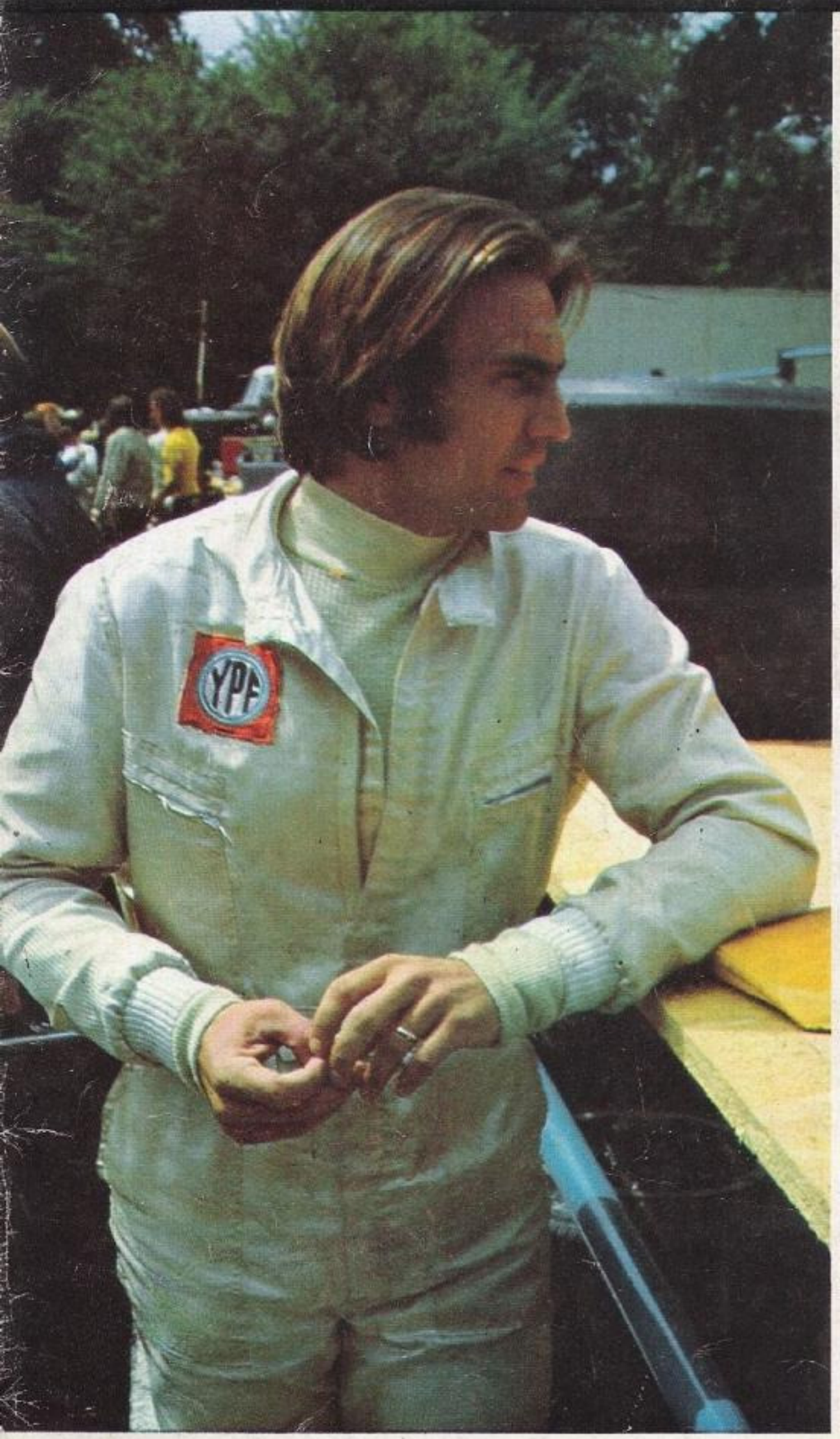
$ 1,50

Nº 286

CORSA

DOCUMENTO: LOS CAMPEONATOS DE FANGIO

Del 12 al 18 de octubre de 1971



REUTEMANN vs. PETERSON
INFORME DESDE ROMA

Los ruidos de la noche

por M. B.

EL SARAO DEL CLAN

Todos querían conocer a Silvia, la beauty aguerrida e ingeniosa que trasformó en cónyuge a Alberto Lataliste, uno de los solteros más empedernidos que recuerdan las crónicas del **hullabalioo** nacional de Buenos Aires. Ella en cada caso sonreía beatífica, Gioconda style. Pero no reveló sus estrategias, eso nunca. ¡Lo que fue la noche del Clan of the Aire en Mau! El contenido de veinte cajones de whisky se distribuyó (de a sorbitos cortos) por el metabolismo de cientos de criaturas, unas hermosas y las otras famosas. Una atmósfera de franco jolgorio (previsible) rodeó la celebración aniversaria del programa radial, que aprovechó el gordo Mesa para festejar de ping-pong-paso sus primeros seis meses de también exitoso micrófono. Estaba Meneca Lanusse y el hermano del excelentísimo, o sea el veloz Héctor Caballero. Los que están en el humo estuvieron esa noche, además, de parabienes. Se rifaron algunos regalitos espléndidos y Raquelita Satragno se sacó uno. Y entonces varios rapiditos aprovecharon para besarla. Noche espléndida hasta para los que no lo hicieron.





Amalia: ojos de te-como-te-como.

Cacho Carcavallo (con su nativa María Inés Ezeiza), la rubia Karin, María Marta, Beba Bidart, la starlet-de-los-ojos-traviesos Virginia Faiad, el number one de Bols, Pepe Irusta Cornet (Hit), en fin. Yuyo Pistarini intercambiaba información con Angel Lagarrigue y casi a las dos apareció la diosa sexy Susana Giménez (toda de blanco en sus hot pants) con "el Hétor"

AMALIA SUPER STAR

Habría que hacer un concurso de belleza para féminas dedicadas a las bellas artes: entonces todos los años ganaría Amalia Cassullo. Tiene ojos brujos verdemar, que te miran desde lo alto de un físico rotundo y flexible. Toda una mujer pero sin embargo capaz de hilvanar diálogos inteligentes. Realizó una exposición de dibujos en galería H (Paraguay 824), cuyo vernissage resultó entretenidísimo. Había drinks abundosos y dos músicos beat (Lito Pezzolano y Sergio Filippini) de muy buen sonido, que animaban mucho. Al parecer, el humorista Landrú dijo: "Cuando este demonio hace una exposición, una enorme cantidad de craquelés descubren su fervor por las artes plásticas".

RINCONCITOS

"Donde antes supo estar Sportseller (venta de carruajes superbacanes) ahora hay un trago-place cuyas posibilidades deben explorarse con urgencia. Al atardecer, porque a media tarde todavía hay señoras tomando el té. Pero cuando las sombras avanzan, en la hora de los cazadores intrépidos, entonces: Doney. En la esquina de Lafinur y Libertador, en ambiente muy tierno, alfombrado en bordeaux y mesas decoradas con cerámicas de López Cabanilla, pero ¿quién se fija en eso? Los drinks los prepara el ex barman de Tabac o sea que saca copas nuevas todos los días. En las paredes hay un mural de índole centroamericana, un poco heterogéneo: ni inca ni azteca. Pero la luz es tan suave que ¿quién se fija en las paredes?



Susana y el Hetor, con secretario de cultura municipal y Hit Irusta.

Meneos tribales de Dalila Puzzovio.



Nº 286. Del 12 al 18 de octubre de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Adolfo Dondo

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Jorge A. Quercia
Promotores: Julio del Valle y Juan Carlos Morel
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.

REUTEMANN SUBCAMPEON

Una semana antes de la última carrera del trofeo europeo de F-2, las posiciones del campeonato quedaron definidas, premiando con sus dos primeros puestos las respectivas brillantes actuaciones de Ronnie Peterson y Carlos Reutemann, dos estilos de manejo diferentes, dos experiencias también diferentes (varios años para el sueco, sólo dos para Lole) y representando también esfuerzos diferentes. El de un equipo oficial con todas las de la ley como es el caso de Peterson y de un equipo particular con apoyo estatal como es el caso del Automóvil Club (patrocinado por YPF, SEPAC y la Dirección de Turismo).

A lo largo de dos años de actuación en Europa este equipo cosechó duras críticas basadas en deficiencias ciertas pero quizá menos elogios que los que se brindarán a partir de ahora con un resultado bien positivo en la mano. Claro que ése es, en un buen 80 por ciento, el reflejo de la capacidad del piloto, pero Reutemann ha llegado a ese sitio internacional porque en definitiva el ACA con su equipo le brindó esa oportunidad cumpliendo así la función promocional que es su sentido de existencia.

No borra eso los errores. Incluso en esta carrera se pudo observar una gruesa falla que le restó a Lole la posibilidad de luchar por el triunfo. Pero como bien se señala en la nota no deja de ser un hecho del momento que pierde valor finalmente en comparación a lo conseguido durante el año. El informe de Pérez Balbi desde Roma, nos permite enterarnos de todo lo que pasó allí y —dentro de siete días— de lo que será el cierre del campeonato en ese mismo escenario aunque los dos primeros puestos estén definidos. Entonces sí, expediremos nuestro juicio definitivo. Mientras, leamos lo que pasó en Vallelunga a partir de la página siguiente.

LOS CAMPEONATOS DE FANGIO

Al conquistar Reutemann este subcampeonato de Fórmula Dos, el automovilismo argentino vuelve a verse representado por una figura en los planos prominentes del mundo después de muchos años. Más precisamente desde que Fangio se retiró tras ganar su quinto campeonato del mundo de conductores.

La conquista de hoy de Reutemann se produce en un automovilismo absolutamente diferente al de aquella época, pero es inevitable ligar una y otra campaña. Por eso hemos revisado viejos archivos, sacado a relucir antiguas fotos y encargarle a Bergandi unos cuantos dibujos, para recordar hoy lo que ya mucha gente no recuerda en detalle y muchos otros no lo supieron jamás, simplemente porque tienen hoy menos de veinte años: o sea los cinco campeonatos mundiales de Juan M. Fangio y en qué forma fueron logrados.

Todo eso se puede leer en 9 páginas de este número, incluyendo además, una lámina central dibujada por nuestro pintamonas y que representa el momento cumbre de la carrera de Fangio, vale decir, aquel famoso G. P. de Alemania en Nürburgring.

CADAD Y SUS PROBLEMAS

No todo puede ser hablar de hechos gratos y con sólo hacer una recorrida por los últimos hechos del automovilismo local, surgen mil defectos que criticar y corregir. Varios son decididamente graves y tornan a desprestigiar la imagen de lo que debe ser la conducción del automovilismo. Descalificaciones, circuitos y todo lo que está en danza en este momento fueron el motivo de la entrevista de CORSA con el presidente de CADAD, Eduardo Ricotti y que puede leerse también en este número (págs. 16-17).

EL EQUIPO ARGENTINO

SINTESIS DEL AÑO EN LA CARRERA DE VALLELUNGA

Con un nuevo triunfo de Ronnie Peterson en la penúltima carrera del año, quedó definido el torneo en sus dos posiciones fundamentales. El sueco es el indiscutible campeón, mientras Reutemann aseguró asimismo el subcampeonato a su favor.

La carrera: **Peterson, contundente, primero; Quester, segundo y Reutemann, tercero, y corriendo las dos series con un juego equivocado de gomas por una desacertada elección. Emerson Fittipaldi ganó la primera serie y abandonó en la segunda, mientras Tim Schenken y François Cevert abandonaron después de chocar entre sí levemente. Ruesch fue noveno**

PETERSO

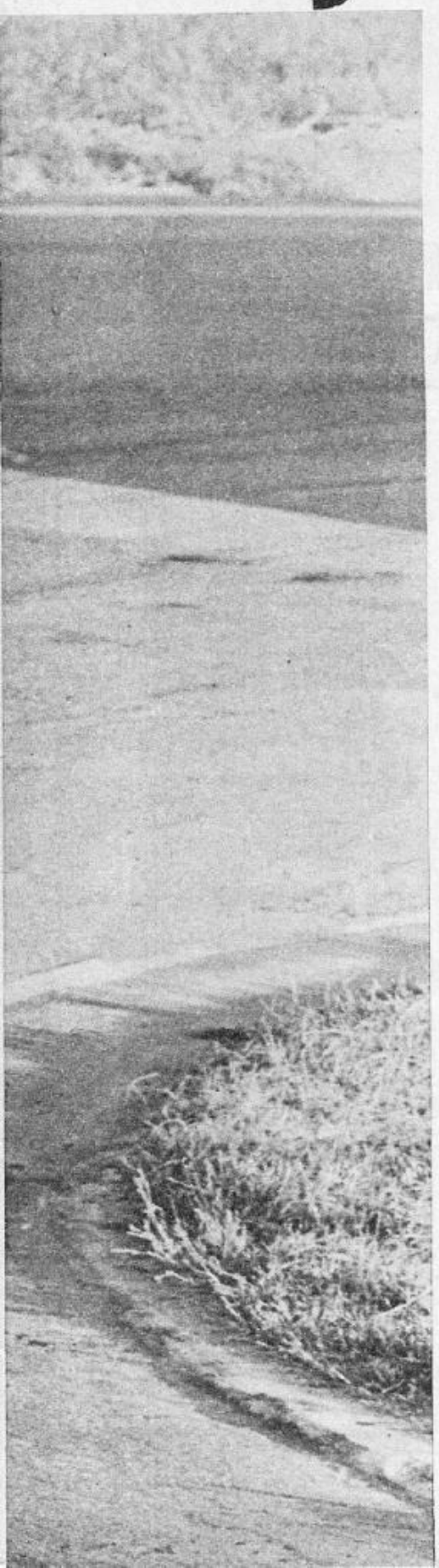
REUTEMA



EN EUROPA

Texto y fotos: JULIO PEREZ BALBI (enviado especial a Roma)

N, DIGNO CAMPEON
ÁNN, SUBCAMPEON

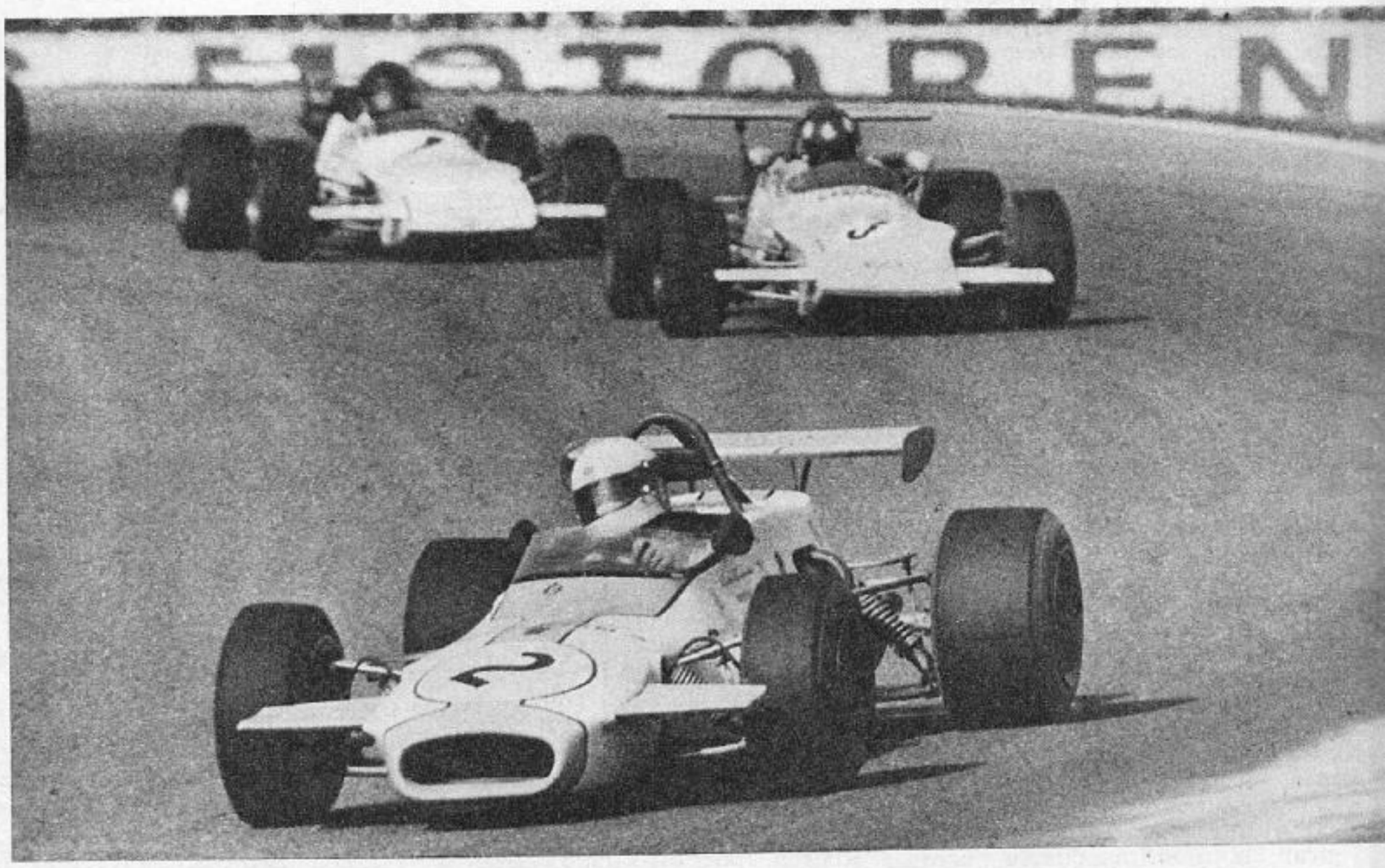


Al Campeonato Europeo de F2 ya está definido en sus dos posiciones de honor y una parte de la gloria le toca a un santafesino de 28 años por el que nadie hubiera apostado un peso a fin de año, y que no dio el domingo el gran batacazo en gran parte por un grueso error táctico que cercenó todas sus chances de consagrarse campeón sobre la atropellada final.

Está bien. No hay de qué quejarse. De la misma manera y con las mismas cifras con que Stewart se consagró Campeón Mundial y Peterson salió vice en F1, en el Europeo de F2 también ganó el título el que más méritos había exhibido para lucirlo. Peterson ganó seis carreras y Reutemann ninguna, y el 6 a 0 indica que el resultado final es justo.

De todos modos, el piloto argentino contaba todavía con una chance de pelearle el campeonato a Peterson hasta el domingo pasado y el sueco se había tomado las cosas muy a pecho por lo visto en la primera serie, en la que renunció a salir amasijando de entrada como es su estilo, especulando detrás de un Fittipaldi al que daba la impresión que podría haber pasado a voluntad. Emerson ya es graduado y estando él a la cabeza, Peterson conservaba sus 9 valiosos puntos en el bolsillo sin arriesgar la salud de su máquina. Semejante actitud preventiva era lo más lógico que podía haber hecho el sueco. Reutemann en cambio, no salió a hacer el juego que a él le tocaba en el libreto. En vez de salir a matar o morir, optó —no está muy claro si él o el director del equipo— por resignar su chance, dedicándose a mantener un crucero que le

→



Carlos Reutemann y su conformidad con el subcampeonato. En algún momento del año llegó a dudar de arribar tan alto. Al final hasta pudo ser campeón. Excelente.

Ronnie Peterson y una nueva victoria contundente. Fue la confirmación casi innecesaria de un año excepcional.

asegurara el subcampeonato. Para lograrlo fue el único de todos los corredores que salió a la pista con unas cubiertas que no sólo lo retrasaban sensiblemente en el ritmo de marcha sino que eran las menos indicadas para circular en el sinuoso de Vallelunga, donde el resto de los competidores utilizaban las llamadas "slicks", o gomas lisas, sin dibujo, y de compuesto blando y adherente.

Evidentemente mal avisado de ciertos detalles técnicos aclarados en recuadro aparte, el equipo argentino adoptó esta decisión, acaso pensando que el resto iba a quedar tirado por el camino con las gomas hechas trizas.

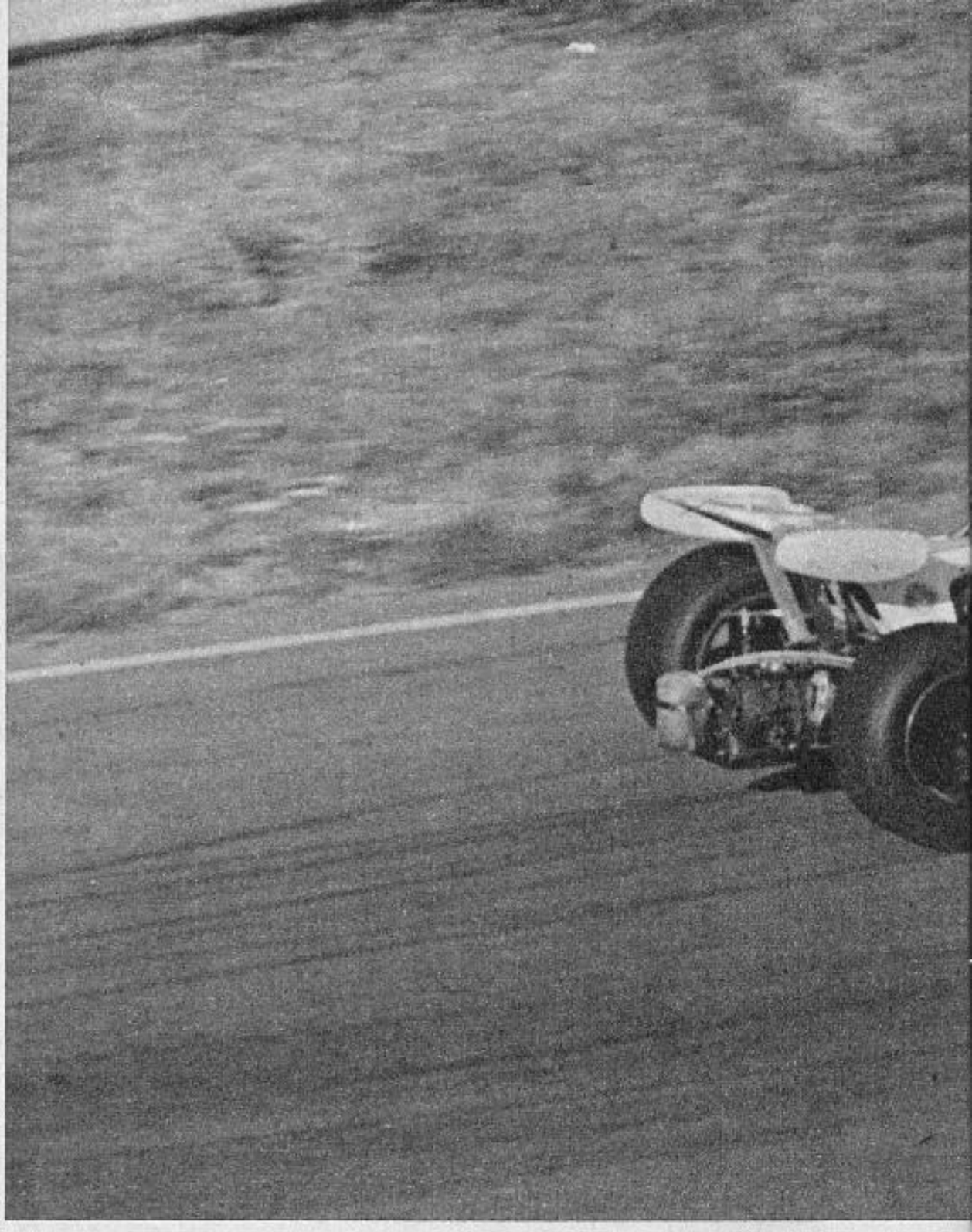
Lamentablemente no fue así y el tercer puesto llegó más bien por descarte que por lo hecho por Reutemann en la pista, donde gracias al enorme handicap concedido, se vió superado por gente como Beutler, Jaussaud o Pescarolo o Quester, que no son ningunos pavotes pero de todos modos no se daban ese lujo muy asiduamente.

El subcampeonato está definitivamente con nosotros y la importancia que ello representa debe ser paliativo suficiente como para dejar de lado un hecho que al fin y al cabo no es más que circunstancial.

Hubiéramos querido que Lole saliera, por lo menos en la segunda serie, a darle con todo, con las gomas apropiadas y con mentalidad ganadora y no conservadora, sobre todo cuando Schenken y Cevert, sus más próximos rivales por los puntos, habían quedado eliminados casi de entrada, pero privó la segunda variante y debemos aplaudir todo lo hecho hasta hoy para lograrlo.

Reutemann es un hombre que no se puede medir por el 6 a 0 mencionado al principio —comparación que sí sirve para graficar el desenlace del certamen— por el contrario está muy por encima de lo que conductivamente pretenderían indicar esas cifras. Peterson siempre contó con algo más para lograr lo que Lole no pudo conseguir hasta Hockenheim y es innegable que si pasa por uno de los momentos más brillantes a que

→



LA CLASIFICACION

Fue en dos jornadas. La primera el viernes y la segunda —el convencional para la clasífica en la Argentina— el día sábado. Desde los comienzos las pruebas de clasificación tuvieron características desusadas para los ojos argentinos. Casi diez autos en menos de un segundo y tiempos tomados en centésimas de segundo, porque si no los empates figurarían por los cuatro costados en el cómputo final. Del primero (Emerson Fittipaldi) al 22º (Carlos Ruesch) existió muy poco más de 2 segundos.

Todos —los clasificados, claro está— estuvieron por sobre el record de vuelta de François Cevert a principios de año, e incluso Ruesch, que mejoró su registro en nada menos que ¡¡¡seis segundos!!! (ambos con el Brabham BT36), superó el record de Cevert en la anterior competencia de Vallelunga a comienzos de la temporada.

Fittipaldi (Emerson) fue el más veloz y Quester con el BMW apenas si pudo ganarle la segunda posición por ocho centésimas al **mejor de todos,** que sin lugar a dudas es Ronnie Peterson. Cevert le ganó el cuarto puesto a Reutemann por nueve centésimas, cosa que probablemente no habría sucedido si Reutemann no hubiese sufrido el problema con los neumáticos, que lo privó de girar en la última cuarta parte de la clasificación que, por la baja temperatura reinante, hubiese sido ideal para mejorar aún más el registro. Dicho sea de paso: fue cuando la mayoría de los pilotos que lo precedieron en la clasificación hicieron el mejor tiempo.

Ruesch, por otra parte, se clasificó arañando. Justo en el 22º puesto, el último permitido para correr el domingo sin necesidad de acostarse el sábado a la noche con el Jesús en la boca integrando el equipo de suplentes. Dejó a siete autos detrás suyo. Fue, después de Peterson, quien más vueltas giró previas a la carrera (94), el motor rindió positivamente y tuvo tiempo de toquetear las barras, alerones, combas, etcétera. Según Ruesch mismo, el auto estaba en inmejorables condiciones para la carrera: **"será cuestión de llegar en las dos series..."**, le comentó a Staffa.

Reutemann se quejó de los neumáticos; el comportamiento de uno de ellos le resultó muy extraño respecto de unos idénticos en compuesto, medidas y dibujo usados el primer día de clasificación Después que Alan Fenn revisó la geometría de la suspensión y comprobó que sus medidas eran las buscadas, le echó la culpa a la cubierta. Al rato Reutemann trajo la confirmación: varios pilotos que usaban la misma marca se quejaron de lo mismo. Aparentemente el compuesto de caucho estaba equivocado.

Ruesch, por otro lado, padeció sobre el final una intrascendente pérdida de aceite por la tapa de válvulas. También fue solucionado ipso facto.

GRAN PREMIO DE ROMA - F.2 - STARTING GRID
(Pruebas de clasificación 9/10/71)

Fittipaldi E. (1m11s 75/10))	Quester (1m11s90/100)
Peterson (1m11s98/100)	Cevert (1m12s22/100)
Reutemann (1m12s31/100)	Jaussaud 1m12s40/100)
Schenken 1m12s53/100)	Pace (1m12s53/100)
Pescarolo (1m12s57/100)	Watson (1m12s80/100)
Francisi (1m12s99/100)	Link (1m13s01/100)
Fittipaldi W. (1m13s05/100)	Birrell (1m13s06/100)
Cannon) (1m13s09/100)	Westbury (1m13s09/100)
Beutler (1m13s09/100)	Lauda (1m13s12/100)
Salvati (1m13s30/100)	Moser (1m13s71/100)
Bell (1m13s72/100)	Ruesch (1m13s85/100)

NOTA: De acuerdo con los tiempos de clasificación, quedaron como suplentes:

J. P. Jarrier	1m13s91/100
François Mazet	1m14s79/100
G. L. Fontanesi	1m14s85/100
G. Gagliardi	1m15s07/100
H. Gall	1m17s43/100
A. Potocki	1m20s19/100

Reutemann en Vallelunga. Un lamentable error en la elección de las gomas le restó posibilidades de discutir con Peterson justo cuando había llegado el momento.

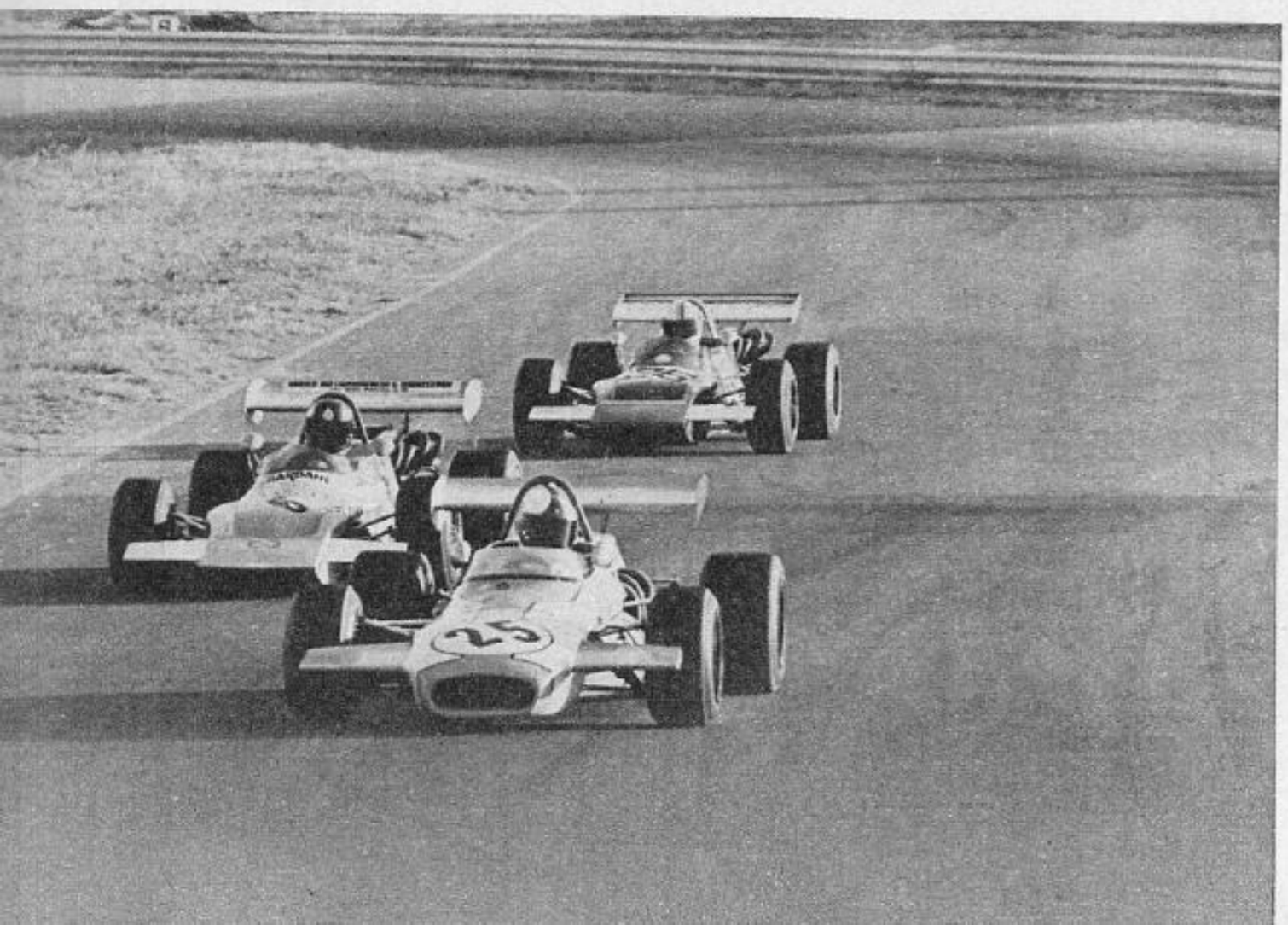
Siempre fue candidato. Por el motor BMW y por sus condiciones cada vez más afirmadas, aunque no sea un genio. Dieter Quester fue un meritorio segundo en Vallelunga y puede ser tercero en el campeonato.



Tim Schenken volvió a sufrir un encontronazo involuntario en carrera, esta vez con Cevert, perdiendo toda chance de alcanzar a Lole.



Carlos Ruesch charla con Alan Fenn, el director técnico del equipo oficial Brabham. Sobre el final del año el cordobés ha mejorado notoriamente.



En definitiva Cacho fue noveno y eso parece no decir mucho, pero ya se encuentra entre los que se clasifican para todas las carreras y recogerá el año que viene la experiencia acumulada ahora.

puede aspirar un corredor no es solamente por superioridad mecánica y conductiva sino porque también la suerte está de su lado.

Después de ver a Reutemann en Vallelunga, aun en inferioridad voluntaria de condiciones, nuestra opinión es que las diferencias conductivas con Peterson son mínimas, sólo mensurables en pequeñas sensaciones visuales o auditivas y si sigue corriendo intensivamente en esta categoría en 1972 sin dejarse encandilar por las luces de categorías superiores es prácticamente asegurable que se convertirá el año que viene en un maestro como fue Rindt, o Regazzoni el año pasado o Peterson ahora.

Lógicamente que eso no quiere decir que no corra en F1 si se le presenta la oportunidad pero todos sus mejores esfuerzos debe concentrarlos en F2. Peterson es el rey hoy porque estuvo cuatro años pelándose los fundillos del antiflama en la categoría y Reutemann puede serlo en menos tiempo que él, si cintinúa por la brecha aplicando todo lo aprendido con la concentración y la seriedad con que lo hizo desde que llegó a Europa a aprender sin siquiera saber si iba a llegar algún día a ser aunque sea conocido. Su máxima ambición, la F1, estará entonces más a su alcance aún y sus posibilidades en ella escapan a toda conjetura porque con su voluntad y persistencia puede llegar a cualquier cosa.

LA CARRERA

La primera serie fue ganada por Emerson Fittipaldi de punta a punta, ya que salió a sí o sí porque él no especulaba con el problema de los puntos, ya que es graduado. Detrás de él la columna venía haciendo números encabezada por Peterson que custodiaba celosamente sus 9 puntitos. Jaussaud, Cevert, Schenken, Quester, Pescarolo, Reutemann, Beuttler y W. Fittipaldi seguían al March del sueco y a pesar de lo mal calzado que estaba el Brabham del Lole llamaba la atención cómo se mantenía en el ritmo del pelotón. ¡Cuánto podría haber hecho con las gomas apropiadas!

Los abandonos de Cevert y Schenken por un accidente común y el retraso de Pescarolo por un trompo en la última vuelta, permitieron a Reutemann quedar en el mismo puesto en que había largado, o sea quinto, mientras Peterson llegaba un poco retrasado con respecto al ganador con

→

IKA RENAULT CONCESIONARIOS IKA RENAULT

Venga y pruebe El Poder del Diseño. Maneje el Renault 12.



O. y N. OLIVIERI S.A.
Avda. Rivadavia 12950 - Ciudadela

TORINO 1971



coupé
TORINO TS
TORINO GS

cuatro puertas
TORINO TS
TORINO L
TORINO S

Sabemos lo que usted quiere de un coche

AUTOMOTORES POMPEYA S.A.
Avda. Centenera 2904 - Capital

Renault 4 S: para conocer la alegría de la novedad... ¡a fondo! ¡Venga y manéjelo!



La calidad bien financiada empieza por...

SANABRIA AUTOMOTORES S.A.
Sanabria 2470
Avda. Juan B. Justo 7493 - Capital

Venga a buscar la moda '71: Venga a buscar su Renault 6.



AUTOMOTORES CANDIANO CONCIV
Avda. Cabildo 4137 - Capital

JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO

el motor bañado en aceite por la rotura de la junta de la tapa de válvulas y Dieter Quester llegaba ahí no más, a punto de pasarlo, demostrando que es lo mejor que puede ofrecer Alemania en materia de pilotos jóvenes en estos momentos. Además el motor BMW de su March es el que más empuja a bajo régimen, más que los Cosworth por lejos según se pudo observar en las curvas de primera del trabado circuito de Vallelunga.

En la segunda serie, Peterson salió convencido de que no valía la pena especular si su más cercano enemigo en los puntos se daba por vencido de antemano haciendo una carrera tan conservadora, de modo que arrancó en punta de entrada dejando parado a Fittipaldi en el lanzamiento tipo Indianápolis. El brasileño le siguió el tren bastante de cerca pero debió abandonar a poco de comenzada la etapa por rotura del varillaje del acelerador, razón por la que el gran animador de la carrera quedó tirado quién sabe dónde.

Mientras Lole crucereaba intentando mantenerse no muy lejos de la punta de los que lo precedían, se quedaron Jaussaud que hizo un trompo realmente desafortunado porque hasta allí venía realizando una faena interesante, y Pescarolo por rotura de caja. Reutemann por su parte, supo dar cuenta a pesar de sus problemas de tenida, de Mike Beauttler para asegurarse un tercer puesto que lo colocó por fin en la segura posición de subcampeón europeo —o sea mundial también— de F2, sólo superado por un Ronnie Peterson siempre solvente y seguro y por un Dieter Quester cada vez más enviciado con el podio.

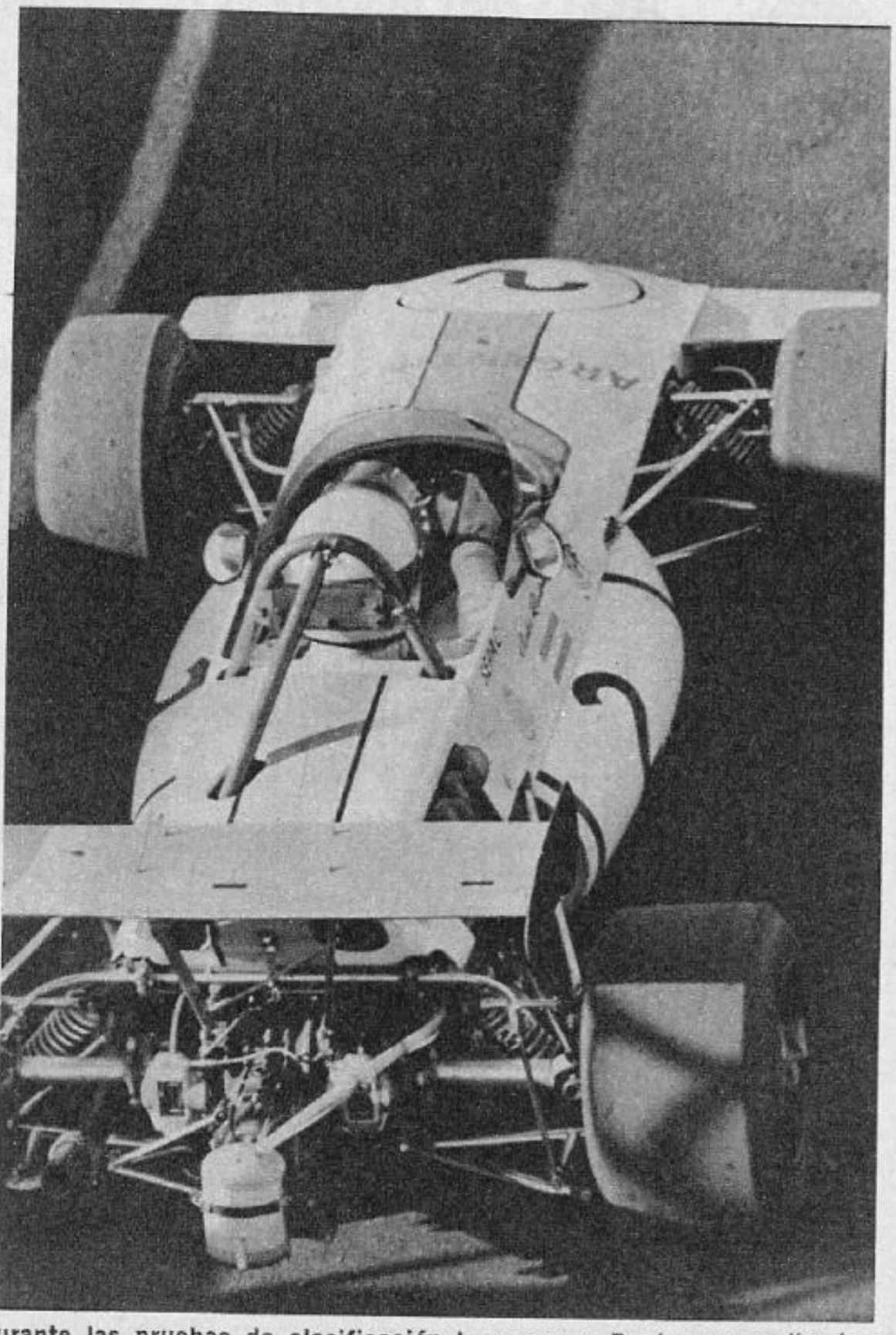
Con la experiencia del domingo habrá que esperar al próximo fin de semana para ver si Reutemann logra clausurar el campeonato saliendo de zapatero en las puntables. Si cambia de mentalidad —o de neumáticos— se puede dar tranquilamente.

ÑOQUIS A LA ROMANA

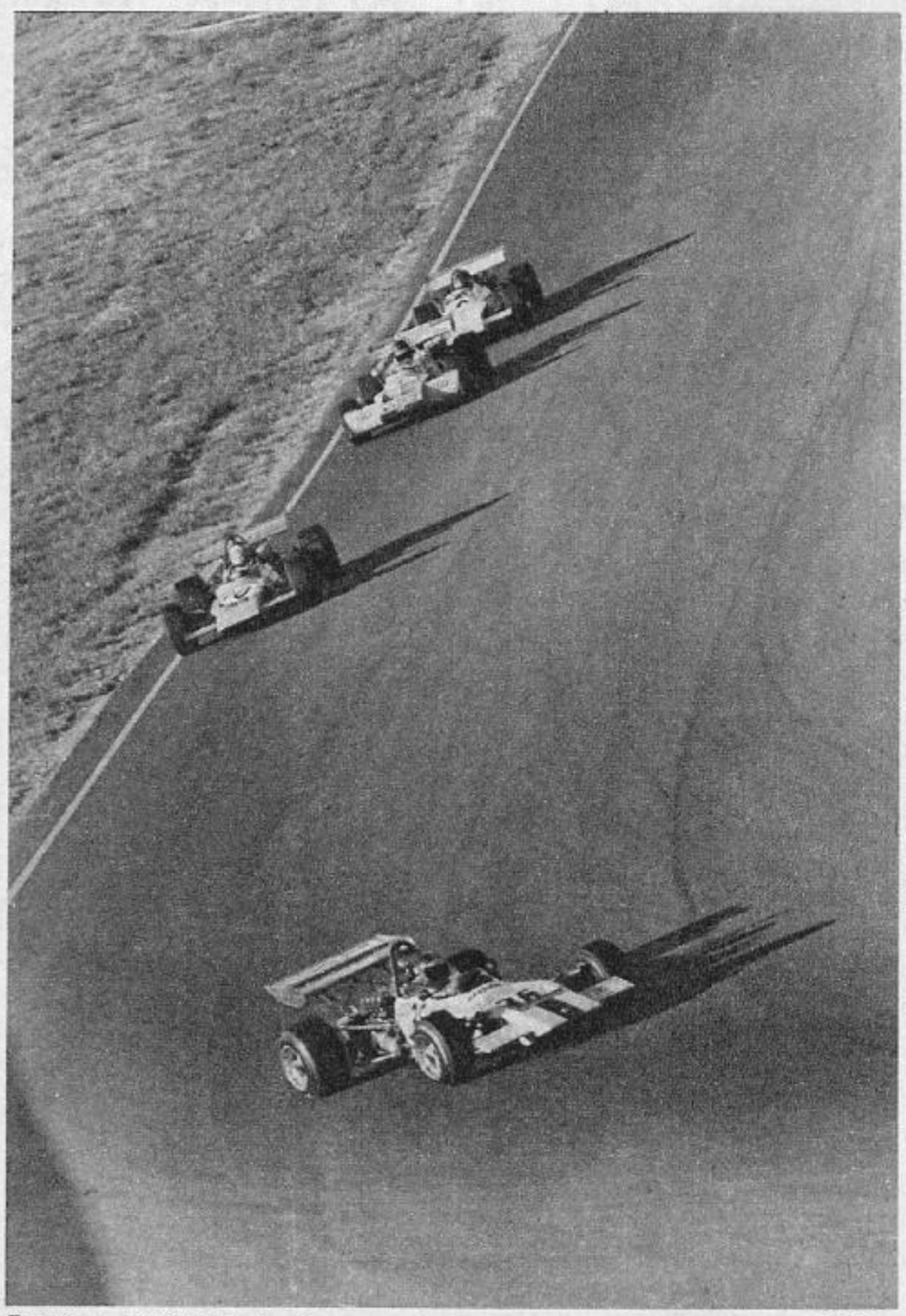
Para esta competencia el equipo del ACA contó con un nutrido grupo de motores Novamotor. Tanto Lole como Cacho hicieron sus pruebas de clasificación y carrera con los Cosworth de mantemiento Pedrazzanni Hnos. Reutemann clasificó con el mismo que usó en Albi —segundo— y Hockenheim —primero—. Para la carrera montaron uno flamante que se mostró un poco duro en los comienzos. Sobre la confiabilidad de los motores Cosworth y más aún sobre los que pone a cero Pedrazzanni nos comentó Staffa: *"Hace unos meses cambiábamos los motores después de cada carrera porque pensaba que no podían aguantar más. Incluso no entendía como algunos se las arreglaban para correr toda la temporada con un solo par de motores..."*. Están garantizados por 600 millas.

Ruesch contó desde los comienzos con una unidad motriz recién salidita del horno *"y lo único que te puedo decir es que no tienen problemas, cosa que me alegra mucho..."*. Tanto él como Reutemann tienen en la actualidad motores de punta, punto a favor para Lole que insistió consecuentemente en usarlos, dejando de lado a los frágiles de Lucas y Westbury.

Sin lugar a dudas Reutemann es el único piloto que le podía sacar las papas del fuego en el Campeonato a la casa Brabham. Por ello, Alan Fenn, técnico de Brabham, está junto al equipo oficial (Schenken, Hill) y de vez en cuando se da una vuelta por el box del ACA, a pegarle una revisada a los autos, especialmente al de Lole. A pesar de la importancia que para ellos tienen los resultados que Reutemann pueda obtener no le han querido vender a ningún precio las trompas aerodinámicas (que carenan la suspensión delantera a la usanza Tecno) similares a las que



Durante las pruebas de clasificación lo vemos a Reutemann saliendo a la pista con las famosas gomas lisas. En carrera usó las otras y se perjudicó. Lástima.



Emerson Fittipaldi dominó ampliamente la primera serie y realizó un magnífico gasto hasta el momento de abandonar. Era el único adversario para Peterson.

