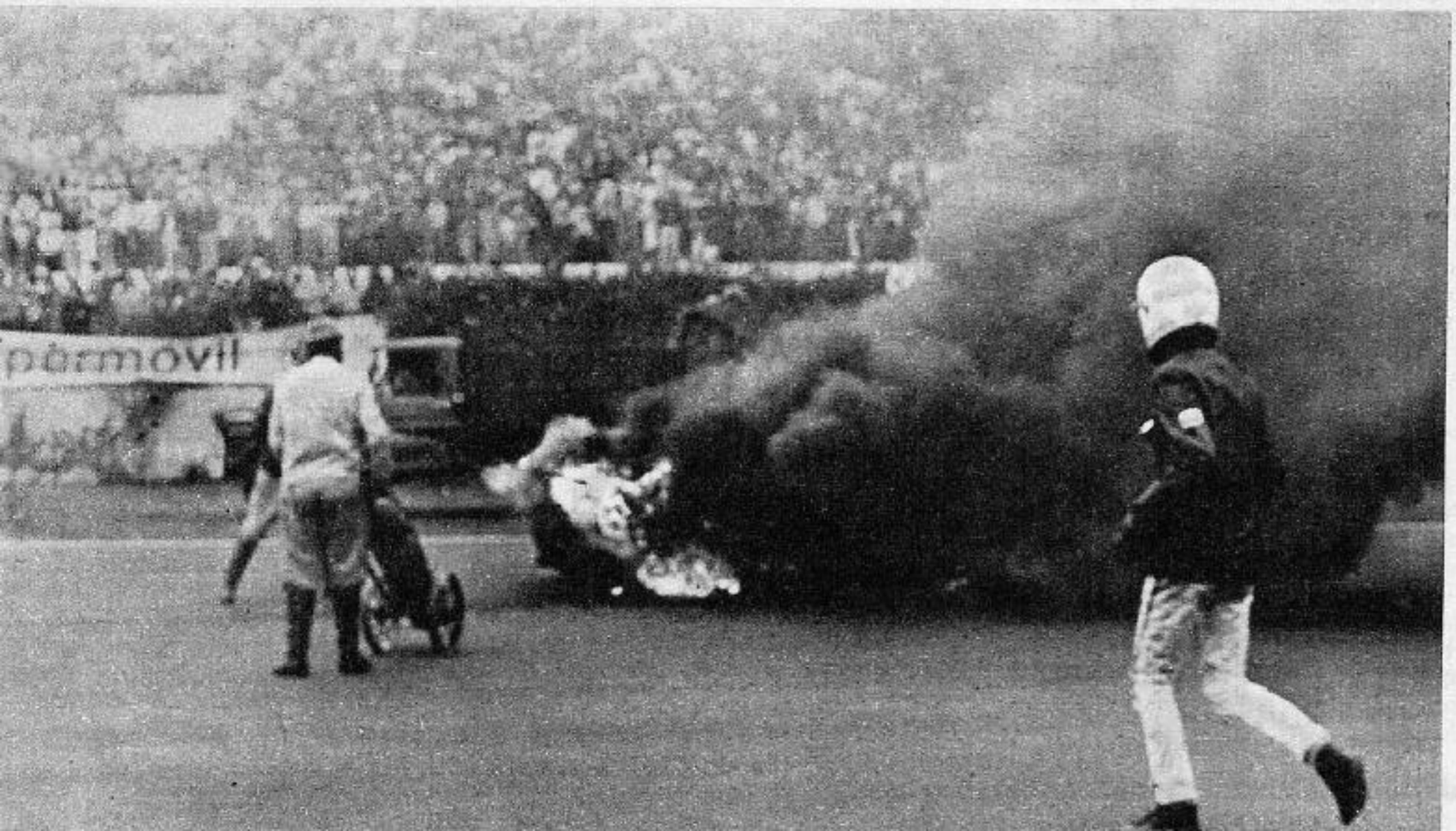


El documento gráfico es, una vez más, bien elocuente. La foto está tomada con teleobjetivo desde la horquilla y lo muestra a Beltoise en plena curva de boxes, ya con el coche desplazado hacia el centro de la pista, instantes antes del trágico desenlace.



Obering Schmidt, miembro de la FIA, y Joakim Bonnier, piloto, coinciden: "La organización no tiene absolutamente ninguna culpa".

El terrible final. Mientras los bomberos comienzan a combatir el fuego llega corriendo Arturo Merzario, el copiloto de Giunti, quien ya esperaba con el casco puesto el momento de reemplazar a su compañero.



trando un carrito con matafuegos pasaron 23 segundos más, o sea, 33 segundos desde que se produjo el accidente. Y no llegué a registrar en mi reloj ni dos minutos hasta que el fuego quedó extinguido. Los tiempos que tomé para todas estas maniobras de emergencia son muy normales. La gente trabajó con el mismo ritmo con que lo hubiera hecho cualquier equipo de un circuito europeo. Teniendo en cuenta —sobre todo— que las maniobras de atención al auto y al piloto se vieron dificultadas por los coches que continuaban corriendo (el bombero que llegó en primer término comenzó a cruzar el circuito y tuvo que volver para atrás) y en segundo término por la densidad de la humareda que despedía la máquina incendiada. El viento desplazaba esa columna hacia el lado interior del circuito donde estaban los equipos de seguridad. Para atacar el fuego tuvieron que dar vueltas alrededor del auto hasta encontrar un lugar despejado donde se viera el auto en llamas.

"En cuanto a las causas directas que provocaron la muerte de Ignazio son difíciles de determinar con exactitud. Seguramente él ya estaba muerto por el impacto antes de que el fuego lo quemara o también por la terrible depresión que se produce al encenderse súbitamente el gas y el combustible que había dentro del tanque del auto.

"La obligación de Beltoise, creo que conviene recalcarlo para finalizar, era poner el coche inmediatamente después de su detención en el lugar más seguro y no empujarlo. En este caso debió correrlo hasta el pasto y dejarlo allí. No tenía nada más que hacer en la carrera."

Estas son las opiniones importantes de la gente foránea. Nuestra posición ya está definida por lo que dijimos la semana anterior y que resumía en tres puntos perfectamente diferenciados entre sí la distribución de las culpas del accidente: 1º Beltoise; 2º Ningún comisario de pista que le haya ordenado (incluso por la fuerza) que salga de la pista; 3º El desprecio absoluto de los corredores por las banderas amarillas muy correctamente agitadas.

Luego de haber recabado una gran cantidad de opiniones con suficiente tiempo como para meditarlas creemos que esos tres puntos se mantienen inamovibles y constituyen lo más cercano a la verdad.

JEAN PIERRE BELTOISE

UN HOMBRE EN

El piloto francés asume la responsabilidad de la parte que le cupo en el accidente que costó la vida a Giunti. Diálogo con CORSA en la habitación de su hotel



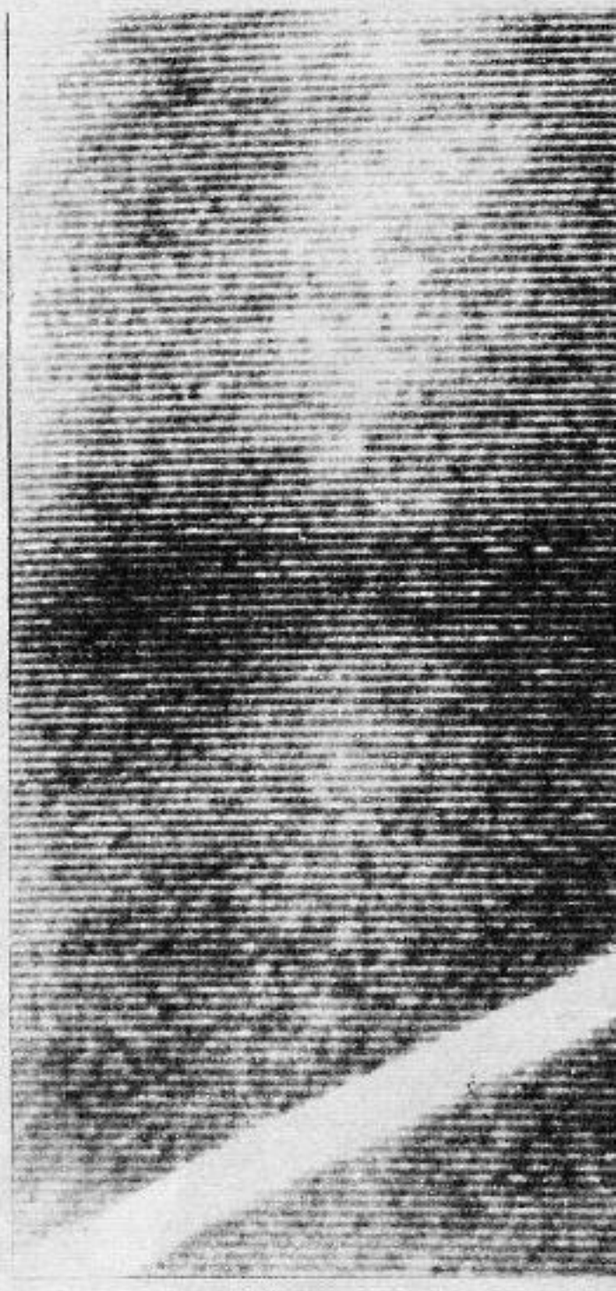


El gran "culpable" frente a la cámara. Derrumbado anímicamente y con la cruz de las explicaciones. Beltoise no es frío, no es inconsciente.

Instante preciso en que Beltoise empuja el auto mirando para atrás, hacia la horquilla: "Ahí los vi venir, ya desacomodados, lo único que pude hacer fue tirarme a un costado...".

"Considero que mi actitud fue un factor desencadenante de la tragedia, pero pienso que hubo otros". Con razón, Beltoise reconoce su grado de responsabilidad.

"Cuando los vi venir pensé que iban a pasar uno por cada lado, pero cuando vi que la Ferrari 312 se cerraba y cambiaba de trayectoria...".



Habíamos hablado con él pocos minutos antes de la largada

Habíamos hablado con él potodo era esperanza en los boxes del Autódromo. Alguien iba a recibir la bandera de la victoria, alguien iba a cosechar los primeros puntos por el Mundial de Marcas. Pero muy lejos estábamos de pensar en que una vida humana quedaría para siempre en el Autódromo de Buenos Aires.

Pero sucedió. Y Jean Pierre Beltoise (34) estaba involucrado seriamente en el caso de la muerte de Ignazio Giunti.

Los diarios europeos comenzaron a lanzar andanadas de acusaciones, de cargos. El sensacionalismo inundó por una semana las primeras páginas de los diarios del mundo entero. Había muerto un corredor de automóviles de renombre y alguien tenía que ser culpable, no había lugar a la fatalidad o a la culpa compartida. Sólo un culpable llenaba las planas de todos los diarios del mundo: Jean Pierre Beltoise.

Viernes 15 de enero de 1971. A 130 horas del accidente, con unos cuantos días de intervalo, con la calma que otorga el tiempo, entramos al City Hotel para ver cara a cara, para charlar, para conversar, con Jean Pierre Beltoise, el "gran", el "único" culpable del accidente donde perdió la vida Ignazio Giunti.

Al entrar al hall del hotel, lo vimos en seguida. Enmarcado por una batería de refletores, enfocado por una cámara filmadora, rodeado de gente con fotómetros y encuadres en las manos, Beltoise hundido en un sillón de cuero y hundido también en sus propios pensamientos. Cara seria, casi triste, con los rasgos de alguien que ha sufrido mucho, pero que debe dar la cara permanentemente. La radio y la televisión francesa quería su voz, su imagen y por centésima vez, sus explicaciones.

Un saludo a través del gentío y un gesto forzado por las circunstancias. Los de la televisión nos dijeron que tenían unos veinte minutos todavía, ya que recién estaban terminando los detalles de iluminación. Nos fuimos del salón, nos encontramos con Johnny Rives, periodista francés y amigo personal de Beltoise. Junto a él, Henry Pescarolo, Ronnie Peterson y Jean Pierre Jabouille nos hicieron pensar en la fantasiosa mente de quienes aseguraban que Pescarolo decía que "lo iba a matar en alguna pista", o que Fittipaldi anunció que Beltoise era un demente. Todo al revés. Los compañeros de riesgo, estaban ahí, junto a J.P.B. para acompañarlo y hacerle un poco menos pesada la cruz que está llevando desde el domingo 10.

Habitación 1140 del City Hotel. Rives, Pescarolo, Peterson, Jabouille y CORSA conversaron sobre el accidente, sobre las posibles causas, sobre los comentarios europeos... Son las 20,10 hs. y Beltoise entra al cuarto. Con tino, sus amigos y el periodista francés, se levantan, salen y nos dejan solos.

Beltoise abrió el fuego, lento, con una parsimonia que no le conocíamos: "Estoy cansado. Cansado de dar la cara, de repetir una y otra vez lo mismo. Por televisión, por radio, me llaman de todo el mundo para oir mis declaraciones. Es duro. Ni dormir puedo... Pero quiero hacerlo, no me quiero callar. Quiero contar todo y conversar con la gente, por eso es que estoy aquí, que no me volví a Francia como me aconsejaron algunos..."

Un silencio se produce en la habitación 1140, Beltoise y CORSA están solos frente a frente, en una intimidad que no le brindó a ningún medio periodístico. Beltoise quiere dialogar, saber nuestra opinión y que le preguntemos cosas...

—¿Te considerás culpable del accidente del domingo?

—Considero que tengo culpa en el accidente, pero no soy culpable en forma directa y solitaria. Hubo muchos culpables. En primer lugar mi culpa es concreta, reconozco que no debí empujar el auto porque era muy peligroso y estaba prohibido. Pero, yo pregunto: ¿Hay alguna persona de las que dicen que yo lo hice a propósito, que haya pensado que lo que estaba haciendo en ese momento era tan o más peligroso para mí que para los demás? ¡Nadie, por supuesto! ¿Y nadie pensó en que un piloto que viene corriendo hace dos horas a un ritmo de locos, no puede pensar en los reglamentos?

—¿Mientras empujabas el auto, ibas mirando hacia atrás? ¿Pudiste ver los momentos previos al accidente?

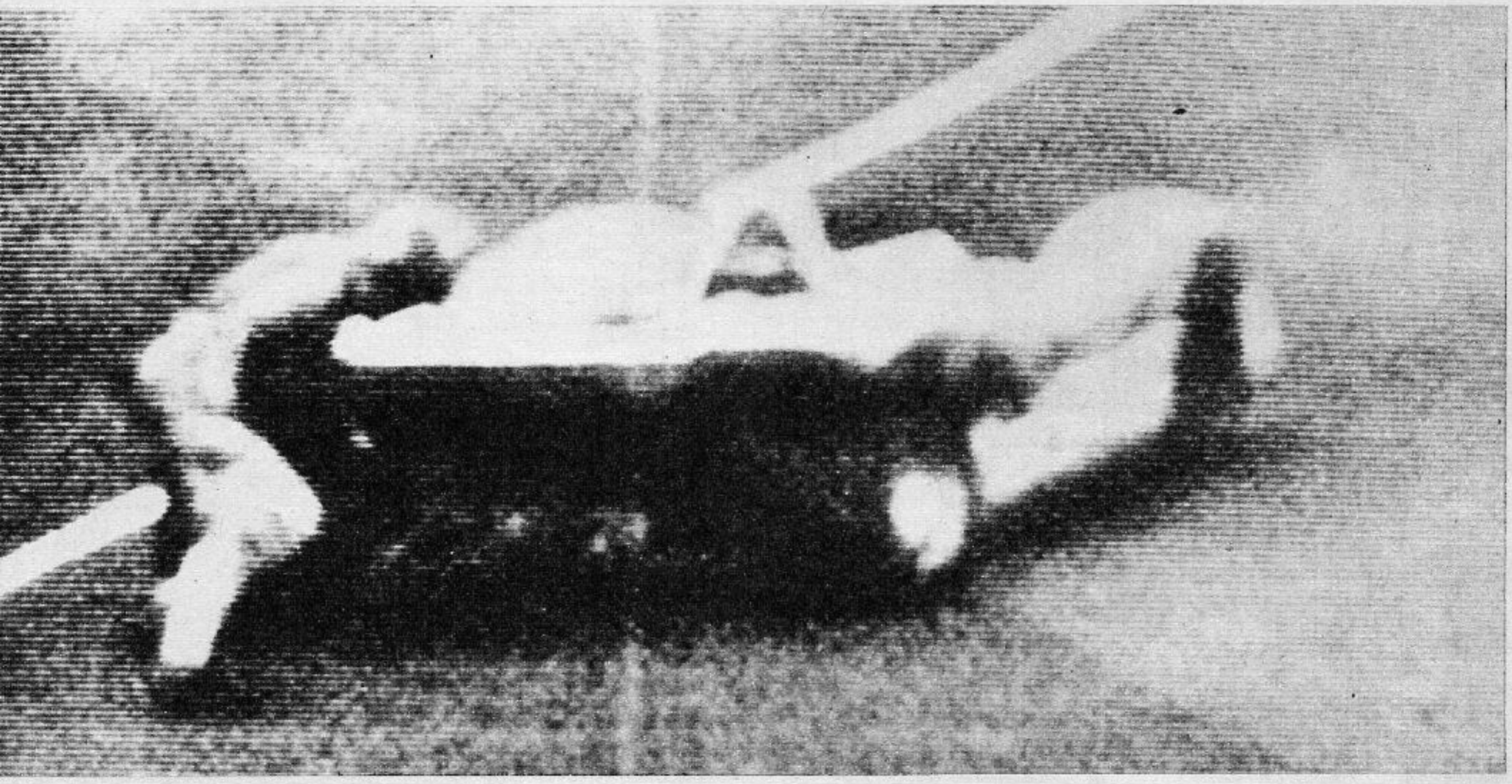
—Esa fue la parte más dramática de todo esto, porque en los últimos momentos pensé que me iban a agarrar a mí

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por: JORGE AUGE BACQUE

LA PICOTA





y que era hombre listo. Como yo miraba para atrás, vi cuando salían de la horquilla; por la cuerda interna una Ferrari colorada, que después supe era la de Parkes y por la cuerda externa la Ferrari de Giunti. Salieron de la horquilla acelerando y en una misma línea horizontal. En ese momento yo pensé que la Ferrari 512 de Parkes iba a pasar por la derecha y la 312 de Giunti por la izquierda, porque había lugar a ambos lados para que así lo hicieran. De pronto, me di cuenta de lo que iba a pasar después: la Ferrari de Parkes se cruzó a la izquierda sobre la trayectoria de Giunti y le cubrió el lugar por donde iba a pasar el italiano por la trayectoria que traía. Ahí me tiré a un costado y sobrevino el encontronazo...

Se turba, se sienta en la cama y continúa con el alegato.

—Yo me pregunto una cosa: ¿si en lugar de haberme quedado sin nafta en ese lugar, se me hubiera engranado el auto y no hubiera forma de moverlo? ¿Qué hubiera pasado? Creo que hubiera pasado lo mismo si los otros pilotos —tal cual como pasó en el accidente de Giunti— no le hubieran hecho caso a los banderilleros que agitaban la bandera amarilla.

—¿Mantuviste alguna conversación con Fangio después del accidente?

—Sí, por supuesto, pero él me dijo lo mismo que pienso yo, es decir que si bien había actuado anterreglamentariamente, no toda la culpa debía tirármela encima. Además me recomendó que me quedara en Buenos Aires y que no me fuera a Francia. Me dijo que los que opinaban en contra mía, no sabían lo que significaba quedarme sin nafta en medio de una carrera donde se puede llegar a pelear la punta. La desesperación del momento lleva a cualquier cosa.

—¿Por qué se comenta que el resto de los pilotos tienen una cierta animosidad contra ti?

—Bueno, yo creo que es un poco el halo que rodea a nuestro ambiente, de peleas, de rencillas y rencores que no son tales y que el periodismo lo fomenta para vender más y crearnos una imagen de caballeros andantes que se juegan la vida dentro y fuera de la pista. Vos pudiste ver, que recién estaban conmigo Pescarolo y Peterson a los cuales se les adjudicaron en un primer momento amenazas en mi contra.

—¿Qué opinión tenés de los dispositivos de seguridad del Autódromo?

—Creo que estaba todo cubierto. El accionar de los bomberos y de los servicios sanitarios fue excelente. Más rápido me parece que sería imposible aquí y en cualquier otro lugar del mundo.

—¿Qué opinión te merece la actuación de los banderilleros?

—Correcto. Lo único que pienso podría haber salvado en cierta manera la situación hubiera sido un poco más de energía en su accionar, pero de todas maneras estuvo todo correcto.

—¿Cómo te sentís ahora, con todo lo que estás pasando?

—Mal, bastante mal. Pese a lo que dicen todos de que yo estoy acostumbrado a estos problemas, que yo soy frío, que no me importa nada de nada... Me siento mal, no tengo ánimo para nada y no sé qué voy a hacer a partir de ahora. Me va a costar un poco volver a correr porque luego de algo así, nadie —pienso yo— puede volver a subirse a un auto como si nada. Yo ya tenía decidido —antes de la sanción del Automóvil Club Argentino— de no correr en la carrera de Fórmula Uno.

—¿Hablaste con la gente de Matra en Francia? ¿Que te dijeron?

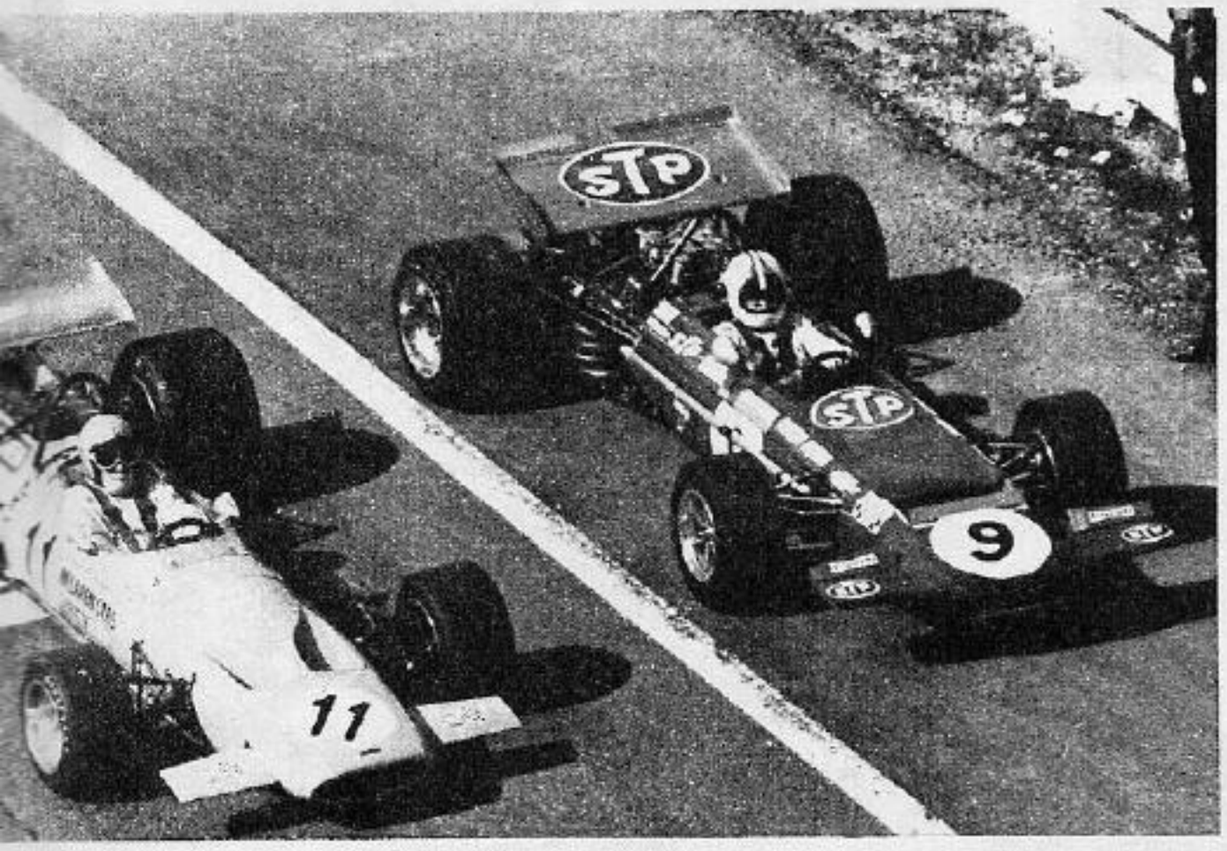
—Hablé hoy con mi cuñado Francois Cevert. Me comentó que vio el video-tape del accidente junto con Lagardere, Martin y otros dirigentes de Matra. No creen en que yo sea el único culpable y están seguros de que no lo hice de mala fe. Saben positivamente —me conocen hace seis años— de que un corredor luego de dos horas de carrera a ese ritmo, no tiene la cabeza fresca como para pensar en reglamentos.

Sonó el teléfono. Jabouille le recomendaba que bajara porque lo estaban esperando unos periodistas. Beltoise asintió, me miró e hizo un gesto como diciendo lo mal que se sentía desde hacía 130 horas. Otra vez a dar la cara, otra vez las cámaras, los micrófonos para rememorar un hecho horrible.

Bajamos en el ascensor. Al abrirse la puerta una marea de fotógrafos lo secuestró prácticamente. No lo vimos más. Lo vimos luego, a la noche en la pantalla de un televisor. Otra vez las mismas explicaciones, los mismos descargos, todo igual desde hace 130 horas...

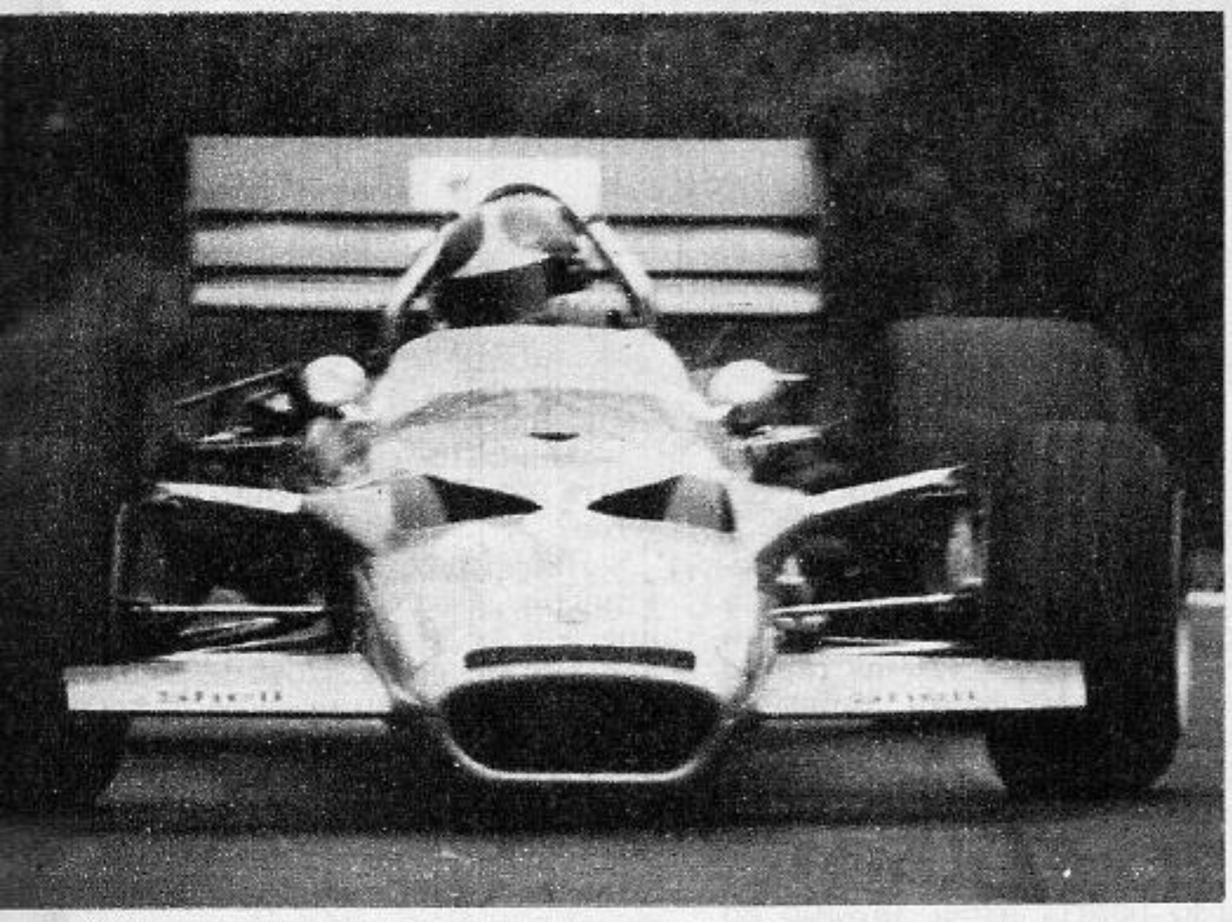
DOMINGO 24 EN EL AUTODROMO, G. P. DE LA REPUBLICA ARGENTINA

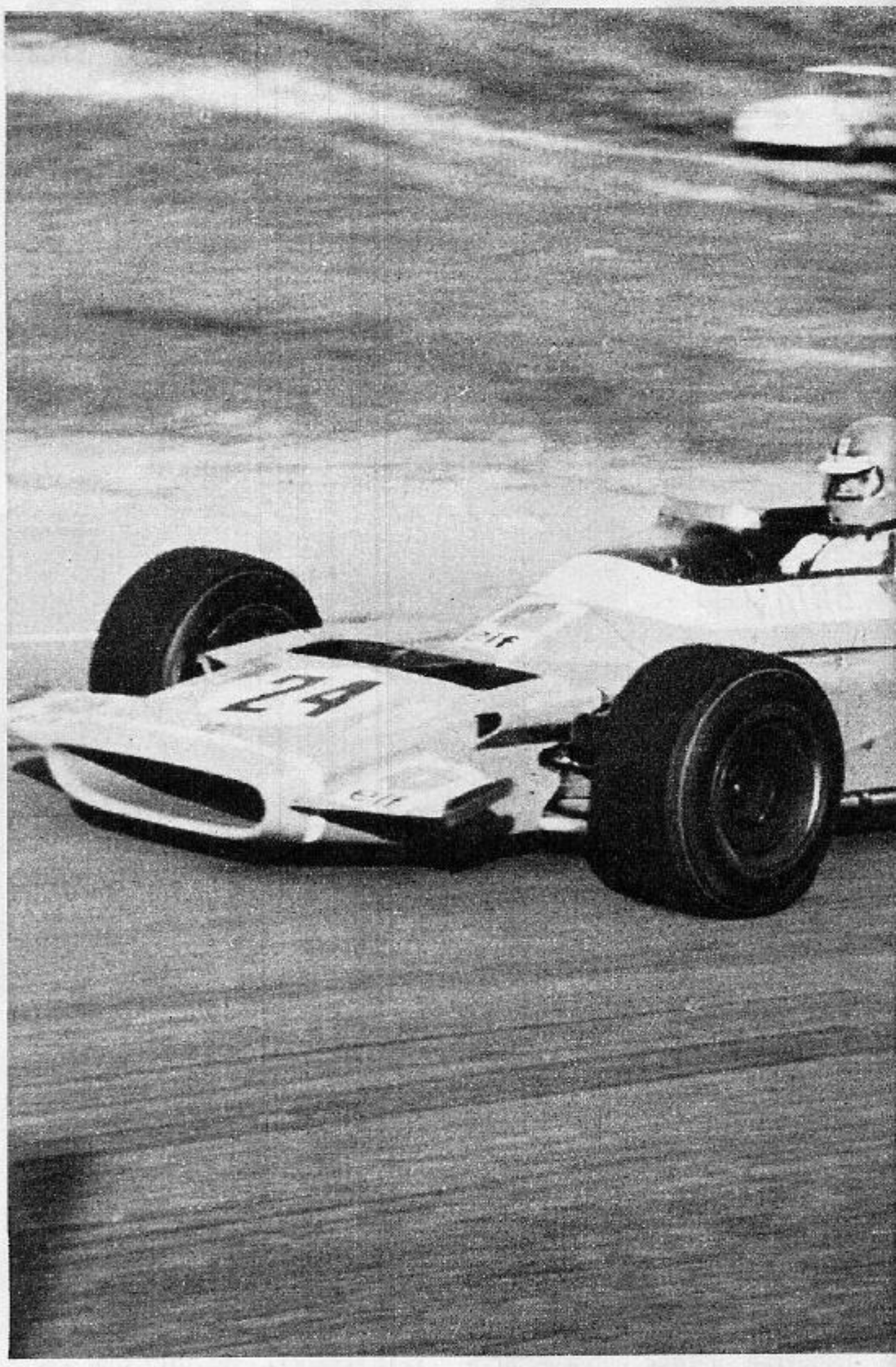
F.1



Mc Laren y March. El primero será para un argentino. March hay varios, tripulados por los pilotos extranjeros.

Emerson Fittipaldi sobre el Lotus 49 C que vendrá a la temporada pero que será conducido por su hermano Wilson. Brasil presente . . .





No viene el equipo Ferrari, no viene el Lotus Turbina y por culpa del accidente de los 1.000 Km, se originaron una serie de problemas que fueron solucionados por el Club YPF mediante la contratación de monopostos de la Fórmula 5.000 para realizar la carrera con autos de las dos categorías, tal como suele hacerse en Inglaterra

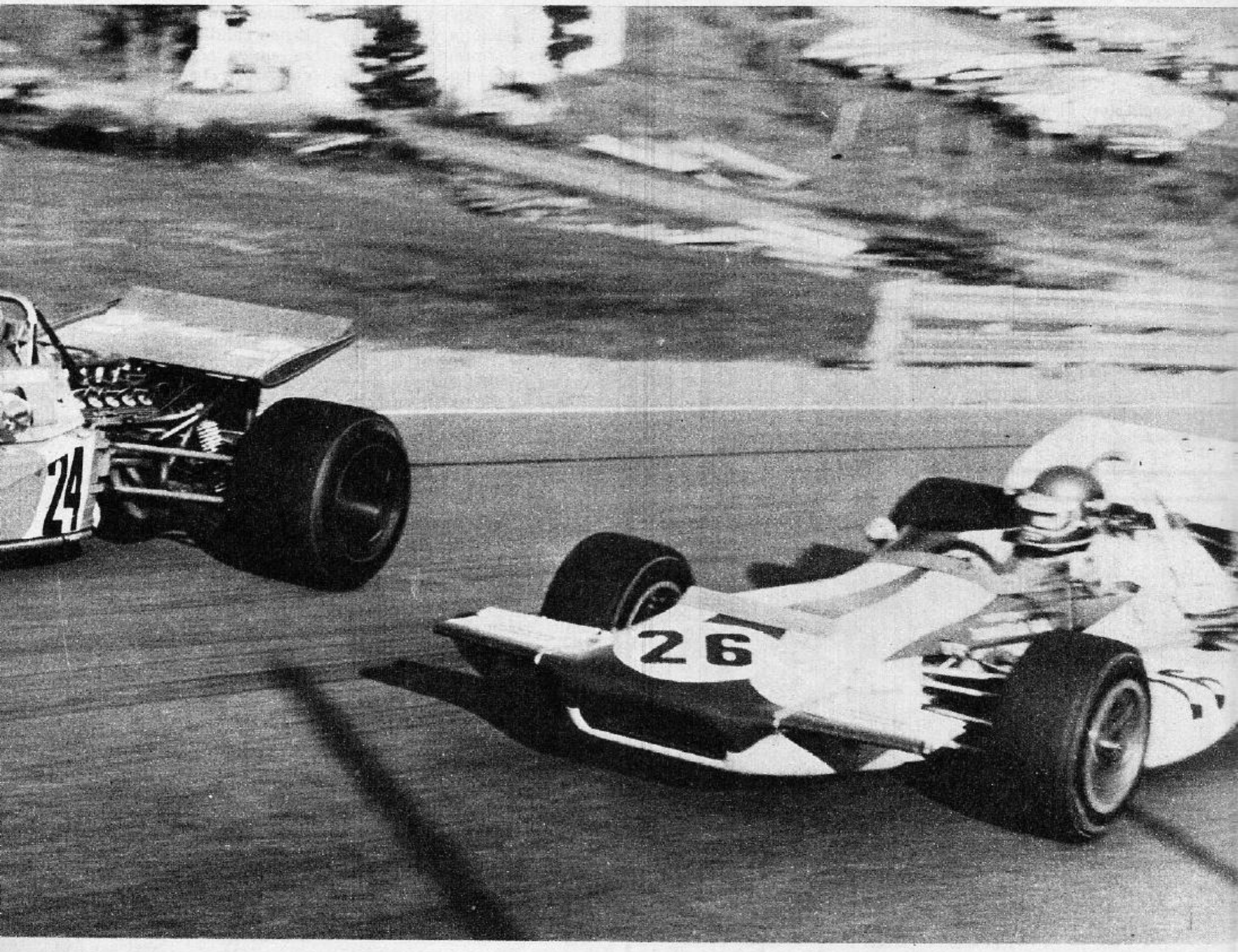
Tras el fatal accidente de Ignazio Giunti se desencadenó no sólo una ardua polémica sobre el mismo sino también un sinnúmero de complicaciones que aparecieron y se multiplicaron como por milagro para hacer peligrar seriamente en un momento la realización de la carrera de F.1 sin puntaje que antes del desgraciado choque entre la Ferrari y el Matra ya estaba asegurada como una gran competencia en la cual se verían todos los F.1 en su presentación 1971.

Pero el accidente arruinó todo. De inmediato el irascible Enzo Ferrari tomó una drástica determinación: no concurrir al G.P. de la República Argentina con ningún auto a causa de la muerte de uno de sus pilotos. La deserción del equipo más fuerte de la actual Fórmula 1 resultó un golpe fundamental por cuanto entonces el team Lotus decidió no presentar tampoco su flamante Lotus turbina cuatro ruedas motrices (que hubiera hecho su debut mundial), estando ausente su rival más poderoso.

De tal manera también quedó en el aire la eventual plaza de un Lotus 72 para Luis

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y COMPAÑIA



Di Palma ofreciéndose en cambio la posibilidad de que Di Palma corriese un viejo Lotus 49 C, oferta que fue denegada.

Por su parte también se consideró posible que Matra no enviase su equipo de F.1 a la Argentina por cuanto su primer piloto, Jean Pierre Beltoise, tiene que arreglar su problema legal por el accidente y no puede correr la carrera de F.1 por decisión del Automóvil Club Argentino.

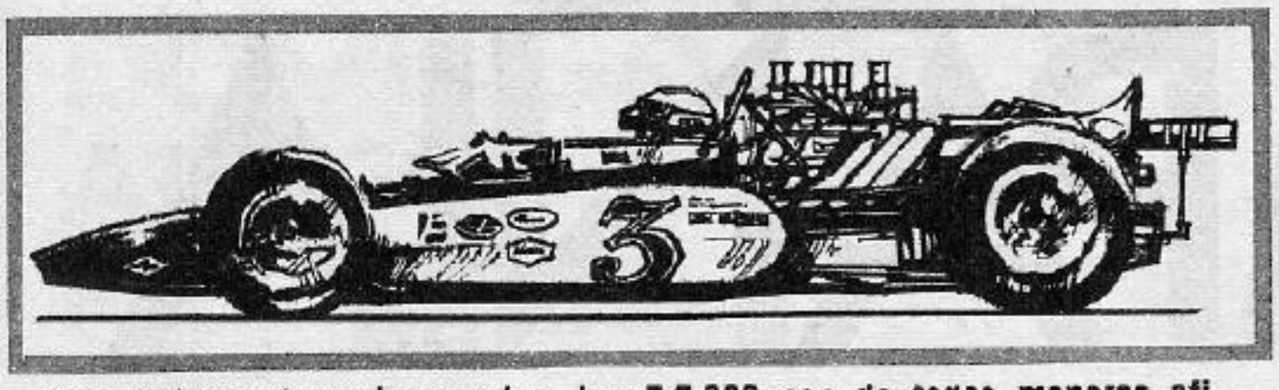
Todo el panorama se complicó entonces de golpe y obligó al Club YPF a una febril actividad destinada a evitar el fracaso de una carrera de Fórmula Uno que se quedaba sin coches. La solución fue muy lógica: acudir en busca de coches de la fódmula 5.000 (monopostos con motores *de serie* de cinco litros de cilindrada) para realizar una carrera conjunta de F.1 y Fórmula 5.000, como las que suelen hacerse en Inglaterra.

¿QUE ES LA FORMULA 5.000?

Nacida en Estados Unidos como Fórmula "A", esta categoría de grandes monopostos más baratos que los de F.1, fue admitida por los ingleses quienes le cambiaron el nombre por el de fórmula 5.000 y armaron un completo calendario anual en los diversos circuitos de Inglaterra incluyendo en algunas carreras a los coches de F.1 más notables.

Las caracteristicas de esta categoría se trataron ampliamente en números anteriores de CORSA (Nº 147 de febrero de 1969 y Nº 159 de mayo de 1969). Allí se especificaba claramente los puntos básicos que reglamentan la categoría, a saber: A) El motor debe ser de serie y la cilindrada máxima será de 5.000 cm³ y puede ser obtenida por medio de la alteración de diámetro y carrera según las conveniencias del preparador. B) El block y/o la tapa de cilindros no podrán ser sustituídos debiendo permanecer en su estado original. C) No se podrá cambiar el estado original del árbol de levas. D) El número de cojinetes de bancadas no podrá ser alterado. E) No se permite el uso de compresores.

Dadas esas condiciones, prácticamente todos los constructores ingleses (Lola, Sur-



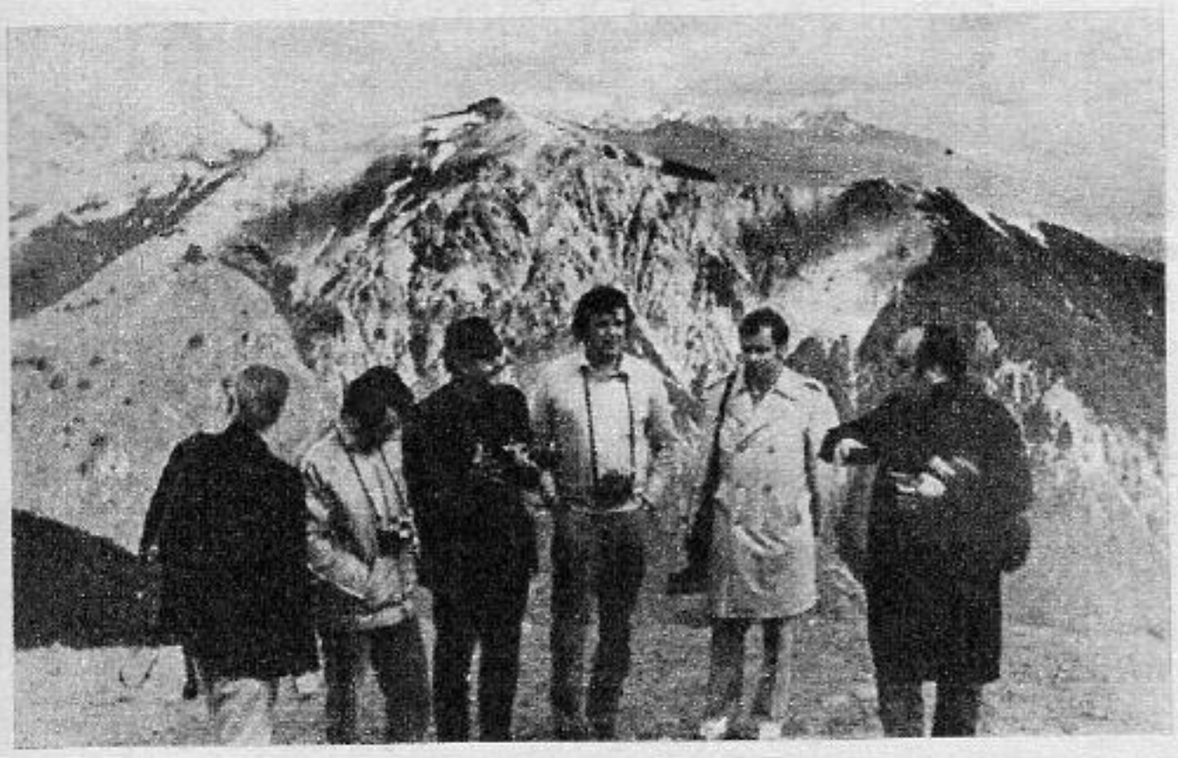
Con motores de serie pesados, los F-5.000 son de todas maneras eficaces como partenaires.

AUTOS DE FORMULA 1

Equipo Lotus: Emerson Fittipaldi (Lotus 72), Reine Wisell (Lotus 72) y Wilson Fittipaldi (Lotus 49 C).
Equipo Matra: Chris Amon (Matra MS 120).
Weatcroft Racing: Derek Bell (March 701).
Joseph Siffert (March 701).
Henri Pescarolo (March 701).
Rolf Stommelen (Surtees TS 7).
Silvio Moser (Bellasi).
Piloto argentino a designar (Mc Laren).

AUTOS DE FORMULA 5.000

Joakll Bonnier (Mc Laren).
Gregory Young (Mc Laren).
Néstor García Veiga (Surtees).
Escudería Andrew Ferguson (Lola), piloto a designar.
Escudería Andrew Ferguson (Mc. Laren), piloto a designar.



PERIODISTAS EN BARILOCHE

En un DC-6 de la Fuerza Aérea Argentina partieron el martes rumbo a Bariloche una delegación de periodistas extranjeros y argentinos cumpliendo de tal manera un paso más del programa confeccionado por el Club YPF para todos aquellos que viajaron a la Argentina a los efectos de cubrir la información de la Temporada Internacional. Los argentinos acompañaron a Henry N. Manney (Road & Track); Tony Rudlin (Auto Rallye Race); Phillip Turner (The Motor); Adriano Cimarosti (Automovile Revue); un camarógrafo de la TV alemana; Graham White (Royal Automobile Club de Inglaterra) y Bernard Consten (presidente de la Federación Francesa de Automovilismo). Una vez en Bariloche, el grupo cumplió excursiones a Llao-Llao, Puerto Pañuelo, Instituto de Piscicultura, Cerro Catedral, Valle Encantado y otros lugares despertando admiración entre nuestros visitantes. Henry Manney fue el más activo ya que no se perdió un solo viaje y hasta se caló las botas de goma y una caña de pescar para internarse en el lago a pescar. "Esto es tan lindo —comentó— que si hubiera sabido me venía con mi bote a vela. ¡Qué uindo es esto para navegar".

El paseo de tres días contó con el apoyo del gobierno de Río Negro y de la Fuerza Aérea Argentina que contribuyó con un DC-6 y un Fokker a turbohélice para el trasporte de la delegación.

tees, Mc Laren) utilizan la misma planta motriz, el Chevrolet V8 de cinco litros preparado con amplia experiencia en Estados Unidos. Sin ser motores especiales de carrera, semejantes plantas motrices entregan generoso caballos de fuerza (más o menos 500 HP) lo cual relacionado con el peso mínimo impuesto 556 Kg (y de llegarse a este peso mínimo) entregaría una relación peso potencia interesante.

De cualquier manera cuando corren junto a los F.1 siempre existe una pequeña diferencia a favor de los pura sangre mundiales. Sus motores de tres litros son absolutamente especiales, los chasis son más livianos, doblan más y frenan mejor. Pero los F. 5.000 siempre están ahí nomás de los punteros. Generalmente las carreras conjuntas que se hacen en Inglaterra dan como resultado a dos F.1 de lo mejor en los dos primeros puestos y al mejor F. 5.000 encaramado a un tercer o cuarto puesto no lejano a la punta. Eso permite suponer que el próximo domingo en el autódromo de Buenos Aires suceda algo similar. Los mejores F.1 en los puestos de vanguardia y los F. 5.000 como eficaz complemento peleando un poquito más atrás. Es interesante a la vez observar a este tipo de autos en acción pensando en que la igualación de nuestra M.A. F.1 con la categoría F. 5.000 podría ser una lógica salida para el alicaído panorama local.

De acuerdo a las novedades de último momento la cantidad de autos de Fórmula 5.000 contratados por el club YPF serían seis unidades (4 Mc Laren, 1 Lola y 1 Surtees TS 8) que unidas a los diez coches de F.1 seguros configurarían ya una carrera normal.

Entre los diez coches de F.1 presentes se destaca sin duda el equipo oficial Lotus que por lógica tendría que ganar la carrera. Descartado el modelo Turbina, Colin Chapman presentará dos Lotus 72, a cargo de Emerson Fittipaldi y Reine Wisell y un viejo 49-C en el cual debutará en F.1 Wilson Fittipaldi. Por lo visto la escuadra inglesa ya casi no habla en inglés sino en portugués.

El rival más fuerte resultará el Matra MS-120 que Matra Sports finalmente decidió enviar y que fue confiado al neocelandés Chris Amon. Jo Siffert, Derek Bell, Henri Pescarolo, Rolf Stommelen y Silvio Moser completan el elenco que correrá los F.1 junto a un piloto argentino no designado aún que tripulará un Mc Laren presentado por la escudería de Joakim Bonnier. Durante el fin de semana hablamos con Lole Reutemann, lógico candidato para esa plaza, quien no sabía nada oficial sobre el asunto aunque de cualquier manera definió su opinión: *"Yo prefiero correr un F.1 aunque sea medio viejo antes que a un F. 5.000 más pesado y que no brinda una experiencia tan positiva como resultaría corriendo en F.1"*.

Entre los autos de F. 5.00 ya hay una plaza asignada a un piloto argentino. Se trata del Surtees TS 8 presentado por la escudería de Luigi Chinetti quien solicitó a Néstor García Veiga, gracias al brillante trabajo realizado por el Nene en los 1.000 Km.

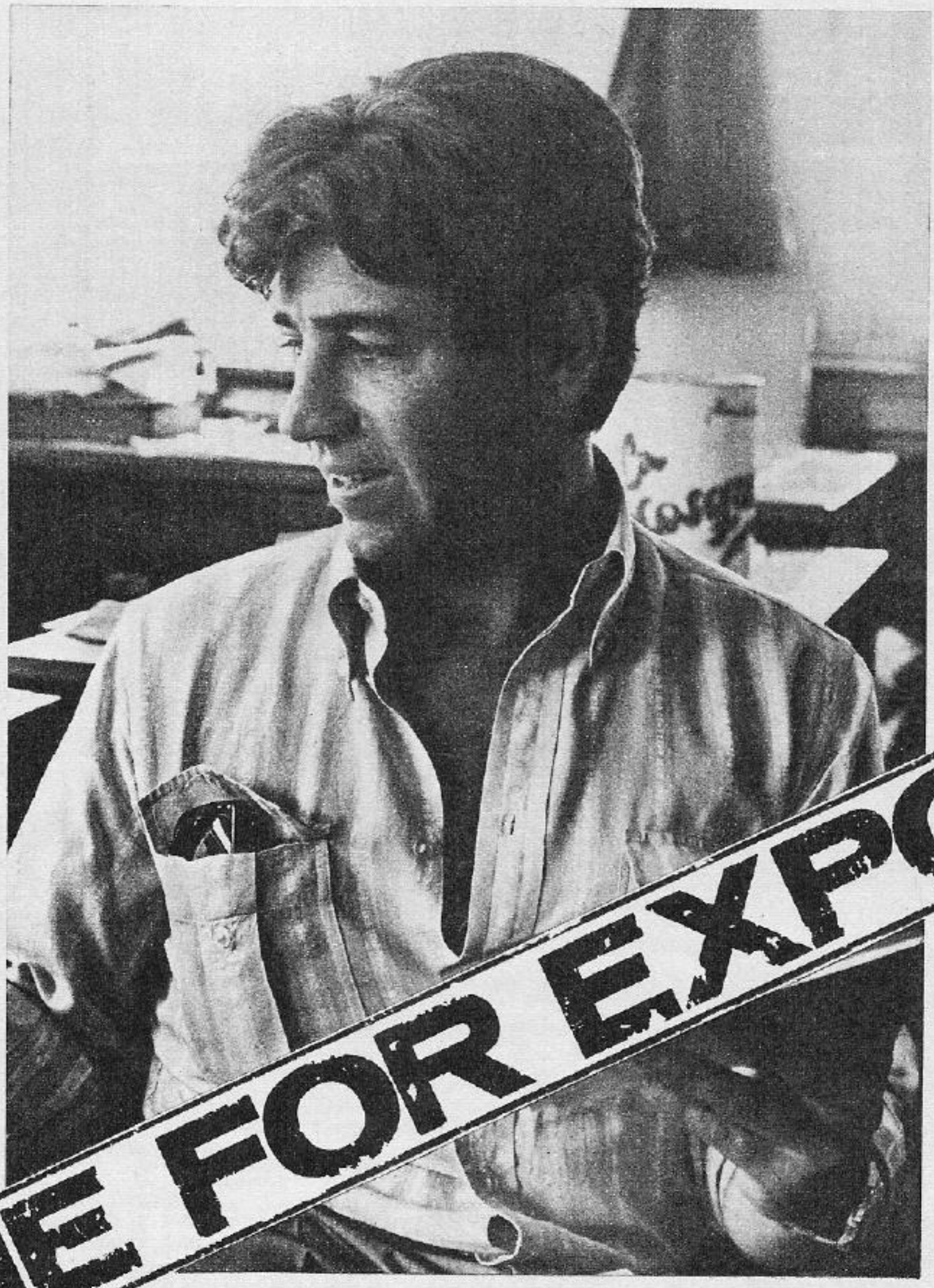
Por su parte Jo Bonnier corre un F. 5.000 Mc Laren de su propiedad y el norteamericano Gregory Young lo hará con otro Mc Laren de Luigi Chinetti, quedando aún dos plazas no designadas y para una de las cuales se había comentado que podría ser tripulada por el actor Steve Mc Queen, conocido por su actuación automovilística.

Finalmente Luis Di Palma quedará afuera de la carrera que en principio lo contaba como tripulante de un Lotus 72 ya que durante la semana pasada mantuvo una situación enojosa con el Club YPF cuando se presentó a cobrar la prima de partida. Siendo Luis Di Palma miembro del equipo Berta-YPF patrocinado por la empresa estatal se había arreglado que ni Di Palma ni Marincovich cobraban los 1.500 dólares que percibieron los pilotos argentinos elegidos por el periodismo. Luego, roto el Berta LR, el club YPF gestionó un lugar en la Ferrari de Posey para lo cual hubo que cotizarse con dos mil dólares. Por ello se entendió después que no correspondía que Di Palma quisiera cobrar la prima de partida que se les pagó a los argentinos restantes.