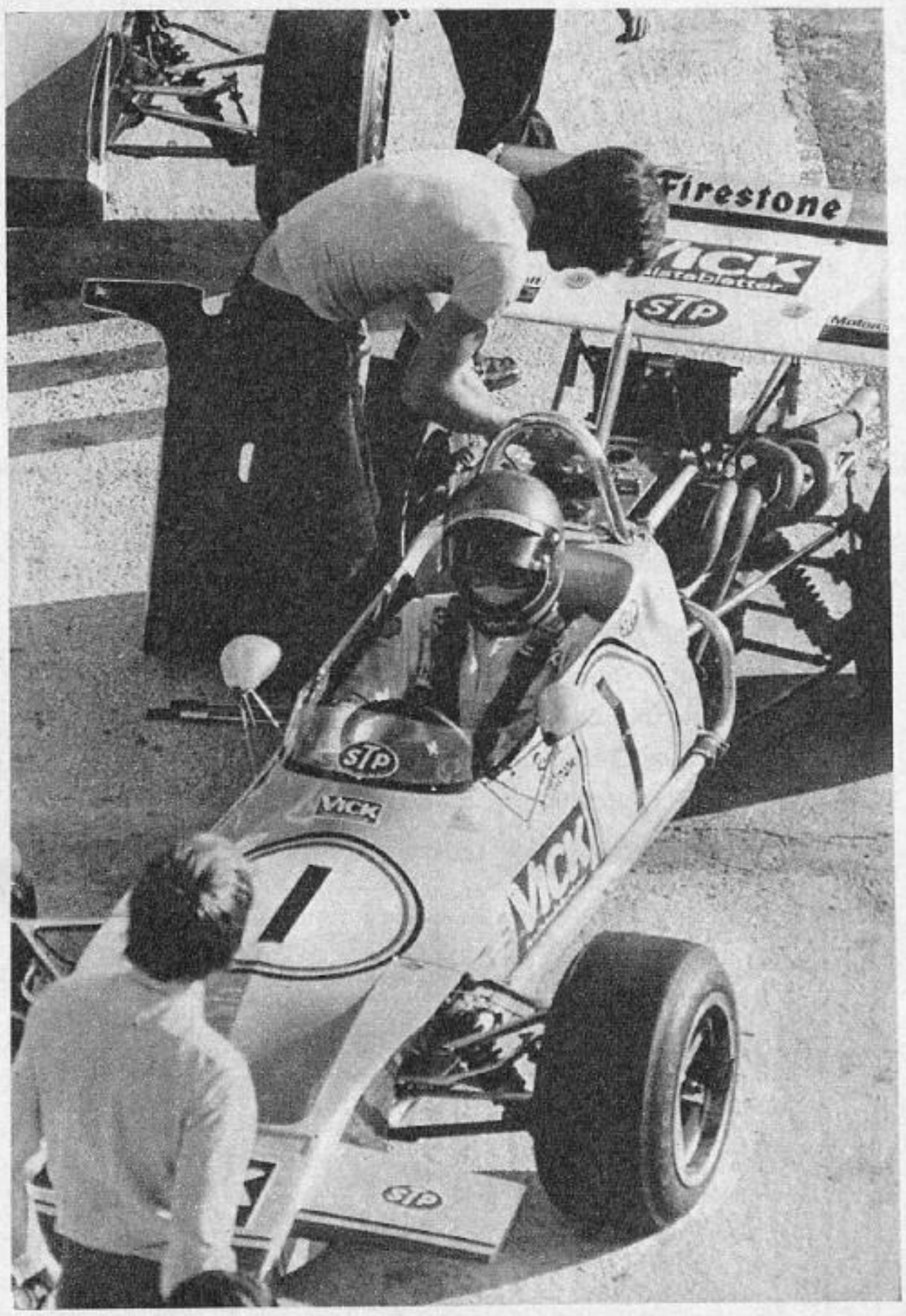
EL PROBLEMA DE LAS GOMAS

Durante la jornada clasificatoria del sábado Reutemann pinchó nada menos que cuatro gomas y el hecho asustó considerablemente a todo el equipo. Como varios otros autos sufrieron el mismo problema utilizando las mismas gomas (las Firestone completamente lisas), se pensó que el calor. un probable defecto en el compuesto de la goma o la excesiva fricción en los virajes lentos provocaban la falla. Aplicando un criterio especulativo, Reutemann y Staffa decidieron correr el domingo con las gomas con dibujo, que restan velocidad de desplazamiento por el diseño y tipo de compuesto, pero pensando en que las pinchaduras de los demás compensarían esa desventaja y que no valía la pena arriesgarse a una detención y sí esperar la de los demás.

El domingo, entonces, se vio cómo Reutemann era el único entre todos que no había calzado las gomas lisas y los hechos demostraron lo incorrecto de la decisión. Nadie pinchó una goma y a Lole se le hizo evidentemente imposible seguir el tren de los punteros, que jamás se detuvieron por pinchadura alguna.

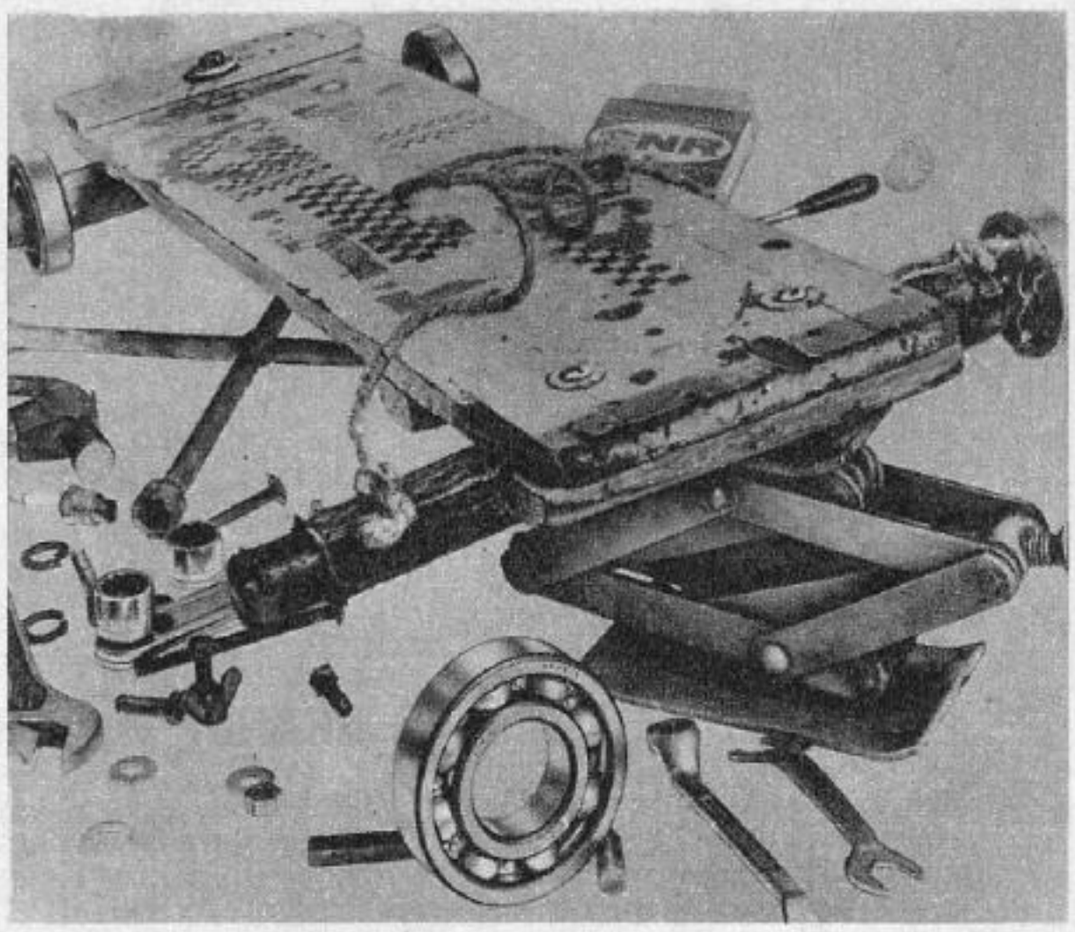
Se podría pensar, claro, que al tomar una decisión cualquiera siempre se corre el riesgo de acertar o no, pero cabe sin embargo señalar la atinada observación que nos hizo Alan Fenn (director técnico del equipo oficial Brabham) y que muestra la diferencia de criterios aplicada: **"Si Reutemann fuese un piloto bajo mi dirección** —nos expresó taxativamente Fenn— **nunca lo hubiese dejado correr así. Tim Schenken tuvo el mismo problema el día sábado, pero nos dimos cuenta de que no era por defecto de la goma sino porque el coche trabajaba con demasiada comba negativa que hacía apoyar mal a ese tipo de goma y provocaba las pinchaduras. Lo lógico era correr con las gomas lisas y las ruedas bien verticales al piso".**

Sin duda alguna fue un error decisivo.



En los boxes Ronnie Peterson se apresta a salir. Buena atención mecánica, un auto impecable y un piloto excepcional.

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



En todos los buenos talleres del mundo se utilizan nuestros rulemanes para brindar el mejor servicio de mantenimiento a todas (o casi todas) las marcas de automóviles... y claro, el cliente muy contento.

Es que, cualquiera sea la marca y modelo del auto (Renault, Citroën, Chrysler, Ford, Chevrolet o Peugeot) hay un ruleman SNR que asegura perfecto funcionamiento.

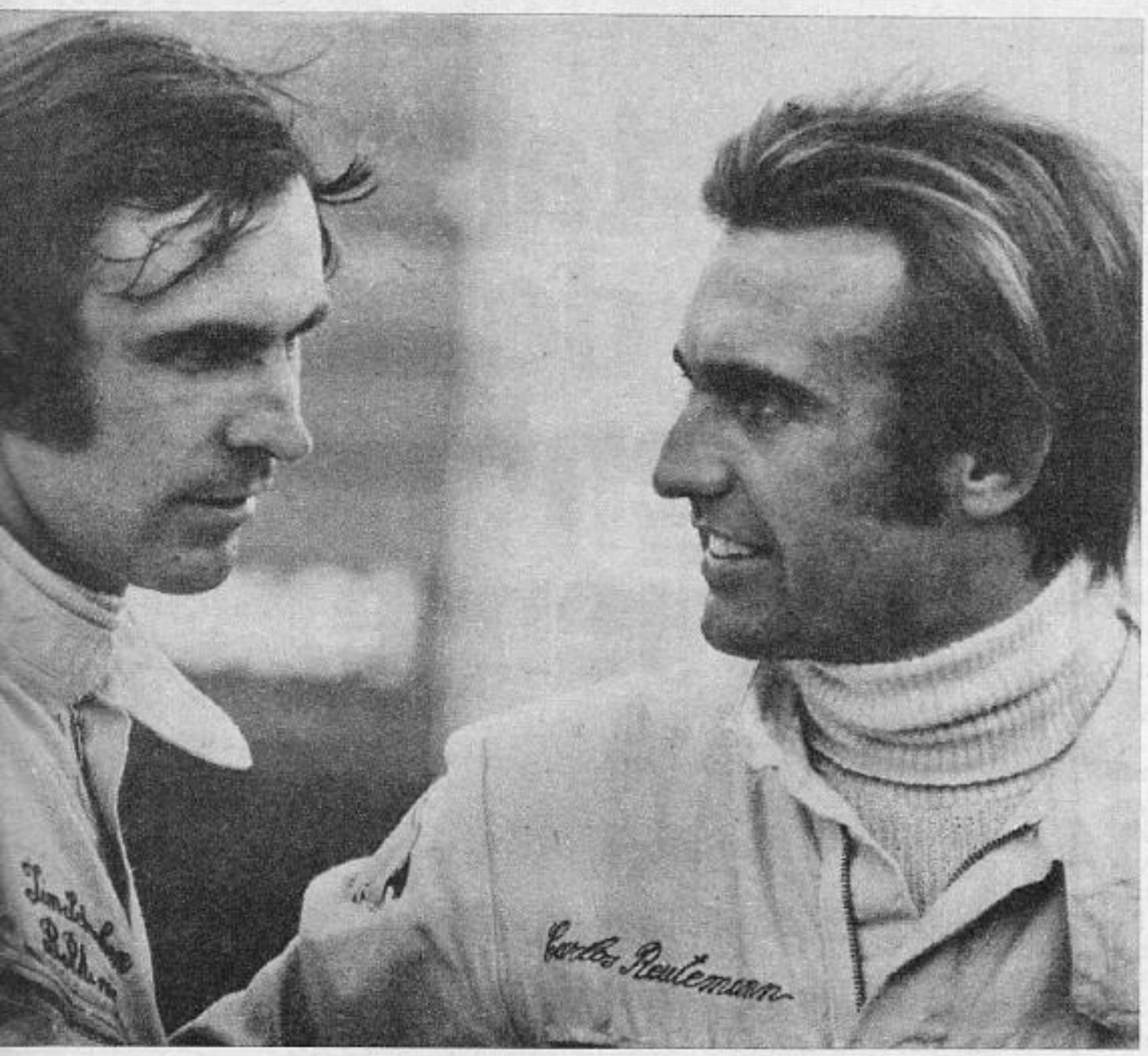
Adóptelos usted también.

Nuestros distribuidores de todo el país lo asesorarán gustosamente y pondrán a su disposición un amplio stock, que posibilitará la pronta entrega de sus pedidos especiales y urgentes.

RULEMANES

SNR

DE ALTA PRECISION



Tim Schenken y Carlos Reutemann. La puja entre el Brabham oficial y el particular. En las últimas carreras Lole definió la situación a su favor.

REUTEMANN Y F. 1 EN BRANDS HATCH

No está aún confirmada la participación de Carlos Reutemann en la carrera de F. 1 sin puntaje que se correrá el próximo 24 en Brands Hatch en homenaje al campeón mundial Jackie Stewart. La participación de los pilotos es por estricta invitación y en realidad Lole aún no está invitado, pero se descuenta que tal requisito será solucionado ante la gestión del ACA, y todo el mundo da por seguro ya que Carlos Reutemann correrá dentro de dos domingos el Brabham BT 33 de Fórmula Uno.

usa Schenken, el oficialista de la marca. ¡¡¡Qué me dice, Doña Rosa!!!

Una de la próxima temporada argentina: para la carrera de F1 habrá otro F1 más para que lo conduzca un piloto argentino. Jo Siffert compró hace unos días un Lotus 72 con una sola carrera en el lomo bajo las manos de Graham Hill. Se lo alquidará al Club YPF. Hasta el momento hay un BRM, un Tyrell y este Lotus, pero... ¿tenemos pilotos entrenados en nuestro país para manejar los cuatro o cinco autos que habrá en F1 para pilotos argentinos?... huumm. Dejémoslo aquí.

"...Y pensar que cuando llega la temporada argentina los pilotos de nuestro país comienzan a hacer régimen y gimnasia y esto y aquello, pero entonces yo me pregunto: todo lo que estuvieron haciendo durante el año, en la Argentina, ¿no les sirve para nada? Sesuda meditación en voz alta de Carlitos Ruesch.

Alberto Hugo Cando envió un telegrama hace unos cuantos días a Roma, en el cual, oferta en dólares mediante, proponía comprar todos los derechos exclusivos para la transmisión por TV y radio. Al fin de cuentas todo se arregló pero los italianos se avivaron e intentaron cobrar derechos a los camarógrafos y relatores radiales que desde Argentina se corrieron a Vallelunga.

Más sobre la temporada. Fangio estuvo haciendo gestiones en Alfa Romeo y Ferrari para tratar de ubicar algunos pilotos argentinos en las dos marcas y mientras Ferrari se mostró bastante poco "potable" para dicha posibilidad, Alfa Romeo en cambio sí mostró interés en algunos pilotos argentinos, sobre todo en García Veiga a quien compararon en su estilo de manejo con el del italiano Nanni Galli con quien podría formar pareja. Enzo Ferrari, por su parte, que esta semana anunció los nombres de sus pilotos para toda la temporada de SP (ver Toquecitos de Bocina) le comentó a Fangio que no integraba a su escuadra a ningún piloto italiano porque después, cada vez que sufrían algún accidente, el periodismo peninsular no lo dejaba tranquilo por seis meses.

Ni bien terminó la carrera Peterson salió como loco en un helicóptero rumbo a Fiumicino para tomar un avión rumbo a España que de todas maneras perdió. Necesitaba llegar a Barcelona para correr allí un carrera de SP con el Lola dos litros.

Charlando con Emerson Fittipaldi nos comentó que decidió no correr los 1.000 Km. de Buenos Aires para SP porque Chapman no quiere que corra riesgos en otras categorías y se dedique exclusivamente a la F.1.

VALLELUNGA FORMULA 2

GRAN PREMIO DE ROMA F.2 - CIRCUITO DE VALLELUNGA - 3.200 m.

Dos series de 35 vueltas y final por suma de tiempos

CLASIFICACION PRIMERA SERIE

1º	Emerson Fittipaldi	42m42s8
2º	Ronnie Peterson	43m00s9
3º	Dieter Quester	43m06s
4º	J. P. Jaussaud	43m07s8
5º	Carlos A. Reutemann	43m21s2

Prom. del ganador: 158,242 km/h.

CLASIFICACION SEGUNDA SERIE

1º	Ronnie Peterson	42m55s3
2º	Dieter Quester	43m01s
3º	Carlos A. Reutemann	43m17s7
4º	Gerry Birrell	43m21s9
5º	Mike Beuttler	43m24s8

Prom. del ganador: 156,164 km/h.

FINAL (Suma de tiempos)

1º	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth	1h25m56s2
2º	Dieter Quester	March 712-BMW	1h26m07s
3º	Carlos A. Reutemann	Brabham BT-36-Cosworth	1h26m38s9
4º	Mike Beuttler	March 712-Cosworth	1h26m51s
5º	Gerry Birrell	Lotus 69-Cosworth	1h26m57s
6º	John Watson	Brabham BT-36-Cosworth	1h27m10s

Promedio del ganador: 156,352 km/h.

TROFEO EUROPEO DE F.2

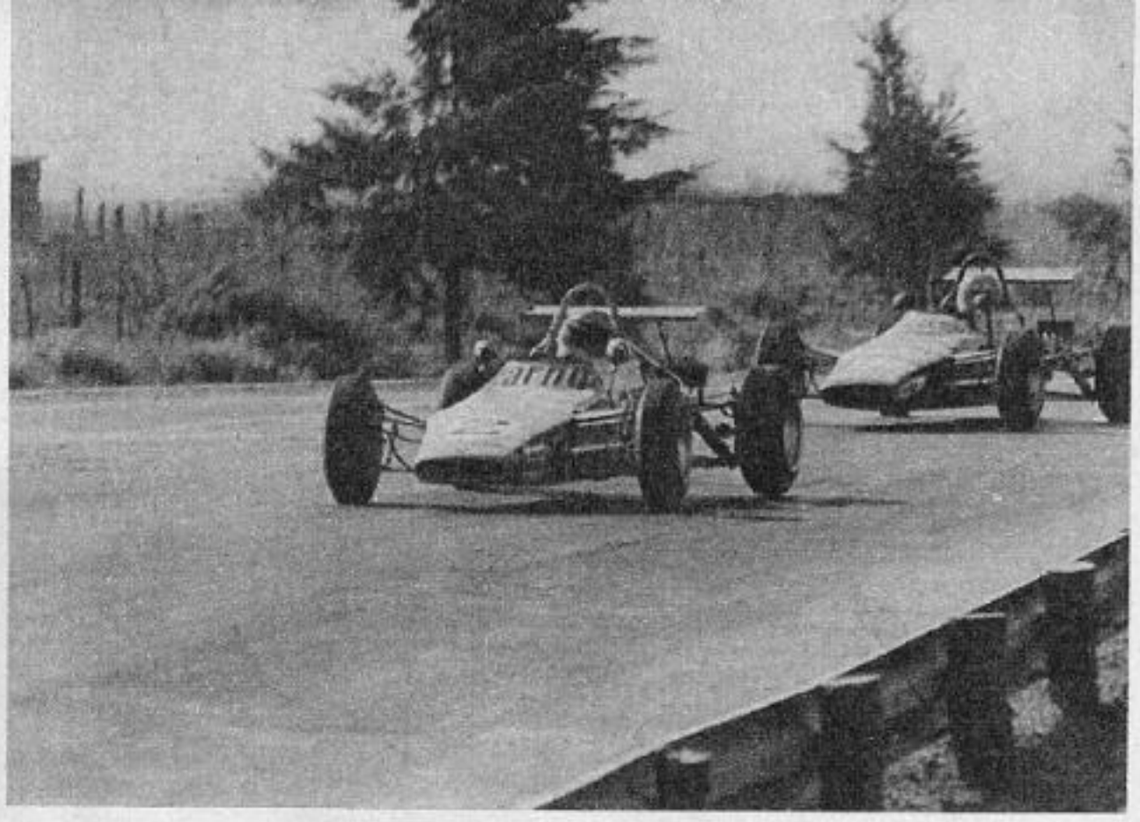
1º	Ronnie Peterson	54 puntos
2º	Carlos A. Reutemann	40 "
3º	Tim Schenken	27 "
4º	Dieter Quester	25 "
5º	François Cevert	22 "
6º	Wilson Fittipaldi	16 "
7º	J. P. Jaussaud	9 "
8º	Nikki Lauda	8 "
9º	François Migault	7 "
	Gerry Birrell	7 "
11º	J. P. Jarrier	6 "
	Derek Bell	6 "
13º	Peter Westbury	5 "
	John Watson	5 "
15º	John Cannon	4 "
16º	Mike Beuttler	3 "
17º	Brian Hart	1 "
	Helmut Marko	1 "
	François Mazet	1 "
	Silvio Moser	1 "
	Alistair Walker	1 "
	Bob Wollek	1 "

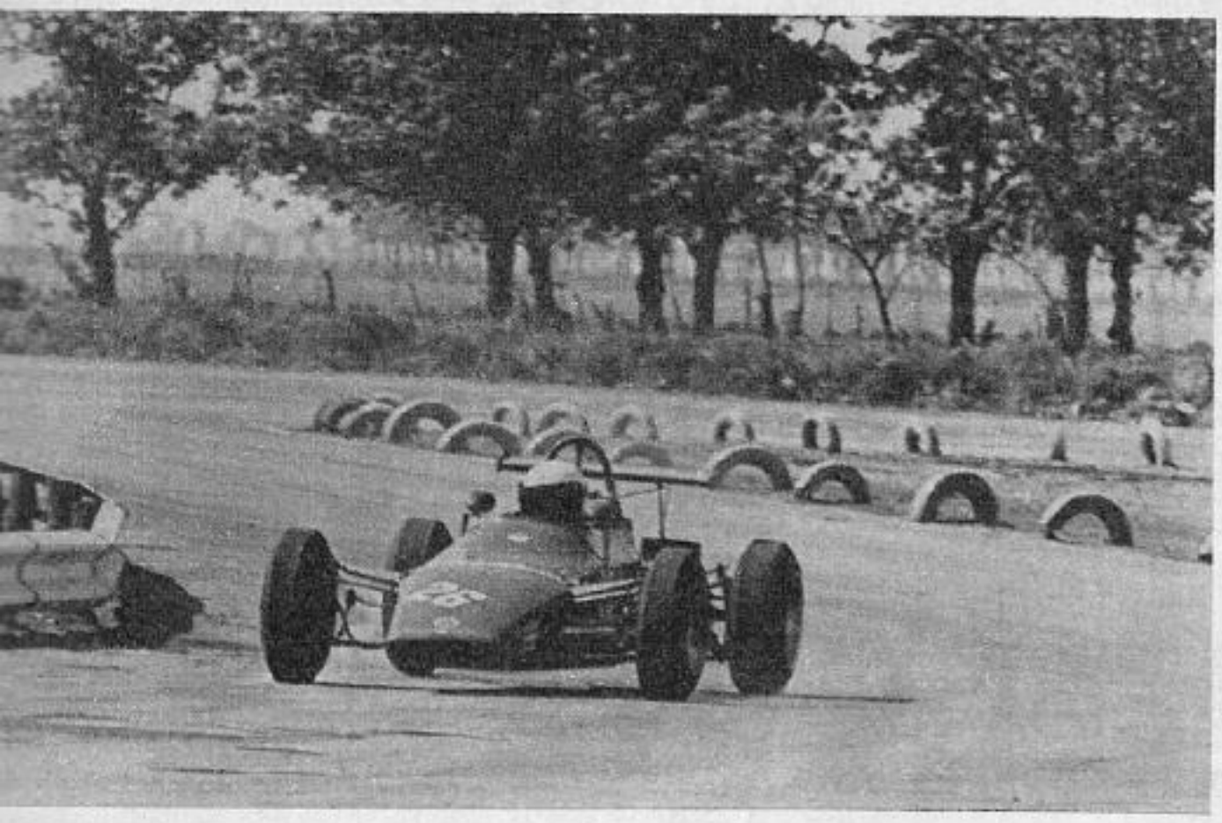


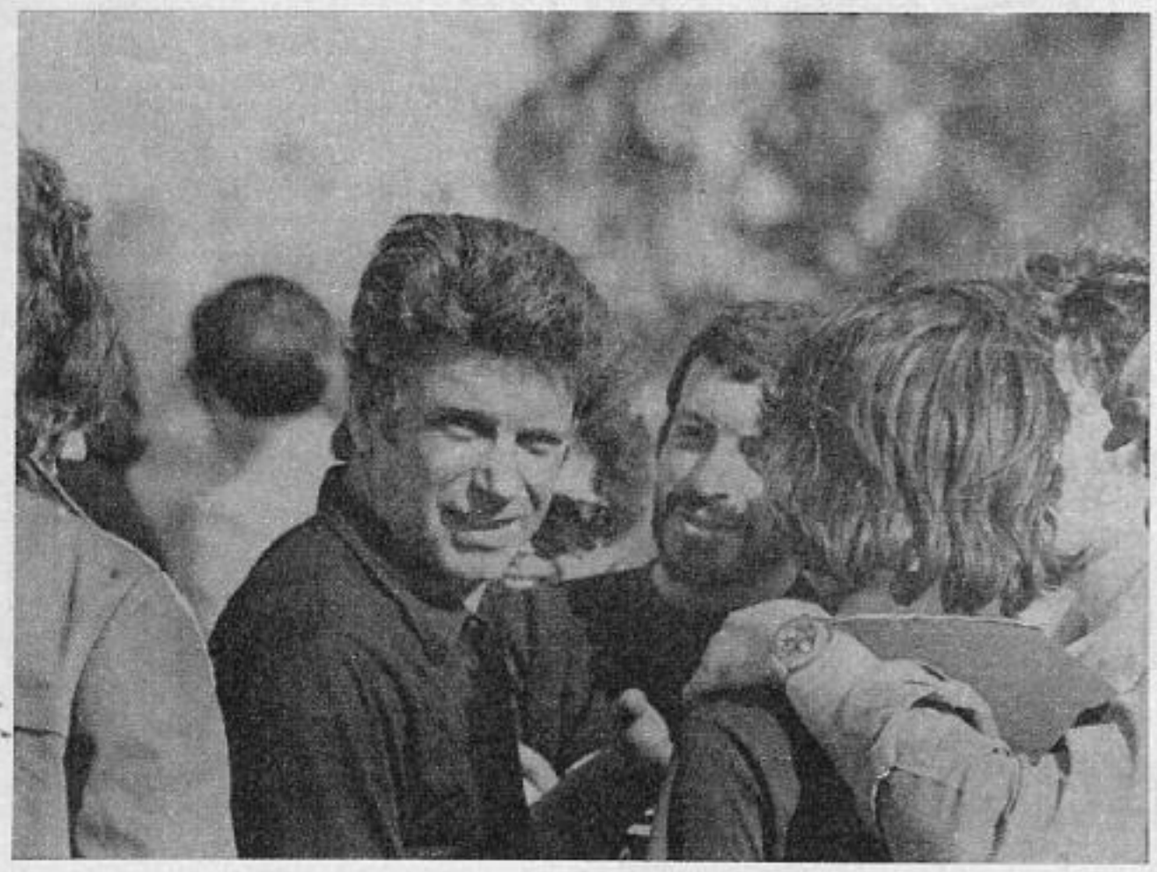
Qué automóvil nacional no está equipado con algunos de estos productos de indiscutible calidad?

(creemos que ninguno)

DISTRIBUIDORES:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR







Héctor De Rossi, ganador en Las Rosas, quebró una racha que lo perseguía.

Carlos Andreeta, digno escolta en los pelpa finales.

Carlos Ragno, ganador hasta la mitad de la serie final, se vio obligado a abandonar.

CAMPEONATO ARGENTINO DE F. 4

1º	Laskac	30	puntos
2º	Ragno	29	"
3º	De Rossi	22	"
4º	Andreeta	12	"
5º	Abdala	9	"
6º	Stegman	8	"
	Jarque	8	"
8º	Bouvier	7	"
9º	Chutrau	4	"
	Faverio	4	"
11º	Avale	3	"
12º	Primavera	2	"
	Vacalluzo	2	"
	Parolo	2	"
15º	Lavena	1	"
	Lago	1	"
	Famá	1	"

EXCELENTE

Tres series, un repechaje y una final con Las Rosas. Al quedarse Ragno en la últ bró una racha de frustraciones

Una vez más, afortunadamente, debemos caer en el lugar común. Vimos una excelente carrera de F-4. En Las Rosas estuvieron presentes todos los pilotos de punta y casi todos los del segundo pelotón. El circuito —entre semi permanente y autódromo— se mostró algo mejorado con respecto a la última carrera de F-1, pero sin llegar a que su estado fuera ideal para el desplazamiento de las máquinas. Se confirmó nuestra presunción de que Las Rosas es más para F-4 que para sus hermanas mayores ya que los tiempos de estos (el mejor fue Cupeiro en 1m4s7/10) no estuvieron muy lejos de los mejores del domingo (Andreeta 1m10s4/10). Y esto también da una pauta de lo bien que se está andando en la categoría, y de lo importante que ella resulta en un medio tan deteriorado como nuestro automovilismo de competición.

De los cuarenta y pico de autos que se hicieron presentes al llamado de la gente del Departamento de Automovilismo Deportivo local, inexplicablemente —o quizá tenga explicación por innumerables deserciones provocadas por las pruebas del sábado y la clasifica del domingo por la mañana— sólo 26 coches largaron la serie. Que fueron tres y un repechaje para arribar a la final de 20 vueltas con 18 participantes.

Que la cosa iba a estar peleada lo confirmaron los tiempos de clasificación, donde el primer puesto mostraba un empate entre Ragno y Andreeta en 1m11s4 que en la final sería bajado reiteradamente. Sin embargo las series no fueron brillantes. **La primera** (la única interesante) que terminó con el triunfo de De Rossi por escasas décimas sobre Guerra y 3 segundos sobre Ragno que recuperó notablemente luego de hacer un trompo cuando punteaba en la 1ª vuelta. Cuarto fue Vinuesa y quinto Alberto Famá.

La segunda serie fue un opio chino con un final insólito; tanta Laskac como Andreeta, que punteaba en el comienzo, fueron a parar de cabeza al repechaje. Ricardo Almada que venía ahí nomás tomó el liderazgo, y cuando le faltaba media vuelta para terminar, una bujía de su motor salió despedida de su alojamiento, por lo que Avale se le acercó tanto que llegó a la raya de sentencia sólo una décima de segundo después de él. Tercero fue Lavena, —muy flojo con respecto a lo que puede esperarse de él— y nadie más atrás, ya que sólo estos tres coches terminaron la serie.

La tercera serie vio primeramente adelante a Faverio, que perdió posteriormente su posición al irse afuera. Jarque no tuvo entonces otro trabajo más que andar fuerte para ganarle precisamente a Faverio que atropelló y recuperó varios puestos. Tercero fue Raúl Marielli, otro de los nuevos que evidencia grandes condiciones, cuarto Colombi con un Fiat y un chasis indócil, y quinto Raúl Nielsen.

El repechaje se convirtió por obra y gracia de los importantes abandonos de la serie en algo trascendente. Y fue para Andreeta a quien Laskac y Stegmann dejaron franco el camino a poco de andar. El restante que pasó a la final fue el veterano Héctor Amadio.

FINAL: DE CAMPANILLAS

Apenas bajada la bandera, Jarque se ubicó en la vanguardia del lote seguido muy de cerca por Faverio, Avale, Guerra y De Rossi, mientras que más atrás pugnaban por escalar Andreeta y Ragno. Faverio lo pasó a Jarque y fue primero hasta la tercera vuelta, entonces Ragno lo pasó a su vez como tejo y comenzó a distanciarse del resto. A las cuatro vueltas Ragno, Faverio, De Rossi, Andreeta, Jarque y Avale viajaban en el primer pelotón hasta ese momento muy apretado. Luego el andar increíble del puntero hizo que el tándem múltiple se fuera desgranando. En la séptima vuelta Jarque lo pasa a Faverio y cuando éste quiere recuperar el puesto, se estrella contra el guard rail destrozando su máquina.

A todo esto Jarque se retrasaba algo por un problema con la palanca de cambios que lo obligaba a marchar siempre en tercera, causa de que De Rossi pasara a ser segundo. Cumplida la primera mitad de la final el orden era: Ragno, a unos quinientos metros De Rossi, Jarque, Avale, Andreeta (que hizo un trompo en las primeras vueltas y había quedado último), Guerra (que subía y bajaba), Almada y Marielli. El panora-

, COMO SIEMPRE

figuraron el entretenido programa que brindó el nutrido lote de monopostos en ima serie fue De Rossi quien se llevó las palmas. Reconfortante triunfo que que-

Textos y fotos de CARLOS NEIRA

ma no variaría mayormente hasta la vuelta número quince. Entonces sí, una variante fundamental: Ragno abandona por alta temperatura y De Rossi se encuentra en la punta lejos de su seguidor Jarque. Andreeta sin embargo no se conformaba y clavando el record de vuelta en la 17 alcanza a Jarque y termina la carrera segundo. Cuarto quedó Avale y quinto Almada en una de sus mejores actuaciones.

Reconfortante triunfo el de De Rossi, que quebró así una larga serie de frustraciones y confirmación absoluta de que Chiche Andreeta ya nada tiene que hacer en la categoría. Está indudablemente para cosas mayores (¿F-2 quizá?) como así también Ragno y De Rossi. En cuanto al resto, buenas las performances de Avale, Guerra, Almada y Marielli. La organización, excelente y con una puntualidad germánica en el programa. Ahora, a esperar la próxima que en algo estamos seguros que será igual a esta: en lo espectacular en el más cabal sentido de la palabra.

PIMPOLLITOS

Para la última semana de noviembre está programado en Las Rosas el 2º Congreso Nacional de Automovilismo en el que se reunirá —tal cual ocurrió en el 1º— todos los sectores directamente interesados con el tema, a fin de debatir y solucionar los más serios problemas que afectan a nuestro deporte. Simultáneamente, se hará un simposio de preperadores y constructores con clases magistrales y todo, y un salón del automóvil de competición.

Por causa de la amenaza de lluvia momentos antes de la iniciación de la carrera, y por la trasmisión que por TV se hizo a mediodía de la carrera de Vallelunga, la concurrencia no fue todo lo numerosa que cabía esperar. Pese a eso, se recaudaron cerca de dos millones de pesos viejos. "Aunque no hubiera venido nadie, no hubiera habido problema —manifestó uno de los directivos— ya que los cheques estaban hechos antes de la carrera, y no dependíamos de la recaudación para pagar los premios". Así debería ser siempre.

Todos —organizadores, pilotos, y el patrocinante (acoplados Helvética)— estuvieron de acuerdo con que la carrera se efectuara bajo la denominación del nombre de Pablo Horyaans, recientemente desaparecido. El carrerón que protagonizaron sus rivales, compañeros de fórmula de ayer, fue el mejor homenaje en su memoria.

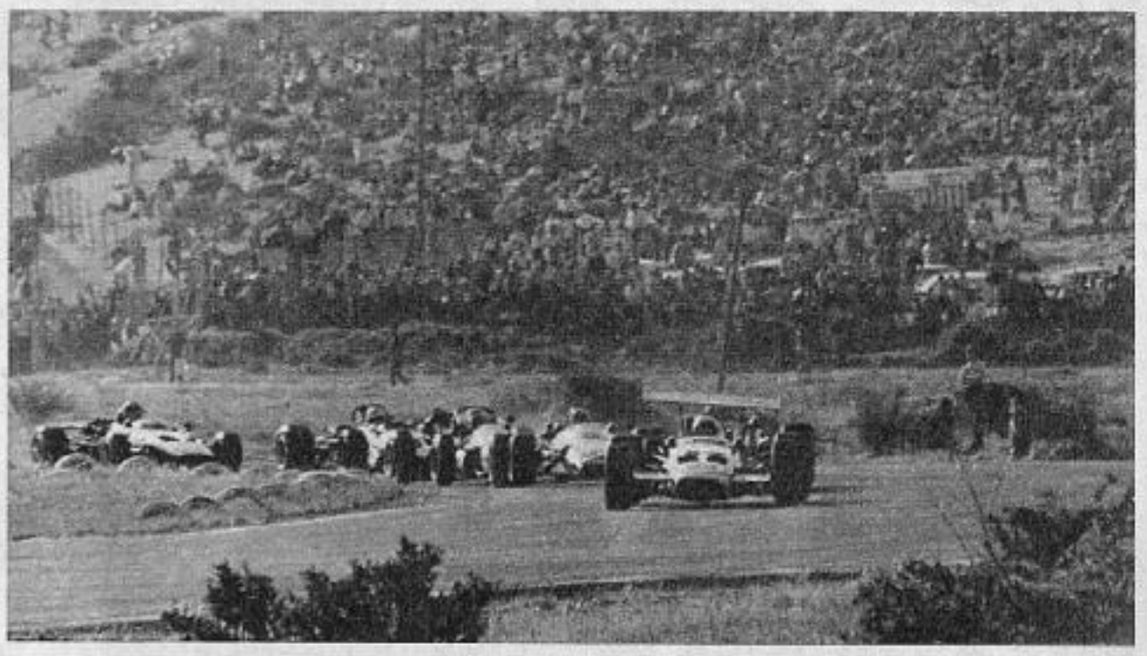
Angel Guerra, 18 años, por otro nombre El Cachorro, trabaja en lo de Antelo y es ahora el piloto más joven de la categoría. Corriendo el Tulia 10 que el Gordo armara para Alonso, demostró que la fe que le tuvo su patrón al confiarle el coche, tiene asidero. Fue segundo en la serie y en la final anduvo prendido pese a haberse quedado prematuramente sin freno. Le falta asentarse y será cosa seria.

Y ya que hablamos de Antelo, parecía que éste hubiera sido un día positivamente predestinado para sus huestes. En la 1ª serie los tres primeros tenían motor hecho por él. El ganador de la 1ª y 2ª series también, y en la final, otra vez estuvo al tope un motor "powered by the Great Fat". Congratulations.

Kilaje de algunos de los coches de F-4: el Tulia 10 está en los 282 kgs. en orden de marcha y es el más liviano, contra los tiempos de éstos (el mejor 300 de Huarte, los 310 del Avante y los 340 plus de los Fissanoti que estuvieron presentes.

Retrasos y abandonos en la final: Alberto Famá, trompo y averías. Faverio, terminó contra el guard rail. Vinuesa, palanca de cambios. Ragno, temperatura elevada por rotura del resorte de la tapa del radiador. Jarque, palanca de cambios.

Antonio y Alberto Famá se pasan próximamente a la vereda de enfrente. Esto se desprende de declaraciones de los hermanos de Haedo, en el sentido de que estarían listas sendas unidades Avante encargadas oportunamente a Parodi. La preparación de los Renault en los sucesivo, será provista por Antelo ya que Carmelo Famá no dispone de tiempo necesario para ellos. Avanti fratelli!



DEFINITIVAMENTE
KOVACS EXPROPIO LAS VIZCACHAS

En la segunda carrera de la petit temporada chilena de F.2 el chileno Eduardo Kovacs volvió a ganar repitiendo su triunfo de la semana anterior dejando así a todo el mundo contento por su triunfo y por la experiencia de estas dos carreras llevadas a cabo en Chile. Como en la competencia anterior Kovacs y Passadore confiscaron el espectáculo y el uruguayo ganó la primera serie sobre el chileno pero al abandonar en la segunda le dejó el camino expedito a Kovacs quien ganó las dos series finales sin ningún apremio. Segundo en la suma final de tiempos resultó el argentino Domingo Montore, tercero el chileno Patricio Campos, cuarto Carlos González y quinto Beto Alvarez.

CLASIFICACION FINAL (Suma de las tres series)

1º	Eduardo Kovacs	40m41s4	30 vueltas
2º	Domingo Montore	42m31s2	30 „
3º	Patricio Campos	42m50s	30 „
4º	Carlos González	36m17s1	26 „
5º	Beto Alvarez	27m15s	20 „

FORMULA 4 EN LAS ROSAS

LAS ROSAS AUTOMOVIL CLUB
Clasificación general por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Héctor De Rossi	Crespi-Renault .	24m21s7	20
2º	26	Carlos Andreeta	" " .	24m41s	20
3º	5	Carlos Jarque	" " .	24m50s	20
4º	11	Osvaldo Avale	" " .	24m56s3	20
5º	117	Roberto Almada	" " .	25m10s1	20
6º	8	Guillermo Stegmann ..... "	" " .	25m20s7	20
7º	125	Angel Guerra	" " .	24m22s8	19
8º	16	J. C. Lavena	" " .	24m32s3	19
9º	43	Alfredo Colombi	Crespi-Fiat ...	24m51s7	19
10º	120	Pablo Asnar	Crespi-Renault .	25m17s7	19
11º	124	Raúl Nielsen	" " .	20m55s3	16
12º	10	Carlos Ragno	Avante-Renault .	16m59s5	14
13º	104	Vicente Amadio	Huarte-Renault .	14m57s1	12
14º	114	Guillermo Vinuesa	Crespi-Renault .	11m31s	9
15º	66	Horacio Yoffe	" " .	8m07s6	6
16º	9	Carlos Faverio	" " .	6m09s3	5
17º	54	Nino Famá	" " .	2m50s	2
18º	17	Alberto Famá	" " .	1m23s2	1

Promedio general: 117,725 km/h.

Record de vuelta: el 26, de Carlos Andreeta, en la vuelta 17, con un registro de 1m10s4 y una media de 122,215 km/h.

CUPEIRO, DI PALMA, CAPILLA DEL MONTE, SEGURIDAD...

LOS MALES DE CADAD

(atacados por CORSA frente al presidente, Eduardo Ricotti)



Que el automovilismo nacional está atravesando por una crisis institucional no es novedad alguna. Tampoco lo es el que la situación general del país contribuye en gran medida a que ésta se acentúe. Ultimamente y debido a casos aislados que encendieron la llama de la polémica en sus distintas interpretaciones, afloró un estado de cosas muy cercano al caos que deja en el camino, amén de un grupo de perjudicados, una sensación de inseguridad a raíz justamente de procedimientos no del todo claros.

Eduardo Ricotti como autoridad máxima de CADAD es quien tiene la responsabilidad en cuanto a la estructuración y marcha del automovilismo. Si bien comprendemos perfectamente que es lógico que una sola persona no puede abarcar todos los campos ni que los errores y los logros le pertenecen en última instancia a él, precisamente por el cargo que ocupa es en definitiva el responsable superior. Y por ello mismo es que CORSA mantuvo una entrevista con él.

.....

—¿Por qué razón fue descalificado Cupeiro?

—La Comisión Técnica dictaminó que la tapa de cilindros del auto de Cupeiro se encontraba fuera de lo que admite el reglamento. Esa es la razón.

—Tenemos entendido que cuando se produjo el problema con la tapa de Giay, la comisión de concesionarios GM presentó una tapa para asegurarse si de acuerdo a la interpretación de la Comisión Técnica se encontraba o no en reglamento. La contestación en esa oportunidad fue que sí y fue dada por un miembro del Comité Ejecutivo, el señor Labartete.

—Es verdad, el señor Labartete ante la primera impresión dijo que por lo menos aparentemente la tapa estaba dentro de reglamento. Pero luego se reunieron los siete ingenieros que integran la Comisión Técnica y determinaron lo contrario. CADAD, ante esta circunstancia, convocó a una reunión a la cual concurrieron representantes de las cuatro fábricas en la cual se informó que las tapas en las condiciones de las facilitadas por la comisión GM no se considerarían dentro de reglamento.

—¿No considera que el hecho de que los comisarios técnicos no se expidan en el lugar y momento de las revisiones provoca que las circunstancias se manoseen y den lugar a inumerables polémicas?

—Por supuesto que sí pero está el inconveniente de tener que hacer por ejemplo análisis metalográficos, cosa que no es posible realizar en el momento.

—En el caso particular de la tapa de cilindros de Cupeiro se creó cierto malestar por la actitud de Labartete al erigirse él como depositario de la misma. Máxime teniendo en cuenta que la tapa llegó a CADAD tres días después de la carrera. ¿Fue procedente esa actitud?

—En ese caso sucedió algo muy particular. Los comisarios técnicos no contaban con movilidad propia para regresar a Buenos Aires, por esa circunstancia lo hicieron depositario a Labartete de la tapa debidamente precintada. Se supone que un integrante del Comité Ejecutivo goza de la suficiente confianza como para ser depositario.

—Con respecto al circuito de Capilla del Monte, ¿por qué no fue aprobado por la comisión de seguridad teniendo en cuenta que el año pasado se corrió en el mismo escenario? ¿Por qué esa diferencia de criterio en la misma gente e idénticas circunstancias?

—El circuito de Capilla del Monte no fue aprobado porque posee un tramo con piso de tierra en el cual se levanta polvo que impide la visibilidad. De acuerdo al programa de la carrera los autos pasarían varias veces por el lugar con lo cual la situación empeoraría vuelta a vuelta. El criterio de CADAD es que no se vuelva, definitivamente, a correr en tierra.

—¿Por qué razón entonces se le otorgó la fecha pedida a Capilla del Monte?

—Yo puedo contestar cualquier pregunta que se me haga siempre que cronológicamente coincida con mi actuación en CADAD. Cuando se le otorgó la fecha yo no era presidente.

—¿Qué opinión tiene acerca de la reclamación que al respecto hace la gente de Córdoba?

—Creo que el pedido de asamblea extraordinaria para aclarar conceptos acerca de los campeonato de montaña es una actitud constructiva. En ella todos expondrán sus puntos de vista y se unificarán criterios.

—¿Con respecto al tema seguridad? Y casi específicamente cuando hablamos de seguridad nos referimos a la de Turismo de Carretera, ¿cuáles son las medidas que piensa adoptar CADAD para evitar el desastre que se encuentra latente?

—CADAD es consciente del peligro que entraña la falta de seguridad en las carreras de TC. El criterio que adoptará en adelante será el de aplicar al pie de la letra las sugerencias de su Comisión de Seguridad. La elección de los circuitos será el punto clave. Además, también se pondrá especial interés en lo que se refiere a abastecimientos.

—¿Puede adelantar algo del calendario del próximo año?



- Descalificación en TC
- Disconformidad general
- Incongruencias como la del circuito de Capilla del Monte

¿Qué pasa con CADAD? ¿por qué es siempre receptáculo de criticas y quejas que revelan un deficiente proceder? La entrevista con Eduardo Ricotti nos permite recorrer los diversos temas que son hoy objeto de discusión

—Ya se encuentra más o menos estructurado; la idea es la de otorgar alrededor de catorce carreras para TC, diez para F-1 y F-2 y once de SP y F-4. Lo que sí puedo asegurar es que CADAD dará las pautas a priori, luego los clubes solicitarán sobre ellos sus fechas. Además mediante la aprobación de los circuitos previamente, se tratará de evitar que se repitan las suspensiones que habitualmente ocurren. No daremos fechas para que se realicen en escenarios a determinar o que no estén debidamente aprobados.

—¿Los dirigentes deben ser ad honorem o rentados?

—En todos lados del mundo los dirigentes son ad honorem, no veo por qué en nuestro país tengamos que ser la excepción. Creo que le resta autoridad moral. En mi caso particular, dejaría de ser dirigente.

LAS CRITICAS EN DETALLES

Sin entrar a analizar cada caso en particular, entendemos que es evidente que CADAD dista mucho de cumplir con sus funciones como debiera. Admitimos que los problemas muchas veces son más de forma que de fondo, pero la suma de ellos hace que la situación sea caótica. Las bases para que el sistema funcione están dadas, los errores son de conducción. Quizás lo que más haga falta sea la unidad de mando, cosa que no existe en absoluto.

Las gaffes que ocasionaron otras tantas polémicas fueron:

A) El tema tan trillado de la tapa de Cupeiro. El hecho de que un integrante del Comité Ejecutivo se haya llevado la tapa a su casa y la haya depositado en CADAD después de tres días de la carrera le quita toda seriedad al proceder de la Comisión Técnica.