Ese es el panorama para el domingo. Por el accidente se modificó la carrera, pero el club YPF salvó las cosas con tino. F.1 y F.5.000 serán un gran espectáculo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JULIO F. PEREZ BALBI
fotos de CARLOS AGUSTIN



NENE FOR EXPORT

Varios rumores lo sindican a García Veiga como futuro integrante del equipo del ACA de F2 y F1 en Europa. Además correrá el 30 con un Ferrari de Chinetti las 24 Horas de Daytona y es muy probable que le otorguen una plaza en el cockpit de un Fórmula A, con las cuales compartirá la carrera de F1 internacional del 24 de enero organizada por el club YPF

NENE FOR EXPORT

La temporada internacional fue el espaldarazo final. Néstor García Veiga, su nombre, ya está sonando como un firme valor de exportación. Las proposiciones de Sam Posey para Daytona, el insistente rumor de que integrará el Equipo del ACA en Europa en este año, el record de vuelta de la Ferrari 512 en 1m53s8, la misma que conducían sus coequipers Posey y Di Palma, son factores que hacen que el **Nene** García Veiga ya esté **for export.**

Durante todo el año lo vimos en el Chelco, clavamos los ojos sobre el dueño de un Campeonato obtenido olímpicamente, sin altibajos, con una superioridad abrumadora y muy definida sobre el resto. Quizá todos estos factores fueron contraproducentes, paradójicamente contraproducentes.

¿Por qué? Es simple, en pocas ocasiones el binomio G. V. - Chelco corrió exigido, a full; desde las primeras vueltas los rivales quedaban a un costado o se dedicaban a mirar, de lejos, la cola del Chelco número 7 que giraba parsimoniosamente en el primer puesto. Tal cual lo dijo el mismísimo G. V.: **"Dos o tres veces a lo largo de toda la temporada anduve a la remanija, por lo general fueron Luis Di Palma o Vianini los que me hicieron andar muy fuerte..."**; esta falta de lucha fue la que en cierta medida no agregó más jalones a su curriculum; sin embargo a pesar de que en contadas ocasiones anduvo al relímite, Néstor García Veiga demostró mucha pasta, la suficiente como para que Fangio diga que será su sucesor. La semana pasada estuvimos con él bife por medio, nos respondió algunas preguntas...

¿Es cierto lo del equipo del Automóvil Club... lo de tu integración al equipo de F2 junto con Reutemann?

A mí nadie me dijo nada de nada, todos están diciendo lo mismo pero te juro que no sé nada al respecto...

De confirmarse, ¿aceptarías?

Depende de las condiciones, pero te aseguro algo, yo corro porque quiero correr, es muy importante para mí; si de paso gano para vivir bien, mejor todavía. Pero yo quiero correr y Europa es mi ambición, ojalá que lo del ACA sea cierto, che, si se concreta puede ser muy importante para mí... te repito, primero correr, después ganar carreras, la plata está en tercer plano.

¿Correrás en Daytona?

En principio sí, quedé con Posey y compañía que correría con un italiano, una Ferrari 512 de Chinetti. Me llamaron el otro día y dijeron que la Ferrari que corrimos Luis y yo se la vendieron a Alain de Cadenet, pero igualmente quedan otras dos que están al pelo... la última palabra la tendré en esta semana, quedaron en llamarme.

¿En qué condiciones vas?

Me pagan todos los gastos y nada más... pero como ya te dije, para mí ahora lo importante es correr, fogueame lo máximo posible con todo lo que sea internacional.

¿Y la CDC Chevrolet?

Macanudo, hermano. Los problemitas de orden económico se superaron y el equipo este año se presentará en SP y TCA; yo tengo por supuesto el ofrecimiento para correr. Te aseguro que tengo unas ganas bárbaras de firmar y seguir con ellos, pero quiero esperar un poco y ver qué pasa en lo internacional; que quedarme te aseguro que corro con la Comisión y Joseph, no los cambio por nada del mundo...

¿Tuviste propuesta de alguna fábrica, aparte de la de GM, en el orden nacional?

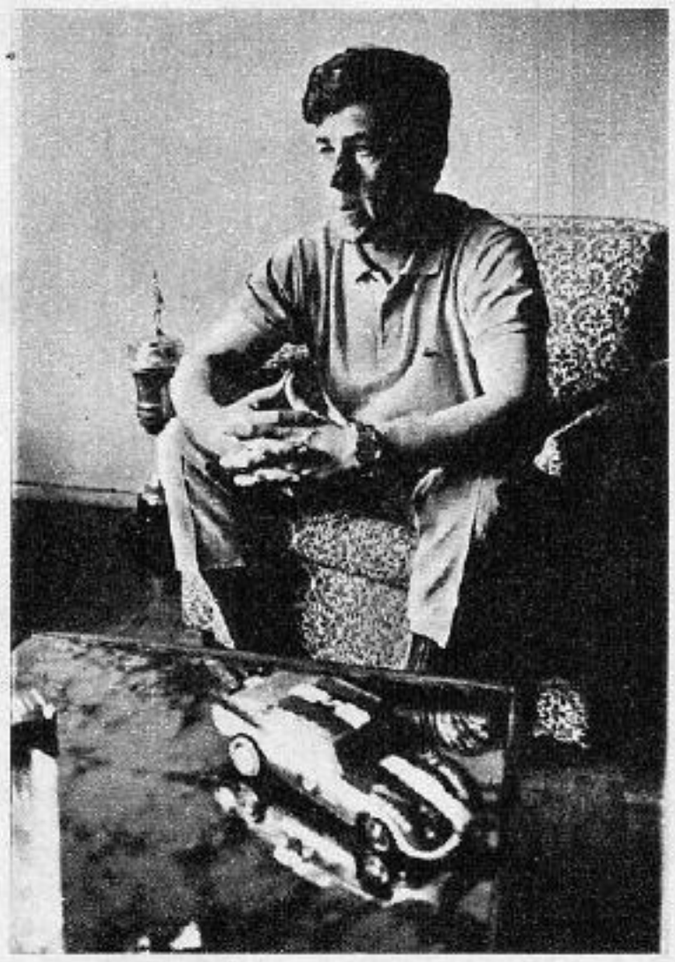
No, ninguna, nada de nada.

¿Por qué estás tan a gusto con la Comisión de Concesionarios Chevrolet?

Por la seriedad con que trabajaran, por la capacidad de Joseph y Pedro Campo, por General Motors, por todo: es un equipo en el que no falla nada ni nadie.

¿Sabés que tenés muchas posibilidades de que te den un Fórmula A para correr el domingo el Gran Premio de la República Argentina contra los F1?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



García Veiga, al parecer de Fangio, será su sucesor.

El Nene sobre la Ferrari de Chinetti, record de vuelta a pesar de Di Palma.

Sí, algo me chimentaron, ¿qué auto será?

Todavía no sabemos nada (N. de la R.: esta nota se entregó el día viernes), **pero es probable que vengan Mac Laren, Surtees y Lola, éste último es el más popular.**

Y bueno ¡¡¡será cuestión de montarlo, no más!!! ¡¡¡Juego grande, Nene!!!

Si hasta el nombre de García Veiga —a título de rumor— tal cual lo del ACA nada más que con menos posibilidades de ser cierto, se barajó como probable integrante en un futuro no muy lejano del equipo Alfa Romeo, pero repetimos, esto fue algo que se dijo pero no tuvo asidero formal, no tienen las posibilidades de concreción de los anteriores.

Lo que es inmediato y real es que **el Nene** está capacitado para ser un piloto internacional, pero como él mismo dijo: **"lástima que dependa de tantos factores ajenos a mí mismo..."**. Esperemos que todo se vuelque a favor, para que Juan Manuel Fangio no se equivoque...

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS DE ACERO SPEEDWAY Y RADIALES CROMADAS EN DISEÑOS EXCLUSIVOS PARA TODA MARCA DE AUTOMOTOR

Modelistas exclusivos

NEW YORK RUEDAS

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

WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.

SEGURIDAD!!

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

¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE

CASA DAVID S.A.

ART. 1051

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

WASHER S.C.A.

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6436

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

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PROBADA CALIDAD DE LOS IMPULSORES DE ARRANQUE GARANTIA DE PRODUCTO

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA
IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION. ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL. ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150 - T. E. 82-2118

CILINDROS Y CAMISAS PARA MOTORES
Citroen 2CV - Deutz - Hanomag
Fiat - Renault - Peugeot - etc.
PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS Y RECTIFICADORES
MP DISTRIBUIDORA
CANGALLO 3486 - T. E. 89-4194

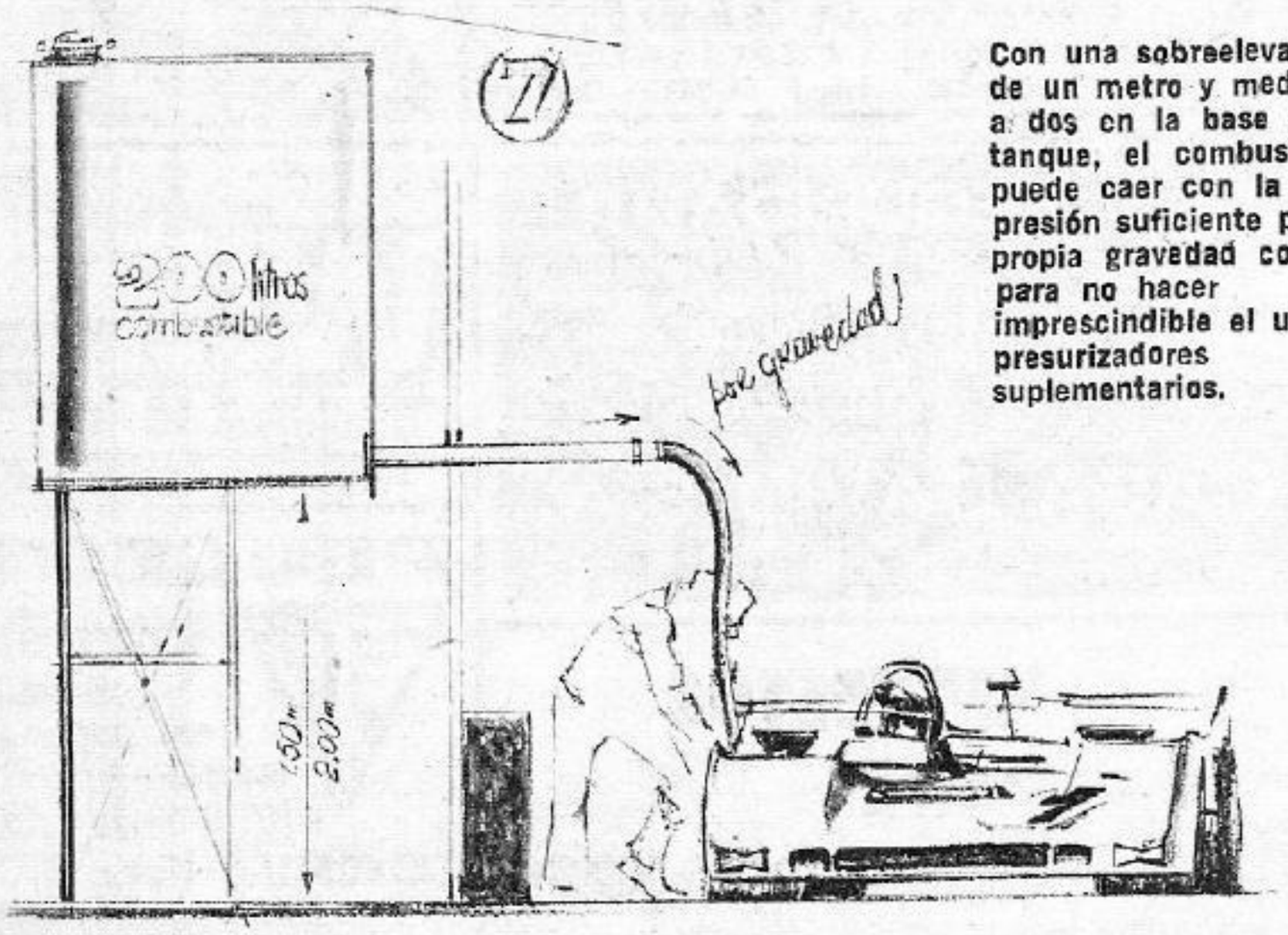
CASA cadi S.A.C.I. ofrece los mejores precios de plaza:

CONSOLA FIAT 600 con Aceite, Amperímetro y Temperatura, CON COLOCACION	$ 90,00
TABLERITO ACEITE Y AMPERIMETRO	$ 13,50
MATAFUEGO	$ 8,50
CUARTA DE REMOLQUE	$ 4,50
CASCOS DEPORTIVOS	$ 35,00

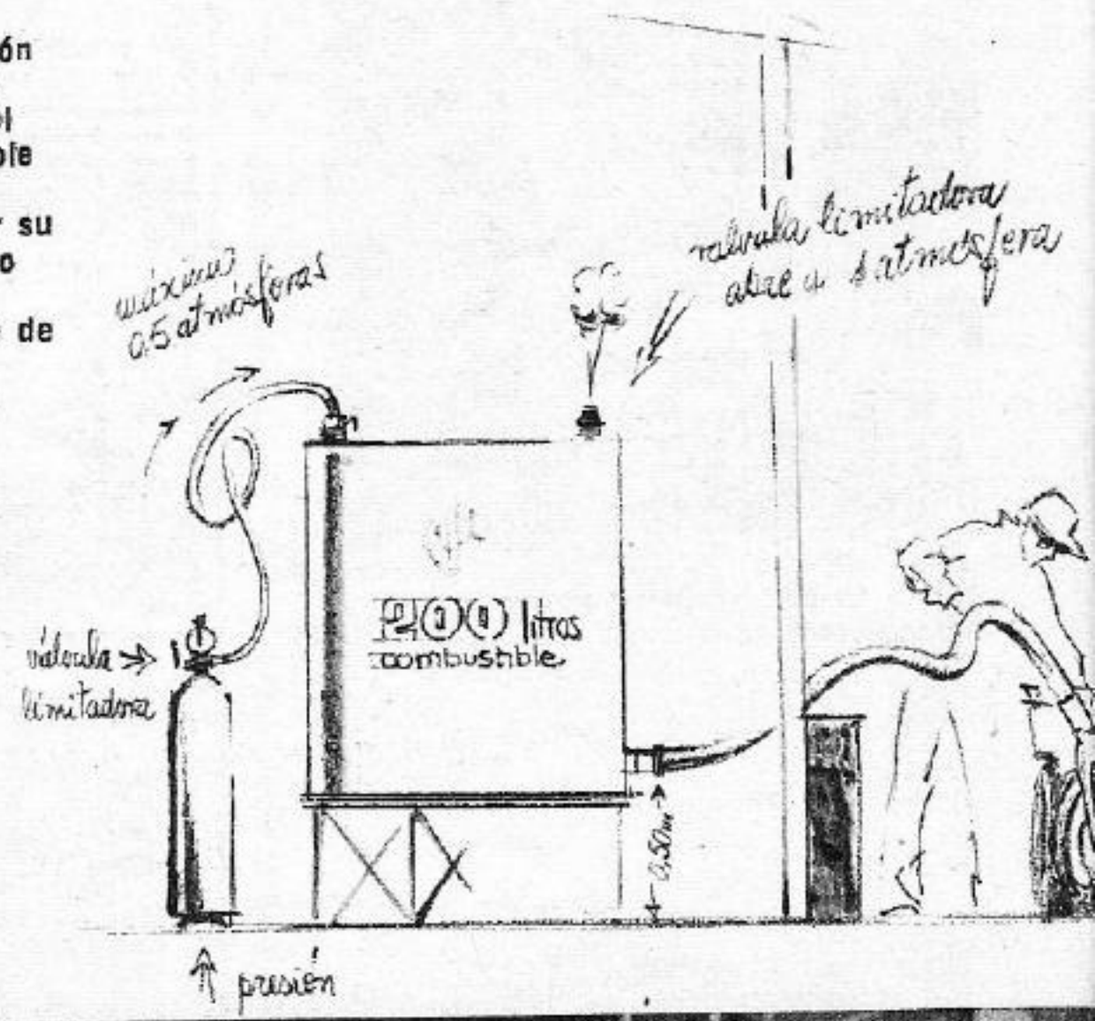
INSTRUMENTAL ida

WARNES 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
BUENOS AIRES

¡CHAU EMBU



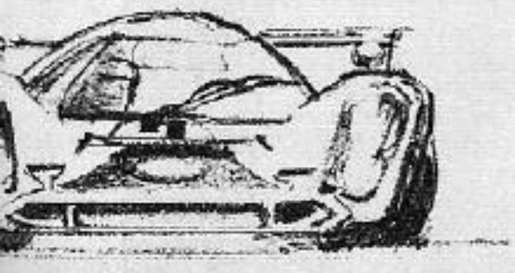
Con una sobreelevación de un metro y medio a dos en la base del tanque, el combustible puede caer con la presión suficiente por su propia gravedad como para no hacer imprescindible el uso de presurizadores suplementarios.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DO!

En este dibujo se pueda ver el tanque de 200 litros sobreelevado cincuenta centímetros del suelo y presurizado por un tubo de gas limitado en su salida a una presión de 0,5 atmósfera. Otra válvula de seguridad opera en el tanque dejando escapar el gas cuando la presión de éste llega a una atmósfara.





ESTO NUNCA MAS.

A pesar de utilizarse el sistema por gravedad o presurizado de abastecimiento, si no se adopta el mecanismo de tapa de seguridad con válvula automática puede suceder lo que muestra la foto, ya que los medios citados anteriormente no aseguran por sí solos que se evite un posible derrame del combustible fuera de los tanques.

Con la puesta en práctica de una serie de reformas y novedades en el sistema de abastecimiento para las pruebas de largo aliento, tendremos por fin la satisfacción de cantarle el último adiós a los peligrosos sistemas de carga que pudimos presenciar -ojalá por última vez- en nuestros últimos mil Kilómetros



El problema de la seguridad pasiva, esto es todo aquello que hace a la carrera desde fuera de la pista, tiende a ser crítico en una fase de elemental importancia en las carreras de larga distancia: el reabastecimiento.

Para que esta delicada labor se desarrolle sin riesgos, aparte de los estudios que hacen directamente a la construcción del auto y la ubicación de los tanques de combustible en el mismo, se ha presentado a estudio una propuesta que intenta reglamentar los sistemas de reabastecimiento. Los sistemas admitidos serían dos:

Sistema único centralizado en un lugar del circuito — como ocurre en Le Mans, o como se podría hacer aquí con los surtidores que este año no se utilizaron.

Sistemas individuales para que cada concurrente pueda utilizarlo en su box en los casos de circuitos que no dispongan de sistemas centralizados. Para este último caso se permite solamente el sistema de carga por gravedad con presión de salida del líquido no superior al 0,5 atmósfera, con prohibición, por supuesto, del uso de recipientes abiertos como bidones con embudos, baldes, palanganas o cualquier otro engendro peligroso. Se establece en el anteproyecto que el reabastecimiento o carga de combustible se haga de modo que éste vaya directamente desde su recipiente original al tanque de la máquina sin tener contacto con el aire ambiente. Una propuesta italiana, que se sintetiza claramente en los dibujos que acompañan esta nota, es la que se cree será la adoptada para cumplir con los requisitos anteriormente citados, y ofrece dos posibilidades de recipientes individuales para usar u otro según las posibilidades de cada circuito. Uno de ellos está dotado de un sistema de presión alimentado por un tubo de aire comprimido conectado al tanque, ya que por gravedad no tendría una presión considerable debido a que los 0.50 de altura mínima que debe tener el tanque al pico es reglamentario y el otro es de gravedad pura, como el que se usa desde hace unos cuantos años en Indianápolis.

Por supuesto esta reglamentación acabaría con el peligro de los bidones en pleno box, como se suelen ver en Brands Hatch o como se vio en nuestros propios 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.

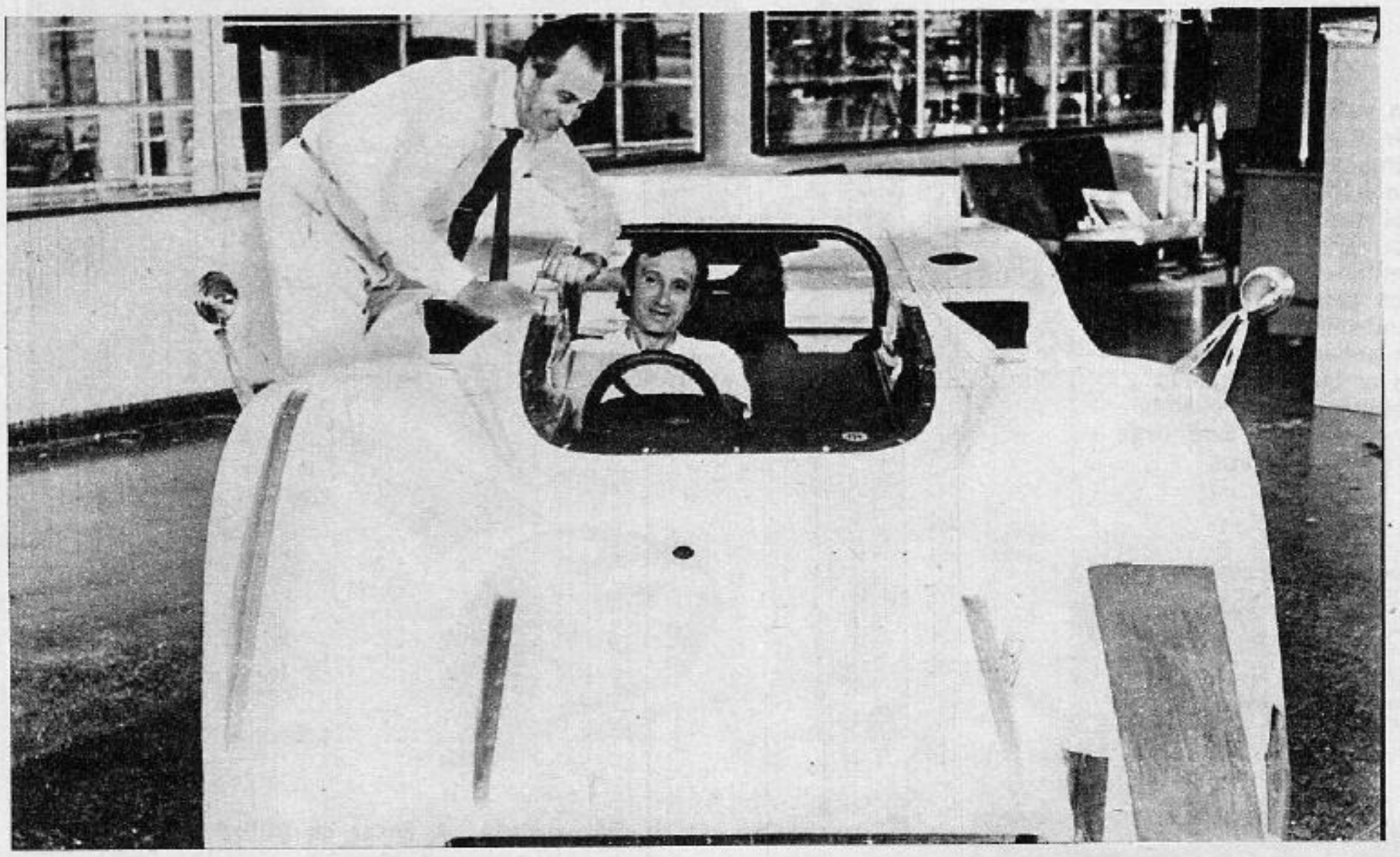
Paralelamente se ha propuesto que las mangueras de carga y las bocas de los tanques de los autos cumplan con los requisitos que desde hace no menos de 15 años se ven en Indianápolis, o sea que encajen a la perfección y la manguera tenga una válvula que no se abre hasta que la unión de ambos elementos es hermética y carente de todo peligro. Se cree que esto también tendrá carácter de obligatorio.

Cuando estas normas entren en vigor, los peligros de incendio en boxes habrán desaparecido en un enorme porcentaje, e incluso no hay necesidad de cambio de piloto: éste podrá permanecer en el auto mientras se procede a la carga, sin riesgos ni pérdidas de tiempo, como se logra desde hace mucho en el organizadísimo **—y seguro—** trabajo los boxes que se ve anualmente en el óvalo de Indiana, patrón absoluto de todos los últimos adelantos logrados en este sentido.

Chasis Mc Laren para correr aquí y en Can-Am...

NASIF A LO GRANDE

Inmediatamente después de los 1.000 Km. Nasif Estéfano concretó junto a Vicente Formisano una compra muy importante: el Mc Laren Cosworth que corrió los 1.000 Km. el que servirá como modelo para construir tres SP nacionales y correr la copa Can - Am. Lon detalles



El martes, en el club YPF, Nasif Estéfano nos deslizó en voz baja la posibilidad. **"Mañana te confirmo si se concreta o no la idea"** —agregó. El proyecto, viable mediante el pago de una cantidad de dólares que orilla los 20.000 "billetes verdes", era sin duda interesante: comprar el McLaren Cosworth corrido en los 1.000 Km. por Chris Craft y Trevor Taylor. ¿El objetivo de dicha compra? Tomar ese chasis como guía para construir tres SP nacionales de similar concepción y utilizar el chasis inglés para que Nasif Estéfano lo corra en la Copa Can Am equipado con un motor Ford de ocho litros de cilindrada.

Tal como se lee. La ambiciosa idea se concretó felizmente y el viernes a la tarde los eufóricos Vicente Formisano y Nasif Estéfano se fueron a buscar el McLaren al autódromo y lo depositaron en el taller de Azopardo y Cochabamba para el mismo lunes comenzar a construir los tres chasis SP nacionales basados en el McLaren.

El McLaren es una estructura monocasco y si bien lleva un motor Cosworth tres litros para correr en SP, el chasis es —con pequeñas modificaciones— el modelo M8C que corre en la Can-Am con el motor V8 Chevrolet de siete litros de cilindrada. O sea que en su parte posterior admite perfectamente la ubicación de un motor V8 de gruesa cilindrada.

Ese es el motivo principal de la compra. En el chasis McLaren (o similar construído en Argentina) se puede colocar el motor Ford F-100 prácticamente sin inconvenientes y como la estructura ha demostrado ser ampliamente eficiente, Formisano y Estéfano prefirieron adoptar esta rápida solución que les permitirá poseer a la brevedad un chasis super-competitivo para la categoría nacional.

Por supuesto, el coche tiene un permiso de importación temporario por lo cual una vez que expire el plazo (ya obtenidos los elementos de juicio necesarios para los chasis nacionales) el McLaren será enviado a Estados Unidos donde se le instalará un motor V8 de 7 u 8.000 cm³ para que Nasif Estéfano corra todas las carreras de la Copa Can Am en un esfuerzo internacional que realmente puede ser muy significativo.

En cuanto al actual motor Cosworth que equipa al auto, existen dos posibilidades: o que lo compre Berta con quien ya habló Nasif Estéfano al respecto, o que se lo lleve Alain de Cadenet quien ya aseguró que lo compra él, si Oreste Berta desiste de adquirirlo como reemplazo para su motor roto.

El chasis se compró con 14 llantas con sus correspondientes cubiertas y los tres autos que surjan de él serían para distribuirlos entre los pilotos Ford. Nasif por supuesto tiene la prioridad, el segundo podría ser Pairetti.

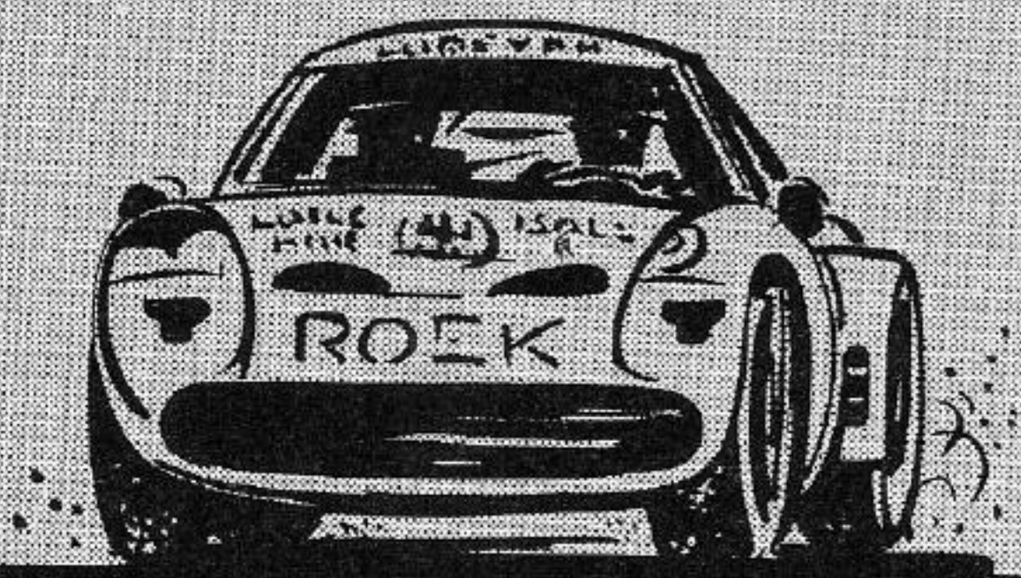
Y además la Can Am. Para el turco Nasif finalmente 1971 parece presentarse como un año lógico para demostrar sus aspiraciones tantas veces postergadas. Desde el punto de vista constructivo a la vez, la compra del chasis McLaren constituye una indudable experiencia. Es simplemente otro de los beneficios nacidos de la Temporada Internacional y la oportunidad de tener un contacto internacional estrecho con lo mejor del automovilismo mundial.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HORA

"Para conseguir el mejor promedio no es suficiente acelerar"

(ni aún teniendo la mejor máquina)



"Gane" con estos 2 productos de fama mundial

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

DISTRIBUIDORES:

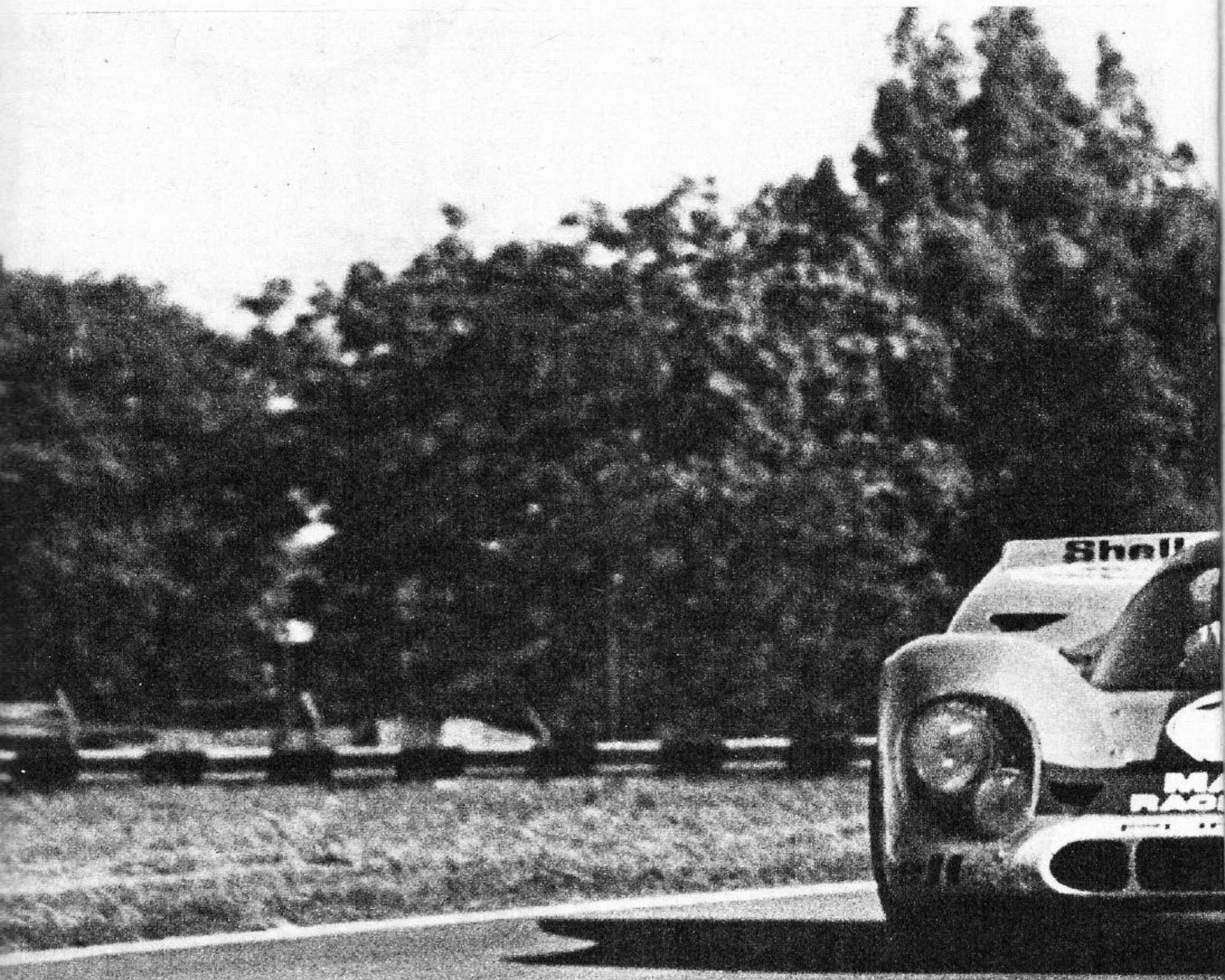
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

International Martini

CALIDAD CON SO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por HECTOR L. BERGANDI

DA

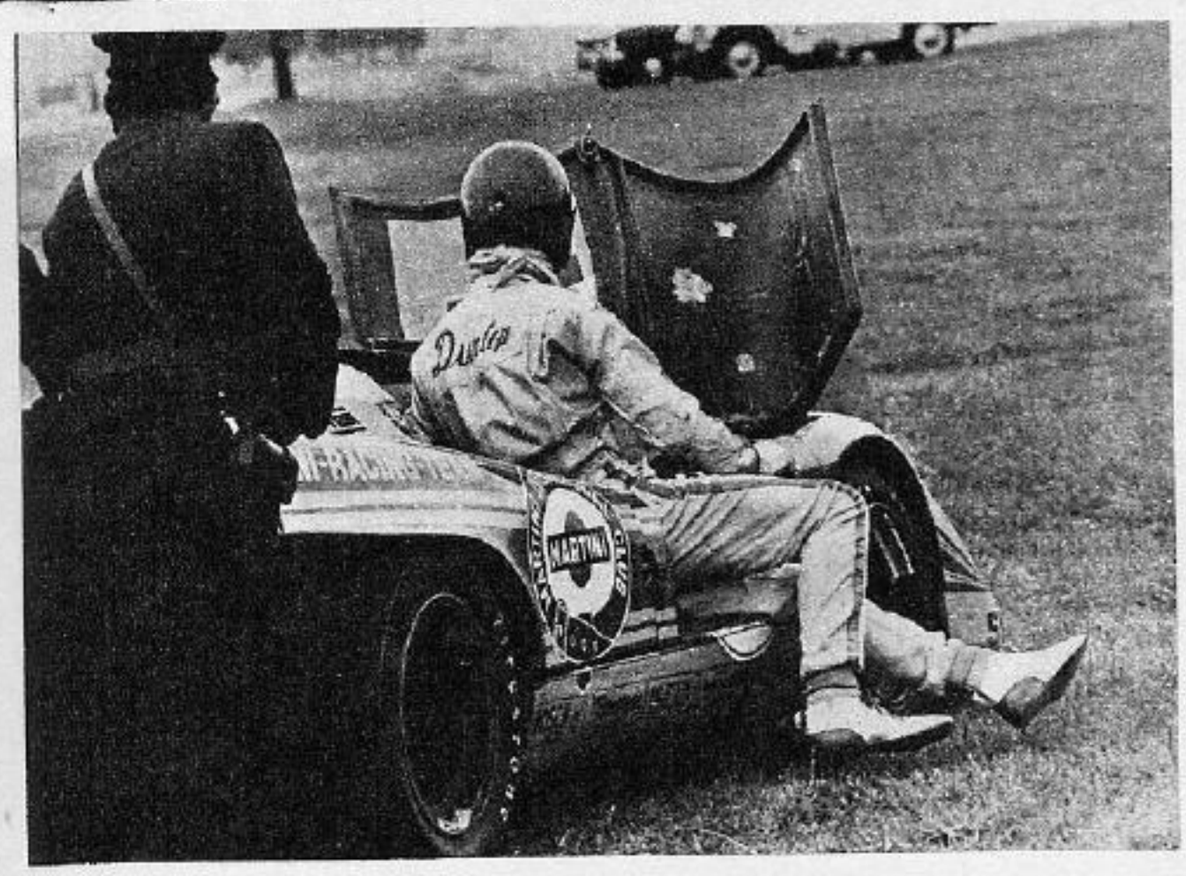
El Team International Martini es el "otro" equipo Porsche. El que junto con John Wyer Automotive trajo a los 1000 kilómetros la representación de la casa alemana. Con un potencial material y humano de primera agua deslumbró por momentos, para luego diluir un poco esa impresión con una descalificación y un abandono prematuro. De todos modos, grandes posibilidades

La mano venía barajada en celeste y rojo, la Ferrari oficiando de jamón y los Porsche de pebete en un sandwich volador que se fugaba velozmente de los apetitos del pelotón.

Acaso condicionados a la lógica indicada por los resultados de la totalidad de las carreras del año pasado, nos pareció que la cosa no podía plantearse de otra forma, más aún cuando a las seis vueltas de carrera todo el arrojo de Ignazio Giunti en

→





Elford detenido en los mixtos. Había abandonado. Dechent dijo "No".

CRITICAS

Si bien el Team International Martini luce como muy bien preparado y dirigido, una cantidad de fallas ponen en peligro su imagen y la alejan en cierto modo de la de su rival-compañera Wyer, haciéndola aparecer como menos seria y responsable.

Sin duda el primero en recibir los palos es Dechent, su joven director. Cae muy mal a la fama de cualquiera el hecho de retirar un auto de la clasificación con el fin de reservar los últimos minutos de su vida útil para hacer número en la largada a fin de pasar luego a cobrar la prima de partida. Eso es lo que hizo con la máquina de van Lennep/Marko, sin siquiera revisarla o intentar hacer algo por volver a ponerla en condiciones de hacer algo más decoroso que el triste papel que le cupo el domingo. Si los pilotos estaban de acuerdo o no con esto es algo que no viene al caso, porque en definitiva el que tiene la palabra decisiva en un equipo es el jefe, y Dechent no cumplió.

Punto dos. Tácticamente no se puede decir que Dechent ni su piloto Elford sean un par de genios. Si elogiamos el manejo de primerísima agua que exhibió el inglés en su arremetida sobre las posiciones de los punteros en las primeras 15 vueltas de la carrera y la fuga fantástica que le permitió poner leguas de ventaja entre él y Rodríguez en las 10 siguientes, no es porque creamos que se deba manejar así para ganar una carrera de 164 vueltas en un circuito de 6 kilómetros y la yapa, sino porque conductivamente —separando los conceptos de **"manejar"** y **"ganar carreras"**— Elford fue lo mejor que nos trajo la temporada. Pero faltó el hombre de garra, cerebro y autoridad que desde los boxes supiese pesar sobre el conductor para hacerlo llegar más allá de un record de vuelta o una exhibición de virtuosismo. Sin dosificar el inmenso empuje de su hombre de punta, International Martini no podrá aspirar más que a éxitos muy salteados.

Punto tres. Un team que corre con la mitad de la representación de la marca campeona no puede ignorar cuál es el reglamento de la carrera o de la especialidad, y aunque tenga la posibilidad de ganar, no puede transgredir ese reglamento provocando la descalificación. Para cualquier particular, la travesura no pasa de ser un lance que salió mal; para Martini, como podría pasar con Wyer, Alfa, Ferrari, el asunto se trasforma en papelón.

Y por último, un tema que nos atañe directamente. Que cualquier particular venga a la Argentina con una batata baqueteada por miedo a que un piloto local se la enrosque en un poste de teléfono, y deje lo bueno en casa, puede llegar a ser comprensible. Pero no es admisible que un equipo como el que nos ocupa traiga, a la par de los dos chiches que eran los 917, un adefesio al que no le quedaba la más mínima chispa del fuego sagrado que lo animó cuando joven. Nos referimos al vetusto 908 que Eduardo Copello llevó con mucha más vergüenza profesional que el ignoto aprendiz que le tocó por compañero. International Martini debería haber concurrido a una carrera puntable con un auto que tuviera un margen mínimo de posibilidades de hacer un buen papel; por ejemplo un 908/03. Y si no, no traer nada.

En fin, no todas son flores en esta vida...

la zambullida a la curva de Ascari no bastó para contener el sprint arrollador con que Seppi Siffert le quitaba el segundo puesto colocándose como segunda puntada de lo que amenazaba en convertirse en escapada de los dos autos de John Wyer.

Sin embargo, desde el cuarto puesto, un hombre comenzaba a hacer valer sus cartas anunciando en todo el recorrido del circuito que tenía juego para ganar. Con una velocidad impresionante en las rectas y curvas amplias y un manejo exquisito en el trabado, producto de varias temporadas de deslizarse en la nieve y el agua, el hielo, el barro, la tierra y la cornisa de los rallyes europeos, Vic Elford comenzaba a asombrar a la tribunita del Ombú con tiempos excepcionales para el parcial sinuoso y la totalidad del circuito. El control visual del avance de Elford sobre las posiciones de los tres punteros hacía la cosa mucho más sabrosa aún, y los comentarios empezaron a circular, aventurando si el inglés podría postergar a Giunti y su Ferrari como lo hicieran los autos celestes del equipo campeón. Elford no sólo aprobó este examen, sino que lo hizo con más espectacularidad que Rodríguez y Siffert. Chancleta a fondo en la larga recta se puso a la par del autito italiano y entró rueda a rueda con él a la curva de Ascari, metiéndose como topos en la franja de césped que no deja ver la entrada a los mixtos. Un corto suspenso y al trepar la horquillita, faros encendidos y colita de coté, primero el indócil 917 y atrás la 312 P, batida en su terreno por el arrojo de Elford, que había esperado el último momento para solicitar frenos.

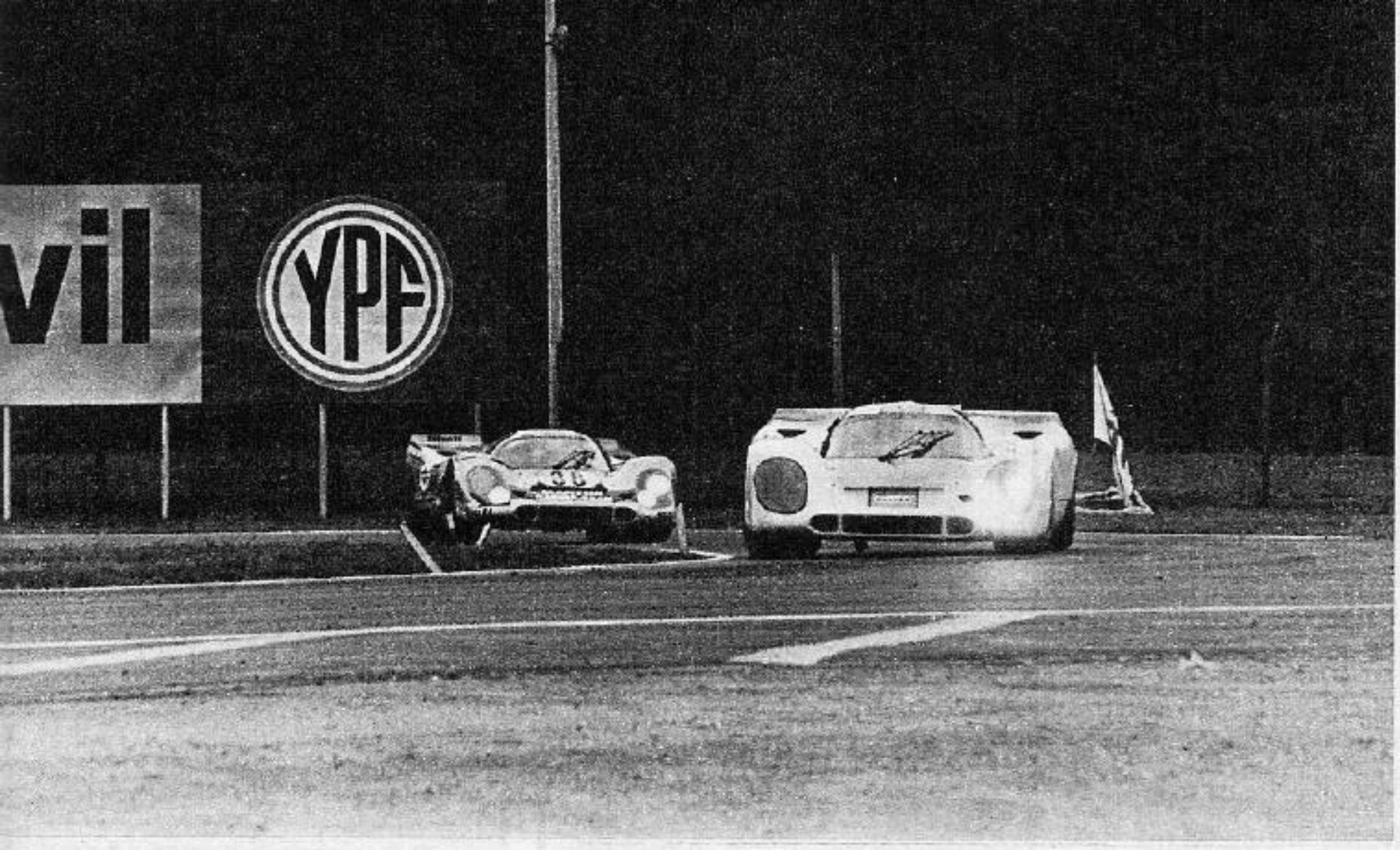
El blanco era ahora Siffert, que transitaba los mixtos con prolija solvencia, a su vez con el colimador en la cola zigzagueante del auto de Rodríguez. El avance de Elford, con el camino libre, no se hizo esperar, y la carga fue decidida y efectiva, superando a Siffert sin necesidad de pelea cuando éste siguió de largo en la entrada al mixto, acaso nervioso por el acoso del tercero y la ventaja que no podía descontar muy fácilmente a Rodríguez.

En la persecución de Elford a éste, ahora por la punta, se pudo echar luz sobre la última de las dudas: si el auto plateado de la Internacional Martini tendría velocidad final suficiente como para dar caza al "mito" celeste. Lanzados a full en la recta del fondo, Elford robaba metros visiblemente a Rodríguez, y mientras éste cortaba sensiblemente a la entrada a Ascari, el inglés parecía casi no aflojar en absoluto en ese tramo. Sumando a eso la maestría con que transitaba los mixtos, el tobogán y la ese del Ciervo, no cabían duda que Elford superaría tarde o temprano al mexicano, y ahora el interrogante era si Larrouse tendría la garra suficiente para continuar la magnífica faena de su compañero.

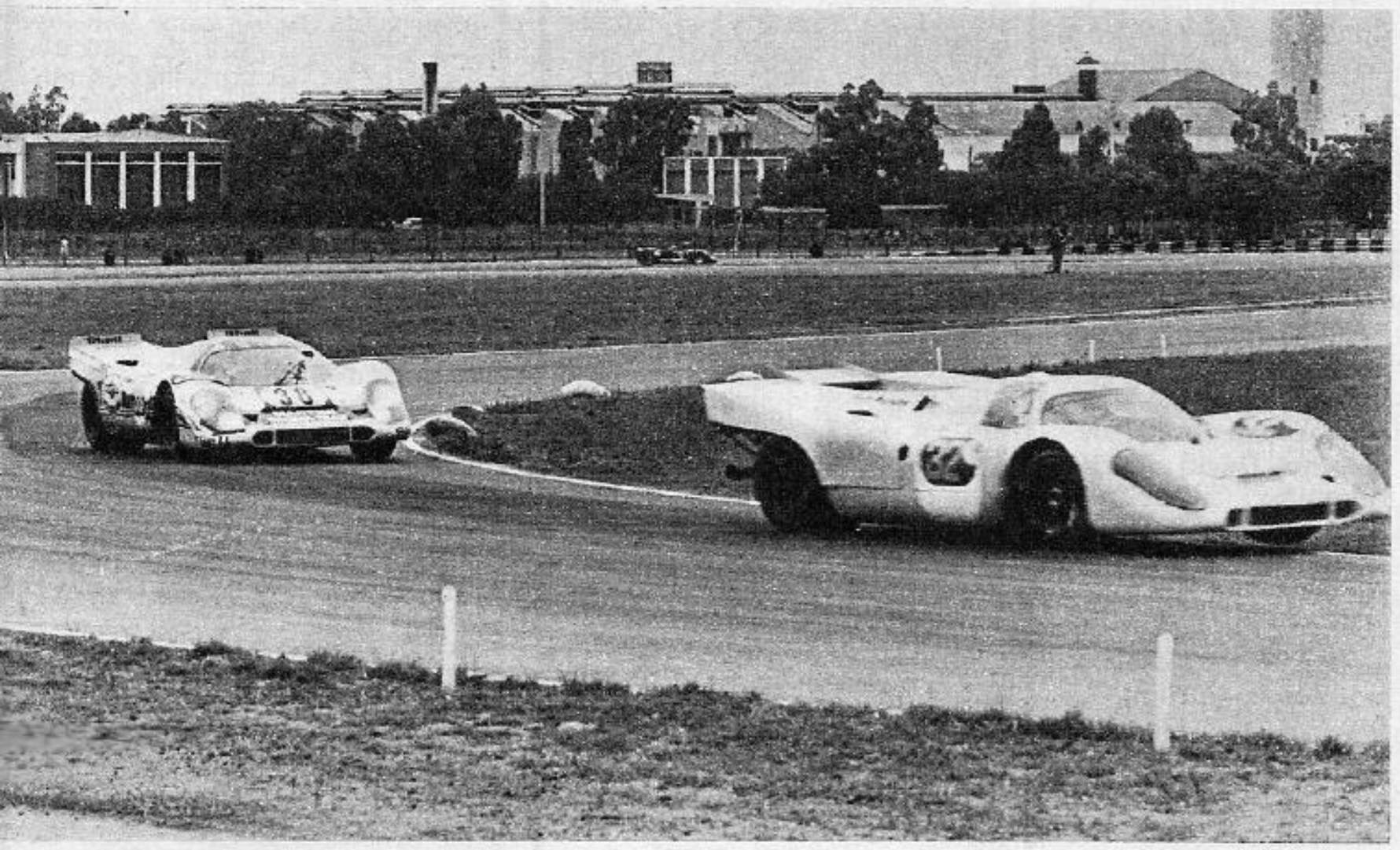
Las vueltas previas a la "toma del mando" por parte de Elford fueron el espectáculo más sensacional que ofreció aquel gris domingo. Rodríguez gozaba evidentemente de una mejor tenida en el curvón de la quema, gracias a que disponía de un alerón suplementario en la cola que había sido colocado especialmente para sortear con más seguridad y velocidad ese sector en particular, y eso le otorgaba un margen de unos 80 a 100 metros de ventaja en la salida de la recta del fondo, pero Elford, que no disponía de ese elemento, tenía el resto del circuito para ir robándole metros al mexicano en cantidad suficiente como para que las diferencias a la salida del curvón fueran cada vez menores. Llegó el momento en que la distancia entre ambos se estabilizó en unos 25 metros a la altura del punto en que estaban más separados, recorriendo todo el resto del circuito con Elford chupado a la cola de Rodríguez mostrando la trompa amarilla por uno y otro flanco del auto de Wyer, en amagues que no conseguían su objetivo solo en virtud de la tenaz resistencia puesta en juego por el líder. Pero el momento tenía que llegar y llegó en la vuelta 16.