B) El caso de Marito García, también en la carrera de Chivilcoy. Al parecer los únicos que no se enteraron en esa oportunidad que Marito se pasó de largo en los abastecimientos y volvió a contra mano fueron los encargados de la fislización de la prueba.

C) El tema de la descalificación de Di Palma que creemos le incumbe a CADAD porque ella es la única responsable de la actuación de la gente que designe. Evidentemente el comisario deportivo desconocía totalmente los reglamentos.

D) El aspecto seguridad que no se tiene en cuenta para nada a juzgar por lo que acostumbradamente se ve en las carreras de ruta y que por su importancia capital evidencia la condescendencia perniciosa de los responsables de considerar este tema.

MACDONALD

Las primeras 20 horas de uso, su Aquamatic es nuestro. Conviene.



A usted le conviene.
Cuando compra un propulsor AQUAMATIC nuevo - ahora se fabrica en el país - usted goza de una rigurosa **inspección después de las primeras 20 horas de uso,** además de su servicio de entrega y seis meses de garantía.
VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I., tiene un extenso stock de repuestos y servicio mecánico capacitado, para los usuarios de los renombrados AQUAMATIC.

VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I.
Moreno 1142 Tel. 38-4135/4160
BUENOS AIRES - Cables SUDVOLVO

MOTONAUTICA

La iniciación del Campeonato Metropolitano de Motonáutica fue espectacular. El triunfo de Alfredo Berghella en Fuerza Libre, de Alberto Reverdito en la XJ y de Jorge Regnicoli en ON fueron las notas más destacadas de la reunión. Héctor Boniface en la OF y German Barbot en la XI siguen siendo líderes de sus clases.

por NICOLAS GELORMINI



UN BRILLANTE COMIENZO

Más de cuarenta lanchas en el agua y varios miles de espectadores en la costa fueron los elementos principales del tremendo éxito que fue esta primera fecha del nuevo campeonato metropolitano de motonáutica. Una organización muy buena y autoridades compenetradas de su función hicieron que pudiera desarrollarse normalmente una jornada donde hubo muchas novedades. Resulta obvio señalar que el interés estaba dividido en dos o tres circuntancias particulares, donde las cosas no están suficientemente claras como para determinar una supremacía manifiesta en favor de uno u otro piloto. Tomemos la clase ON, donde se esperaba el enfrentamiento Sarthou-Regnicoli, quienes en los entrenamientos de la mañana habían andado muy parejos, siempre con más velocidad absoluta Sarthou pero con un Regnicoli que tenía más salida en las curvas. Poco iba a durar sin embargo el duelo particular entre ellos, ya que Sarthou comenzó a mostrar fallas en su motor en la tercera vuelta, quedando bastante rezagado. Hasta ese momento había sido Regnicoli el dominador, mostrando un casco de amplias posibilidades, de muy buen gobierno y que permitió al Johnson 140 mostrar su poderío. El triunfo de la Orca II, si bien favorecido por la defección de la Melange, es justo premio a un dibujo cuidadoso del propio Jorge Regnicoli y a la prolija construcción del casco.

En la categoría XE se produjeron dos reapariciones esperadas, la de Carlos Zucati y Enrique Jornet Rojo, quienes volvieron a dar vida a una categoría olvidada y que en su época fue la más nutrida. La victoria fue para Zucati, quien mostró intactas sus condiciones de piloto, aunque el retraso de Jornet Rojo impidió que la lucha fuera lo que se preveía. En la categoría XI, German Barbot sigue abrumando con sus primeros puestos y Di Fiore no encuentra aún la forma de hacer rendir a su Orca GT a la que el Lago de Palermo debería serle favorable.

En la categoría XJ se produjo otra reaparición, la de Alberto Reverdito, quien con un casco Codinet y un Mercury 125, provisto de sus correspondientes trombones de escape, se adjudicó brillantemente la prueba. Había ya intervenido con ese equipo en la ON, donde se había dado el lujo de andar cerca de Sarthou y en la que había establecido un tiempo de 7m10s. Ahora, en la XJ, donde para él las cosas iban más en serio, marcó 7m8s aventajando claramente al resto y demostrando que evidentemente anda por arriba de los 110 Km/hora.

En la clase Mojarra, como tantas otras veces ocurriera, fue Alfredo Mathesius el vencedor, con mucha ventaja sobre Rodolfo Hombre, quien no anduvo como otras veces.

Pero lo mejor estuvo a cargo de Alfredo Berghella, piloto de la Taif un hidroplano equipado con un Fiat 1600. La gran cantidad de inscriptos en esta prueba hizo que debieran disputarse dos series previas a fin de determinar quiénes adquirían el derecho de pasar a la final. Llegaron a ésta seis competidores y entre ellos se encontraban Alfredo Berghella y Pedro Soriano, este último siempre con su Ford F-100 y su hidroplano Algramar. Dieron un magnífico espectáculo durante las tres primeras vueltas, en las que Berghella dominó a su rival evidenciando no sólo una velocidad absoluta equiparable a la del Algramar, sino una mayor aptitud para las curvas, cosa muy importante en un circuito corto como es Palermo. Producido en la tercera vuelta el abandono de Soriano, continuó Berghella su marcha, dando una acabada demostración de manejo. A trece segundos de él, Jorge Regnicoli volvía a demostrar que su Orca II es algo serio.

Lo visto hoy fue de mucha jerarquía y es más lo que puede esperarse. Jorge Regnicoli, Alberto Reverdito y Alfredo Berghella se aduefiaron del Lago de Palermo. ¿Podrá alguien quitárselo el 14 de noviembre cuando vuelvan a encontrarse?

Alfredo Berghella: un Fiat 1600, un hidroplano y una conducción sin errores lo trasforman en un serio candidato al título de campeón.

PRIMERA JORNADA DEL TERCER CAMPEONATO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Club organizador: Motonáutico Argentino - Escenario: Lago de Palermo - Fecha: 10-10-71

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO

Categoría A (para motores de hasta 45 HP)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vueltas	Tiempo
1	11	Azote	Alberto H. Caldelas	Mercury 40	7	10m49s

Categoría TB (para motores de más de 45 y hasta 60 HP)

1	23	Alcatraz	Justo Daray	Mercury 50 .	8	9m39s
2	35	Cascote	C. García Montes .	Carniti 55 ..	8	9m47s
3	39	Tahutah	José Pini	Mercury 50 .	8	9m52s
4	27	Changuita II ..	Oscar Botti	Mercury 50 .	8	10m59s
5	6	Mazzita Turuleta	Carlos Mazza	Chrysler 55 .	8	11m04s
6	25	Maraño	Raúl Nollmann	Mercury 50 .	7	10m12s

Categoría TD (para motores de más de 85 y hasta 105 HP)

1	66	Rosa C	Francisco Orden ..	Mercury 100 .	8	8m30s
2	68	Bandolera	E. Romero Onetó .	Mercury 100 .	8	8m39s
3	70	Je t'aime	Eduardo Tiraboschi.	Mercury 100 .	8	8m52s
4	69	Margarita	Alejandro Amadeo .	Mercury 100 .	8	8m55s
5	14	Tijuana	H. González García	Mercury 100 .	8	9m28s

CLASE GRAN TURISMO

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

1	25	Toco Fondo ...	Daniel Canestrari ..	Carniti 45 ...	8	8m51s
2	69	Miss Clunática .	Horacio Cella	Mercury 50 ..	6	9m05s

Categoría XE (para motores fuera de borda de más de 750 y hasta 850 cm³)

1	33	Galleta	Carlos Zucatti	Carniti 55 ...	8	8m21s
2	69	Miss Sanitizied.	Enrique Jornet Rojo	Carniti 55 ...	8	8m58s

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

1	1	Chita XXII	Germán Barbot ...	Mercury 100 .	8	7m35s
2	60	Orca GT	Jorge Di Fiore	Johnson 115 .	8	7m47s
3	4	Laureana VI ...	Lucio Morales	Johnson 115 .	8	8m05s

Categoría XJ (para motores fuera de borda de más de 1.500 y hasta 1.650 cm³)

1	1	Chita XVI	Alberto Reverdito ..	Mercury 125 .	8	7m08s
2	12	Troncomóvil ...	Ricardo Viaggio ...	Mercury 125 .	8	7m18s
3	71	Orion II	R. Muñoz de Toro .	Mercury 135 .	8	7m26s
4	14	Zákate	Aldo Ferri	Mercury 125 .	8	7m42s

SERIES INTERNACIONALES - FUERA DE BORDA DE CARRERA

Categoría OF (motores de más de 700 y hasta 1.000 cm³)

1	251	Bernardine	Héctor Boniface ...	Mercury 50 ..	10	9m16s
2	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50 ..	10	9m27s

Categoría ON (motores de más de 1.500 y hasta 2.000 cm³)

1	60	Orca II	Jorge Regnicoli ...	Johnson 140 .	8	6m45s
2	12	Melange	Néstor Sarthou	Mercury 135 .	8	6m57s
3	1	Chita XXII	Alberto Reverdito .	Mercury 125 .	8	7m10s
4	71	Orion II	R. Muñoz de Toro .	Mercury 135 .	8	7m22s

CLASE ARGENTINA MOJARRA (Hidroplanos con motor Ford 60 HP)

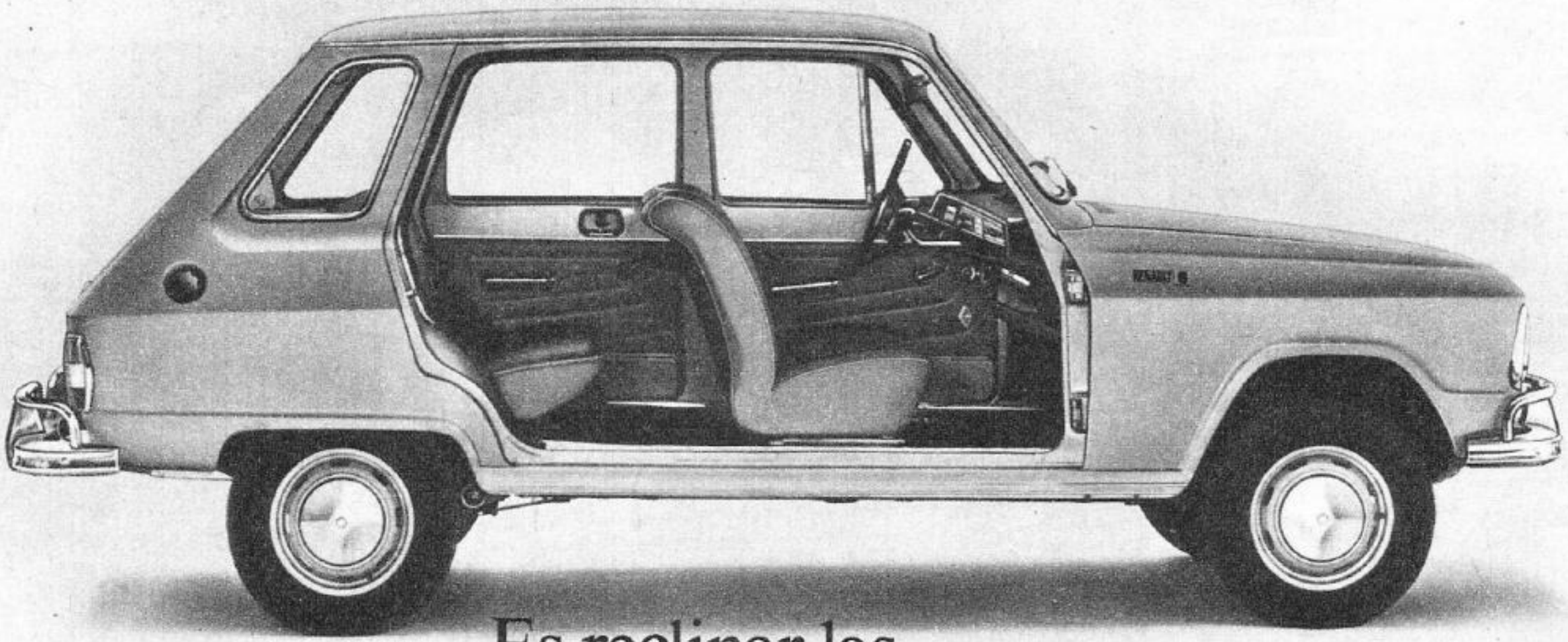
1	8	Estrellita VI ...	Alfredo Mathessius.		10	9m22s
2	31	Lunática	Rodolfo Hombre ..		10	9m59s
3	4	Ray	Ramón Traba		10	10m07s
4	1	Freskyta	Juan Jaremczuk ...		10	10m07s

FUERZA LIBRE

1	9	Taif	Alfredo Berghella ..	Fiat 1600	5	3m55s
2	60	Orca II	Jorge Regnicoli ...	Johnson 140 .	5	4m08s
3	12	Troncomóvil ...	Héctor Boniface ...	Mercury 125 .	5	4m18s.
4	12	Melange	Carlos Sarthou	Mercury 135 .	5	4m28s

Tener un Renault 6
es habitar el espacio en que
se viaja.

Es subir y bajar sin
agacharse.
Es estirar las piernas
con soltura.
Es tener todo a mano
en el tablero.



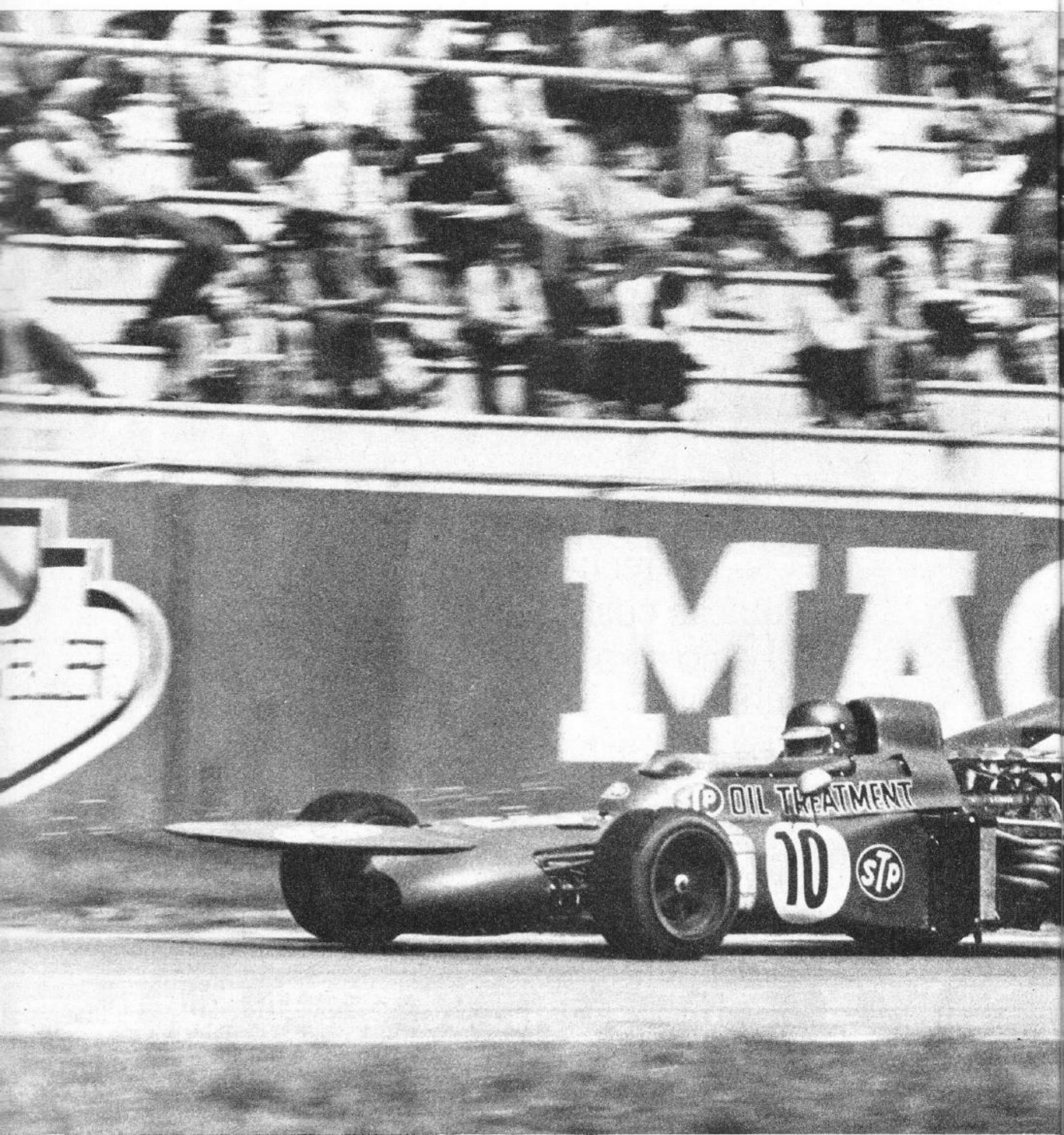
Es reclinar las
butacas cuanto quiera.
Es no sólo llevar cinco
personas.
Es también transportar
todas sus cosas.
Es gozar lo mejor de
un auto grande.
Es conseguir lo mejor
de un auto chico.
Es imponer un estilo
personal. Y entusiasmarse.



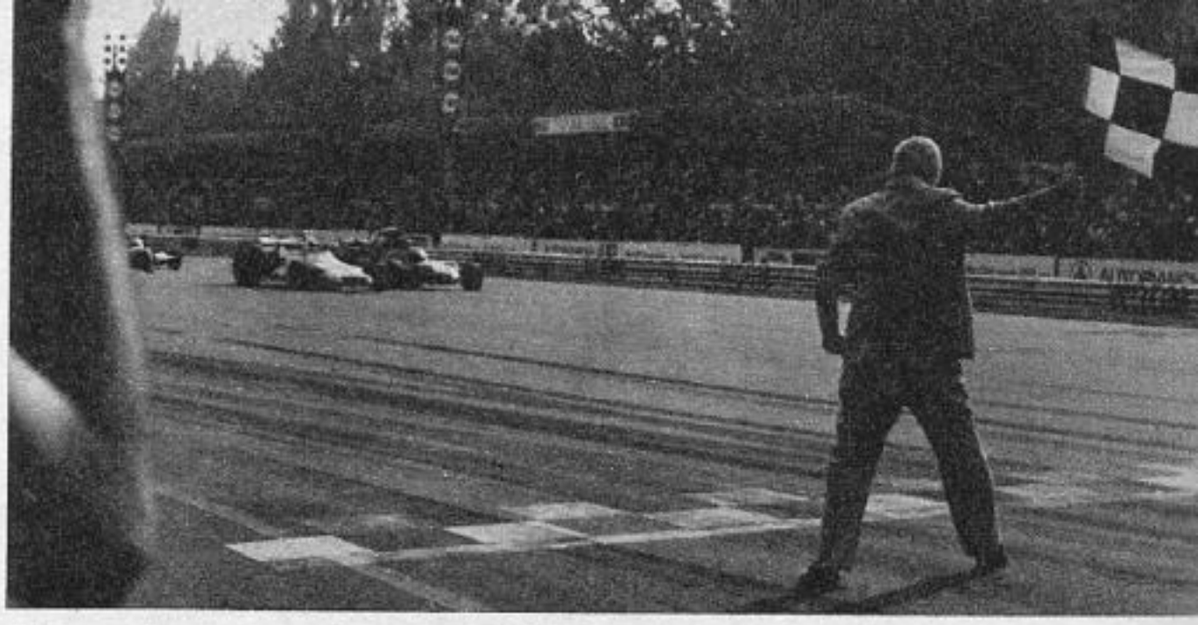
RENAULT 6 es un producto
IKA RENAULT

TECNICA F1 MARCH 711 - COSWORTH

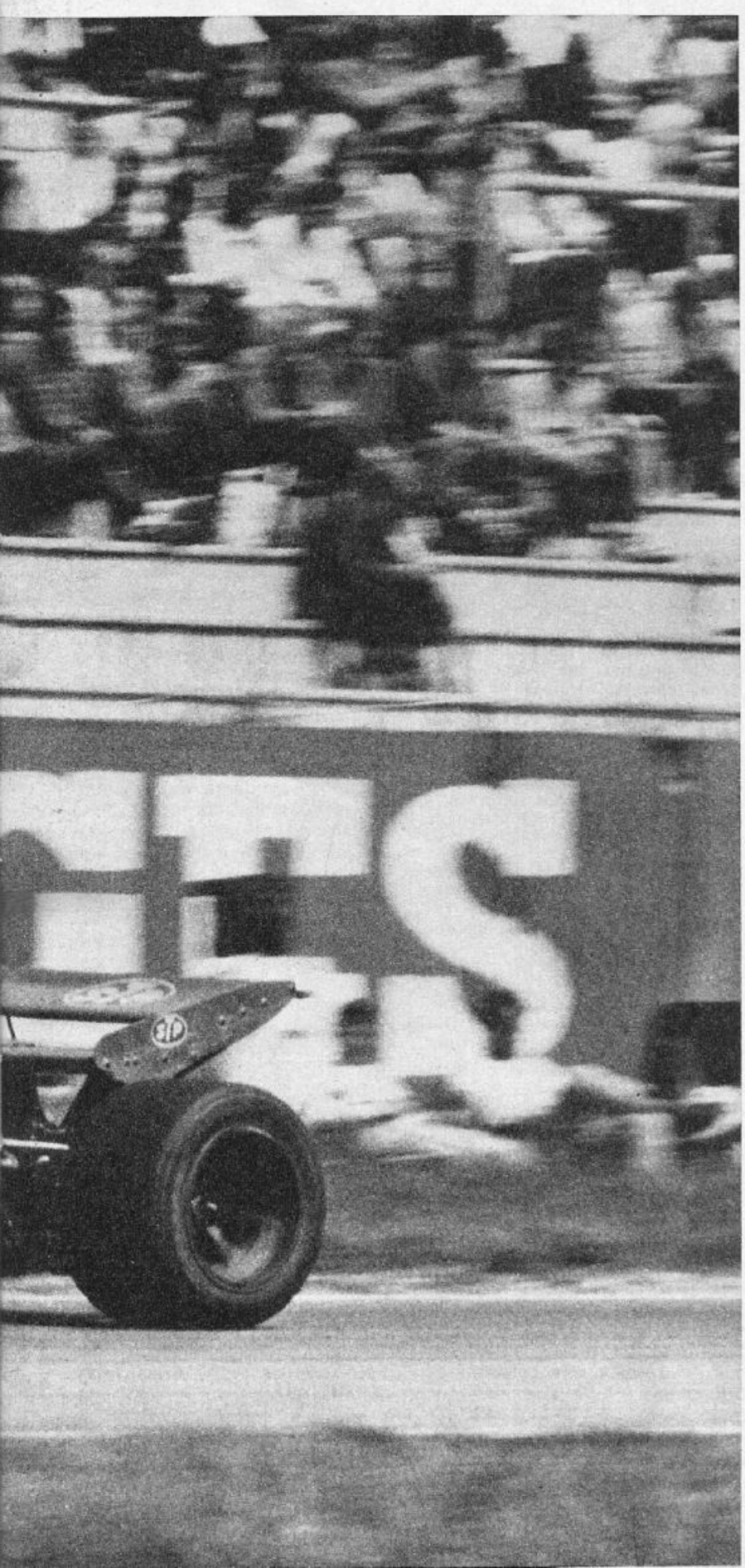
ANALISIS DE UN MARCH



SEGUNDO



Monza, la carrera que no se debió perder. Después de puntear parte de la prueba, el March pierde por media trompa frente al BRM.



Eterno segundo en las carreras de F1 de este año, el March 711 comenzó miserablemente 1971, para ir convirtiéndose, después del Tyrrell, en la máquina más llegadora y confiable de las que participaron en el campeonato, ubicando a Ronnie Peterson en el puesto de subcampeón por sobre varios conjuntos ganadores. Veloz en todo terreno, puede ser mejorado hasta convertirse en vencedor en 1972

Hace pocos días un periodista italiano no identificado puntualizaba en un análisis general de las máquinas de F1 una aparente inferioridad del March 711 con respecto a la gran mayoría de sus congéneres, y de sus frases, una nos llamó la atención: **"Este año la gente de March no cuenta con las excusas que esgrimió el año pasado para justificar el fracaso de su nuevo diseño y ellos lo saben".**

Esa apreciación podría haber tenido lugar a principios de año, cuando los 711 debutaban sin pena ni gloria en Sud Africa y España, pero de Mónaco en adelante no tiene asidero alguno; y ni aún con respecto a esas dos primeras apariciones se aceptarían palabras tan enjundiosas, puesto que todo chasis, bueno o malo, tiene por lo regular un período de puesta a punto al que no se puede tomar muy en cuenta para abrir un juicio definitivo.

Evidentemente, la tirria del colega se debe a que el motor Alfa Romeo, presentado en F.1 sobre chasis March, nunca llegó a performances competitivas y quiere complicar al auto en el fracaso de la planta motriz, olvidando en su apreciación que el propósito de Alfa Romeo no es actualmente ganar en F.1 sino tener un "laboratorio rodante" en esa categoría para desarrollar los motores de los SP y estudiar el terreno para una posible intervención futura, más seriamente planeada que la de ahora pero aún no anunciada.

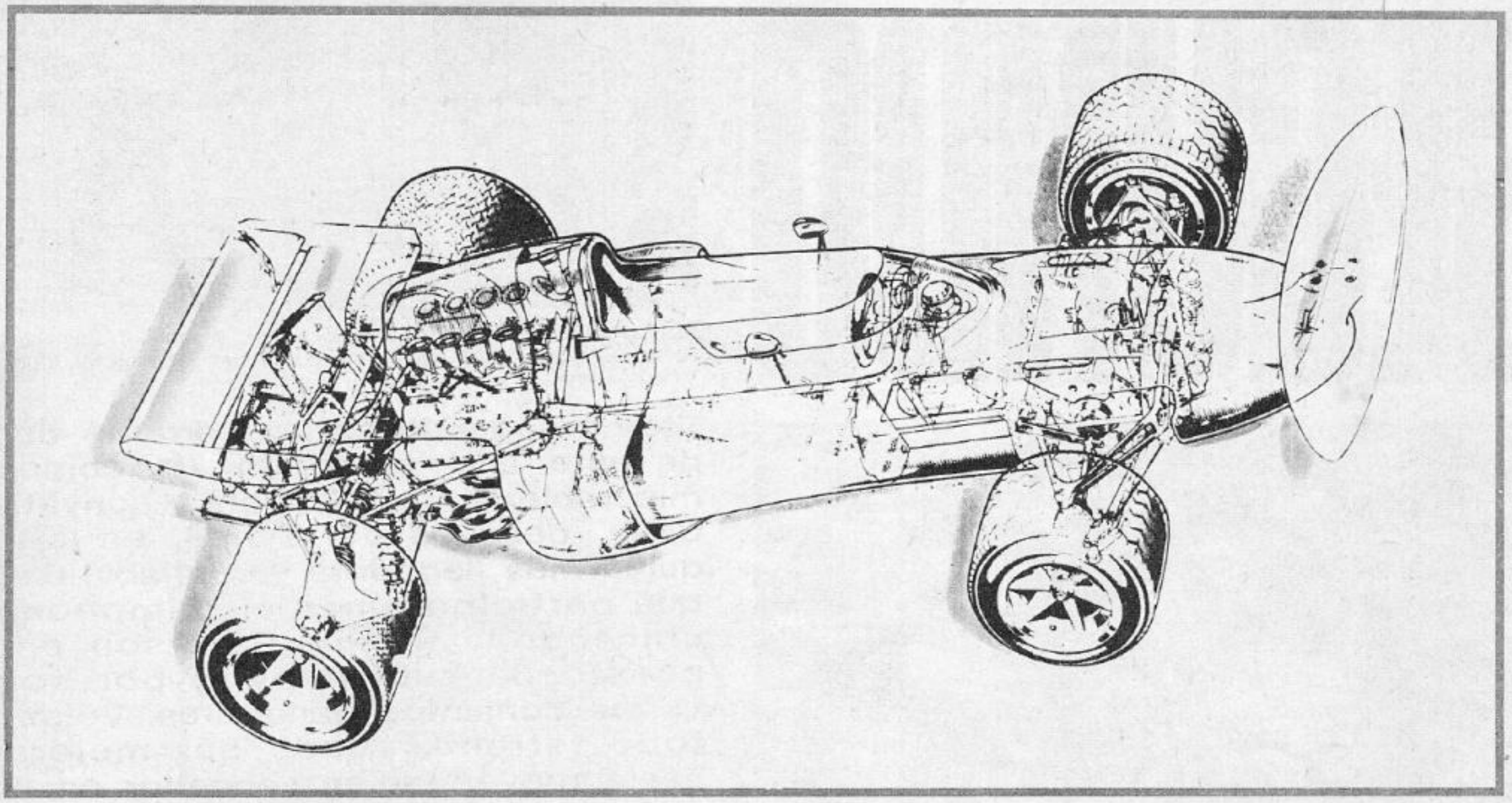
El contrato entre las marcas italiana e inglesa establecía no solamente que March proveería a Alfa de coches para sus pilotos De Adamich y Galli, sino que el propio equipo oficial March debía tener dos autos para Peterson, uno con motor Alfa Romeo y otro con motor libre —obviamente Cosworth—, y aunque no había nada pactado al respecto, lo que solicitaban los italianos era que se usaran los motores en forma alternada, una carrera una marca y en la siguiente la otra. Peterson corrió una sola vez con el motor Alfa Romeo, en Paul Ricard, y luego de lo obtenido no volvió ni a arrimarse al aparato.

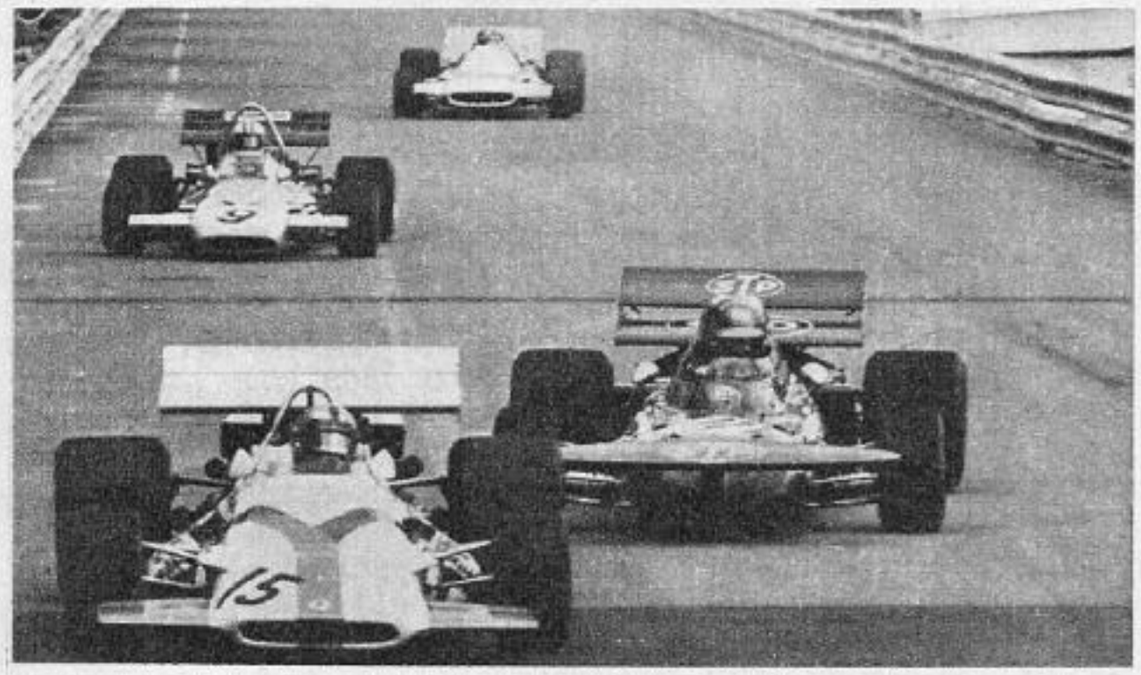
Con el Ford Cosworth, en cambio, el 711 logró performances realmente notables, al punto tal que por la suma de resultados obtenidos, Ronnie Peterson se puede considerar cómodo subcampeón mundial, por encima de toda la comunidad de marcas que usa el mismo motor por un lado, y por el otro superando al temible clan de los "12 cilindros" que amenazaban con llevarse el mundo por delante en 1971.

Exito más que notable si se tiene en cuenta que la floja actuación del año pasado ahuyentó a los pilotos de nombre que tenía la marca, que el nuevo diseño parecía bastante absurdo cuando fue presentado, y que toda la producción de la marca en un año recayó en la responsabilidad de un solo piloto que empezó el año como un aprendiz más, rechazado de otras marcas por su fama de "loquito".

HACE APENAS UN AÑO...

...salía March al ruedo internacional, tendiendo sus redes hacia F1, F2 y Grupo 7. El Fórmula Dos, sin ser una maravilla, se las rebuscó para entreverarse con las demás marcas, integrándose al lote sin acusar de-





Con los frenos mudados al interior de las llantas, sin carenado, pero muy bien puesto a punto, el March de Peterson pelea el segundo puesto en Mónaco.

Rudimentaria toma de aire y radiadores y motor descubierto en el March Alfa Romeo. Ronnie Peterson tiene aceite hasta en el casco.

Nueva toma de aire, esta vez para el Cosworth. Mejor estudiada que la anterior, fue usada en algunas carreras. Nótese el nuevo carenado de los radiadores.

Trasparencia del March 711 tal como apareció el día de su presentación, con frenos internos y motor Ford totalmente carenado

Arriba, derecha: El 711 con el motor Alfa Romeo y ya con frenos delanteros externos, radiadores totalmente al aire y, aparte, un detalle de la suspensión.

masiados problemas de dentición como para destacarse por malo y el 707 intentó fortuna con suerte diversa en Interserie (ganando) y en CanAm (viéndola bastante cuadradona).

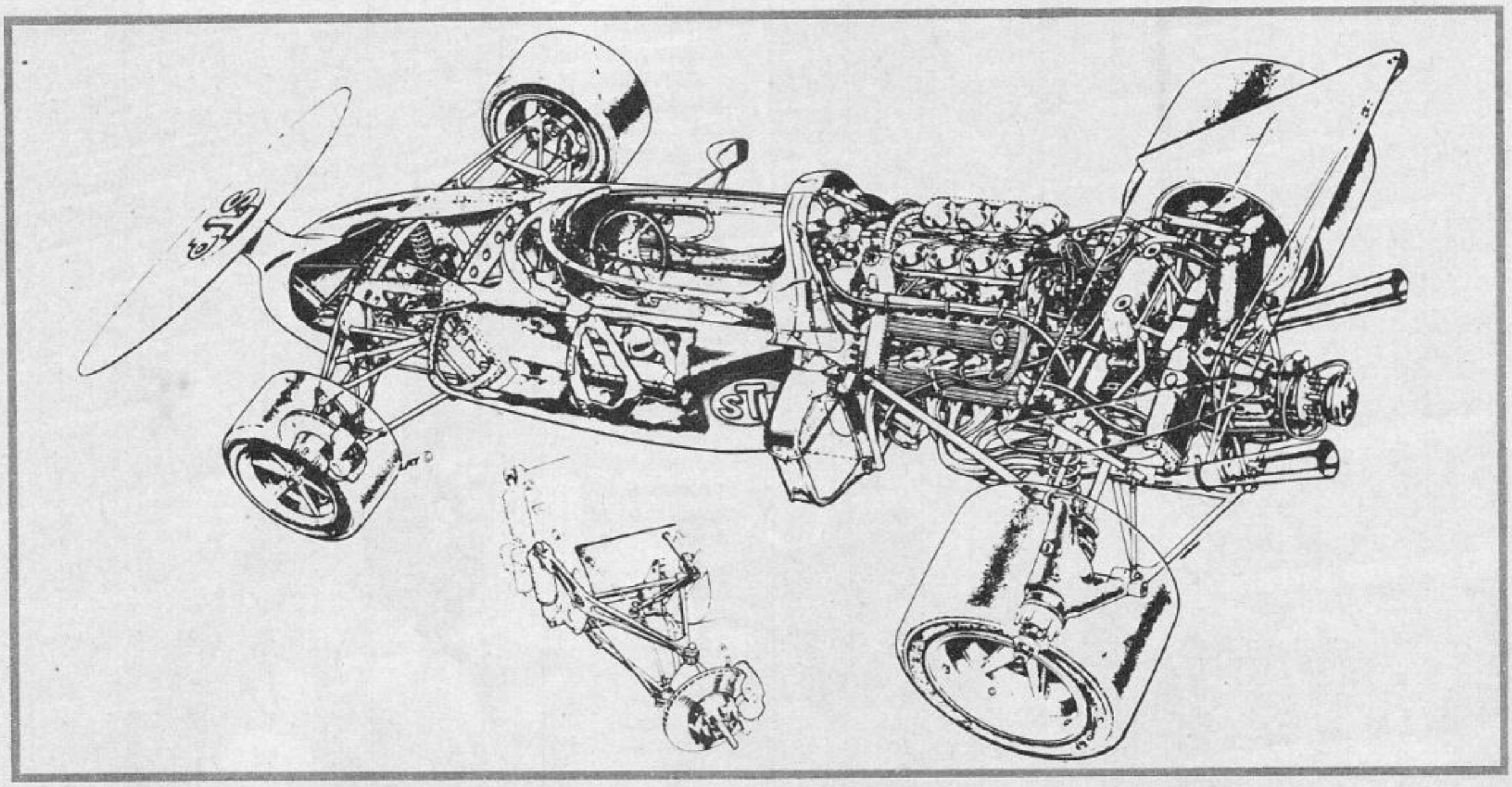
Pero en lo que interesa a nuestra nota, el 701 de la fórmula máxima fue posiblemente el auto peor presentado de todos los que participaron en el año. Hecho muy de apuro para satisfacer las necesidades del equipo oficial y de la numerosa clientela que apoyó a March en su nacimiento, el 701 era una bañadera bastante infame, que sólo tuvo dos o tres actuaciones brillantes en todo el calendario: ganó en España, punteó en Mónaco y Monza con Jackie Stewart y en Spa con Chris Amon, dos pilotos que empujaban más que el auto.

De todos los corredores que manejaron un March en 1970, solo Ronnie Peterson quedó con la marca, pasando de un equipo particular a ser el "primer piloto" de la empresa.

Por otra parte, la crisis también venía desde adentro. Por un lado el único apoyo externo que se logró conservar fue, y a duras penas, el de STP y por el otro Robin Herd no daba abasto con las necesidades de diseño y desarrollo de los nuevos modelos de las tres categorías encaradas. Puesto en el brete de elegir un ayudante capaz sobre cuyas espaldas cargar el lento trabajo de estudio y diseño de las partes del nuevo 711 en detalle mientras él controlaba la totalidad del trabajo de la fábrica, Herd eligió a Geoff Ferris, quien salió de Lotus en abril del '70, donde colaboraba estrechamente con Maurice Phillipe, habiendo trabajado entre otras cosas en el diseño del entonces recién presentado Lotus 72.

Observando los dos coches, no se puede negar que muchas de sus partes son llamativamente parecidas.

El March 711 en el momento de su presentación era lo más distinto que se pueda imaginar a un auto de carrera convencional. Si bien las formas de los F1 han ido variando en forma bastante ágil en los dos o tres últimos años, la creación de Herd y Ferris, vestida con un diseño de Frank Costin presentaba un aspecto extrañísimo al que sólo hemos podido acostumbrarnos sobre el fin del campeonato.



La sección del auto era menor de lo habitual en estos tiempos, en busca de achicar todo lo posible el área frontal. La trompa, redondeada y corta, no tenía toma de aire **—ya que los radiadores estaban alojados en dos "pods" similares a los del Lotus 72, a ambos costados del habitáculo—** y sobre ella se elevaba, sostenida por una pata central de perfil simétrico un ala en todo el sentido de la palabra, dando por terminada para March la era de los "bigotes" laterales de las trompas convencionales. Esta ala, aunque fue tomada con pinzas por los opinantes, ha demostrado ser de una utilidad y eficacia realmente positivas. Su forma es similar —por no decir igual— que la de los famosos aviones Supermarine **Spitfire,** desarrollados en base a un hidroavión de carrera y utilizados en la Segunda Guerra Mundial.

La forma elíptica de sus extremos disminuye notablemente el efecto que producen las turbulencias originadas en los mismos, su carácter de ala completa permite que estando prácticamente horizontal, influya sobre ella una mayor cantidad directa de aire que en los bigotes convencionales —más chicos y más inclinados— y su sobreelevación con respecto de la carrocería hace que el ala esté alejada de la zona de turbulencia creada por la trompa.

Como se ve son muchas las ventajas que concurren a convertir al "ala Spitfire" en uno de los hallazgos más logrados en materia aerodinámica en 1971. Prueba de ello es que la puesta a punto del 711 sin su presencia, como en el caso de Monza, requirió varias sesiones de prueba, y la rotura de este elemento en carrera con la puesta a punto normal significó en todos los casos motivo de abandono o retraso muy grande ya que el auto se torna indomable.

En cuanto al resto del auto, el chasis monococque es de construcción similar, pero de formas y tamaño mucho más redondeadas y reducidas que el modelo previo. Los frenos delanteros fueron colocados dentro de la carrocería, conectados a las ruedas por medio de dos semiejes, y la suspensión, aunque no tan revolucionaria, salió, gracias a los oficios de Ferris, bastante parecida a la del Lotus 72.

En sí, lo que más llamó la atención desde un principio fue el dibujo de la carrocería. Costin pareció querer continuar su línea orginada en el Vanwall y continuada en el Protos de F2, y carenó cockpir, motor, radiadores y todo lo que encontró por el camino hasta llegar a la cola, donde remató su trabajo con un alerón de dos secciones.

DE "RELLENO" A SUBCAMPEON

Desahuciado por los pronósticos, el March 711 comenzó la temporada como si diera razón a éstos, con un motor Cosworth que no era precisamente de los mejores, recalentando terriblemente a causa del exceso de carenados para un clima tan tórrido como el de Sud Africa y sin una puesta a punto muy lograda. La aparición del March-Alfa de Andrea de Adamich, con sus lentos desplazamientos, contribuía a dar una imagen bastante pobretona del auto.

En España las cosas no fueron mucho mejor. Evidentemente los problemas del carenado no eran sólo debidos a la alta temperatura ambiente de Kyalami, sino que algo fallaba en el diseño, razón por la cual el aspecto del auto no era muy convincente que digamos, con el cockpit carenado hasta la coronilla y el motor atrás totalmente pelado y los radiadores a los costados mostrando sus partes pudendas, ya sin el abrigo de los "pods" de plástico.

En Mónaco, en cambio, cuando ya no se le adjudicaba chance para nada, el March sacó a relucir sus aptitudes para circular en circuitos trabados. Ronnie Peterson faltó el respeto a todo el mundo saliendo segundo luego de una actuación sensacional en la que nada pudieron hacer los consagrados por detenerlo. A partir de ese momento, Peterson se "agrandó" —por decirlo así— y comenzó a mostrar en F1 la garra que paralelamente lo hacía dueño del panorama de F2. Luego de un par de falsas actuaciones entre las que se cuenta la experiencia con el motor Alfa, Peterson llevó al 711 a un cuarto puesto en Holanda, a un quinto en Alemania —donde no fue acompañado por el motor— y segundos puestos en Inglaterra, Italia y Canadá, punteando en estas dos últimas.

El proceso posiblemente fue seguido por Cosworth, y si bien ya todo el mundo usa motores de la serie 11, no es secreto que Stewart ya usa una versión Mk II, y no sería nada raro que en sus últimas actuaciones el March de Peterson haya sido impulsado por una versión intermedia de lo que tiene Stewart y lo que tiene el resto.

En definitiva, tantas buenas performances de March le han valido el subcampeonato a su piloto, y ahora, cuando más de uno de los que se fueron de la marca el año pasado u otros que en la actualidad se las ven bastante mal, quisieran ocupar su lugar, es Ronnie Peterson quien tiene la manijota y no se va aunque Ferrari u otros quieran pagarle la diferencia, sabedor que March no ha llegado aún a producir lo mejor que puede dar. Por sugerencia de Peterson y por propia intención de incorporar valores nuevos, March está interesada en Carlos Reutemann para formar equipo con el sueco el año que viene en F1 y F2. La graduación de Peterson para el año que viene ya es un hecho y la casa quiere el mejor piloto disponible para el Europeo de F2 el próximo año, y en cuanto a la categoría mayor, aunque Peterson cuente con la mejor máquina, difícilmente Lole cuente con posibilidades de mejor atención en otro equipo, a menos que actúe como primer piloto, cosa sólo factible en su primer año dentro de un equipo particular.

Para terminar, las posibilidades de March parecen haber crecido junto a las de Peterson para convertirse en conjunto ganador el año que viene, y todavía falta saber qué mejoras o qué nuevo diseño presentará el grupo Herd, Ferris & Costin para intentar el gran salto.



Criticar desde la tribuna es fácil.

El Gran Acuerdo Nacional precisa que usted también sea protagonista.
No se quede en la tribuna barajando posibilidades y especulaciones.
Es el momento de actuar y hacer lo que cada uno considere mejor.
Asuma la responsabilidad junto con los que piensan como usted: ubíquese, métase en el gran partido y salga a ganar. El Gobierno lo apoya.

Télam

gran acuerdo nacional
un partido que debemos jugarlo todos

EL SP DE STEVEN

En los talleres de Competición S.A. se están dando los últimos toques al auto que construye la empresa regenteada por Horacio Steven para Jorge Cupeiro. Estarán presentes en San Juan

Para la carrera de San Juan el muy promocionado SP de Horacio Steven estará en carrera, bajo las manos de Jorge Cupeiro (si no lo suspenden). Hasta el momento nada indica que se retrasará más aún el debut de la muy superada máquina de Competición S. A. Prácticamente el auto está hecho en su totalidad y faltan pequeños detalles de armado.

Una vez que esté terminado se probará en el autódromo de Baires o Maggiolo. Y si el auto se encuentra en condiciones competitivas se presentará el 24 en San Juan.

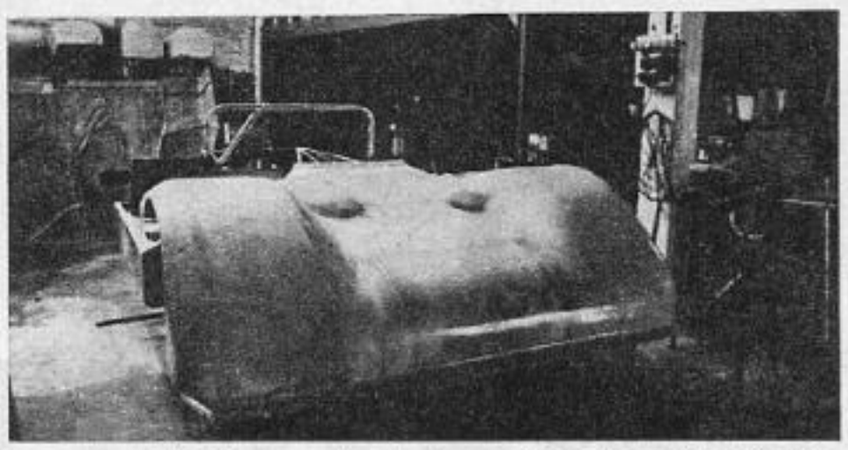
Este Sport Prototipo, diseñado y construido totalmente en Competición S. A., es monocasco en su parte anterior y central y tubular en la trasera, sistematización esta última que permite adaptarle los distintos tipos de motor usables en nuestro país (V8 o seis en línea) con mayor facilidad que si fuese un monocasco acajonado como el resto del chasis.

Un detalle: la política aplicada en la construcción de este chasis (y los que lo seguirán en la serie, entre ellos el que encargó el brasileño DeLamare) es que casi todas las piezas se construyeron en los mismos talleres de Competición S. A. Rótulas de todo tipo, bulones, tuercas y tornillos que si bien se podrían haber comprado hechos se fabricaron uno por uno conociendo de esa manera la calidad del material empleado y la perfección empleada en la construcción. Si bien son detalles que encarecen la construcción del auto otorgan una confiabilidad en la construcción del mismo que sicológicamente es muy saludable, tanto para el piloto como para los constructores.