Ya con diferencias mínimas en la recta del fondo, los dos bólidos se pusieron a la par, y una vez más Elford demostró que en ese sector el dueño era él, ganando no sólo la punta sino vitales metros de ventaja en la "levántada" de Ascari, que prácticamente pasó por alto. El despegue en los mixtos, con el camino li-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

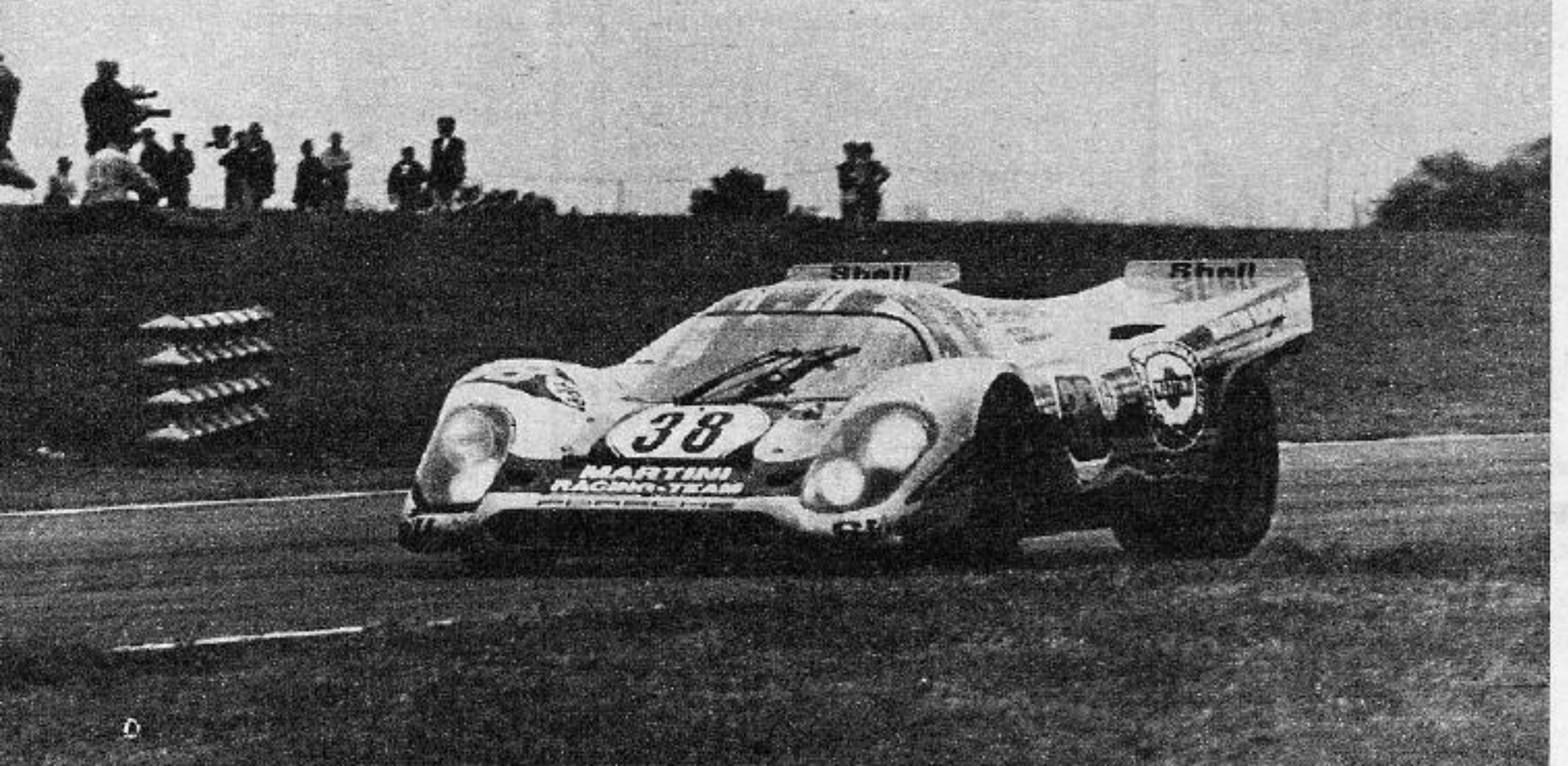


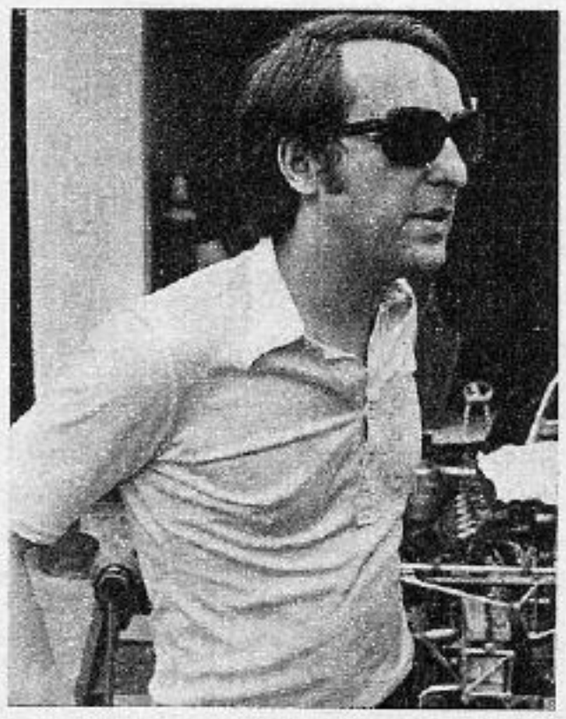
Faros encendidos, power-slide y la vista en el auto celeste de Rodríguez. La lucha por la punta está por culminar.



Curva del Ombú. Rodríguez se resiste, observar ruedita en el aire. El auto de Elford ya viene enderezado y deslizando.

Frenando en la entrada al mixto, Elford ya es puntero. Rodríguez está diez metros atrás, superado totalmente.





GERARD LARROUSE

De aspecto "bien", buen vestir y mejores modales, Gerard Larrouse es uno de los que se destacan entre sus pares por ese tipo de atributos que se pueden adjudicar a tan pocos en la "trenza" internacional. Evidentemente cuenta con estudios y ha militado en un campo del automovilismo en que la amistad entre los rivales es más marcada que en SP o F1, esto es en el ambiente de los rallyes.

Esa escuela y una afinidad personal con el resto de los integrantes de la International Martini, que son llamativamente dados y agradables todos, lo hace sentirse muy cómodo en el team y particularmente con su compañero Elford, nacido de la misma especialidad que él.

Llegado a los Sport-Prototipos alentado por la curiosidad que despiertan las altas velocidades, su gestión en la categoría carece de aristas opacas, resaltando en el conjunto sus actuaciones en Le Mans, que estuvo dos veces a punto de ganar, y en aquellas carreras que exigen manejo y conocimiento de la caja.

"Pero a pesar de haber penetrado en este círculo, no me siento llamado a correr en monopostos. Siento que con lo que hago estoy satisfecho y no quiero que las carreras se conviertan en obligación, sino en un programa organizado y espaciado. Por consiguiente pienso seguir en esto, y además en rallyes importantes —ya tengo recorrida la ruta del Rallye de Montecarlo— y también en carreras especiales como el Tour de France y la Vuelta de Córcega".

A pesar de la descalificación de su auto, alcanzó a manejar algunas vueltas el domingo, exhibiendo cualidades que permiten augurarle una muy buena carrera en la especialidad. En rallyes ya es ganador consagrado y sólo le falta un triunfo para ponerse a la altura de un Waldegaard o un Aaltonen: el Rallye de Montecarlo.

→

bre, fue una cosa de locos, hamacando el 917 en los vaivenes de la viborita y saliendo del cajón en un perfecto ejemplo de power-slide, con las cuatro ruedas deslizando hasta el momento de pisar en el derecho y cantar el *"Good bye, Pedritou"*. El resto fue paliza. Acaso en demasía, ya que el auto se paró de golpe, y revivió más tarde, con la intervención furtiva de los mecánicos que provocaría la descalificación del dúo; pero lo cierto es que la falla no pudo ser muy grave por cuanto fue tan fácil de arreglar y no hubo cambios de elementos, y cuando volvió a la pista volvió también a ser el terror de los relojes.

De todos modos la carrera ya se había ido de las manos, pero sin duda el espectáculo brindado por Elford en su impresionante trepada hacia la punta, coronada por el récord absoluto del circuito, había demostrado que el mejor piloto —en lo que a conducción se refiere— y la máquina más veloz no estaban en manos de John Wyer sino en el Team International Martini.

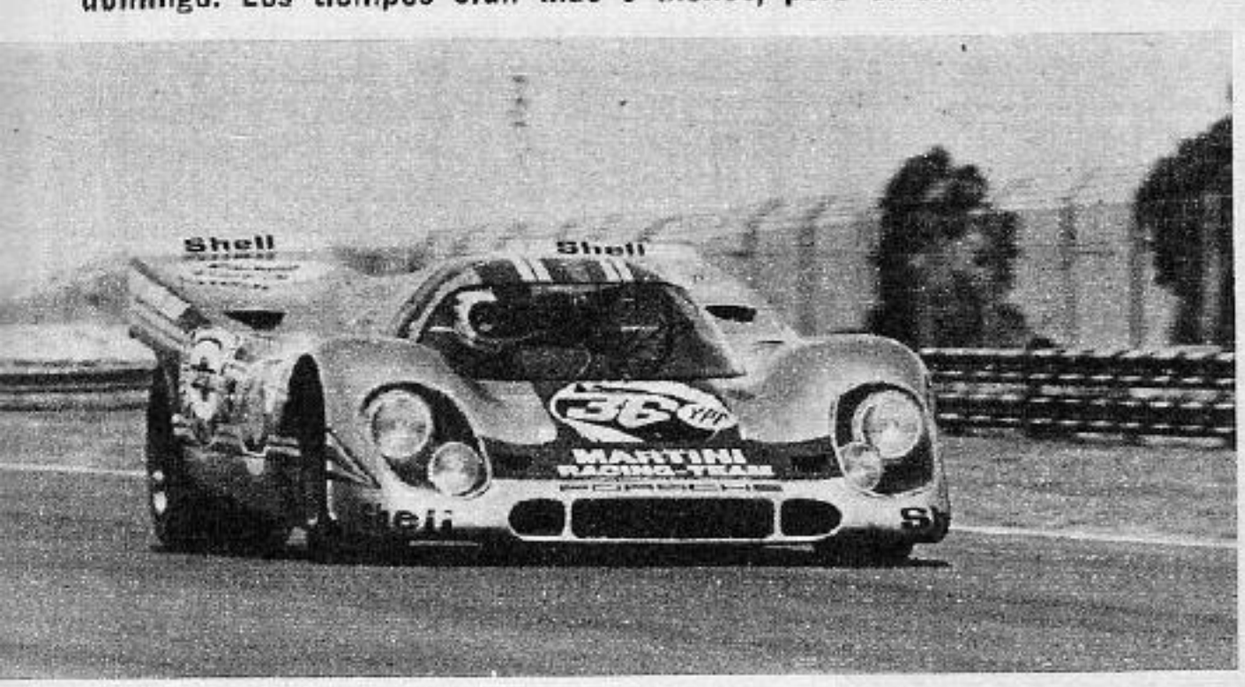
Evidentemente, aun en el ambiente, no eran, muchos los avisados del papel "oficial" que tenía el equipo Martini.

En base a los triunfos obtenidos el año pasado, a los que se suma éste, logrado con impecable organización y oficio, el team Gulf-Porsche perteneciente a John Wyer ha cobrado fama de ser "el equipo oficial Porsche", lo que tácitamente niega la identidad de tales a los otros equipos que representaron a la marca el año pasado: el Martini y el Salzburg, que se disolvió este año fusionándose en parte con el primero.

Tanto Wyer como Martini cuentan con la misma cantidad y variedad de autos y asistencia técnica de la casa de Stuttgart, cosa confirmada por el Jefe de Ensayos de Porsche, Helmut Bott, en una charla informal sostenida con Corsa en la tribunita de los mixtos. Y tanto es así que los tres equipos —en realidad *semioficiales*— de 1970 lograron ganar con autos de primerísima línea: *siete carreras* por parte de Wyer, seis de ellas con el 917 y una —la Targa Florio— con el 908/03, una por parte de Porsche-Salzburg con Elford/Ahrens, en otro 908/03 y las codiciadas 24 Horas de Le Mans para International Martini gracias a los servicios del hoy retirado Hans Herrmann y del recluta Richard

Hoy en día, con Elford incorporado al equipo por la disolución de Porsche Salzburg, International Martini tiene las armas para hacer más frente a sus amigos-pero-no-tanto de Wyer, con un fuerte plantel de pilotos y un joven director de equipo que, si bien no se muestra aún muy ducho en el tema y no puede compararse como táctico al sereno David Yorke de Gulf-Porsche, al menos hace las cosas con dinamismo y entusiasmo dignos de imitación. Se trata de Hans Dieter Dechent, aquel joven rubio, de largos bigotes y eterna sonrisa que vino el año pasado en las fases de piloto y mecánico del baqueteado Porsche que corrió decorosamente con Gerhardt Koch. La observación de las máquinas permite adivinar las horas de trabajo que hay en ellas y lo cerca que están de darle un disgusto a los "celestes", aparte de superarlos en presentación.

"Herr Doktor Helmut Marko." Un auténtico loquito de la guerra. Los que lo vimos en las prácticas lamentamos que no se haya podido ver el domingo. Los tiempos eran más o menos, pero el show era de novela.





VIC ELFORD

Inglés, ganador de rallyes para tirar para arriba, entre ellos el famoso Rallye de Montecarlo, ex hombre de Fórmula Uno con la última versión del Cooper Maserati en la temporada '68 y on un McLaren M7A particular en la temporada '69, militante sin descanso en la troupe de los Sport-Prototipos y piloto de Toyota cuando los japoneses tuvieron su momento de fulgor en Grupo 7, este veloz ex-empleado de correos ha logrado imponerse no sólo en circuitos veloces como Daytona, sino en aquellos en que sus condiciones de gran "manejador" podían establecer mayores diferencias frente a sus rivales, como en la Targa Florio y los 1.000 kms. de Nürburgring.

De estatura mediana y contextura flaca pero fuerte, con algunas canitas prematuras y alguna arruga "piola" en el lugar justo, vistiendo no llamativamente pero sí algo "fancy" y contribuyendo a la imagen con toscanitos de aspecto rudo pero aroma dulzón, Vic Elford redondea la imagen popularizada por su compatriota Tom Jones, de fulero pero pintón a lo que añade simpatía, gentileza y buen humor.

"No podré correr, lamentablemente, la carrera de F1 que se hace aquí —nos comentaba—, **pero es posible que tenga un auto muy bueno para este año en el Campeonato. Ya he conversado con la gente de Brabham al respecto porque me llamaron para establecer los días de prueba en cuanto se arreglen todos los contratos. Como por el momento no hay ningún compromiso firmado entre la Brabham y las compañías de neumáticos y demás, no sé si en definitiva coincidirán con los míos; de ello depende mi inclusión en el team. Pero por lo menos tengo la enorme satisfacción de que por fin se hayan acordado de mí para ofrecerme un auto de punta en esa categoría en la que tantas esperanzas he tenido y que hasta ahora me ha dado tan poco".**

Si es que de alguna manera se puede comparar el manejo de los SP con el de los F1, por lo visto en los 1.000 Kms. en comparación con otros, Elford no sólo se ve muy apto para F1, sino que puede pegarle un susto a más de cuatro.



"LOS LOCOS ADAMS"

Cuando nos enteramos de la muerte de Hans Laine en los entrenamientos para los 1000 kilómetros de Nürburgring, no pudimos menos que acordarnos de su compañero Gijs van Lennep. Nos parecía tan mentira que se hubiera roto aquel vínculo que no podíamos imaginarnos a van Lennep solo. Supimos de él poco después; que había corrido alguna carrera con Larrouse, que había participado como único piloto en la Interserie europea, corrida al estilo de la CanAm sin piloto de relevo. Y a la vez oíamos hablar por otras partes de un tal doctor Helmut Marko, que escalando los peldaños de la categoría Turismo se asomaba poco a poco a la acción grande de Sport-Prototipos. Al tener las primeras noticias sobre la venida de van Lennep a la Temporada acompañado de Marko, no pudimos menos que pensar por un momento en lo poco que podría complementarse su andar espectacular con lo que podría hacer un doctor, que seguramente sería un tipo grande, mesurado, sin ese arrojo divertido, entre infantil y asombroso, que caracterizaba a la antigua pareja al punto de tener que identificarlos sólo por los cascos y por el segundo de menos que marcaba van Lennep en los cronómetros de los iniciados del Ombú. Sin embargo nos encontramos con dos sorpresas: primero, el tal doctor Marko era un pibe macanudo, alegre y simpático, y segundo, manejando era más "loco Adams" que Laine y van Lennep juntos, aunque, eso sí, con ciertas diferencias más notables en los tiempos en relación con su compañero. A su vez, van Lennep demostró en los entrenamientos haber dejado muy atrás aquellos tiempos de la escuelita, y aunque sigue siendo un show por sí solo, se muestra como un serio aspirante a ganador dentro de muy poco tiempo.

Lástima que un problema de motor los haya dejado sin chance para el domingo, porque la carrera se quedó sin la actuación de una pareja realmente sensacional.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

boletín de calificaciones

Nos juntamos el miércoles a la tarde. Analizamos las actuaciones de los pilotos que nos visitaron y cada uno de los integrantes de la redacción de CORSA clasificó según su entender a los europeos que corrieron los 1.000 Kilómetros. Con puntaje de 0 a 10 -como en el colegio- los pilotos se fueron eximiendo con mención especial, pasaron el examen apenitas nomás, se fueron a diciembre y otros pocos a marzo. Por supuesto, no incluimos a los argentinos ni a sus coequipers porque de ellos ya hablamos la semana pasada en forma bastante objetiva. Hoy nos ocupamos del resto y aquí están sus notas

9,70

VIC ELFORD Nº 38 Porsche 917

Para todo el que lo vio en el curvón, la S, la curva de Ascari y el mixto, Vic fue el mejor en lo referente a manejo. Supo hacer con su 917 tiempos impresionantes, escalar posiciones y doblegar al propio Pedro Rodríguez cuando lo estimó necesario. Esquió como lo hizo en Montecarlo hace un par de años con un 911, pero esta vez sobre pavimento seco. Una revelación. **Mejor vuelta:** 1m 51s 17/100. Está todo dicho.



9

IGNAZIO GIUNTI Nº 24 Ferrari 312 P

Un piloto de primera línea. Ya lo había demostrado en el GP de Bélgica de Fórmula Uno cuando debutó con la Ferrari. Luego, la oportunidad en Sport-Prototipo con la nueva y maravillosa 312 P. Los que vivieron sus odiseas y problemas en Maranello de cerca, opinan que Giunti fue una víctima más de la incomprensión de Forghieri que no le dio las oportunidades que merecía. Aquí mostró un manejo excelente, depurado y efectivo adaptándose rápidamente al nuevo prototipo de Ferrari. Asombró a todos. **Mejor vuelta:** 1m 52 s 29/100.



9,50

JOSEPH SIFFERT Nº 30 Porsche 917

Llegar a la conclusión de quién era primero y segundo demandó mucho tiempo. Siffert salió e hizo su carrera para ganar los 1.000 km, marcando tiempos para la vuelta que nunca estuvieron por encima de 1m 55s, lo que demuestra una regularidad asombrosa dentro de un andar fortísimo. Fue el ejemplo de la prolijidad con el agregado de una capacidad no muy común para sortear las zonas donde el hombre es más importante que los 580 HP que lleva. Un virtuoso. Lógico Nº 1 de J. W. **Mejor vuelta:** 1m 51s 53/100.

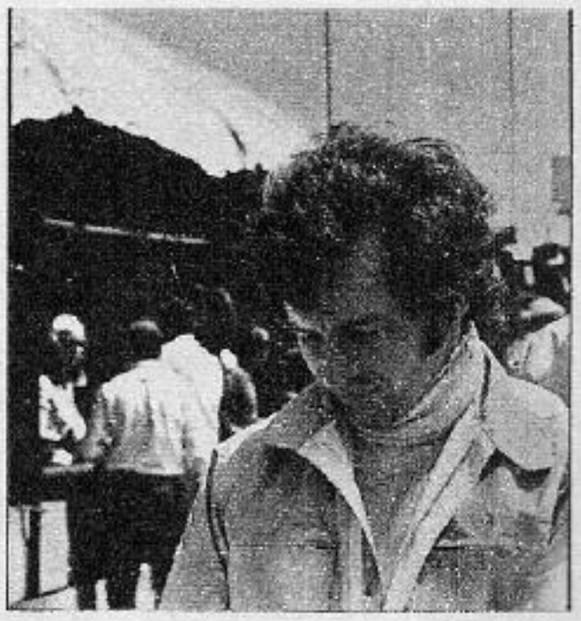


8,75

PEDRO RODRIGUEZ Nº 32 Porsche 917

Un verdadero valor a bordo del 917. Sabe qué hacer y cómo se comporta el auto. Dobla mejor en lo veloz que en lo trabado. Gran sensibilidad y reflejos, sobre todo en las zonas críticas de frenaje. Pero pese a ello no pudo soportar la embestida de Vic Elford. Es menos prolijo que Siffert y más temperamental. Opinamos que es un excelente piloto de punta para el equipo de John Wyer, pero como número 2. **Mejor vuelta:** 1m 51s 58/100.





8,58

ROLF STOMMELEN Nº 14 Alfa-Romeo 33/3

Agresivo, brusco, dobla a manijazos limpios y certeros. Emplea el auto al máximo y le encanta viajar cruzado por los mixtos porque así se siente cómodo. No comete errores y frena como pocos. Podría haber estado más arriba en este escalafón, pero a veces su vehemencia le hace perder décimas por no andar con las cuatro ruedas apoyadas y en la trayectoria ideal. Gran corregidor. Impresión impecable para los que lo vimos domar el mixto. **Mejor vuelta:** 1m 54s 37/1000.

JEAN PIERRE BELTOISE Nº 26 Matra 660

Reeditó sus actuaciones anteriores. Se mostró con la misma solvencia y calidad de hace años. Conoce muy bien el Matra y sabe administrarlo a las mil maravillas. Difícilmente otro piloto podría haber hecho más que él sobre la máquina francesa. Positivo trabajo tras el volante. **Mejor vuelta:** 1m 53s 72/100.



8,40

DEREK BELL Nº 30 Porsche 917

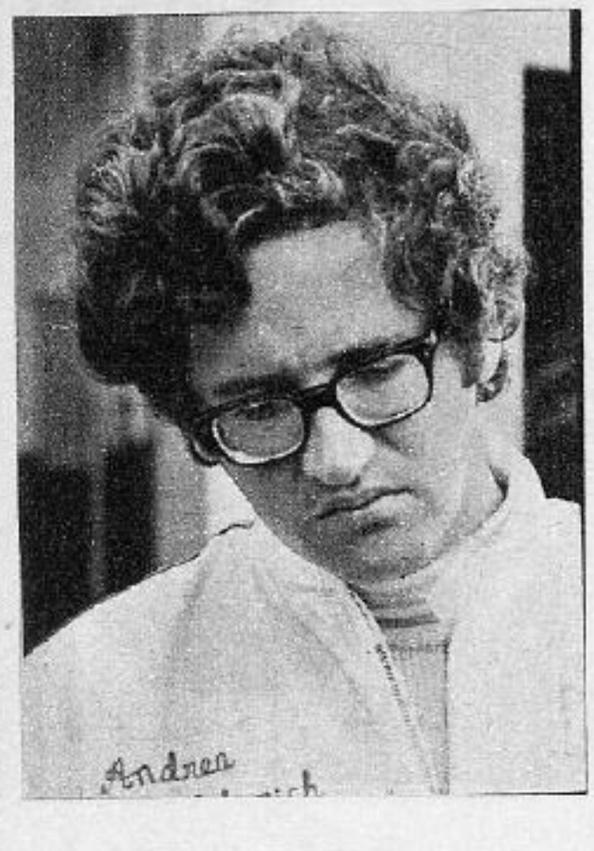
Por ser uno de sus primeros contactos con el indócil 917, su trabajo fue muy bueno. Se complementó a la perfección con Siffert y cada uno anduvo dentro de sus posibilidades. Cuando tome confianza —para eso no le falta mucho— mejorará sus marcas en forma sensible. Una gran oportunidad para Bell, que seguramente sabrá aprovecharla. **Mejor vuelta:** 1m 53s 69/100.



8,08

ANDREA DE ADAMICH Nº 16 Alfa-Romeo 33/3

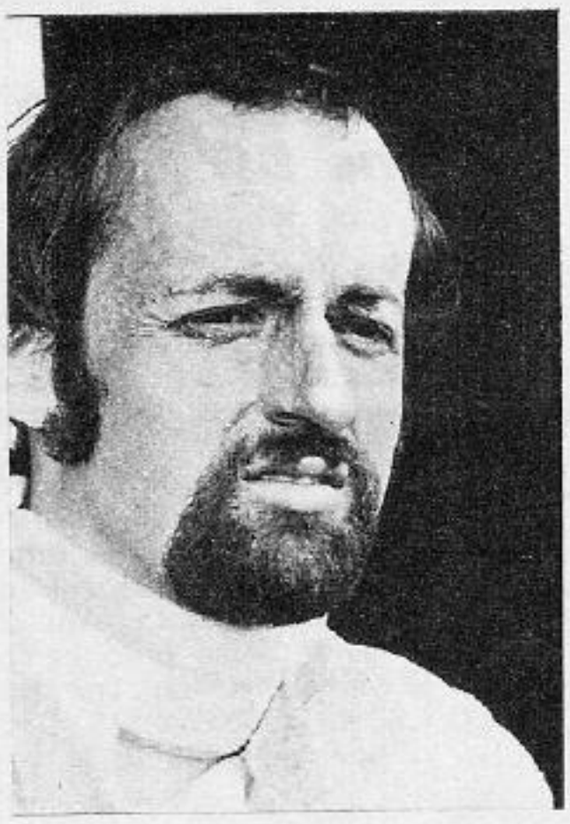
Prolijidad, prolijidad y prolijidad. Un artesano en el manejo con la yema de los dedos. Verdadero exquisito que balancea su andar rápido con radios de curva perfectos y copiados. Entre su mejor vuelta y la peor la diferencia no sobrepasa nunca los 2s. Seguridad, efectividad. Garra es lo que le falta en ciertas ocasiones. **Mejor vuelta:** 1m 54 s 64/100.



8

HENRI PESCAROLO Nº 16 Alfa-Romeo 33/3

Manejo similar al de su coequiper De Adamich. Luego de su último accidente, algo más centrado y más seguro que en oportunidades anteriores. Su nivel de manejo sigue intacto y es un piloto sumamente útil para un equipo oficial como lo es Auto-Delta. Junto a De Adamich lograrán buenos resultados. **Mejor vuelta:** 1m 55s 42/100.



GIJS VAN LENNEP Nº 36 Porsche 917

Se lo vio únicamente en entrenamientos y clasificación. El domingo largó Marko, pegó dos vueltas con el auto fundido para cobrar los u$s. y se borró. El loco Adams versión MK1 revalidó su título el viernes cuando hizo doblar al 917 en forma más espectacular que con el 908. Un valor en lo trabado. No anduvo el domingo.

7,75

GERARD LARROUSE Nº 38 Porsche 917

Como hombre salido de las filas del rally está acostumbrado —y le encanta— doblar con cola afuera y buscando siempre la cuerda para salir pisando banquina externa. En eso, está en su salsa. Fue el copiloto de Vic Elford y supo dejar sentado su prestigio de impecable piloto. Pese a todo, aún le faltan algunas horitas de vuelo sobre el 917 para empezar a tutearlo. **Mejor vuelta:** 1m 54s 98/100.



7,16

JACKIE OLIVER Nº 32 Porsche 917

No brilló en ningún momento. Ni antes, ni durante la carrera. Le faltó adaptarse al 917 y no lo consiguió en esta primera carrera del Mundial. Muy por encima de los tiempos marcados por Pedro Rodríguez y bastante desacomodado en los mixtos. De todos modos, sus virtudes no son discutibles y en dos o tres carreras suponemos que estará a la altura de sus antecedentes. **Mejor vuelta:** 1m 55s 87/100.





6,83

NANNI GALLI Nº 14 Alfa-Romeo 33/3

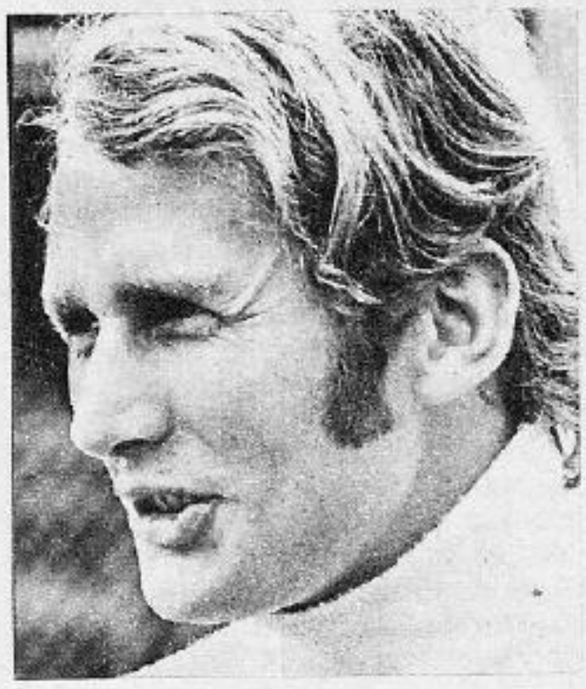
Mejor que el año pasado pero sin deslumbrar. Cumplió con su función de copiloto del eficaz alemán Rolf Stommelen. Tuvo un andar parejo y seguro. Es un piloto valioso para un equipo, sobre todo en carreras largas. **Mejor vuelta:** 1m 55s 37/100.



6,80

Dr. HELMUT MARKO Nº 36 Porsche 917

Vino con buena reputación de Europa. Excelente piloto en la categoría Turismo. Aquí, por lo poco que vimos de sus aptitudes, de-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mostró ser un "loquito" lindo. Su efectividad no se refleja en los tiempos para la vuelta, de lo que se desprende que no es un hombre de curvas veloces y sí del sinuoso lento. Un poco más que regular. **Mejor vuelta:** no se computó porque dio sólo dos vueltas en tiempos superiores a los 3 minutos.

6,62

TREVOR TAYLOR N° 2 McLaren-Cosworth

Hace diez años corría en Fórmula Uno como compañero de equipo de Jim Clark. Por esos años andaba bien y era considerado por los equipos. Después de un gravísimo accidente con Lotus-Climax, nunca más volvió a ser el de antes. Aquí se lo vio muy suelto en lo trabado pero algo cuidadoso en las curvas veloces. Un piloto más. **Mejor vuelta:** 1m 57s 17/100.



6,60

JOAKIM BONNIER N° 8 Ferrari 512 M

El auto no permite apreciar mucho el manejo de sus pilotos, pero Bonnier tampoco lo exigió en ningún momento. Pisó cuando vio derecho y dobló con mucha tranquilidad en todos lados. Tuvo épocas más felices. **Mejor vuelta:** 1m 53s 51/100.





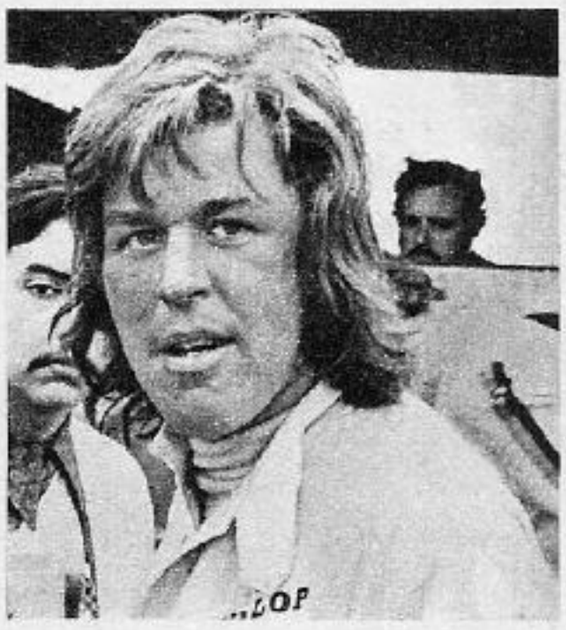
MIKE PARKES N° 8 Ferrari 512 M

El mismo puntaje que Bonnier. Ambos anduvieron en forma similar. Posiblemente Parkes mejor que Bonnier en lo veloz, pero menos solvente en lo trabado. Tuvo, como Bonnier, su buena época. Ya pasó. **Mejor vuelta:** 1m 53s 21/100.

6,50

CHRIS CRAFT N° 2 McLaren - Cosworth

Tiene habilidades innatas pero nunca se preocupó mayormente por mejorar. Corre porque no tiene otra cosa que hacer, pero lo hace bastante bien. Se siente mucho más cómodo en categorías menores —Grupo 2 y Special Saloon Cars— que es donde habitualmente compite en Inglaterra. También en SP hasta dos litros. De allí para arriba, la cosa es muy distinta... **Mejor vuelta:** 1m 56s 10/100.

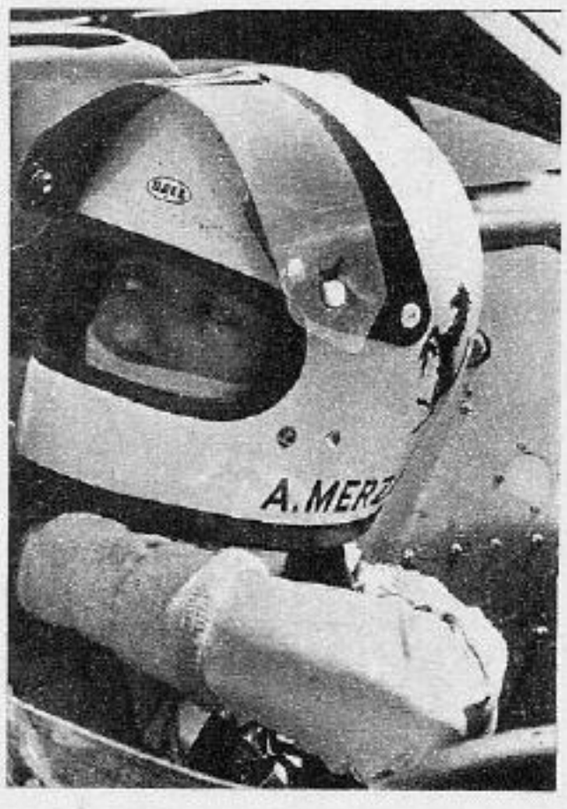


6,33

JEAN PIERRE JABOUILLE N° 26 Matra 660

Fue llamado de urgencia para reemplazar a François Cevert. Aún no está para trámites serios como es una carrera puntable, ni para llevar con soltura el Matra 660. Sus tiempos logrados el día sábado —el domingo no llegó a manejar— así lo indican. Giró varios segundos por encima de Beltoise. Fue correcto en el tratamiento del V-12.





ARTURO MERZARIO N° 24 Ferrari 312 P

La misma definición que a Jabouille le cabe a Arturo Merzario. Pero la falta de pilotos italianos que estén en condiciones de llevar más de 400 HP hacen que se encuentre corriendo en SP. Ni comparación con el desaparecido Ignazio Giunti.

5

HUGHES DE FIERLANT N° 18 Ferrari 512 S

Lo vimos en Nürburgring conduciendo un Mazda R-100 Cupé. Hasta ahí todo iba bien. Con la 512 S todo se pone más difícil y las reacciones no son las mismas. Fue mejor que su compañero Gosselin, pero eso poco indica. **Mejor vuelta:** 1m 55s 90/100 (tiempo oficial pero muy extraño, considerando que el resto de las vueltas muestra registros superiores a los 2m).



4

GUSTAVE GOSSELIN N° 18 Ferrari 512 S

Muy buenas actuaciones en Europa en carreras de Turismo. Piloto oficial del equipo Opel Racing. Pero parece que de los 230 HP a los 500 plus la diferencia es demasiada para el amigo Taf Gosselin. Peor que De Fierlant y con mucha inseguridad. **Mejor vuelta:** 1m 58s 80/100.



MOTONAUTICA

OFF-SHORE EN EL RIO DE LA PLATA

BALLESTRIERI 9
WISHNICK 6

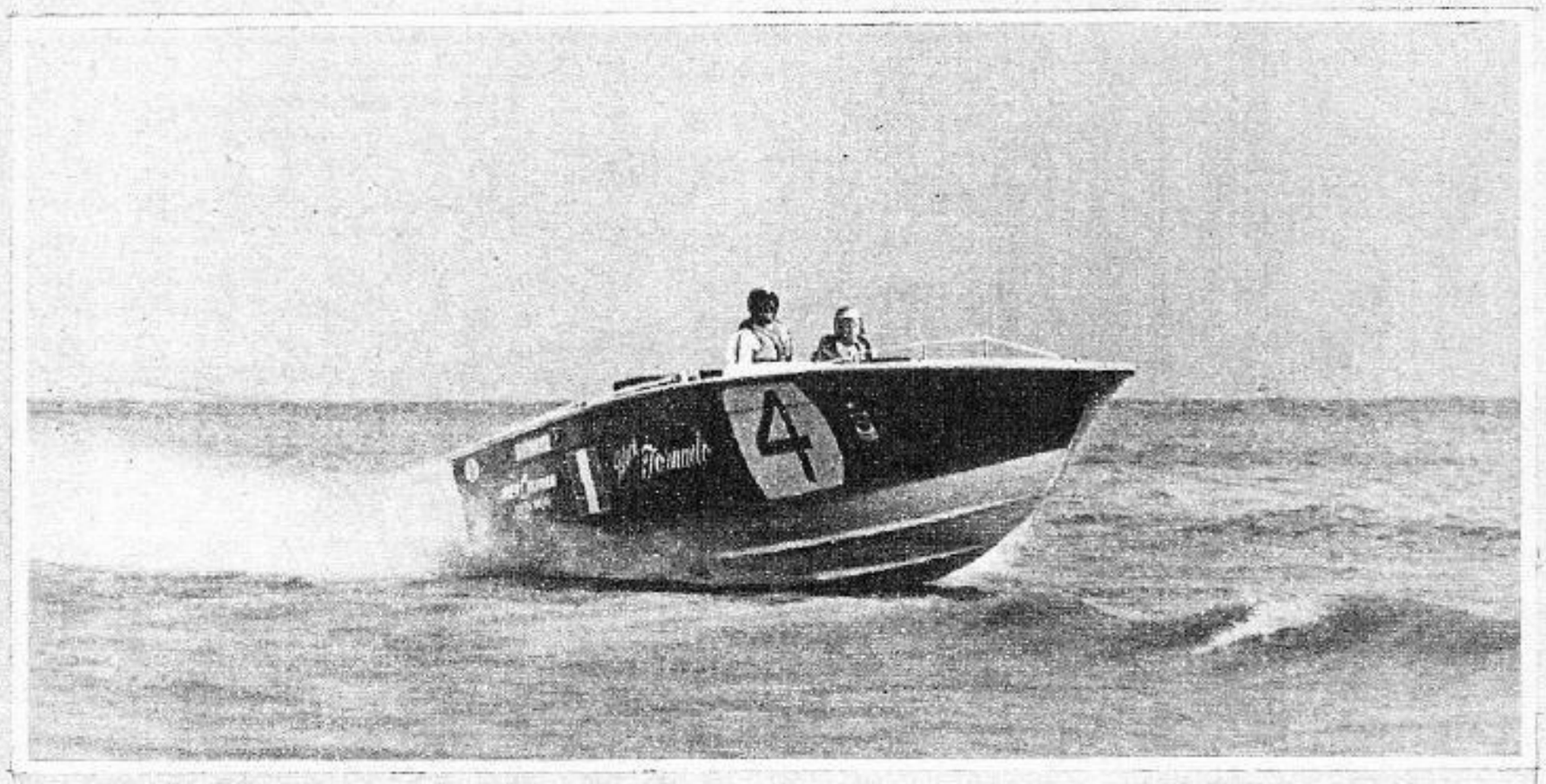
por NICOLAS GELORMINI
Fotos: CARLOS AGUSTIN

Vincenzo Ballestrieri ratificó el poderio de su Black Tornado y se llevó los primeros puntos para el mundial off-shore 1971, que comenzó en la Argentina. William Wishnick y Juan Fernández Bunge fueron sus escoltas. Las deserciones de los argentinos y sus causas. Un viento constante de 20 millas del sud-sudeste y buena marejada caracterizaron la prueba



Vincenzo Ballestrieri, al comando de la Black Tornado, supera definitivamente la línea de William Wishnick con la Boss O'Nova.

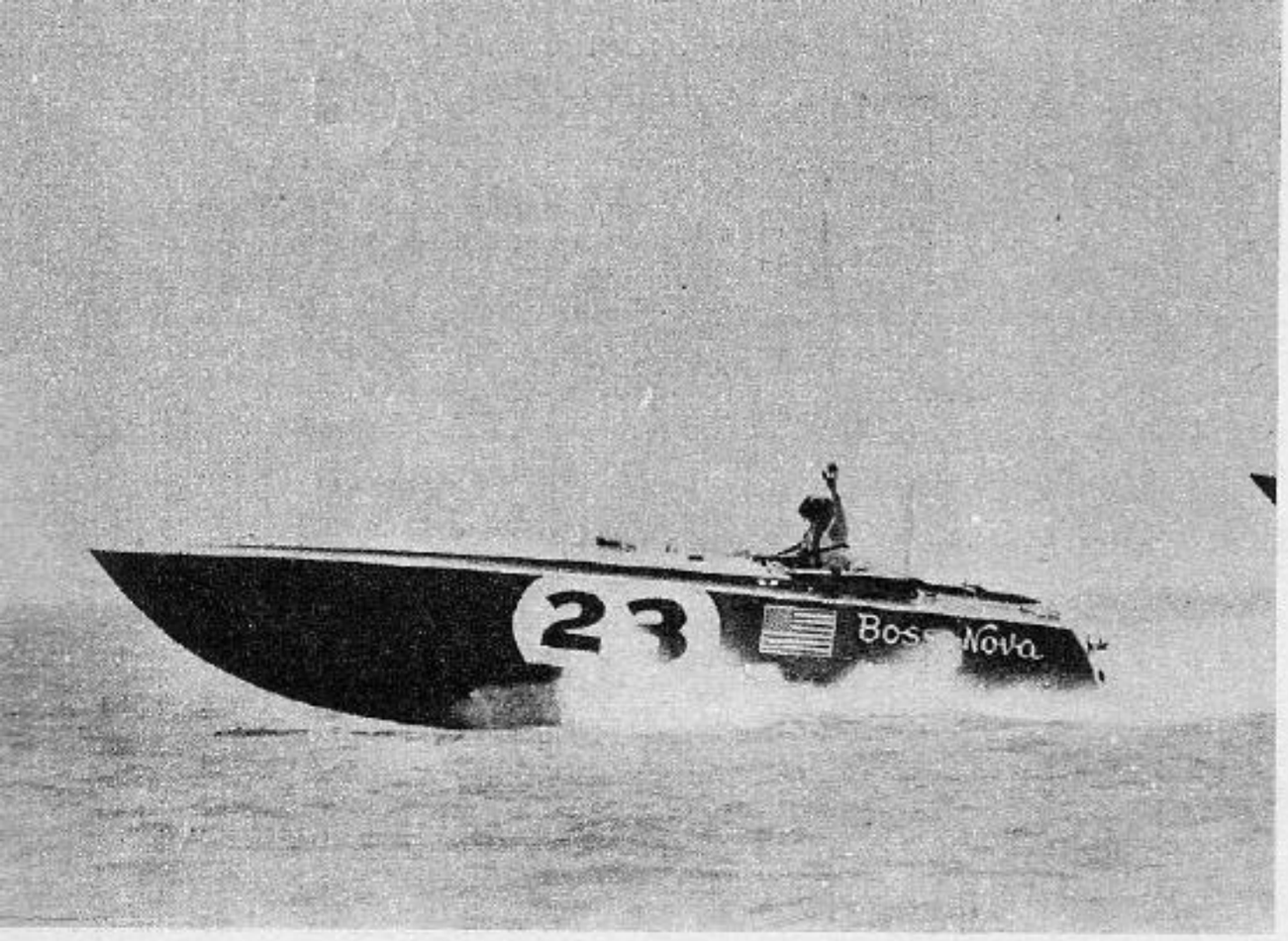
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La poderosa Black Tornado representa lo mejor del mundo en estos momentos; totalmente construida en plástico, más de 9 metros de eslora y dos Mercruiser de 500 HP cada uno.

De acuerdo con lo previsto, la carrera off-shore "Circuito Río de la Plata" versión 1971, disputada el sábado 9 de enero, contó con la presencia de figuras internacionales de primera línea. Si bien distintas causas disminuyeron la cantidad de pilotos, no ocurrió lo mismo en cuanto a la calidad de los mismos. Vincenzo Ballestrieri, actual campeón del mundo, y William Wishnick, campeón de los Estados Unidos de Norte América 1970, jerarquizaron el espectáculo. Junto a ellos completó el terceto de extranjeros Juan Fernández Bunge, argentino radicado hace 18 años en las islas Bahamas, en cuya representación intervino





Bill Wishnick, campeón de los Estados Unidos 1970, fue segundo a sólo 21 segundos de Ballestrieri.



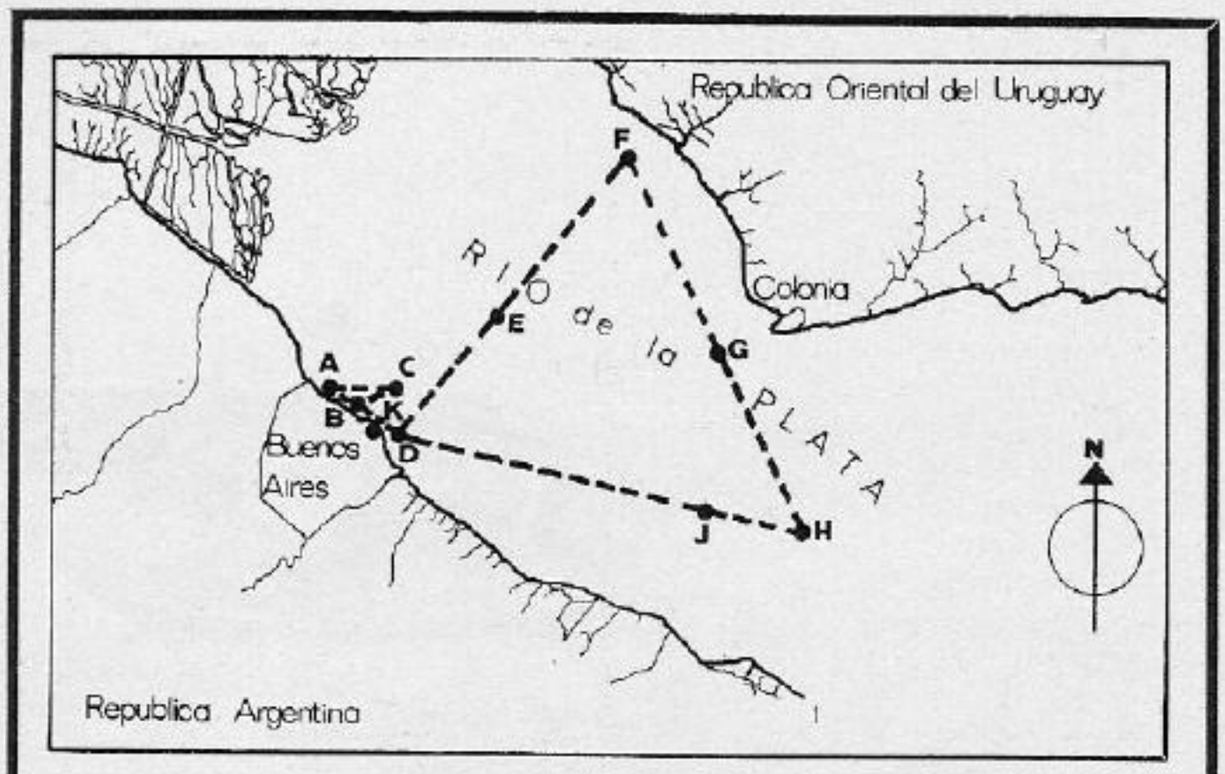
Juan Fernández Bunge piloteando la Boar Hog; a su lado, como navegante, Hugo Tedín (hijo).

MOTONAUTICA

en la prueba. (Aclaramos que la Unión Internacional Motonáutica reconoce como nacionalidad del piloto la del país que le otorga la licencia, exigiéndole además una permanencia mínima de dos años en el mismo).

De los argentinos inscriptos solamente corrieron Fernando Barbot y José Feráa, este último con un crucero. Los demás desertaron, voluntariamente o no, por distintas causas. Juan Carlos Quevedo ya la semana anterior había decidido cambiar sus dos motores Torino por un Chevrolet, pero empezaron a surgir problemas con su casco de madera, que es el que utilizó Bretón como modelo para hacer el molde de su Tigre. Evidentemente ese casco, hecho para modelo, no era suficientemente robusto para correr y empezó a presentar serias deficiencias estructurales que obligaron a Quevedo a desistir de su presentación. Gerardo Lorenzino tenía pensado estrenar el catamarán construido en el Yacht Club Argentino y sus flamantes Evinrude 135 HP. Estos habían llegado justo sobre la hora y no se había tenido mucho tiempo para probarlos. Además, el día jueves, ensayando, Lorenzino embistió un tronco de regular tamaño, dañando en forma considerable el casco. Reparado de urgencia, pudo estar en condiciones de largar el día de la carrera. A las ocho y media de la mañana fue al agua y Lorenzino se asomó al río; la marejada era violenta y se volvió; al rato volvió a salir, no conformándose con ver la carrera desde tierra. Anduvo un poco río afuera y decidió no largar a fin de no arriesgar su embarcación contra aguas muy duras.

Pedro Soriano por su parte había probado su catamarán de casi ocho metros propulsado por un Ford y estaba satisfecho del resultado. El jueves se estaba ensayando un nuevo V-drive a fin de ganar algunas vueltas, cuando ocurrió lo imprevisto. Una manguera del circuito de aceite, de tanto sacarla y ponerla, sufrió un prematuro desgaste. Un trozo de goma desprendido de la misma manguera obturó la cañería con las consecuencias que son de imaginar. Falta de lubricante, se fundió una biela, se rompió el árbol de levas, etcétera, etcétera, de forma tal que en medio de una pasada a bastante velocidad, don Pedro se detuvo con el motor destrozado. Soriano inició la búsqueda de otro y Carlos Pairetti le ofreció uno, pero advirtiéndole que "no sabía cómo estaba". Quedaba poco tiempo, el motor era una incógnita y entonces se optó por postergar todo has-



TIEMPOS Y PROMEDIOS

Lancha Nº	Ref.	Distancia parcial Km	Tiempo parcial	Promedio parcial Km/hora	Distancia total Km	Tiempo total	Promedio general Km/hora
4	D	31,588	30m44s	61,7	31,588	30m44s	61,7
23			30m38s	61,9		30m38s	61,9
102			31m51s	59,5		31m51s	59,5
4	F	43,260	35m04s	74,0	74,848	1h05m48s	68,1
23			35m10s	73,8		1h05m48s	68,1
102			31m51s	59,5		31m51s	59,5
4	G	25,300	22m00s	69,0	100,148	1h27m48s	68,4
23			22m00s	69,0		1h27m48s	68,4
102			31m00s	49,0		1h43m42s	60,0
4	H	21,880	16m00s	82,1	122,028	1h43m48s	70,5
23			16m00s	82,1		1h43m48s	70,5
102			21m00s	62,5		2h04m42s	58,7
4	D	48,080	37m45s	76,4	170,108	2h21m33s	72,1
23			37m40s			2h21m28s	72,1
102			41m00s			2h45m42s	
4	F	43,260	32m15s	80,5	213,368	2h53m48s	73,7
23			32m20s	80,3		2h53m48s	73,7
102			41m40s	62,3		3h27m22s	61,7
4	G	25,300	22m00s	69,0	238,668	3h15m48s	73,1
23			22m00s	69,0		3h15m48s	63,5
102			31m00s			3h58m28s	60,0
4	H	21,880	17m00s	77,3	260,548	3h32m48s	73,6
23			17m15s	76,1		3h33m03s	73,5
102			22m00s	60,0		4h20m22s	60,0
4			26m27s	109,1	308,628	3h59m15s	77,4
23	D	48,080	23m33s	108,7		3h59m36s	77,3
102			43m59s	65,6		5h04m21s	60,8

NOTA: Los puntos dados como referencia son las boyas que demarcaron el circuito.

CIRCUITO RIO DE LA PLATA

CLASIFICACION

1º Vincenzo Ballestrieri, con Black Tornado, en 3h 59m 15s
2º William Wishnick, con Boss O'Nova, en 3 h 59m 36s
3º Juan Fernández Bunge, con Boar Hog, en 5h 04m 21s
Promedio del ganador: 77,4 km/hora (41,8 millas por hora).

CAMPEONATO MUNDIAL OFF-SHORE

TROFEO SAM GRIFFITH

1º	Vincenzo Ballestrieri	9 puntos
2º	William Wishnick	6 "
3º	Juan Fernández Bunge	4 "

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ta la Buenos Aires - Punta del Este para trabajar tranquilos y no sacrificar la lancha.

Santiago Gastón Bretón había preparado una Tigre propulsada por un Chrysler 120 HP. En la inspección técnica le fueron señaladas algunas deficiencias que, según el piloto, subsanó inmediatamente. Según la Comisión Técnica las objeciones fueron referentes, principalmente, a sujeción de batería, de tanque de nafta, de la fuente de poder de la radio y sistema de dirección. Al no presentarse la embarcación con los inconvenientes subsanados, no fue autorizada a largar. Lo cierto es que Bretón se presentó en la línea de largada y, convencido de estar reglamentariamente en carrera, inició el recorrido del circuito, abandonando después de siete horas de carrera. Oficialmente no se le dio por largado por cuanto, como se ha dicho, la Comisión Técnica no había aprobado su lancha. La situación no era clara y el mismo Bretón opinaba que debía habérsele avisado desde algún barco que abandonara la competencia. Lo real es que se lo consideró "no largado".

LA CARRERA

El día de la carrera hubo intensa actividad en el Yacht Club Argentino de San Fernando. Mientras los barcos que se ponían al servicio de la regata iban a ocupar sus posiciones y la Prefectura alistaba aviones y helicópteros, los competidores se dedicaban a cargar nafta de 130 octanos y a revisar todos los detalles. Se pegaban las cartas náuticas en cubierta y se protegían caras y manos con abundantes cantidades de filtros para el sol. Wishnick opinaba que el recorrido podría cumplirse en unas tres horas, de forma tal que a la una de la tarde se estaría de vuelta. Pero empezaron a llegar los datos de cómo estaba el río y los cálculos dejaron de ser tan optimistas. Frente a Quilmes no se podían fondear los boyarines por la marejada y en la costa uruguaya había olas de dos metros.