Es uno de los SP con menor distancia entre ejes de cuantos se han construido en el país: 2,4 metros es una cifra desconocida en nuestro país en este tipo de autos para la distancia entre ejes. Se llegó a esta mínima cifra, fundamentalmente porque los pies del piloto traspasan el plano del eje delantero. Es decir que la pedalera está situada mucho más adelante de la cuaderna delantera donde descarga toda la suspensión delantera, algo más o menos similar a lo que hacía Tecno con sus F3 para que fuesen cortos entre ejes.

Los frenos delanteros están fijados al chasis y se comunican con los ejes del portamazas por medio de palieres. La suspensión delantera también es muy personal: el amortiguador trabaja desde la parte superior del portamazas hacia un soporte ad hoc en la cuaderna delantera, algo más o menos parecido a la Ferrari F1 en el tren trasero. Los buches que se ven en la foto de la trompa —situados al lado de los guardabarros delanteros— son precisamente los carenados de la unión del amortiguador al chasis.

La carrocería es de material plástico e ignífugo, detalle éste último que nunca se dio en autos de carrera de fabricación nacional. Los frenos son Girling a disco ventilado, prácticamente una de las pocas piezas que no fue construida en el taller de Competición S. A. En síntesis: un buen auto que dará que hablar.



Trompa del futuro auto de Jorge Cupeiro. Estará presente en San Juan si después de las primeras pruebas da resultado.



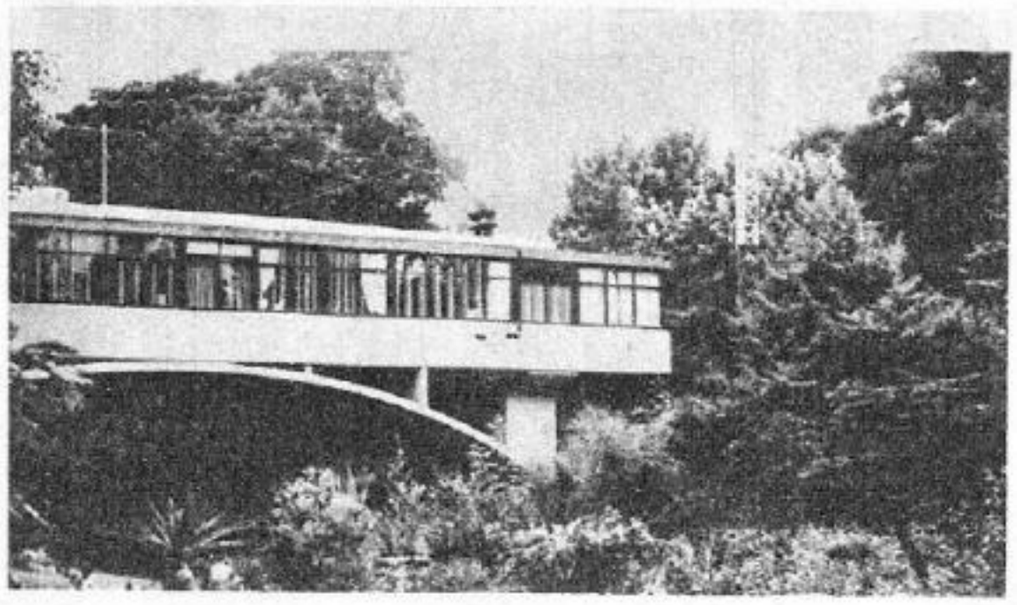
Perfección... para que Ud. la disfrute

Sabe por qué se llaman Perfect Circle nuestros aros de pistón? Pues, porque son verdaderamente PERFECTOS. Esto significa larga vida para su motor, menor consumo de nafta y muchas otras ventajas de las que sólo disfrutan quienes eligen la PER·FEC·CION.

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

PERFECT CIRCLE PC

Aros de Pistón, Camisas, Conjuntos armados y Válvulas.



Desde la "Casa del Puente", un puente hasta su casa.

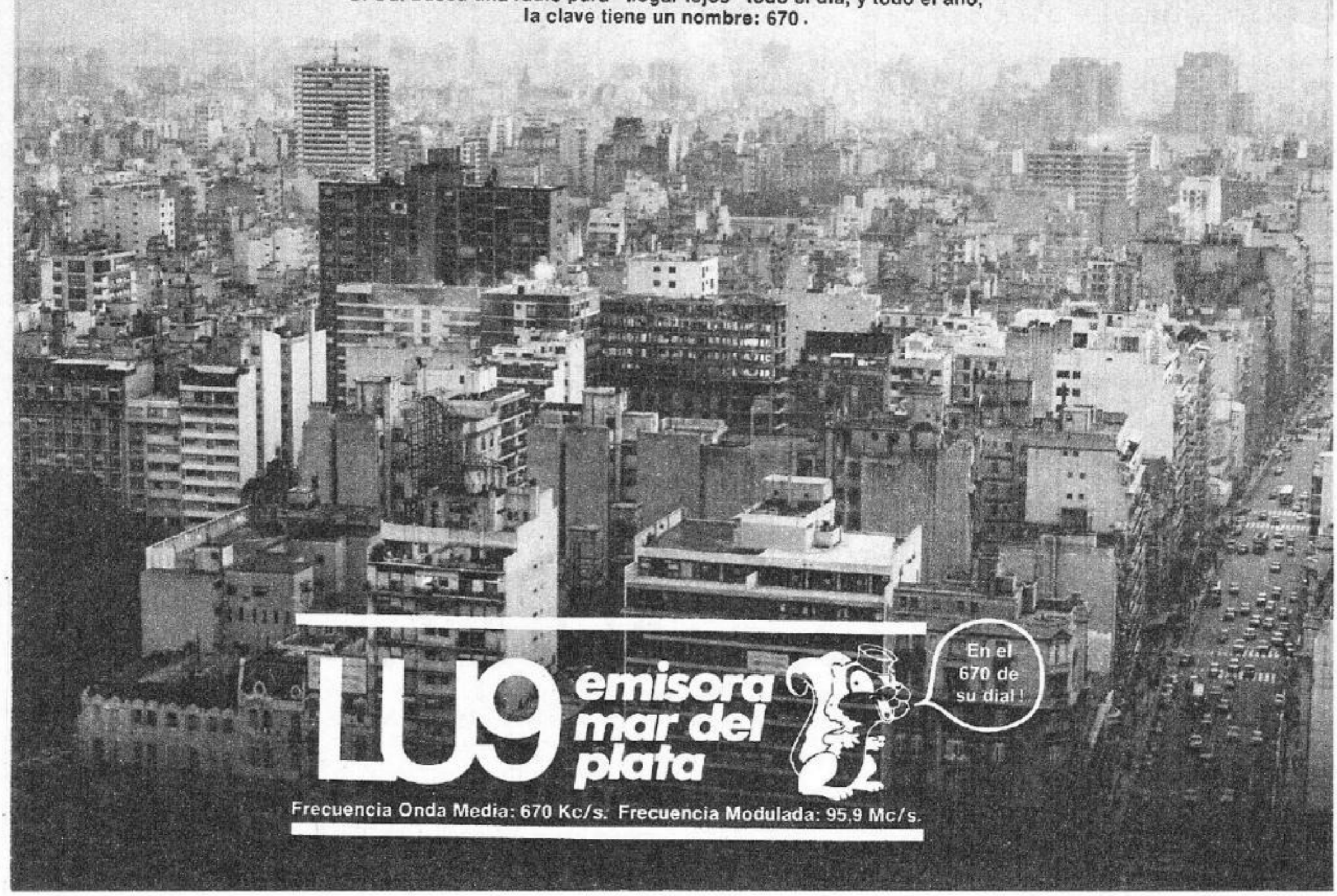
...y hasta 2.500.000 hogares más!

LU9, la radio de Mar del Plata, es potencial técnico y capacidad profesional al servicio de la comunicación.

Un puente entre Ud. y la música mejor seleccionada, la información más actualizada, las ventas más efectivas.

25 Kw de salida real, 500 km de alcance efectivo y más de 10.000.000 de oyentes que componen los mercados de mayor poder adquisitivo de todo el país.

Si Ud. busca una radio para "llegar lejos" todo el día, y todo el año, la clave tiene un nombre: 670.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UNA PREGUNTA REPENTINA

Luego de una serie de intervenciones en las más diversas categorías del automovilismo, que culminaron en su presentación en la temporada internacional de SP, Eduardo Pino se "borró" completamente. Ahora nos cuenta de sus proyectos y de cuáles serán sus próximos pasos



¿Y EDUARDO PINO?

fotos de ARMANDO J. RIVAS

No es frecuente que un piloto deje de correr en kart y debute en otra categoría (en este caso la F-4) ganando, que haga incursiones en TC y Fórmula 1, para después hacer su debut directamente en SP Internacional, todo en un lapso de 16 meses y que después desaparezca del ambiente automovilístico tan abruptamente como había irrumpido en él.

Esta es sin embargo la trayectoria "da corsa" de Eduardo Pino, el responsable de que en la última TISP hubiera en la línea de largada un auto argentino, cualquiera haya sido el resultado logrado en esa empresa unipersonal y como tal propulsada exclusivamente a pulmón. Pero el caso es que nada se sabe sobre qué pasa con Pino, poseedor de un auto de SP (La Pantera) que podría acrecentar el exiguo parque de una categoría que amenaza con levantarse con bombos y platillos y pese a lo cual, se mantiene inactivo desde hace meses. Entonces fue que lo convocamos a la redacción para charlar el asunto.

.....

"Lo que sucede es que los negocios me llevaron dos veces a EE.UU. este año y no pude ocuparme para nada del automovilismo. Estoy pasando un momento crítico en ese sentido, a tal punto que me desvinculé de la industria familiar (grandes prensas de estampa) para dedicarme en el futuro al campo. En cuanto a la "Pantera" la tiene en estos momentos Pedro Campo, quien la está repasando en todo lo que se refiere a chasis y puesta a punto de suspensiones, barras estabilizadoras, geometría, etc. El se seguirá ocupando de eso y mientras tanto hemos desarmado el motor Chevrolet para ponerlo a nuevo con algunos



"Si Dios quiere, en todas las temporadas internacionales que se hagan en la Argentina habrá un coche puesto por mí..."



"La Temporada Internacional me enseñó una montonera de cosas."

"Yo sé que para SP estoy verde..."



repuestos que conseguí en USA. Si todo anda bien es seguro que estoy en la carrera de San Juan el 24 de octubre."

—Entonces, ¿seguís con La Pantera?

—Por lo menos hasta terminar el año. SP es una categoría que no se puede perder y todos tenemos que poner el hombro para hacer que resurja. Yo sé que para SP estoy verde. No es que ande con miedo, porque si fuera así ni siquiera lo intentaría, pero nunca anduve cómodo ni tranquilo con mi coche. Ahora con Campo creo que las cosas van a cambiar.

—¿Y para el año que viene?

—Todavía no estoy muy seguro. Lo más probable es que con Pedrito Campo me haga un coche nuevo usando todos los elementos que tengo: frenos como para un 7 litros, amortiguadores iguales a los Koni, llantas, gomas, portamazas, etc. Pero también tengo ganas de hacerme un F-2 en cuyo caso recurriría a Crespi. No lo hago todavía porque ya en 1971 no quedan carreras y no vale la pena. Pero me gusta el asunto: quizá por mis comienzos de kartista siempre me atrajeron más los monopostos, lo que no quita que tenga que correr en la categoría que me dé más posibilidades en determinado momento.

—¿Nunca más en una temporada internacional?

—Nada de eso. Si yo consiguiera que Berta me vendiera un V8 a un precio razonable, ya mismo armo un coche para enero. Y si yo no le puedo sacar el máximo rendimiento se lo doy a correr a cualquiera de los buenos pilotos que cada año se quedan de a pie. Lo que no voy a repetir es el error del año pasado: tendría que haberme comprado un Cosworth como tenía pensado y chau picho. Y si Dios quiere en todas las temporadas internacionales que haya en el país, habrá un coche puesto por mí para que un argentino lo corra.

—Es raro que no hayas intentado ir a correr en Europa...

—Sí, lo pensé, pero las cosas después vinieron barajadas al revés. Mi idea era foguearme primero acá con coches grandes (incluso SP) para después ir a Europa a hacerme de abajo con F-3. Date cuenta que una vez que uno está familiarizado con 300 HP es más fácil entenderse bien de entrada con menos de la mitad. Pero ahora debo esperar que mi hijo crezca por lo menos un año más.

—¿Qué experiencia te dejó la temporada internacional?

—Ufff, una montonera de cosas aprendidas en el más acelerado de los cursos. Y que no se pueden hacer las cosas improvisando. Todo salió mal desde el accidente de Herceg que por esa causa no pudo ocuparse a full del coche, hasta la rotura de la caja el día antes de la carrera y nuevamente momentos antes de empezarla. Pero me dejó la satisfacción más grande de mi vida: haber podido largar al lado de esos monstruos. Te cuento que cuando estábamos en los boxes, mi mujer me hacía de cronometrista y Ladi (Ladislao Haida) me ayudaba para poner en marcha el motor y cosas por el estilo. Estaba muy solo. Por eso no te imaginás la alegría cuando —ya había abandonado— me dijo mi mujer que la tribuna me había ovacionado cuando pasé a un Lola negro y dejé de ser último...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

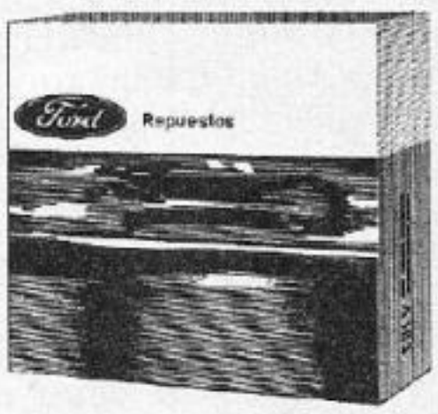
Juan se quedó de una pieza.



Una pieza falló. Y Juan, que está orgulloso de su Ford (con toda razón), no puede entender la causa de tan extraño comportamiento. Nosotros se lo decimos. Hace dos meses, ¿se acuerda?, cuando su Ford necesitó un repuesto, Juan no se fijó en la marca. No le dió importancia a ese detalle. La consecuencia es ésta. Y aunque el Ford de Juan, como todos los Ford del mundo, es muy generoso y puede aguantar cualquier mal trato, hay algo que soporta muy mal: los repuestos falsos. Ahora Juan sabe que no debe traicionar a su Ford. Exige repuestos legítimos Ford. (Y por supuesto, nunca más volvió al otro taller.) Todos los días se aprende algo.

A los Ford, póngales Ford.

REPUESTOS LEGITIMOS FORD
(con garantía escrita)



Ford
Repuestos

Los clientes satisfechos traen nuevos clientes.

DOCUMENTO ESPECIAL

UNA HISTORIA S

LOS CINC MUNDI



Han pasado ya
campeonato m
Juan Manuel se
glorioso quinto
aunque todos
campeonatos
detalle cómo
cadena iniguala
permite por lo
sigue siendo h
por excelencia

Proveniente de una generación de pilotos muy diferentes de los que hoy día tripulan los autos de Fórmula Uno, Juan Manuel Fangio es la sempiterna imagen del campeón de aquellos días. De físico robusto, brazos fuertes y mirada tranquila, Fangio difiere en un 100 % con el tipo de corredor de los últimos tiempos, esmirriados, de largos brazos y dedos de pianista, de poses cinematográficas y desplantes estelares. De la época heroica de Fangio, Faglioli, Farina, Moss, Hawthorn y Collins han pasado muchos años hasta lo que podríamos llamar era moderna de la Fórmula Uno, cuyos máximos exponentes, son y serán Jim Clark, Jackie Stewart, Jochen Rindt, Jackie Ickx y otros. Hoy, en 1971, Juan Manuel Fangio es el único hombre que ha logrado erigirse, durante cinco veces, Campeón del Mundo, máximo lauro al que sólo acceden aquellos elegidos que hacen del volante, de las carreras, su misma vida, parte de su existencia. Pero ese hombre, pachorriento y de hablar pausado, nacido en Balcarce, ha recibido todos los honores espirituales y materiales en la vieja Europa. En la Argentina, su patria, sus cinco campeonatos mundiales no han tenido —quizás— la trascendencia que tuvieron en Europa. Hoy día, allí, el nombre de Fangio es casi mítico, es la llave que abre todas las puertas, no resiste barreras de títulos ni fronteras; es recibido por reyes, presidentes, jeques, príncipes y ministros y sus viajes anuales al Viejo Mundo son un rosario de recepciones, agasajos y honores. El racconto —por primera vez en mucho tiempo— de los cinco campeonatos de Juan Manuel Fangio es un poco la manera de contribuir a que en nuestro país se conozca más "de profundis" la trayectoria del quíntuple y se tome real dimensión de lo que significó la carrera de Fangio para nuestro automovilismo y para el conocimiento de la Argentina.

1951 - LA PRIMERA CORONA

Desde el Gran Premio de Francia, corrido en el circuito de Reims, el año anterior Fangio había cambiado su contacto con Ferrari, Maserati y Simca —marcas con las cuales alternaba en carreras de F.1, voiturettes y Sport— por un lucido puesto en el equipo Alfa como conductor del nuevo modelo 160, derivación ésta de las ya conocidas 158 y 159. Y su debut con el 160 en Reims, se convierte en un rotundo triunfo sobre su compañero de equipo Luigi Faglioli.
Durante todo 1950, salvo el Gran Premio de Módena donde tripula nuevamente un Ferrari, Fangio hilvana triunfos y puntos hasta lograr erigirse en Sub-campeón del Mundo en la última carrera del año en Francorchamps.
1951, el año que le depararía su primer campeonato del

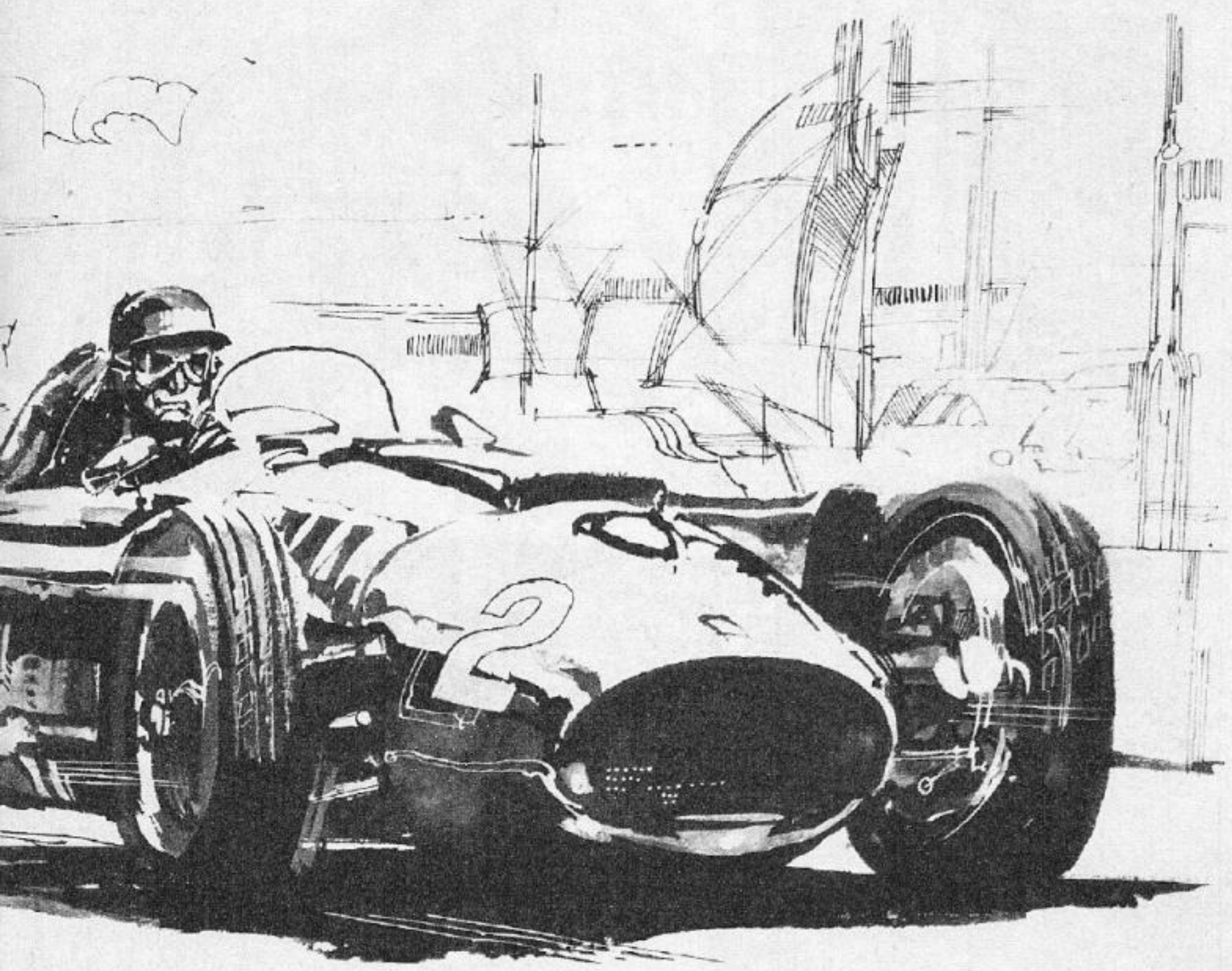


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N PARANGON

CO CAMPEONATOS ALES DE FANGIO

veinte años desde el primer
undial obtenido por Fangio y mucho tiempo desde que
retirara del automovilismo después de su
lauro. Veinte años significan ya una generación, y
aben que Fangio ganó cinco
el mundo de conductores pocos deben de conocer en
e materializaron los eslabones de esa
ble. Esta recopilación de datos, marcas y fechas nos
anto revivir la vida activa de quien
oy-quizá más en Europa que aquí mismo- el exponente
del piloto de autos de carrera



mundo, lo sorprende formando el famoso trío de las "tres F" en el equipo Alfa: Fangio, Farina y Faglioli son los pilotos.

El debut de los 160 en la Temporada 1951 es arrollador. El Gran Premio de Europa (Reims); el GP de España (Barcelona) y el G.P. de Suiza (Berna) lo ve victorioso a Fangio y al Alfa.

Sin embargo, la hegemonía de Alfa en esta primera parte del año no es muy segura. Alberto Ascari y otro argentino, José Froilán González, con sendas Ferrari están muy cerca del primer puesto en estas tres carreras.

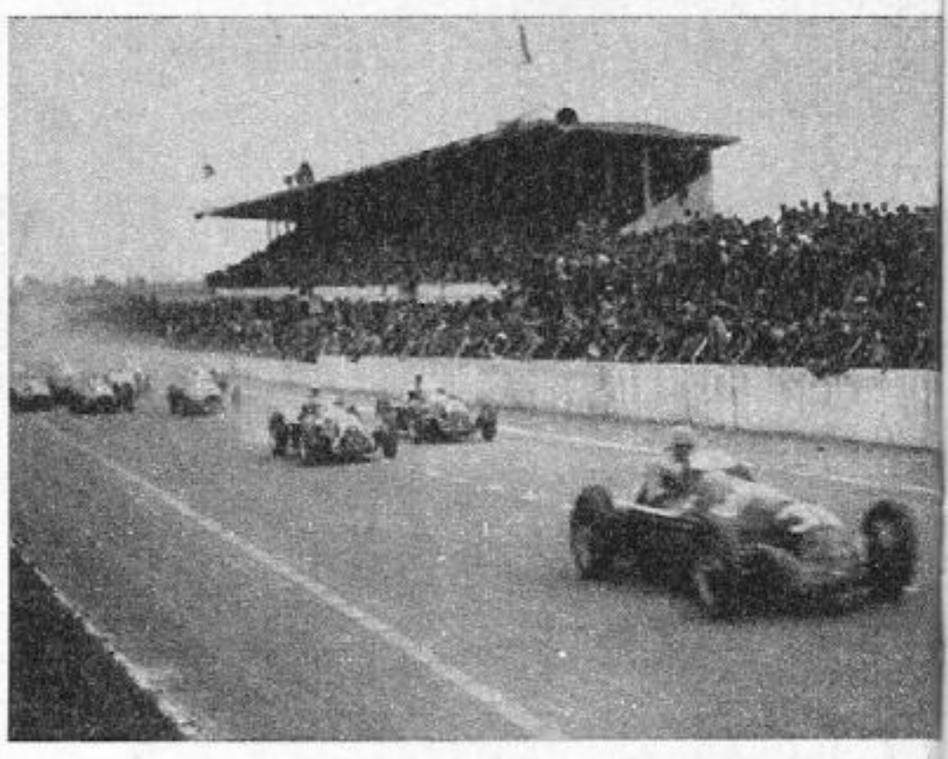
El gran desafío está entonces planteado. No sólo entre los dos equipos sino también entre los dos argentinos: Fangio y Froilán González viajan a Inglaterra para disputar en Silverstone el G.P. de Gran Bretaña. En una carrera electrizante Froilán González logra derrotar al gran Fangio, a la vez que se erige en el vengador de la casa del "cavallino rampante" sobre la hasta ese momento aplastante

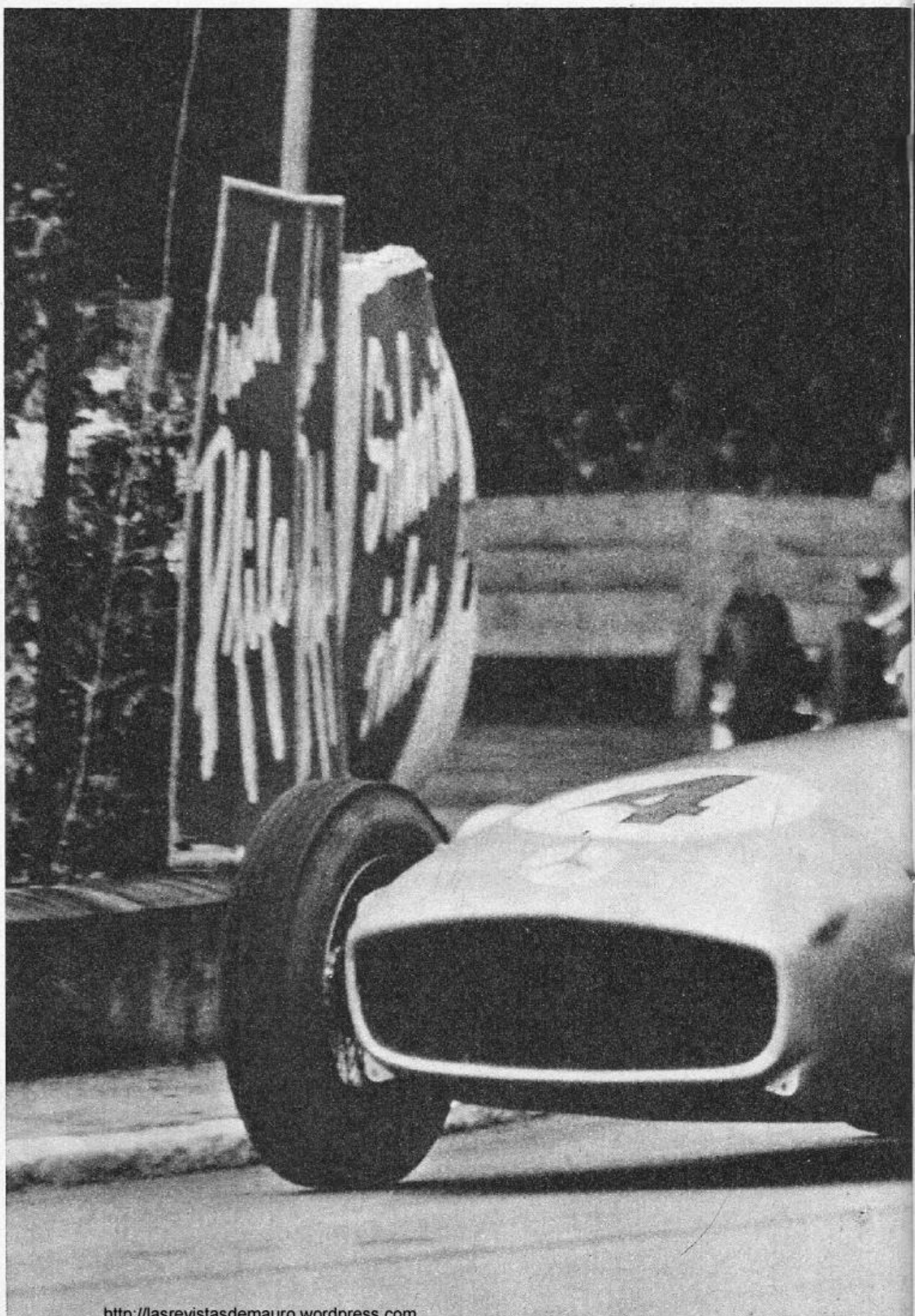
→

UNA HISTORIA...

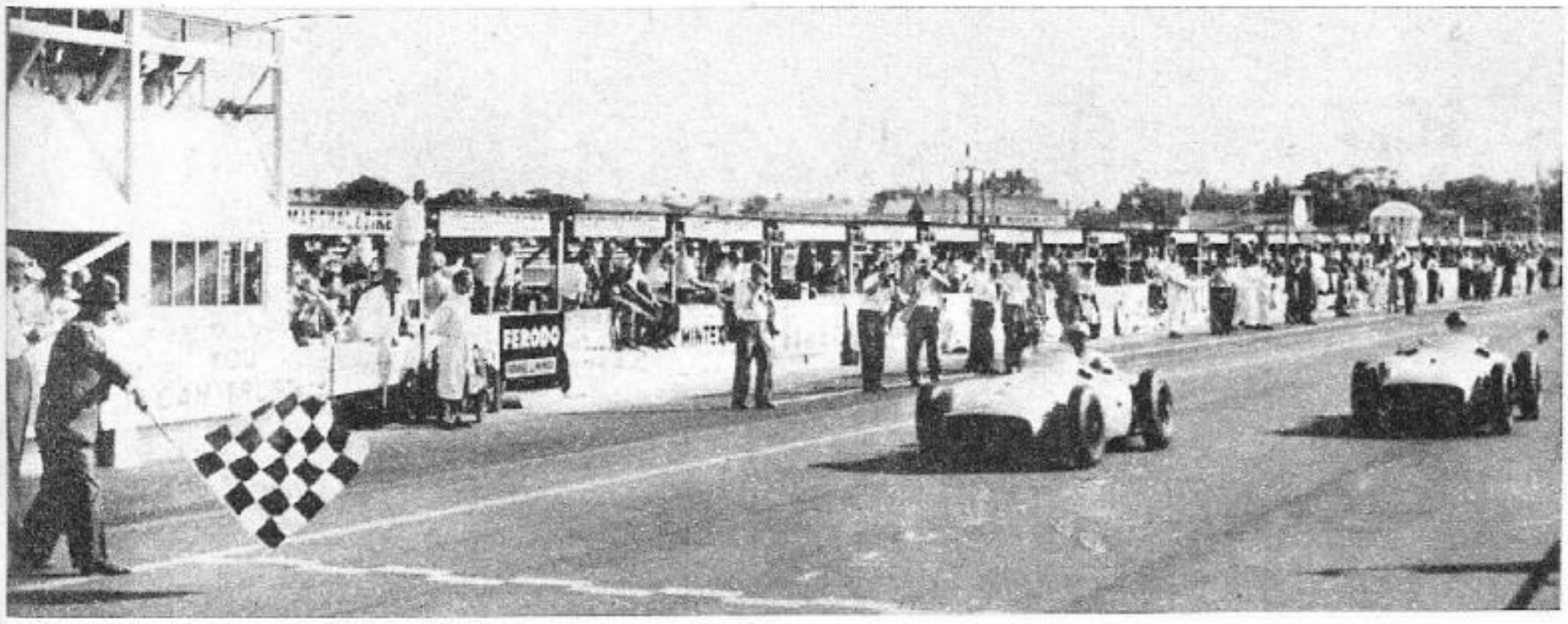
campaña de los Alfa.
En la carrera de Fangio por el Campeonato del Mundo con Alfa, hay un paréntesis obligado debido a su participación en el Gran Premio de París donde corrió para Simca-Gordini y en las 24 Horas de Le Mans donde hizo pareja con Louis Rosier en un Talbot oficial y donde debieron abandonar, por problemas mecánicos.
Fangio retoma la actividad "grande" en el G.P. de Bélgica donde problemas mecánicos lo obligan a detenerse reiteradas veces, logrando clasificarse noveno.
Después de Bélgica el equipo de Alfa viaja a Nürburgring para disputar el Gran Premio de Alemania y Fangio se ubica segundo.
En Nürburgring fue Alberto Ascari quien colocó a la Ferrari V12 aspirada en el primer lugar y Froilán en el tercero, quedando Fangio apretado por los dos autos de don Enzo.
La tensión entre las dos marcas y los dos volantes argentinos continuó "in crescendo" luego de dos triunfos —uno para cada uno de ellos— en Pescara (Froilán) y Bari (Fangio).
Monza fue el esperado campo del honor donde se esperaba el gran duelo del año: dos marcas italianas en tierra italiana, sobre el circuito más famoso de la península itálica. Ambos equipos se esmeraron en presentar sus autos lo más afilados posible. Por el lado de Alfa, cuatro 160 (todos equipados con el eje De Dion) habían sido confiados a Fangio, Farina, Bonetto y De Graffenried, mientras que las hordas de Ferrari se presentaron con cuatro 375 V12 con Ascari, Viloresi, González y Taruffi al pescante.
El sábado, durante la clasificación, el mejor tiempo lo había establecido Fangio con 1m 52s 3/10 a 199, 240 km/h., siguiéndole Farina, Ascari, González, Taruffi y Bonetto.
Vale decir que la alineación de acuerdo a las marcas había sido ampliamente favorable a Alfa ya que había ubicado los dos







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

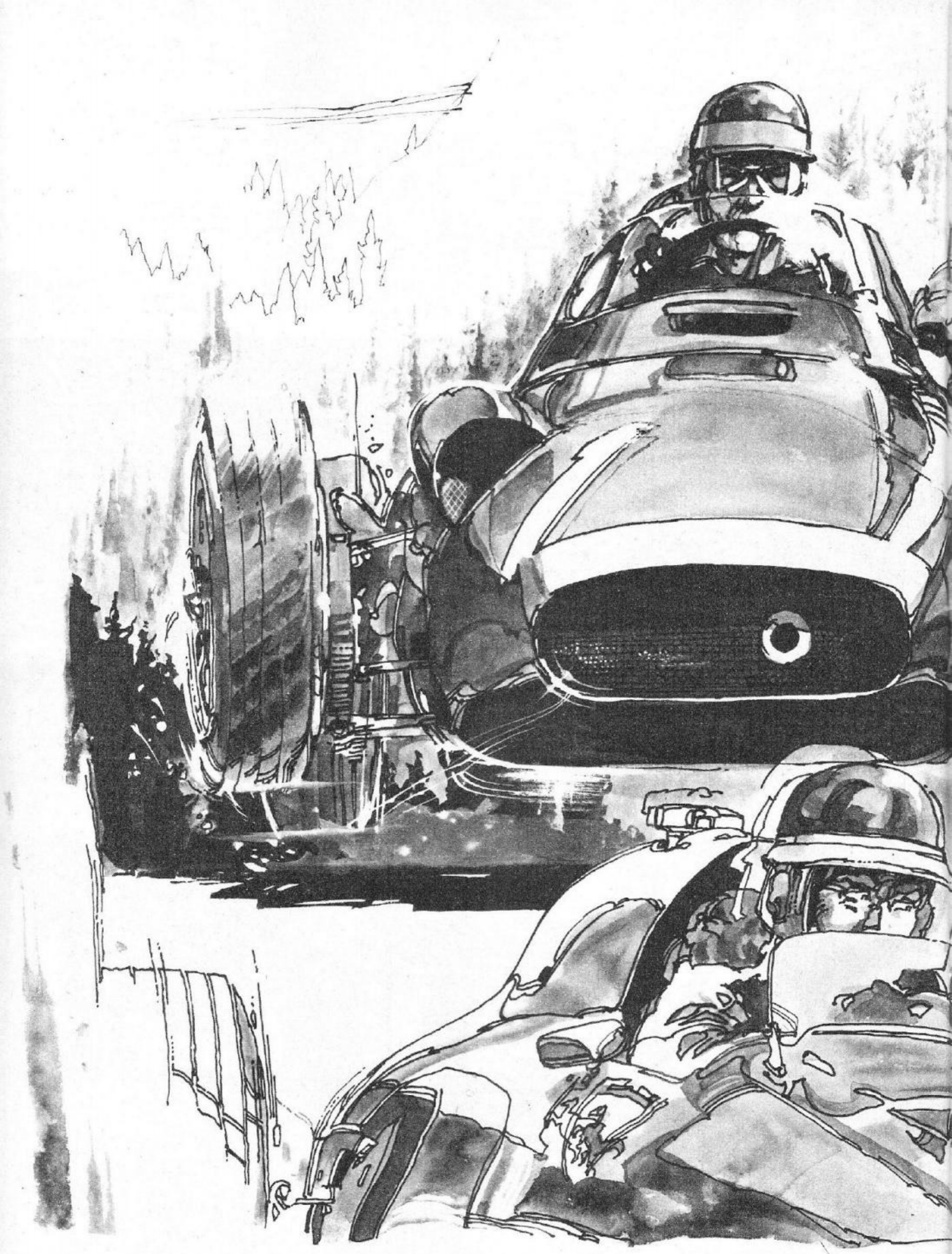


A la izquierda: Juan Manuel recibe en Alfa Romeo un trofeo, debido a su campeonato mundial.

Al centro: Gran Premio del Automóvil Club de Francia, en el circuito de Reims. Triunfo de los "Alfetas".

Triunfo de Moss en el G.P. de Inglaterra. Medio auto separó a Fangio del triunfo.

Juan Manuel Fangio con el Mercedes Benz 196-W precede al "Cabezón" González con Ferrari en el G.P. de Berna de 1954.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NÜRBURGRING
GRAN PREMIO DE ALEMANIA – 1957.

"... Jamás volveré a
correr así.
Por ningún título
o trofeo ..."

UNA HISTORIA...

primeros tiempos y un sexto. Pero la demostración de fuerza de Alfa en la clasífica, se vino abajo cuando quedaron fuera de carrera De Graffenried (compresor) y Farina (se quedó sin aceite). Fangio a todo esto mantenía la punta a costa de grandes sacrificios pero en la mitad de carrera revienta una goma y se detiene en los boxes. Cuando parte nuevamente se encuentra tercero, con Ascari y Froilán González delante suyo. Con el motor ya fatigado, Fangio se detiene definitivamente en los boxes, pero en el mismo momento para Bonetto y Fangio recibe la orden de seguir con el auto de su compañero. Pocas vueltas dura el auto de refresco. Otro motor reventado se suma a la lista de Fangio. Ascari gana cómodo, con la escolta de González a 45 segundos. Alfa había sido derrotada y los V12 de Ferrari ya estaban seguros de ganar la última carrera en Barcelona. Pero Ferrari elige un juego de gomas equivocado y en Barcelona deben detenerse todos sus autos, dejando libre el camino a Juan Manuel quien gana la carrera y el campeonato del mundo. Su primera corona, aquella por la que tanto había luchado, estaba ya en su cabeza. Desde aquel Gran Premio a Lima con su Chevrolet TC hasta ése, su primer campeonato del Mundo, habían pasado nada menos que 11 años, 11 años de lucha y sacrificios. El Campeón del Mundo, por vez primera, era un argentino.

1954: TREINTA Y CUATRO CARRERAS DESPUES

Treinta y cuatro carreras, diez triunfos y una gran piña en el Gran Premio de Monza que lo mantuvo inactivo unos cuantos meses, fueron los hechos cumbres que mediaron entre campeonato y campeonato en la agitada vida de Juan Manuel Fangio. En el 54, Fangio pasó a militar en el equipo



Fangio entrenándose para el Gran Premio de la República Argentina en el Autódromo de Buenos Aires con una Maserati.

Mercedes Benz que surgía nuevamente luego de la Segunda Guerra Mundial. Y como la gente de Mercedes Benz no sólo quería tener los mejores autos y los mejores técnicos sino también los mejores pilotos, vieron en Fangio al hombre de punta que ellos necesitaban. Al igual que en 1951, cuando firmó contrato con Alfa, Fangio se había sabido vender a través de su excelente campaña previa. El debut de los Mercedes Benz W-96 R y del propio Fangio fue tal cual como se esperaba, arrollador. El uno-dos del equipo alemán llevó a Fangio y a Karl Kling a los dos primeros puestos. También en la segunda carrera, en el circuito de Nürburgring y por el Gran Premio de Europa, Fangio logra continuar acumulando puntos para el campeonato. La tercera carrera del año, el G.P. de Bélgica en Francorchamps, Fangio la debe correr con Maserati debido a que el equipo M.B. decidió no concurrir, y J.M.F. debe defender su posición en el campeonato. Gana con la Maserati y se aleja de sus perseguidores en el puntaje. Lancia lo contrata entonces para correr las carreras de sport, en Sebring corre en pareja con Castellotti y deben abandonar mientras iban en la punta. Con Lancia también corre el Tourist Trophy en pareja con Taruffi, clasificándose 4º. Dos triunfos más con M.B. (Monza y Suiza), un segundo en Avus, un tercero en Barcelona y un cuarto en

GIOVANNI CANESTRINI:

"VARZI PUSO LOS OJOS EN FANGIO"

"Desde su primer contacto con los pilotos argentinos, Achille Varzi había puesto los ojos en Fangio. Cuando regresó a Italia, habló de él como del único que podía convertirse en campeón gracias al conjunto de dotes que poseía. En aquellos momentos Fangio aún no era un corredor maduro, pero Varzi y el propio Viloresi habían intuido sus grandes posibilidades. Fueron, sin duda, las palabras alentadoras de Varzi las que indujeron al argentino a ejercer una actividad más intensa y especializada, así como a tomar parte en las competencias europeas. Incluso, parecía como si un acuerdo con Varzi para formar una escudería fuese a facilitarle esa aspiración, pero la muerte del gran campeón, acaecida en el circuito de Berna, en el GP de Suiza, no sólo truncó este proyecto apenas nacido sino que dejó a Fangio sin su valioso protector."

(De "Una vida en las carreras", por Giovanni Canestrini)

ENZO FERRARI:

"ESTE HOMBRE SERA CAMPEON DEL MUNDO"

"A Fangio lo vi por primera vez en la primavera de 1949 en el autódromo de Monza. Había allí muchos pilotos reparando sus autos o buscando tiempos. Pero yo me fijé en Fangio. Lo vi hacer dos o tres vueltas al circuito, luego me puse a observarlo detenidamente y lo vi ya, imbuido por ese estilo tan habitual en él: era el único piloto, de todos los que estaban girando, que al salir de una curva no se llevaba por delante los fardos de pasto. Este argentino —me dije— conoce su metier. Sale de los virajes como una bala de cañón y manteniendo el auto en el medio de la pista. Esa tarde me vino a ver, acompañado de dos hombres, uno de ellos delegado del Automóvil Club Argentino. Yo tuve una larga conversación con ellos, mientras que Fangio, por su parte, no había dicho más de una docena de palabras. Desconcertado por ese silencio obstinado, comencé a examinarlo con la mirada y con mucha curiosidad, preguntándome si ese hombre callado que tenía delante mío era un tímido, un mediocre o simplemente un precavido. Evitaba mi mirada y respondía con monosílabos en una voz extraña y metálica, conservando un aire impasible donde flotaba la sombra de una sonrisa indefinida.

"Luego de esta primera entrevista con Fangio llegué a dos conclusiones: que de aquí a un año sería Campeón Mundial y que me haría falta mucho tiempo para llegar a comprender a ese hombre. Peró me equivoqué en las dos apreciaciones: fue Campeón del Mundo, no en 1950 pero sí un año más tarde; y yo no pude comprender ciertas facetas de su personalidad salvo cuando fue demasiado tarde."

(De "Joies terribles", por Enzo Ferrari)

MARCAS CORRIDAS POR FANGIO DURANTE LOS CINCO CAMPEONATOS MUNDIALES

Año	Alfa Romeo	Simca-Gordini	Talbot	M. Benz	Maserati	Lancia	Ferrari	Lancia-Ferrari
1951	10	1	1	—	—	—	—	—
1954	—	—	—	8	3	2	—	—
1955	—	—	—	13	—	—	—	—
1956	—	—	—	—	—	—	6	11
1957	—	—	—	—	16	—	—	—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Silverstone son suficientes como para erigirse por segunda vez en Campeón del Mundo.

1955: EL SEGUNDO CONSECUTIVO

Con la afirmación de Mercedes Benz en la Fórmula Uno, las huestes alemanas se dispusieron firmemente a barrer con todas las categorías y para ello desarrolló un auto para la categoría sport que debería destrozar a todos sus rivales. Por supuesto, en F.1 se siguió trabajando tal cual como en 1954. En el 55, Fangio recibió como compañero de equipo al inglés Stirling Moss y mantuvo junto a él a Piero Taruffi y Karl Kling.
El equipo se presentó en la Argentina en las dos carreras que se organizaron. En la primera de ellas, Fangio corrió con el W196R con carrocería "ruedas al aire" y con el motor de 2 litros y medio encuadrado dentro de la F.1.
La segunda carrera, regida por la Fórmula Libre, también la ganó Fangio, pero corriendo con el W196R equipado con el motor 3 litros del 300 Sport.
La tercera carrera de Fangio ese año fue lamentable, tanto para él como para sus compañeros de equipo: Fangio y el francés Simón debieron abandonar la carrera por problemas en el mando desmodrómico de las válvulas.
En Bélgica y Zandvoost, Fangio se llevó los 9 puntos del ganador mientras que en Aintree llegó segundo detrás de Moss. La última carrera del año, en Monza, la ganó Fangio seguido de Taruffi y Luigi Musso, con Maserati.
El Campeonato del Mundo fue la coronación de esta campaña corta pero arrolladora.
En Sport, Fangio participó en ese año en la Mille Miglia en pareja con Karl Kling (2º detrás de Moss-Collins con M.B.); el Tourist Trophy nuevamente en pareja con Kling (2º detrás de Moss-Fitch con M.B.) y las 24 Horas de Le Mans (abandona mientras iba en pareja con Moss al retirarse el equipo Mercedes ante la muerte de Levegh).
En el Gran Premio de Venezuela, para terminar el año y para no quedarse sin correr, se sentó en una Maserati sport particular y ganó la carrera de punta a punta.

1956: AÑO DE LOS DOS CAMPEONES

Al retirarse Mercedes Benz de las carreras, a fines del 55, Fangio volvió a Ferrari luego de haber cosechado tres campeonatos mundiales. Junto al entonces triple campeón se alinearon Luigi Musso, Castelotti y Peter Collins que estaría llamado a ser casi-casi campeón del mundo.
Fangio comienza su carrera hacia el Mundial 56 cuando Musso le cede su Ferrari en el Gran Premio de la República Argentina; en el G.P. de Mónaco Fangio rompe la suspensión de su auto y toma la Ferrari de Peter Collins clasificándose segundo detrás de Moss con Maserati; nuevamente, en Monza, Collins deja su Ferrari para que Fangio pueda ganar la carrera. Según un cálculo matemático, Collins hubiera podido erigirse en campeón del mundo de no haber cedido su auto a Fangio en dos oportunidades.
Ese año, Fangio ganó siete carreras erigiéndose nuevamente en Campeón del Mundo. Su gran rival Stirling Moss estuvo muy cerca del Campeonato corriendo con Maserati.
Es de hacer notar que en 1956 el equipo Ferrari corrió con la famosa Lancia-Ferrari, oriunda de una combinación entre un chasis Ferrari equipado con un motor ex propiedad de la división carreras de la Lancia y que lleva la firma del famoso Vittorio Jano. Al cerrar la parte competición de Lancia, Ferrari adquirió los planos de Jano y colocó ese motor sobre su chasis.
En Sport, el año de Fangio fue limitado a sólo cuatro carreras: 1.000 Km de Nürburgring (2º en pareja con Castelotti y corriendo una Ferrari); 12 Horas de Sebring (1º también en pareja con Castelotti y con Ferrari); 1.000 Km de Buenos Aires (abandonó) y la Supercortemagiore (3º con Ferrari).