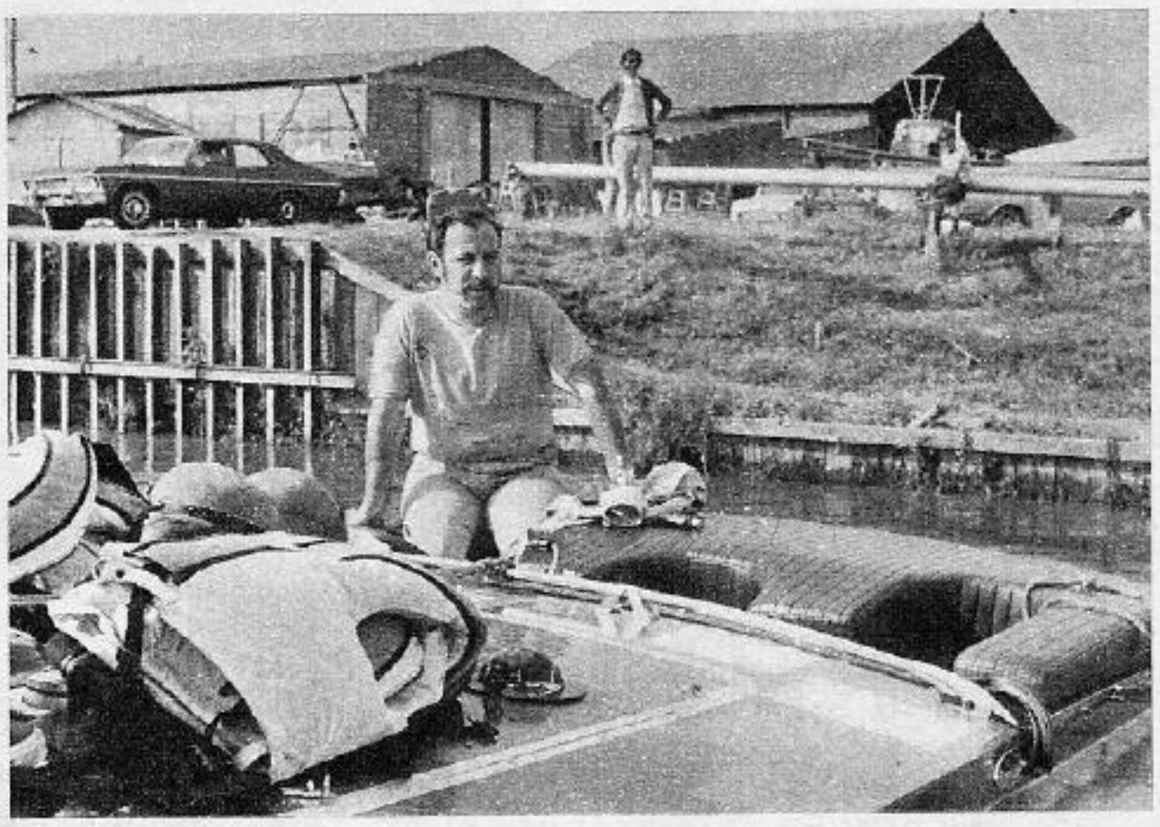
Planteadas las circunstancias como hemos dicho anteriormente, fueron cinco las embarcaciones que largaron: la 4, Black Tornado, de Vincenzo Ballestrieri; la 23, Boss O'Nova, de William Wishnick; la 102, Boar Hog, de Juan Fernández Bunge; la 181, Semillita V, de Fernando Barbot y el 2, Piraña, de José Feá, que corría en la categoría crucero con cabina. La Semillita partió con retardo, ya que cuando cargaba nafta en el Yacht Club Argentino, la misma rebasó inundando el cockpit, por lo que se demoraron limpiándolo. Barbot no permaneció mucho en carrera, el agua estaba demasiado agitada para su lancha y a la media hora de largar decidió volver. Los golpes eran fuertes y se consideraba un sacrificio inútil. El crucero Piraña por su parte abandonaba al terminar el triángulo chico por causa de un motor que no andaba como debía.

En cuanto a los pilotos extranjeros salieron formando un grupo compacto, con la Boar Hog de Fernández Bunge al frente. Cumplido el circuito chico seguía el bahamense en punta pero por pocos metros y luego, en una misma línea, Ballestrieri y Wishnick. A sólo dos kilómetros de finalizar el pequeño triángulo Ballestrieri debió detener su marcha y su acompañante arrojarse al agua para quitar un tronco que había quedado enganchado en la hélice. La operación no duró más de tres minutos, pero fue suficiente para que Wishmick (el verdadero rival de riesgo) y Fernández se perdieran de vista.

El espectáculo de la Black Tornado picando en busca de los punteros fue impresionante; los Mercruisers exigidos a fondo levantaron la proa de la embarcación varios metros pegando una "sentada" formidable e inmediatamente salió a toda velocidad; ya no había saltos ni zapatilleos, era sólo una flecha que a más de 100 km/hora se reunió en pocos minutos con los punteros. A los 30 km de carrera Wishnick aventajaba a Ballestrieri por seis segundos y Fernández, con potencia mucho menor, comenzaba a rezagarse. Emparejadas las líneas de Wishnick y Ballestrieri se dedicaron a cumplir el circuito sin "jugarse", reservando para la última pierna la disputa de la chance de cada uno. Un estudio atento de los tiempos parciales que se dan aparte permite fácilmente deducir cuál fue el espíritu que animó a estos dos pilotos durante la regata. La ventaja de pocos metros que Wishnick mantenía sobre Ballestrieri era puramente teórica, ya que ambos venían regulando su tren de marcha. El viento sud-sudeste, de una intensidad de unas 20 millas, había calmado un poco pero no las olas, especialmente cerca de la costa uruguaya. Los competidores fueron pasando las boyas sin mayor apremio y en el último viraje de la boya H Ballestrieri estaba cinco segundos delante de Wishnick y todavía el promedio era inferior a 80 pm/hora en ese parcial. Pero fue virar la boya H y evidentemente sonó la hora de la verdad. Si hasta entonces habían hecho juego de equipo eso se había acabado y cada uno puso su acelerador al mango. El resultado fue digno de verse: a lo largo de los 48 kilómetros que faltaban para la llegada y a pesar de la respetable marejada, marcaron un promedio de casi 110 km/hora. Ballestrieri aumentó su ventaja en 16 segundos más, por lo que finalmente se llevó el primer puesto por 21 segundos de diferencia. Una hora después finalizaba su recorrido Juan Fernández Bunge,



Vincenzo Ballestrieri, campeón del mundo. Por segunda vez tiene el primado mundial del off-shore, al comando ahora de un casco tipo "Cigarette". Radicado en Roma hace tiempo, es el corredor europeo, junto con Cosentino (actualmente retirado de las competencias) que más ha viajado por el mundo para intervenir en regatas Off-shore. Su opinión del "Circuito Río de la Plata" es que constituye una verdadera carrera off-shore, ya que a pesar de disputarse sobre un río, se tienen condiciones de mar. Le llamó la atención la ola corta, continuada y sobre todo dura que encontró en nuestro estuario. Fue concluyente en cuanto a las posibilidades de nuestros pilotos y restó trascendencia a la diferencia de poderío de las lanchas locales. A tal efecto contaba que en una carrera que disputó hace tres años (y que se corre en dos etapas por lo larga que es) arribó primero con una ventaja de ocho (sí, ocho) horas sobre el segundo; que no por eso hay que desalentarse. "El camino del off-shore es duro y largo, no puede acortarse artificialmente y si a otros, con mayores recursos económicos, les llevó tiempo llegar, a ustedes también va a costarles. Pero van a llegar porque el entusiasmo que he visto aquí no se ve en todos lados. Un consejo, no dejar dormir las lanchas; correr, ensayar, probar y sobre todo, lo digo de nuevo, no desalentarse". Ballestrieri es de baja estatura, pero como hombre y como corredor demostró que tiene una extraordinaria envergadura.



William Wishnick, campeón norteamericano y gran amigo de todo el mundo. En el buzo que lleva puesto se distinguen claramente los nombres de Vincenzo y Jack, tripulación de la Black Tornado. Destacó principalmente la organización de la carrera, en modo especial la reunión previa de pilotos, que fue utilísima. Cuando le hablamos de las deserciones argentinas contestó a las carcajadas: "¿Y por eso se preocupan? Yo, durante mis dos años primeros de off-shore jamás pude terminar una carrera. El primer año no pude largar ni una, y eso que no es como acá, que corren una vez por año; me había anotado en varias. El segundo año, de las que pude largar (que no fueron todas) no terminé ninguna. Lo fundamental es sacar conclusiones útiles, no desperdiciar la experiencia propia y ajena". Wishnick hizo gala de su excelente humor antes y después de la carrera, pero durante la misma fue un implacable perseguidor de Ballestrieri a quien, según sus propias palabras, lo va a seguir por todo el mundo con el afán de que el próximo título mundial sea para él.

NOMINA DE INSCRIPTOS EN LA REGATA OFFSHORE "CIRCUITO RIO DE LA PLATA" 1971

Nº	Lancha	Piloto y Copiloto	Motor	Potencia HP	Eslora	Manga	Color Casco	Color Cubierta	Constructor y Diseñador	País
4	BLACK TORNADO	Vincenzo Ballestrieri Jack Stuteville	2 Mercruiser	500 c/u.	9,75	2,92	Negro	Blanco	Cary Marine Don Aronow	Italia
102	BOAR HOG	Juan Fernández Bunge Hugo V. Tedín (h)	3 Mercury	150 c/u.	8,44	1,98	Blanco	Blanco	Magnum Don Aronow	Bahamas
23	BOSS O'NOVA	William Wishnick Bobbie Moore	2 Mercruiser	500 c/u.	9,75	2,92	Rojo	Rojo	Bertam Yacht Co. X.X.	U.S.A.
777	DON PEDRO	Pedro S. Soriano Horacio B. Bello	Ford	400	7,60	2,45	Blanco	Celeste	P. S. Soriano P. S. Soriano	Arg.
150	MISTER SODIO VI	Gerardo A. Lorenzino Daniel V. Tedín	2 Evinrude	140 c/u.	6,90	2,30	Amarillo y Blanco	Amarillo y Blanco	M. Claude y Arias Marcelo Claude	Arg.
181	SEMILLITA IV	Fernando J. Barbot Jorge García	Interceptor	300	6,30	2,20	Anaranjado	Blanco y Anaranjado	Jorge García Julio Claude	Arg.
17	TIGRE	Santiago J. Gastón Chrysler Bretón - Emilio Ferini		120	6,30	2,20	Blanco	Blanco y Rojo	Delta Marine Gastón Bretón	Arg.
2	PIRAÑA	José Feré Roberto Favelevic	Gray (2)	280 c/u.	9,48	3,38	Negro	Blanco	José Amat Germán Frers	Arg.

que registró un promedio general superior a 60 km/hora.

Terminaba así la primera carrera off-shore 1971 por el Trofeo Sam Griffith. La presencia de pilotos como Ballestrieri, Wishnick y Fernández da para mucho, por ellos mismos y por las embarcaciones que trajeron. Pronto hablaremos extensamente sobre esto. Por ahora, nuestras felicitaciones al Yacht Club Argentino por la organización que montó y a los pilotos extranjeros por la demostración de poderío que efectuaron.

OLITAS

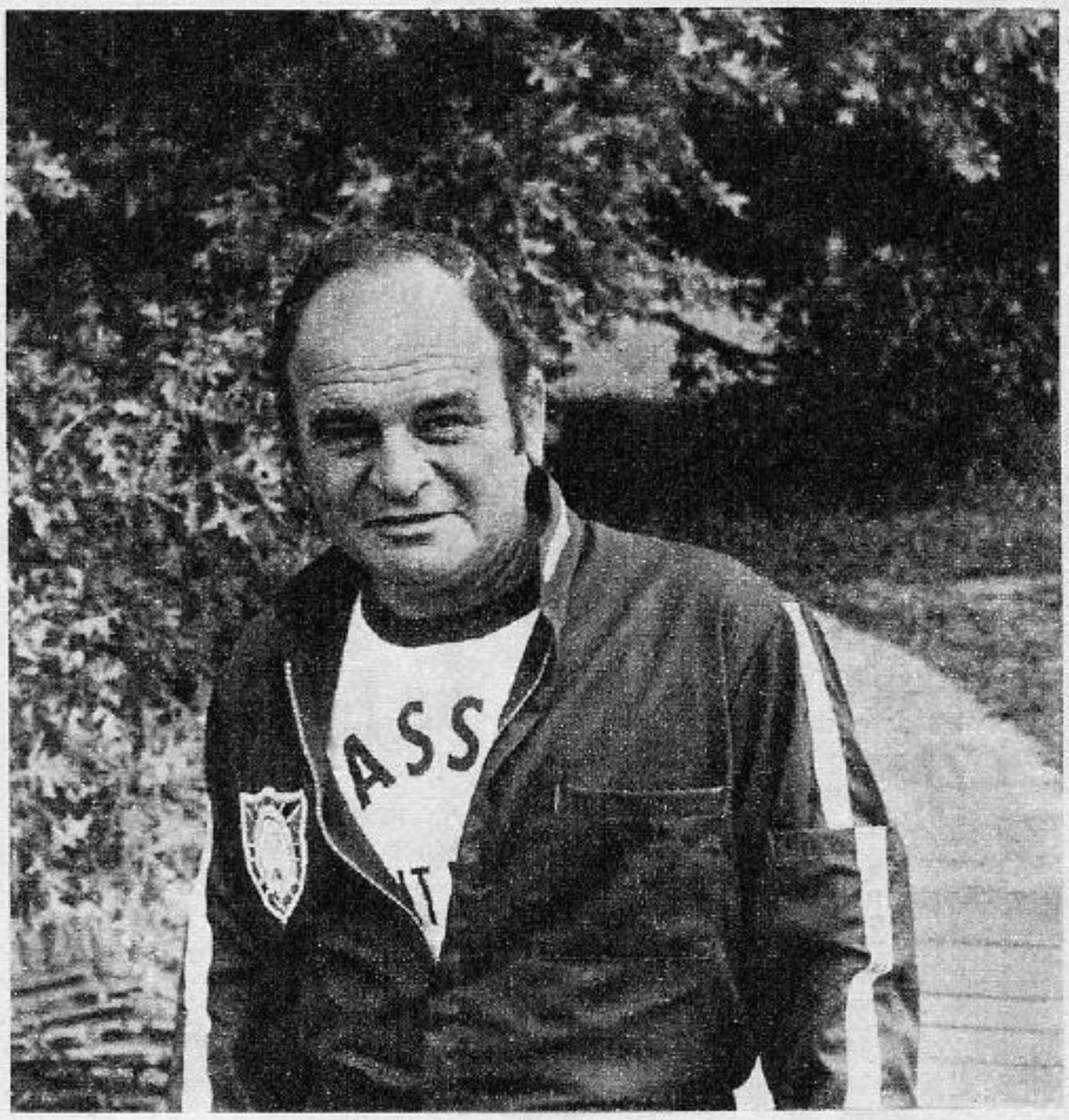
Al día siguiente de la carrera Oscar Pagliettini y Enrique Oliver reunieron a un extenso grupo de off-shoristas en Islander. A la luz de las velas y sentados sobre cómodos barriles tapizados se analizó la carrera a fondo. La conclusión fue unánime: se estaba mucho mejor allí que arriba de las lanchas y los pilotos extranjeros prometieron volver el año que viene, aunque no haya carrera, siempre que se repita ese festejo.

Hugo Tedín (hijo) es el primer local que termina una regata off-shore. Corrió de acompañante de Fernández Bunge, de quien es primo hermano. Y se quedó con ganas. Tanto es así que va a tratar de hacer coincidir algún viaje suyo a Bahamas con una de las dos carreras que allí se organizan, a ver si puede prenderse. Mientras tanto a lo mejor acompaña a un nuevo batidor de records Buenos Aires - Montevideo (léase Alberto Regnicoli).

Bill Wishnick corrió con una camisa que autografiaron Ballestrieri y su acompañante; de esa manera, aunque llegara primero la Boss O'Nova, siempre, por un milímetro, llegaba antes el nombre de Vincenzo. Wishnick, por las dudas, la dio vuelta inmediatamente y el autógrafo quedó en la espalda.

Jacobo Krieger, gentilmente, trasladó al extenso grupo humano hasta Islander con su crucero Achalay. Afuera llovía bastante. Adentro, canzonetas y tangos entonados a coro hicieron que la media hora de viaje pareciera demasiado breve. Pero por corto que fuera bastó para que Fernández Bunge largara su bomba: le están terminando una lancha off-shore con siete (sí, siete) fuera de borda con los que pasa los 1.000 HP.

Vincenzo Ballestrieri consume cantidades astronómicas de crema contra las quemaduras provocadas por el sol. Hay dos explicaciones: Ballestrieri dice que es por su tez blanca; Wishnick, porque así el aire resbala mejor y al haber menos resistencia gana en velocidad.



Juan Fernández Bunge, argentino, radicado hace 18 años en las islas Bahamas. Su casco era netamente inferior al de sus dos rivales y también en potencia estaba atrás. Mostró sin embargo una buena disposición para carreras de este tipo y marcó un promedio general de más de 60 km/hora. Su actividad principal es la construcción de caminos, a pesar de que ostenta el título de ingeniero agrónomo y se ha especializado en dietas y forrajes. Con ese motivo se fue becado a Estados Unidos y ya no volvió más. Actualmente viene una vez por año y es de esperar que siempre lo haga coincidiendo con las off-shore. A los pocos minutos de conocerlo ya se lo considera un verdadero "gomía" ciento por ciento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En verano:
Todas las playas de
la costa atlántica
están llenas de gente.
Mejor para Ud.
En sus coches.
En sus radios portátiles
escuchan radio.
RADIO NECOCHEA!

En invierno:
Las playas atlánticas
están desiertas.
Mejor para Ud.
La gente está adentro.
Y escucha radio.
RADIO NECOCHEA!

LU 13
Todo el año mejor
Sus mensajes publicitarios
cubren 800.000 argentinos.
En una de las zonas
agrícola-ganadera-
portuarias más rica
del país!

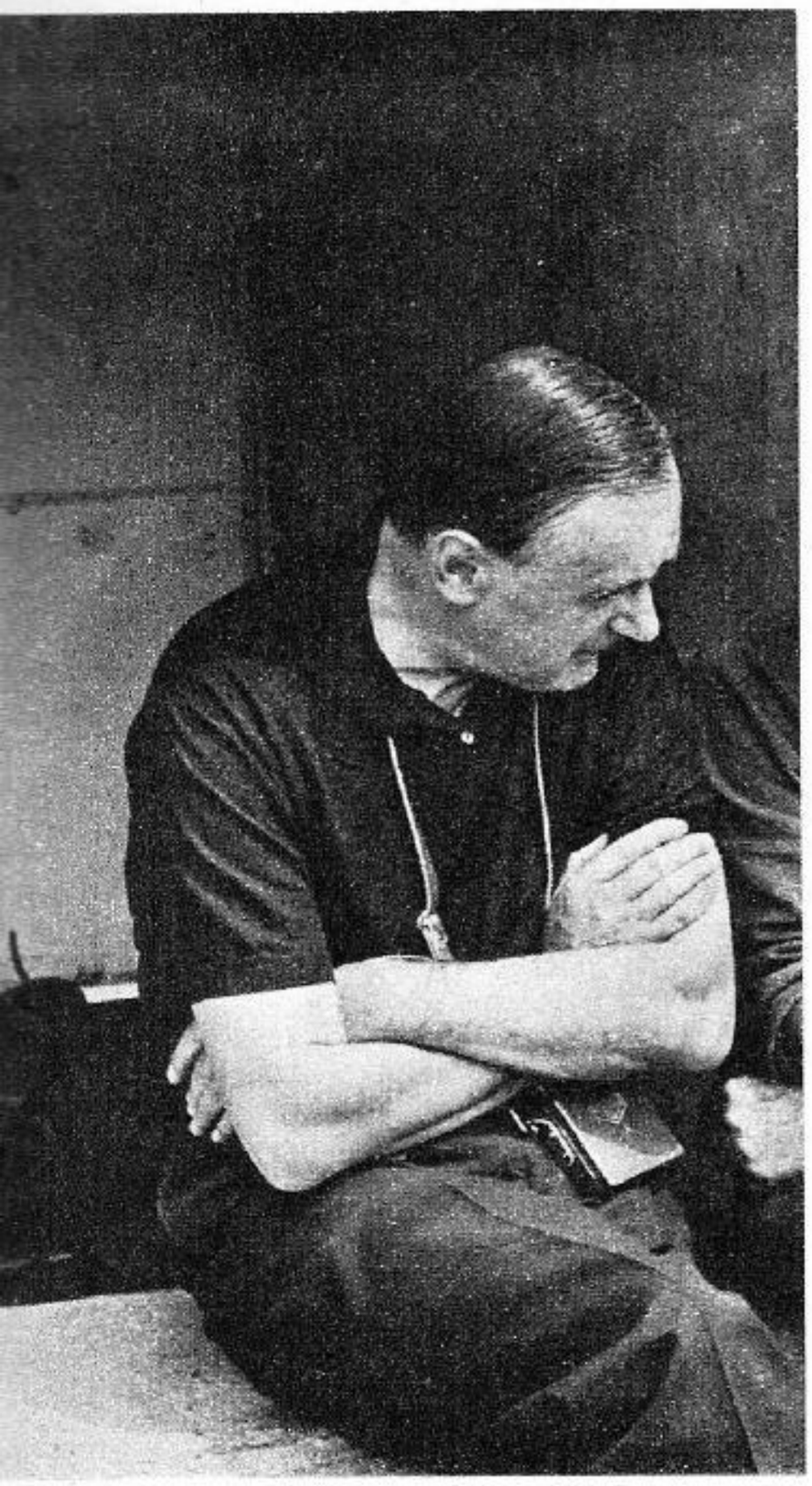
LU 13
RADIO NECOCHEA



—penetra en profundidad.

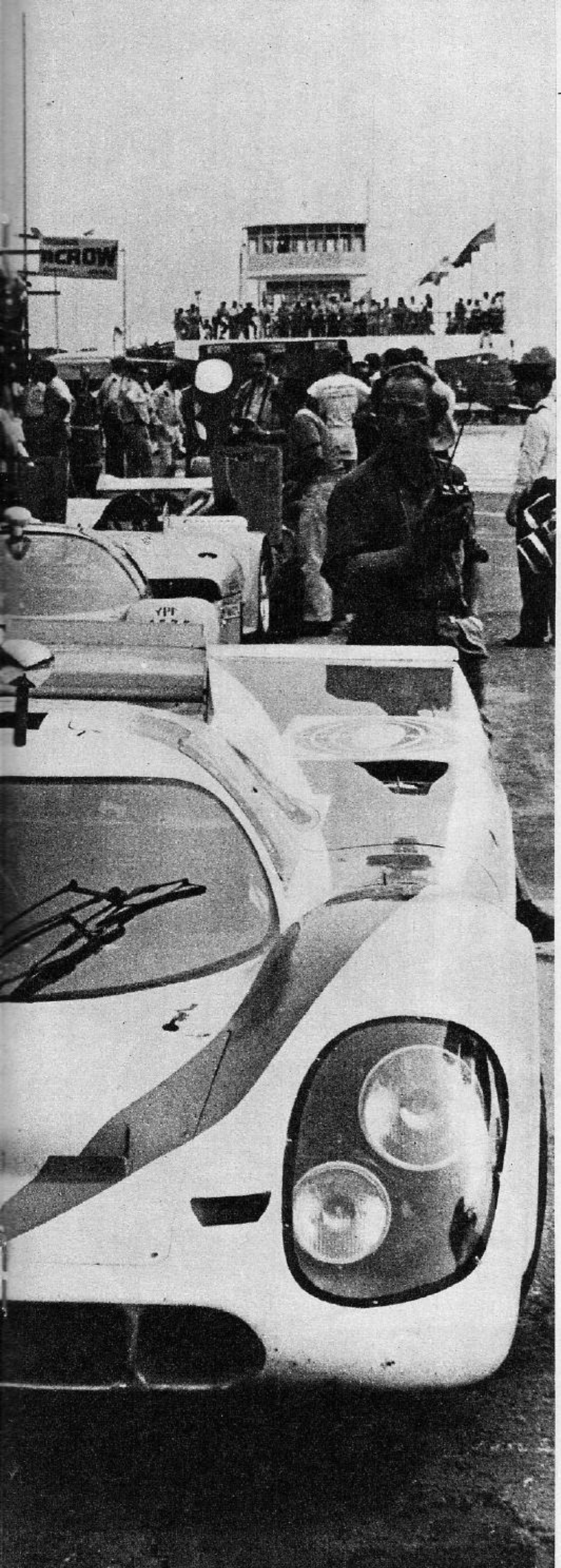
PORSCHE

Tuvimos oportunidad de hablar con gente de Porsche y del equipo semioficial de John Wyer. Nuestro corresponsal en Europa estuvo en Stuttgart en la vispera del embarque de los coches para la Argentina. Con todos esos elementos elaboramos la nota prospectiva del camino que a partir de nuestra temporada emprenderá la marca alemana



John Wyer: La responsabilidad de ser el elegido de Porsche.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A PARTIR DE ARGENTINA

Vimos a los Porsche y su gente y tuvimos muchos días para conversar con ellos. Sobre sus impresiones y sus planes. Conocimos íntimamente al equipo de John Wyer, uno de los polos de la marca, el de Slough; mientras tanto, Franco Lini, nuestro corresponsal en Europa, antes de salir para la Argentina mantenía una larga charla con el otro polo del eje Porsche, centrado en Stuttgart. Así obtuvimos un meduloso informe sobre el camino deportivo de la marca campeona del mundo y la actitud institucional ante 1971, año que les abrió las puertas en el Autódromo de Buenos Aires.

La de John Wyer es una pequeña escuadra, considerándola proporcionalmente a los resultados que obtiene. Aunque es una gran escuadra considerada como unidad de maniobra para la participación de la marca en carreras. El John Wyer Automotive, finalmente, es un equipo muy complejo. Que participa en carreras pero también hace muchas otras cosas. Se recordará cómo nació de John Wyer, junto con otros, la primera máquina Ford de competición de los últimos años, aquella que evolucionó en la GT 40 y que obtuvo tantas victorias. También estuvo en el grupo que construyó el Mirage que tuvo sus momentos de gloria y remontándose un poco en el tiempo, lo encontramos a John Wyer como jefe del equipo Aston Martin que se mantuvo en primer plano en el ámbito de las competencias para máquinas sport.

Actualmente junto a John Wyer está David Yorke. También él cuenta con una suculenta experiencia automovilística (ver pág. 41). Gran parte de ella recogida con el equipo Vanwall cuando corría en Fórmula 1.

Las dos personalidades del binomio Wyer-Yorke se complementan perfectamente. Juntos llevan adelante y exitosamente la John Wyer Automotive, llamada desde el año pasado Gulf-Porsche.

Los resultados obtenidos por el equipo han sido, en 1970, muy buenos: fruto de disponer de buenos mecánicos, buenos pilotos, además de la organización. En total el personal de la J.W.A. se limita a 22 personas quienes no hacen más que dedicarse a la preparación de las máquinas para las carreras. Para venir a la Argentina, por ejemplo, pasaron todos un mes entero —quizá un poco más— abocados a la preparación de los coches que vinieron. Apenas los terminaron, el personal se zambulló en los trabajos sobre los autos que irán a Daytona porque el tiempo del que disponen es poco y no pueden quedarse quietos. Se hace necesario trabajar al máximo durante el período de "estancamiento" porque apenas comienza la temporada de carreras ya no hay ni un momento libre. Pero si aún bajo la presión del escaso tiempo el equipo se mueve con soltura, no es más que gracias a las ideas clarísimas de quienes lo dirigen, quienes tienen todo programado con mucho anticipo. Así queda a veces algún período en el cual el personal no está empleado a fondo: entonces se distrae en la construcción de aparatos menos importantes como el Fórmula Ford que vio Lini en un rincón de las instalaciones de Slough. O en el desarrollo de algún extraño invento, como el Mirage que llevaron a Imola sobre el que habían instalado un motor Ford de 5 litros.

Si éstas son simples diversiones de los integrantes del equipo o no, si son ensayos para futuras aplicaciones o no, nadie lo sabe. El hecho concreto es la fuerza de la escuadra empleada en la preparación y revisación de los Porsche 917 con los que la Gulf-Wyer correrá el Campeonato de Marcas.

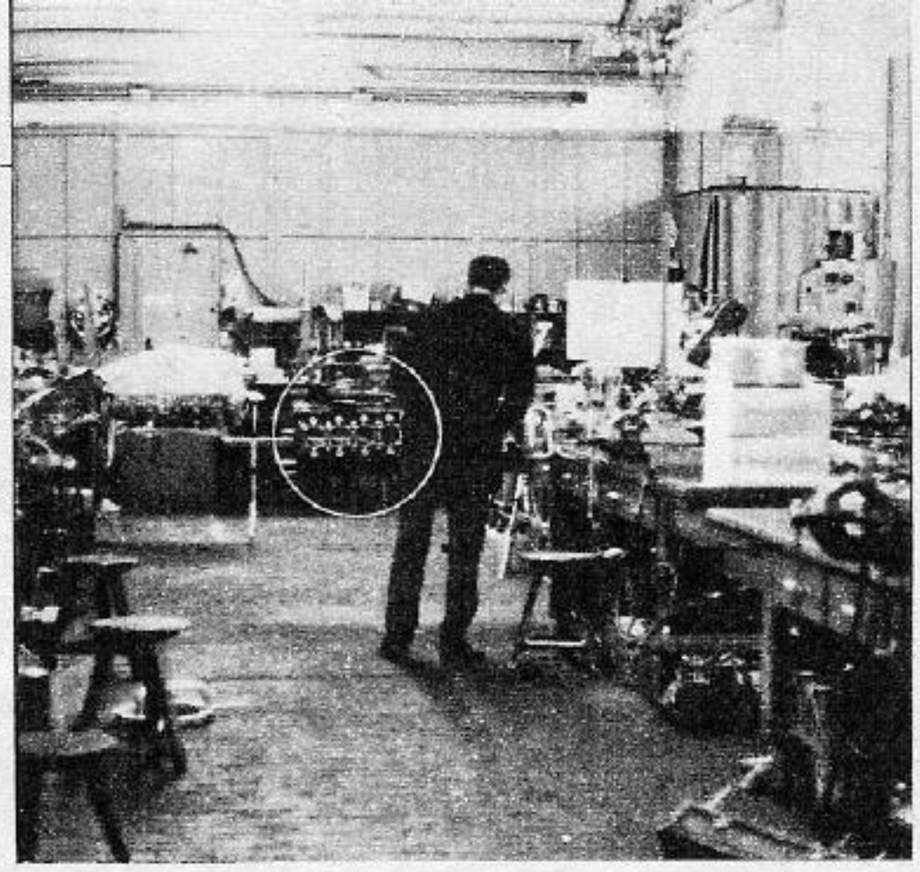
Los programas son claros y simples: repetición del '70 con todas las carreras donde participó el Gulf-Porsche salvo la Targa Florio para la cual sólo se limitarán a ayudar al equipo Porsche de fábrica quien participará con todos sus hombres. John Wyer tiene un contrato con Porsche por dos años, lo mismo que con Gulf, es por eso que todavía no saben qué es lo que harán en 1972. Si Porsche acepta prolongar el contrato, el equipo está dispuesto a continuar con la colaboración. Aún si no se trata más del Campeonato de Marcas.

Yorke tiene una buena experiencia también en F-1, lo que

→



David Yorke: en pareja con John Wyer aplica su experiencia para que el equipo funcione como funciona.



¡La foto del secreto! La fábrica trata de cubrir a los ojos de Franco Lini el motor de 16 cilindros en fase de montaje pero no lo consigue del todo. Se ve —en el círculo— menos de la mitad, con cuatro cilindros descubiertos. En el centro debe estar situada la toma de fuerza y luego los otros cuatro cilindros. Hagan la cuenta pero no se olviden de multiplicar por dos.



Porsche 917 PA: ¿T

podría ser útil llegado el caso y afirma: "si la Porsche decidiera elegir la Fórmula Uno porque los tiempos han cambiado y prepara sus máquinas como ha preparado los Sport, creo que será un competidor muy serio para todos."

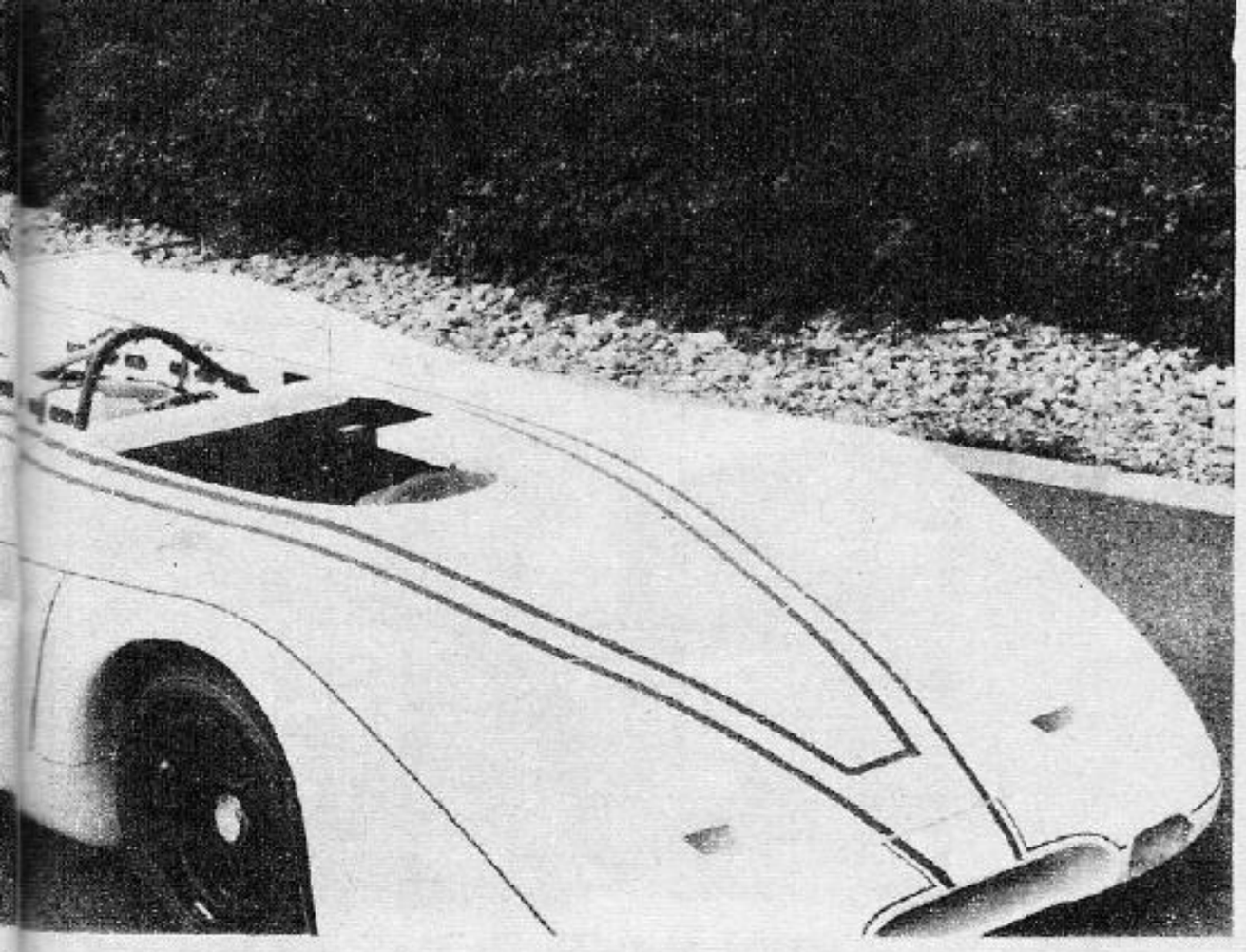
Lo más interesante de la combinación Porsche-Wyer-Gulf es que todos se ven beneficiados con el trato: Porsche derivando los menesteres de las carreras, lo que permite a sus técnicos permanecer en la fábrica y trabajar para el futuro; la Wyer al disponer de máquinas de primera línea y así obtener resultados relevantes; la Gulf porque las experiencias conseguidas en conjunto le han permitido la puesta a punto de lubricantes especiales sumamente avanzados con respecto a parte de sus competidores, disponiendo en sus laboratorios de Pittsburg de motores técnicamente mucho mejores que los americanos y Porsche de nuevo porque de la experiencia de laboratorio de la Gulf ha conseguido desarrollar elementos lubricantes que le han permitido mejorar sus motores.

En cuanto a la elección de los pilotos, la Gulf-Wyer tiene plena libertad de elección, informando después, obviamente, a la casa Porsche. El team para 1971 deberá ser, según Yorke, mejor aún que el de 1970. Derek Bell ha dado muestras de ser fuerte y maduro y Oliver es de rendimiento constante y sin duda elevado. Así, sigue Yorke, "Rodríguez no deberá hacer tantos sacrificios, porque su nuevo compañero es un hombre de rendimiento seguro."

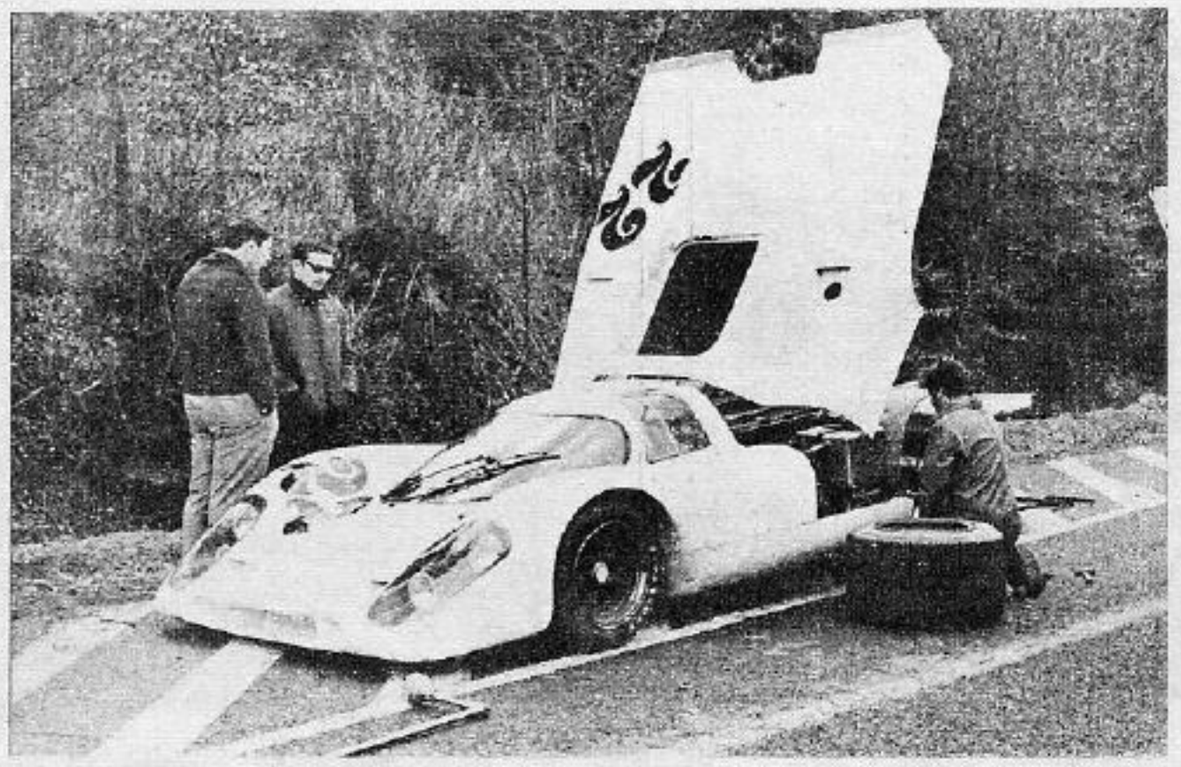
LOS PLANES OFICIALES

Si alguna vez se divulgó la noticia que anunciaba el retiro de Porsche de las carreras, debe haberse tratado de una lamentable equivocación. La casa misma, por boca de sus dirigentes deportivos, se encargó de dejarnos bien en claro el futuro de la casa de Stuttgart: "Nosotros correremos ahora y también conocemos el programa de la escuadra Porsche-Gulf (anunciado en Londres) para 1971. Para 1972 no hemos de-

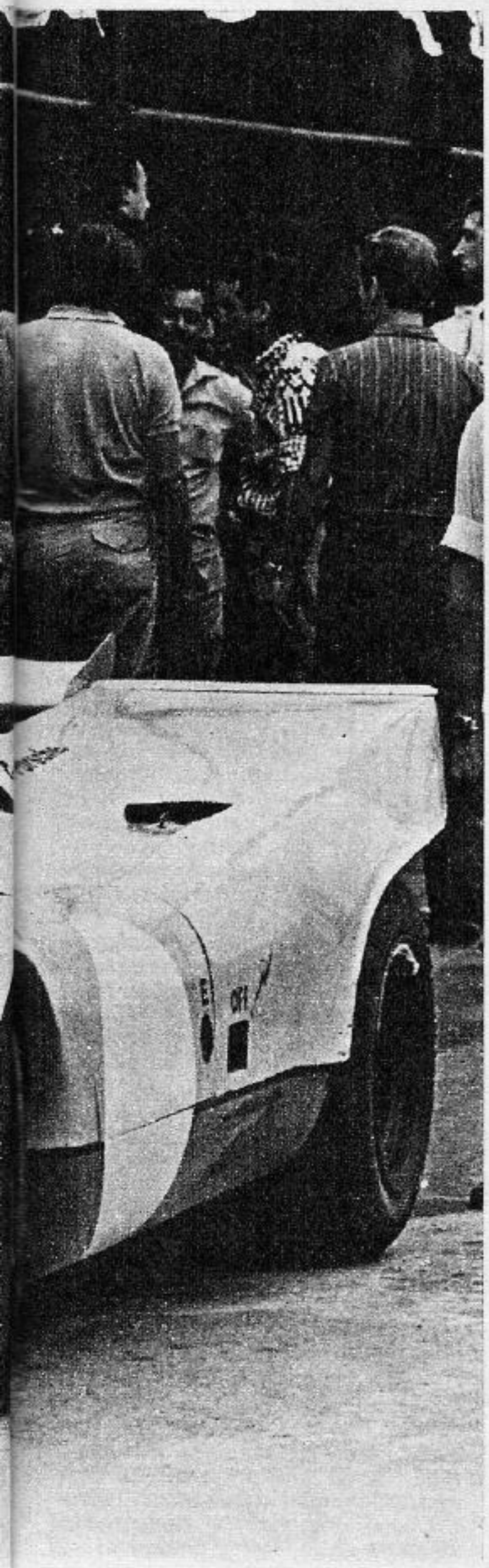
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Futuro es la Can-Am y nada más?



Mientras se desarrollaban los 1000 Kms. de Buenos Aires, en Europa, cerca de la casa Porsche, se ultiman los detalles para la participación de la marca en Daytona con los 917 modificados a full para la larga temporada que se viene.



cidido todavía la actividad que elegiremos: tenemos tres posibilidades y debemos todavía decidir cuál de los tres será nuestro campo de batalla. Lo que es seguro es que no dividiremos las fuerzas en muchos sectores sino en una sola dirección."

La casa Porsche continuará presentándose a través de la Wyer-Gulf como lo ha hecho todo el año pasado. Es una solución muy racional porque este equipo tiene una organización excelente, buenos mecánicos y una agilidad de acción muy proficua. La Porsche-Gulf utilizará los 917 que a partir de la segunda carrera del año serán ligeramente modificados en lo que respecta a las soluciones aerodinámicas. Serán lógicamente modificaciones generales, vale decir, sólo mejoras que ha dictado la experiencia, incluso llegando hasta alguna modificación en los motores. Ya los motores de doce cilindros opuestos han superado decididamente los 600 HP "y naturalmente no cesamos de progresar, o, al menos, de intentar seguir progresando."

—¿La presencia de las máquinas Porsche será idéntica a la del año que recién finaliza?

—Creemos que será igual. Habrá dos máquinas en cada carrera, probablemente tres para Le Mans. En cualquier carrera particular a la que concurran máquinas particulares es muy probable que alineemos nuestros 908-03 como hicimos el año pasado.

—La participación en las carreras del mismo modo, vale decir que en estas ocasiones particulares (Targa Florio, Nürburgring) la presencia de la Gulf-Wyer estará limitada a los corredores particulares mientras en realidad serán los técnicos y los mecánicos de la fábrica quienes atenderán los coches. ¿No es cierto?

—La Targa Florio es un caso particular. Pensamos concurrir como en 1970, vale decir, con nuestro equipo técnico. Pero también con John Wyer y David Yorke en el box, además de los colaboradores independientes como aquellos que envían los patrocinantes nuestros de lubricantes, etc. A propósito de la Targa, la fábrica quiere aclarar la denominación correcta que recibe el modelo 908 visto allá el año pasado y que se identifica correctamente como 908-03 y no 908-3 como todos le dicen. El sistema de identificación de la fábrica se hace de la siguiente forma: Para cada tipo de auto tenemos una cifra de fábrica: 906; 907; 908; 911; 917, etcétera. Cuando sobre uno de los modelos se efectúan modificaciones de carrocería o de mecánica se les da una subnumeración progresiva, 01, 02, 03... Si, en cambio, las modificaciones son radicales, la numeración que identifica el cambio es decimal, 10, 11, 12... o también 20, 21, 22, etc. dada la importancia del cambio.

Para finalizar con los planes inmediatos sólo resta hablar de los pilotos. Serán los mismos que John Wyer ha elegido: Siffert y Rodríguez confirmados. Derek Bell y Jackie Oliver en substitución de Redman y Kinnunen que se han cambiado. La pareja Siffert-Bell y la pareja Rodríguez-Oliver seguirán funcionando tal cual lo hicieron en 1970.

—¿Qué ocurrirá en 1972?

—Todavía es un poco temprano para pensar en eso ¿no creen?

—No, no pensamos que sea prematuro hablar de eso porque sabemos que Porsche prepara sus programas con mucho tiempo de anticipación para poder desarrollarlos mejor. Y eso lo demuestra el 917 que correrán en la actual temporada.

—Sí, es verdad, hemos hecho una cantidad de cosas para mejorarlos y que rindan aún más, en previsión de las batallas que se pueden esperar contra las Ferrari. Se decía que Ferrari no correrá en el '71 con las 512 sino solamente con las máquinas de tres litros.

—Ahora, ¿qué máquinas piensan utilizar en 1972?

—No lo sabemos todavía, es demasiado temprano. Hemos pensado en lo que haremos, pero aún no hemos decidido nada. Tenemos tres posibilidades: Sport Prototipo, Fórmula Uno y la Copa Can-Am. Tres programas pero aún no sabemos en cuál participaremos. Lo cierto es que optaremos por uno solo de los tres.

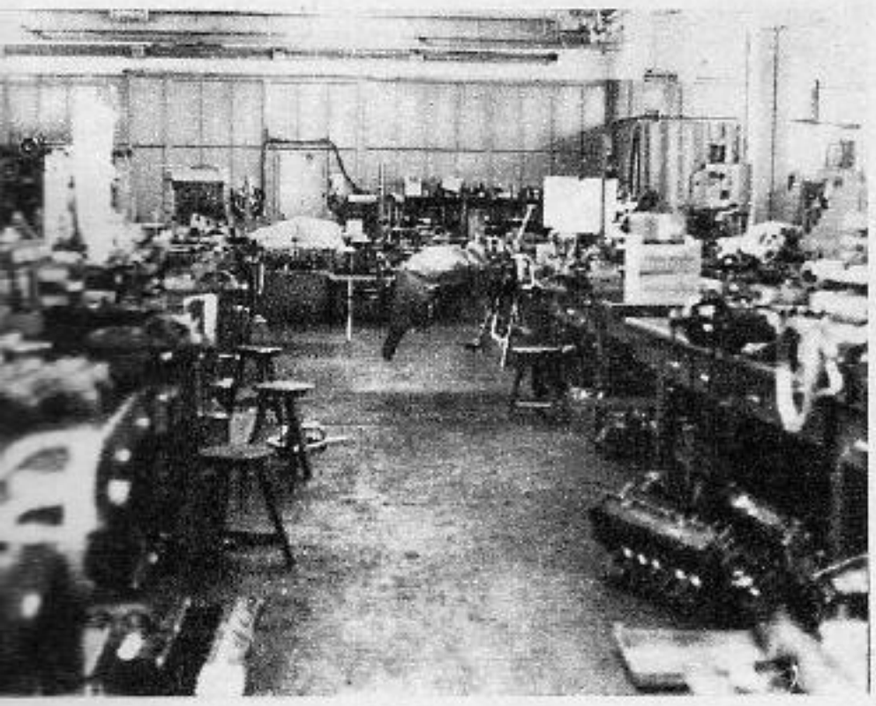
—¿Por qué uno solo si se ha visto que Sport Prototipo y Fórmula Uno son en la práctica lo mismo? El ejemplo de Ferrari demuestra que en el fondo se pueden adoptar las mismas soluciones técnicas para los SP y los F-1.

—Quisiera ver un auto así en las 24 Horas. Aunque aparentemente iguales, los órganos de los dos coches son netamente diferentes. Los Fórmula Uno son máquinas que cambian continuamente, de evolución continua pero de calidad técnica más reducida. Los SP no son iguales, éstos participan en carreras de larga duración que se ganan con la organización. Las de F-1 pueden ganarse aun con poca organización pero con buenas ideas. En cuanto a las de la Can-Am son muy diversas y más interesantes porque no existen problemas de límites de peso o de potencia, en otras palabras hay más libertad de expresión técnica. Con los motores Can-Am se pueden hacer útiles experiencias en terrenos que no están ligados estrechamente, cosa que es esencial para las otras dos fórmulas. La Fórmula Uno requiere altísimas prestaciones que son interesantes solamente a los efectos publicitarios. Sin embargo son interesantísimos otros problemas —por ejemplo el de la contaminación atmosférica— que con los motores de la Can-Am pueden ser estudiados profundamente.

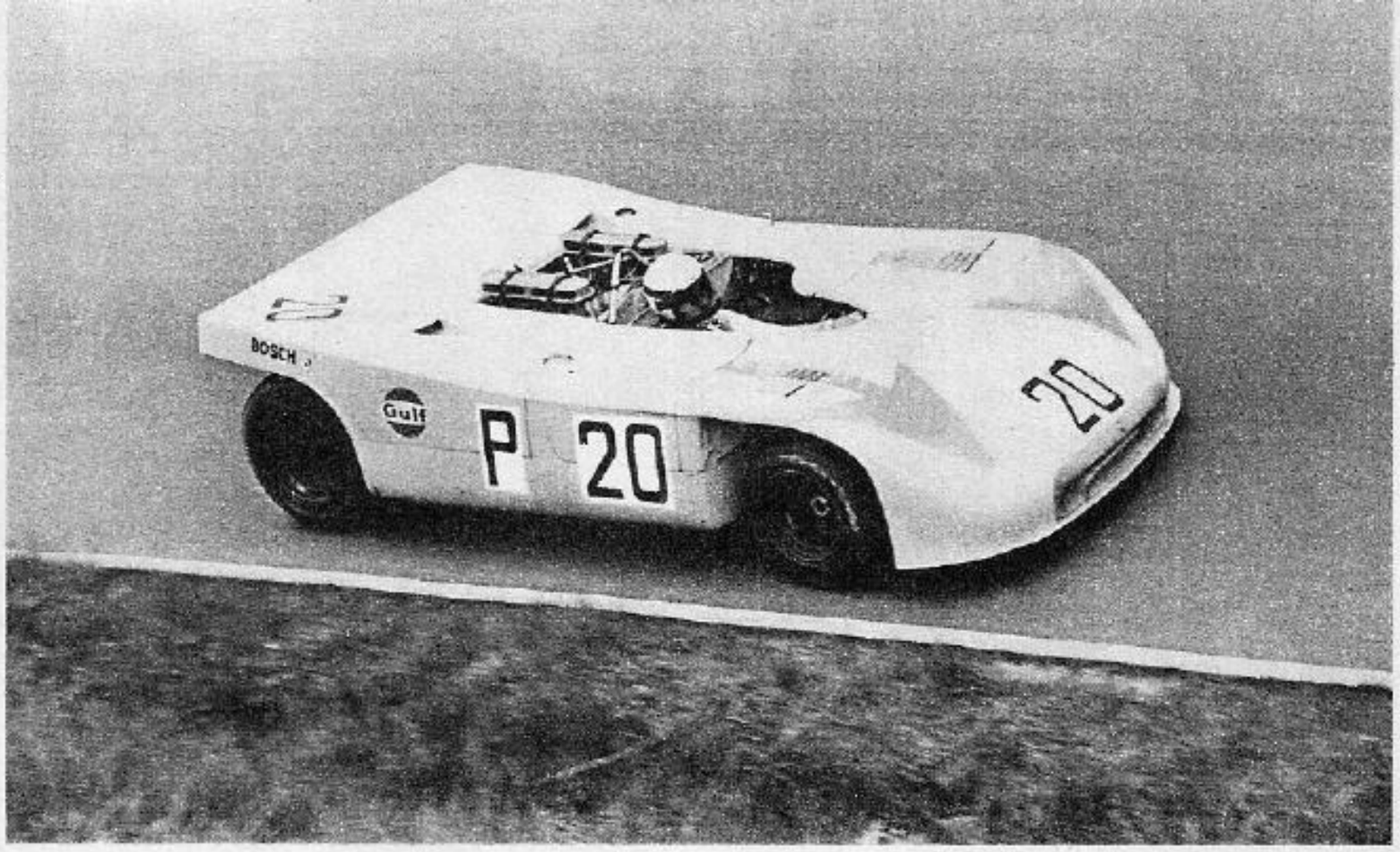
—¿No cree la fábrica que también con la F-1 y con los Sport Prototipos se pueden hacer importantes estudios técnicos?

—Sí, sobre los chasis, por ejemplo. Pero las máquinas Can-Am presentan los mismos problemas y a nuestro entender son en este caso más interesantes porque ofrecen notables posibilidades de estudios en el campo de la aerodinámica que no surgen en la Fórmula Uno. Con estos autos se puede aprender mucho por la completa libertad que ofrecen. Este año —habrán visto— nuestras máquinas fueron las más ligeras de todas y todavía no hemos roto un chasis. Ni siquiera en la Targa Florio con los 908-03, que todos temíamos que fuesen demasiado frágiles. Se pueden hacer coches pesados que se rompen y máquinas livianísimas que no se rompen. Y esto nos da un enorme placer. →

PORSCHE



"Reparto corse Porsche" desierto: los tutús en Buenos Aires y rodando para Daytona.



Los 908-03, la otra mano para la batalla de Porsche en el '71. Por ahora, todo sigue igual que en el '70.

—De acuerdo, el tema es interesante, pero ¿cuánto cuesta?

—No más que los de los demás. ¿Creen que nuestros chasis livianos de aluminio cuestan más caros que otros pesados de acero?

—Es posible que no, pero el material ¿es aluminio?

—Es un material liviano que buscamos y luego pusimos a punto. Un material que cuesta —es cierto— más caro que el acero pero que al final de cuentas no influye mucho en el costo total porque el trabajo de montaje y soldadura es el mismo y siempre resulta diez veces más costoso que el precio del material. Es el diseño y el principio técnico de construcción del chasis lo más difícil, no el material con que se construye. Hacer un bastidor cuesta diez mil marcos (1.120.000 pesos viejos). Hacerlo con material especial costará el diez por ciento más. No es este porcentaje lo que influirá en el precio total del coche.