1957: EL AMO DE NURBURGRING

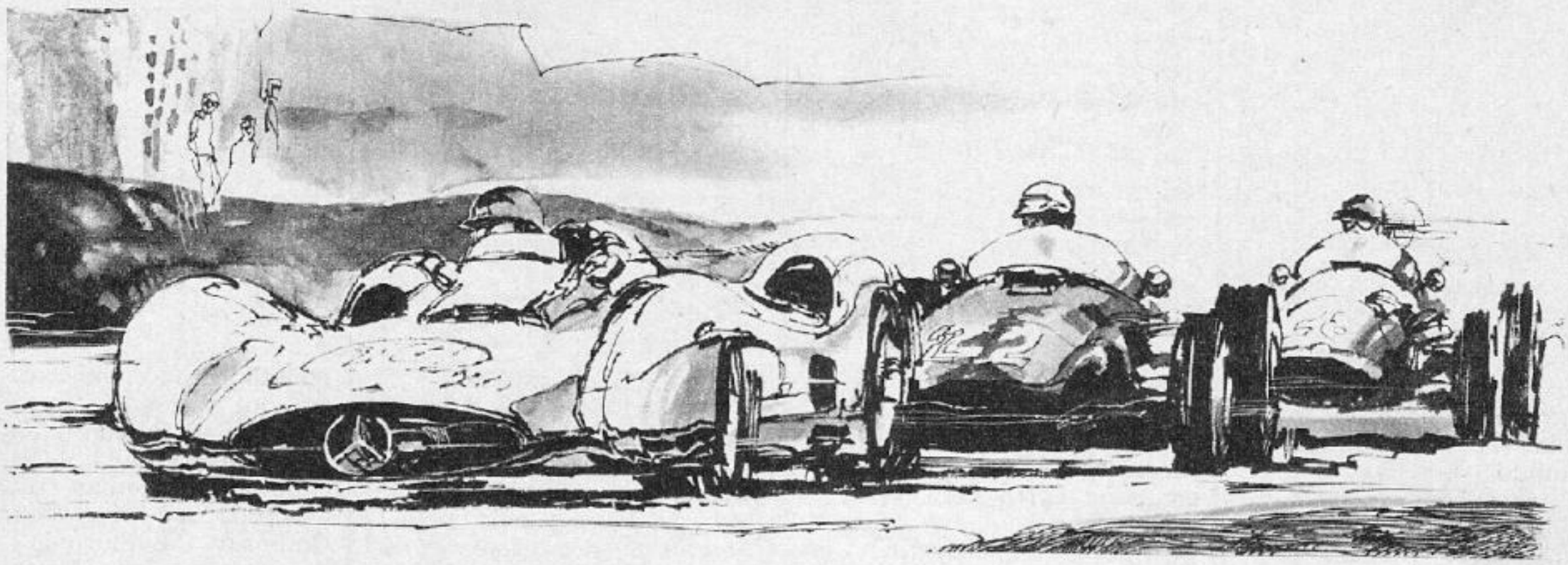
La relación de Fangio con Ferrari se había enfriado considerablemente y para 1957 pasó a formar parte del equipo Maserati, para quien corrió 16 carreras.
Su comienzo con Maserati lo encontró ganador en el Gran Premio de la República Argentina.
Nueve fueron los triunfos de Fangio en este año.
Pero de esos nueve triunfos, uno de ellos fue apoteótico y quedará en los anales del automovilismo mundial, como el "día en que Fangio se convirtió en el amo de Nürburgring".
El desarrollo de esa carrera fue realmente memorable y las tribunas del circuito nunca vibraron tanto como en aquella jornada de 1957. Fangio venía cortado en la punta con 31 segundos de ventaja sobre Collins y Hawthorn (compañeros de equipo), diferencia que era la exacta para poder detenerse a cargar combustible y cambiar las gomas traseras. Cuando paró en el box, Collins y Hawthorn le descontaron los 31 segundos de ventaja y se pusieron 30 segundos más adelante aún. Fangio salió a recuperar lo irrecuperable para otro piloto que no se llamara Fangio. Durante la segunda mitad de la carrera, Fangio parecía un poseído por la fiebre de la velocidad. En el famoso "salto", Fangio viajaba en el aire y se zambullía en la otra curva rozando la empalizada. Durante 10 veces consecutivas, el gran Fangio bajó sucesivamente el record del circuito y su propio record anterior.
En la penúltima vuelta, los tres autos pasaron pegados uno detrás de otro: lo irrecuperable estaba siendo cada vez más recuperable para Fangio. En un viraje cerrado, Fangio logró meterse por adentro al auto de Collins y quedó segundo pero Collins volvió a pasarlo, tratando de taparle el camino. Fangio tuvo que pasarlo con dos ruedas a la banquina y llenándolo de piedras. Y enseguida Hawthorn ve, impotente, pasar junto a él la roja Maserati de Fangio.
La carrera estaba ganada por la mínima diferencia pero ganada. Sólo Fangio hubiera sido capaz de esa proeza.
"Jamás volveré a correr así por ningún trofeo, ni por ningún título", fueron las palabras del ahora sí quíntuple, al bajarse de su Maserati, cansado, extenuado por el grandioso esfuerzo.
A Fangio, el honor.
Un quíntuple Campeón del Mundo había nacido en ese año de 1957. Un quíntuple Campeón del Mundo se retiraría del automovilismo, un año más tarde y en la plenitud de sus condiciones, como corresponde a los grandes.

CARRERAS CORRIDAS Y PUESTOS OBTENIDOS DURANTE LOS CINCO CAMPEONATOS

Año	Cantidad de carreras	1º	2º	3º	4º	Ab.
1951	12	5	2	1	—	8
1954	13	7	1	1	2	2
1955	11	5	4	—	—	2
1956	19	7	5	1	2	4
1957	16	10	2	—	1	2

Recopilación de datos:
JORGE AUGE BACQUE

Dibujos:
HECTOR L. BERGANDI



CLASIFICACIONES A TRAVES DE LAS CARRERAS CORRIDAS EN LOS CINCO CAMPEONATOS

1951
- Gran Premio de Europa (Reims): 1º, en pareja con Faglioli, en un Alfa Romeo, a un promedio de 178,55 km/h.
- Gran Premio de España (Barcelona): 1º, con Alfa Romeo, a un promedio de 158,90 km/h.
- Gran Premio de Suiza (Berna): 1º, con Alfa Romeo, a un promedio de 143,28 km/h.
- Gran Premio de Inglaterra (Silverstone): 2º, con Alfa Romeo. La carrera la ganó José Froilán González, con Ferrari.
- Trofeo Internacional Daily Express (Silverstone): 1º en la primera serie y 2º en la segunda. La final se suspende en la sexta vuelta, por lluvia, y se clasifica 3º, con Alfa Romeo. La carrera la gana Reginald Parnell, con Ferrari.
- Gran Premio de París: abandona, con un Simca-Gordini.
- 24 Horas de Le Mans: abandona, con un Talbot, corriendo en pareja con Louis Rossier.
- Gran Premio de Bélgica: se clasifica 9º, con Alfa Romeo.
- Gran Premio de Alemania (Nürburgring): 2º, con Alfa Romeo, a un promedio de 137,900 km/h.
- Gran Premio de Bari: 1º, con Alfa Romeo.
- Gran Premio de Monza: abandona en la novena vuelta de la primera serie, con Alfa Romeo.
- Gran Premio de España (Barcelona): 1º, con Alfa Romeo. En la recta se le cronometró 302,621 km/h.

1954
- Gran Premio de Francia (Reims): 1º, con Mercedes Benz, a un promedio de 186,668 km/h.
- Gran Premio de Europa (Nürburgring): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Bélgica (Francorchamps): 1º, con Maserati, a un promedio de 185,170 km/h.
- Gran Premio de la República Argentina (Buenos Aires): 1º, con Maserati, a un promedio de 118,87 km/h.
- 12 Horas de Sebring: abandona mientras iba en punta en pareja con Eugenio Castellotti, con Lancia Sport.
- Supercortemaggiore: abandona mientras iba segundo, en pareja con Marimón, en una Maserati.
- Gran Premio de Italia (Monza): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Berlín (Avus): 2º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Suiza (Berna): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de España (Barcelona): 3º, con Mercedes Benz.
- Tourist Trophy (Irlanda): se accidentó en los entrenamientos y se clasificó 4º, en pareja con Piero Taruffi, a bordo de un Lancia.
- Gran Premio de Inglaterra (Silverstone): 4º, con Mercedes Benz.

1955
- Gran Premio de Bélgica (Francorchamps): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Inglaterra (Aintree): 2º, con Mercedes Benz. La carrera la gana Stirling Moss, con M. Benz.
- Gran Premio de Italia (Monza): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Holanda (Zandvoort): 1º, con Mercedes Benz.
- Mille Miglia (Brescia-Roma-Brescia): 2º, con Mercedes Benz. La carrera la gana Stirling Moss, con M. Benz.
- Targa Florio (Pequeña Madonie): 2º, en pareja con Karl Kling, en Mercedes Benz. La carrera la gana Moss-Collins, con Mercedes Benz.
- Tourist Trophy (Dunrod): 2º, en pareja con Karl Kling, en Mercedes Benz. La carrera la gana Moss-Fitch, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de la República Argentina (Buenos Aires): 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Buenos Aires: 1º, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Europa (Mónaco): abandona, con Mercedes Benz.
- Gran Premio de Eiffelrennen: 1º, con Mercedes Benz.
- 24 Horas de Le Mans: abandona, al retirar Mercedes Benz su equipo debido al accidente de Pierre Levegh.
- GP de Kristianstad: 1º, con Mercedes Benz.
- GP de Venezuela: 1º, con Maserati.

1956
- Gran Premio de Inglaterra (Silverstone); 1º con Ferrari.
- Gran Premio de Alemania (Nürburgring): 1º, con Ferrari.
- Gran Premio de Italia (Monza); 2º compartiendo el auto con Peter Collins en un Lancia-Ferrari.
- Gran Premio de Mónaco; 2º compartiendo el auto con Peter Collins en un Lancia-Ferrari.
- 1.000 Km de Nürburgring; 2º en pareja con Castellotti con Ferrari. La carrera la ganan Moss-Behra-Taruffi-Schell con Maserati.
- 12 Horas de Sebring; 1º en pareja con Castellotti con Ferrari.
- Gran Premio de la República Argentina; 1º con Lancia-Ferrari.
- 1.000 Km de la Ciudad de Buenos Aires; abandona.
- Gran Premio de Buenos Aires (Mendoza); 1º con Lancia-Ferrari.
- Mille Miglia; 4º con Ferrari.
- Gran Premio de Siracusa; 1º con Lancia-Ferrari.
- Gran Premio de Bélgica; abandona con Lancia-Ferrari.
- Supercortemaggiore; 3º con Ferrari.
- Gran Premio de Francia; 4º con Ferrari.
- Gran Premio de Alemania; 1º con Ferrari.
- Gran Premio Kristianstad; abandonó con Ferrari.
- Gran Premio de Venezuela; 2º con Ferrari.

1957
- Gran Premio de Francia (Rouen); 1º con Maserati.
- Gran Premio de Alemania (Nürburgring); 1º con Maserati.
- Gran Premio de Italia (Monza); 2º con Maserati. Ganó Moss con Vanwall.
- Gran Premio de Mónaco; 1º con Maserati.
- 12 Horas de Sebring; 1º en equipo con Jean Behra en Maserati.
- Gran Premio de la República Argentina; 1º con Maserati.
- 1.000 Km de la Ciudad de Buenos Aires; abandonó con Maserati.
- Gran Premio de Buenos Aires; 1º con Maserati.
- Gran Premio de Cuba; 1º con Maserati.
- 1.000 Km de Nürburgring; 5º con Maserati.
- Gran Premio de Portugal; 1º con Maserati.
- Gran Premio de Inglaterra; abandonó con Maserati.
- Gran Premio de Pescara; 2º con Maserati.
- Gran Premio de Marruecos; 4º con Maserati.
- Interlagos; 1º con Maserati.
- La Gavea; 1º con Maserati.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.

A 200 km/h Ud. depende de sus neumáticos.



cicero publicidad

Nueva Fate TM-con o sin cámara.

El Círculo Rojo de las nuevas cubiertas FATE TM significa más pique, mayor agarre, más estabilidad y mejor frenado.

Cubiertas
FATE TM
Seguridad en alta velocidad

fate O

El neumático argentino.





DEL TECHO AL AGUA

Una embarcación especialmente hecha para pescadores inaugura en nuestro país el sistema de transporte sobre el techo del automóvil. Un casco liviano apto para pequeñas potencias pensando en utilizar motores nacionales. Detalles de construcción, habitat y utilización

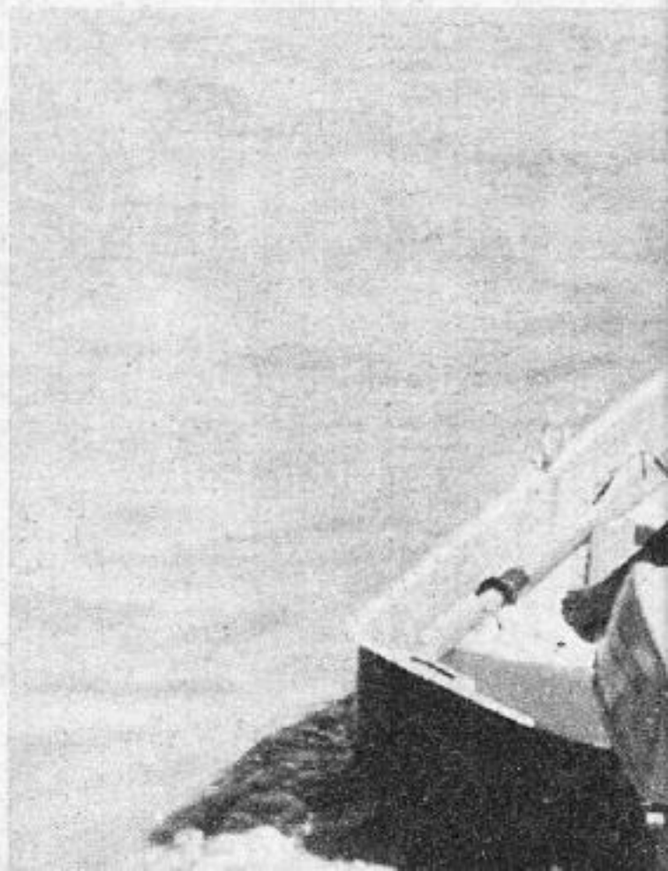
por NICOLAS GELORMINI

Todo empezó con un choque. La caravana de automóviles era impresionante en una de las pocas rutas de acceso a Buenos Aires y sobre el trailer iba un bote de pescador. Pocos segundos después no quedaba casi nada del bote tras una fuerte embestida por atrás. De allí en adelante el conductor juró que eso no volvería a ocurrir y desarrolló la idea de llevar la embarcación sobre el techo del auto.

La primera sorpresa agradable con que se encontraron fue que se decía adiós al costo de adquisición y mantenimiento del trailer, al lugar que precisa para guardarlo y que la subida al techo del automóvil era tan sencilla que, aunque lo aconsejable es dos, una sola persona, con algo de habilidad, puede maniobrarlo sola. El mercado al que se apuntaba era de mediano poder adquisitivo por lo que se suprimió todo aquello superfluo, hasta los herrajes, ya que las manoplas que posee para su manipuleo sirven también para remolque y amarre. Para el trasporte sobre el portaequipaje sólo hace falta un par de tacos de madera que impidan el desplazamiento lateral y que compensen la diferencia de ancho que puede haber entre él y la manga del bote.

Como base para el diseño se tomó un dibujo americano, de los denominados "top-carried", es decir, para ser llevados en lo alto. El fondo empieza en V, amagando trasformarse en tipo trimarán, y termina casi plano en popa. Las cantoneras tienen entradas muy profundas en proa que van disminuyendo. La





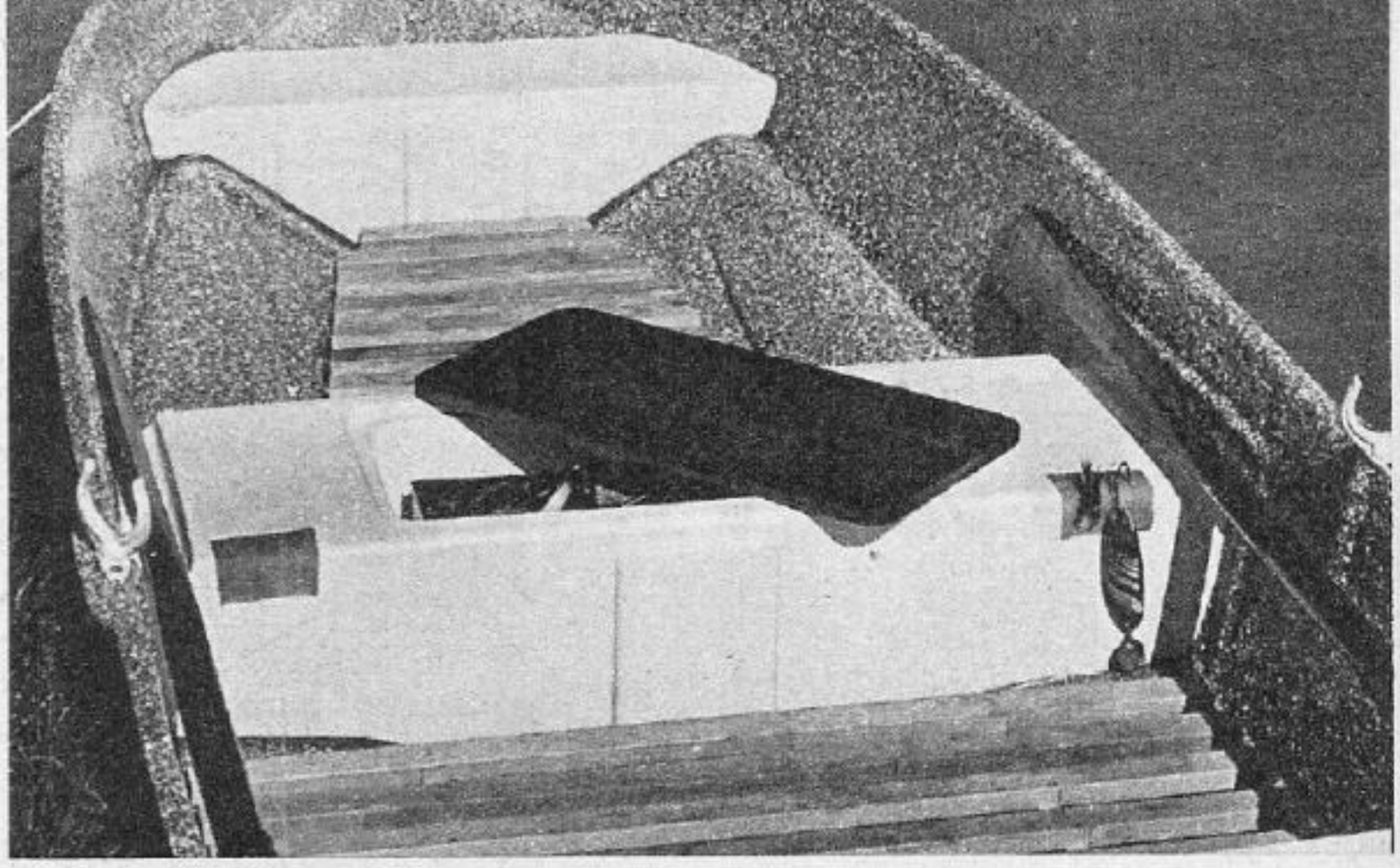
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Para bajar el bote una sola persona lo toma de popa y retrocede; apoyada la proa, se coloca debajo del mismo y lo corre hacia atrás.

Cumpliendo su misión específica. Ha penetrado en lugares recónditos y obtiene la presa buscada.

Visión del cockpit: el balde del asiento central, las esponjas para anzuelos, toletes, etcétera.



quilla, de unos diez centímetros de ancho, tiene a cada lado un escalón que llega hasta algo menos de un metro de la roda, en tanto aquélla desaparece al tercio de la eslora. Las dos cantoneras se unen en la roda formando dos gruesos túneles que ayudan al planeo.

Para la construcción del starfish se usan cuatro matrices: una para el casco y una para cada uno de los tres asientos que posee. Los tres asientos constituyen otros tantos estancos que llevan relleno de poliuretano, en total unos 5 kilos, lo que equivale a unos 170 litros de reserva de flotabilidad. El fondo de la embarcación lleva cuatro capas de fibra de vidrio de 450 gramos, pero desde el asiento central hasta la roda hay dos capas más, ya que esa zona es la que está más comprometida en botaduras, varaduras, etcétera. En los laterales hay dos capas de fibra hasta unos 10 centímetros antes de la borda, donde vuelve a tener cuatro. Los asientos, que son estructurales, llevan a su vez una estructura hecha en base a tubos de cartón afieltrados, de cinco centímetros de alto y colocados en posición paralela a la eslora. Trasversalmente es muy rígida, colaborando en ello los asientos cuyas caras anterior y posterior se comportan como verdaderas cuadernas. El espejo de popa lleva el refuerzo normal de madera de pulgada en la zona de agarre del motor, plastificada por ambas caras. Cada manopla de agarre tiene nervaduras (hay dos en el espejo de popa y una en la roda) lo mismo que en el tolete que se dispone en cada banda. Los asientos van pegados al fondo y costado con aletas de 3 pulgadas de ancho y media de altura.

El interior es cómodo. El asiento central posee una cavidad prismática donde pueden ubicarse provisiones, elementos, etcétera, cavidad que por estar rodeada de poliuretano resulta aislante, siendo un tipo de heladera para hielo. Tiene un pequeño espiche para limpieza que permite el desagote al piso y la tapa es de madera sirviendo de asiento cuando está colocada. En el borde anterior del "balde" (como denominan los pescadores a esa cavidad) está grabada en el plástico una regla para medir pescados en concurso. A fin de abaratar el costo hay ausencia absoluta de herrajes; lo único que hay son dos toleteras y toletes de plástico; ya hemos dicho que para el amarre pueden usarse las manoplas que son orificios de forma especial en la borda para poder tomar el bote eficazmente. En el asiento central, a cada lado del balde, hay dos esponjas adheridas y fácilmente reemplazables, que permiten tener a mano y sin peligro los anzuelos, moscas, etcétera, necesarios para la pesca. Para facilitar aún más la tarea, el asiento posterior tiene dos profundos orificios que permiten colocar cañas, ya sea para encarnar o para hacer trawling descansadamente. Todo el interior del casco va recubierto con salpicado grueso antideslizante; los asientos también llevan un dibujo antideslizante pero, como sale de la misma matriz, resulta mucho más suave.

Sobre el fondo de la embarcación se coloca un enjaretado de madera que, al mismo tiempo que proporciona una superficie horizontal, deja, entre él y el fondo, un espacio donde las cosas no molestan y hasta puede guardarse parte de la pesca. El asiento posterior tiene cuatro puntos especialmente robustecidos para fijar allí la base de un asiento giratorio, costumbre muy norteamericana pero que aquí no encuentra adeptos porque el pescador local cambia constantemente de lugar en la embarcación y no admite quedarse en un lugar fijo. Lógicamente entre los asientos y entre el asiento posterior y el espejo de popa quedan tres cavidades, las que están comunicadas entre sí por un grueso tubo de una pulgada de diámetro, que permite el escurrimiento hacia popa del agua embarcada. Ello hace que la embarcación pueda achicar desde el puesto de comando ya que siempre se navega con asiento de popa, lo que es una tranquilidad cuando se navega solo y la situación no es tan sencilla como para dejar el motor solo. Entre el asiento delantero y la roda hay un pequeño espacio estanco donde se ha previsto la colocación de carnada.

Al Star-fish lo probamos en la laguna de San Vicente, lugar que conviene conocer ya que nadie imagina qué laguna es y nada más que a cuarenta kilómetros de Buenos Aires. En el viaje de ida, con el Star-fish en el techo, mantuvimos una velocidad de cien kilómetros sin perder maniobrabilidad, estabilidad, o capacidad de frenado. Nos resulta este sistema de llevar un casco en el techo bastante agradable, sobre todo en el momento de adelantar a otro coche en ruta y en medio del tráfico ciudadano; evidentemente todo conductor está siempre psicológicamente dispuesto para manejar su automóvil sin tener que preocuparse de llevar un apéndice de cuatro metros detrás. Con el motor Dorado 80 (8 caballos) que lo probamos y dos personas a bordo planca sin dificultad, ayudado por su poco peso (65 kilos) que permite el uso de pequeñas potencias, con la consiguiente ventaja del uso de motores de producción nacional. Aun detenido tiene buena estabilidad trasversal, esencial para pescadores que se colocan generalmente casi en la banda. Dentro de poco va a salir al mercado una versión nueva del Star-fish, que eleva la eslora en treinta centímetros y la manga en veinte, lo que mejora la relación del modelo actual. En resumen, esta incipiente modalidad de llevar cascos sobre los automóviles convence de entrada por el abaratamiento que significa, sobre todo si se piensa que en esta categoría de embarcaciones el precio de un trailer es un alto porcentaje del precio del casco. El bote, en sí, tiene capacidad para tres personas, pero si se piensa en llevar un equipo completo para pasar el día a bordo, es aconsejable que no vayan más de dos, previendo una reserva de potencia por un posible cambio de tiempo. Es ligero, económico y creemos que cumple la función para la cual fue proyectado.

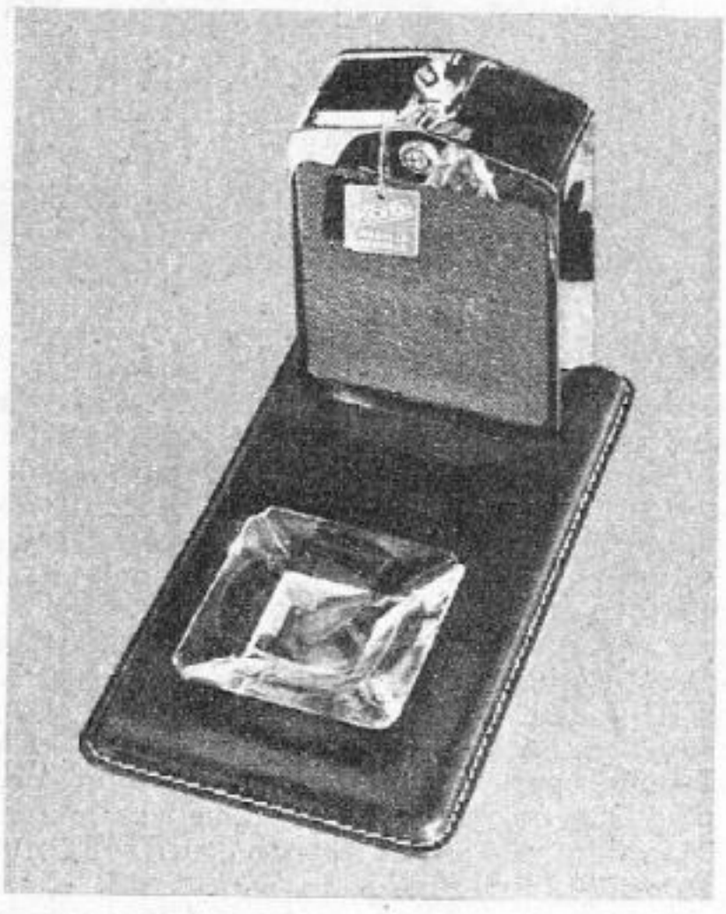
Fabricante	Kiero Deportes Motonáuticos
Modelo	Star-fish
Eslora	3,68 m
Manga	1,24 m
Puntal	0,55 m
Material	Poliester reforzado
Peso	65 kilos
Capacidad	Hasta tres personas
Precio	1.498 (pesos ley 18.188)



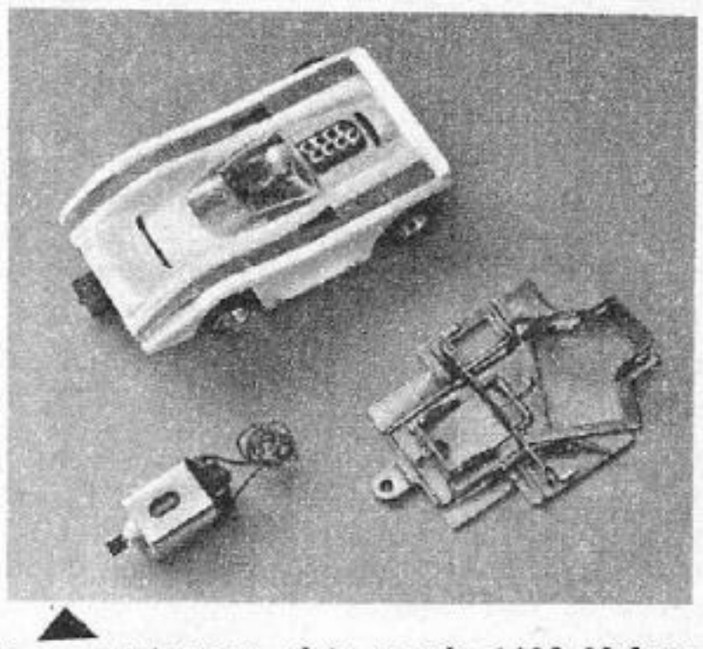
La posibilidad del trasporte sobre el techo del automóvil, muy desarrollada en Europa y Norte América, no sólo abarata los costos sino que facilita el manejo ya que evita la dificultad del trailer.

Con el Dorado 80 anda ligero y maniobra muy bien; la estela y el remolino producido por la virada son índices seguros de ello.

La vidriera de Corsa



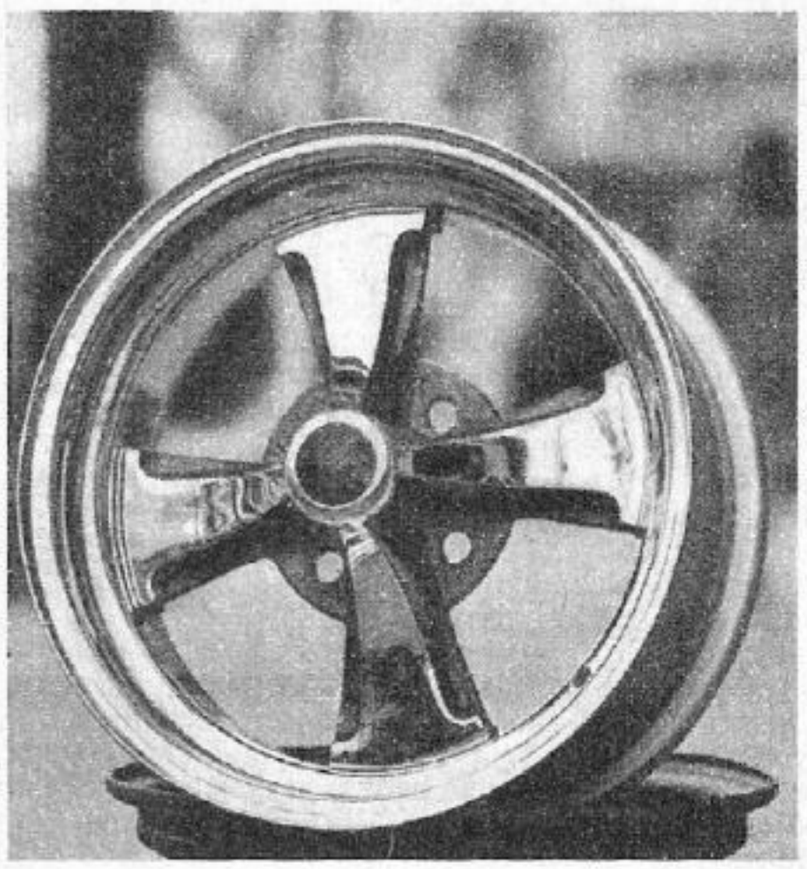
Portalápices y cenicero italiano "Pocher". Es un radiador de época Alfa Romeo y base de cuero con pieza de cristal. En Hobbylandia, Córdoba 868, por $ 229.



Automodelo para pista escala 1/32 McLaren Formisano, completo, $ 55.—. El chasis Sidewinder solo: $ 9,90; y el motor Mabuchi 16 Súper: $ 15,90. Hay otros modelos de carrocería. En Hobbylandia, Córdoba 868, Capital Federal.



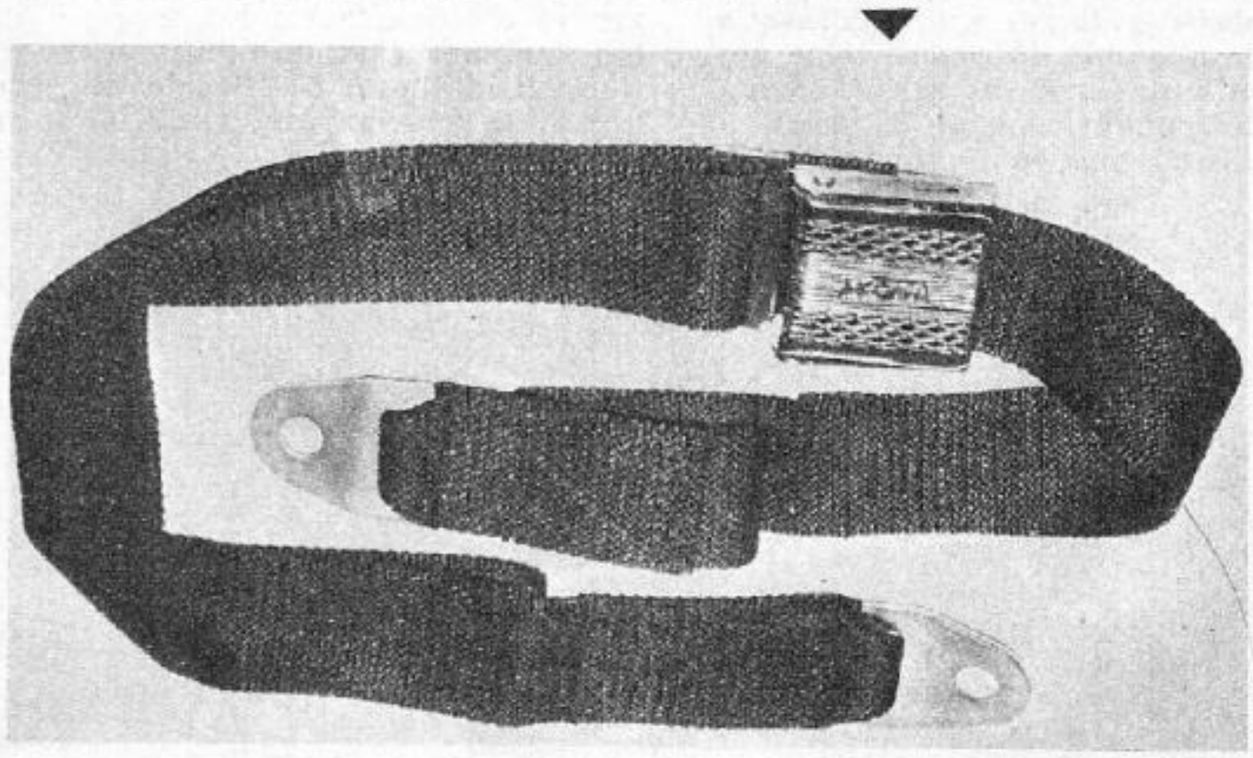
Faro Halógeno de Gas de/ lodo con óptica neutra o color ámbar. Para 6 ó 12 volts. El precio de lista es de $ 90.— en Casa David, Warnes 777, que garantiza un alcance de 800 metros reales.



Llanta de acero Speedway para FIAT 1500 ó 1600 Berlinas o Cupés. En New York Ruedas, Warnes 1401, Capital, a $ 95.

Cinturón de seguridad marca Al-Ro con cinta de nuevo trenzado más resistente que el convencional. Viene en colores negro, gris y colorado y el modelo de cintura vale $ 29,15 en las casas del ramo.



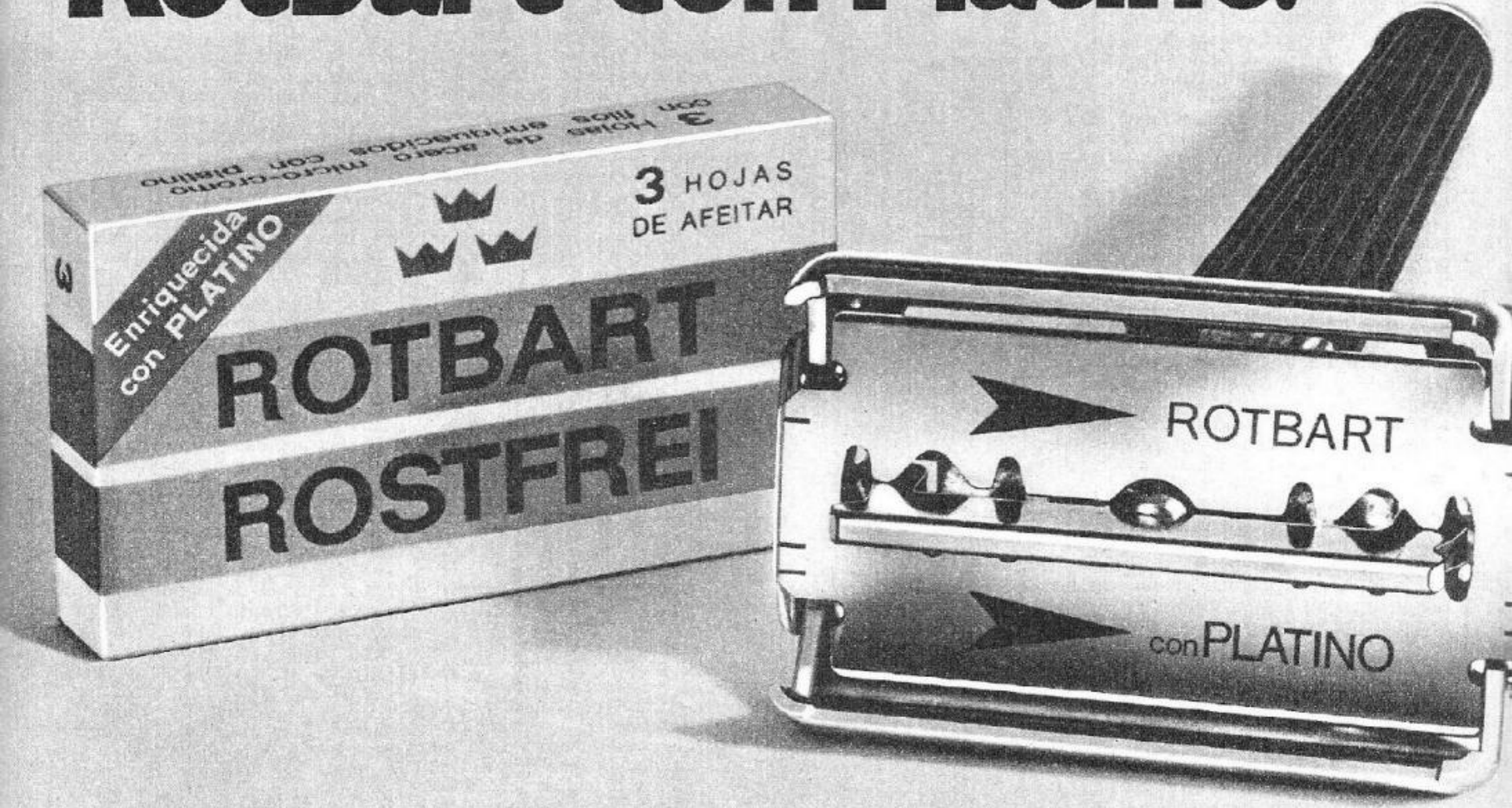


"Conducción en las Competiciones", un interesante libro del ex corredor y ahora periodista Paul Frere, con muchos consejos útiles para el futuro piloto. Vale $ 33 en Librería Rodríguez, Galería Pacífico, Florida 753, locales 15 y 27, Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

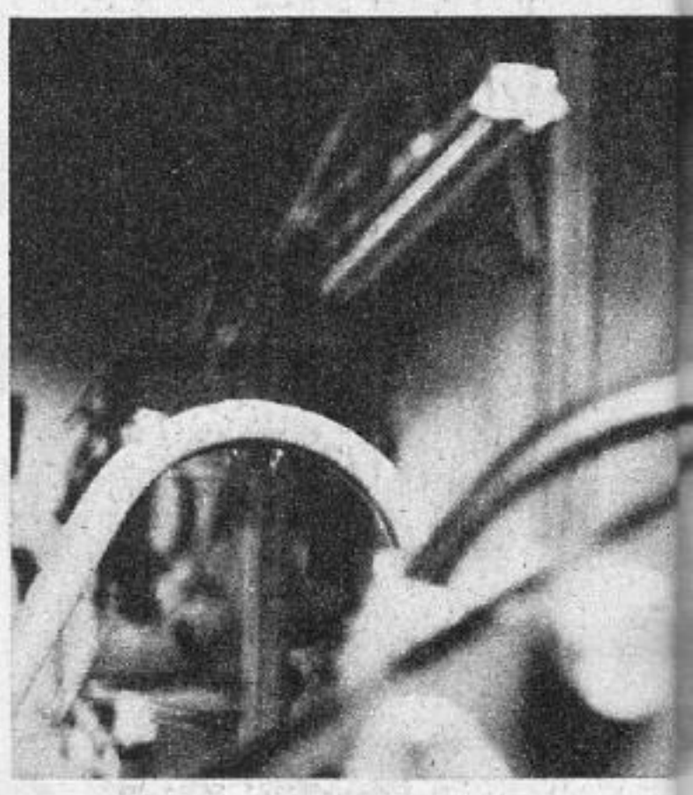
Es la suavidad de Rotbart con Platino.



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

PACO MARTOS CONSTRU

...NO ES FALTA DE CARIÑO...



por **CESAR M. SORKIN**

Paco Martos no está inactivo. Pero tampoco tan activo ni produciendo los autos que acostumbró hacer en el mejor momento de su trayectoria como constructor. Cosa que resulta realmente lamentable, tanto en el orden del automovilismo en sí como en cualquier otro orden, ya que el desperdicio de talento —consecuencia de una situación de crisis real y existente— es mucho más peligroso de lo que parece. La disconformidad en la labor se deriva en una pérdida de impulso que muere en la inactividad total o en el no aprovechamiento de todo el potencial de una empresa —así puede llamarse— para cumplir con las exigencias de acuerdo con su capacidad.

Tal es el caso de Paco Martos. Con un SP con motor trasero en construcción (para Jürgen Nathan); con un F. 2 para Miguel De Guidi y —lo más triste de la cuestión— con otro F. 2 (pensar en piezas de magnesio, excelentes frenos, chasis comprobadamente eficaz) destinado a... Limitada del 27. Un chasis de F. 2 para montar un motor Ford T... A situaciones de este calibre ha llevado la crisis actual en la que se ven involucrados todos los que en alguna medida tienen que ver con el automovilismo deportivo de nuestro país.

Sin estar —como adelantáramos— totalmente parado, Paco no produce de acuerdo con sus antecedentes. El taller de la calle Cochrane no satura como hace tiempo su lista de pedidos. Solamente está en los planes futuros la construcción de un SP con motor Peugeot llevado a dos litros, también para De Guidi.

Y los motivos de la situación que vive en este momento Paco Martos —y como él otros tantos constructores particulares— se debe, según su propia y personal opinión, a los errores cometidos en la diagramación de la actividad anual de cada categoría y a otras causas, consideradas por Paco de acuerdo con el orden siguiente.





FORMULA 1: "Tendría que ser la categoría Nº 1 en nuestro país", asegura Martos. "No sé por qué motivos no se le da trascendencia a la categoría en particular y a los monopostos en general. Y pienso que además de un problema de calendario unido a una falta absoluta de promoción, habría que revisar la política de premios aplicada a la categoría. Tomo por ejemplo la última carrera, la de Las Rosas y hago el siguiente análisis: 1.700.000 pesos en premios; de esta cifra, Helvética puso un millón y el club organizador los setecientos mil pesos restantes. La recaudación total fue del orden de 12 millones... Creo que está todo dicho... La fórmula necesita premios que respondan a un porcentaje lógico de las recaudaciones; de esa única manera se dispondrá de la liquidez necesaria para pretender un desarrollo acorde con el trascurrir del tiempo. Pensá que es una categoría que durante muchos años no evidenció el menor progreso, hasta que hace poco tiempo comenzó a evolucionar favorablemente, ayudada quizás por la presencia de los F. 1 internacionales en la Temporada anual.

A veces no me explico cómo hay quienes se quejan de la realización de las temporadas, que en definitiva son las únicas oportunidades que tiene el constructor argentino de aprender y de trabajar incluso en los autos, mientras por otro lado aplauden la realización de carreras como la que se disputó en Rafaela con los autos de Indianápolis, que no dejan ningún saldo positivo para el automovilismo nacional —salvo el espectáculo— y en las que, incluso, te sacan poco menos que a patadas de los boxes. Por eso te digo que la categoría Nº 1 del país debe ser F. 1; porque se anda con los motores más potentes montados sobre un monoposto que —nadie lo duda— es el tipo de auto que más cualidades exige del piloto. Hoy se están haciendo buenos autos; quizás no sean perfectos, pero cada año se nota una evolución. Doblan mejor, se tienen mejor, frenan mejor... Pienso que es realmente la categoría y que hay que apoyarla en la mayor medida posible.

SPORT PROTOTIPOS: "... no se puede dejar morir una categoría que costó millones y millones de pesos estructurar. De pensar solamente en las inversiones que se efectuaron en autódromos, para construirlos o bien para modificarlos. Acá también, además del costo natural de los autos, más que elevado, el problema es la falta de premios retributivos. No se puede tomar como ejemplo el caso de constructores como Berta, que cuentan con todos los medios y la publicidad a su favor, sin duda porque han hecho méritos para conseguirlo, sino de los pilotos y constructores independientes, que no cuentan con el menor estímulo ni incentivo. Ahí tenés hombres como Pozuetta, D'Agnillo, Gallo... Hacen número en las carreras, pierden plata y no cuentan con autos como los de Berta no porque no quieran sino sencillamente porque no pueden.

Yo tengo parado el auto con motor delantero; con ese auto puedo aspirar a un quinto puesto, detrás de los dos Berta y de los dos McLaren. Con el premio que podría obtener por un quinto puesto ni siquiera compro las gomas que necesito para hacer correr el auto.

Acá no se puede hablar de un problema de pilotos: el nivel es bastante bueno y todos hemos tenido oportunidad de apreciar en las Temporadas Internacionales el nivel de algunos que ni siquiera se aproximan a los que acá podríamos llamar "los de retaguardia". El problema es la carencia de criterio para encarar la categoría con verdadero sentido comercial. Ya dejó de ser amateur hace bastante tiempo. Hay que pensarla como un negocio, en beneficio de la categoría en general y del desarrollo constructivo más el espectáculo en particular.

En cuanto a los SP con motores de dos litros, les tengo una fe bárbara, sobre todo por la libertad en la preparación —compresores, tapas libres, doble árbol a la cabeza, cuatro válvulas por cilindro, etcétera— cosa que puede llegar a generar, además de un renovado impulso a los constructores en cuanto a la búsqueda de nuevas soluciones, magníficos espectáculos. Creo que muchos se van a volcar a esa categoría por la sencilla razón de que todo cuesta menos dinero; son más baratos los frenos, las gomas, la caja de velocidades... Estimo que costará

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...UCTOR...



Paco Martos quiere al automovilismo y ha hecho de él su medio de vida. Explica aquí cuáles son los motivos por los que estuvo alejado de su métier, expresa su opinión acerca de las más importantes categorías nacionales y esboza soluciones para los problemas que hoy aquejan a la actividad general

entre dos y tres millones menos que un SP tradicional y bien hecho de hoy."