Hemos leído las cifras que Enzo Ferrari publicó el año pasado y estamos de acuerdo en que los costos son iguales para nosotros y él. A nosotros los motores nos cuestan menos porque son los de ocho cilindros y los chasis son un poco más caros que los de ellos. La diferencia del conjunto es mínima.

—¿En qué trabajarán inmediatamente después de la Temporada en Buenos Aires con respecto al futuro?

—Recién terminamos de preparar los diferentes proyectos para elevarlos al señor Ferry Porsche. El decidirá cuál seguiremos.

—¿A qué punto llega la elección del señor Porsche?

—Tiene su importancia en la elección el dinero que se invertirá en la realización de cada proyecto. Los tres programas cuestan más o menos lo mismo, pero en la Can-Am se puede ganar mucho dinero. Tanto como no se gana con seguridad en toda la temporada de Sport y seguramente en una medida muy inferior en Fórmula Uno.

Si los Prototipos cuestan mucho más caros, este programa tiene sus aspectos positivos para nosotros porque se aprenden muchas cosas, por ejemplo en aerodinámica. Con los Fórmula Uno y los SP no se desarrollan muchas cosas interesantes para los motores. Sobre los SP se pueden obtener enseñanzas notables en el estudio de las formas. Indicaciones que son de utilización casi inmediata sobre los autos que fabricamos para la venta al público. La Can-Am reviste un cierto interés en el desarrollo aerodinámico y bastante —mucho— sobre los motores. Cada uno de los tres programas tiene algo de bueno y algo de malo para nosotros. Ahora estamos sopesando todos los aspectos.

—La Can-Am comporta para ustedes un paso decisivo hacia adelante en el campo de los motores. Pero eventualmente, ¿con qué irían a correr esa especialidad?

—Diciendo Can-Am queremos significar también las carreras por la Interserie europea. Si optamos por el programa Can-Am haremos un motor grande. Los motores americanos que participan en la Can-Am son todos grandes y sirven magnificamente para el estudio de la contaminación atmosférica. Trataremos de hacer un motor que pueda ofrecer la posibilidad de estudio, en este sentido, partiendo de determinadas dimensiones de cilindrada unitaria.

Rico Steinemann, director de relaciones públicas y carreras de Porsche, arguye que en la fábrica es tradición (así como una necesidad) que cuando se invierte el dinero en una actividad deportiva este dinero debe servir tanto para las carreras, para intentar vencer en ellas, con propósitos publicitarios, como investigación para la investigación técnica con proyección para el futuro.

Si quien debe hacerlo (en la parte administrativa de la empresa) demuestra que el dinero de las carreras sirve también para probar la resistencia de los motores y la investigación sobre la contaminación, para que los resultados puedan ser trasferidos a la producción de serie, los trámites serán facilitados por la parte ejecutiva de la empresa. Si sobreviniera una crisis financiera, la primera oficina a suprimirse sería la de carreras. Pero no sería así, si queda bien claro que la inversión para las competencias sirve también como experimentación para la producción futura, el departamento no sería cerrado. Las razones dadas a la administración de la fábrica deben ser siempre lo suficientemente fuertes como para que se acepte la inversión para las carreras.

Mediante hábiles maniobras idiomáticas la gente de Porsche elude siempre con conversaciones de "distracción" las preguntas que exigen respuestas concretas. Y el tema que intentaron obviar con más frecuencia es aquel de los proyectos institucionales deportivos mediatos e inmediatos.

Algo es evidente, hay un grupo de gente dentro de la casa y con mucha influencia que es favorable a mantener la marca en carreras. Y no puede ser de otra manera. Hay algo que con un poco de suspicacia se puede intuir: si Porsche opta para 1972 por el proyecto Can-Am tendrá un motor grande. ¿Cuál? Se dice en Europa que se trata de un dieciséis cilindros de 7.500 cm³ (lo que nos parece prima facie un poco mucho); sin embargo, éste es el camino más probable en el futuro deportivo de la marca de Stuttgart. Se chimenta también entre la gente que tuvimos entre nosotros que en los programas de producción de Porsche hay una máquina de cerca de tres litros y medio de cilindrada. La cual bien podría ser un ocho cilindros del que se sacaría experiencia —ya conseguida— para un motor del doble de cilindrada y número de cilindros. A pesar de las evasivas, insistimos en el tema del desarrollo obligado de un motor más grande que el del 917 en el caso de participar en la Can-Am.

—No necesariamente —se nos dijo— haremos las cosas de modo tal de tener, en potencia, algo parecido y comparable a los demás.

—(...)

Concluimos con el tema sin muchos puntos en claro. Es probable que la casa pueda tener reservada cualquier sorpresa mecánica, como por ejemplo un compresor, o que continúen trabajando o se aparezcan con un chasis de avanzado desarrollo aerodinámico y de peso. De cualquier modo no está dicho que se decidirán por la Can-Am. Porque también recogimos en el Autódromo que la Fórmula Uno les interesa mucho.

—¿Para el año que viene continuarán colaborando con el equipo de Wyer?

—Todavía no hay nada decidido al respecto. Pero directivos de la casa consideran esta otra posibilidad futura como la mejor ya que libera a la fábrica y a las oficinas técnicas de estar obligatoriamente presentes en las carreras. Lo que, a lo mejor por un efecto psicológico, se refleja —por contar más tiempo para los proyectos y desarrollos en la fábrica —en una idea de poder trabajar con mayor precisión en la preparación de los coches.

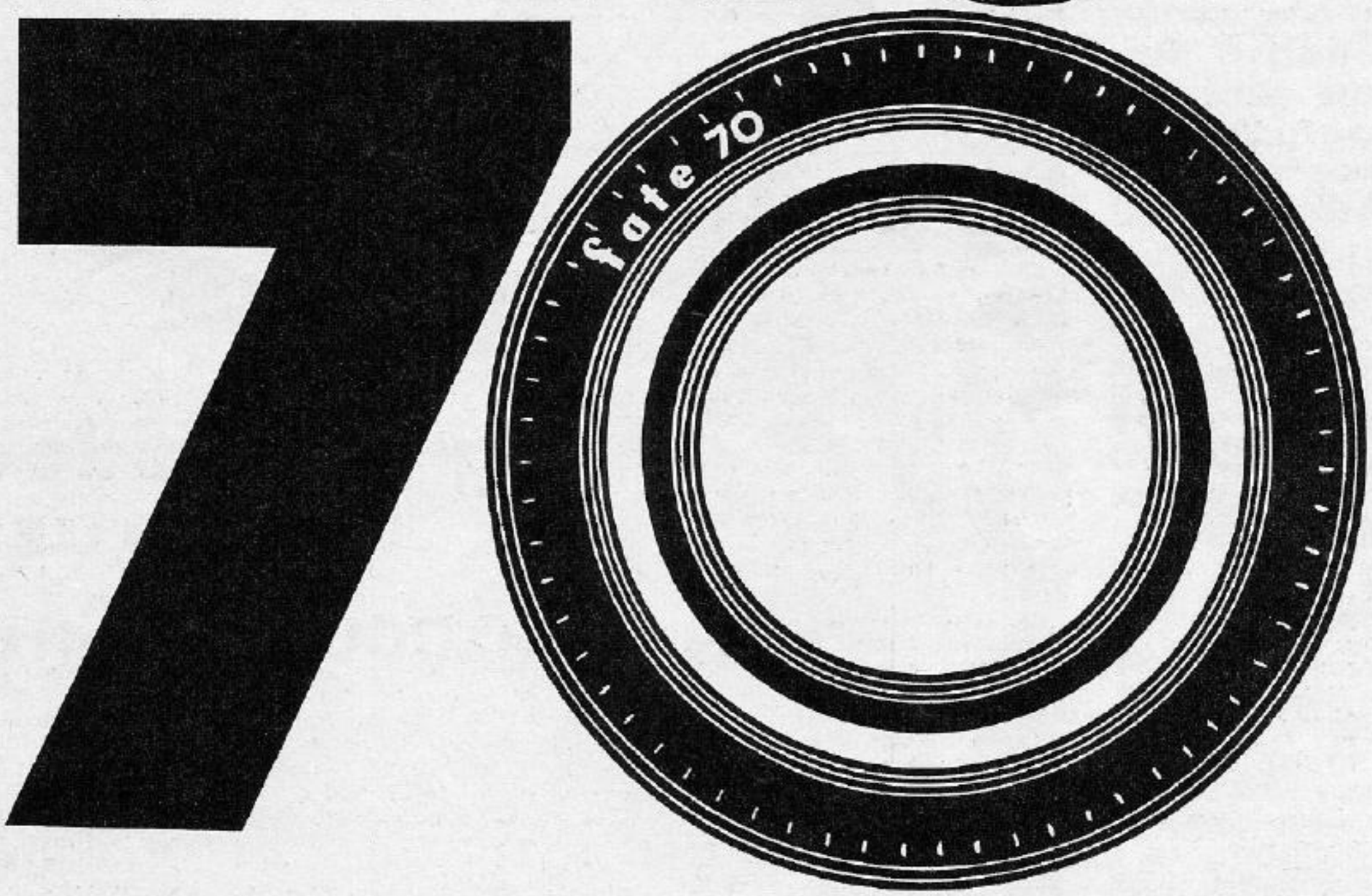
—"Si corremos nosotros (la fábrica) estamos obligados a una mayor investigación técnica, mientras que si preparamos las máquinas de una escudería externa, debemos estar seguros que esa preparación sea sólida y segura. Así, en el fondo, tenemos el resultado de tener equipos técnicos más reducidos y de ganar las carreras... Además que la escudería de John Wyer es ex-

Mientras aquí Porsche abría la puerta deportiva del año con los mismos 917 del año pasado, en la fábrica siguen trabajando violentamente para terminar los coches para Daytona. Allá también, sobre una mesa, Franco Lini vio en Stuttgart la bancada izquierda de cilindros (ocho) absolutamente nueva. Nuestro corresponsal lo entendió como mitad del futuro dieciséis cilindros y más de siete litros que se comentó tanto en Buenos Aires. "Terminará con la farsa en la Can-Am", aventuró un conocedor del deporte. Y será. Mientras Porsche trabaje con aleaciones que no son ni aluminio ni titanio. Que tengan la misma resistencia del titanio pero sean infinitamente más baratas y se trabajen mejor. Un metal que "lo encontramos buscando" como nos dijeron aquí. Que tiene la misma resistencia del acero y los mismos coeficientes de dilatación del aluminio. Seguirán "terminando con la farsa" mientars sigan trabajando con una computadora en el banco de pruebas que efectúa los cálculos y las indicaciones, los diagramas de curvas de cuplas motrices, consumo, etc., se obtienen en cinco minutos. El trabajo encarado casi exclusivamente para ganar carreras por una fábrica típicamente alemana, pero ágil y dinámica.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

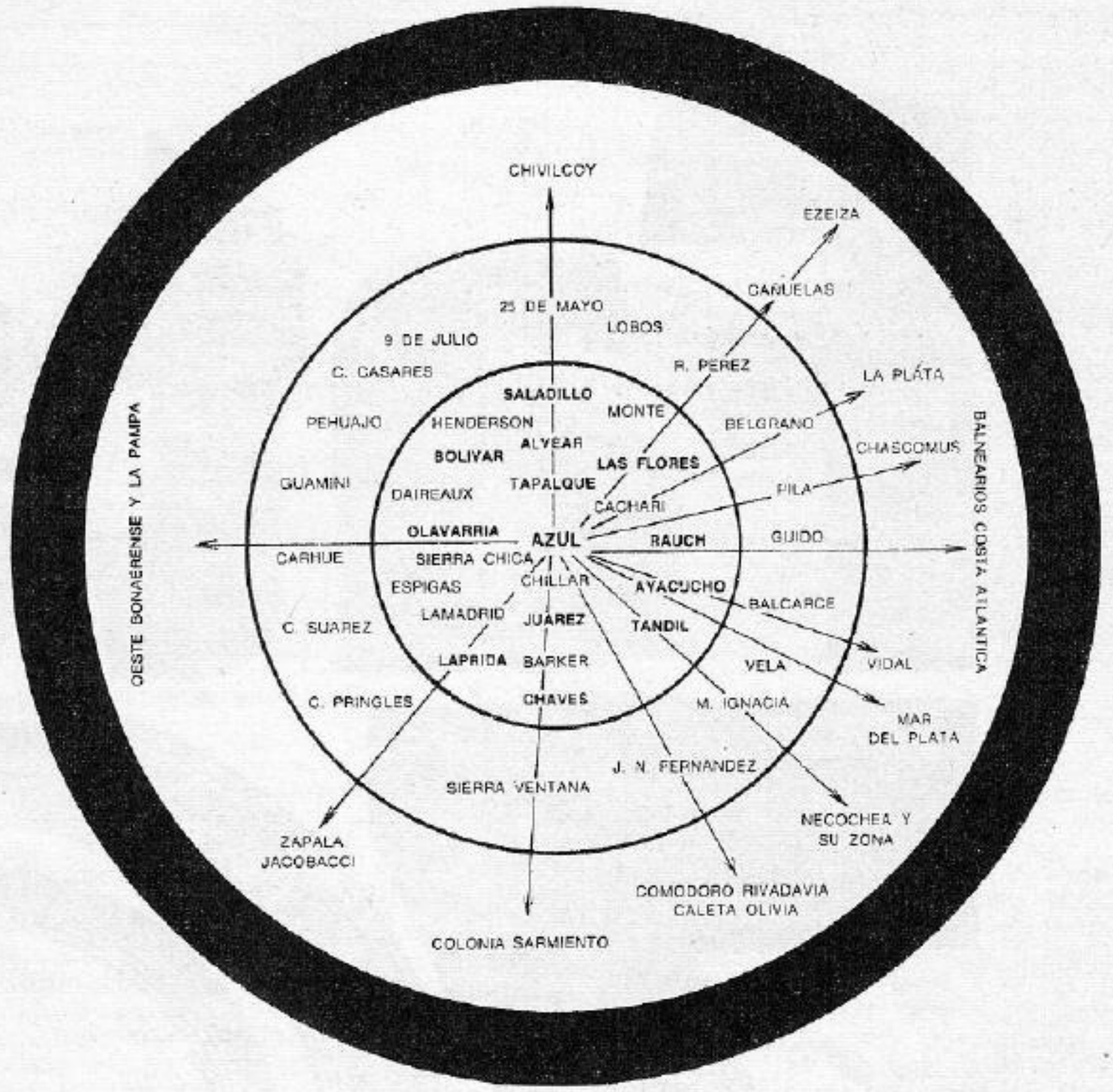
Fate



Póngalo a prueba... en la ciudad y en la ruta.

Porque es flexible, porque tiene buen agarre, porque su duración es extraordinaria.
Porque es suave en la ciudad y totalmente seguro en la ruta.
Por todo eso, no le va a fallar. Póngalo a prueba.

Fate
El neumático argentino.



el gran sonido de radio azul:

más de 150.000 kilometros²!

- Para los que viven en el centro de la provincia de Buenos Aires.
- Para el que viaja todo el año en las rutas regionales.
- Para el que de diciembre a marzo va y viene a los centros de verano.
- Los estamos esperando antes de llegar a Cañuelas, Chivilcoy y Chascomús. O hasta más allá de Sierra de la Ventana, Tres Arroyos o Vidal. Desde las playas atlánticas hasta más allá de las fronteras pampeanas.
- Estamos amenos y entretenidos en el 1320 de su dial:

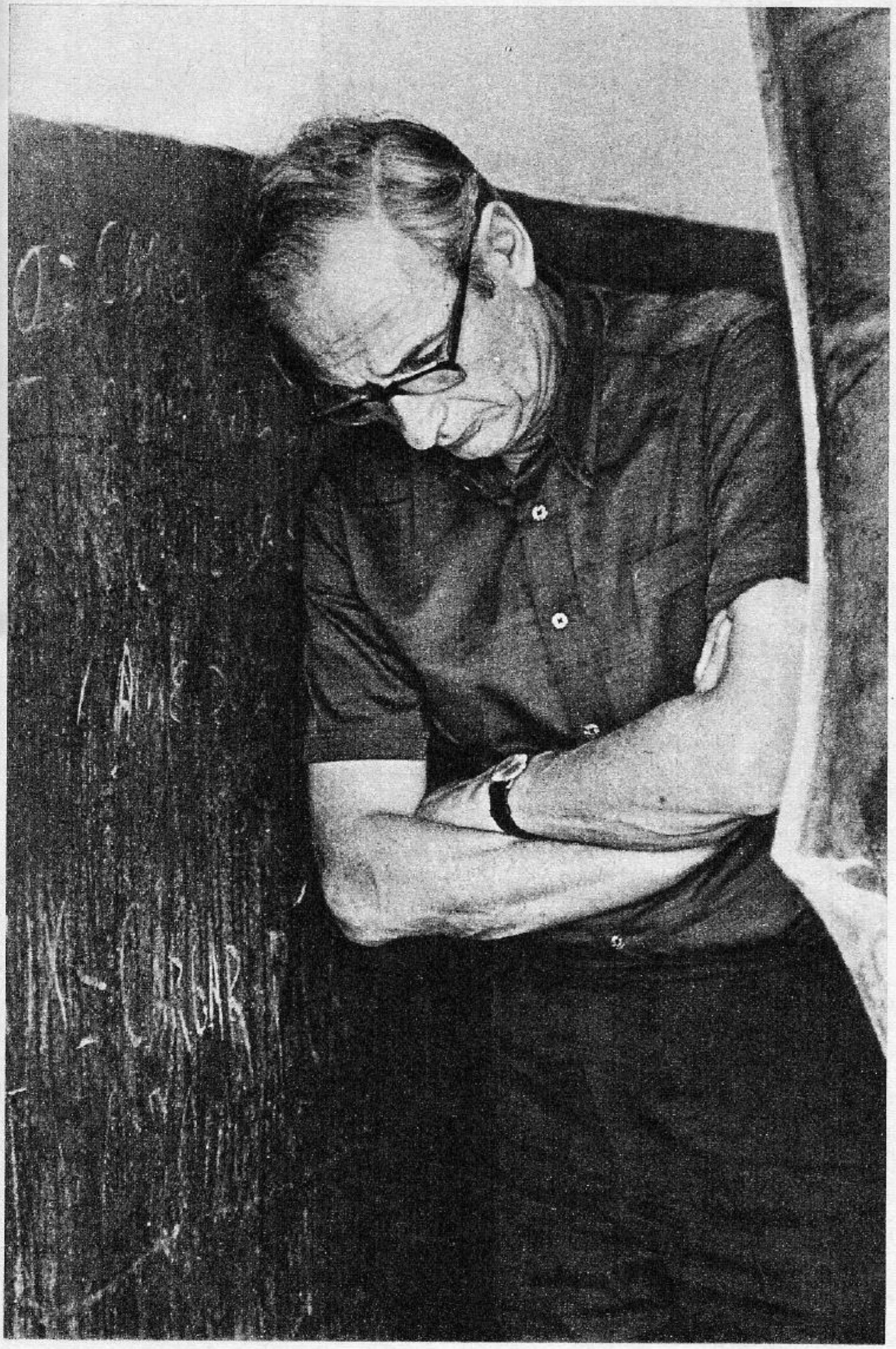


LU 10 radio azul
"el sonido feliz del verano"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

David Yorke:

UN CEREBRO GANADOR



Aunque a veces inadvertido, eclipsado por el nombre de su empleador, John Wyer, el verdadero cerebro que organiza las victorias en serie del equipo Gulf-Porsche es su jefe, David Yorke, un cincuentón tranquilo y alegre que impone con su experimentada mesura el ritmo de trabajo en los boxes y talleres del team Campeón del Mundo

Por HECTOR L. BERGANDI

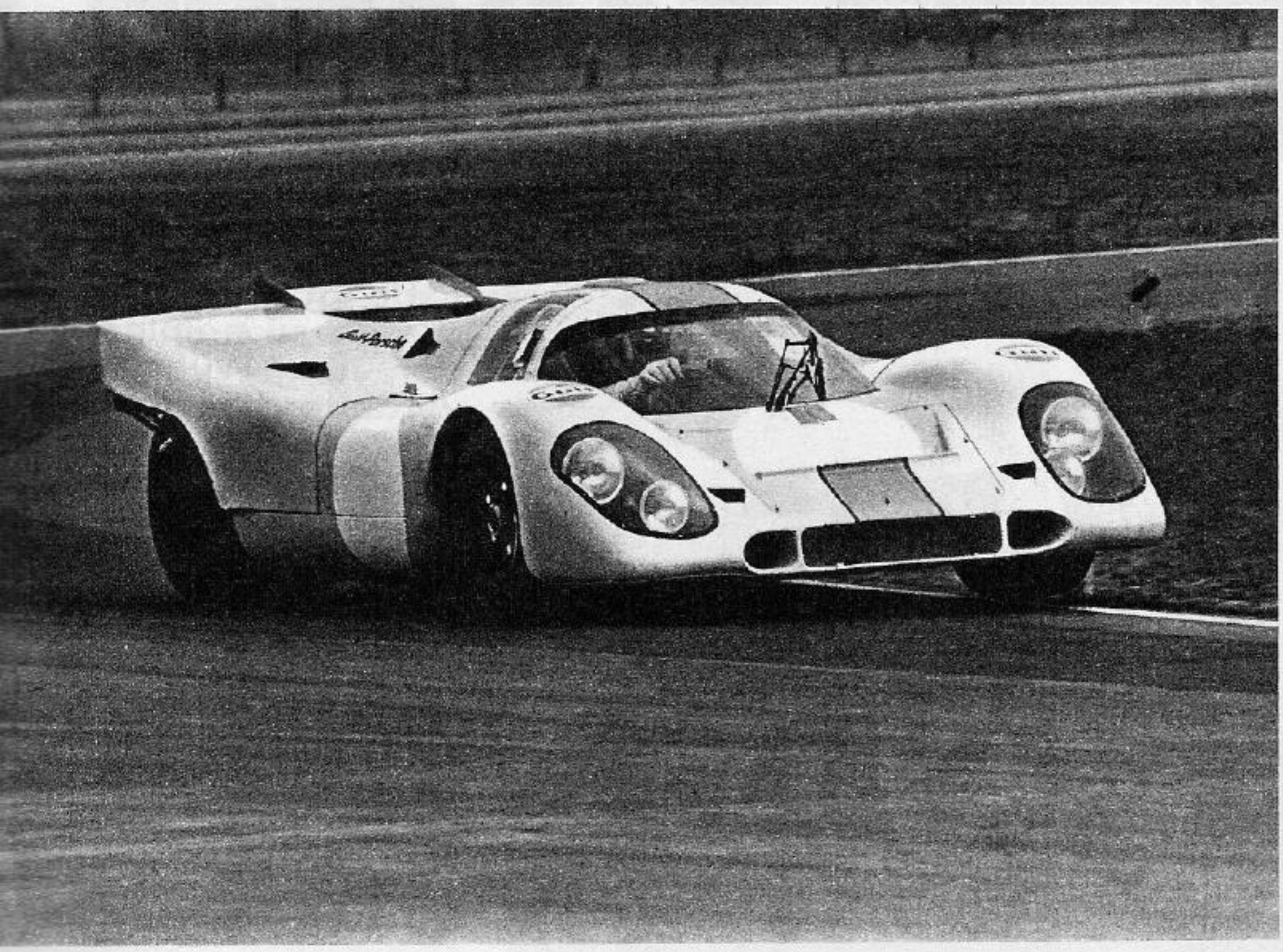
Posiblemente nuestra faz de dibujante influya en el resto de nuestras actividades para que al observar a las personas o a las cosas que nos rodean, ya sea por sus formas o sus colores, por sus actitudes o movimientos, nos recuerden a otras cosas o seres que —por semejanza— cargan las tintas caricaturizando o añadiendo lo que damos en llamar "clima" en la imagen de los primeros.

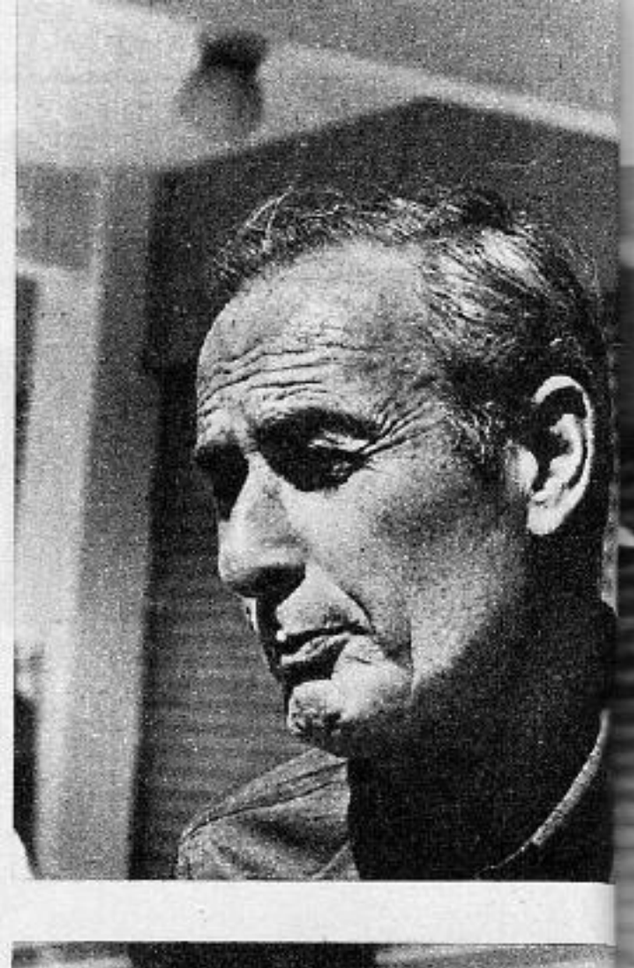
Vaya uno a saber por qué, desde ese raro ángulo de observación, los ingleses presentan una imagen muy peculiar, ya que en mayor o menor medida casi todos ellos tienen aspecto de pájaros. Será por la mirada, será por la nariz, el caso es que hay un tipo especial de ingleses que puede clasificarse de acuerdo a sus caras dentro de todas las variedades de aves que revolotean sobre este valle de lágrimas.

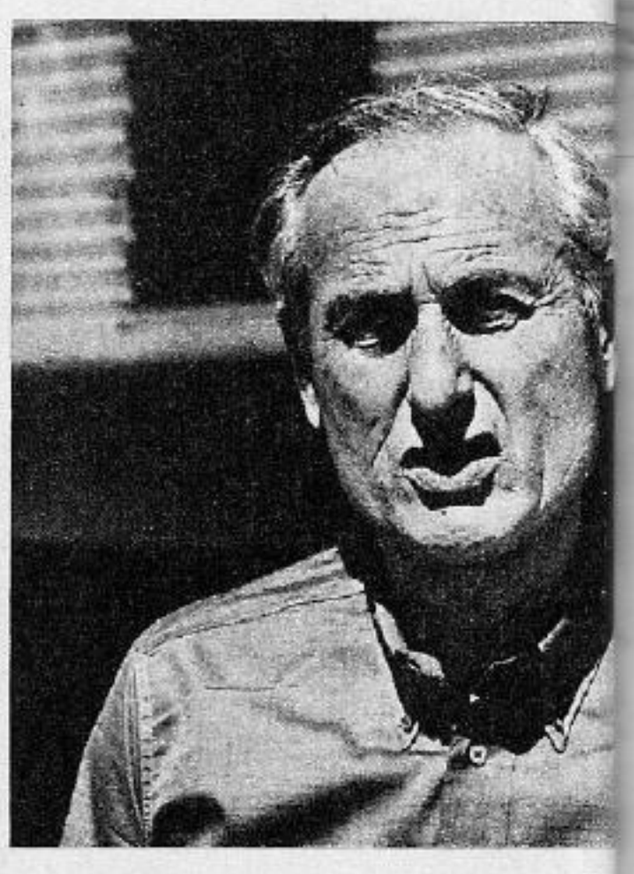
David Yorke tiene el raro honor de pertenecer a ese grupo. Al menos ésa fue la primera impresión que nos dio cuando lo descubrimos parado en el patio de los garajes, solo, encaramando su cabeza de buitre y su cuello doblado en-

→

David Yorke:







tre dos hombros muy distantes entre sí, unidos por clavículas inclinadas hacia arriba, todo sobre un tronco corto debajo del cual sus largas piernas elevaban el conjunto a muy poco menos de dos metros de altura, como si el *vultur gryphus* estuviera encaramado a un cactus. Sin embargo la imagen se desdibujó retornando a lo humano, cuando nuestro fotógrafo —el "Pingüino" Albornoz, y no es inglés— le sacó varias tomas, alertado de su presencia y su investidura en el equipo campeón del mundo. Al advertir la sucesión de clicks de la Nikon adoptó un aire entre elegante e indiferente, como exageradamente envanecido, pero al controlar de reojo que el trabajo de la cámara había concluido, un guiño espontáneo y una sonrisa sorprendieron al fotógrafo, que estaba a punto de criticar su pose de "filmador".

Por supuesto, tras la sorpresa sobrevino la charla de presentación y tras ella otras, según los temas del momento, pero la revelación de su personalidad despertó tanto nuestro interés que supusimos que era imposible reflejarla como no fuera en toda una nota para él solo.

YO NO VALGO NADA

Cuando se enteró de nuestros propósitos rompió a reír a carcajadas.

"¿Una nota sobre mí? Eso no tiene ningún sentido, si yo no valgo nada. Hacé una nota sobre el equipo. Ellos son los que trabajan todo el día y los que logran las victorias. Mi trabajo no tiene ningún valor si el de ellos no estuviera bien hecho".

Aparentemente la frase sería un ejemplo perfecto de falsa modestia, pero sólo viviendo el momento se puede uno dar cuenta de la sinceridad con que lo dijo.

De todos modos, le dijimos, no se trataba de sobrevalorarlo con respecto a su gente, sino de saber cómo había llegado a dirigir al equipo campeón del mundo, cosa que lo convierte o mejor dicho lo confirma como el táctico más brillante de esta época.

La aclaración pareció tener el don de soltarle la lengua, dando comienzo a una charla de lo más amena.

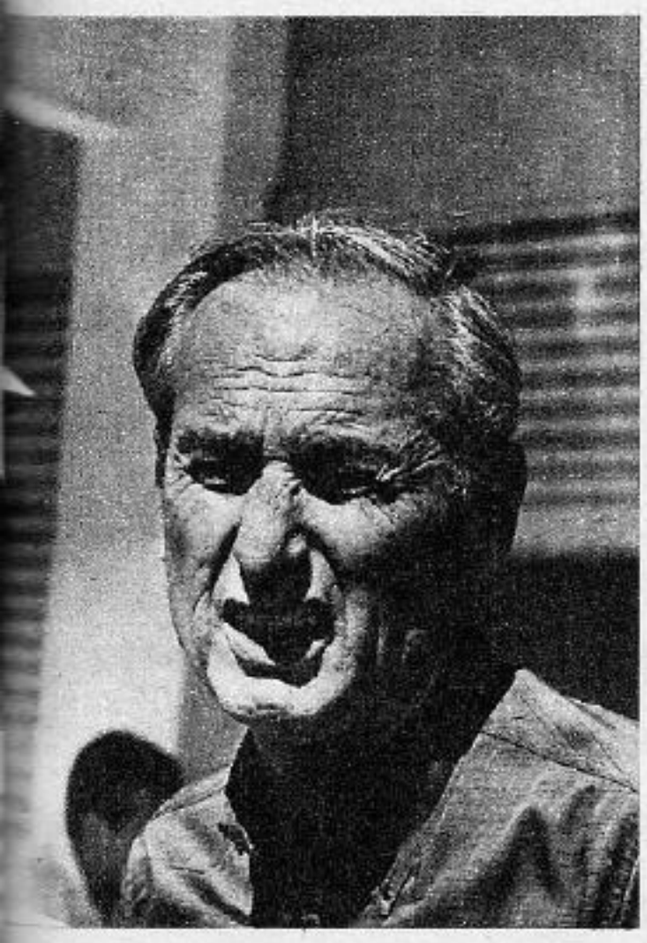
Después de la guerra, una vez que la vida retomó su ritmo normal todos los jóvenes —yo también fui joven alguna vez, exagera— *buscamos gastar nuestras energías en lo que más nos apasionaba. Algunos volvieron al fútbol, otros a las playas o a la timba, a las chicas, al trabajo o a los deportes menores. Por entonces el automovilismo era un deporte menor en Inglaterra, no porque se llevara a cabo sin pasión ni pretensiones, sino que después de la sangría de la guerra no había más que trastos viejos con cubiertas remendadas para poner en la pista. Aquellas máquinas de antes de la guerra ya estaban a la miseria y por una razón u otra el ganador —que era el de mejor suerte— llegaba muy cortado del segundo, si es que lo había.*

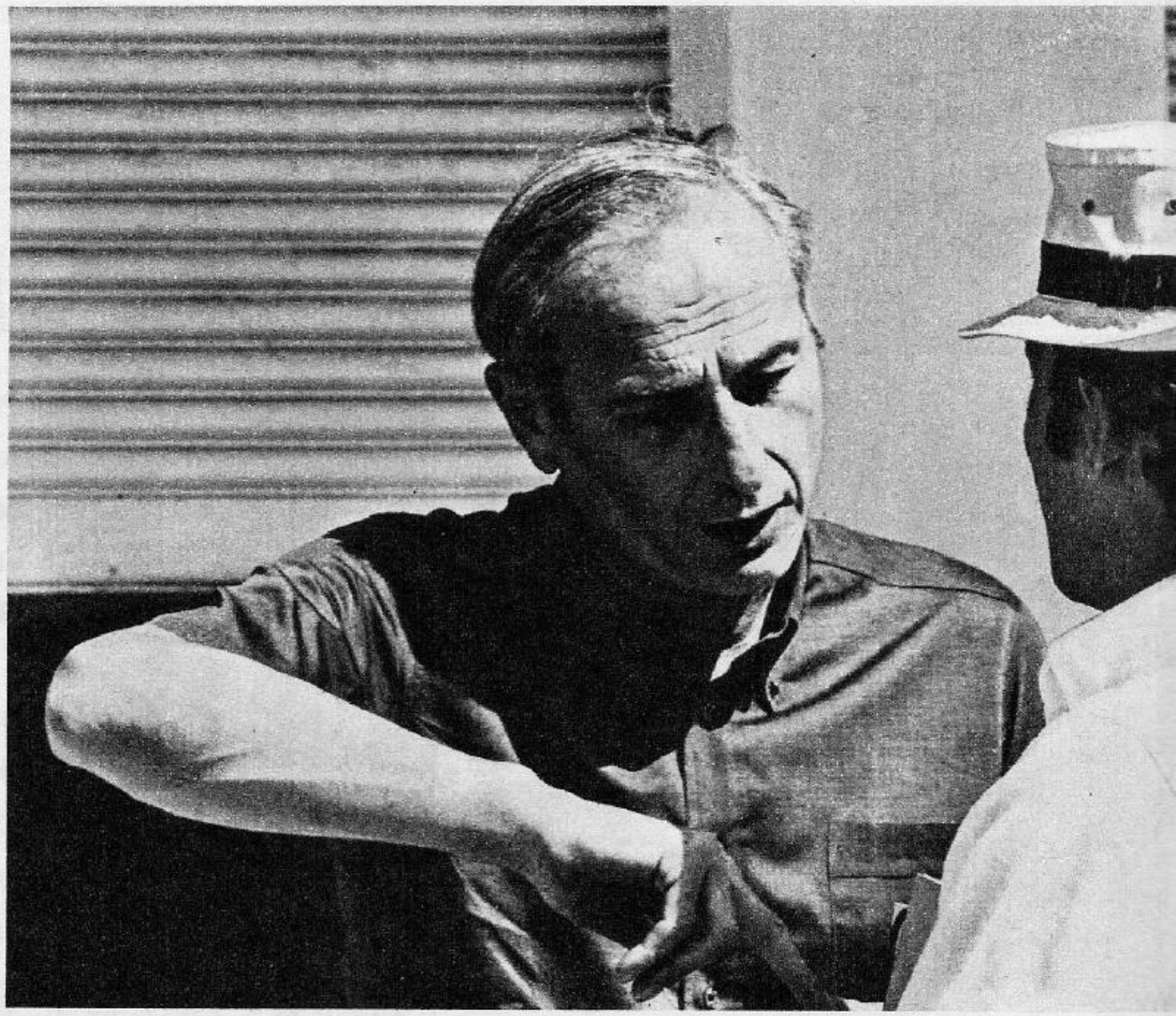
Yo, por mi parte, estaba ansioso de participar de alguna manera en estas carreras ya que lindas o feas eran las únicas que había. Pero nunca me caractericé por tener mucho dinero; de manera que tuve que buscar quién me pagara por mi trabajo, mientras me daba el gusto de estar al lado de la pista. El «agraciado» resultó ser Peter Whitehead, un hombre que ya hoy en día, en este tipo de automovilismo, no podría correr. Era lo que en equitación y turf se da en llamar un «gentleman rider» alguien que todo lo que hace lo hace «pour le sport», sin mayor interés por ganar o no, limitando el campo de sus emociones a aquellas que proporcionan el andar rápido y entre amigos.

Cuando las cosas comenzaron a andar mejor en Inglaterra y las probabilidades de hacer algo más importante llegaron a mis oídos, dejé a Whitehead, en pos de progresos, pero hoy no puedo dejar de recordar, con cierta nostalgia, lo divertidos que eran aquellos días.

El paso que di fue bastante más largo que los que suelen dar los que recién se inician en el metier. Un señor Tony Vandervell, que a lo mejor conocés, me ofreció la posibilidad de probarme en la misma función que desempeño ahora con Wyer. Esto es: organizar, dirigir un equipo de carreras. Hasta entonces, Vandervell había hecho correr un solo auto en carreras de Fórmula 1: una Ferrari modificada en sus

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Las explicaciones de Yorke se caracterizan por su amplitud y por la profusión de gestos y sonrisas. auxiliares. El "Nonno" Pérez Balbi no entiende nada, pero se queda. En una de esas, por ósmosis . . .

talleres que respondía al nombre de «Thinwall Special» y que contaba con rarezas tales como frenos a disco en las cuatro ruedas, cosa por entonces desconocida.

Pero ahora sus ambiciones eran bastante más importantes: quería, a toda costa, ganarles a los autos italianos de F. I que eran los monstruos del momento y para lograrlo contaba con un nuevo auto, el Vanwall, diseñado y construido, según sus especificaciones y su dirección con la colaboración de hombres como Chapman, que recién empezaba. Este modelo fue el primer auto importante producido en Inglaterra en la era moderna, y con él fuimos los primeros en nuestro país que logramos quebrar la hegemonía italiana, gracias también a los pilotos como Tony Brooks, Stirling Moss y Stuart Lewis Evans.

Por supuesto, David Yorke omite prolijamente mencionar sus méritos como organizador del primer equipo inglés ganador de posguerra.

Tony Vandervell retiró su equipo de las pistas por prescripción médica. Si, no te rías. Era un hombre tan absorbente que vivía al lado de su equipo; sufría con nosotros las derrotas y festejaba los triunfos al ciento por uno de lo que lo hacíamos nosotros, y a la vez, manejaba su establecimiento. Lógicamente llegó un momento en que el médico que lo atendía lo conminó a abandonar, o bien la fábrica o bien las carreras. Así fue como todos nos quedamos con las ganas de seguir corriendo —¡y ganando!— cuando ya teníamos prácticamente a punto al Vanwall de motor trasero, que podría haber sido revolucionario.

Por supuesto nadie quedó en la calle porque Vandervell veló por no abandonar a quienes les habíamos dado tantas satisfacciones; pero a mí nunca me gustó trabajar entre cuatro paredes montando cojinetes, de manera que al poco tiempo renuncié a mi puesto en la fábrica buscando continuar la carrera que me había trazado.

Tras un par de años de vacas flacas fui contratado como director del equipo norteamericano de Ford GT-40 cuando éstos comenzaron su lucha por ganar en SP con la mirada fija en Le Mans.

EL EXITO DE JOHN WYER

Aquello era aburridor. Los autos se armaban y se desarmaban con mucha facilidad y nadie aceptaba usar el ingenio para aventajar al contrario, limitándose todo el mundo a mandarse unos a otros. La burocracia y la falta de buenas actuaciones terminaron por hacerme echar a andar nuevamente, pero esta vez con rumbo definido. John Wyer también tenía GT-40s, y necesitaba quien se ocupara de llevar la voz cantante en el team, y no dudé un minuto en hacerme cargo del puesto.

Lo demás es historia reciente. El equipo funcionó regular al principio, pero a partir del momento en que sacamos los Mirage, comenzamos a ganar cada vez más asiduamente hasta conseguir más tarde dos victorias seguidas en Le Mans con los GT-40, un campeonato mundial con ellos y otro en el '70 con los 917."

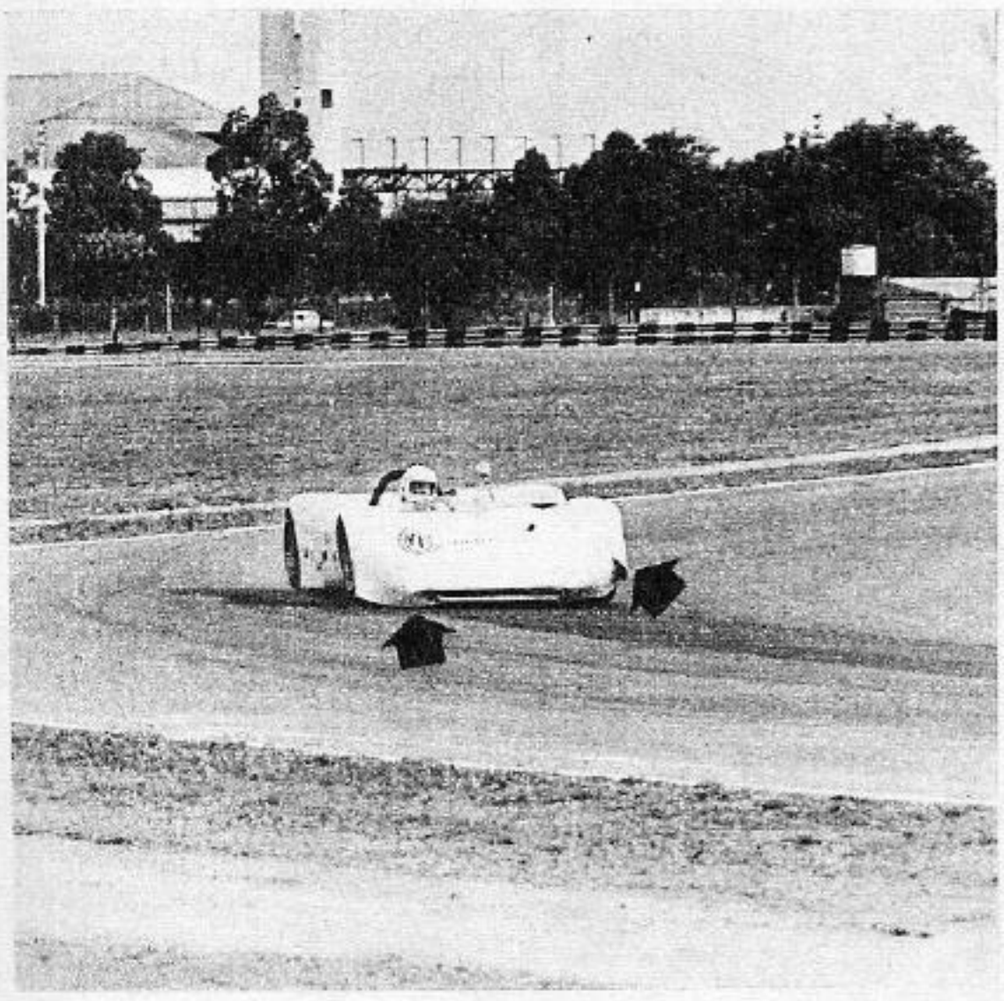
Evidentemente, Yorke mira todo este panorama reciente con el ojo sereno propio del que considera esos lauros como meros accidentes de trabajo. Pero, sin duda, su labor de táctico y su habilidad para manejar a su gente, incluso a los pilotos que a veces se muestran indóciles, han sido factor determinante en la asombrosa serie de triunfos logrados por el equipo durante el año pasado.

La charla termina, o acaso se interrumpe, sólo por un rato. Cada vez que pasamos cerca del garaje donde descansan los Porsche celestes, nos pregunta algo, nos gasta un chiste gesticulando con sus brazos amplios como aspas de molino, o nos comentara algo relativo a los entrenamientos.

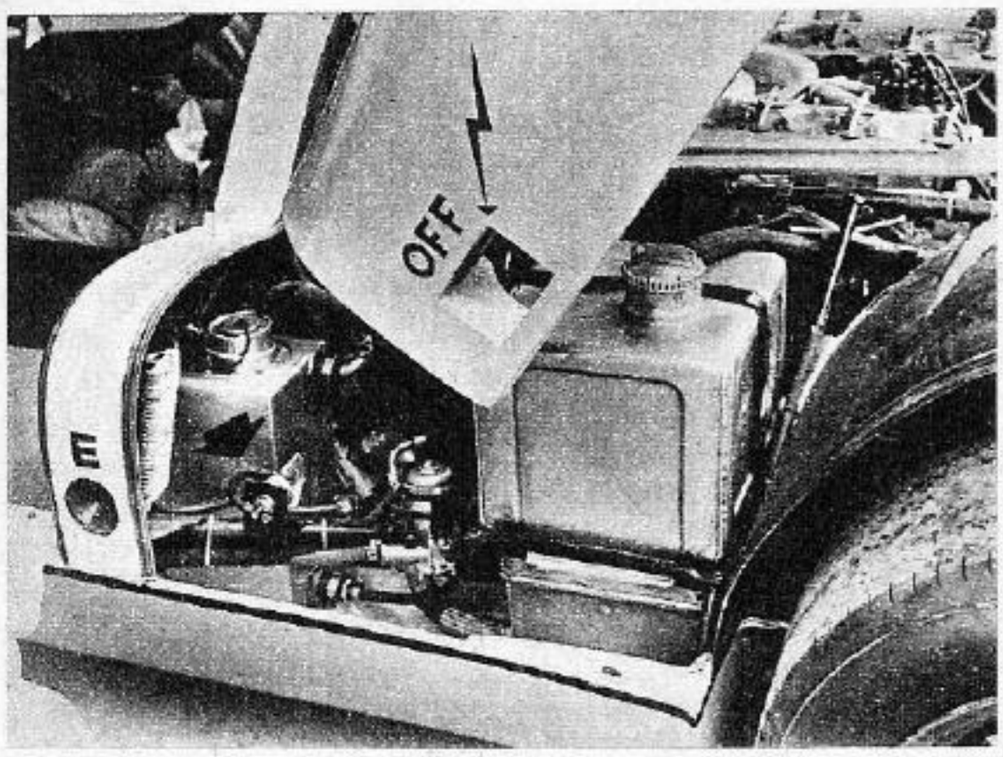
Como satisfacción, antes de la despedida, por lo que esperamos no sea más que un año, nos queda como recuerdo de este caballero del automovilismo, el "intercambio intelectual" realizado en los días de práctica. A cambio de un relato de su carrera y de sus experiencias, David Yorke se tapará los sesos con el sombrerito celeste como sus Porsche, que dejó expuestos al sol a los de CORSA. Sin duda es mucho más perdurable el souvenir que nos deja que el que se lleva.

VISTA POR

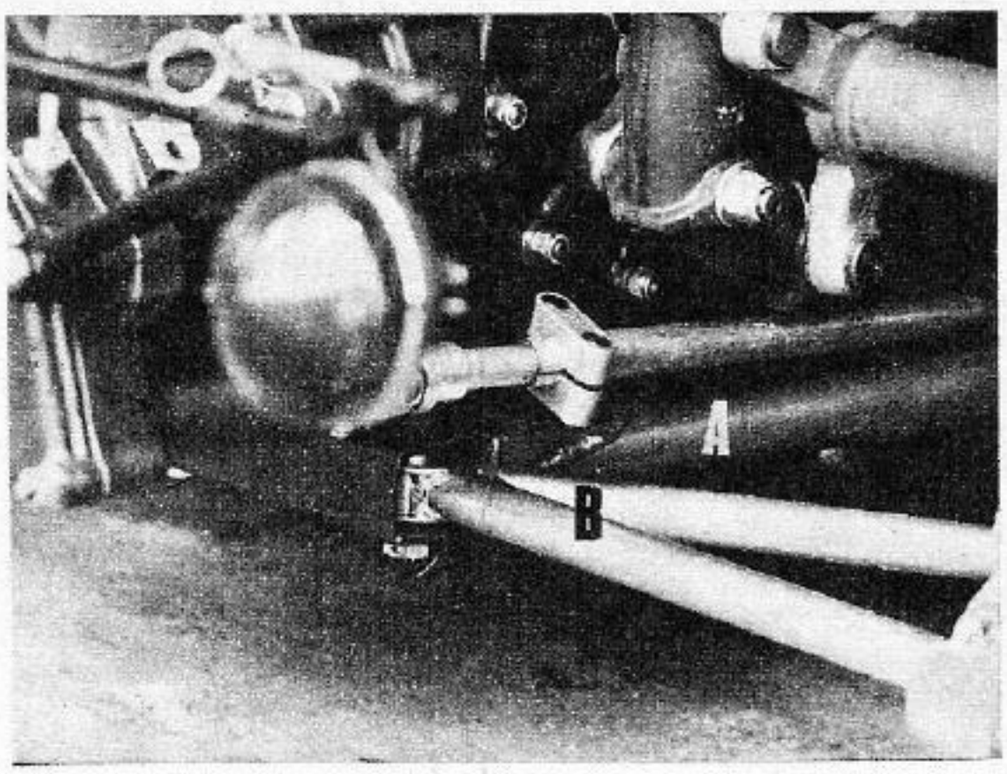
Pedro Campo, el constructor más exitoso de la temporada SP argentina, el responsable de los chasis Chelco que lo llevaron a García Veiga al Campeonato Argentino de SP, analiza y cuenta para CORSA algunos de los detalles [por otro lado los fácilmente fotografiables] que más



"¿Sabés por qué se le rompió el plástico a Oreste? Mirá, simplemente porque el espesor era poco para la carga aerodinámica que tenía que soportar en las rectas. A pesar de que la fibra usada era de carbón, lo más resistente que hay en estas cosas, no soportó la presión del aire en la trompa y se rompió no más... Es un error lógico; ¿y sabés por qué te digo lógico? Porque Oreste es un constructor que siempre busca el menor peso posible; fijate en el auto: los caños son de pared muy fina, no hay nada de más; por eso quiso ahorrar kilos hasta en material plástico... es un buen sistema... Para él lo mejor es nada en lo que a peso se refiere; el mismo sistema que usa Chapman para construir sus autos; buen método..." En la foto se ve cómo el Berta LR roza la trompa rota en una prueba en los días de entrenamiento.



Dos detalles que Pedro Campo propondrá que en la próxima reunión de la AAASP se hagan obligatorios en los SP nacionales: el corte de corriente externo y el extintor de incendio automático, de accionamiento también externo. En la foto (Porsche 917 de John Wyer) se ven claramente los dos dispositivos. La E indica el lugar donde está ubicado el botón que pone en funcionamiento el sistema anti-incendio. Donde dice *off* está el interruptor de corriente (señalado con una flechita en la foto porque el capot está abierto). Ambos están dispuestos para que en caso de accidente puedan ser accionados por la primera persona que llegue al lugar del hecho.



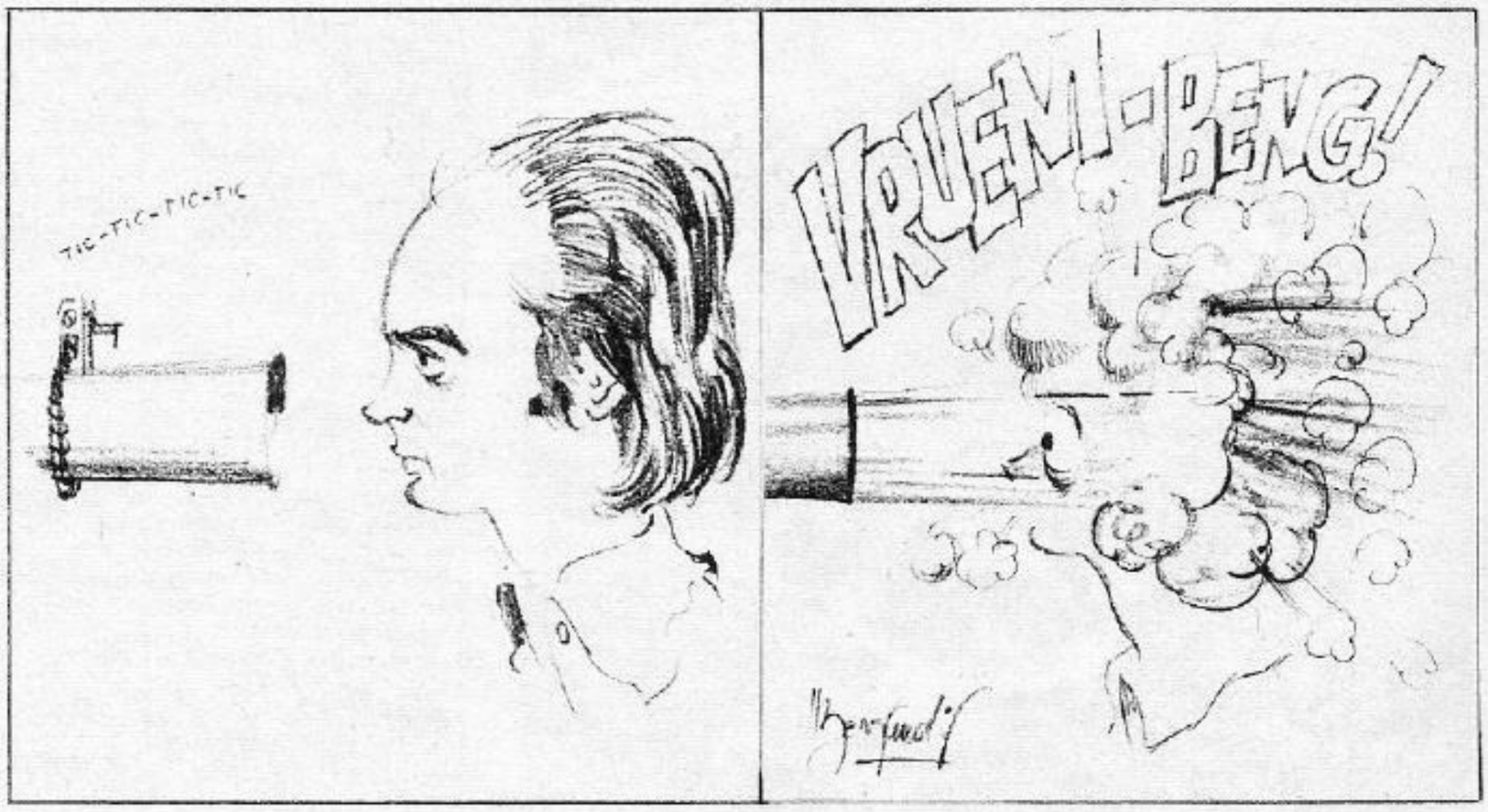
"Los brazos de suspensión inferiores traseros (B) del Lola están fijados bajo la caja, anclados en prolongaciones de la estructura tubular. El caño (A) trabaja a la compresión-tracción y sirve para estabilizar la estructura trasera en la zona del vano motor. Es decir, controlar posibles desplazamientos laterales y verticales de la estructura."

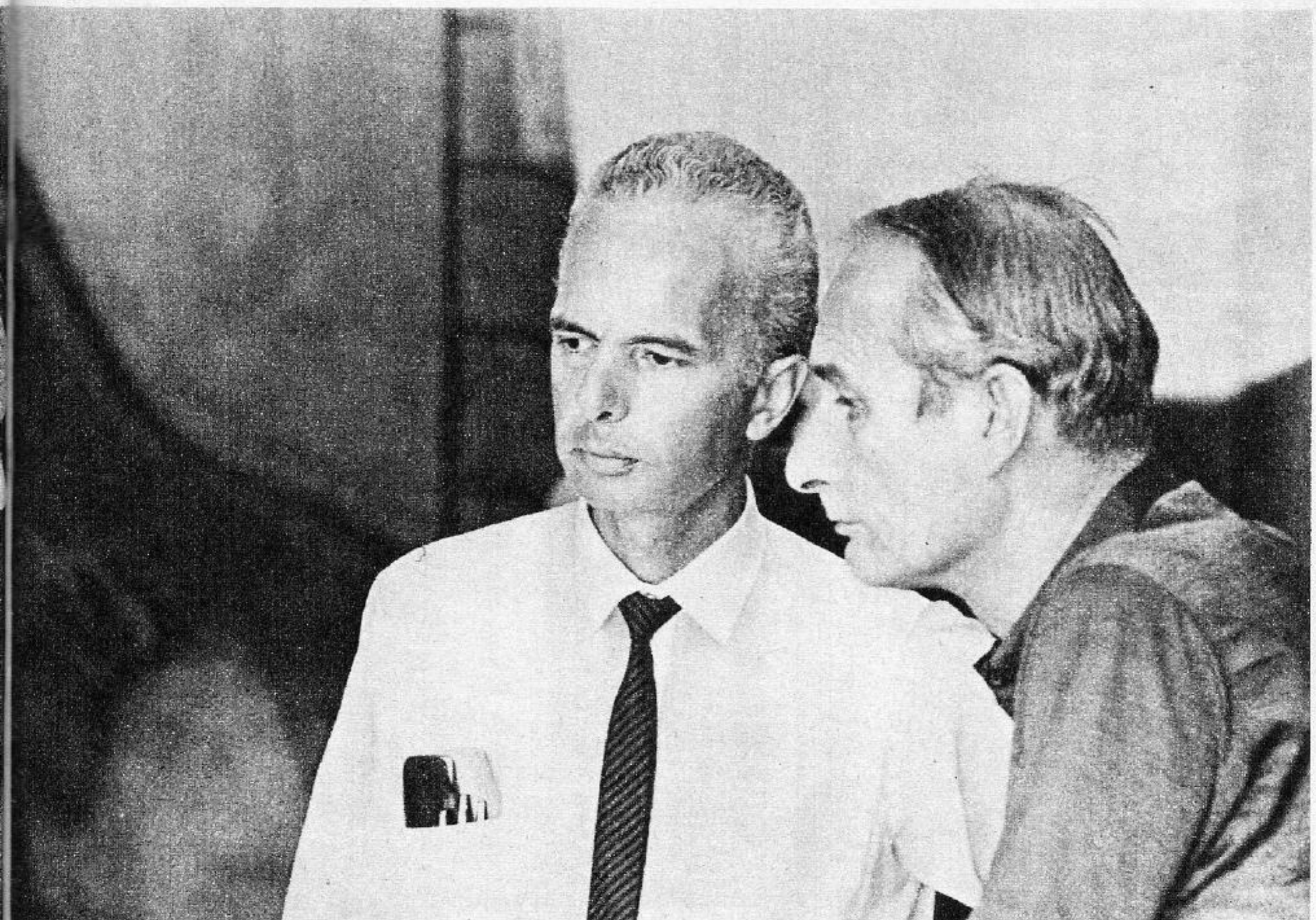
David Yorke, responsable técnico de los Porsche de John Wyer. Un hombre que sabe mucho con otros dos hombres que también saben mucho: Ricardo Joseph y Pedro Campo; este último nos comentó lo que vio en la temporada de SP internacional. El responsable técnico del Campeonato de SP de allá charla con los responsables técnicos del Campeonato de SP de acá.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

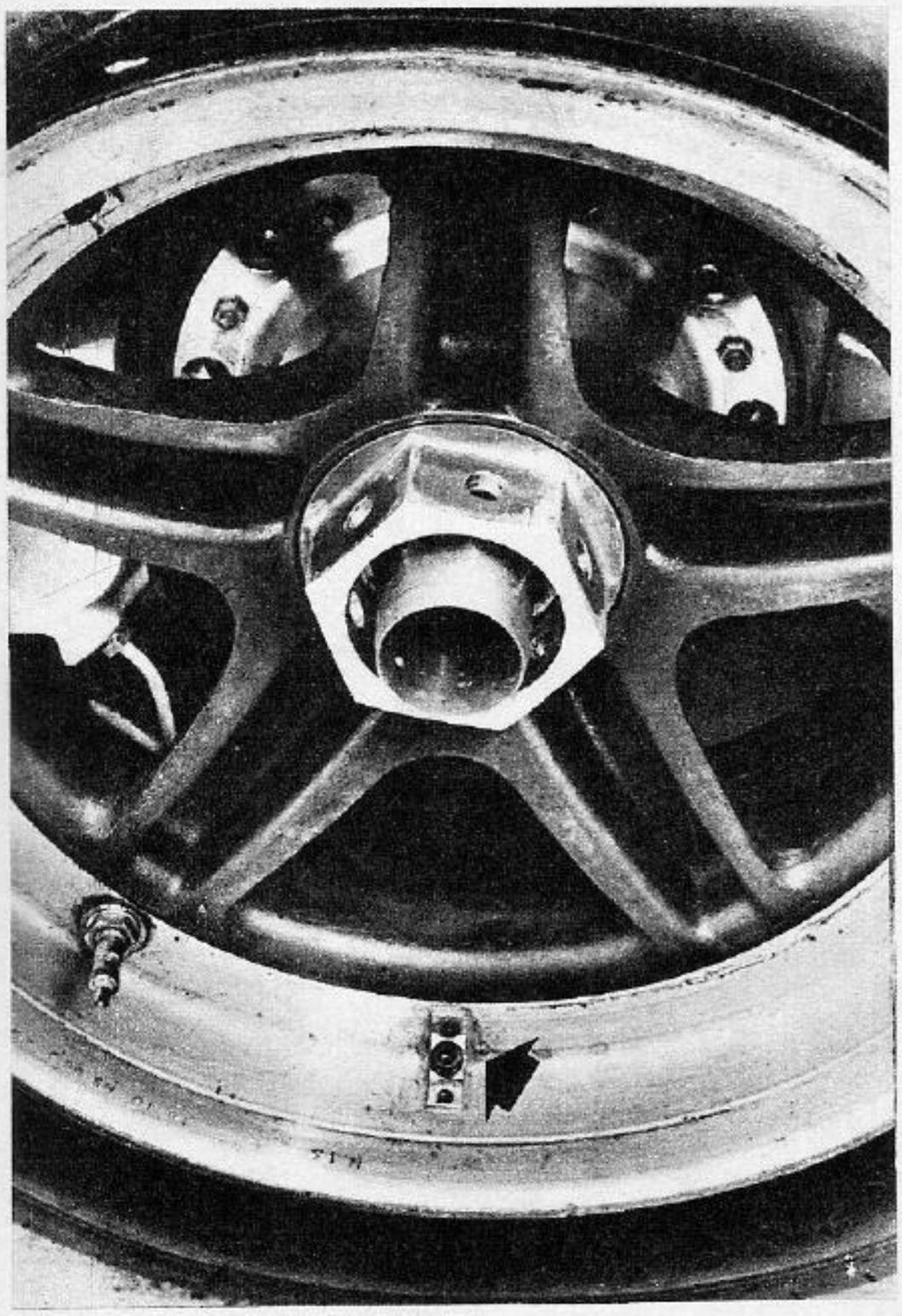
LA TEMPORADA
UN CONSTRUCTOR ARGENTINO

le llamaron la atención de los SP que nos visitaron hace unos días. Sin lugar a dudas los mejores del mundo. Porsche, Ferrari, Lola, Matra, Berta LR excitaron los ojos de un conocedor en serio. Estas son sus impresiones, foto por foto, dibujo por dibujo.





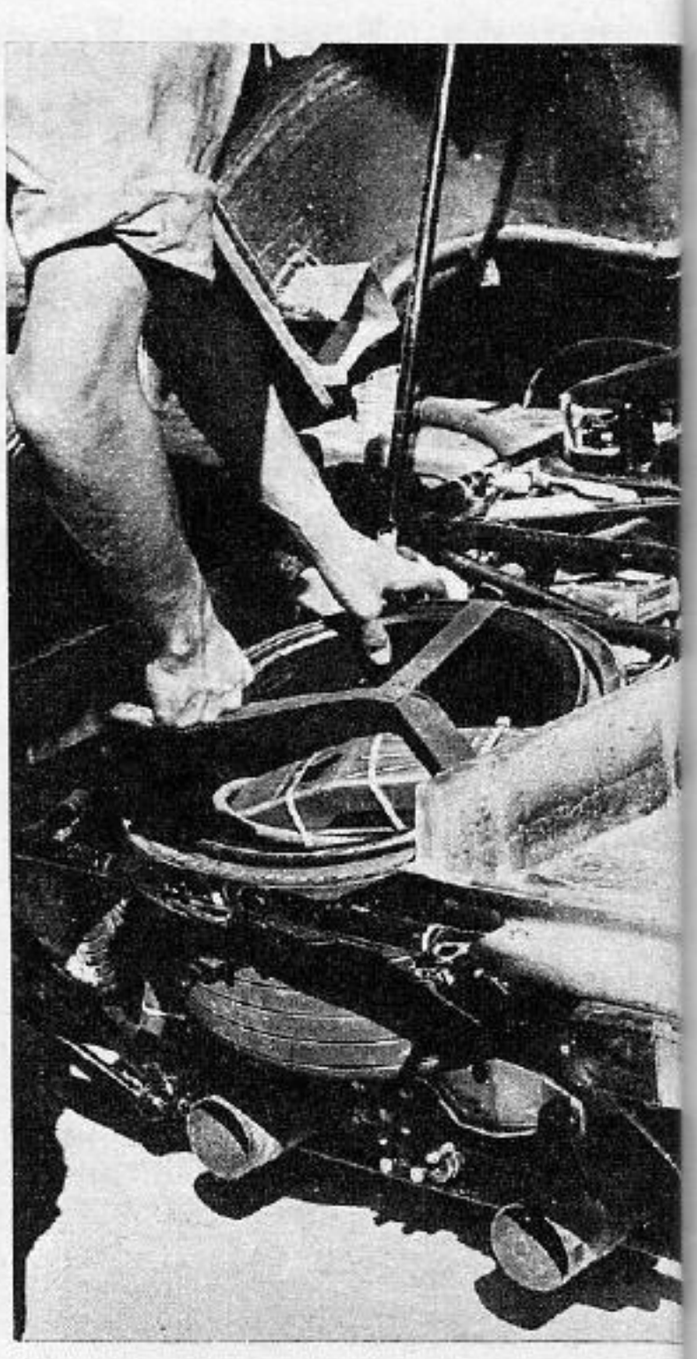
LA TEMPORA

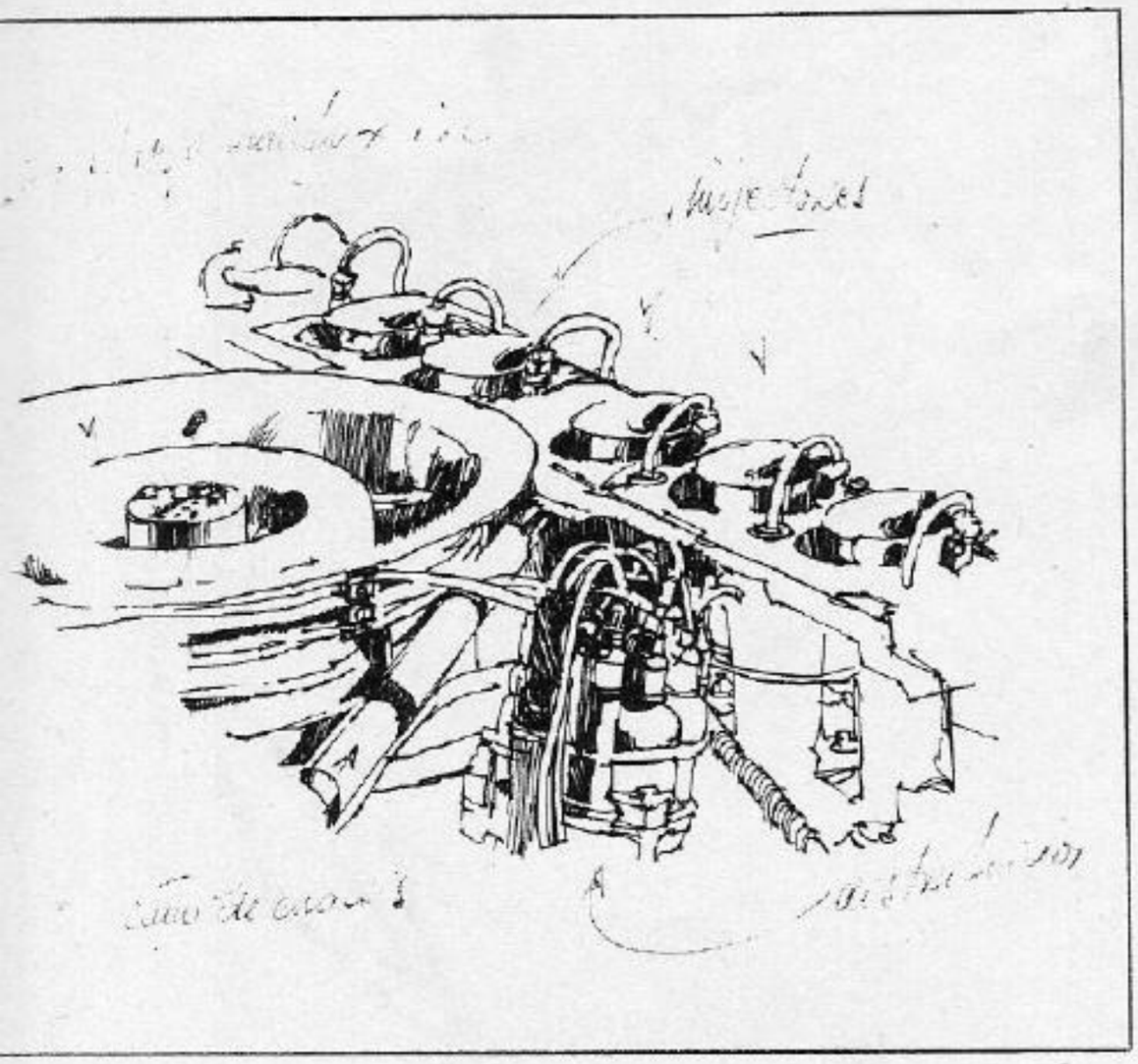


"Los Lola poseen un caño que une la barra antivuelco con la cuaderna trasera. La función de ese tubo es mejorar las cualidades antirroturadehuesos del piloto, evitando que el arco se desplace hacia atrás en caso de vuelco muy fuerte. La resistencia es bastante dudosa si tenemos en cuenta la curvatura que tiene para permitir la ubicación del sistema de inyección."

Claro ejemplo del viejo adagio: Hecha la ley, hecha la trampa. *"Es obligatorio en los sport llevar una rueda de auxilio. Por problemas de espacio, los constructores se la rebuscaron y montan sobre una llanta delantera (mucho más chica que las traseras) un neumático especial, finito y desinflado. Para evitar discusiones con las Comisiones Técnicas agregan un inflador de pie... En fin, automovilismo siglo XX."*

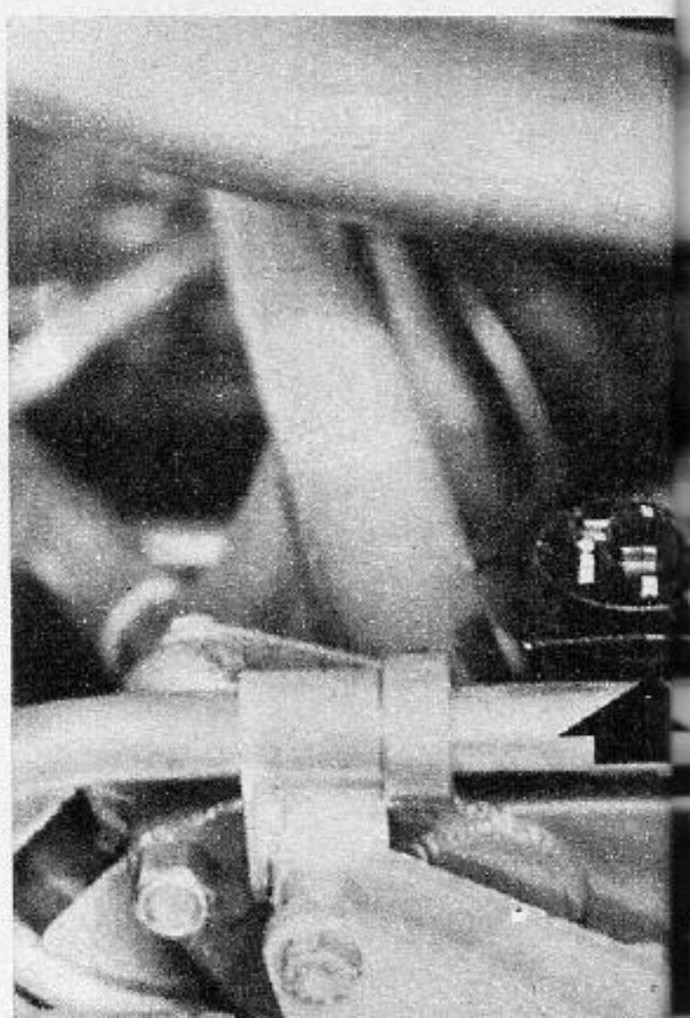
Matra siempre se caracterizó por la exquisitez. Según Campo: *"Técnicamente es sin vuelta de hoja el auto más fino de todos y el que tiene más detalles de avanzada. Por ejemplo, la tuerca, con un agujero en cada cara, ¿sabés para qué es? solamente para reducir el peso no suspendido de cada rueda"*. Los tetones que tiene la llanta (señalados con una flecha) son para evitar los desplazamientos laterales del neumático si se pincha a alta velocidad, tanto como para que la goma siga en contacto con el asfalto y se pueda frenar algo y que la llanta no tome contacto con el piso.





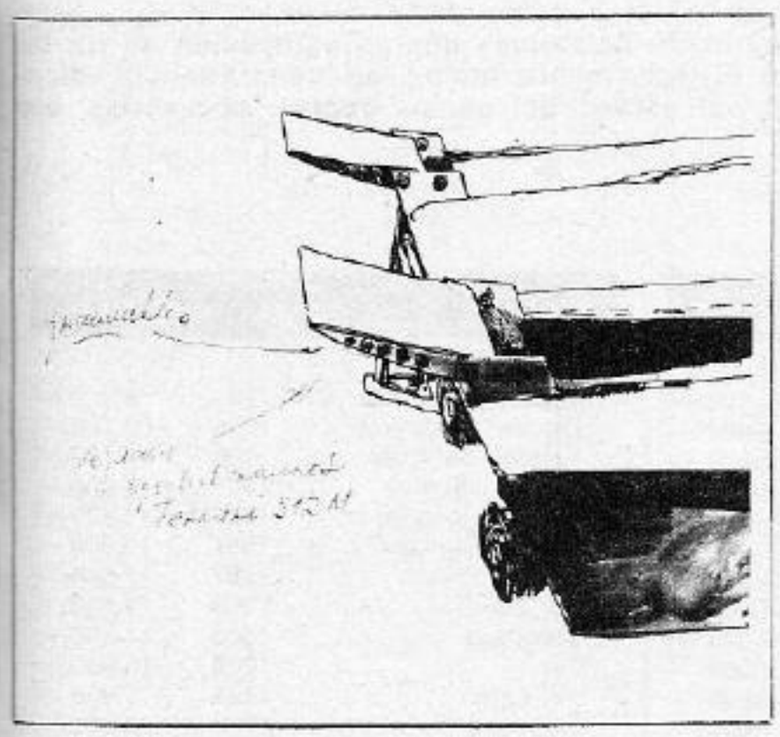
"Los Porsche 917 tienen los inyectores y las turbinas de plástico en su afán por reducir peso. De ahí que de los autos de 5 litros es el más liviano de los que nos visitaron."

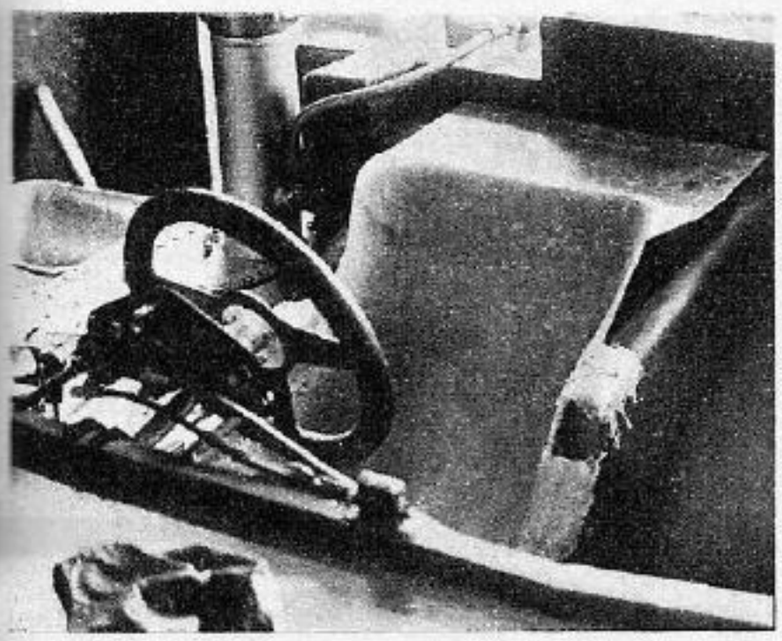
"Este es un rectificador de corriente de estado sólido; más claro: un trasformador que convierte la corriente alternada en continua." Lola.

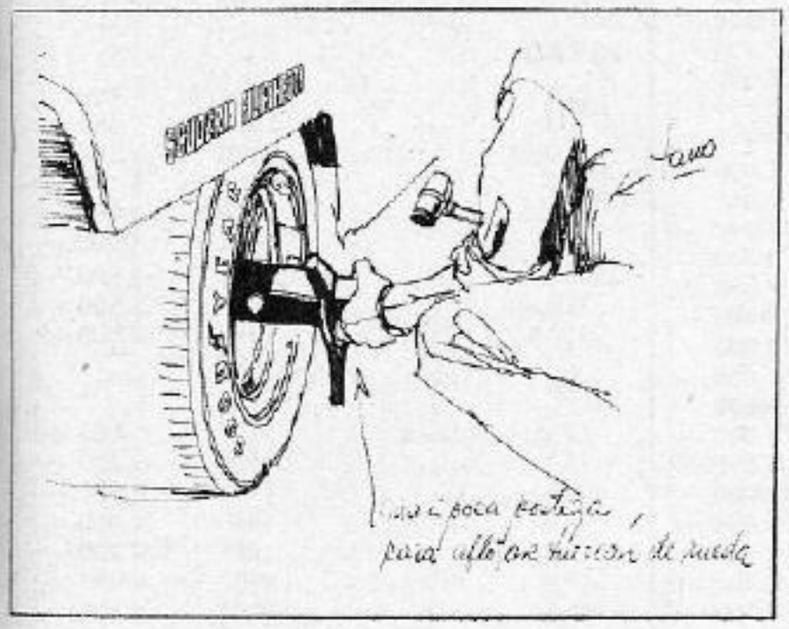


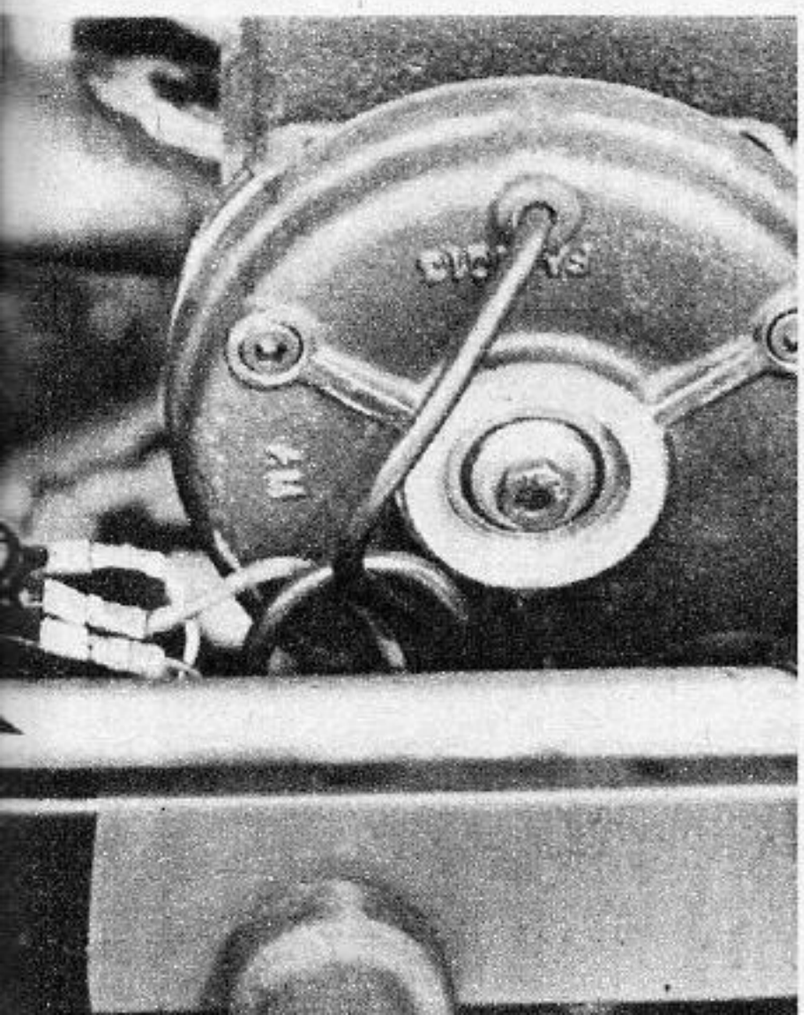
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DA VISTA POR UN CONSTRUCTOR ARGENTINO









Un spoiler Ferrari. *"Calculo que, más o menos, puede cargar unos 50 kilogramos a 250 km/h."*, dixit Campo.

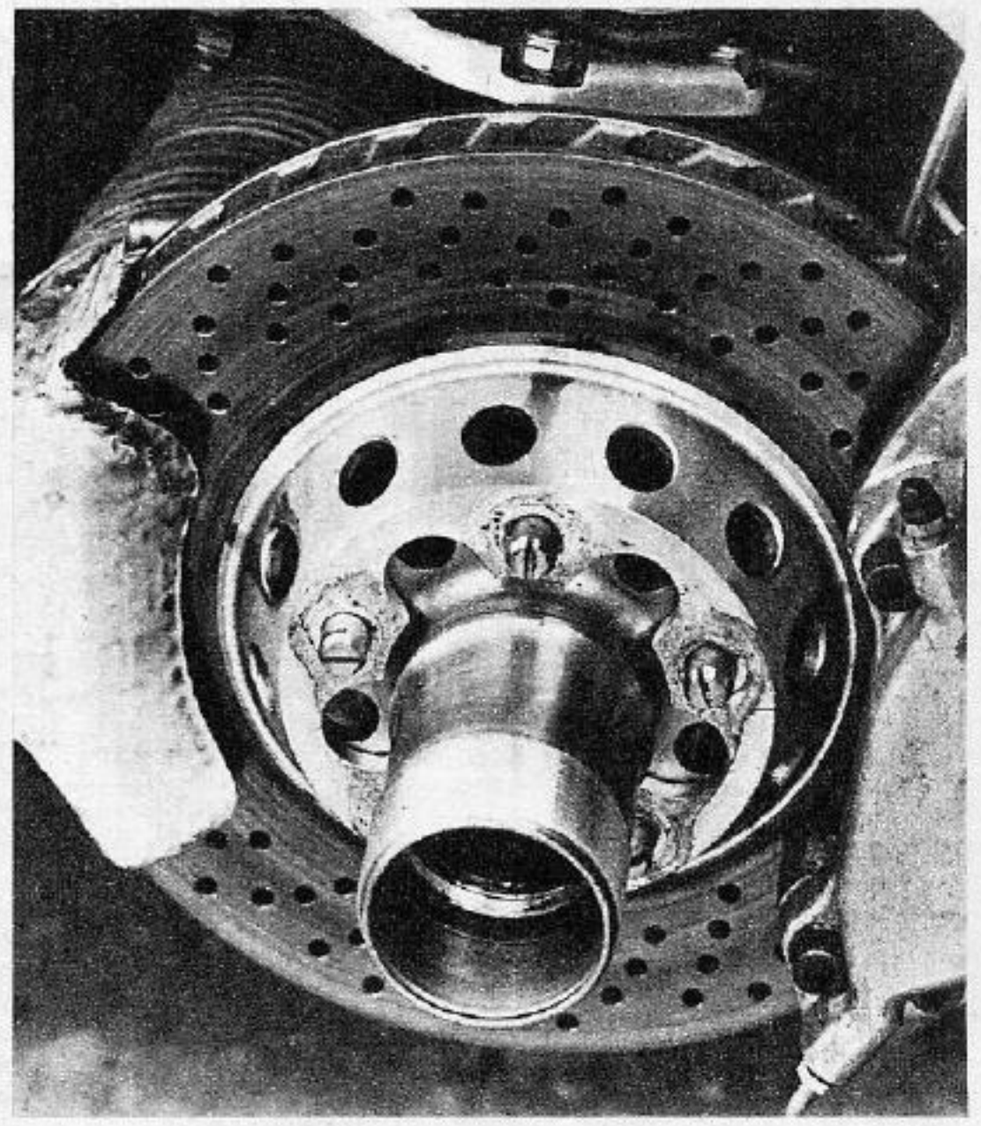
Disco de freno de un Porsche 917: *"¿Los agujeros del disco? Simplemente para mejorar la refrigeración de los mismos; no es por razones de peso como parece"*.

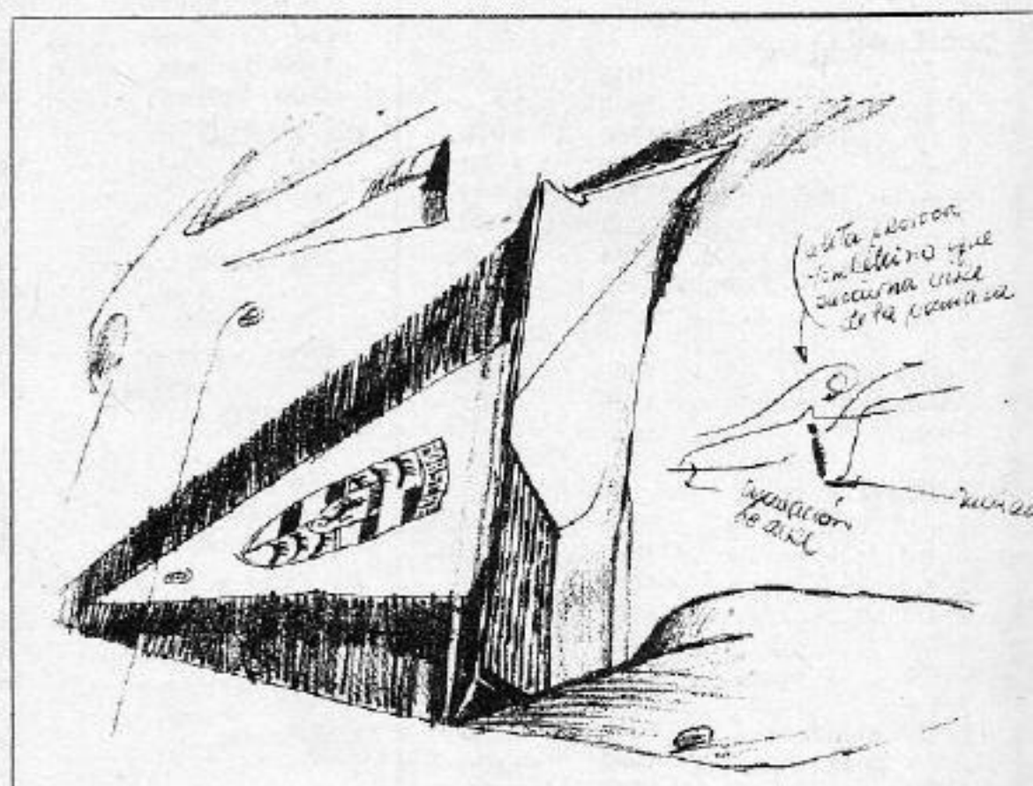
Jonathan Williams es bajito, bah, petiso. Por eso hubo que construir un asiento suplementario especial para que se pudiese acomodar dentro de la *lolita*. Parodi, de Avante, fue el encargado de hacerlo; Williams pudo llegar a los pedales . . .

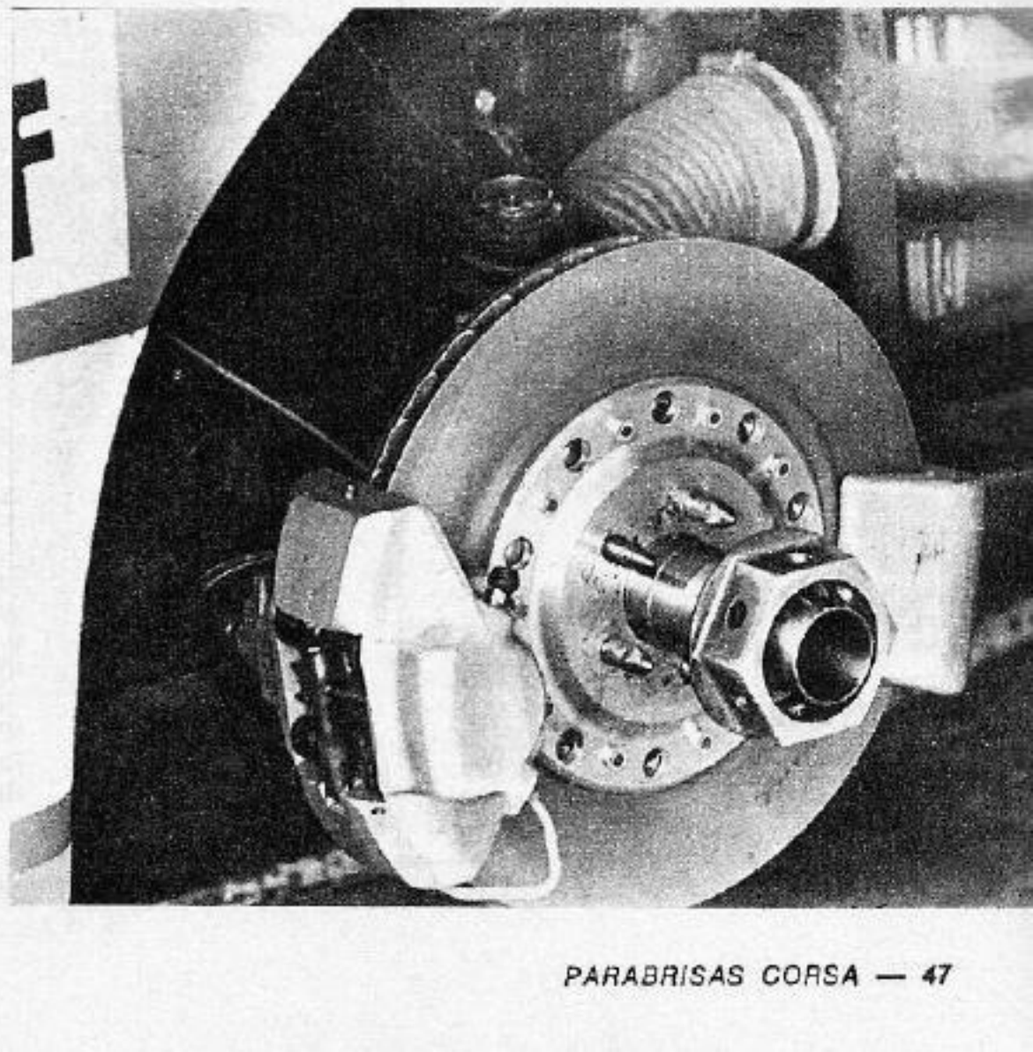
Las ruedas de todos los autos estaban fijadas por una tuerca o mariposa central. *"Para ajustarlas usan mariposas postizas y gracias a dos o tres buenos martillazos la rueda queda bien fija y sin peligro de que se salga en ningún momento . . . ni siquiera usan seguros de ningún tipo."*

"La salida de aire del 917 es muy abrupta, pero seguramente que está muy probada. Lo fundamental es la inclinación de la aleta exterior que produce el torbellino que succiona el aire de la cámara y la curvita inferior de la pared donde choca el aire."

Grupo freno-maza de un Matra. Obsérvese los tres tetones de fijación de rueda (se insertan en la llanta) que aparecen en la foto.







Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.600.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.800.—
4 p.	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.900.—
34 HP	1960	2.200.—
34 HP	1961	2.300.—
34 HP	1962	2.700.—
34 HP Prinz	1963	2.900.—
Sport Prinz	1961	3.800.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	3.400.—
Rural	1956/7	3.400.—
Rekord 2 p.	1958	4.000.—
Rural	1958	4.000.—
Rekord 2 p.	1959	4.200.—
Rural	1959	4.200.—
Rekord 2 p.	1960	4.500.—
Rural	1960	4.500.—
Rekord 2 p.	1961	5.200.—
Rural	1961	5.200.—
Rekord 2 p.	1962	5.500.—
Rural	1962	5.500.—
PEUGEOT		
203	1956	3.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	5.700.—
403	1960/61	6.000.—
403	1962	6.200.—
404	1962	6.500.—
403	1962	6.500.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.500.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.900.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	9.000.—
404 Stand.	1966	9.400.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404	1969	12.300.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.000.—
Classic Custom	1962	5.200.—
C. Country	1962	5.200.—
Ambassador 990	1963	6.000.—
C. Custom 1ª S	1963	5.500.—
C. Custom	1963	5.800.—
C. Country 660	1963	6.000.—
De Luxe 550	1963	5.300.—
Ambassador 990	1964	7.000.—
C. Custom 660	1964	6.100.—
C. Country 660	1964	6.800.—
De Luxe 550	1964	6.000.—
Ambassador 990	1965	8.400.—
C. Custom 660	1965	7.000.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	6.600.—
Ambassador 990	1966	9.800.—
C. Custom 660	1966	7.800.—
C. Country 660	1966	9.800.—
De Luxe 550	1966	6.800.—
Ambassador 990	1967	11.500.—
C. Custom 660	1967	9.400.—
C. Country 660	1967	10.300.—
De Luxe 550	1967	7.700.—
Ambassador 990	1968	12.300.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	12.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3400.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
VOLVO		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	8.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 „	1963	5.800.—
D-100 „	1964	6.000.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
D-200 „	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 „	1962	6.300.—
F-100 „	1963	6.800.—
F-100 „	1964	7.100.—
F-100 „	1965	8.300.—
F-100 „	1966	9.200.—
F-100 „	1967	9.600.—
F-100 „	1968	11.000.—
F-100 „	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.000.—
Glad. „	1967	6.500.—
Glad. „	1968	7.000.—
Glad. „	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN	
AMI-8	12.700.—
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.500.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920.—
404 Standard (9001)	15.200.—
504 De Lujo (8001)	16.820.—
504 Súper Lujo (8201)	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	16.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Picp up F-100 c/caja I-6	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500		46-48	800/1.000
350		46-48	500/ 800
500		49-54	950/1.400
500		60-62	2.500/3.000
650		60-62	2.800/3.500

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.600/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-62	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.068.—
ZANELLA RUTERA 125	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	1.970.—
Z-Carga 175	3.455.—

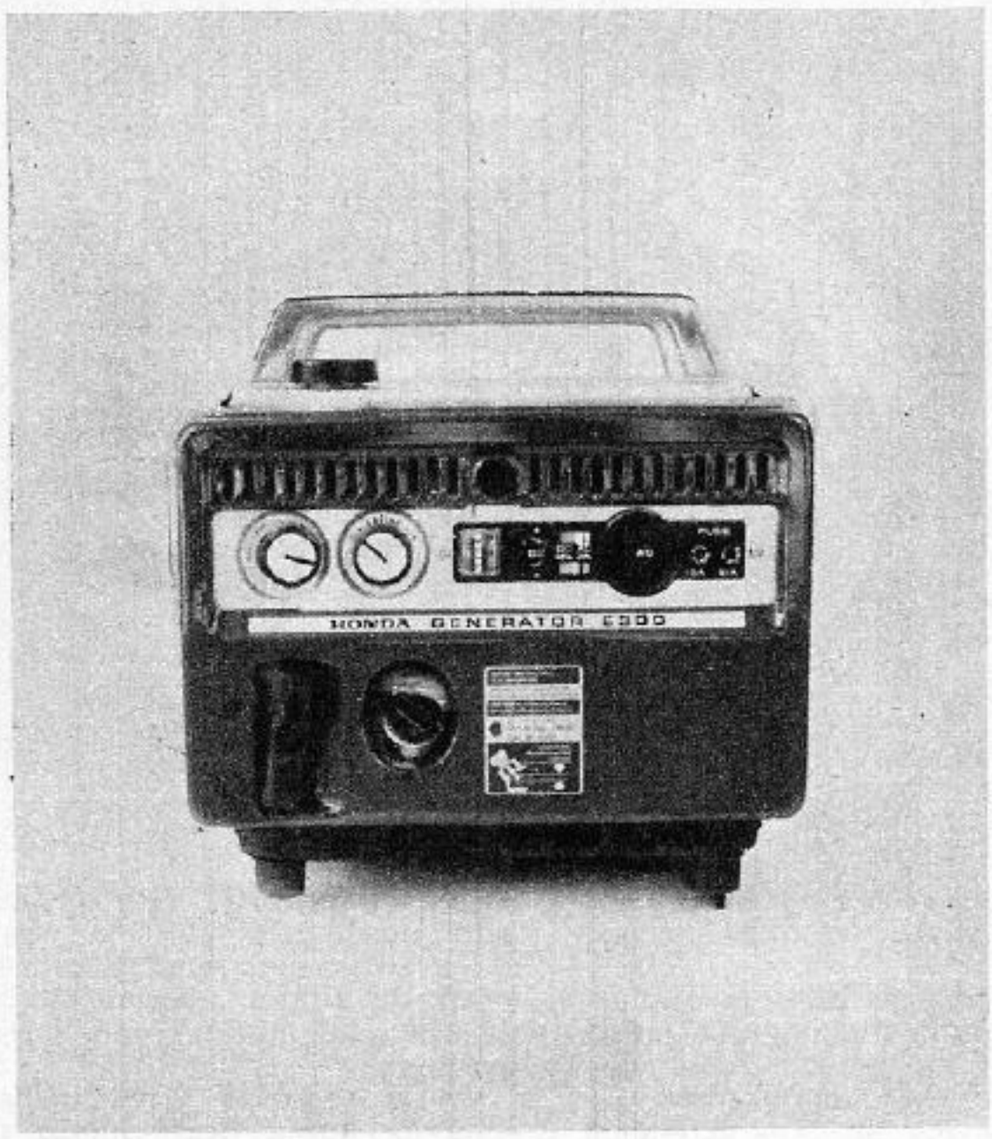
LANCHAS 0 Km

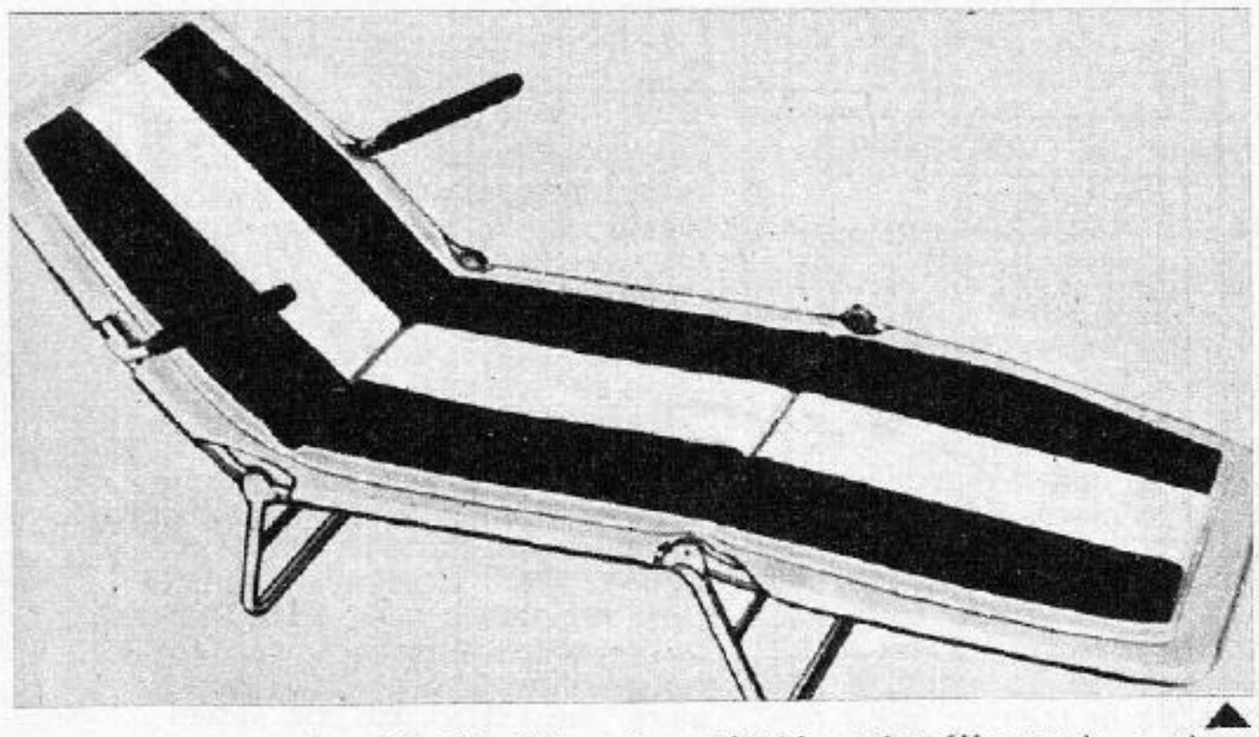
MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	6.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa





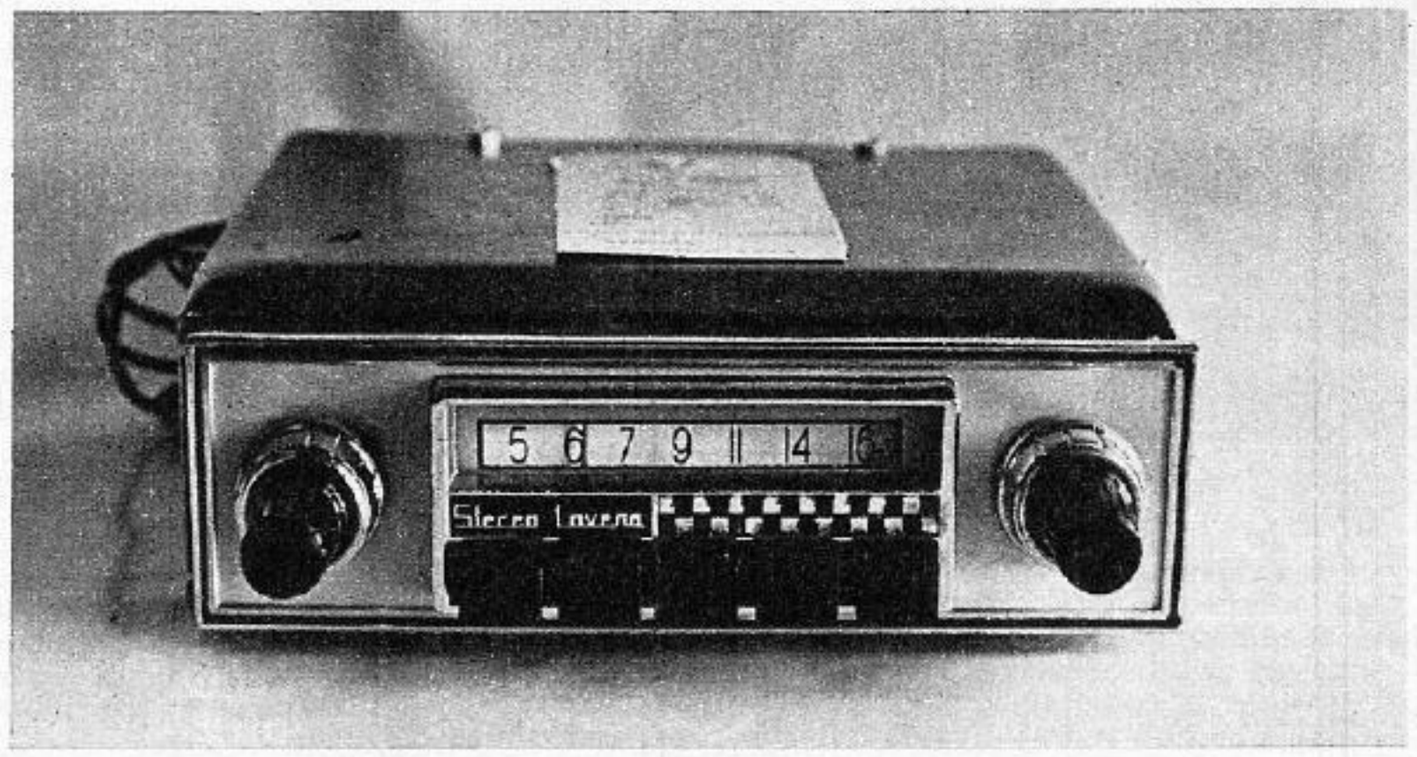
Reposera plegable "Multi-form", graduable automáticamente a cinco posiciones. Está revestida en telas plásticas o lona "Indantren", de variados colores. Fabrica y distribuye: FA-MET, Jean Jaures 3759, tel. 208-7772 y 208-4658, Valentín Alsina.

Generador portátil para "camping", "casas rodantes", etc. Marca HONDA, totalmente importado. Genera 12 y 220 volts. Funciona hasta cinco horas con 2 litros de nafta. Distribuidor: A. Parolo y Cía. S.R.L., Ing. Pereyra Nº 18, tel. 653-3856, Ciudadela.

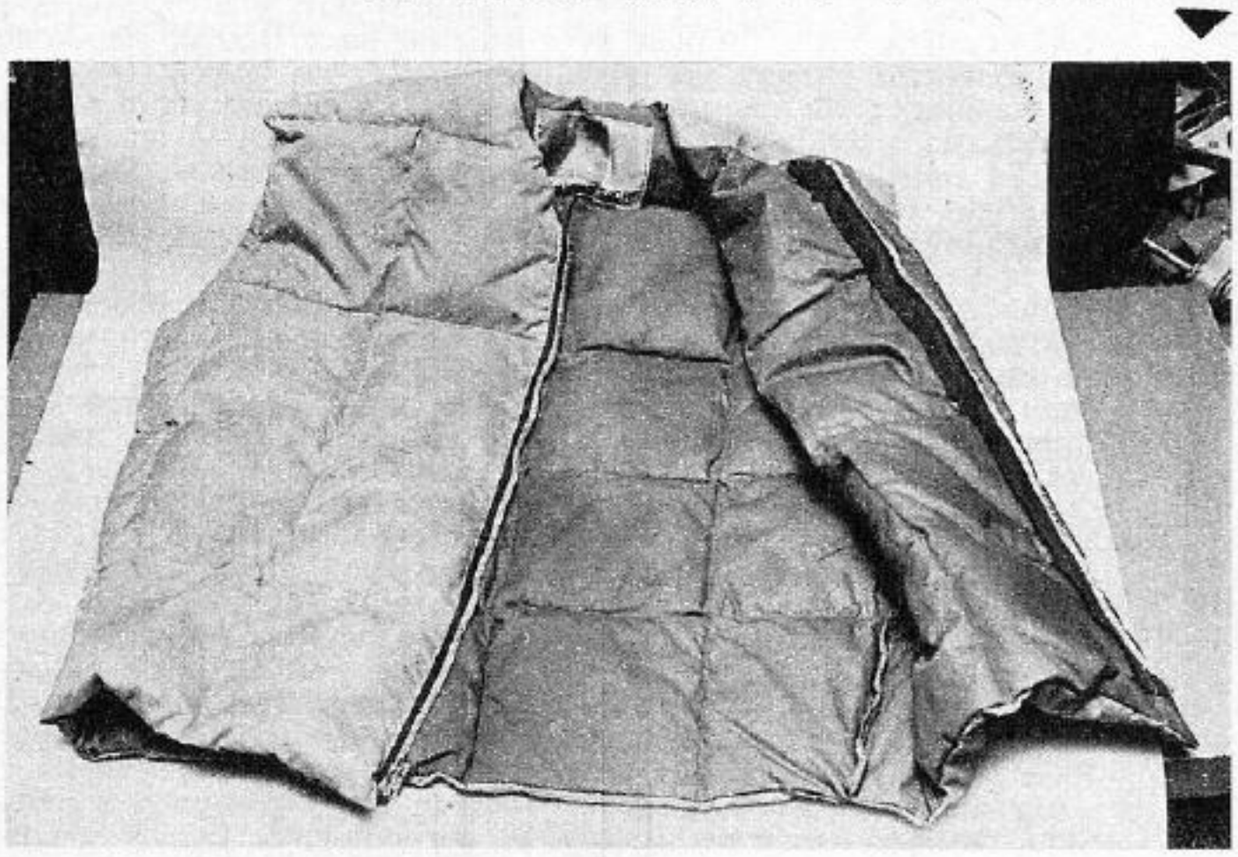
Radio-auto Stereo "Lavena" alta-fidelidad, modelo a botonera. Castro 2214.