TC: "No es muy difícil hablar de la categoría ya que, indudablemente, está caminando bien. Claro que mi opinión particular es que las carreras de TC no son carreras de autos en el sentido que le quiero dar a la expresión. Son, más que nada, un espectáculo popular, un pretexto para ir a comer un asado al campo. Claro que opinar así no me impide advertir que, de no modificarse totalmente la política en cuanto a seguridad, especialmente en cuanto a la aprobación de circuitos, las cosas van a andar mal. Una "carrera" como la de Chivilcoy no puede ser... Un circuito de 128 km donde resulta imposible controlar a la gente. Seguramente los responsables de la cuestión están esperando otra catástrofe para lamentarse luego y rever el sistema cuando ya es tarde. De cualquier manera, no cabe la menor duda acerca de la popularidad del TC. Por ese único motivo merece todo el respeto."

CADAD: "Revisar todo. Desde la punta hasta la cola. Reglamentos, seguridad, parcialidad en cuanto a determinadas categorías, etc. Todo. No se puede correr una carrera de F. 1 en circuitos sin terminar, como Las Rosas. Te hablo de esta carrera por ser la más reciente... ¿De qué sirve elaborar un excelente auto de carrera si después corrés poco menos que en la tierra... o tenés que envolver las rótulas con bolsitas de salchichas para que no se dañen...

Te aseguro: a juzgar por las consecuencias visibles, pienso que hay que revisar seriamente todo en CADAD..."

PACO MARTOS: "A partir de ahora y luego de la inactividad en la que estuve sumido, seguir trabajando para hacer buenos autos de carrera. Confío en F. 2, que a pesar de la precariedad de medios anduvo bien este año; reconozco que en gran parte gracias al esfuerzo de Raúl Expósito.... Quiero estar en SP, F. 1 y F. 2. TC no me gusta. En definitiva, seguir trabajando mientras la mínima posibilidad exista. Eso es todo."

"Que tenga esto...aquello...y lo de más allá."

Cada uno le pide algo distinto a su auto. Seguridad, Economia... "Pisarlo" un poquito. Para poner de acuerdo a todos, la Nueva Campeón de Lujo "100" de Firestone tiene todas las ventajas.

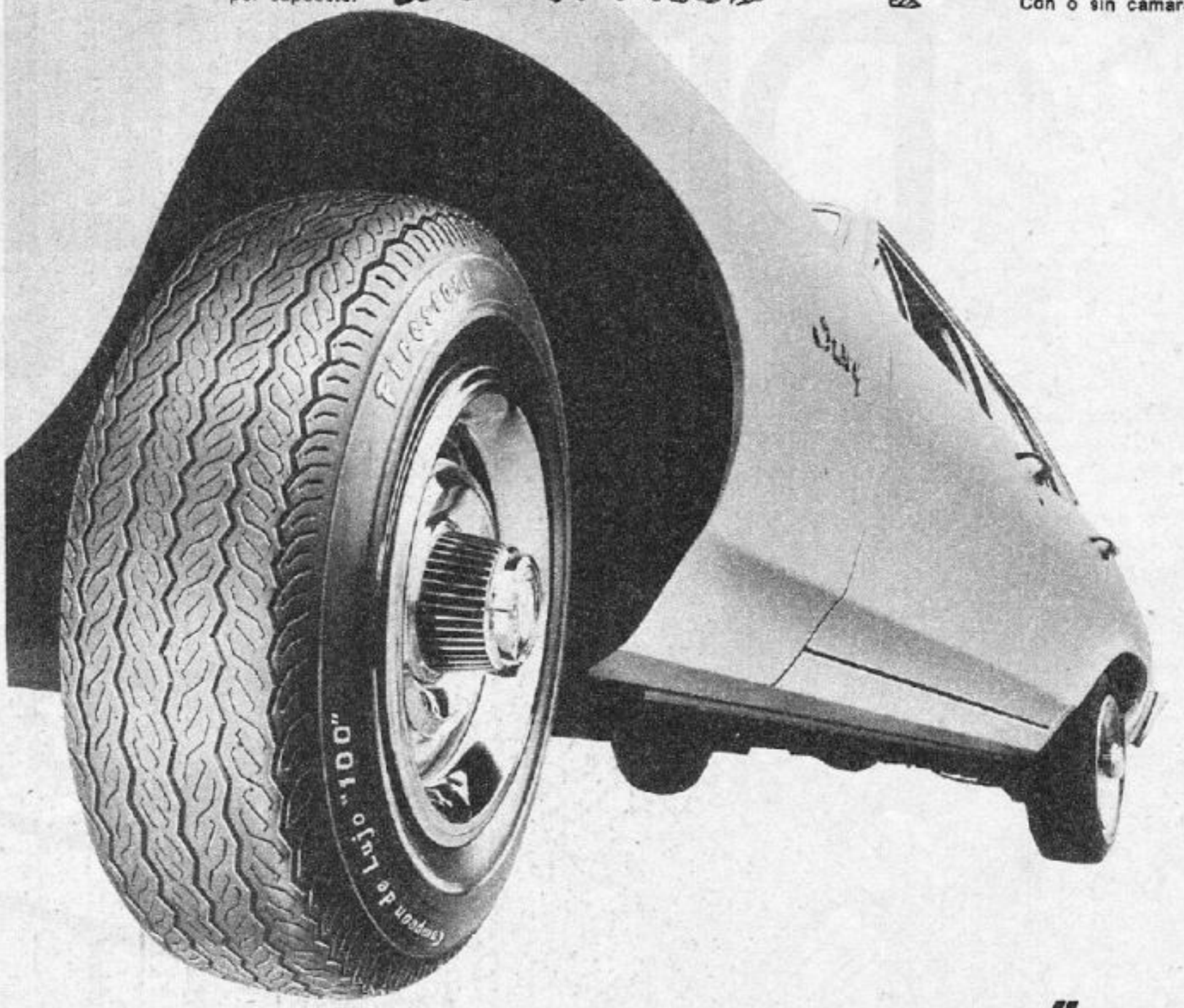
Más agarre. Para brindarle seguridad a todos sus pasajeros. En cualquier terreno.

Diseño para lucirse. Agresivo, "fuerte". De gran estabilidad por su hombro redondo.

Mayor resistencia al desgaste. Andar suave y silencioso por muchos más kilómetros. Construcción Triple Fuerte, por supuesto.

Una cubierta excepcional, apta para todas las necesidades de su familia. Y el jefe debe ser el más exigente. Consulte con su revendedor Firestone. Y ponga en su auto Campeón de Lujo "100". Con o sin cámara.





NUEVA CAMPEON DE LUJO "100"

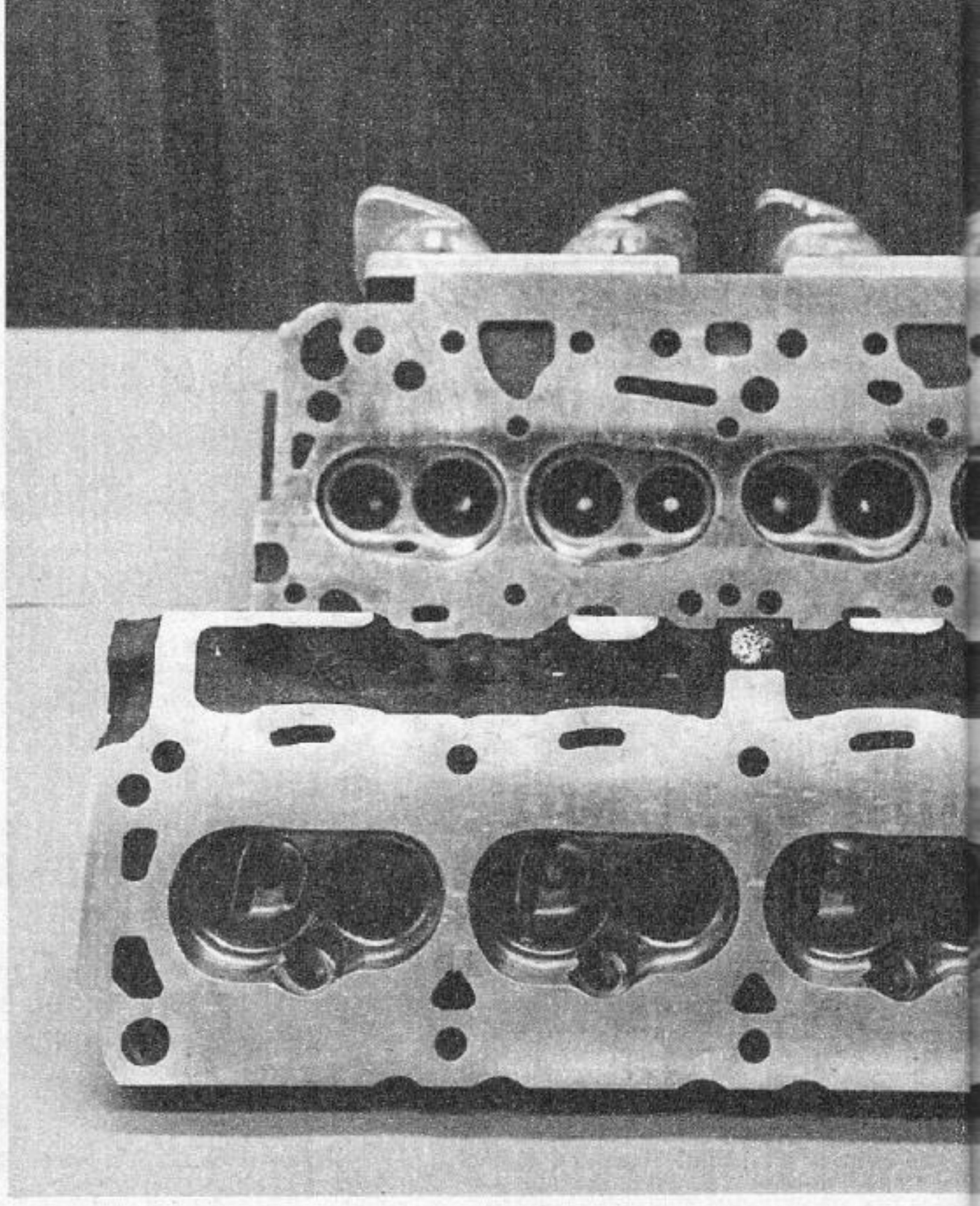
Firestone

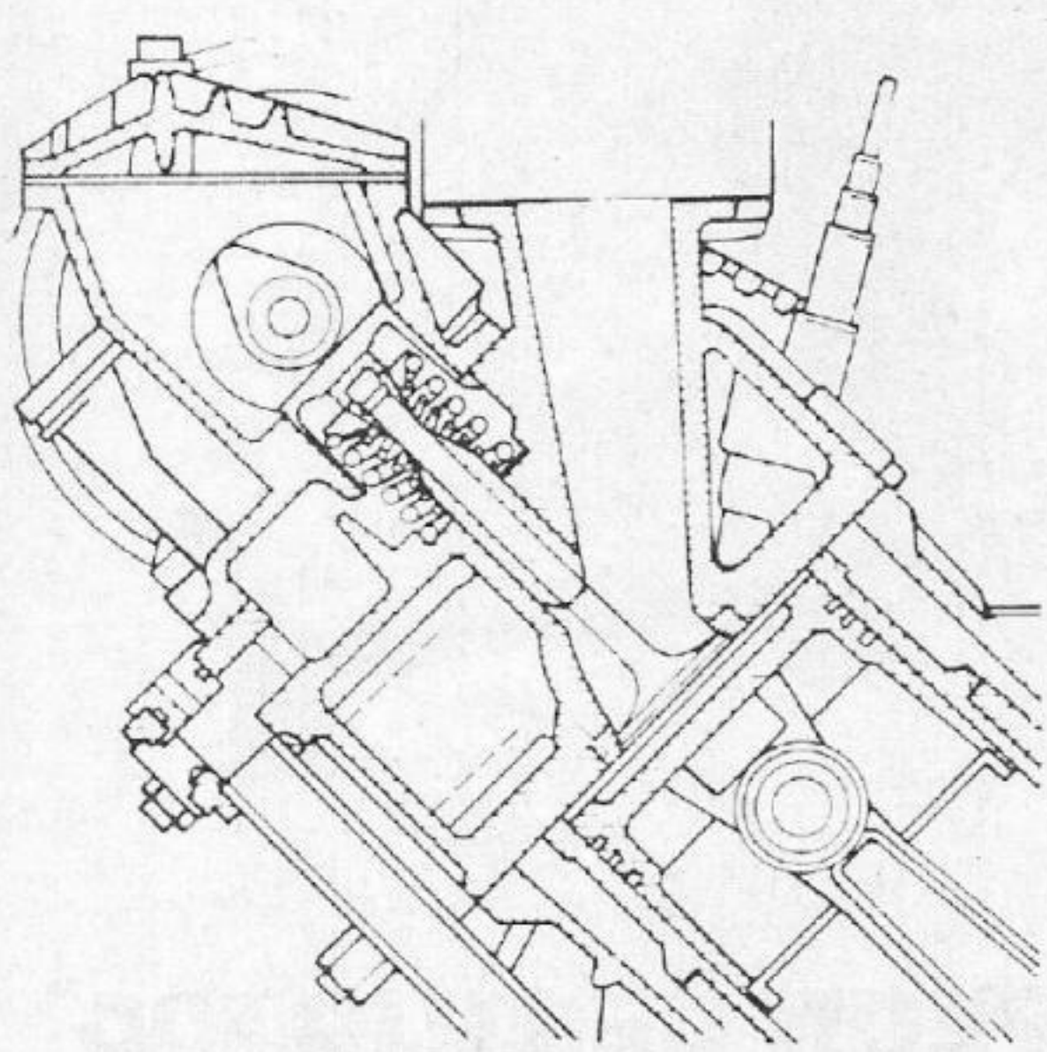
EL CAMPEON DE LA FAMILIA.

TECNICA

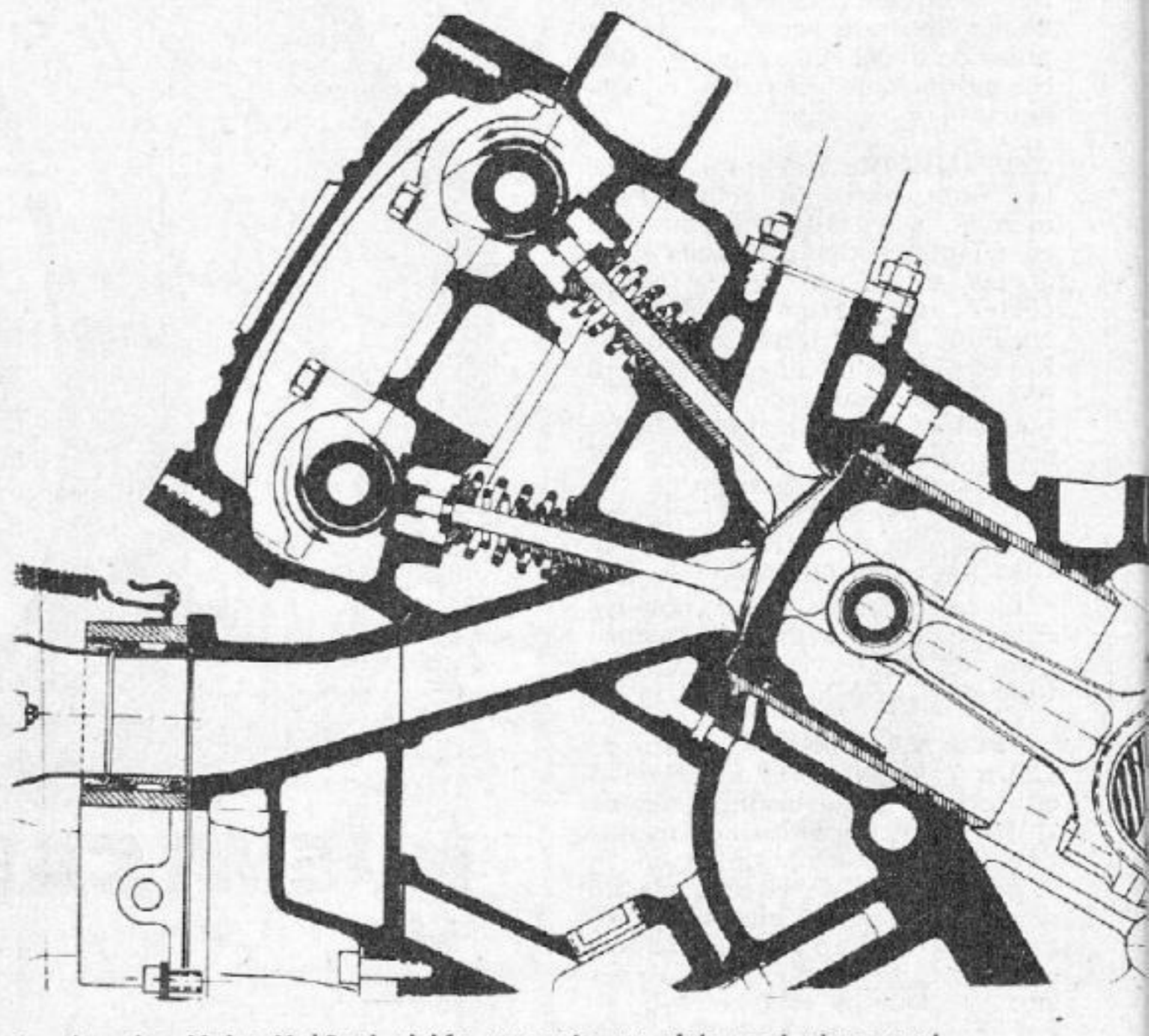
- Consideraciones sobre su diseño
- Lo primero que se estudia al comenzar el proyecto de un motor
- Su influencia en el máximo par motor y potencia
- La distribución según el propósito
- Los conceptos de Harry Weslake

LAS TAPAS DE CILINDR



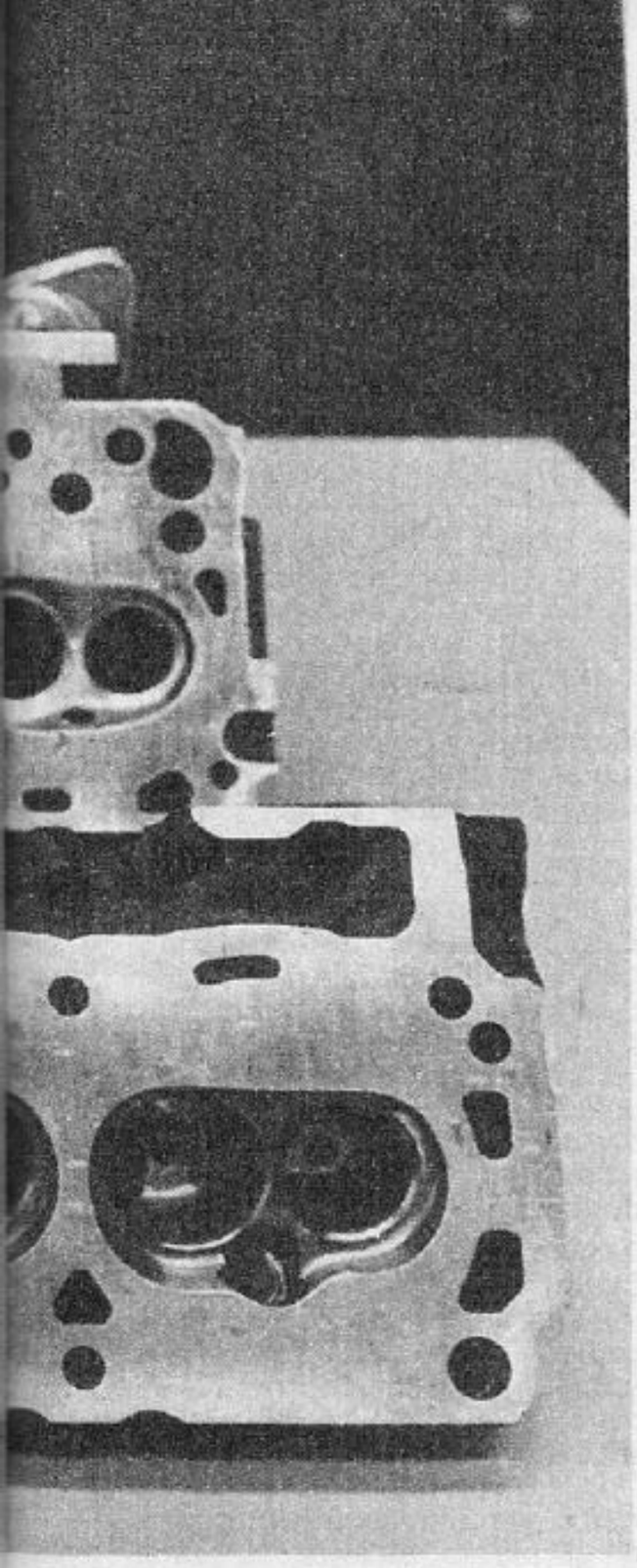


Cámara de combustión del Lamborghini P 250, de aprox. 85 HP por litro. El diseño demostró excelentes resultados y baja emisión de gases contaminantes.

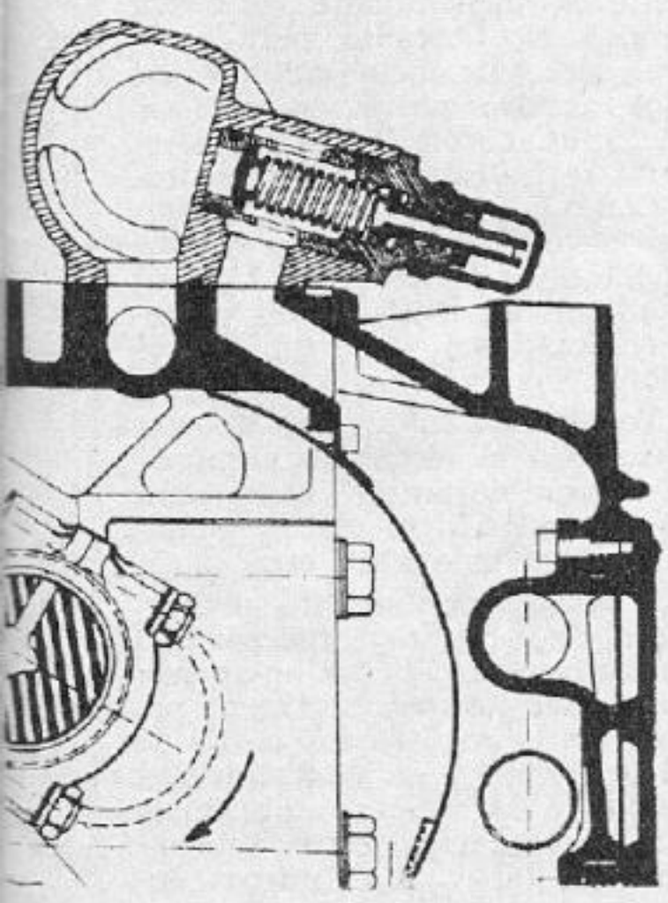


En el motor Matra V-12 el pistón presenta un cielo casi plano y el conducto de admisión, de gran longitud, apenas si presenta una curvatura muy suave, bajando lo más vertical posible.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ROS



A pesar de todos los intentos realizados por diversas fábricas por encontrar un sustituto del veterano motor a pistón, éste parece mantenerse inmutable en la cúspide. Y más aún, los ingenieros siguen desarrollando componentes que aumentan considerablemente año a año las performances del motor alternativo.

Uno de estos componentes que más trascendencia tiene sobre mayores potencias y rendimiento conseguidos es la tapa de cilindros. El famoso diseñador Harry Weslake una vez declaró: **La culata de cilindros debe ser diseñada primero, el resto del motor a posterioridad.**

Si la configuración básica del motor se lleva a cabo sin tener en cuenta la tapa de cilindros surgirán serios problemas que difícilmente serán subsanados y por ende se tendrá un funcionamiento que no está de acuerdo con las exigencias del momento para una determinada cilindrada. Como ejemplo de lo expuesto podemos decir que si se adopta una gran relación carrera/diámetro, las válvulas deberán ser pequeñas dado que el cilindro será de diámetro chico; si las paredes de los cilindros están muy próximas, el espacio entre las cámaras de combustión puede resultar demasiado pequeño como para asegurar una buena resistencia estructural. Si además se considera el espacio necesario para ubicar los conductos de admisión y escape, y bujías, los orificos para los espárragos de fijación de la tapa quedarán confinados en un pequeño espacio, así que la fundición resultará muy compleja.

Por otra parte, las características del par motor (torque) de un motor a pistón son determinadas fundamentalmente por la relación carrera/diámetro, y la relación del largo de la biela respecto del volteo del cigüeñal influye en la eficiencia volumétrica. Como se puede ver el tipo de performance pretendida y el diseño de la tapa de cilindros deben ser los puntos de partida al encarar el proyecto de un motor. Una eficiente combustión se logra mediante una cámara compacta. Para esto se considera en el diseño el ciclo completo del motor y no solamente, como podría pensarse a primera vista, el ciclo de explosión.

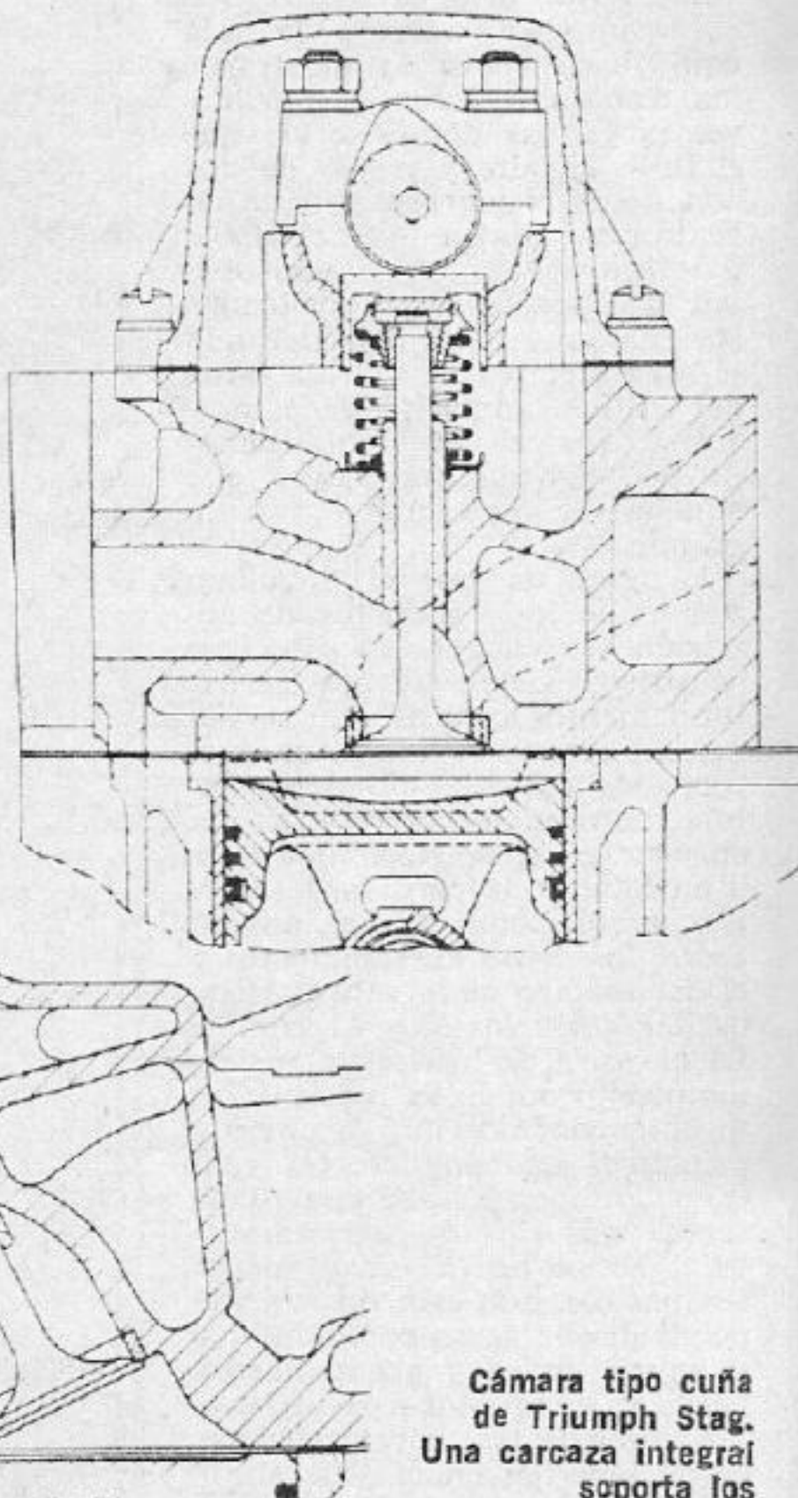
Cuando el motor gira a altas revoluciones, la adecuada turbulencia de la mezcla que se debe formar en el cilindro se produce por un rápido llenado y por el movimiento de la columna de aire-nafta dentro del cilindro; para esto es necesario tener un máximo de flujo de aire. Para bajas velocidades de rotación es una forma de inducir la turbulencia mediante conductos de admisión con curvatura, de esta forma se asegura que la mezcla se mantenga en movimiento en el cilindro. Hay que tener en cuenta que esa turbulencia disminuye la eficiencia volumétrica; es decir, el llenado no se hace tan perfecto como con un flujo de mezcla directo; y para el trabajo a medio régimen es ideal que la mezcla sea comprimida y concentrada en las proximidades del electrodo de la bujía, para esto dicha bujía debe estar enfrentada al cilindro y no como ocurría en algunos motores antiguos que se enfrentaban a una pared vertical del cilindro. Todo esto muestra la diversidad de requerimientos a los que debe atender una tapa de cilindros para operar satisfactoriamente a los distintos regímenes de un motor.

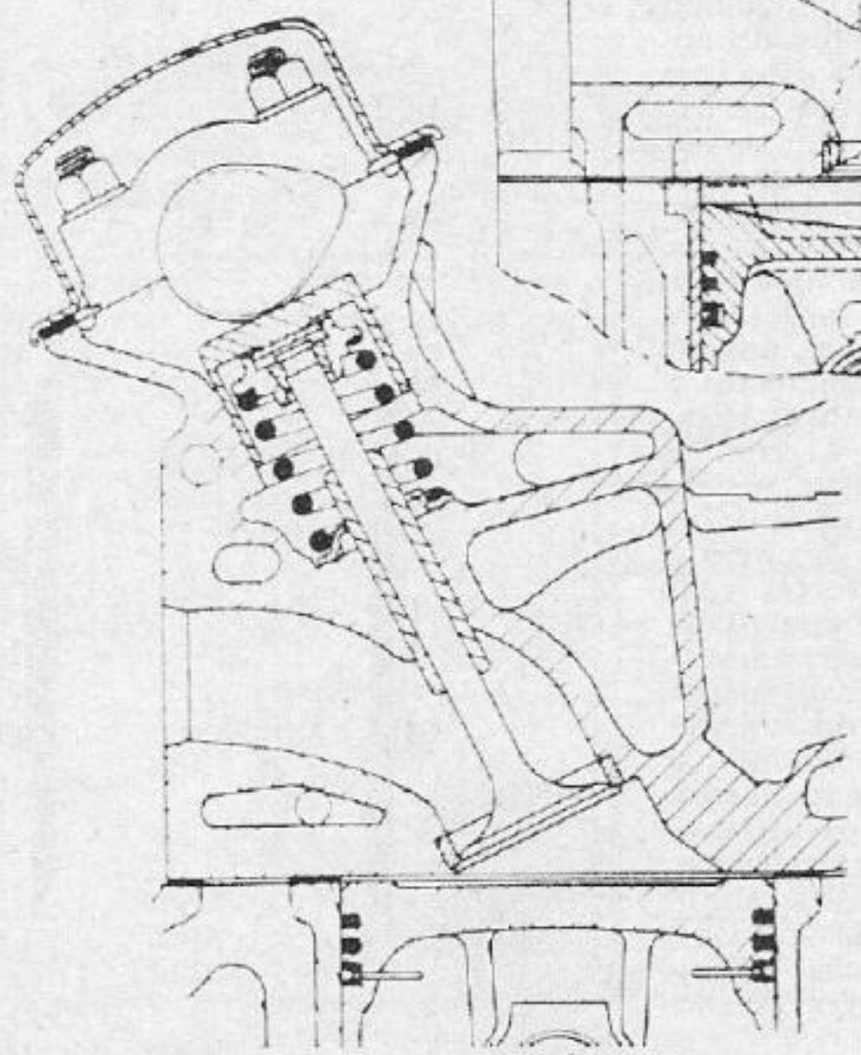
Como en la actualidad se le da fundamental importancia a las exigencias del control de emisión la mayoría de los proyectos de tapas se estudian para cumplimentar estas disposiciones en el régimen de trabajo de media carga que es como se emplea el motor durante más tiempo en tránsito urbano. A pesar de estas reglamentaciones, las cámaras de combustión de todos los motores no están diseñadas para cumplimentar con la baja emisión; los departamentos técnicos de diversas fábricas han desaprobado las teorías sobre este tema y esperan usar el reactor catalítico de escapes para alterar sustancialmente los actuales requerimientos. Por ejemplo, el criterio sustentado por los ingenieros de Austin, Morris y Triumph es que para obtener una pequeña relación superficie/volumen (de la cámara) consideran que la relación óptima carrera / diámetro tiene que ser menor que 1/1. La cámara debe ser compacta con una altura libre del primer aro a la cabeza del pistón minimizada. Habitualmente se opta por una cámara de combustión en forma de cuña con una relación de compresión cercana a 9,5 a 1, con esto se obtiene una performance satisfactoria en un rango de rpm bastante amplio.

El uso de una cámara ahuecada en el pistón —como en el caso de Rover— persigue el propósito de provocar la ignición de una densa carga en el centro de la misma y obtener un corto viaje de la llama. La combustión es por lo tanto rápida, pero existe la posibilidad de pérdida de suavidad en la marcha del motor. La experiencia de Rover indica que con motores de pequeña relación carrera/diámetro, ese tipo de cámara da buen quemado a baja velocidad.

Es interesante también la experiencia realizada por Coventry Climax en sus motores CFA con el mismo tipo de cámara ahuecada en el pistón. A pesar de que ésta fue adoptada en principio de tal modo que los motores a naftas y los diesel pudieran ser maquinados con el mismo herramental, durante el posterior desarrollo se hicieron ver otras ventajas. Por ejemplo, debido a la gran área plana de la culata de cilindros, la relación de compresión puede resultar un valor más alto que aquella de una cámara tipo cuña en un motor operando con similar combustible. Con respecto al criterio general, se ha hallado que la bujía debe estar tan cerca del centro de la cá-

Cámara del motor Coventry Climax CFA, similar al Lamborghini en cuanto a diseño, rendimiento y control de emisión.





Cámara tipo cuña de Triumph Stag. Una carcaza integral soporta los botadores invertidos y el árbol de levas.

mara como sea posible mientras que para válvulas grandes debe ser usada una pequeña relación carrera/diámetro.

Debido a su contacto con motores cuyas potencias van desde 50 a 150 HP por litro, Weslake tiene menos experiencia con los requerimientos de emisión de escapes contaminantes que la mayoría de las otras empresas. Ellos consideran que, para motores de relativamente pequeña potencia, la mezcla debe formar torbellino en la cámara y tender a concentrarse cerca de la bujía. Por esas razones estiman que la cámara ahuecada en el pistón no siempre da buenos resultados —especialmente operando a carga parcial.

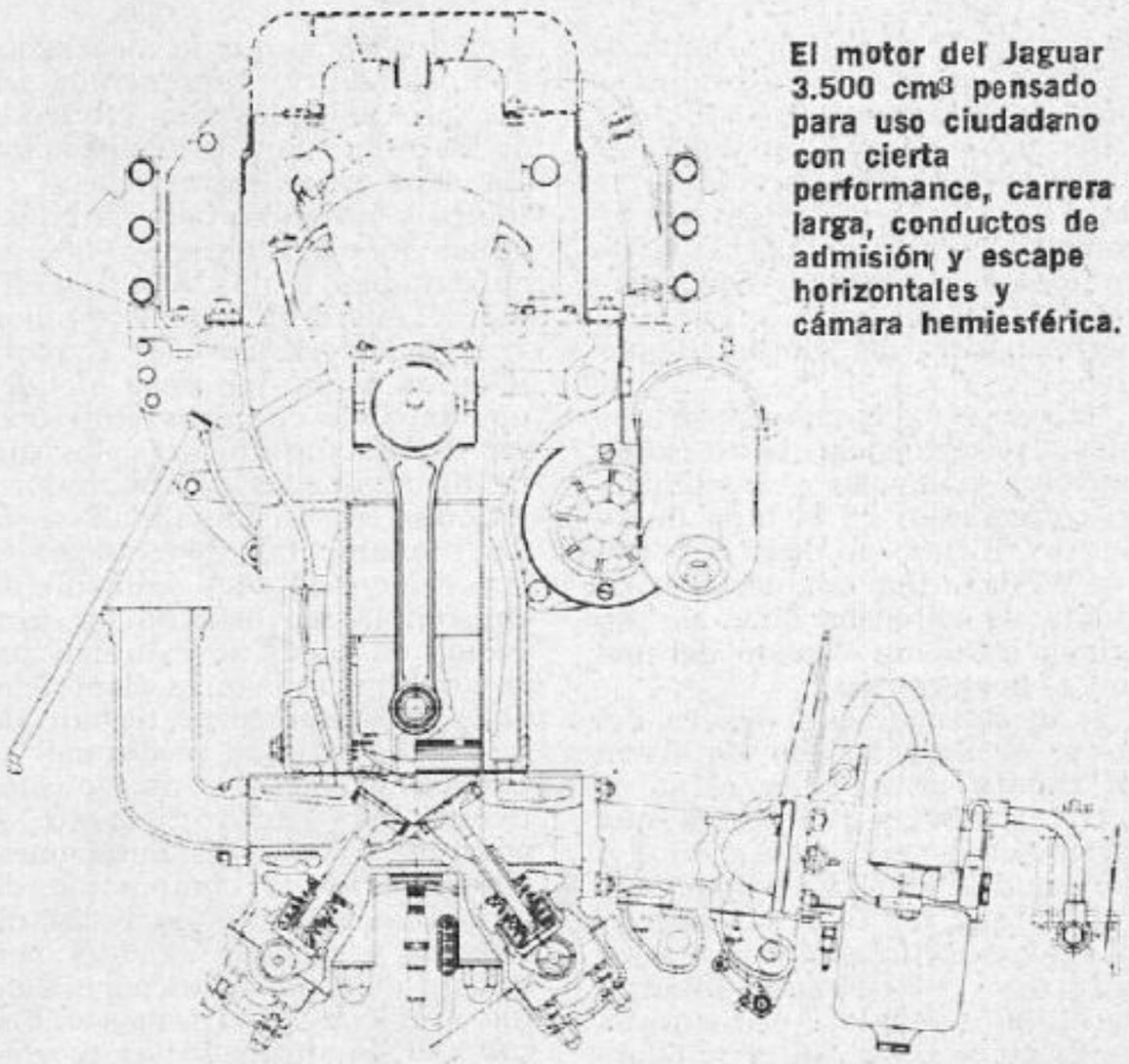
VALVULAS Y CONDUCTOS

Casi todos los expertos acuerdan que las válvulas deben ser tan grandes como sea practicable. Aunque Vauxhall considera que el área de las válvulas de escape debe ser el 80 a 85 por ciento de las de admisión, esta relación es generalmente considerada como crítica solamente en motores de alta velocidad. Weslake establece que un 60 por ciento puede ser aceptable. Para motores cuya potencia se eleva por encima de los 130 HP por litro, es necesario contar con cuatro válvulas por cilindro.

Se ha demostrado experimentalmente que el flujo de dos válvulas adyacentes es mayor que el de una sola válvula de área equivalente. Esto lo mostraron los trabajos efectuados por Coventry Climax donde se vio que el flujo de aire a través de dos conductos concurrentes a un cilindro era mayor que el doble del flujo obtenido de una sola vez a superficies equivalentes. En cualquier caso, considerando el área efectiva de válvula (área del orificio anular), puede mostrarse que el área equivalente de dos válvulas es mayor que aquella de una única válvula grande.

A pesar de que el detallado diseño de los conductos de admisión y escape es en principio empírico, existen además ciertos fundamentos básicos que se tienen en cuenta al iniciar un proyecto de tapa de cilindros. Sobre motores de carrera se ha encontrado que, para mantener a un mínimo la pérdida de energía en el conducto, el ángulo entre los ejes del conducto y el del vástago de la válvula debe oscilar entre los 37 y 42 grados. La mayoría de los ingenieros de motores producidos masivamente ha encontrado que la porción principal del conducto, la cual es generalmente horizontal, debe ser lo más elevada relativamente al hongo de la válvula como sea posible. Con esta disposición puede diseñarse un conducto que se curva suave y gradualmente desde la horizontal a la vertical.

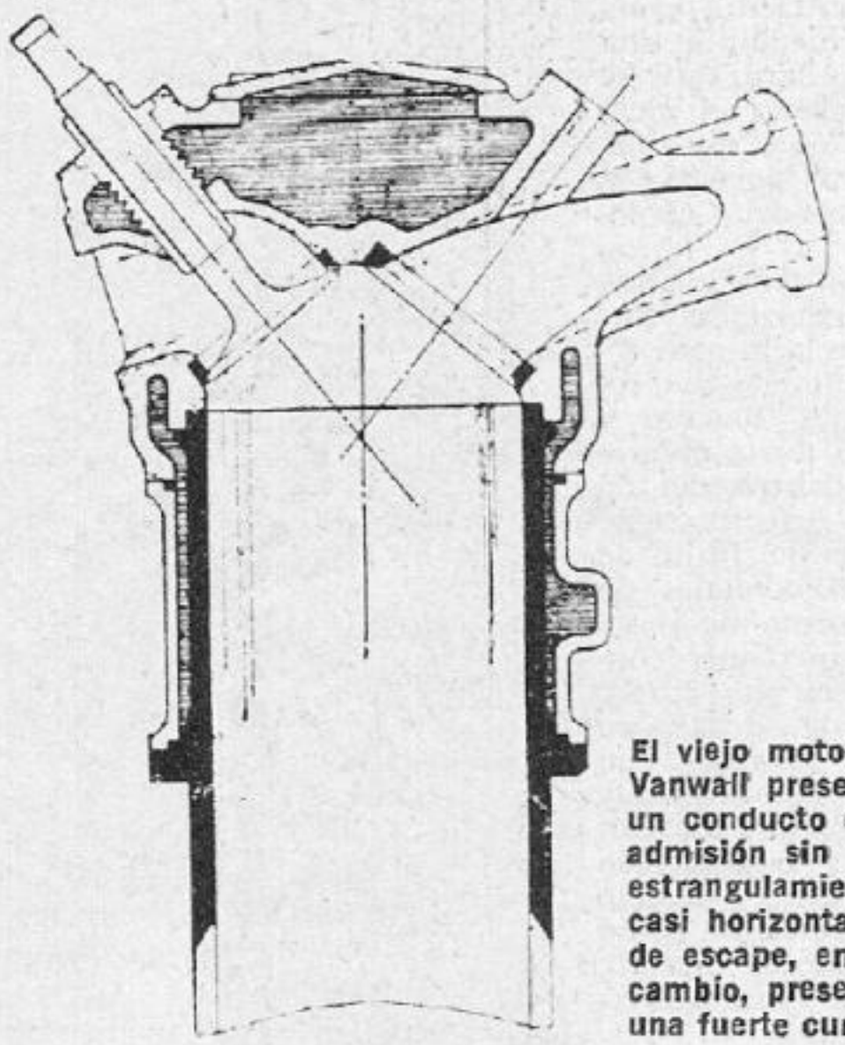
A pesar de esas características, existe una tendencia general: la sección transversal de los conductos es más pequeña actualmente que en el pasado. Tan lejos como es posible, los cambios de sección son graduables, y la mayoría de los diseñadores tiende a mantener una velocidad de pasaje de la mezcla sustancialmente uniforme a través del conducto.



El motor del Jaguar 3.500 cm³ pensado para uso ciudadano con cierta performance, carrera larga, conductos de admisión y escape horizontales y cámara hemiesférica.



Modelos y moyos de fundición de la tapa del Dodge seis cilindros diseñada por Albizu. Aquí se presenta el problema de tener que trabajar con muchas limitaciones, por cuanto se parte de un block ya existente y se rediseña una tapa para aumentar el rendimiento del motor.



El viejo motor Vanwall presentaba un conducto de admisión sin estrangulamientos, casi horizontal, y el de escape, en cambio, presentaba una fuerte curvatura.

DISTRIBUCION

La alzada de válvulas y los tiempos de distribución dependen del tipo de motor. Weslake ha encontrado que en un motor con un solo carburador y conductos bien diseñados, es posible conseguir una buena performance con 10 a 12 grados de cruce, y pueden ser usados 60 grados sin perjudicar las características del torque. Por ejemplo el cruce del Hillman Avenger es 67 grados, entendiéndose que la flexibilidad de operación de este coche es excelente. Utilizando inyección de nafta se ha llegado a emplear hasta 95 grados de cruce en un motor para rally, mientras que en un coche de Fórmula el cruce es de aproximadamente 110 grados.

Aparte de la distribución, la relación entre la curva de alzada y la aceleración del pistón también afecta el rendimiento volumétrico de un motor. La experiencia de la Chrysler inglesa indica que el período de apertura de la válvula debe ser completado en lo más posible antes que el pistón alcance el punto de máxima velocidad —el cual es determinado por la relación del largo de la biela respecto del volteo—. Dado que la relación es casi invariablemente 3,2 ó 4,2 a 1, el ángulo de máxima velocidad de pistón estará entre 72 y 77 grados después del punto muerto superior. No obstante, cuanto más pequeña es la relación, más rápido deben abrir las válvulas.

Para obtener el máximo período efectivo de apertura, la distribución de los motores de competición es usualmente dispuesta de modo que la máxima alzada ocurra entre 95 y 105 grados después del punto muerto superior; en motores con un solo carburador el ángulo equivalente es normalmente 110 a 120 grados. No obstante, para obtener alta eficiencia volumétrica sin excesivo cruce, en algunos recientes motores producidos en serie se utilizó 105 a 110 grados.

Como se puede ver el diseño de la tapa de cilindros resulta bastante complejo y depende fundamentalmente de las características que debe poseer el motor.

Todas las soluciones aportadas hasta el momento cumplen la inexorable ley del compromiso donde se logra alguna ventaja en detrimento de otra.

A pesar, como se dijo al principio, de todos los esfuerzos que se realizan por encontrar un sustituto del motor a pistón no parece estar muy cercano el día de su aparición y en parte esto es debido a las nuevas soluciones que los ingenieros están aplicando a las tapas de cilindros consiguiendo de esta forma performances difíciles de superar por otro tipo de motor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

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

---

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



Hotel Riviera
ROSARIO.

ROSARIO

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

MILTON
HOTEL



en Buenos Aires
TOTALMENTE RENOVADO

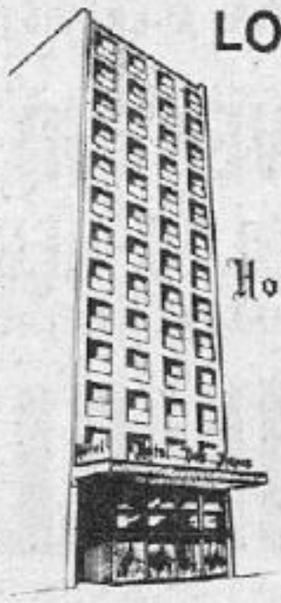
100 modernos departamentos con baño privado, teléfono y calefacción.

American Bar con T.V. Grill Room. Gran Garaje.

COLPAYO 40
Alt. Rivadavia 5300
a 1 cuadra de Primera Junta
Tel. 90-1021/29

BUENOS AIRES

EN MAR DEL PLATA: LOS GRANDES HOTELES DE DAZEO Y VERAMENDI



Hotel Dos Reyes

Categoría internacional en su expresión más actual. Inauguración diciembre 1971. 132 suntuosos apartamentos. **La mejor ubicación de Mar del Plata** -a una cuadra playa y casino-. Unico con aire acondicionado integral. Salones para conferencias y convenciones.

Av. Colón 2129/35 Mar del Plata.

DAVER

Un gran hotel para una gran ciudad en su décima temporada

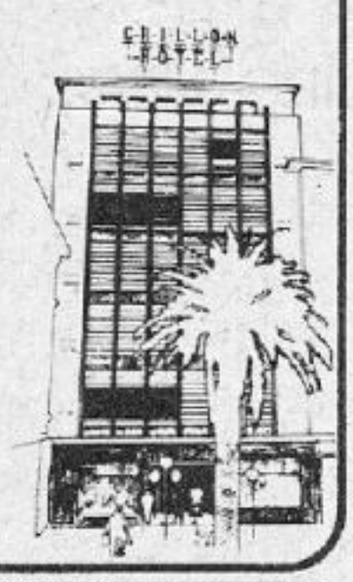
Gran confort en pleno centro. 80 habitaciones con T.V. Snack bar. Desayuno internacional.
Santa Fe 1973. T.E. 27187/36449/49450. Mar del Plata.



TRADICION DE GRAN HOTEL. 120 hab. de lujo y suites. Suites imperiales. Salones. Cocina internacional. **Rivadavia 85 T.E. 46093/8 46010 Córdoba.**



CRILLON HOTEL



CORDOBA



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

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

Gran Turismo "A"

benedetti hotel



110 habitaciones equipadas para brindar lo mejor: buen gusto, climatización, música y gran comodidad. Salas especiales para recepciones y conferencias. Snack bar. COCHERAS PROPIAS. Abierto todo el año. Optima ubicación: **Av. Colón 2198 esqu. Entre Ríos** (a 250 mts. de rambla, Casino y mar) T.E. **3-0031/32/33 Mar del Plata**

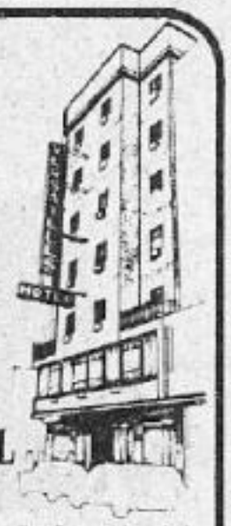
MAR del PLATA

Un gran hotel: 120 habitaciones y departamentos cuidadosamente dotados de amplitud y confort. Música, teléfono y climatización. Snack bar. Suntuosos salones de fiestas y convenciones. Gran hall de recepción. A cien metros Casino y mar, en pleno centro comercial. Estacionamiento propio.
Entre Ríos 1649 T.E. 23051/4. Mar del Plata.

Hotel ASTOR



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



VERSAILLES HOTEL
Internacional

El máximo confort. 62 hab. c/baño priv. tel. Música ambiental. y aire acondic. Bar TV. Salas de asambleas y proyecciones Sala de reunión. Recepción señorial. Suite de lujo. Garage. Telex **Crisóstomo Alvarez 461 - T.E. 29760 - Tucumán.**

TUCUMAN



HOTEL
VICTORIA PLAZA
F. ZUVIRIA 16

100 habitaciones confortables
CATEGORIA ESPECIAL
RESIDENCIA DE SS. MM.
LOS REYES DE BELGICA
Teleg. VICTOPLAZA SALTA T.E. 11222

SALTA

Jerarquía internacional para una estadía de excepción. Decoración y arquitectura de avanzada. Cuidada atención. 90 habitaciones. Televisión individual, calefacción, teléfonos, música ambiental, biblioteca, sala de reuniones y salas de estar. Coffee shop - Snack bar.



Metropol HOTEL

ESTACIONAMIENTO EN EL SUBSUELO DEL HOTEL
Abierto todo el año.
A 300 metros playa y Casino central.
Moreno 2470 T.E. 20050 - 20069. Mar del Plata

HOTELES

"Corbel"

"Zárate"



En pleno centro el prestigioso **CORBEL**, jerarquía ya tradicional. 60 habitaciones con teléfono, baño privado y calefacción central. **Córdoba 1870. T.E. 34424-29722. Mar del Plata.**
...y para un buen descanso frente al mar: **"ZARATE HOTEL"** Clima y serenidad. Con o sin pensión.
Garay 24 T.E. 2-8897. Mar del Plata.
Abiertos todo el año

---

50 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos. Música funcional. Tesoros. Wiskería. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento.
Guemes 160/62 - Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. Dirección Teleg. "Saharahotel" RESISTENCIA

Sahara HOTEL S.A.



RESISTENCIA

Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

GRAN HOTEL
La Micela
Frente A.C.A.



MENDOZA

Cocheras.
Aire acondicionado

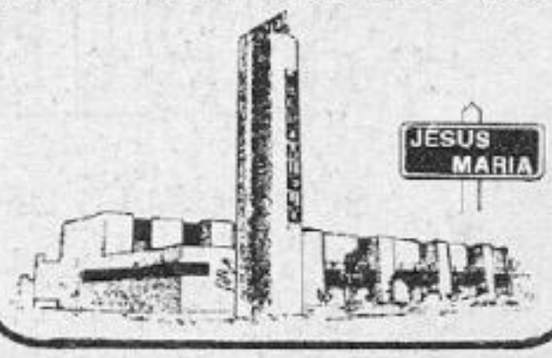
Amigorena y Primitivo de la Reta. / Teléfonos 45000 en P.B.X. / Mendoza R. Argentina.

Y en fecha próxima
GRAND HOTEL PRESIDENTE. Categ. intern.

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

motel
el PASO VIEJO

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



JESUS MARIA

HOTEL
Nor-Tomarsa
La Falda



En La Falda, único a nivel internacional. 20.000 metros de parques arbolados. Tres piscinas. Canchas de tenis. Habitaciones y suites de gran confort. Snack Bar. Room Service. Exquisita cocina. Boutique. Cocheras. Nursery. Reservas:
Av. Eden 1079 T.E. 2004-2072 - La Falda Córdoba

EXPERIENCIA
LUIS ELIAS SOJIT
"COCHE A LA VISTA"

JUVENTUD
CARLOS ALBERTO LEGNANI
"CAMPEONES DEL CAMINO"

FINAL CAMPEONATO EUROPEO (ITALIA)

DOMINGO 17 DE OCTUBRE, A LAS 9 HS.
CON LA PARTICIPACION DEL EQUIPO YPF
DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CARLOS REUTEMANN
CARLOS RUESCH



LR4 RADIO SPLENDID

SUS FILIALES DEL INTERIOR Y SUS 3 ONDAS CORTAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

SAN JUAN

ZONAL CUYANO

CAMBIOS Y SORPRESAS

Por fin se corrió otra —la 7ª fecha del zonal cuyano—, en la quebrada rugiente del Zonda. Las tres categorías encerraban misterio y se esperaba que el domingo 19 "Poli" Malaisi por un lado y "Cascote" Juárez en la "B" reiteraran la actuación de Río Cuarto y en la "C" se repitiera el duelo de siempre: el "Pibe" Cerrutti y el sanjuanino Juan Carlos Palma. Los tiempos de clasificación daban como favorito a Malaisi en la "A" y a Juárez en la "B" y "C"; el panorama pintaba bueno por la poca diferencia en los tiempos del sábado. Increíble, pero el Zonda se inundó de tuercas, cosa poco común en San Juan.

La bandera de la Asociación Sanjuanina de Volantes dio por iniciada la clase A; "Poli" Malaisi en punta, por supuesto —linda forma de reaparecer tras un año de inactividad—, tratando de seguir su tren "Toto" Anzulevich, Maluf en los primeros giros —luego desertó por problemas mecánicos—, Jorge Mario Cichitti y Pogio, todos luchando a mitad de carrera por el tercer puesto ya que el primero se encontraba en manos del sanjuanino. El 2do. fue del puntano Anzulovich. Nelson Darío Pogio, Jorge Mario Cichitti y Jorge Cerutti se alternaron el 3er. puesto que fue en definitiva para el puntano Cerutti. Pogio tuvo que desertar y Cichitti tuvo brillantísima actuación, pero un trompo en la horquilla hizo que se tuviese que conformar con el 4º.

Juárez, otro cascotazo que no fue pero que dio que hablar. Tras haberse tomado el "buque" de entrada como todos esperábamos y luego de haber descontado al 2º, el puntano Sosa, cómodos 25" tuvo uno de esos imponderables que se dan en el automovilismo, desbandó una goma delantera y vio relegada su posición al último puesto, tras 1'30" de detención. Al reanudar se lanzó nuevamente en busca de la punta que estaba cómodamente en poder del puntano Juan Raúl Sosa seguido por Jorge Segaib —cupé 1500 ex Juárez— y Robi Ubertone el único Peugeot del zonal—; a razón de 5" por vuelta le fue descontando Cascote Juárez a Sosa bajando todos los records del circuito y en una actuación espectacular. Pero evidentemente esa tarde no fue para Juárez que en el último giro y cuando había conseguido ubicarse 2do. pinchó una goma delantera a la salida de la horquilla no pudiendo evitar que Vicente Abramo lo relegara a la 3ra. colocación 100 metros antes de la bandera a cuadros. Laureles para un puntano —Sosa—, a quien el zonda lo había tratado antes bastante mal.

En la "C" un esperado duelo que no pudo ser, solo cuatro giros duró la lucha entre el "Pibe" Cerrutti y Juan Carlos Palma, problemas en el toro de Cerrutti lo obligaron a detenerse y cuando ya se veía que a Palma no lo paraba nadie, problemas de embrague llevaron al sanjuanino a boxes quedando la punta a partir del 6º giro en poder de Hugo Mario Pucciarelli —ya rehabilitado del espectacular accidente que sufriera el 9 de julio en los "Barrancos"—. Una lucha inesperada libró "El Chato" con Roberto Luis Seguiaro —el Tío de la categoría— por el primer puesto, pero una actitud inesperada del Comisario Deportivo hizo que este último se detuviera ante la bandera negra por tener el escape roto. Al determinar el Señor Comisario Deportivo que no era nada grave, Seguiaro continuó en carrera cuando ya Pucciarelli había acumulado ventaja suficiente como para que la corona fuese suya. La Federación Regional de la Zona 8 va a tener que determinar con más cuidado las autoridades de las pruebas ya que actitudes como la que vimos no se pueden aceptar de un comisario designado por la Federación. Muy buena actuación de Carlos Zocco —el único representante de Chevrolet— que estuvo una buena parte de la carrera en el 2do. puesto, debiendo abandonar tres vueltas antes de finalizar la competencia, siendo en definitiva la segunda colocación para Roberto Luis Segiaro, 3º —un debutante— Jorge Puchol, y Palma en el 4º puesto, logrando así un puntito muy interesante para el campeonato estando entonces a sólo 2 puntos del "Pibe" Cerrutti.

BRINDIS SANJUANINOS

Juan Carlos Palma y el "Pibe" Cerrutti charlaron sobre la posibilidad de ir a correr juntos las 6 Horas de G2 en Las Vizcachas, Chile. Palma dijo que más que rivales pueden ser muy buenos compañeros de equipo con el auto de él o con el auto de Cerrutti. Nosotros también pensamos que sería la pareja ideal —de pilotos por supuesto— para que defendieran a Mendoza y, por ende, a la Argentina, en el país trasandino.

Vendrían en el mes de noviembre gente de Chile a correr a Mendoza invitados por la Asociación Mendocina de Automovilismo, siempre en G2 Internacional, ya que ése es el reglamento que rige el zonal cuyano.

Carlos Zocco estaba contento a pesar de su abandono, ya que este año ha sido la primera vez que logra dar más de 5 vueltas a un circuito; parece ser que empezó a romper la racha. Menos mal.

Nelson Darío Pogio se tuvo que quedar una vez más... Segundo una buena parte de la carrera, casi al final, cuando faltaban 5 vueltas, una falla insignificante de esas que nunca faltan, puso al Renolito a un costado del circuito, pero de todos modos muy animado anduvo averiguando cuándo es la próxima del zonal para estar prendido como siempre.

Otro "pibe" para tener en cuenta: Jorge Mario Cichitti, en cualquier momento nos da la sorpresa y se lleva los laureles de la "A".

Roberto Ubertone tuvo múltiples problemas en su 404, pero llegó; lo que no pudo mantener fue su primer puesto en el campeonato zonal cuyano, ya que Sosa con este triunfo se ubica primero en el mismo.

Otro de la "C" contento porque pudo dar más de 5 vueltas, Alejandro Pascualotto, que cada vez está más cerca de la bandera a cuadros.

CLASIFICACION DE LA CLASE "A"

1º	Víctor Malaisi (S.J.)	Renault 1093	20	vueltas	33m 38s
2º	Juan Anzulovich (S.L.)	Renault 1093	20	,,	34m 06s 2|10
3º	Jorge Cerutti (S.L.)	Renault 1093	19	,,	33m 59s
4º	Jorge M. Cichitti (Mzo.)	Renault 1093	19	,,	34m 07s 4|10
5º	Alberto Rey (S.J.)	Renault 1093	19	,,	34m 10s
6º	Juan Robledo (S.J.)	Renault 1093	18	,,	37m 37s 4|10
7º	Nelson D. Pogio (Mzo.)	Renault 1093	14	,,	24m 32s 1|10
8º	Eduardo Kerman (S.J.)	Renault 1093	12	,,	21m 37s 5|10

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,230 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Víctor Malaisi en la 3ª con un tiempo de 1' 39" 4/10 a un promedio de 116,984 km/hora.

CLASIFICACION DE LA CLASE "B"

1º	Juan Raúl Sosa (S.L.)	Fiat 1500 C	20	vueltas	32m 30s 4|10
2º	Vicente Abramo (S.L.)	Fiat 1500 C	20	,,	34m 06s 4|10
3º	Carlos Juárez	Fiat 1600 C	20	,,	34m 30s 2|10
4º	Alberto Peluffo (S.J.)	Fiat 1600 C	19	,,	32m 59s 6|10
5º	Roberto Ubertone (Mza.)	Peugeot 404	17	,,	26m 36s 3|10
6º	Jorge Segaib (S.J.)	Fiat 1500 C	15	,,	25m 15s

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,284 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Carlos Juárez en la 11ª con un tiempo de 1' 31" 8/10 a 126,668 km/hora.

CLASIFICACION DE LA CLASE "C"

1º	Hugo M. Pucciarelli (Mza.)	Torino 380 W	20	vueltas	30m 38s 4|10
2º	Roberto Luis Seglaro (Mza.)	Torino 380 W	20	,,	30m 39s 8|10
3º	Jorge Puchol (Mza.)	Torino 380 W	18	,,	30m 52s 3|10
4º	Juan Carlos Palma (S.J.)	Torino 380 W	17	,,	31m 20s 2|10
5º	Alejandro Pascualotto (Mza.)	Torino 380 W	17	,,	31m 27s 8|10
6º	Carlos Zocco (Mza.)	Chevrolet	17	,,	30m 30s

PROMEDIO DEL GANADOR: 126,529 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Juan Carlos Palma en la 2ª en 1' 27" 5/10 a 132,895 km/hora.

Provincia de Buenos Aires

GRAL. LAS HERAS

"EL ESPECTACULO FUE DE LOS CITROËN"...



Después del obligado paréntesis de algunos fines de semana, a causa de las continuas lluvias, pudimos reanudar nuestro corsaiolo contacto con los "fierros" en la zona del cercano Oeste. General Las Heras fue escenario, el pasado domingo 26 de septiembre, de una competencia organizada por el Auto Club de aquella localidad. Su correcta organización habla a las claras del entusiasmo y dedicación de este núcleo de amigos y amantes del deporte automovilístico por hacer las cosas cada vez mejor. Regular cantidad de público en un hermoso día de sol, las niñas... ¡oh! las niñas, los mini... muyyy mini-shorts... y bueno, que más podemos contarles de todo lo bueno que hubo en Gral. Las Heras. Se disputaron competencias para las Categorías Citroën 2 CV Semipreparados, Libre hasta 1.150 cc y Cafeteras hasta Modelo 27.

Sin lugar a dudas, la categoría que está pasando por su mejor momento es la de los Citroën, que cuenta con un poblado parque competitivo. El espectáculo fue de ellos en un circuito como el de Gral. Las Heras que lo favorece en la zona de mixtos, de cara al público y donde la espectacularidad tiene siempre el premio del aplauso y la admiración. Hugo Prámparo "El Caudillo", es el campeón de la categoría por su arrojo e innatas virtudes conductivas; no hay con qué darle. Así lo demostró una vez más contando con mecánica propia; pero tiene a su hermano Jorge siempre a sus espaldas con unas ganas locas de arrebatarle el título; tendrá que cuidarse. Acercándose a los punteros, ahí nomás, están Zerbi, Ferzola, Bussolini, Videla y Zárate por nombrar a algunos más.

En la Categoría Hasta 1.150 cc, Franco Gava, piloto de la localidad de Tigre, tiene la "precisa" a bordo de un Fiat 600 con mecánica propia. Fue el notable ganador en la serie y en la final con un escolta "Emiliano" que sabe mucho del buen manejo en lo trabado. Gheringhelli ganó la segunda serie acosado constantemente por Aboy con Renault que picó bravamente a la bajada de bandera para quedarse al final de escolta del ganador de la serie.

En Cafeteras Hasta Modelo 27, "Cocho" Rusconi se alzó con los puntos, el trofeo y "la mosqueta"; su Chevrolet sigue imbatible desde su presentación. En la serie inicial hubo un toque entre Chadaroff y Atilio Santoro en la primera curva frente al palco de control que dejó fuera de carrera a ambos con deterioros en el tren delantero de los dos vehículos. Escolta del ganador Rusconi fue Alfredo Lourenco de la localidad de Rafael Castillo.

En la segunda serie, Carlos Pena dominó de punta a punta,



El campeón de la categoría Citroën Semipreparados, Hugo Prámparo, ganó en las series y en la final.

Arriba, izquierda: "Cocho" Rusconi, de Merlo, y su compadre Tabachi poseen una Cafetera Modelo 27 que es el "cuco" de la zona. Rusconi, en la foto, recibiendo el trofeo.

No señores, no todo es grasa, lubricantes, gomas, bujías, etc., etc. También concurren acompañados de muy bellas niñas, por ejemplo; a Willy Champion lo acompaña Carmencita Graciela Fernández (¡18 añitos!).

seguido de Osvaldo Iracet. Oscar "Bataraz" Ponce, crédito de Cañuelas, no pudo hacer rendir a su Ford y tuvo que conformarse con el tercer puesto.

En la final, Carlos Pena sorprendió a Rusconi con una salida bastante canchera a la bajada de bandera, pero al promediar la primera vuelta Rusconi se adueñó de la punta hasta el final; Pena se quedó luego por problemas mecánicos. Postararo fue el escolta del ganador Rusconi y en tercer lugar se clasificó Alfredo Lourenco.

CLASIFICACION FINAL DE LAS TRES CATEGORIAS

CITROËN 2 CV SEMIPREPARADOS

1º	Hugo Prámparo	12	.....	13m 38s 1|5
2º	Jorge Prámparo	12	.....	13m 45s
3º	Bussolini	12	.....	14m 33s
4º	Carlos Zerbi	12	.....	15m 44s
5º	Videla	11	.....	13m 46s

PROMEDIO DEL GANADOR: 64,500 kilómetros por hora.

LIBRE HASTA 1.150 cm³

1º	Franco Gava	12	.....	12m 27s
2º	"Emiliano"	12	.....	12m 35s
3º	Aboy	12	.....	12m 55s
4º	Maffia	12	.....	13m
5º	Daniel Vergani	12	.....	13m 05s

PROMEDIO DEL GANADOR: 72,550 kilómetros por hora.

CAFETERAS HASTA MODELO 27

1º	"Cocho" Rusconi	12	.....	12m 15s
2º	Postararo	12	.....	12m 25s
3º	A. Lourenco	12	.....	12m 44s
4º	J. C. Iracet	12	.....	13m 01s
5º	O. Iracet	12	.....	13m 03s

PROMEDIO DEL GANADOR: 73,700 kilómetros por hora.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MENDOZA

EL NUEVO AUTODROMO

El Automóvil Club Mendoza (ACM), junto con el festejo de sus 40 años dedicados al automovilismo cuyano, puso en marcha la gran obra, el nuevo Autódromo General San Martín. A través de tantos años de lucha por el deporte automotor, los muchachos del ACM consiguieron su autódromo. Si hacemos un poco de historia llegamos a 1951, año en que iniciaron las gestiones ante las autoridades del gobierno de la provincia pala la construcción de un autódromo en la zona sur-oeste del parque San Martín. En 1953 Vialidad Provincial construye el autódromo General San Martín con todos los materiales provistos por el ACM; a su vez las horas-máquina invertidas por V. P. fueron amortizadas en su totalidad por el ACM, por lo cual el viejo autódromo era propiedad del ACM. Pero pocos años le duró esta posesión, ya que el Gobierno en 1956 declaró al autódromo paseo público y pasa a depender de la Dirección de Parques y Bosques de la Provincia, motivo por el cual hasta hace un año el ACM debió solicitar el permiso correspondiente para realizar competencias, y por otra parte no podía efectuar mejoras en el mismo ya que no le pertenecía.

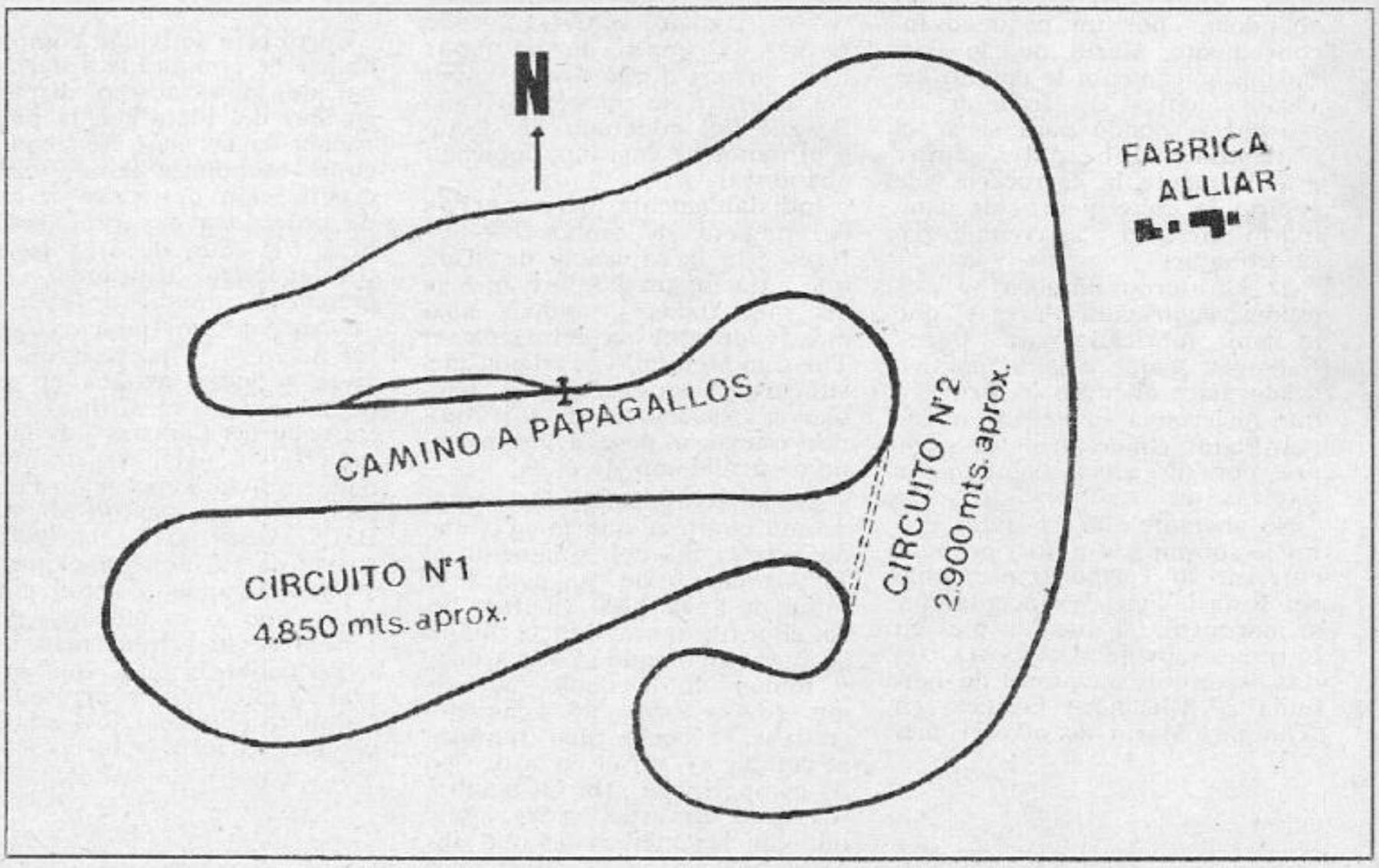
En el año 1966, a través de una ley, el gobierno de Mendoza destinó terrenos que no eran de su propiedad para la creación de la Ciudad Deportiva de Mendoza, y por lo tanto la explotación del autódromo que allí se iba a construir quedaría por ley en poder del ACM por ser en ese momento el ente más representativo del automovilismo mendocino. Pero cuando se iba a llevar a cabo la expropiación, intereses creados impidieron que se lleve a cabo tal trámite, motivo por el cual la ciudad deportiva y por lo tanto el autódromo quedaron en suspenso. El ACM, a través de sus dirigentes y tras largo perigrinaje por los pasillos de la casa de gobierno, lograron que en 1970 el ministro Cejuela tome unos terrenos (ahora sí propiedad del Gobierno de la Pcia.) y los ceda al ACM para la construcción del nuevo autódromo. Posteriormente, en 1971, más de 130 hectáreas ubicadas detrás del Cerro de la Gloria en la ciudad de Mendoza pasaron a poder del ACM que, en condiciones de concesionario, construirá el autódromo y lo explotará por 50 años.

NUEVA HISTORIA - NUEVO AUTODROMO

El Gobierno de Mendoza, a través de Vialidad Provincial, apoya la obra y pone a disposición las máquinas para la construcción de la pista, que ya se está realizando. Por su parte, el ACM aportará todos los materiales para la construcción de la misma, y amortizará con un porcentaje de la recaudación bruta de las carreras la inversión realizada por la provincia; además se compromete el club a invertir el 80 % de las utilidades en obras complementarias para proporcionar al nuevo autódromo todos los adelantos técnicos que se conocen hasta el momento. La dirección técnica de la construcción del autódromo está a cargo de los ingenieros Robello y Brescka por parte de la Dirección Provincial de Vialidad, con la colaboración de una comisión integrada por técnicos y directivos del ACM.

LA PISTA

Se construirán dos circuitos: el Nº 1 que tendrá una extensión de aproximadamente 2.900 metros y el Nº 2 que contará con 4.850 metros, ambos con 16 metros de asfalto de ancho y 3 de banquina en las rectas —que son cinco— y con 14 metros de asfalto y 3 de banquina en las curvas —que son 6—; en general, las características del trazado son similares a las del viejo autódromo, ya que se han trasladado todas sus geometrías y peraltes al nuevo autódromo. La inversión que va a realizar el ACM es de alrededor de los 60 millones de pesos viejos, y piensan disputar el Premio Vendimia el año próximo en el nuevo circuito, ojalá que así sea. Gracias gobierno de Mendoza, por esta obra que el automovilismo cuyano necesitaba, y gente del ACM... Adelante.



"DERRAPES Y TROMPOS"

Oscar "Bataraz" Ponce no pudo ser de la partida en la final de Cafeteras, problemas de bujías le amargaron la tarde en Las Heras.

●

Horacio Ferzzola, de la localidad de Navarro, está para dar el batacazo en cualquier momento con su Citro ...., venía bien colocado en la final, y en la curva de 90 grados frente al palco de control tuvo que seguir de largo por dirección fané.

●

Se vio a Antonio "Ruqueta" Giráldez saludando a los amigos en boxes; no pudo terminar su coche a tiempo.

●

Jorge "Coqui" Prámparo y su preparador y compadre Osvaldo Galdeano están cansados de ser eternos segundos de Hugo Prámparo. En cuanto terminó la carrera salieron como "tejo" al taller de Galdeano a estudiar a fondo relaciones en la caja de cambios.

●

De La Plata llegó el Citro... de Alberto Muchesnik, la suerte no lo acompañó, pero juró volver con más potencia y velocidad.

●

Wily Champion, de Capital, no pudo hacer rendir a su Fiatín; calidad en la conducción hay, sólo le falta "un fierro" caminador y de punta.

●

Colaboró junto a nosotros el amigo Martín Oscar "Cacho" Acosta... Gracias.

PROVINCIA DE BS. AS.

MAR DEL PLATA

LA UNICA DEL PAIS

Mar del Plata tiene el privilegio de contar con la única escudería de Fórmula 2 particular que hay en el país, pues salvo el caso de la Escudería del ACA el "Equipo EL INDIO COMPETICION" no tiene similares en la actualidad.

Antonio "Indio" Lorenzani como propietario de la misma y primer piloto, Fernando "Petunio" Ferrari como segundo volante, Alfonso "Quique" Marín como Director, y un conjunto de animosos colaboradores entre los que destacamos al "Gaucho" Aldo Pogorzelzky, son los integrantes de este novel equipo cuyo origen, por lo extraño, pasamos a detallar sintéticamente.

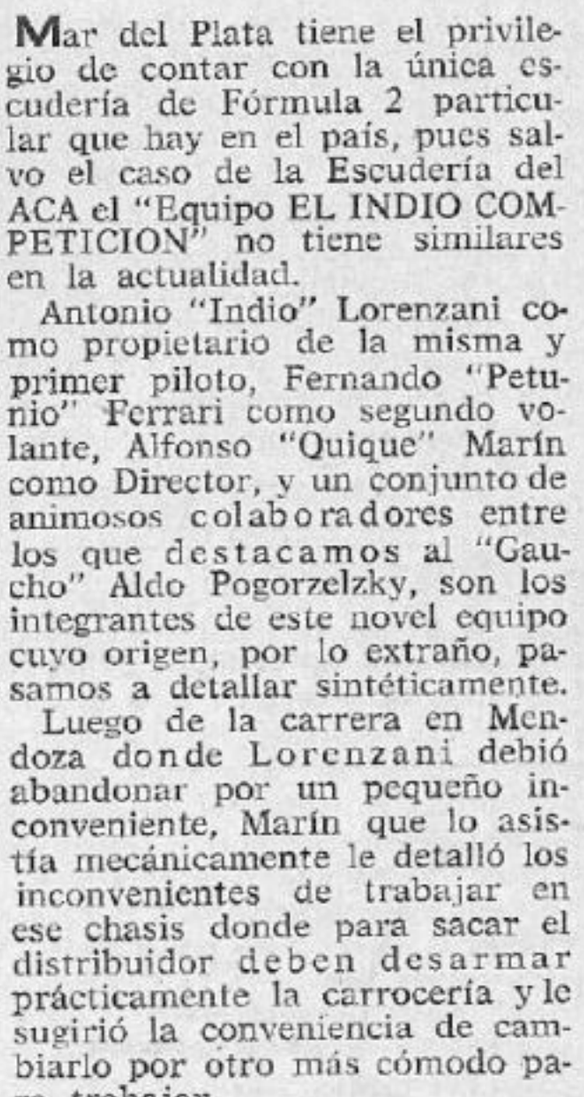
Luego de la carrera en Mendoza donde Lorenzani debió abandonar por un pequeño inconveniente, Marín que lo asistía mecánicamente le detalló los inconvenientes de trabajar en ese chasis donde para sacar el distribuidor deben desarmar prácticamente la carrocería y le sugirió la conveniencia de cambiarlo por otro más cómodo para trabajar.

Se barajaron nombres y máquinas, sugiriendo Marín el que le había fabricado para "Coco" Barragán y que estaba inactivo desde hace tiempo; lo primero que hicieron a su llegada a Mar del Plata: concretaron la compra por un precio sumamente interesante.

No obstante ello, el Indio, que no le sobran los pesos, propuso entregar su Torino 67 a cambio del Rafaela-Fiat; fue aceptado y se encontró, si bien a pie, en lo que a movilidad respecta, con dos excelentes máquinas de Fórmula 2. Allí nace la idea en "Quique" Marín de ofrecer una de ellas a un piloto "con posibilidades". Se barajaron nombres y todos estuvieron de acuerdo con Fernando Ferrari, quien había hecho sus primeras armas en Fórmula 4 llamando la atención de los entendidos... Llegó el ofrecimiento, y de inmediato quedó constituida la dupla: Lorenzani en el Fiat y Ferrari en el Peugeot. Previos retoques de puesta a punto, vino el debut el 22 de agosto en el autódromo Almirante Brown con las más auspiciosas perspectivas. En la primera serie no puede largar Lorenzani debido a que por falta de balanceo en una rueda, por vibraciones aflojó los bulones y perdió una tuerca en el momento de largar; Ferrari, por su parte, peleó las posiciones y cuando estuvo ubicado tercero, a punto de desplazar nada menos que a Cocho López del 2º lugar, se rompió un caño flexible del conducto de aceite y el motor se engranó, debiendo abandonar.

Indudablemente que detrás del manejo de ambos conductores está la sapiencia de "Quique" Marín, un hombre que se las sabe todas y todavía algo más, y durante su actuación en Turismo Mejorado consiguió meritorios puestos haciendo temblar las posiciones de los equipos oficiales, pese a no pertenecer a ninguno de ellos.

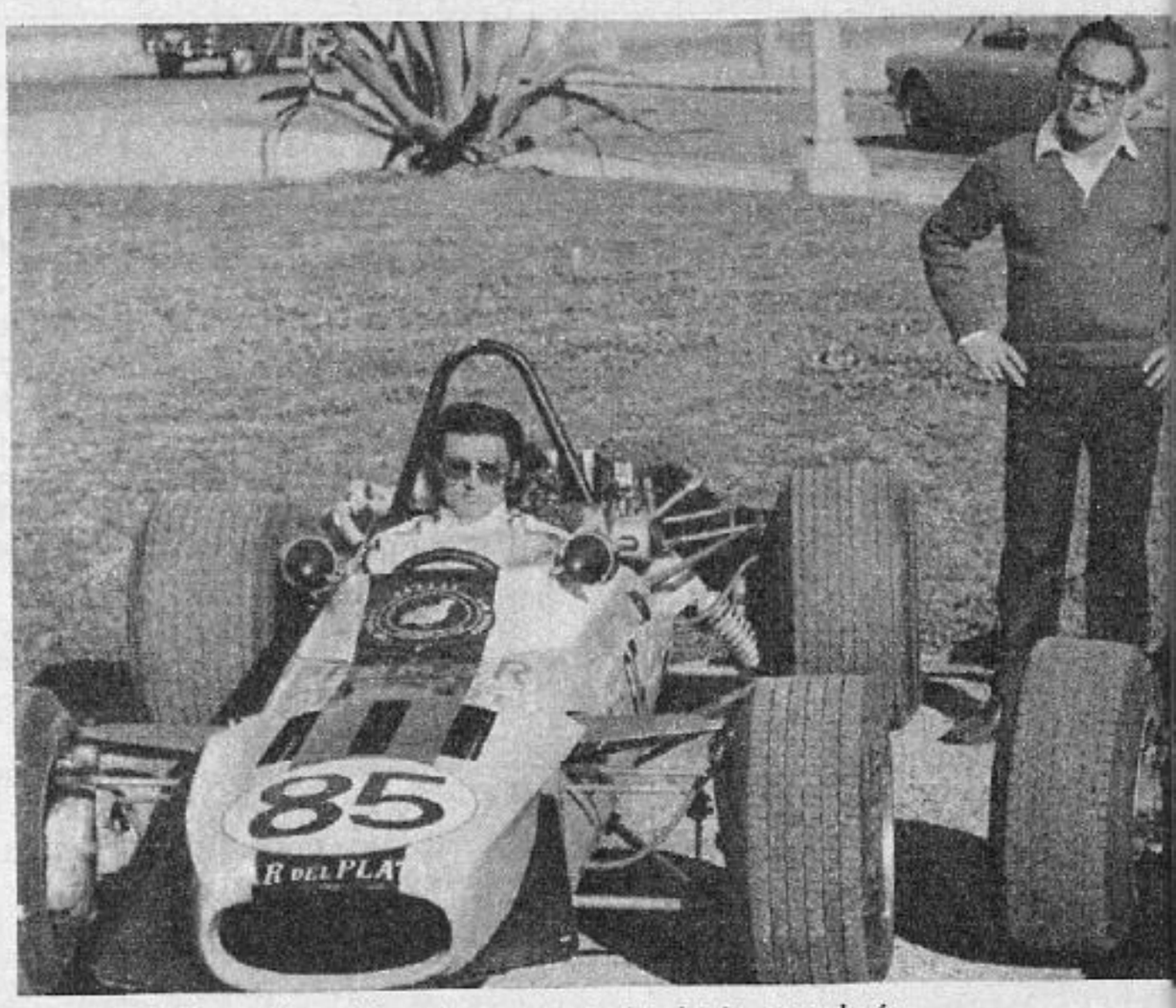
En la competencia del autódromo confiesa que la máquina de Ferrari iba con solamente el 70 por ciento de potencia y le faltaban unas 1.000 vueltas; pero ello fue para que el piloto se fuera amoldando poco a poco y tomándole la mano, además que de esa forma no solamente cuidaba el coche sino también al conductor, novel en este tipo de competencias. Marín, hombre foguead o en estas lides, sabe que con los medios de que dispone (mecánicos y monetarios) no puede concurrir a todas, y por tal razón no fueron a Rafaela ni al Uruguay; pero confía poder presentar ambas máquinas en Las Rosas.



Alfonso "Quique" Marín, director-preparador del Equipo de Competición El Indio. Un hombre que sabe mucho de fierros.

CURRICULUM

Antonio "Indio" Lorenzani... marplatense, casado, confiesa algo más de 40 años y algo menos de 50; pero con la vitalidad y entusiasmo de un joven de 20. Lo recordamos cuando al mando de su legendaria Norton obtuviera innumerables triunfos a partir de 1949 y el título de subcampeón argentino en 500 cc fórmula Internacional escoltando a Barbulani en 1954, luego de haber representado a nuestro país con la embajada motociclista que componían Caldarella (padre), Salatino, Hossman, Bagnis y otros).



Lorenzani, Ferrari y el hombre encargado de la escudería "camine"... Marín.

Cerró esta actividad compitiendo en la temporada Internacional de motociclismo disputada en Mar del Plata con la participación de las más destacadas figuras mundiales donde obtuvo clasificación destacada, y luego, de acuerdo a sus propias palabras, "la falta de $$$$ lo mantuvo inactivo, dedicándose al comercio y tratando de fortalecer su capital para poder volver a los fierros"... Así pasaron ocho años, y luego de vender miles de metros de cadenas en "La Casa de las Cadenas" de la avenida Colón 4444, de su propiedad, resolvió comprar un Fórmula 4, al que colocaron un motor BMW. Compitió con relativa suerte en varias actuaciones, logrando algunos triunfos parciales que no lo satisficieron, y entonces se lo vendió justamente a Fernando Ferrari, que lo corrió en diferentes oportunidades.

Con la plata del F. 4 adquirió el chasis Crespi y le colocó un motor Peugeot 404 preparado primero por Bucci y luego por Kissling, que es el que en la actualidad corre Ferrari.

El Rafaela-Fiat de Lorenzani fue hecho totalmente por "Quique" Marín (para Luis Barragán) en 1969 y tiene un motor de 1.498 cc de cilindrada, disponiendo de una caja Sáenz de 5 velocidades, y es alimentado por 2 carburadores Weber de doble boca de 39 mm y estando habilitado para resistir unas 7.000 rpm que le permiten desarrollar unos 225 kph; su peso es de 520 kilos listo para largar.

Esta es la máquina con la cual competirá el "Indio" Lorenzani tratando de reeditar hazañas ya realizadas en motociclismo. Pese a ser un hombre "grande" no tiene problemas en trenzarse con los pibes de ahora, pues su corazón y mentalidad siguen conservando la frescura y lozanía de aquellos años en que al comando de su Norton, y con el clásico pañuelito anudado al cuello, lo veíamos luchar y triunfar con los mejores de esa especialidad.

Antonio "Petunio" Ferrari... marplatense, 24 años, playboy y asiduo concurrente al "ruido" marplatense, donde se lo ubica al comando de un Torino color lila con impresionantes patonas. En 1969 le compró el F. 4 a Lorenzani y corrió 2 carreras en el autódromo Almirante Brown, una en Maggiolo y otra en Lobería, que si bien no le dieron la satisfacción de un triunfo, hicieron que los entendidos comenzaran a fijarse en él. En 1970 vendió el monoposto y se dedicó a participar en algunas competencias zonales con Peugeot y Fiat.

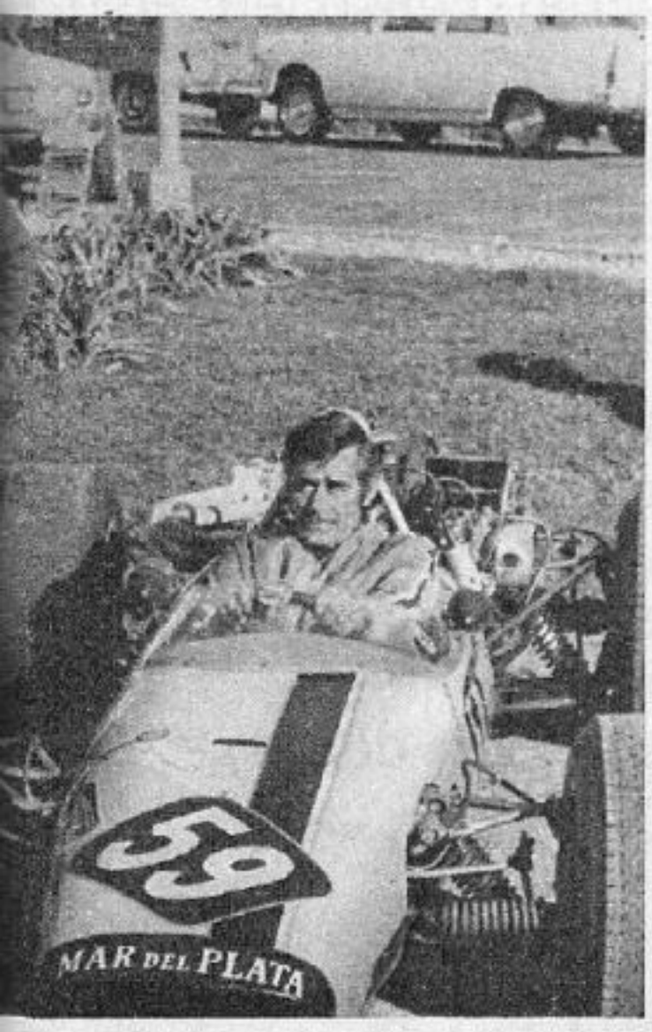
Seleccionado por Marín y Lorenzani ingresó a esta novel escudería e hizo promisorio debut el 22 de agosto en Buenos Aires como ya se comentó.

Por su juventud, manera de conducir y obediencia a las instrucciones del director de equi-



"Il capo" Antonio "Indio" Lorenzani, quien manifiesta que dentro de poco trearán un triunfo a Mar del Plata.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



po, le vemos un promisorio futuro y si bien él dice que ganará la tercera carrera en que compita, nosotros no nos atrevemos a decir cuál, pero creemos que dentro de poco brindará grandes satisfacciones a quienes lo seleccionaron. Su máquina es un Crespi-Peugeot 404 modelo 1969 de 1.600 cc de cilindrada, con cárter seco y alimentado por 2 carburadores Weber horizontales de doble boca de 40 mm. Tiene caja Sáenz de 5 velocidades y rinde unas 7.000 rpm que le permiten llegar a 225 kph, siendo su peso de 560 kilos con carga. Así, sintetizando, es la nueva escudería, con sus hombres, sus máquinas y sus inquietudes. Mar del Plata necesitaba esto; por eso creemos que se ha cubierto una necesidad, pero consideramos que se ha abierto una gran posibilidad a hombres y preparadores para poder conquistar lugares de privilegio en esta difícil categoría.



Fernando "Petunio" Ferrari, en quien se han cifrado muchas esperanzas como integrante de esta escudería.

PROVINCIA DE BS. AIRES

BAHIA BLANCA

EL CAMPEON OLVIDADO

Llamamos por teléfono para preguntarle si podía recibirnos y nos dijo: **"Pueden venir cuando quieran, que no voy a salir a ningún lado porque estoy en cama. Sucede que dos veces por semana vamos a jugar, con un grupo de amigos, a la pelota a paleta, y ayer no me di cuenta que el piso estaba mojado y me caí, golpeándome la rodilla derecha y el médico me aconsejó reposo".**

Muy sincero, siempre sonriente y con pinta de bonachón, así es Alfredo Coronel (39 años, de Coronel Suárez).

"Empecé a correr en el año 57 con Midget, aquí en el club Villa Mitre; en el 65 me pasé a Fuerza Limitada corriendo con un Chevrolet preparado en General Acha (provincia de La Pampa), y en el 67 me clasifiqué campeón con ese mismo auto, ganando 19 de las 23 carreras disputadas. En el 68, a causa de algunos problemas, cambié el Chevrolet que tenía por un Ford (también preparado en General Acha) y con este coche gané los tres campeonatos siguientes (68, 69 y 70). Actualmente marcha en la punta del campeonato con 26 puntos de diferencia sobre el segundo, cuando sólo restan seis carreras.



Cuatro campeonatos consecutivos y más de cuarenta y cinco carreras ganadas integran su haber. **"La que más me gustó fue la última del 68 que se corría en Dolores, donde se definía el campeonato y que gané con lo justo."**

—¿Qué pensás hacer en el futuro?

—Voy a seguir con esto un año más; después, no sé.

—Además de Limitada, ¿qué otra categoría correrías?

—Me gustaría TC, pero nadie me ofreció nada, y yo, solo, no estoy en condiciones de hacerlo; también me gustaría F. 1.

—Y de SP, ¿qué pensás?

—Me parece que SP es una categoría que tiende a desaparecer; es linda, pero hay muy pocos autos y no tenés apoyo.

Así, entre el taller mecánico, las carreras y los partidos de pelota a paleta, trascurren los días de este piloto sin promoción, esperando que alguien se acuerde y le dé una mano. Condiciones tiene.



En el Día de la Madre todos los chicos le van a dar un beso, un abrazo muy fuerte y el maravilloso regalo de Recreo

¡Chicos! Ya pueden comprar el presente para mamá. Para ese día tan hermoso, Recreo pensó en algo muy, muy lindo para que ustedes mismos lo recorten, armen jugando y regalen a la mamá más buena del mundo.

Para ella este número de Recreo trae un lindísimo librito de recetas (para preparar helados, chocolate, humm, masitas, tortas y muchas cosas más, humm . . . tan ricas como para chuparse los dedos).

No se lo pierdan, chicos. ¡El regalo para mamá está ya en todos los quioscos!

Recreo

ESCOLAR

TODO UN MUNDO PARA ARMAR Y JUGAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOTICORSA



MERCEDES BENZ ARGENTINA EXPORTA MOTORES ARGENTINOS

Fue embarcado en el buque Queguay, de bandera uruguaya, un equipo propulsor marino Mercedes Benz diesel modelo OM 352, de producción nacional, con destino a Uruguay, cumpliéndose así la primera entrega de una serie de equipos propulsores similares. La ejecución marina del motor ha sido desarrollada por la firma Astilleros Agustín Cadenazzi S.C.A., de Tigre, la que incorpora el engranaje inversor ZF, comprendiendo el suministro de todos los demás accesorios para su disposición completa en embarcación.



CONVENCION NACIONAL DE DISTRIBUIDORES MONROE

Al evento, realizado en el hotel Savoy, asistieron los distribuidores del país y correspondió darles la bienvenida a los señores Carlos H. Mercado y John Martin. Como dato de valía para juzgar la eficacia del producto fabricado, valga decir que en los últimos 19 años todos los ganadores de las 500 millas de Indianápolis lo usaron. En la reunión fueron expuestos, entre otros tópicos, los planes de publicidad para el corriente año.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/796

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

LE GUSTARIA TENER SU PEUGEOT 404 ó 504 EQUIPADO COMO PARA CORRER UN "RALLY"?

Si...? ENTONCES CAMBIE SUS HABITUALES RESORTES DE BUJIAS POR...