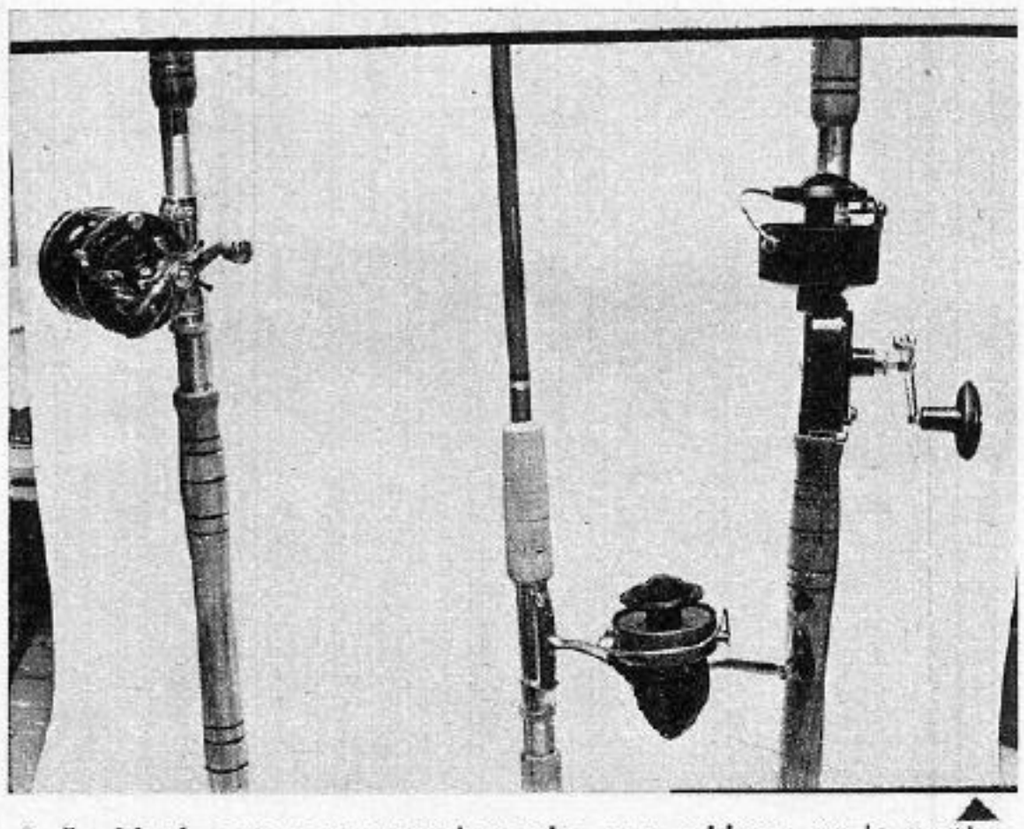
Cámara fotográfica Kodak Instamatic, Modelo 333X, ideal para las vacaciones. Regulador automático de velocidad de acuerdo con condiciones de luz desde 1/300 a 1/10 segundos. Grande y brillante visor. Lente Kodak de foco fino (F-11-43 mm). FOCAR, Libertad 743, Cap. Precio $ 156.





Chaleco de montaña y camping, "Guillet", relleno de duvet, nylon resinado, para abrigo, $ 60. "La Casa del Plástico".





Caña ideal para pescar embarcado, con roldana en la punta, fibra de vidrio sólida, con reel Peter Nº 74, completa, $ 104,90. "La Casa del Plástico".

LA ACTIVIDAD ZONAL

San Luis

FINAL DE CAMPEONES ZONALES

El domingo 27 de diciembre de 1970 se disputó en Villa Mercedes, en el circuito "Panorámico", la carrera denominada "Final de Campeones Zonales", reservada para coches de Turismo Grupo 2, contando con la participación de representantes de los zonales de Cuyo, Córdoba y Entre Ríos.

Debido a las inclemencias del tiempo, hasta último momento era incierta la realización de esta prueba y se presumía la suspensión de la misma; luego reunidos los dirigentes del Automóvil Club Mercedes, de la Federación Regional B y representantes de los pilotos, resolvieron hacer disputar la competencia.

La prueba resultó todo un éxito, ya que a pesar de los factores climáticos se congregó gran cantidad de público, que salió realmente conforme con el espectáculo vivido, ya que las distintas categorías fueron arduamente disputadas, lo que contribuyó a darle un brillo especial a la jornada.



Los ganadores.

CATEGORIA "A": En esta categoría se presentaron en la línea de largada 18 competidores. Dada la orden de partida tomó la punta el cordobés Mazzoni, seguido por "Epsilon" y Lutti, pero al finalizar la primera vuelta, ya se encontraba en la vanguardia "Epsilon", siendo perseguido muy de cerca por Mazzoni, Lutti, Niemetz, Mora y Rizzuto, los que se fueron alejando del resto del lote. En la tercera vuelta Lutti arremete contra las posiciones de Mazzoni, a quien consigue superar. Ante la algarabía de los puntanos, se va haciendo notar el avance de Anzulovich desde las últimas posiciones.



Moro seguido por Cascote Juárez.



Epsilon, Luppi y Massoni.

La carrera era pródiga en emociones por la disputa que había en todos los puestos, destacándose el duelo que libraban Niemetz con Rizzuto por la cuarta colocación, hasta que al llegar a la vuelta once, por rotura de parabrisas, Niemetz pasa al quinto puesto.

En la vuelta 16 "Epsilon", que en esos momentos se encontraba disputando la punta, realiza un trompo a la entrada de la recta, perdiendo posiciones y quedando relegado al sexto lugar, detrás de Anzulovich, que se encontraba en quinta posición; una vuelta más tarde se registra el abandono de Niemetz, con lo que el puntano Anzulovich pasa al cuarto lugar y "Epsilon" al quinto.

En los puestos de vanguardia no se producen variaciones hasta la vuelta 26; en esta oportunidad el que realiza un violento trompo es Anzulovich, con lo que pierde posiciones ante el avance de "Epsilon" y Maluff. Estos fueron los últimos cambios en las posiciones de privilegio, manteniéndose hasta el final.

CATEGORIA "B": Si bien es cierto que esta carrera contaba con solamente siete máquinas en la línea de partida, la exigua cantidad pasó inadvertida para el público por el espectáculo que brindaba.

Al comenzar la carrera fue Raimundo Patat el que se ubica en la posición de privilegio acosado por Mora y Suárez, distanciándose del resto de los competidores, pero en el segundo pelotón la lucha también era intensa, especialmente entre Ubertone y Abramo.

Los dos punteros realizaban esfuerzos por separarse de Suárez que seguía buscando la punta con decisión, acosándolos en las frenadas y en la curva de entrada a la recta.

Este continuo buscar de Juárez da sus frutos en la novena vuelta, pasando éste a ocupar la posición de privilegio; cuando esto sucede, a Mora se le rompe el parabrisas, lo que facilita la labor de Juárez que ahora comienza a alejarse de sus perseguidores.

En el segundo grupo, Ubertone se había desprendido de Abramo, pero ahora lucha con Antonio Menditto, pasando varias oportunidades sin un centímetro de luz entre los autos; este duelo continúa hasta la vuelta quince en que la máquina de Ubertone comienza a fallar, lo que le hace perder posiciones ya que Abramo lo consigue pasar en la vuelta veinticuatro, quedando las posiciones con Juárez en la punta seguido por Mora, Menditto, Abramo y Ubertone, manteniéndose esta clasificación hasta el final.

CATEGORIA "C": Se alinearon en la partida once competidores y al largar tomó la punta Seggiaro, seguido por Gotte y Pucciarelli, pasando este último a encabezar las posiciones cuando se cumplía la primera vuelta. Sin embargo la atención del público se centró en el incontenible avance de Jorge Serafini que había largado en última línea; ya en la tercera vuelta ocupa el quinto lugar y a la vuelta siguiente pasa cuarto, siendo tercero al completarse la quinta ronda. La carrera sigue con violento ritmo y en la octava vuelta pasan apareados Serafini y Gotte, pasando el primero de ellos en el segundo lugar a la vuelta siguiente. Desde esta posición se lanza en procura del puntero Pucciarelli, notándose a esta altura de la carrera el retraso de Cerrutti, que luego de estar detenido dos vueltas, reinició la carrera.

En la vuelta 18, Serafini consigue quebrar la resistencia de Pucciarelli y éste comienza a alejarse. Pucciarelli no se resigna y se esfuerza por mantenerse cerca de Serafini, exigiendo su máquina a grandes esfuerzos, lo que determina su abandono cuando se cumplia la vuelta 26, con lo que Gotte pasa a ocupar la segunda colocación y Seggiaro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

queda tercero, ocupando estas posiciones hasta el final.

El saldo de esta competencia fue favorable, siendo criticable el estado de las banquinas en las cuales había abundancia de piedras sueltas lo que originó la rotura de varios parabrisas.

CLASIFICACION CATEGORIA "A"

1º	10	Eduardo Lutti	Renault	29m18s 7|10	Córdoba
2º	11	Eitel Mazzoni	"	29m19s	"
3º	8	Juan Rizzuto	"	29m20s 1|10	"
4º	9	"Epsilon"	"	29m21s 9|10	"
5º	5	Orlando Maluff	"	29m23s 2|10	San Luis

CLASIFICACION CATEGORIA "B"

1º	35	Carlos Juárez	Fiat 1500 C ...	27m40s 3|10	San Juan
2º	36	Héctor Moro	" " " ...	27m42s 8|10	Bs. Aires
3º	38	Antonio Menditto	" " " ...	27m43s 1|10	Córdoba
4º	33	Vicente Abramo	" " " ...	28m01s 2|10	V. Mercedes
5º	32	Roberto Ubertone	Peugeot 404 ...	28m05s 4|10	Mendoza

CLASIFICACION CATEGORIA "C"

1º	71	Jorge Serafini	Torino 380 W ..	27m06s 9|10	Las Flores
2º	65	Roberto Seggiaro	" " " ..	27m27s 8|10	Mendoza
3º	61	Julio Gotte	" " " ..	27m28s 3|10	Entre Ríos
4º	62	José Vallejos	" " " ..	27m29s 2|10	San Luis
5º	68	Jorge Iglesias	Ford Falcon ..	27m30s 3|10	Paraná

LLOVIZNAS MERCEDINAS

Contrariamente a lo esperado, el público rebasó lo previsto. En consecuencia, la recaudación fue mayor que la suma estipulada para los premios. Por lo tanto, los favorecidos fueron los pilotos ya que al realizarse el prorrateo correspondiente recibieron más de la anticipado.

Seguimos con el público. Esta vez fue menor el porcentaje de colados con respecto al año pasado. Se cuidaron celosamente todas las entradas. Lo que no se cuidó fue la invasión a los boxes cuando finalizó la última prueba. Fue lamentable.

Estuvieron presentes diez campeones zonales. En la categoría menor lo hicieron Juan Anzulovich (cuyano); Juan Carlos Rizzutto (cordobés) y Osvaldo Niemitz (entrerriano).

En la categoría B, Carlos Juárez (cuyano); Héctor Moro (bonaerense) y Raimundo Patat (entrerriano).

Por último en la mayor, Julio Gotte (entrerriano); Jorge Serafini (bonaerense) y Hugo Pusciarelli (cuyano).

Otro que sigue con mala suerte es el sub-campeón cordobés. Aún no pudo largar ninguna prueba con la cupé Fiat 1500. El domingo dio dos vueltas antes de la partida para conocer el circuito, y allí quedó. Una manguera fue el problema, y no lo esperaron para largar.

Aclaremos que el subcampeonato lo logró con una berlina.

Según la finalidad de estas pruebas, resultaron consagrados campeones argentinos de los campeonatos zonales: el cordobés Juan Carlos Rizzutto en la categoría A; el sanjuanino Carlos Juárez en la intermedia, y el representante de Las Flores, Jorge Serafini, en la categoría de más de dos litros.

Muy buena resultó la organización del Automóvil Club Mercedes. Lo único criticable es que la entrega de los premios (léase efectivo) se hizo cerca de la una de la mañana del día lunes, con los consiguientes trastornos para todos los pilotos que debían viajar.

Y hablando de pilotos foráneos. Hubo 17 mendocinos, 6 sanjuaninos, 2 bonaerenses, y 6 sanluiseños. Es decir, una hermosa ensalada rusa, que más de un club organizador de carreras con puntaje nacional, hubiera deseado tener.

Santa Cruz

FIN DE TEMPORADA

Río Gallegos cumplió 85 años el 19 de diciembre de 1970. Y entre los festejos programados sobresalió el quehacer tuerca del Automóvil Club, que abrió registro de inscriptos para la Categoría A, Grupo 1, hasta 850 cc.; Categoría C, también Grupo 1, hasta 2.000 cc; Mecánica Regional, máximo 5 litros, un solo carburador; y finalmente TC, 4 litros, preparación libre. Esta última prueba era la competencia final con puntaje para el 2º Campeonato Regional Patagónico de la Federación Nº 12, pero al no reunir suficiente cantidad de anotados se trasformó en un valetodo sobre dos series de diez vueltas cada uno. Inauguró la jornada la Categoría A, donde una vez más Jorge Treşguerres abonó dos pesos a ganador, con su andador Gordini. La esperanza que se llamaba Eduardo Mayantz quedó en eso cuando en la tercera vuelta Mayantz pinchó una rueda y perdió contacto con el puntero y la nota de emoción la dieron Pío Martínez con Citroën 3CV y Sutherland con Gordini disputando el segundo puesto, que quedó para Pío por sólo 2".

Y en Mecánica Regional vimos por fin triunfador a Tim Antonio Grasita Lorenzo, con un veterano Fairlane que cada vez anda mejor y que —según se dice— muy pronto recibirá una inyección de styling de un conocido arquituerca local. Lorenzo mató de punta a punta en las dos series y otra vez nos quedamos con las ganas de ver a Jorge Gorchs, a quien una manguera de agua dejó K.O. Golco Maslov, volante chileno, participó con una cupecita muy prolija pero sin velocidad y reapareció la Garrafa-Cabral, conducida por su Chapista Mayor, Anselmo Campana. A Cholo López se le cortó una válvula y aunque la desgracia fue menor que la vez anterior, ya a mitad de la primera serie debió desertar.

En la clase hasta 2 litros no se concretaron muchas inscripciones y sólo 6 autos largaron esta prueba sobre 15 vueltas. Carlitos Duralex Lafuente dejó el pique en manos de Hawkins pero ya en el riñón apareció primero y de ahí en adelante si te he visto no me acuerdo. Los tres primeros puestos quedaron definidos a pocas vueltas de largar y el espectáculo quedó atrás, en manos del Chivo Noguera y Vita, que reeditaron una vez más la tradicional lucha Peugeot-Fiat.

Las dos series de TC nos hicieron añorar otras carreras por el Campeonato. Ausente Muñiz y otros valores como Flores, Edreira, Costilla, los cálculos previos lo daban como ganador sin más trámite a Edgardo Thevenon. Y así no más fue. En la grilla de largada se alinearon Thevenon, con Torino powered by Berta; Ramonín Fernández, Falcon F-100; Willy Kank, Liebre 1 1/2; Carlos Romero, Mustang; Maslov, cupecita Ford; Lorenzo, Fairlane; y Moreno Preto, Alfa Romeo Giulia. Al promediar la primera serie ya vimos que los tiempos del Torino-Berta armado por Cachi Beecher eran inalcanzables y la única emoción la dieron las largadas de las dos series. Ramonín Fernández parecía manejar un ómnibus, Kank con una liebre cansada; en fin: un cómodo triunfo para Thevenon y final de la temporada 1970 para el Automóvil Club Río Gallegos.



CORDOBA

RUIDO EN EL PARQUE SARMIENTO

El Córdoba Moto Club organizó una variada programación motociclística en el Parque Sarmiento de esta ciudad, a total beneficio del Cotolengo Don Orione.

El joven piloto cordobés Dante Benegas fue el héroe de la jornada. Se impuso magníficamente en las tres pruebas realizadas: 100, 125 y 175 cc. fórmula internacional.

Con más de 45 minutos de atraso se largó la primera serie para máquinas de hasta 100 cc. La misma se cumplió sobre 24 giros al trazado de 1250 metros, y fue un diálogo entre Benegas y el representante de Deán Funes, José Orozco. Ambos se cortaron solos del resto del pelotón, notándose

→

LA ACTIVIDAD ZONAL

un acercamiento de Orozco en las rectas, mientras que Benegas demostrando su calidad conductiva se alejaba en la parte sinuosa.

Esta misma lucha que hizo vibrar al numeroso público presente, se repitió en la categoría hasta 125 cc. F. I. Benegas y Orozco ocuparon las posiciones de privilegio superando al sanluiseño Nery Varona, y a Cuello y Vitello por amplio margen.

En esta prueba el triunfo de Benegas fue más holgado, ya que tomó la punta desde el vamos para no abandonarla hasta la bandera a cuadros.

Por último, y para reafirmar sus actuaciones anteriores, Benegas concretó su tercera victoria de la tarde. Su rival de más peligro, Camilo Ferroni, debió desertar por problemas mecánicos, quedando así cómodo puntero. La segunda colocación quedó entonces en manos de Rafael González, ubicándose luego Carlos García y "Peteco".

KARTING

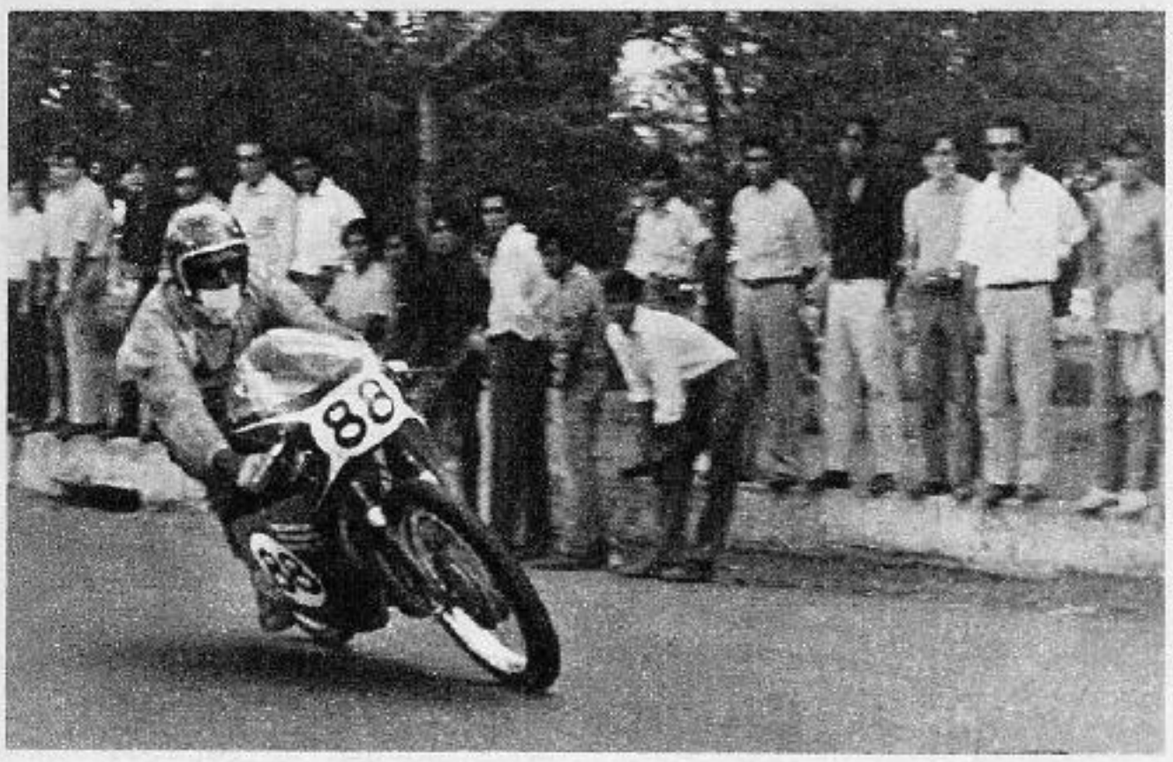
La prueba reservada para esta especialidad se corrió sobre 12 vueltas. Se impuso en gran actuación Hermes Castellanos con una máquina Hercerg, ubicándose en los puestos de escoltas Armando Alarcón y Manuel Fernández. Durante el trascurso de esta competencia se accidentó el piloto René Silva al embestir un árbol. Silva fue internado en el Hospital de Urgencia, siendo su estado reservado.



Benegas ,ganador en cat. 125 cm3.

SIDECARS

El plato fuerte de la tarde, (ya casi noche) lo constituyó la prueba de sidecars-fuerza libre. Triunfó la pareja Alberto Pomesano-Juan Carnota, siendo sus escoltas Amleto Pomesano-Julio Cuarombas.



Aquí el ganador doblando con todo.

CLASIFICACION COMPETENCIAS REALIZADAS EN EL PARQUE SARMIENTO EL DIA 20-12-70

100 CC. (24 VUELTAS)

1) Dante Benegas ..... Cecatto ... 24'38" Prom 73,080 kph
2) José Orozco ..... Zanella ....
3) Oscar Tofino .....
4) José Valenzuela .....
5) Héctor Bresso .....
6) Roberto Obregón .....
7) Roberto Ramírez .....
8) Jesús Morales .....

125 CC (32 VUELTAS)

1) Dante Benegas ..... Zanella .. 31'15" Prom 76,800 kph
2) José Orozco .....
3) Neri Varona .....
4) Arturo Cuello .....
5) Victorio Vitello .....
6) Pancracio Cattaneo ....

175 CC (25 VUELTAS)

1) Dante Benegas ..... Ducatti .. 24'38" Prom. 67,120 kph
2) Rafael González .....
3) Carlos García .....
4) Pancracio Cattaneo ....
5) Oscar Tofino .....

KARTING (12 VUELTAS)

1) Hermes Castellano ..... Herceg ....
2) Armando Alarcón .....
3) Manuel Fernández .....

SIDECARS (10 VUELTAS)

1) Alberto Pomesano-Juan Carnota ..... 11'21" Prom 69,070 Kph
2) Amleto Pomesano-Julio Cuarombas.
3) Juan Fava-Roberto Fava .....
4) Marcos Rodriguez-Francisco-Comas.
5) Aldo Nicola-José Aguirre .....

RUIDITOS SUELTOS

Nuevamente el Córdoba Moto Club incurrió en falta. En los días anteriores a las pruebas, anunció nombres de pilotos importantes de la Capital Federal. Por supuesto que no figuraron, siendo la mayoría de ellos, todos cordobeses.

Recordemos que esta misma actitud le costó un año de suspensión por parte de la Federación Regional Nº 5 cuando se realizó el Cruce del Pan de Azúcar.

~

El numeroso público concurrente circulaba libremente por el circuito, ubicándose en los lugares más peligrosos del mismo. Por suerte no hubo que lamentar ningún accidente, pero fue por pura casualidad y no por las "medidas de seguridad" reinantes.

~

Otra del Córdoba Moto Club. También se anunció que las competencias tendrían puntaje para el Campeonato Argentino, y sería ésta la última fecha del calendario. Tampoco fue.

~

A pesar de la gran cantidad de gente, se estima que un alto porcentaje entró al Parque por la vía más barata, léase "colados".

De cualquier forma, lo recaudado servirá para hacer una obra de bien en beneficio del Pequeño Cottolengo Don Orione.

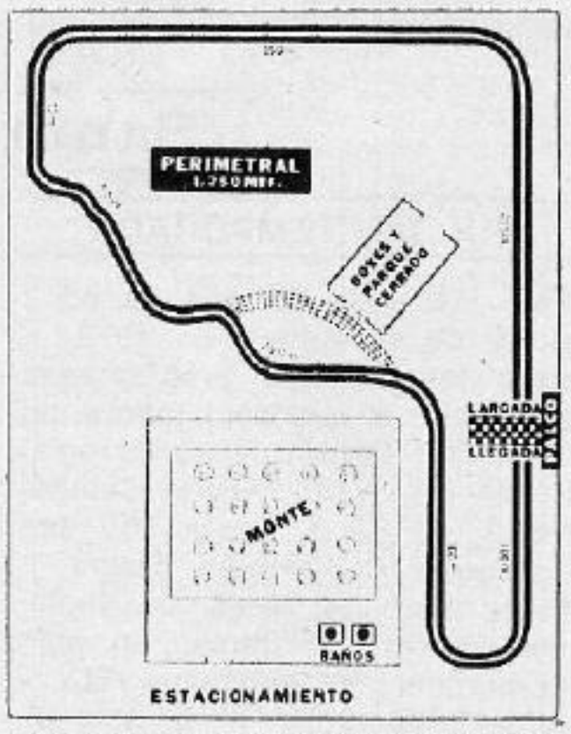
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AUTOMOVILISMO, PICNIC, SOL Y CALOR EN LAS HERAS

Se cumplió una interesante y dos veces postergada jornada de automovilismo en Gral. Las Heras. Una nutrida cantidad de público se hizo presente para presenciar la última prueba que corresponde al calendario de 1970, reservada para las categorías Cafeteras hasta modelo 1931 y categoría Fiat 600 Semipreparada y categoría Fiat 600 Prep. Libre. La misma fue suspendida en dos oportunidades por lluvia, pero los fans del Auto Club General Las Heras insistieron y porfiaron hasta cumplir con lo propuesto y la competencia se llevó a cabo en el año 1971, pero se hizo. Con el entusiasmo y dedicación de siempre, la organización resultó correcta; la colaboración del equipo de planilleros y cronometristas para con la prensa fue, sin lugar a dudas, de un valor inestimable, pues el calor agotador por momentos (o en todo momento) y casi 20 competencias disputadas a lo largo de toda la jornada, no influyó en el ánimo de los encargados de proporcionar la información:

"LAS HERAS AUTO CLUB"

Circuito No. 1



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la amabilidad estuvo siempre presente. ¿Vamos a la carrera?

CATEGORIA FIAT 600
SEMIPREPARADOS

Abrieron el fuego los Fiatines "semipreparados" disputando 3 series a 8 vueltas cada una, 2 semifinales a 6 vueltas y (por fin) una final a 10 vueltas. Todos los valores destacados de esta categoría se hicieron presentes en Gral. Las Heras contando orgullosamente entre sus filas a una joven representante del bello sexo: la señora Marta Ghia de Paz, representando al barrio de Victoria. Los motores aguantaron estoicamente los rigores de la alta temperatura y del manejo fuerte a que fueron sometidos. La pista, en buenas condiciones (tierra al fin), fue también motivo para que se viera buen espectáculo, aparte del ofrecido por Carlos Cacopardo, con un manejo violento, entrando cruzado en las curvas y saliendo arando, volanteando de lo lindo para delirio de los "fans" que gustan ese estilo de manejo.

1ª Serie (Categoría Fiat 600 semipreparados)

Esta serie se la adjudicó Juan Carró a un promedio de 69,100 kph y también el record de vuelta establecido en la 5ª con un tiempo de 1'03" y un promedio de 71,400 kph. El 2º puesto fue de Hernán Medrano, 3º Jorge Chechi, 4º José Roberto Séptimo, 5º José Luis Vaccaro.

2ª Serie (Categoría Fiat 600 semipreparados)

Enrique Tomasello es, sin lugar a dudas, un piloto de punta "por vocación" y en esta serie no perdonó ni a las damas (Sra. de Paz) y se alzó con la serie seguido del no menos y a la vez vehemente piloto (y hombre de punta también) Carlitos "P. CORSA" Cacopardo, 3º Miguel Zanelli, 4º Marta Ghia de Paz, 5º Héctor Aparicio y 6º José del Arca.

3ª Serie (Categoría Fiat 600 semipreparados)

¡"Ruqueta"! ¿Ninguno faltó a la cita? ... Perfecto Antelo salió como "tejo" y toda la "indiada" detrás..., pero resultó inalcanzable. Se entiende muy bien con su Fiatín y maneja muy... pero muy bien. No se alteraron las posiciones y "por su" ganó Perfecto Antelo a un promedio de 66,400 kph y obtuvo el record de vuelta (5ª) con 69,107 kph en un tiempo de 1'05"; 2º Oscar Quarello, 3º Torelli, 4º Luis Giacobino, 5º Franco Furlaneto, 6º Jorge Logioio.

1ª Semifinal (Cat. Fiat 600 semipreparados)

Otra vez para Enrique Tomasello en un tiempo de 6'27" y a un promedio de 70 kph; también el record por vuelta (en la 4ª) en un tiempo de 1'03" y a un promedio de 71,400 kph; 2º Perfecto Antelo, 3º Juan Carró; 4º Miguel Zanelli, 5º José Luis Vaccaro y 6º Torrelli.

2ª Semifinal (Cat. Fiat 600 semipreparados)

Esta vez sí (Si, si, si, Sres. de la Redacción) el triunfo fue del nunca bien ponderado Carlitos "P. CORSA" Cacopardo, conduciendo como "solo él sabe hacerlo" (al remango) en un tiempo de 6'13" a un promedio de 72,600 kph. ¿El récord de vuelta? También para Cacopardo, en la 4ª vuelta en un tiempo de 1'01" y el promedio fue de (atenti, muchachitos) 73,700 kph, 2º Hernán Medrano, 3º Luis Giacobino, 4º José Séptimo, 5º Oscar Quarello y 6º Manolo Argüello... todos muy juntitos detrás del alejado Cacopardo.

FINAL CAT. FIAT 600
(SEMIPREPARADOS)

Aquí estuvo "la cosa": para alquilar balcones fue poco, habia que alquilarlos con departamento y todo. Enrique Tomasello comenzó el 71 triunfando sin atenuantes en cuanta serie, semi-final o final se pusiera a tiro. El coche funcionaba "que era un balazo", se fue solo, solito, pero "el baile" estaba atrás, danzaban sin perder el ritmo Perfecto Antelo, Carlos Cacopardo, Juan Carró y Luis Giacobino. Las 10 vueltas fueron de antología y el suspenso en las vueltas finales por el 2º y tercer puesto que se definió sobre la línea de llegada prácticamente. Resultando la clasificación final en forma siguiente:

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA FIAT 600 SEMI-PREPARADOS

		Prom. 71,400 km/h.	
1º	Enrique Tomasello	10m32s	
2º	Perfecto Antelo	10m41s	
3º	Carlos Cacopardo	10m47s	
4º	Juan Carró	10m48s	
5º	Luis Giacobino	11m24s	9 vtas.
6º	Hernán Medrano	11m30s	"
7º	Luis Vaccaro	———	"

CATEGORIA FIAT 600
PREPARACION LIBRE

SIEMPRE BAJO LA DIRECCION DEL COMISARIO DEPORTIVO SEÑOR HECTOR JOSE MAFFI, el espectáculo siguió con ritmo continuado. La premisa se cumplió al pie de la letra, pese al color, con la participación de todos los mejores valores de la categoría, con un Antonio Giraldez superdispuesto a amargarle la tarde a todos sus colegas y a la postre cargar el Fiatín con todos los trofeos y las "lucrecias" en el bolsillo. secreto. Héctor Saltzman también estuvo a tono en la calurosa tarde, haciendo suya la 2ª Serie, Alejandro Bastarrica estuvo siempre ahí nomás; también pusieron lo suyo Ricardo Pandolfo y Horacio Miranda.

1a. Serie (Categoría Fiat 600 preparación libre)

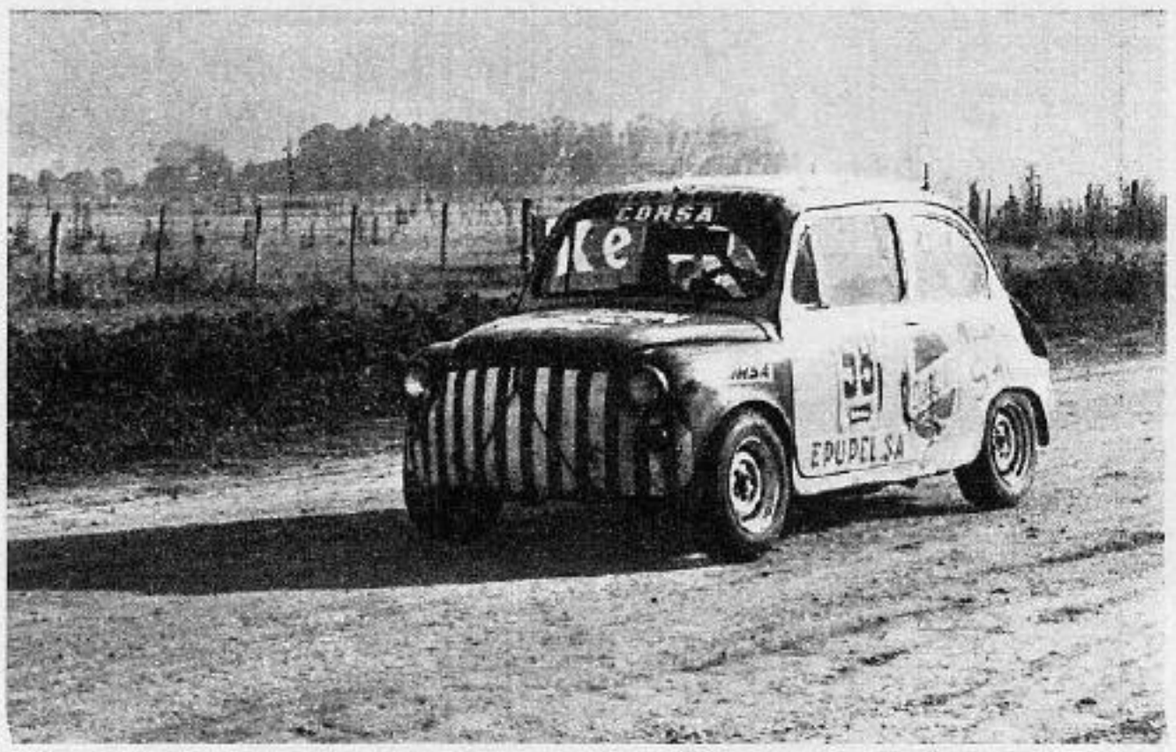
Bandera en alto y motores a todo régimen, señal de partida y comienza la lucha por el ansiado como codiciado primer puesto. Antonio Giraldez toma la punta decididamente conduciendo a su Fiatín con soltura, encarando cada curva sin errores, pero pisando siempre ese acelerador a fondo. Mientras atrás "la cosa" estaba "Julerona m'hijo" Bastarrica, Pandolfo y Lynn pugnaban por superarse continuamente. Pero Giraldez en la 3ª vuelta marcaba el récord de "idem" 59" fue el tiempo y el promedio quedó clavado en 76,200 kph. En "Jin" ganó Giraldez a un promedio de 73,700kph en un tiempo de 6'05", 2º Alejandro Bastarrica, 3º Ricardo Pandolfo, 4º Carlos Lynn, 5º Jorge Spinetto y 6º Juan Carlos Vaccaro.

2ª Serie (Categoría Fiat 600 preparación libre)

Porque fueron dos series y una final, cada serie a 6 vueltas y la ansiada final a 10 vueltas. Picó en punta Horacio Miranda y se dio el gusto de cumplir la primera vuelta en la posición de privilegio, pero este muchacho Héctor Saltzman pisó y pisó hasta pasarlo y arrebatarle el primer puesto, sin abandonarlo hasta el final. En la vuelta Nº 5 Héctor Saltzman marcó el récord de la misma con un tiempo de 1'01" y un promedio de 73,700 kph. La clasificación fue la siguiente: 1º Héctor Saltzman con un promedio de 69.100 kph, 2º Horacio Miranda, 3º Franco Gava, 4º Leonardo Agusti, 5º Juan J. Orga y 6º Atilio Mateucci.

FINAL CATEGORIA FIAT 600
PREPARACION LIBRE

Previo a la suspensión del repechaje previsto, por ausencia de competidores, se presentaron 4 y se los dio por clasificados y 9 coches en línea de largada a disputar, ahora si, la gran final. Antonio Giraldez salió como impulsado por un Cohete Atlas, tomó distancias y "hasta más ver... Canejo", con seguridad, ni que golondrinas, ni que ocho cuartos tendría en el motor. Hasta se dio el lujo de marcar el record de vuelta en la 2, en 1' a un promedio de 75 kph. 2º se clasificó Alejandro Bastarrica, 3º Héctor Szaltman



Nuestro fiel y sacrificado Carlitos Cacopardo no pudo lograr el regalo de Reyes; pero no desesperes, ya llegará, ya llegará...



Antonio Guiraldez picando en punta, y sin darle tregua lo sigue un poco más atrás el que sería 2º, Alejandro Basterrica, en la de Fiat 600 Preparación Libre.

LA ACTIVIDAD ZONAL

con la inscripción "P. CORSA" como cábala infalible, 4º Franco Grava, 5º Horacio Miranda, 6º Juan José Orga y 7º Leonardo Agusti. Tiempo para la serie final 10'23" promedia 72,600 kph.

CATEGORIA CAFETERAS HASTA MODELO 1931

Se disputaron 6 (seis) competencias entre series, repechajes y la final; las series fueron a 8 vueltas, el repechaje a 4 y la final a 10 vueltas. Aquí se mezclaron cafeteras hasta modelo 27 y hasta modelo 1931, es decir que fue un encuentro entre competidores de la zona de La Plata, Lobos etc. etc. y los concurrentes a la zona Oeste, casi todos de la categoría hasta modelo 1927. Se evidenció, por lógica, superioridad en el aspecto mecánico y en velocidad, pero no muy apreciable; los de modelo 27 se defendieron muy bien. Respecto a la fragilidad de los motores, el balance es pareio para ambos, lo mismo en el nivel conductivo, como así también en la prolijidad con que encaran la terminación de cada vehiculo.

1ª Serie (Cat. Caf. hasta mod. 1931)

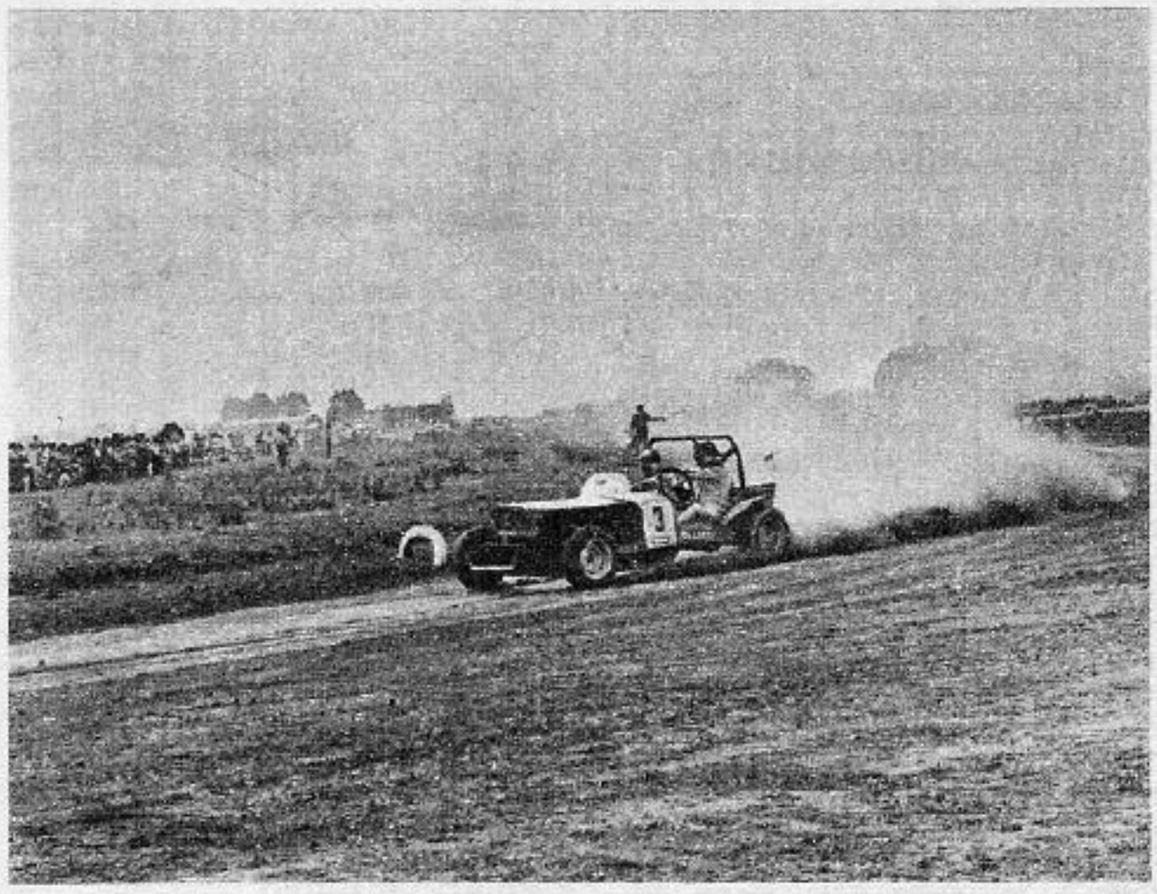
En la 1ª serie un "FORD" preparado "para ganar" se alzó con el triunfo con un "Yo que si" al volante, conduciendo como por "un riel", y ganó la serie en un tiempo de 9,09" a un promedio de 65,100 kph batiendo el record de vuelta (en la 2ª) en un tiempo de 1'05" y el promedio fue de 69,100 kph, 2º Alejandro MacCormick (el crédito) de Roque Pérez, 3º Juan Carlos Rodriguez, 4º Ricardo Montoro y 5º Nicolás Marzano.

2ª Serie (Cat. Caf. hasta mod. 1931)

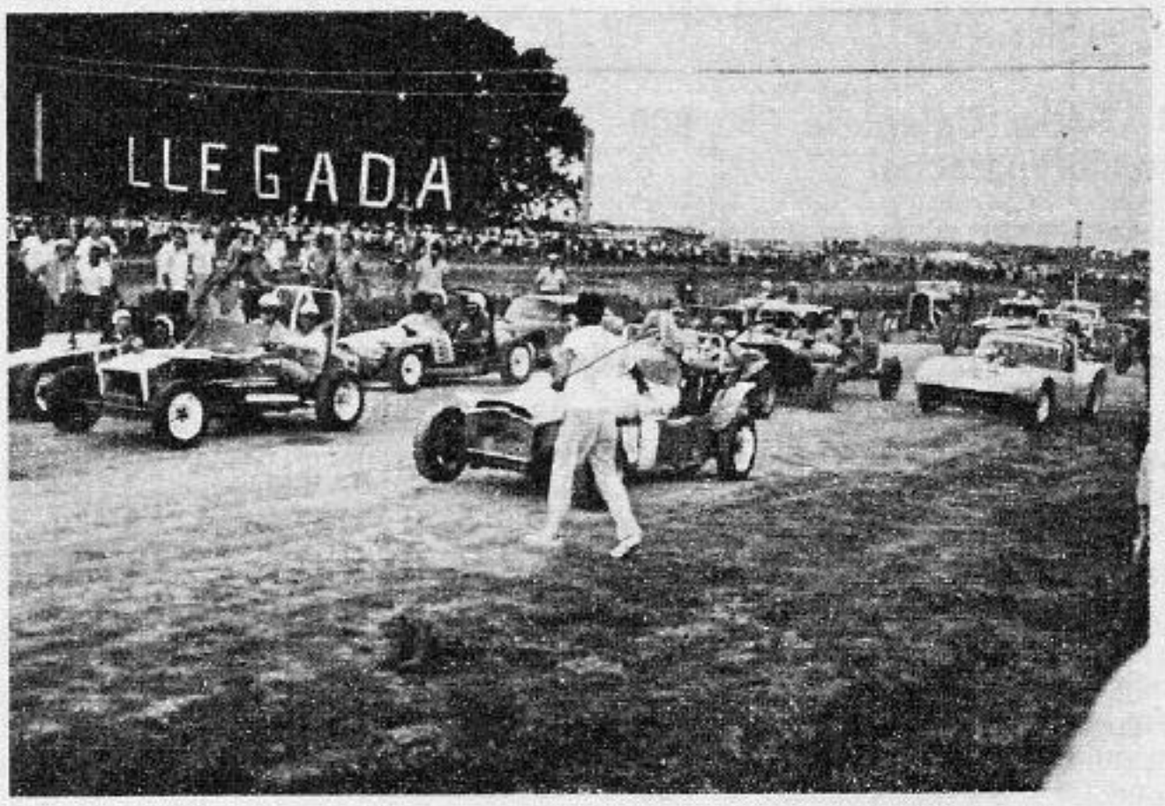
Los "Ford" en su día, el encargado de llevarlo al triunfo en la serie fue Rodolfo Provenzano de Merlo con la inscripción "Parabrisa CORSA" en el coche (a manera de gualicho) y le surtió efecto: su hijo tiraba patadas al aire de alegría; 2º se clasificó Raúl Mercado con Oldsmobile (modelo 31), 3º Nicolás Romagnolo con Frazer (modelo 31), 4º Jorge Spada y 5º Paita. Provenzano se alzó con el record de vuelta en la 3ª en 1'06", promedio 67,700 kph y el promedio general fue de 61,600 kph.

3ª Serie (Cat. Caf. hasta mod. 1931)

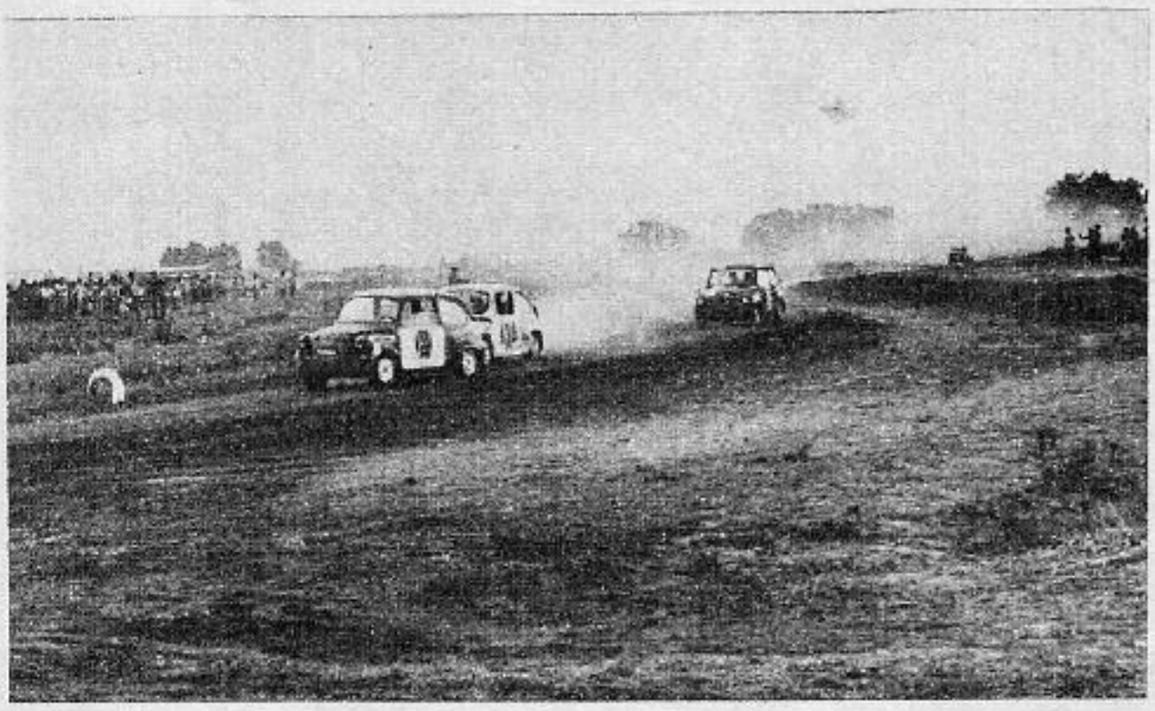
La serie contó con 6 competidores en la línea de partida, la lucha se hizo intensa desde "el vamos" entre Ovidio Gómez y Jorge García; en la 3ª vuelta García tomó la punta hostigado ahora por Oscar Ponce que luego también sufrió retraso por falencias mecánicas. Ganó la serie Jorge García a un promedio de 67,700 kph, 2º Nicolás Chadarof, 3º Juan Cousso de Merlo (también con el amuleto de la inscripción "CORSA"), 4º Juancito Melano, 5º Oscar Ponce y 6º Ovidio Gómez.



"Yo que si" volanteando en plena tierra. Terminó 3º.



Los muchachos de Las Heras no usan patonas. Largada de las cafeteras.



Las bolitas fueron el plato fuerte del picnic en Las Heras.



Perfecto (Petiso) Antelo y Cacopardo dándose como en la guerra.

4ª Serie (Cat. Caf. hasta mod. 1931)

En la serie se distinguió Juan A. Salto, por su andar fuerte y con el coche cruzado en las curvas derrapaba continuamente y los trompos, se sucedían con frecuencia para deleite del numeroso público presente. Ganó la serie Miguel Graciano a un promedio de 71.400 kph, 2º Osvaldo Wagner, 3º Adolfo Ré, 4º Juan A. Salto y 5º Carlos Penna.

Repechaje

Se clasificaron al cabo de las 4 vueltas Carlos Penna y Dover GELIA.

FINAL CAT. CAFETERAS

Con 18 competidores en la línea de largada y la noche en cierne se dio la señal de partida. Las posiciones se alternaban continuamente; mientras Juan A. Salto hacía trompos y más trompos, los defensores de hasta modelo 31 tomaron la punta mientras Adolfo Ré se mantenía expectante y sin exigir demasiado a su "DODGE". A partir de la 5ª vuelta Jorge (Pucho) García tomó la punta y no la abandonó hasta "la de a cuadros" ganando la competencia en un tiempo de 10'52" a un promedio de 69,100 kph.

CLASIFICACION FINAL CAT. CAFETERAS MOD. 1931

1º Jorge (Pucho) García	10 vtas.	T. 10'52"	prom., 69,100 kph.
2º Osvaldo Wagner	„	„ 11,16"	
3º "Yo que sí"	„	„ 11'24"	
4º Adolfo Ré	„	„ 11'30"	
5º Ricardo Montoro	„	„ 11'35"	
6º Carlos Penna	„	„ 11'39"	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Comenzamos el año con toda la chispa !

Temporada Internacional Sport Prototipo

Con puntaje para el Campeonato Mundial de marcas



Murillo Kern & Co.

Con BOSCH

1º Siffert-Bell - **Porsche 917**
2º Rodriguez-Oliver - **Porsche 917**
3º Stommelen-Galli - **Alfa Romeo**
4º De Adamich-Pescaroló - **Alfa Romeo**

En todo el mundo bujías BOSCH

a.i.p



ESTE MENSAJE ES PARA USTED:

Si usted es oyente,
nos escucha con el país.

Si usted es avisador,
el PAIS lo esta escuchando
por:

LR3 RADIO BELGRANO 100 KW

Y su rueda de emisoras del interior

LT8	RADIO ROSARIO DE ROSARIO	10 KW
LT12	RADIO Gral. MADARIAGA DE PASO DE LOS LIBRES	1.5 KW
LT14	RADIO Gral. URQUIZA DE PARANA	10 KW
LT16	RADIO Pte. ROQUE SAENZ PEÑA DE CHACO	1.5 KW
LU5	RADIO NEUQUEN DE NEUQUEN	20 KW
LU33	EMISORA PAMPEANA	25 KW
LV2	RADIO LA VOZ DE LA LIBERTAD DE CORDOBA	25 KW
LV5	RADIO SARMIENTO DE SAN JUAN	25 KW
LV12	RADIO INDEPENDENCIA DE TUCUMAN	25 KW
LW5	RADIO DEL NORTE DE SANTIAGO DEL ESTERO	5 KW
		248 KW de

DE POTENCIA A SU SERVICIO

LR3 RADIO BELGRANO

EL PAIS LA ESTA ESCUCHANDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas
CORSA
noticorsa

ALA-AUSTRAL:
UTOPIA Y REALIDAD

"Mi sueño de siempre ha sido levantar y consolidar la gran empresa aérea comercial privada de la Argentina. Pienso que la utopía, porque hace unos años no era más que eso, tuvo tal fuerza motora que puede trasformarse en realidad en un futuro no muy lejano."

Estas palabras son la introducción a un mensaje que William J. Reynal, vicepresidente y director administrador de Ala-Austral, dirigió a "su gran familia del aire". Como periodistas espiritualmente ligados al desarrollo de esa empresa, somos testigos de una labor teonera que la coloca a la vanguardia de nuestro quehacer aeronáutico. Basta reseñar algunas realizaciones concretas. *Incrementos en el servicio:* en el trasporte de pasajeros hubo un aumento del 11,26 % con relación a 1969. En cargas el aumento fue de 14,29 %, con relación al mismo período. Un record el 15 de octubre con un embarque de 43.312 kilogramos trasportados desde Aeroparque. *Mantenimiento:* por primera vez se realizó en los talleres de la compañía en Aeroparque el recorrido total de un avión YS-11. Técnica y eficiencia de la mano de obra argentina. *Nuevos locales:* modernos y funcionales, en Resistencia, Posadas y Tucumán. *Eficiencia operativa:* los topes alcanzados en el rendimiento de utilización de aeronaves y los elevados porcentajes en el cumplimiento de vuelos y horarios son óptimos en relación a las mejores empresas aéreas comerciales del mundo y colocan a ALA-AUSTRAL en una indiscutible posición de vanguardia. *Oficina de reservas:* como un preludio a la adecuación de las oficinas centrales, se habilitó la Sala de Reservas, dotada de todos los adelantos en la materia. *Centro de Informes Bariloche:* en colaboración con la Asoc. de Hoteles de Bariloche, se habilitó en pleno centro de Baires una excelente oficina de informes, como contribución al conocimiento de la belleza de nuestros lagos del Sur.

Y por nuestra parte agregaremos que la contribución de ALA-AUSTRAL al desarrollo de las competencias automovilísticas en todo el país, a través de sus múltiples y puntuales vuelos regulares y muchos especiales cuando las circunstancias lo requieren, han posibilitado el movimiento de pilotos y equipos para cubrir todos los compromisos y una excelente atención al periodismo en general y al deportivo en particular, nos permiten, domingo a domingo, recibir el material a tiempo, aun en los cierres más críticos.



EXHIBICIONISTAS

MAR DEL PLATA Y L

Expo Auto 1971 aúna los más heterogéneos componentes de nuestro parque automotor, deportivo o no. Muestra interesante en Mar del Plata.

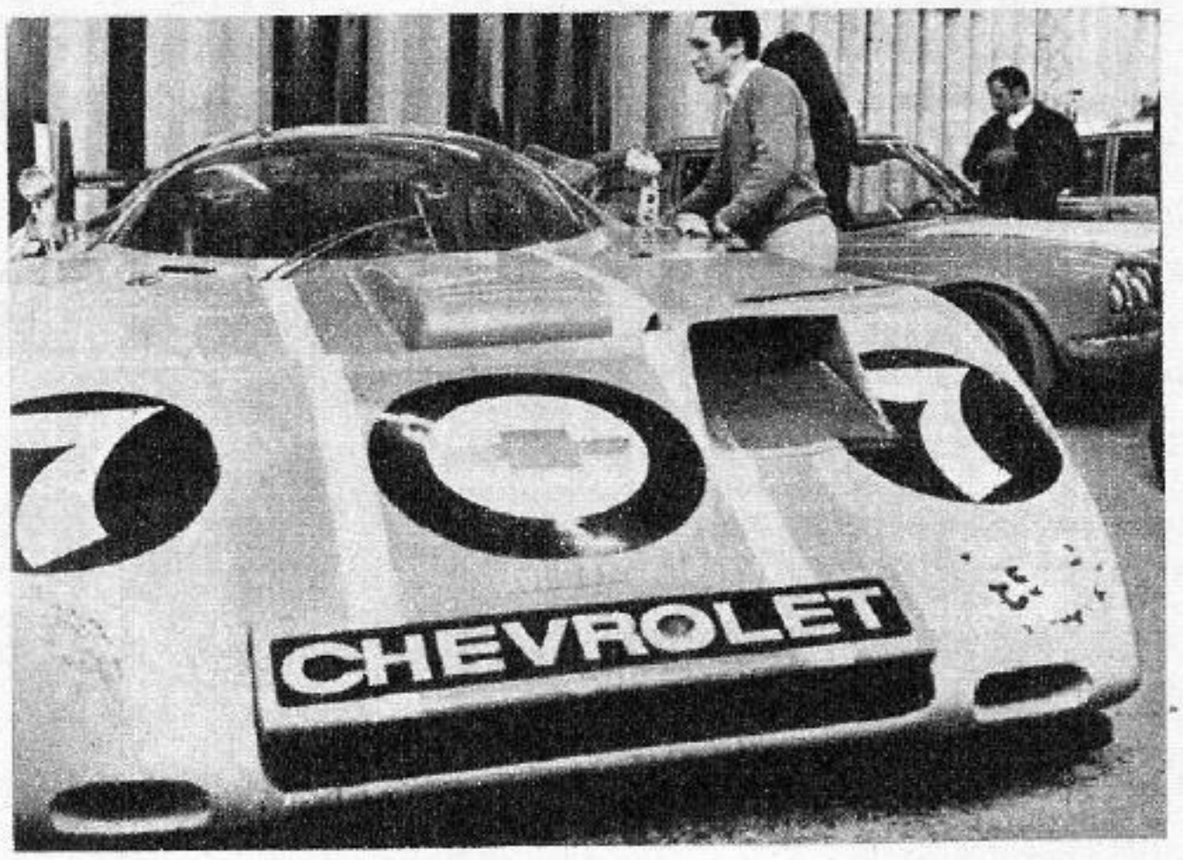
El día 12 de enero se inauguró oficialmente la Expo Auto '71 en Mar del Plata, contando con la presencia de la mayoría de los que de una u otra manera tienen que ver con el mundo automotor. El amplio terreno cubierto de Colón y Güemes alberga a representantes de la industria nacional de automóviles, constructores deportivos, automóviles de competición actuales y de colección no tan actuales, stands de entretenimientos (sanos, se entiende) e inclusive un stand perteneciente a un libelo, antología, fiorilegio, vademécum o como gustéis llamarlo, de índole periodística y que responde al sugestivo nombre de Corsa o algo parecido.

Los testimonios gráficos,





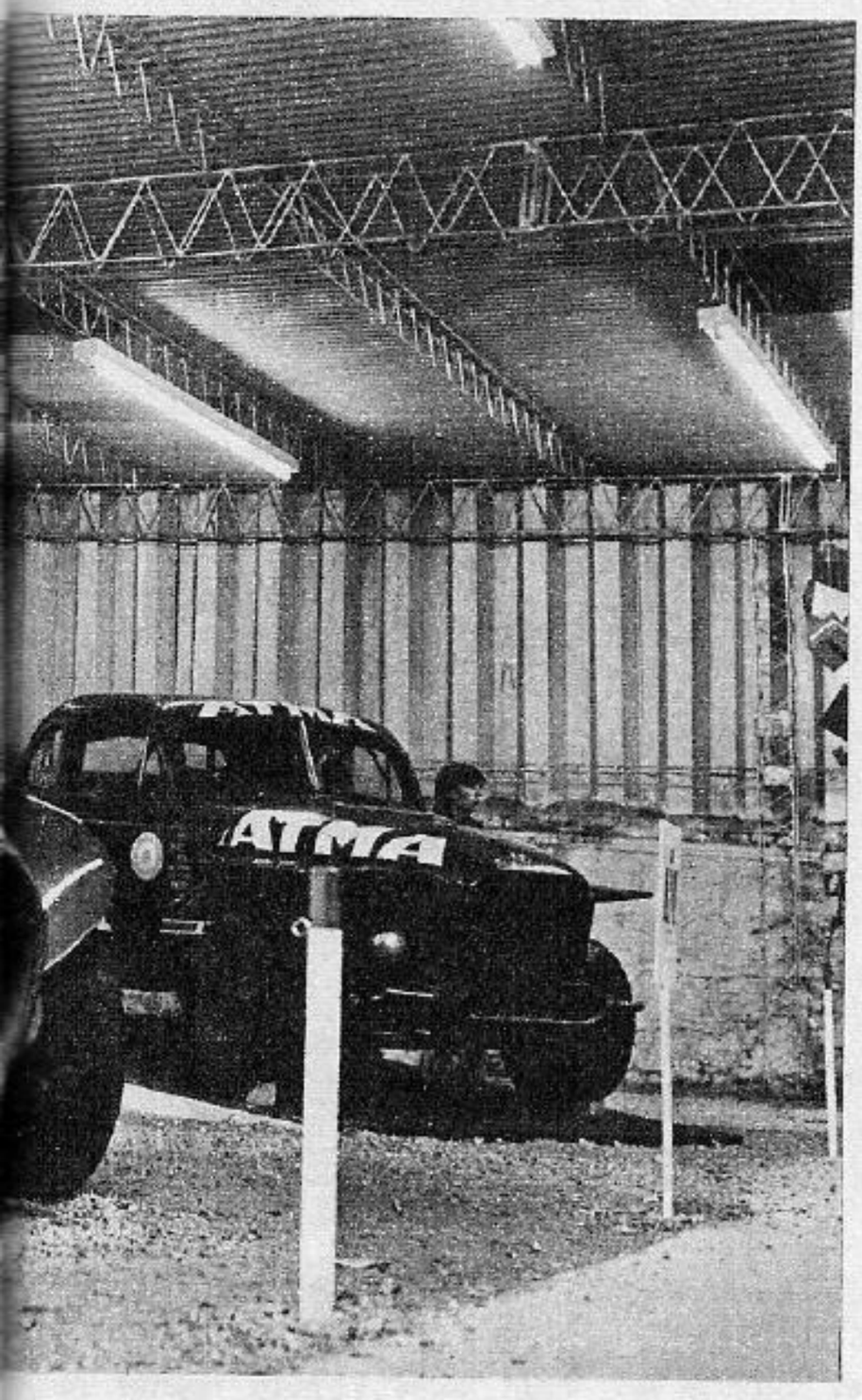




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS AUTOS

mucho más elocuentes que la letra, se encargan de mostrar cómo es —más o menos— la Expo Auto '71. Se recomienda concurrir a visitarla, especialmente a quienes disfruten de sus holidays en Mar del Plata, ya que es una buena oportunidad para ver y tocar los autos que corrieron toda la temporada nacional, para apreciar autos clásicos realmente de exposición, y de paso colaborar con Cupeiro, Ballbé, Tata Ecker, Nando Arana, Caride y toda esa buena gente que no escatima esfuerzos para hacer de esta exposición un espectáculo digno. Recompensemos con nuestra presencia la labor de estos esforzados trabajadores. Que el sacrificio de ellos no sea en vano. ¡Vive Dios!



Arriba, izquierda: Uno de los mejores —si no el mejor— stands de la exposición: el presentado por Oreste Berta, en el que se exhiben el Berta-Cosworth, el Berta-Tornado y elementos desarrollados por Berta.

Autos históricos: la Galera de Emiliozzi y la cupé de Cacho Matías, expuestos por Car-show en la exposición.

El galaico Cupeiro, uno de los factótum de la exposición, departiendo en amable plática con Oreste Berta, prestigioso alquimista.

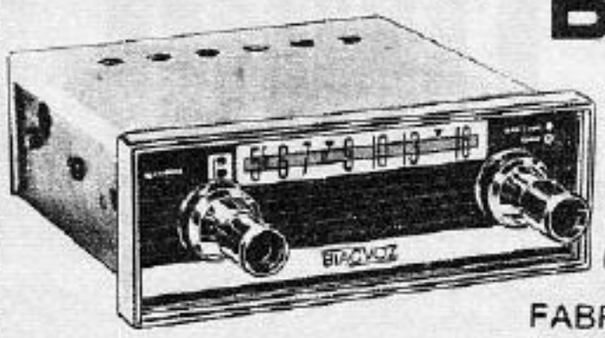


Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

PARA SU CITROEN AMI 8

AUTO RADIO BLAC VOZ



ES UN PRODUCTO: MOTORVOX

CON TRANSISTORES FAPESA

FABRICA: HUMBERTO 1º 2126
T. E. 241-3012, LANUS OESTE

VENTAS: VIEYTES 1437 T. E. 21-2932, CAP. FED

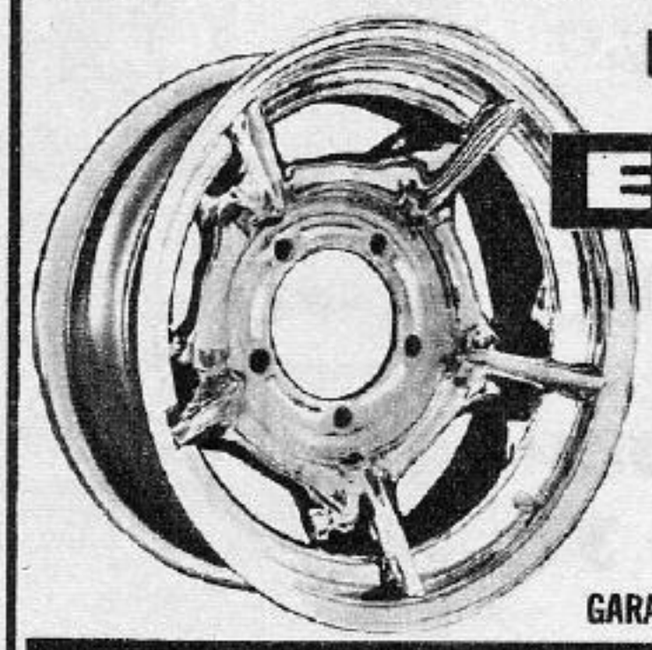


- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

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.



LLANTAS M. R.

EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

Anchas
Desplazadas
de Acero Cromadas
para Torino
Peugeot

GARANTIA ESCRITA

INDUSTRIAS METALURGICAS
FABICANTES DISTRIBUIDORES

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 1040 · CIUDADELA NORTE · 653-1175
PCIA. BS. AS. ENVIOS AL INTERIOR



VIAJA
TAMBIEN EN
UN FIAT 600!..

LA MESA VIAJERA

SU IDEAL COMPAÑERA

Para el "week-end", la playa y hogar PORTATIL, LIPIANA, MODERNA, IRREEMPLAZABLE.., Armada en hierro estampado, superficie en cuerina lavable o laminado plástico de vistosos colores.

UBIQUELA DETRAS DEL RESPALDO TRASERO

FABRICA Y DISTRIBUYE: mendez y Cia. S.A.I.C.F.I.
HELGUERA 4040 - BUENOS AIRES - T. E. 53-7838

QUE... LINDO ES REGATEAR EN M

Organizada por el Club Náutico Mar del Plata, se llevó a cabo la VI Semana Nacional del Yachting. Sin lugar a dudas, algo para recordar por mucho tiempo. Buenas competencias y mucha cordialidad



Y fueron 70 los barcos que largaron en las saladas aguas de Mar del Plata, interviniendo en la VI Semana Nacional de Yachting, que el Club Náutico de dicho balneario te, entre los días 6 y 10 del cte. organizó, como lo hace anualmen- para prácticamente todas las clases de barcos que hay en nuestro país

Para ir al relato cronológico de los hechos podemos decir que todo se inició con una conferencia de prensa a bordo de la Fragata Sarmiento a mediados de noviembre, en la que se esbozaron las actividades de la Semana del Yachting.

El programa era bastante extenso; sin embargo se cumplió de cabo a rabo, todo gracias al entusiasmo de las distintas comisiones del Náutico Mar del Plata, las que no vamos a nombrar por riesgo de olvidar alguna, y que trabajaron como enanos para lograr el éxito. Todo anduvo como sobre aceite, eliminando prácticamente cualquier queja o disconformidad.

Siguió el desarrollo del evento con la recepción de las delegaciones, las que fueron por sí bastante numerosas (record) y que fueron alojadas gratuitamente en las instalaciones del club, recibiendo además una serie de tickets para poder intervenir en los variados saraos que hubo durante el trascurso de la semanita.

El día 6, trás la ceremonia de apertura, se largó la primera regata con viento NO de 20 km. Los Grumetes y Finn lo hicieron en la cancha "A" que estaba ubicada frente a Playa Grande; las restantes clases lo hicieron en la cancha "B" que estaba establecida dentro del puerto. La serie trascurrió sin grandes sobresaltos, con excepción de la entrada al puerto de un buque liberiano que cortó a las distintas flotas por la mitad, con el lógico perjuicio de muchos.

Por la tarde estaba programado un paseo por la costa marplatense hasta el Club de Regatas Mar Chiquita, que debió suspenderse por falta de tiempo.

Al día siguiente se corrieron la segunda y tercera regatas, las que se desarrollaron respectivamente con vientos de NE de 15 km y NE de 18 km, calmando este último al promediar la prueba.

Nuevamente no hubo alternativas de destacar en ninguna de las dos series; en la clase Finn los puestos variaron a rolete, lo mismo que en la Polaris; en cambio, en las demás, los puestos de punta estuvieron cantados desde el vamos.

Para la noche estaba previsto un asado en el que el derecho de admisión consistía en un disfraz de pirata; durante el trascurso del mismo se elegiría a Mister Yachtman y sus princesos.

Una lluvia bastante fuertecita desbarató los planes; sabe Dios en qué hubiera terminado la festichola con los ánimos, u n'anto alegres, de los jóvenes y bulliciosos tripulantes.

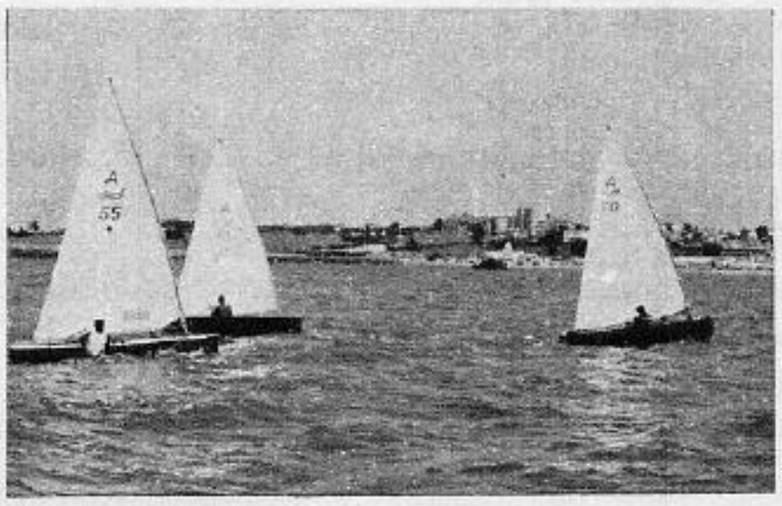
El 8 se trató de iniciar la cuarta y última regata del torneo, pero el horno no estaba para bollos; volaban vacas y otros objetos no identificados que dificultaban la navegación. De todas maneras se intentó salir a correr con la consecuencia de varias tumbadas, palos rotos y demás yerbas; las 14 o más lanchas de salvamento que había dispuestas no daban abasto, por lo que se decidió anular la prueba. Indudablemente con 80 km de viento es muy difícil correr. Como consecuencia de la anulación se dio por terminado el evento sin el descarte salvador.

Si bien terminaron las actividades de índole competitiva, continuaron las sociales; por la noche hubo una cazuela que estaba para chuparse los dedos y fue allí donde se eligieron los "hermosos"; el sampedrino Alberto Luchesi (a) Fosforito, resultó electo Mister Yachtman, siendo sus princesos los no menos lindos Antonio Gnevi (a) Manubrio y Carlos García Fronti-

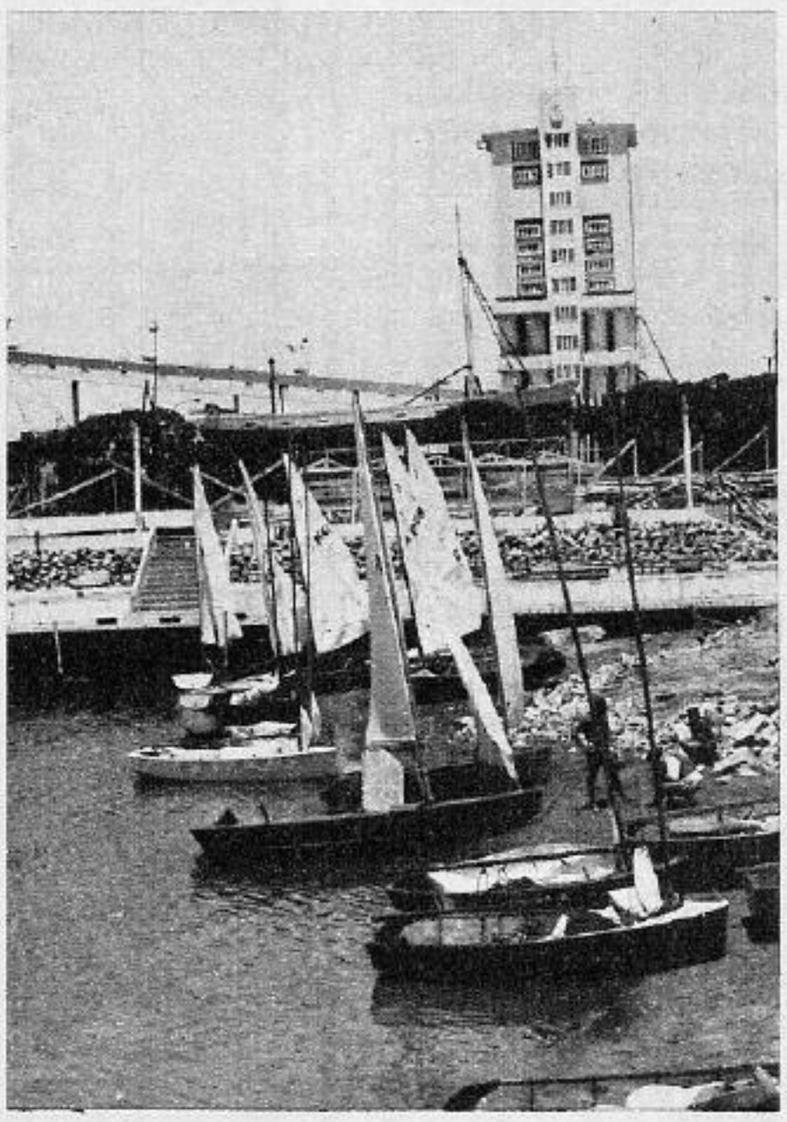
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por PEDRO NADIE SIEDMANN

AR DEL PLATA...



Los Grumetes y Finns evolucionando frente a Playa Grande, antes de la primera regata del torneo.



Los Finns en plena ceñida; al fondo, la escollera norte y el barco griego hundido hace algunos años.

Vista del fondeadero del Club Náutico Mar del Plata, en el que dormían los barcos más chicos.

ni (a) Mantecol, quienes fueron ovacionados y manteados como los ritos lo exigen.

El sábado se corrió la regata de los periodistas en Grumetes del club; la competencia estuvo como para alquilar balcones, por lo menos en lo que respecta a lo divertido de la prueba, de la que CORSA no pudo salir airosa, puesto que a pesar de llegar en primer término no tuvo mejor idea que virar una boya al revés, lo que trajo aparejada su descalificación; en definitiva la copa quedó en las mejores manos, las de Francisco Pazos, del matutino "La Prensa"; de más está decir que quien aquí escribe lo está haciendo desde un incómodo cepo y con las manos engrilladas para ver si en otra oportunidad aprende a hacer las cosas bien.

Por la tarde del mismo día se realizó un desfile de todas las embarcaciones intervinientes, para terminar la excelente VI Semana del Yachting con una cena y baile de clausura, en la que se entregaron los premios, muy buenos ellos, así como un recordatorio para todas las delegaciones.

El saldo de la fiesta, pues eso es lo que fue, es uno solo: El que se pierda la VII Semana Nacional del Yachting, el año que viene, podrá ser acusado de no querer pasarla bien, pues si bien en el aspecto competitivo no es mucho lo que se debe esperar, sí es mucho lo que brinda el Club Náutico de Mar del Plata, con lo que queremos involucrar a todos sus socios y autoridades, quienes se desvivieron por armar un torneo que sirve para acercar a nuestros navegantes al mar.

Por supuesto, del contenido de la nota se desprende que sólo queda felicitar a los organizadores y a todas las instituciones que colaboraron, que fueron muchas, y pedirles que continúen esta labor para que todos los años haya más y más barcos corriendo en las aguas de Mar del Plata.

CLASIFICACION GENERAL DE LAS REGATAS DE LA VI SEMANA NACIONAL

CLASE GRUMETE - 6 inscriptos

Timonel	*Tripulantes*	*Barco*	*Puntos*	*Club*
1º Norberto Rovere	Odino Cisilino Augusto Bruciapaglia	Reproche	30,25	CNMP
2º Jorge L. Rabini	Fernando Canto Julio Grebol	C. Corrientes	21,25	CNMP
3º Roberto Gatti	Jorge Tocaffondi Hugo Strassburger	Gamma	21,00	YCO
4º Ricardo Capparelli ..	Rubén Capparelli Rolando Capparelli	Alfa	20,25	CNMP
5º Horacio Huergo	Tomás Müller Horacio Petterser	Betta	18,50	CNN

CLASE LIGHTNING - 5 inscriptos

1º Antonio Gnery	José Alberdi Jorge Meano	Kiwi	21,25	YCO
2º José M. Irizar	Hugo Buontempo Muriel de Irizar	Catriel	15,25	CUBA
3º Enrique Tellarini	Jorge Ciancio José Alonso	Play Boy	12,50	CNBB
4º Hugo Fioravanti	Ricardo Schroeder Oscar Tellarini	Platero	12,00	CNBB
5º Jorge Novelli	Luis Lavarello Eduardo Hualde	El Gaita	9,00	CNMP

CLASE POLARIS - 4 inscriptos

1º Rafael Ezcurra	Javier Ezcurra Héctor Ezcurra	María	12,25	CNSI
2º Osvaldo Franzetti	Ernesto Scannapieco Luis Ostner	Boom	6,25	CNSI
3º Daniel Pereyra Baher .	Ignacio Katzer Ricardo Glasman	Pssst	5,25	YPF
4º Humberto López	Ricardo Roberts Enrique Santos	Yacay	4,25	YCBA

CLASE SNIPE - 11 inscriptos

1º Roberto Salvat	Martín Echeverría	Charango II	16,50	CNSI
2º Eduardo Dallera	Claudio Canale	Guado	10,50	CNN
3º Oscar Siches	Hernán Siches	Principito	9,25	YCCN
4º Hugo Castro	Pedro Gnese	Gano	6,00	CNSI
5º Néstor Fabres	Rubén Suárez	Rompedor	5,00	CNN

CLASE FINN - 8 inscriptos

1º Guillermo Alfonso	Amasijo	18	CUBA	———
2º Carlos Mendonça	Chanta IV	16,75	YCA	———
3º Jorge Sanjurjo	Condalino	15,50	CNSI	———
4º Ricardo Pérez Hablaga	Yogui	9,00	CV	———
5º Ernesto Kutter	Flaca	7,00	CNSI	———

CLASE PENGÜIN - 35 inscriptos

1º Carlos Cassini	Alberto Luchessi	Toy	86,0	CNSP
2º Bartolomé Tellarini ..	Alberto Gainza	Quete	85,4	CNBB
3º Luis Galván	Guillermo Mondi	Quickly	83,4	CV
4º Ricardo Lachini	Susana Acevedo	Burbuja	80,3	CRLP
5º Jorge Solís	Ricardo Pollono	Curda	73,0	CRLP
6º Carlos Oulé	Luis Veiga	G'da el Palo	72,1	CNSP
7º Miguel Fariña	Roberto Medici	Nitte	72,0	CNSP
8º Osvaldo Martínez	Angel Gil	Bruma	67,0	CRLP
9º Guillermo Domecq ..	Eduardo Lavatielle	Cuchufilito	64,0	CNMP
10º Carlos Fuschini	Raúl Lachini	Akhen-Aton	63,4	CRLP

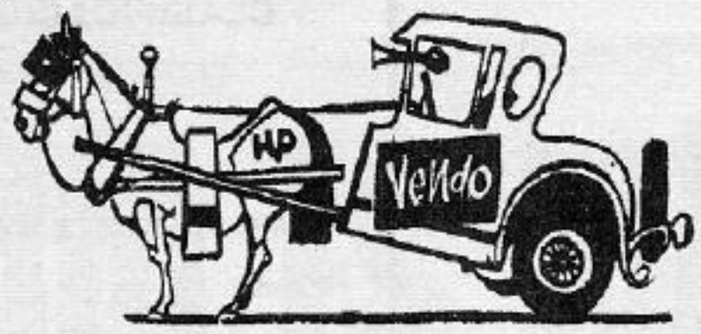
CLASE DINGHY - 3 inscriptos

1º Francisco Billoch	Carlos Saccaggio	———	13,50	YCA
2º Alejandro Zampayo ...	Juan O'Connor	———	9,00	YCA
3º Pablo Maisonneuve ..	Marcela Maisonneuve	———	6,00	YCA

REGATA DE PERIODISTAS - Clase Grumete - 5 inscriptos

1º Francisco Pazos	Gerardo Semeinzato Carlos Labus	Epsilon	1h01m20s	La Prensa
2º Jorge Novelli Suárez .	Luis Lavarello Eduardo Lavarello	Zeta	1h01m50s	La Capital
3º Jorge Rosetti	Miguel Mazzeti Ricardo Mazzetti	Gamma	1h03m30s	La Nación

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

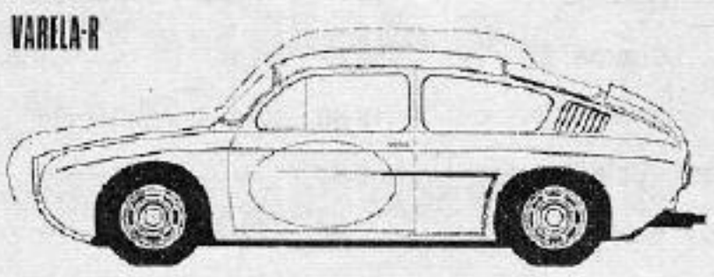
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

GUILLERMO BILLY COMPETICION vende sus Peugeot 504 listos para largar. Preparación Roberto Díaz, Grupo Dos. Comple-



tos y con lo mejor. Tratar: Sr. Pinto o Schiavone en Bartolomé Mitre 3680, de 9 a 18.

VARELA-R (Renault modifié). Varias unidades. Modificación por encargo. Ventas:



EXPOSHOW, stand DONATI (Palermo, Soc. Rural).

VENDO CHASIS Y MOTOR PARA KARTING. Chasis Dart modelo "J-Sprint" con rodado delantero de 4" completo. Otro chasis, "Lotus" tipo acostado de cromo-molibdeno especial para carreras largas y de au-



tódromos. Y un motor Herceg con carburador de 30 mm apto para "K" o "Junior" (como los chasis). Liquido todo a precios espectaculares. Oportunidad ideal para quien quiera iniciarse en karting con elementos ganadores. Luis Manozzo, De Moussy 1074, Villa Lynch, San Martín, Pcia. de Buenos Aires.

ATENCION COLECCIONISTAS — STUTZ 1931 — Original de fábrica. Vende DETROIT, Casilla de Correo 106, Venado Tuerto (Santa Fe).

ALBERTO ROSSI, vende cupé Fiat 1500, lista para largar, Grupo-2 ó TC, urgente. Tratar: Paraná 6985, Villa Adelina (FC. Belgrano) o Av. 9 de Julio 240, San Martín.

HACEMOS TRAILERS PARA AUTOS DE COMPETICION, especialmente Fórmula-4. Entrega rápida. Verlos y tratar "Competición Cabure", Av. Díaz Vélez 617, Ramos Mejía.

CARROCERIA FORDINI, ¡UNICA! Techo corredizo, original de fábrica. Nueva, completa. Precio: igual común. Vende "Pepe Viniegra", E. Martínez 2360, Capital (altura Olazábal 3500).

VENDO CASA RODANTE, montada sobre chasis de "pick-up", Chevrolet C-30, con cocina, baño instalado, agua caliente, grupo electrógeno, aire acondicionado. Tratar y verla en EXPO-AUTO, Av. Alvear y Colón, Mar del Plata.

MOTOR CHEVROLET "APACHE" en marcha. Hasta motor, arranque, dínamo, distribuidor. Embrague completo, múltiple aluminio, dos carburadores, que puedo vender suelto, Pasaje Nueva Zelandia 4873, casi esquina, Warnes 1451.

EXCEPCIONAL. Moto Honda 250 cm^3. modelo Dream. Prácticamente sin uso. Roja, arranque eléctrico. Patentada en Capital Federal. Una motocicleta única en el país por su estado. Vende con financiación CRISTIAN MOTOS, Av. San Martín 7878 (San Martín).

TALLER "AUTOMECANICA SERPERO" inauguró su nuevo taller en Sanabria 2183, tel. 69-0959. Modernos aparatos electrónicos para afinación, máquina de alineación, balanceadora y un vasto surtido de repuestos. Buen servicio y mejor atención. Completa su actividad con la Sección Chapa y Pintura.

VENDO FIAT 600, modelo 66, semi-preparado, listo para correr, Av. Maipú 3630, Olivos.

PEUGEOT 404, Grupo-2 con 2 Weber 45 DCOE 14. Todo Iskenderian e instrumental y/o Paliers flotantes y/o Tapa 404 ó múltiples 2 Weber y/o 1.000 repuestos. Vendo baratísimo. Tel. 86-6980, Santa Fe 3401, 17 "C", de 19,30 a 20,30 horas.

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

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

MODIFICACION PARA CUPE FIAT 1500. Diseño Varela, calle 40, Nº 324, La Plata, tel. 32657.

COMPRO BARCO TIPO PESCADOR, eslora de 8 a 10 metros, manga 2,25 a 2,50. De madera. En buen estado de conservación. Con motor, no interesa velocidad. Pago parte contado y resto con facilidades. Tel. 921-5488.

PENIN EN SU NUEVO DOMICILIO SIGUE CON "LA PAPA". Anotar bien: Soler 5617, Capital, tel. 77-8253. A su línea de múltiples y carburadores Holley, doble boca para Chevrolet, Chevy, Falcon, Valiant y Dodge, PENIN agregó ahora los múltiples para Chevy y Chevrolet de **2 carburadores.** Se complementan con distribuidor especial, árbol de levas, resortes de válvulas y botadores. Por pocos pesos, algo más que un TC. Y ahora gran sorpresa, también: TORINO. Y si tiene algún problema: véalo a PENIN.

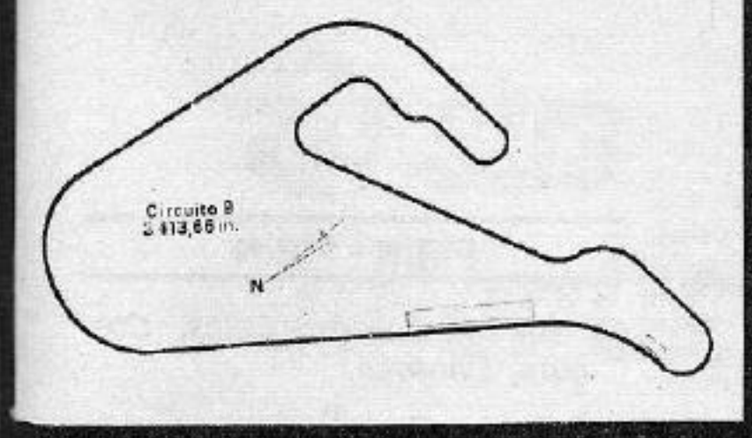
ING. ALBIZU VENDE: Su Fórmula Uno. Ganador de la última carrera de F-1 de 1970. Es el Albizu-Dodge (no confundir con el Avante acuñado). Se entrega con o sin motor, con mil y un repuestos, en inmejorables condiciones. Se acepta auto usado como parte de pago y, depende de la facha puede haber facilidades también. Tratar con Pichi Albizu en Rafaela al TE 23386.

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service. Av. Forest 752, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



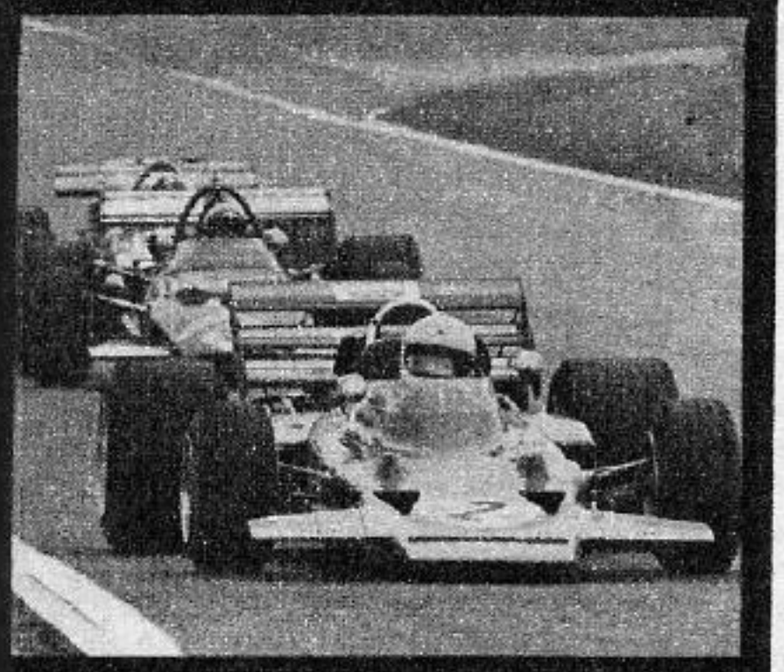
COMPETENCIAS NACIONALES

TEMPORADA INTERNACIONAL 1971

COMPETENCIA DE F-1

El panorama respecto al Gran Premio de la República Argentina cambió radicalmente a partir del accidente ocurrido durante nuestra primera carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas. Por la muerte de Giunti y las circunstancias que lo rodearon, don Enzo Ferrari resolvió no presentar sus máquinas de Fórmula Uno para el próximo domingo. Por su parte el equipo Matra, ante la imposibilidad de presentar en la línea de largada a Jean Beltoise optó también por no traer sus máquinas a esta carrera. Así la cosa se puso fea, la lista se reducía considerablemente y el Grand Prix se convirtió en un espectáculo opaco, con pocas máquinas y sin posibilidades de gran evento.

Las mentes organizadoras se pusieron en



funcionamiento y así, sobre la marcha, surgió la posibilidad de hacer entrar para la misma carrera máquinas de la Fórmula A, o sea, monopostos cuyo límite de cilindrada está en los cinco (5) litros con motores de autos de serie. Existen antecedentes de carreras mixtas con la participación de ambas fórmulas conjuntas en el extranjero. Las performances de ambas son bastante parejas y es de tener en cuenta el atractivo que pueden ofrecer los F-A entre nuestro público por los motores (Chevrolet, Ford, etc.) de serie exprimidos que los empujan. Quedaron nueve fórmula Uno definitivos a los que se les agregarán en el grupo de partida siete (esta cifra puede variar) Fórmula 5 litros. Habrá de éstos para Di Palma y bastante posible que haya otros dos para otros tantos pilotos locales.

Utilizarán el circuito número 9: el antiguo internacional con la horquilla corta. La competencia dará comienzo a las 10 horas del día domingo, efectuándose la clasificación el día anterior en horas de la tarde. El autódromo permanecerá abierto miércoles, jueves y viernes para entrenamientos. El precio de las entradas será de 10 pesos la general y 20 la especial.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

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

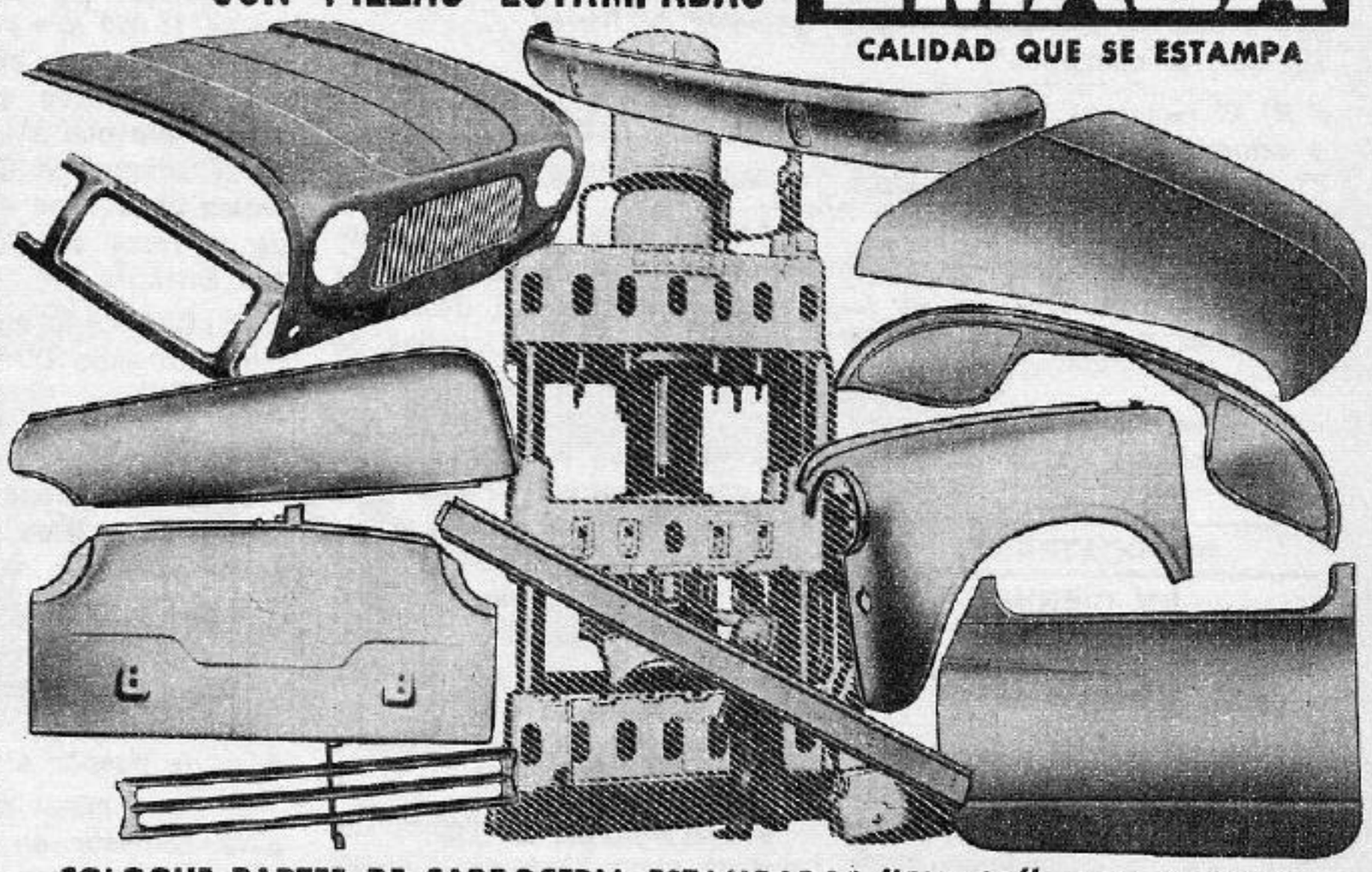
FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA
LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!
PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR
AL-RO
Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006

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

A UD. QUE SALE DE VACACIONES!
Su seguridad la encontrará en
AUTOMECANICA SERPERO
Afinación con modernos aparatos electrónicos, balanceo, alineación y un vasto surtido de repuestos.
AUTOMECANICA SERPERO
SANABRIA 2183
T. E. 69-0959 - BS. AS.

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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA correo

GASOLEROS

de Jorge Eugeni Zelda, Capital Federal.

Señores: Desearía que aclararan algunos puntos referentes al Dodge Gasolero ya que, dada mi profesión de viajante, me interesaría mucho un vehículo como ese que aúna el confort de los autos de lujo con la economía operativa de los utilitarios.

1) ¿El Dodge Diesel se vende únicamente para taxímetro o puede adquirirse sin los elementos que lo identifican como tal (reloj-taxímetro, pintura bicolor, etc.)?

R) Se vende también para uso particular.

2) ¿Cuál es la velocidad máxima y cuál la de crucero?

R) No lo hemos testeado, pero puede calcular aproximadamente unos 125 y 100/110, respectivamente.

3) ¿Y el consumo?

R) Entre 10 y 12 km por litro.

4) ¿Qué características presenta la caja de velocidades?

R) Tres marchas sincronizadas con comando a la barra de dirección.

5) ¿Qué motor utiliza el gasolero y cuál es el número de cilindros y su cilindrada?

R) El motor es el Perkins de 4 cilindros y 3 litros que eroga 71 HP y que responde a la sigla 4-203, similar al de la pick-up.

6) Como última pregunta y con mi agradecimiento: ¿cuál es el precio del modelo para particular?

R) Igual al del taxi, o sea 21.765 pirulos contemporáneos.

PICHICATERIAS EN CIERNE

de Roberto Daniel Cervetto, Caseros, Buenos Aires.

Renatos, amigos míos: me dirijo a ustedes para sonsacarles algunas informaciones que espero que no consideren confidenciales y/o "top-secrets". Estas son cinco, a saber:

1) ¿Cuál es la velocidad final del Gordini 1969/70 standard y con las relaciones originales?

R) Alrededor de 135 km/hora.

2) ¿Me podrían dar algunas direcciones donde se puedan comprar fierros "e anche" pichicatas para convertir a un Gordini en "1093"?

R) En cualquier concesionaria IKA-Renault tienen tales fierros. Para más seguridad Centro Partes en Avda. del Campo al 1500 (cerca del hospital Tornú), que es quien distribuye ese material. Carburadores, cigüeñales, múltiples, etc. rebosan las prolijas estanterías.

3) ¿A cuántos km/hora equivalen 1.000 rpm en 4ª en un Gordini '70 original de fábrica?

R) A 24,1 km/hora.

4) ¿Dónde se puede conseguir y cuál sería el precio aproximado de un compresor o turbosoplador para Gordini?

R) Actualmente no sabemos que haya en plaza tal aparatito. Consulte, sin embargo, en Centro Partes. Una de ésas...

5) ¿A qué viene de París la princesa de Margy?

R) ¿No se lo imagina? ... ¡Tontito! ¿Ha olvidado la reputación de los argentinos en los salones galantes de París?...

¿OTRA COPELLO?

de Alicia N. Copello, Capital.

Amigos míos: Soy asidua lectora de CORSA y apasionada por el automovilismo. Mi deseo es aprender a conducir coches de carrera. Como en el CORSA número 246 (página 8), en la nota "La temporada y sus hombres", leí que el corredor Pablo Brea hizo un curso de pilotaje en la Asociación Argentina de Automóviles Sport, mi interés se incrementó. Quiero saber si yo puedo hacer ese curso en esa entidad o en otra, si la hay, y además que me den la dirección donde debo dirigirme.

R) En principio no vemos por qué no pueda hacer dicho curso. Si cumple los requisitos no tendrá ningún problema. Además, su apellido se llevará bien con los coches de carrera. La dirección de la AAAS es El Salvador 5709, Capital, y el teléfono es 77-8221. ¡Suerte!

MOTOS CALIENTES

de Manuel A. Alvarez, El Bolsón, Río Negro.

Señores de CORSA: Me permito molestar vuestra atención para solicitarles algunas informaciones relacionadas con motociclismo, que para mí son de suma importancia.

1) ¿Dónde se pueden conseguir motores RF Special y cuál es su precio de venta al público?

R) La fábrica RF está en la calle Rivadavia 647, San Martín, provincia de Buenos Aires. El precio del motor para motocicleta con caja de velocidades está alrededor de los 110.000/115.000 pesos moneda nacional.

¿Cuánto vale un motor Zanella RK 125 cm3?

R) Con caño de escape, 187 mil pesos moneda nacional.

3) ¿Qué régimen máximo puede desarrollar el RF Special y cuál es la velocidad máxima que se puede alcanzar con él?

R) El régimen máximo está en las 14/15.000 rpm y la velocidad máxima depende de la relación de multiplicación que tenga la moto. Para que tenga una idea, en el circuito Nº 10 del Autódromo de Buenos Aires al fondo de la recta se alcanzan unos 135 km/hora.

4) ¿Cuál es la dirección de la firma Armando D'Arminio?

R) Andonaegui 3425, Capital Federal.

5) ¿Dónde puedo adquirir elementos especiales para competición para una moto Zanella 125 cm3?

R) Depende de qué elementos. Si se trata del motor en Rivelli y Kissling, Dorrego 2030, Olivos, Pcia. de Buenos Aires.

6) ¿Qué motor me aconsejan para competir en la categoría 125 cm3 de preparación libre?

R) No hay mucho que elegir: o Zanella RK o RF Special.

PIRIN - PIRIN

de Carlos Evaristo Cejas, Cosquín, Córdoba.

Señores: Como cordobés, además de seguir la actividad automovilística en general, soy hincha de los corredores locales y muy en especial de "Pirín" Gradassi. Acerca de éste quiero hacerles algunas preguntas:

1) ¿Cuándo se inició Gradassi en automovilismo? ¿Con qué coche?

R) En 1963 como acompañante de Blas Stabio y Abraham Shore sobre sendos DKW. Luego comenzó a prepararle el Auto Unión al recordado Manuel Calviño y al mismo tiempo lo acompañaba en las carreras. Como piloto debutó en la Carlos Paz-Mina Clavero de TC con DKW (1964).

2) ¿En el accidente en que falleció Calviño, era Pirín el acompañante?

R) Efectivamente. Iba a ser acompañado por Carlos Piazza, pero ya sobre la misma largada apareció Pirín y ocupó su lugar. Eso aconteció en la Semana de la Velocidad de 1965.

3) ¿Corrió alguna vez en monopostos, además de las 500 Millas de Rafaela que ganara?

R) Sí. En 1969, en el Oscar Cabalén, tripuló el Peiretti-Tornado y cuando iba tercero abandonó. Volvió a correr las 500 de 1969 con el Pianetto - Dodge y abandonó.

4) ¿Quién prepara el Formar-Ford actual de Gradassi?

R) Su acompañante de siempre, Carlos "Coco" Piazza, que se hizo cargo de tales funciones desde el alejamiento en julio pasado de don Manolo Rodríguez.

5) ¿Quién es su acompañante actual en carreras de TC y ruta?

R) Como queda dicho en la respuesta anterior, Piazza, ex motociclista, kartista y en ocasiones piloto de TM.

6) ¿Cuáles son los proyectos de Gradassi para 1971?

R) Seguir en SP (posiblemente con Ford) e intervenir en TC con un Fairlane, con motor V8 achicado a tres litros.

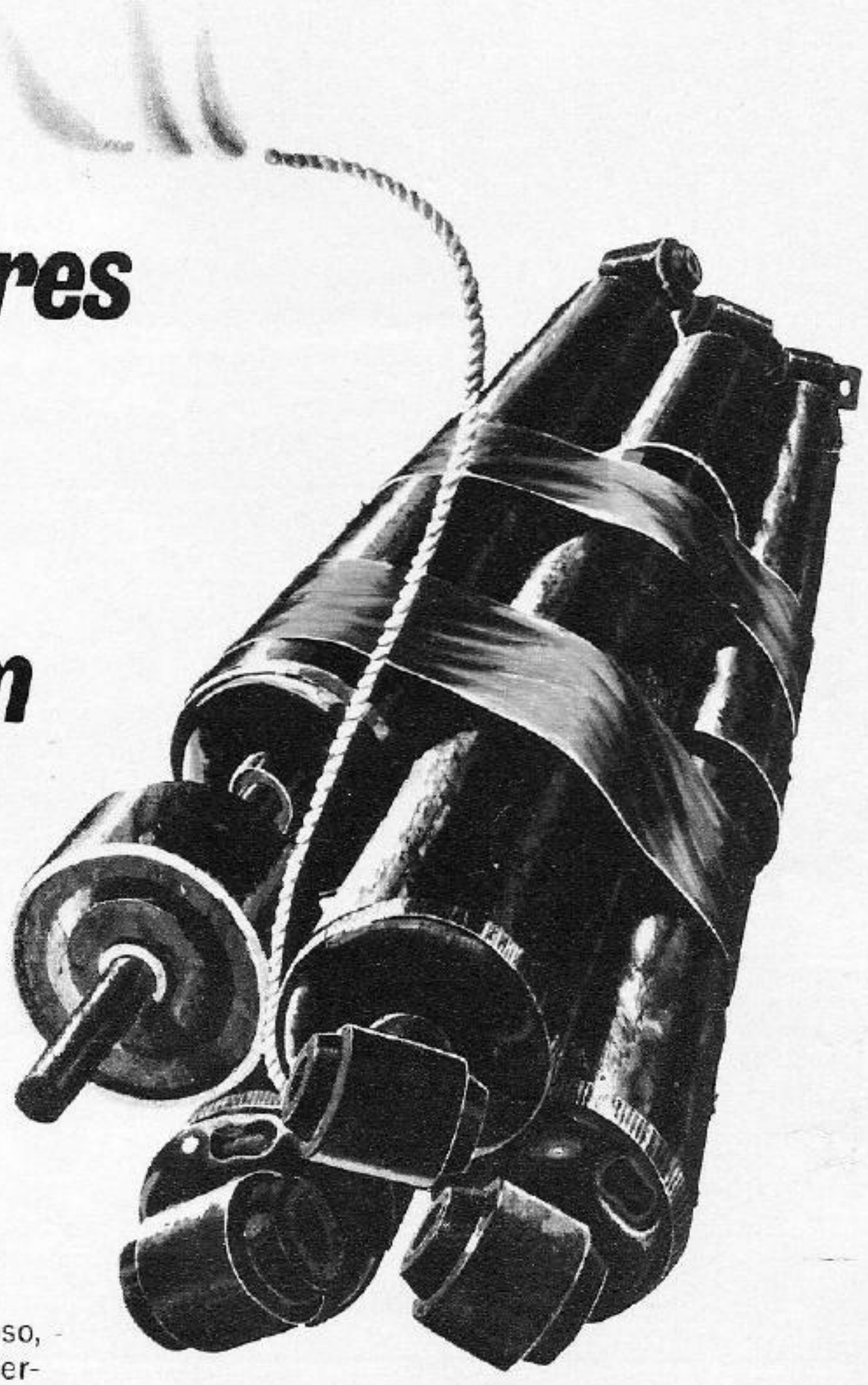
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 km ¡Cámbielos!

...o saque un seguro de vida.



CMG

Si!.. después de los 40.000 Km. de uso, los amortiguadores de su auto se convierten en **BOMBAS DE TIEMPO.**

No corra riesgos inútiles, haga revisar periódicamente los amortiguadores de su automóvil después de los 30.000 Km.

Su seguridad y la de los suyos lo merece: cambie sus amortiguadores y gane en estabilidad, gane en comodidad y gane en **SE-GU-RI-DAD.** Para Monroe su seguridad es prioridad **1!**

AMORTIGUADORES

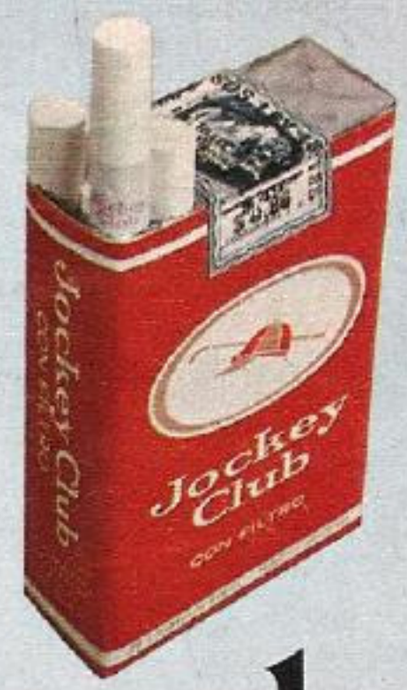
MONROE ®

Aseguran su seguridad

MONROE ARGENTINA S. A. I. C. y F. - Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Pcia. de Buenos Aires

GOWLAND PUBLICIDAD

Jockey, la pura verdad.



CALIDAD INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com