RESORTES ELECTRONICOS 8 K.

con aleación especial, (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) y adiós PROBLEMAS DE HUMEDAD EN ENCENDIDO... ADIOS RATEO

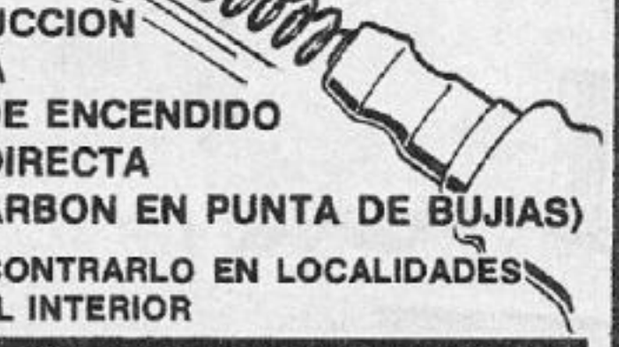
PATENTADOS TAMBIEN PARA PICK-UPS T 4 B



RESORTES ELECTRONICOS 8 K.

OBTENDRA:

- ☐ MAS PIQUE
- ☐ MAYOR CONDUCCION
- ☐ MAS POTENCIA
- ☐ ALTO PODER DE ENCENDIDO
- ☐ CHISPA MAS DIRECTA
- ☐ (NO FORMA CARBON EN PUNTA DE BUJIAS)



EN CASO DE NO ENCONTRARLO EN LOCALIDADES DEL INTERIOR

ENVIE GIRO o CHEQUE ($ 19,50) ORDEN ELECTRONICA 8 K., LAVALLE 2257, Loc. 19, Bs. As., Tel. 47-1303

y recibirá un Juego por ENCOMIENDA POSTAL, como miles de "TUERCAS" satisfechos.

REPRESENTANTE ZONA LA PAMPA Y LA PATAGONIA:

"AUTO NAUTICA SUR": Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca - Pcia. de Buenos Aires)

Sr. REPUESTERO:

TATEOSSIAN HNOS. S. A. - Cabello 3363 - Capital (TIENE EXISTENCIA)

TALLERISTA o MECANICO:
Adquiéralo en las siguientes casas de Repuestos

VIAMONTE 1505 - MONTEVIDEO 623 - WARNES 1102 - AV. LOS INCAS 5381 HERRERA 890 - JUAN B. ALBERDI 7245 - AV. CONSTITUCION 1049 - WARNES 784 - PICHINCHA 1657 - RIVADAVIA 8981 - JUAN B. ALBERDI 3016 ENTRE RIOS 1230 - ALBERTI 1117 - JUAN B. JUSTO 6513 - SARMIENTO 3901 - RECONQUISTA 1156 - AVELLANEDA 1786 - AV. LOS INCAS 4329 CAPDEVILA 2927 - PASEO COLON 1379 - JUAN B. JUSTO 3295 - AV. MITRE 4780 (AVELLANEDA) - AV. MITRE 1436 (AVELLANEDA) - AV. PAVON 787 (AVELLANEDA) - RIVADAVIA Y CARLOS PELLEGRINI (CNEL. PRINGLES) - SAN ISIDRO 701 (RIVADAVIA/PCIA. DE MENDOZA) - H. YRIGOYEN 31 (ROJAS/PCIA. Bs. As.) CAAGUAZU 2261 (LANUS ESTE).
AV. VELEZ SARSFIELD 5147 (MUNRO) - AV. MITRE 6610 (WILDE) - H. IRIGOYEN 682 (QUILMES) - AV. PAVON 5228 (LANUS) - AV. PAVON 1798 (AVELLANEDA).

PARA COMPETICION:

"EL RALLY", HIPOLITO YRIGOYEN 3072 - CAPITAL FEDERAL

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES, ESCRIBANOS

ELASTICOS ANGELITO



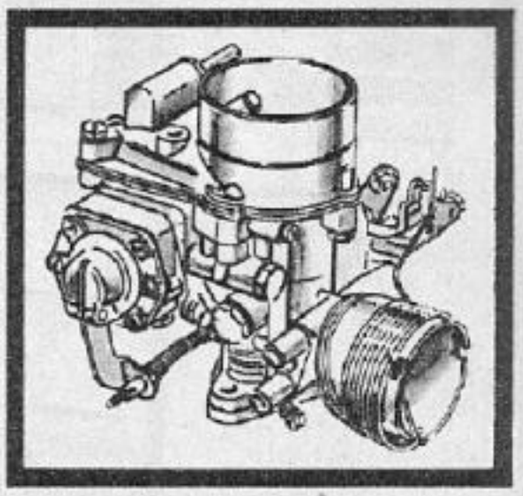
ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO
ANGELITO S. R. L.
MONROE 4069 - CAP. - T.E. 52-5262

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

CITROËN 2CV

CIGUEÑAL ..... $ 55.-
CILINDROS, PISTON, PERNO Y AROS ..... $ 60.-
TAPAS GUIAS Y VALVULAS NUEVAS $ 40.-

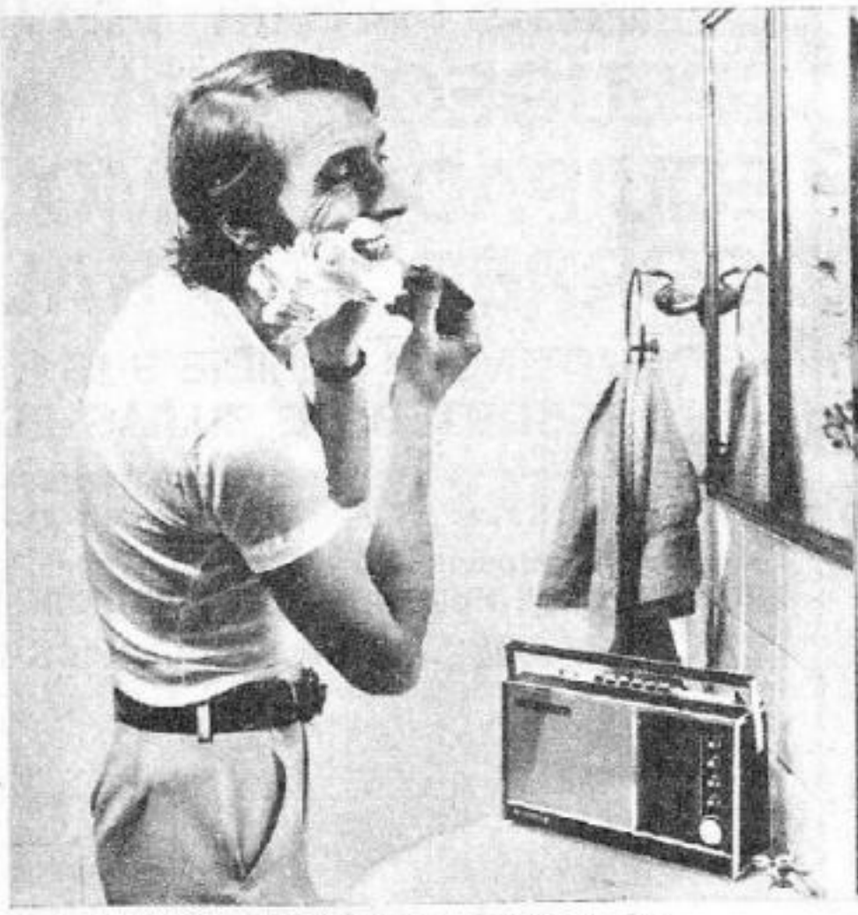
RECTIFICACION MOTORCAR
FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO - T. E. 621-2794



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



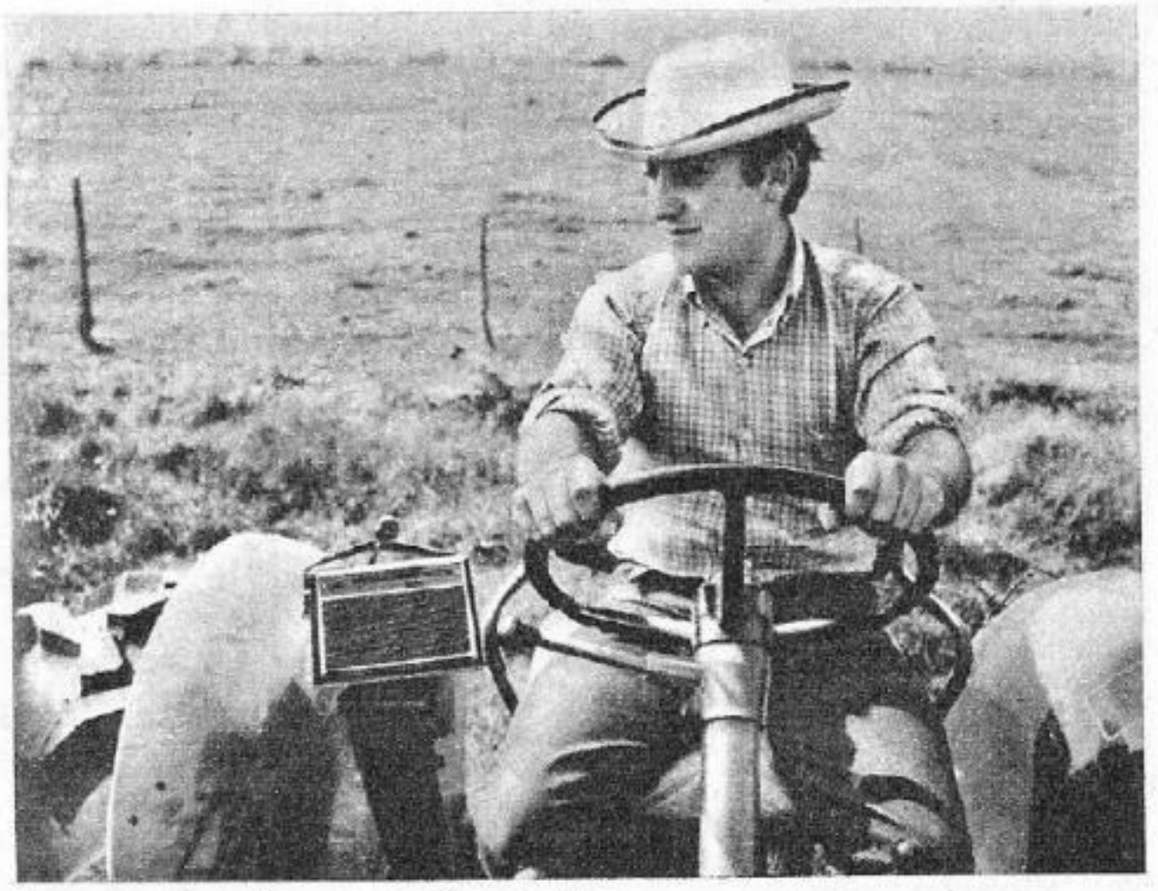
La radio da mucho y pide poco.



La radio alegra y estimula.



La radio informa más rápido.



La radio llega más lejos.



La radio tiene más cosas para elegir.

La radio deja hacer y acompaña

(a más gente, más horas, en más lugares del país*) disfrútela.

*Para el anunciante, es el medio donde aún se hace mucho con poco. No sufre cambios de estación. Y sus mensajes penetran con fuerza a nivel consciente y subconsciente.

R. DE LUCA PUB. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

GRUPO DOS EN EL G. P.: NO VA MAS

Un comunicado de la Oficina de Prensa y Relaciones Administrativas del Automóvil Club Argentino fechado el 1º de octubre, indica que al cierre de las inscripciones (30 de setiembre) de la categoría Turismo Grupo Dos para el Gran Premio Internacional de Turismo, ha sido suprimida tal categoría de esta edición. El motivo de la medida residió en el hecho de que no se registraron las inscripciones mínimas requeridas por reglamento para largar la carrera.



Grupo Dos en el Gran Premio: los veinticuatro audaces.

El libro de anotaciones de la Oficina de Carrera del ACA registró 24 automóviles inscriptos, de los cuales dos eran uruguayos, uno peruano y los restantes argentinos.

La nómina de inscriptos al cierre de las inscripciones fue la siguiente: Justo Ortiz (Fiat 1500 berlina); José Víctor Muradet (Fiat 1500 cupe): Peter Kube (BMW 2002 TI); Félix Mabellini (Peugeot 404); Walter Marino y Miguel Pratto (Auto Union 1000 S); Jorge A. González, Raúl Cappa, Julio Giordano y Juan A. Campagnol (Renault Gordini); Bonny Blasco, "Grey-Rock" y Carlos Francia (Peugeot 504); Generoso Torres y Márquez Valdez (BMW 2002 TI); Roque Namur, Cacho Fangio, Carlos Juárez, Angel Di Nezio y Daniel Sancho (Fiat 1600 cupé); Jorge Draghi, Oscar Gagliardi y Jorge Rial (Peugeot 404) y Julián Bilbao sin marca declarada.

CARTA DE LA FEDERACION Nº 1

La Federación Regional Nº 1, con la firma de su presidente Juan Carlos Bacchini y de su secretario Raúl O. Escolar, ha enviado una nota al director de Recreación y Deportes de la Municipalidad de Buenos Aires, profesor Amílcar Casasnovas, en la cual se hace conocer al funcionario la preocupación y descontento de las entidades afiliadas a esa Federación (16) por el cierre del Autódromo de Buenos Aires. El mencionado cierre —informan en su carta— ha motivado la suspensión de siete competencias de carácter zonal y cinco nacionales, con el consiguiente perjuicio económico para los clubes organizadores. Agrega la carta-memorándum que las refecciones en el Autódromo Municipal de Buenos Aires se realizaron en forma inconsulta con las entidades que tenían programadas fechas en ese escenario, viéndose éstas de buenas a primeras sin posibilidades de realizar la competencia anunciada en el calendario. Agregan, finalmente, que no comprende la Federación cómo, habiendo meses claves donde la actividad en el autódromo es nula, se utilizan para realizar trabajos aquellos meses donde el calendario se encuentra poblado. Cumplimos en trascribir parte de la nota enviada por la Federación Nº 1 a los efectos de informar al público y a los pilotos que las entidades nucleadas en torno de esta federación han adoptado una posición bien definida en relación al problema.

12 HORAS CITROËN EN TUCUMAN: CONFIRMADO

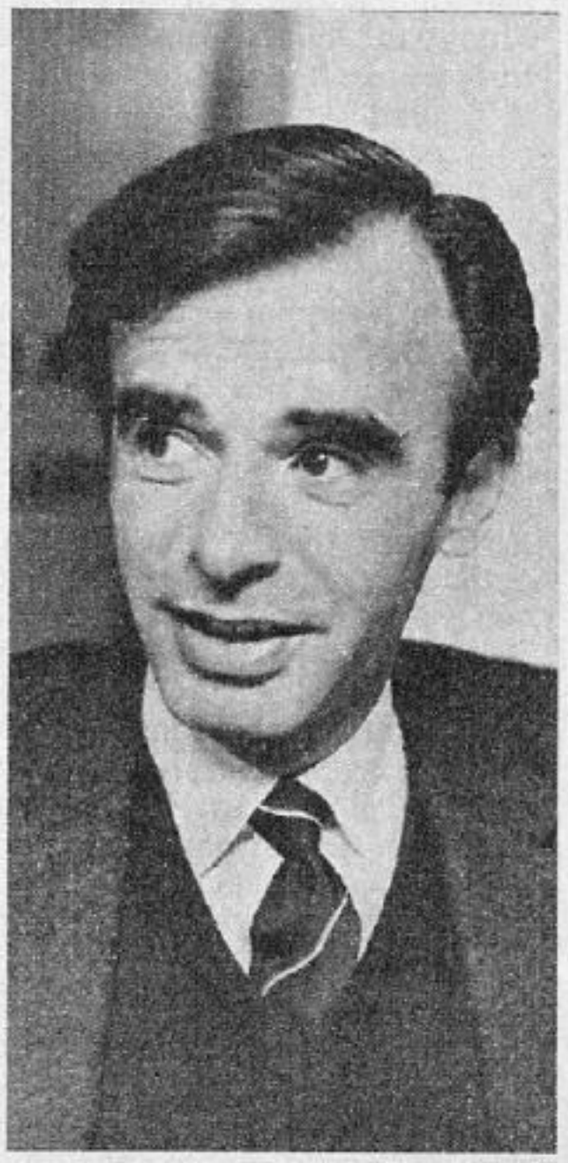
La Asociación Tucumana de Automóviles Standard ha confirmado la realización de las 12 Horas Citroën, reservada a automóviles tipo 2 CV y que se llevarán a cabo en los día 6 y 7 de noviembre próximo en el Autódromo Municipal de la ciudad de Tucumán. Es de destacar que la competencia tendrá el patrocinio de la concesionaria Citronort de Tucumán, que —además—, presentará un fuerte equipo de 2 CV.



12 Horas en Tucumán: los Citroën de parabienes.

SANTAMARINA VUELVE A F-2

Ernesto Santamarina está dando los últimos toques a su Fórmula Dos (Rafaela-Peugeot), para reaparecer en la categoría. El auto está actualmente en los talleres de Baufer para finalizar la carrocería. El auto, propiedad de Jackie Forrest Greene, llevará mecánica Peugeot y se realizará íntegramente en la concesionaria Greene de Acassuso.



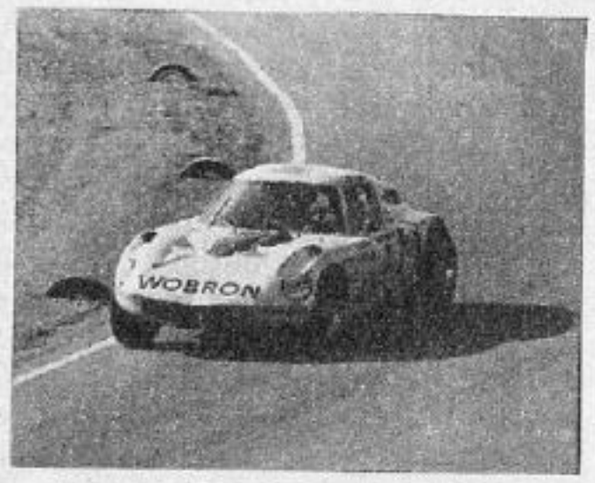
Ernesto Santamarina en monoplazas: reaparecer.

PANTERA EN REFACCIONES

En el taller de Dicky S.A. se encuentra actualmente el sport prototipo La Pantera Dorada (ex Rosa) propiedad de Eduardo Pino. En ese taller el diseñador Pedro Campo está modificando ciertas partes para poder hacerlo competitivo y llegar a la carrera de San Juan SP en la plenitud de sus medios mecánicos.

GASTON VOLVERIA A LA LIEBRE III

Gastón Perkins estaría estudiando muy seriamente la posibilidad de hacer reaparecer una de las Liebre III que otrora con-



Volver a vivir, o la Liebre III de G. Perkins a Sport Prototipos.

figuraran su equipo. La Liebre, sería tripulada por el propio Gastón y se presentaría —de no mediar inconvenientes— en la carrera de San Juan SP para militar en la categoría de "motor delantero".

→

TOQUECITOS DE BOCINA

UN DODGE 1500 AL GP-TN

En estos días se realizaría una reunión de la cual surgiría la posibilidad de que Mario Vessuri (ex Fiat) reaparezca en la categoría Turismo, con un Dodge 1500 luego de su accidente del mes de abril. Las tratativas dependen de las pruebas que realice Vessuri y del tiempo que demande la preparación de la unidad. Una nueva marca viene a nutrir el Gran Premio de Turismo Nacional. Bienvenida.

PICK-UP MERCEDES EN LA ARGENTINA

En la planta de Mercedes Benz se están dando los últimos toques a una importante serie de pick-ups producidas sobre la base de la carrocería del 220 y que posiblemente salgan equipadas con motores Diesel. La producción de estos vehículos está siendo finalizada ya y es muy posible que en los próximos meses sea presentada en sociedad. Indudablemente la presentación de la pick-up Mercedes Benz 220 ha de constituir un importante aporte a nuestro parque automotor y es el primer paso para la construcción —posiblemente en el '73— del 220 berlina.

TOQUECITOS INTERNACIONALES

Lima (Perú) — El próximo 26 de diciembre se disputará por primera vez en el Perú, la carrera "12 Horas Peruanas" que sustituyen a las ya clásicas "6 Horas Peruanas". El anuncio lo hizo recientemente el presidente del Club de Automóviles Sport, Luis Alvarado, que organiza la competencia. La prueba se disputará sobre el circuito "Santa Rosa" que está siendo remodelado para adecuarlo a las exigencias de la carrera sustituyendo de esta manera el tradicional circuito del Campo de Marte, donde se venía corriendo hasta hace un par de años. Participarán en esta carrera algunos volantes extranjeros entre los que se cuentan Fausto Merello y Guillermo Ortega de Ecuador; los hermanos Kovacs de Chile y Mario Vessuri de Argentina. Además se descuenta la participación de volantes bolivianos, colombianos y venezolanos.

París (Francia) — El quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio se encuentra en París invitado especialmente por los organizadores del Salón del Automóvil para presidir su inauguración. Asimismo, Fangio dará los últimos toques a la película que sobre su vida deportiva está llevando a cabo el director Hudson y con el patrocinio del conde Volpi Misurata, propietario de los automóviles Serenisima.

Módena (Italia) — Enzo Ferrari, propietario de la empresa Ferrari Sefac de Módena, ha anunciado en reciente conferencia de prensa la integración del equipo de la casa para el próximo año en las categorías Fórmula Uno y Sport Prototipos. Los siete pilotos designados oficialmente por Ferrari son: Mario Andretti, Ronnie Peterson, Jacky Ickx, Gianclaudio Regazzoni, Brian Redman, Tim Schenken y Arturo Merzario. Con la palabra oficial de Ferrari se desmienten los rumores habidos en los últimos días que daban cuenta que Jackie Stewart, Carlos Pace y Fittipaldi estarían en tratativas con la fábrica modenesa para correr Fórmula Uno el año próximo. Si Schenken corre para Ferrari, ¿quién quedará en Brabham...?

Milán (Italia) — La empresa Autodelta, subsidiaria de Alfa Romeo y división competición de la firma italiana, anunció en esta semana que había sido contratado el piloto suizo Joseph Siffert para conducir los autos de la marca durante 1972 en las carreras del Campeonato Mundial de Marcas. Por otra parte, Autodelta anunció que hará correr en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires cinco nuevas unidades, una de las cuales —probablemente— ha de ser confiada a una pareja argentina.

París (Francia) — La dirección de Citroën Francia acaba de nombrar directora de su servicio de Competición a Marlene Cotton (foto). La señora Cotton es la viuda de René Cotton, quien fuera hasta hace un mes director del mismo departamento. El "metier" es muy conocido por la señora Cotton, ya que durante años compartió con su marido los avatares del equipo Citroën a través de mil carreras. Marlene Cotton se ocupará a partir de ahora de la organización del equipo y de la elección de las carreras a las cuales concurrirá la firma.

Bogotá (Colombia) — Los representantes de Venezuela y Colombia dominaron el Torneo Panamericano de Motociclismo, que se corrió sobre dos tipos de prueba: velocidad y motocross. Las pruebas de velocidad



Madame Cotton: nueva directora de competición Citroën.

se disputaron en el Autódromo Internacional de Bogotá y los resultados fueron los siguientes: Cilindrada libre: 1º Samuel Giménez (Colombia); 250 cm³: 1º Jairo Ambrosio Sánchez (Colombia); 125 cm³: 1º Domingo Cortés (Venezuela); 100 cm³: 1º Domingo Cortés (Venezuela); Motocross: 1º Fernando Mascias en cilindrada libre; Rogelio Carozzo (Venezuela) en 250 cm³ y José Tamayo (Colombia) en 100 cm³.

Trenton (Estados Unidos) — El volante Joe Leonard conduciendo un Colt-Turbo Ford se clasificó segundo detrás de Bobby Unser en las 500 Millas de Trenton, erigiéndose de esta manera en el campeón del United States Auto Club. Leonard acumuló buen puntaje a través de sus actuaciones en las 500 Millas de Ontario y en las 500 de Pocono. Las 500 Millas de Trenton debían realizarse una semana antes, pero debido a las intensas lluvias que cayeron sobre el circuito obligaron a los organizadores a suspenderla. Debido a este cambio de fecha, Mario Andretti y Mark Donohue debieron resignar su participación en el Gran Premio de Estados Unidos ya que los contratos los ligaban a la carrera de Trenton.

Niza (Francia) — El binomio francés integrado por Gerard Larrousse y Johnny Rives se adjudicó la decimosexta edición del Tour de France Automobile disputado sobre un recorrido de 5.200 km divididos en 7 etapas. En segundo lugar se clasificaron José M. Juncadella y Jean Pierre Jabouille con una Ferrari 512 S de la Escudería Montjuich-Tergal. Es de hacer notar que los ganadores del Tour de France tripularon una máquina Matra 650 presentada oficialmente por el equipo Matra Sport. El inicio de la competencia, una de las más tradicionales, extensas y famosas de Europa, se realizó con noventa y siete equipos. Durante el trascurso de la segunda etapa entre Bandol y Albi se produjo un grave accidente entre los Camaro de Jacq Nelleman y Rouget-Derrolland y un BMW tripulado por Rauno Aaltonen. El Ford Escort de Richard Brostrom-Rasmussen fue el auto que provocó el accidente, precipitándose sobre un talud donde estaba ubicado el público y rebotando luego hacia el centro de la ruta donde embistió a los otros tres autos. Brostrom sufrió traumatismo craneano y un espectador, Maurice Dalle, pie fracturado. En el segundo sector del Tour, en una prueba de trepada en territorio español venció el francés Gerard Larrousse, siendo seguido por Vic Elford (Ferrari 365 GT), Claude Hald (Porsche 911 S), J. P. Nicolás (Ferrari 365 GT) y Toni Fall (BMW 2002 TI). En el circuito de Montjuich, en Barcelona, el ganador fue Juncadella con Ferrari 512 y segundo se clasificó Larrousse con Matra-Simca. En el circuito de Albi, bajo una intensa lluvia, Larrousse logró imponerse tras luchar con Juncadella durante toda la carrera.

La carrera fue realmente buena y bien organizada y se notó un repunte importante en relación a los pocos inscriptos habidos el año pasado.



Tour de France en Albi: segunda para Matra-Simca.

PABLO HORYAANS

En las últimas horas del martes falleció, en la clínica donde se encontraba internado, el volante Pablo Horyaans, que había sufrido un grave accidente en el Autódromo de Río Cuarto el pasado 24 de julio, mientras clasificaba para la competencia de Fórmula Cuatro. Horyaans había sido trasladado a la Capital pero se mantuvo inconsciente desde el momento del accidente pese a los intensos tratamientos que se le realizaron procurando salvarle la vida.

Pablo Leonardo Horyaans nació en Utrecht, Holanda, el 15 de julio de 1946. Despertada su vocación automovilística, en nuestro país, participó en las 25 Horas organizadas por APAT en 1969. Luego adquirió un chasis Crespi con motor Renault. En esta fórmula disputó dos carreras, una en el circuito de Junín y la otra en el Autódromo Municipal. Horyaans formaba equipo con Daniel Puerta y Jorge Lago.

Es de destacar que Horyaans apuntaba como uno de los nuevos valores de la Fórmula Cuatro. Lamentamos profundamente el deceso de Pablo y hacemos llegar nuestro pesar a sus familiares y amigos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Supermóvil tiene un aditivo más: su tranquilidad.



Porque es el único aceite que usted siempre podrá encontrar cuando lo necesite.

(Recuerde que sólo YPF está en todo el país).

Además, es el mejor: tiene un alto índice de viscosidad que protege, porque se adecúa a cualquier cambio de temperatura.

Y mantiene el motor más limpio.

Por todo esto, usted no necesita correr riesgos.

Cambie el aceite regularmente y cámbielo por el de siempre: Supermóvil.

Con todos los aditivos necesarios.

Y uno más.

supermóvil



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

yachting

por J. PEDRO SIEDMANN

TITILA UN STAR



Actuación de Roberto Mieres y Rolando Lythgoe quienes nos representaron en el Campeonato Mundial, el Campeonato Europeo y las Preolimpiadas de la clase Star

Tras haber participado en los eventos máximos de la temporada de la clase Star, ya están nuevamente en Buenos Aires Roberto Mieres y Rolando Lythgoe, quienes se desempeñaron discretamente en aguas europeas y norteamericanas.

Los mencionados staristas argentinos compitieron en Cascais (Portugal), Kiel (Alemania) y Seattle (EE. UU.) a fines del pasado mes de agosto en el Campeonato Europeo, las Preolimpíadas y el Campeonato Mundial respectivamente. Es importante destacar que Lythgoe participó solamente en los dos últimos torneos, de manera que Mieres en un principio debió arreglárselas con un tripulante portugués.

Por razones de fuerza mayor, llámese escaso tiempo para movilizarse de un campeonato a otro, nuestra delegación tuvo que conformarse con participar con barcos prestados, motivo, en parte, para que los puestos finales no fueran los mejores. Si bien en este caso está justificado, aprovechamos la oportunidad para repetir que es inútil competir en el extranjero dando tanto handicap.

Vayamos ahora a un corto detalle de cada uno de los eventos:

CAMPEONATO EUROPEO: Contó con la participación de 43 tripulaciones entre las que los criollos se colocaron 29os. Las regatas corridas en una cancha dificilísima fueron cinco sin descarte, lo que perjudicó a Mieres, ya que no largó la última serie debido a que las condiciones climáticas (fuerza 9) no eran las más católicas. De los que largaron en dicha oportunidad, doce barcos rompieron sus mástiles, con lo cual un conocido portugués se puso a fabricar unos escarbadientes de primera calidad. El barco que le prestaron a Bitito era un Portier (suizo), no una joya (tenía la maniobra muy caída), pero con él se podía navegar; como es de imaginar, el título se lo llevó el conocido Dingo Schoomaker.

Como es habitual entre los staristas, los agasajos, recepciones y otras yerbas estuvieron a la orden del día y los portugueses, para ser originales, organizaron una corrida de toros exclusiva, donde los toreros eran tripulantes que se animaran; el fin de fiesta lo dieron más de diez aprendices que volaron por el aire.

PREOLIMPIADAS: Aquí la historia comienza mal, pues si bien desde junio los argentinos tenían un barco reservado y lo vieron la noche antes de que les fuera entregado, al día siguiente había desaparecido como un ramo de flores en manos de Mandrake. Desde ya que se armó un lío sensacional, pero recién pudieron conseguir otro barco (un Petersen) el día anterior a la iniciación del torneo, previo descartar una falopa que se rompió en la pimera navegada. El epílogo de esta historia se dio en la participación sin conocimiento del barco, cosa bastante contraproducente, y sin poder participar en la semana de Kiel, que hubiera sido un excelente entrenamiento. Por otro lado, tampoco fue posible comprar un barco o un palo a pesar de que llegaron a ofrecer mucho más de lo que pueden costar estas cosas; evidentemente nadie quiso quedar desprovisto de repuesto.

El torneo se corrió sobre siete regatas con descarte de una y contó con una buena organización en el agua, aunque de tierra no se puede decir lo mismo; esto se debió a que los alemanes, abocados de lleno a preparar las olimpíadas, no querían organizar este campeonato. Sin embargo ya se perfilaron los Juegos del 72 como indescriptibles, a tal punto que los germanos construyeron hasta un puerto olímpico completo para la futura reunión cumbre del deporte amateur.

Tal como sucedió en Portugal, también en esta oportunidad los vientos fueron de locos: oscilaban entre los 45 y los 70 km/h. Ya en la primera regata soplaron semejantes vientos y la marejada era como la que vemos en nuestro río cuando sopla un sudeste padre; al cabo de la serie llegaron 20 barcos de los 34 participantes; el binomio argentino arribó en el vigésimo puesto con el barco semihundido. Otra de las series tuvo que ser suspendida para los FD, Finn, Star y Tempest, mientras que hubo un Soling hundido y ocho Dragones desarbolados, amén de un sinfín de botavaras y equipos despedazados. Con la suspensión de esta serie quedó anulado el descarte y como en otra de las series tuvieron que abandonar, quedaron relegados al puesto 24º en la general; por supuesto una vez más el triunfador fue Schoomaker.

Detalle digno de mencionar: para llegar a la línea de partida había que hacer 10 millas, lo que equivale a casi una hora de navegación (creemos que como amansadora no estuvo nada mal).

CAMPEONATO MUNDIAL: La troupe de la clase Star llegó a Seattle para disputar el título mundial. Allí encontró lo más perfecto que se puede pedir en materia de organización; los recorridos se trazaban con ayuda de un radar y eran tan exactos que apenas si había 50 metros de diferencia respecto del teórico.

Nuevamente les fue prestado un barco (Lippincot), esta vez bastante nuevo, era gemelo del que usó el campeón mundial, a pesar de lo cual no entró en medición y hubo que cortarle el palo (de aluminio marca Holt) y reformar el timón.

Las regatas, que fueron cinco en total, se realizaron con un tiempo ideal, entre 30 y 40 km/h de viento. En ellas participaron 49 tripulaciones del más alto nivel, y prueba de ello fue que sólo cuatro velas no tenían las jinetas que ostentan los capos; corrieron siete campeones mundiales y dieciocho campeones continentales.

El equipo argentino en las tres primeras regatas usó un foque nuevo de North, con lo que logró los puestos 35, 42 y 36, respectivamente, por lo que volvieron a las velas viejas. Este cambio les permitió virar 18º la última boya

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Vista de las marinas del Yacht Club de Seattle, sede del Campeonato Mundial de la Clase Star.

de sotavento, pero lamentablemente al promediar la última pierna se les rompió el penol de la botavara (no podía ser tanta suerte), lo que los obligó a abandonar y por supuesto resignar toda esperanza de ubicarse más o menos en la general.

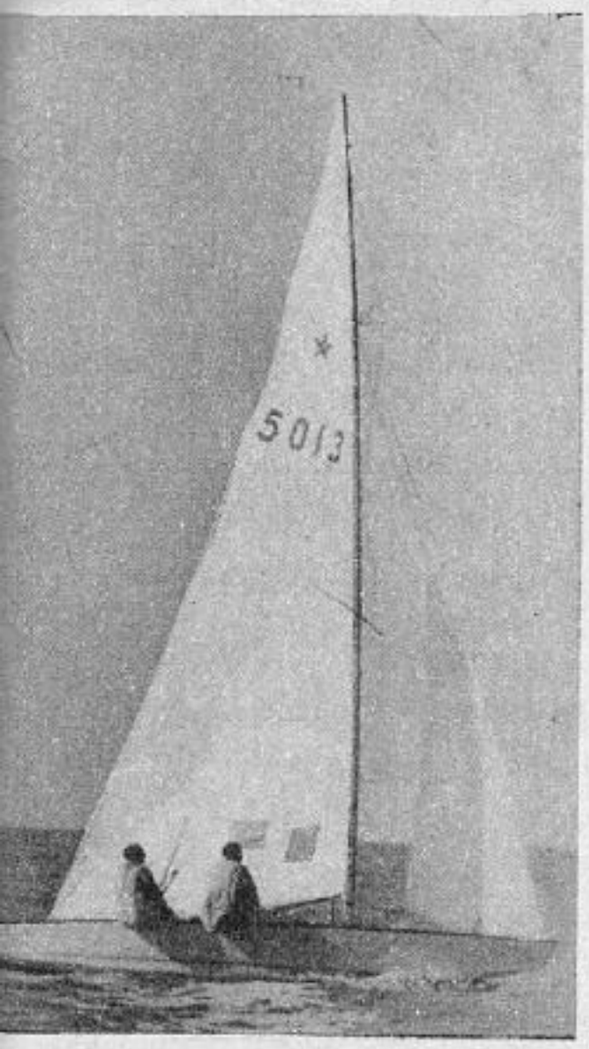
A pesar de tantos contratiempos, por su parte los yanquis dieron una gran prueba de organización: dispuestos Mieres y Lythgoe a reparar la avería al día siguiente, se encontraron con la grata sorpresa de que ya había sido reparada por manos anónimas, por lo que no pudieron agradecer tanta cortesía.

El puesto quince que logró esta tripulación en la última regata es de excepción si se tiene en cuenta el calibre de los demás participantes. En definitiva, con los parciales logrados, los argentinos quedaron cuadragésimos en la general, mientras que el conocido Bruder quedó duodécimo y el insuperable Schoomaker octavo.

Es de destacar que tanto Mieres como Lythgoe usaron por primera vez un palo de aluminio, al cual tildaron de excelente, aunque tales mástiles necesitan velas cortadas exclusivamente para ellos.

Queremos aportar nuestro granito de arena para repetir que experiencias como la de nuestros staristas demuestran una vez más que hay que navegar con viento, de lo contrario nuestros compatriotas poco pueden hacer en eventos internacionales. Sólo resta analizar: ¿cómo correr con viento? ¿Haciendo las selecciones en el mar?

Roberto Mieres (tim.) y Rolando Lythgoe (trip.) corriendo con su "Titila".



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

sugerencias PARABRISAS CORSA

SU FIAT (600)
SIN RECALENTAMIENTO



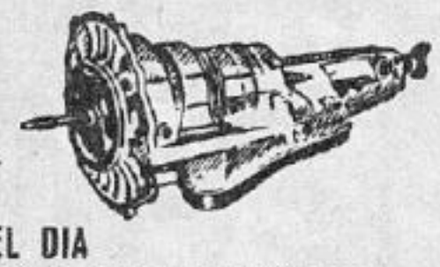
CON SOPORTE DISTANCIADOR BARTH, PARA TAPA DE MOTOR. UD. LO COLOCA SIN HACER MODIFICACIONES

LA TAPA DE MOTOR SE CIERRA NORMALMENTE CON LLAVE
• NO VIBRA • ES REBATIBLE.
TORINO S.C.A.
SANTA ROSA Y SAAVEDRA - VICTORIA
Pcia. de Bs. Aires - T.E. 89-7339

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 404 - 504 - T 4 B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA
Casa adherida a Crédito: LONDONCARD- CITICARD y DINERS CLUB
ENVIOS AL INTERIOR
CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166

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



COLOCAMOS DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU CHEVY - DODGE o TORINO
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA
BALANCEADORAS BERTIN



CON GIRARRUEDAS DE 3 HP
PLATO ADAPTADOR, un solo plato adaptador, para cualquier llanta.
PLATO BALANCEADOR, capaz de captar el lugar exacto donde se debe colocar el contrapeso.
TAMBIEN ELECTRONICAS



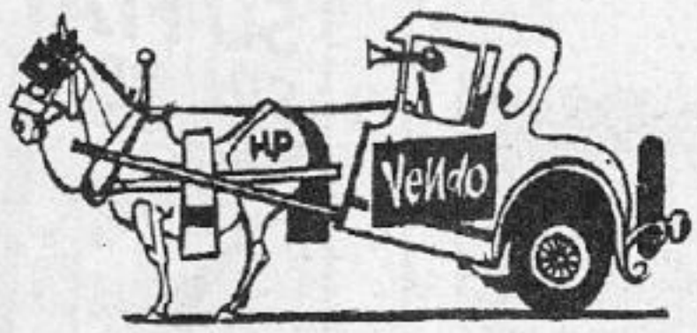
VENTAS: SANTIAGO N. DANESI
ALINEADORAS - BALANCEADORAS - CONTRAPESOS
SALCEDO 3586 - T. E. 921-3662 - CAPITAL

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
Servicio aprobado
IKA RENAULT



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

AVISOS corsificados



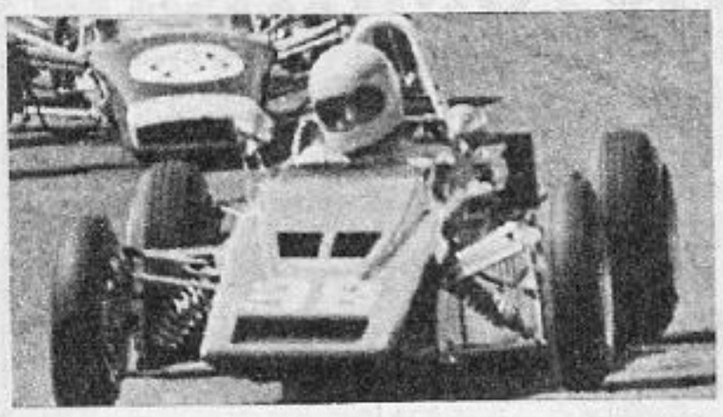
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

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

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

RODOLFO MARTINO VENDE Salatino F-4, carrocería cuña, motor Renault, caja Meriggi, por cambio inminente de categoría. Total: un palo trescientos (completo, con trailer y go-



mas nuevas). Ver en Echeverría 640, San Antonio de Padua, o llamar al 32-1105 (preguntar por Horacio).

VENDO BUGGY - DKW. Carrocería aluminio. Patonas. Butacas. Capota. Cinturones. Etc. Contado únicamente: 490.000. Alfredo (h.). Av. del Libertador 2558, 7º.

TABLERO DEPORTIVO FALCON. Permuto por compresor. Chialca S.R.L., Av. A. Argentina 866, Llavallol.

COMPRO AUTOMOVILES HASTA 1934, convertibles. T.E. 47-3289.

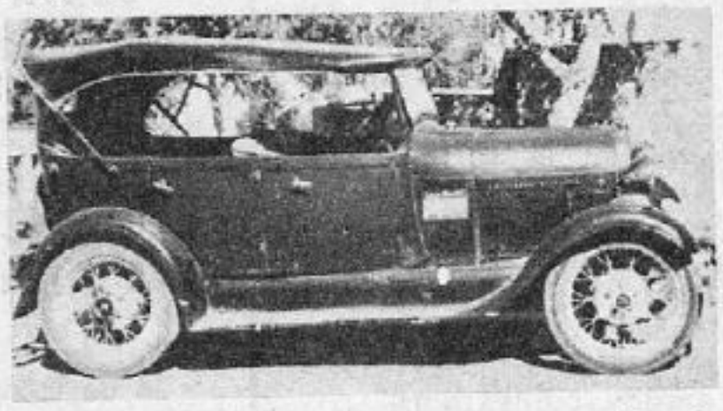
PUELCHE 1º "DUNNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo usted mismo o cómprelo terminado a medida. Garbarini Vehículos Especiales. Calle 511, entre 11 y 12, Ringuelet. LA PLATA. (Ver por TV propaganda Pindapoy.)

PEUGEOT 404/69. 1.800 cm³, 2 carburadores Weber, tapa especial, árbol de levas y cigüeñal francés. Radiador de aceite. Distri-



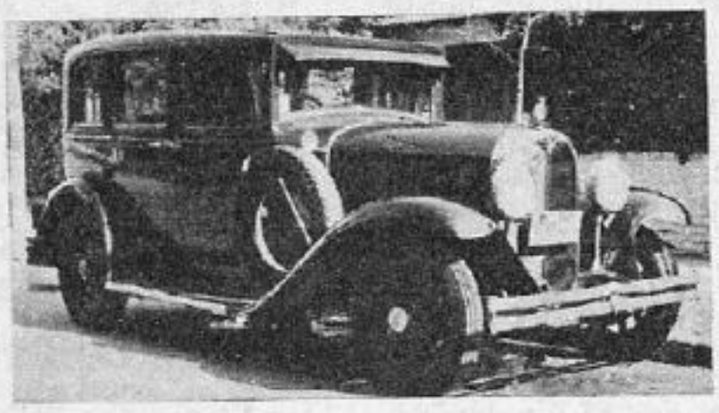
buidor doble platino. Recuperador de gases. Caja velocidades especial. Suspensión de autódromo. Doble circuito. Frenos. Butacas. Instrumental Jaeger. Gomas y llantas especiales. Cola Black Fast, única. Rivadavia 3319. 64-9650. Piso 1º.

SOLICITO AUTOS ANTIGUOS ANTES 1939. Convertibles. Ford "A". Faeton 1930-31. Y



grandes, como: Packard, Cadillac, etc. Escriba: Sherman, Box 86, E. Elmhurst, N.Y. 11369 Estados Unidos.

OAKLAND 1929, 60.000 km, de fábrica. De



coleccionista a coleccionista. San Blas 3974, Capital. Sr. Adolfo.

FIAT 1500 CUPE con preparación Turismo Grupo Dos o Turismo de Carretera. Ex Aquino. Motor hecho por Roberto "Saeta" Galluzzi. Listo para largar, totalmente equipado. Ver y tratar: Avda. Santa Fe 4949, Capital.

Compresor CONSTANTIN, francés. Ideal para Peugeot 404/504. Sin tocar el motor aumenta la potencia entre un 30 y un 40 por ciento. Ver y tratar: Avda. Santa Fe 4949, Capital.

VENDO MOTOR FORD F-100 preparación Herceg. Tratar Taller Metalúrgico Miglioli. Cuadra estación Tortuguitas. F.C.G.B.

PENIN VENDE UNA PAPA. Motor Chevrolet cuatro litros SP, completo, nuevo, dos juegos de bielas Varassi, carburadores Weber 48 mm. Precio muy barato. Ver y tratar en Penín, Soler 5617, Capital. T.E. 77-8253.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina, creado para el dibujo e ilustración creativa del



automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3784, Correo Central, Buenos Aires.

"TRANSFER" vende su exitoso AUTO UNION por pasarse a las filas del TC. Listo para largar, gran performance y ganador en varias



ocasiones. Acepta auto standard como parte de pago. Repuestos varios se venden aparte. Tratar en Coronel Díaz 1842, Capital. T.E. 82-2427.

NUEVO CAVARO "BRINCO": único Buggy con bastidor soldado en forma reticulada; construido para durar toda la vida. Adquié-

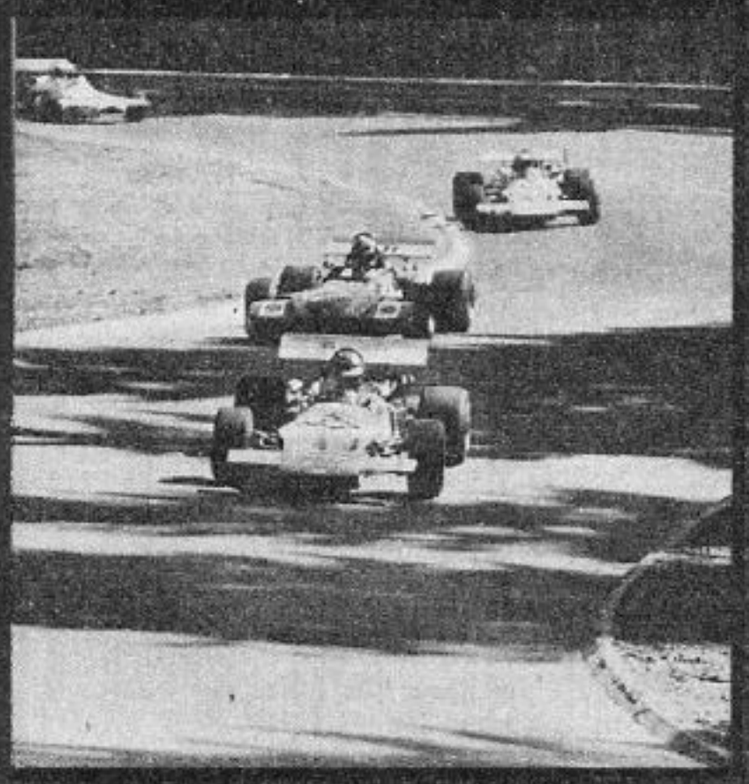


ralo ya, listo para rodar o en kits para armar. Infórmese ahora en CAVARO S.A.I.C. y F., Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch (San Martín). 757-5162.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO



Nuevamente esta columna, para lamento de todos los que gustan de las carreras, tendrá que ser cubierta con fraseo y no con anuncios de competencias.

Fuera de cualquier comentario específico y sin entrar a analizar casos particulares, simplemente observamos que en uno de los domingos más calientes del año, justamente por pertenecer a un mes en el cual la actividad generalmente se encuentra en su apogeo, no está prevista la realización de ninguna carrera por campeonato. A simple vista no más, el hecho sugiere que la cosa no camina nada bien. Los famosos organigramas preparados en su oportunidad para preveer el otorgamiento inmediato de fechas en blanco a clubes que lo solicitaren, evidentemente pasaron al olvido o en su defecto pasaron a engrosar alguna carpeta archivada.

En el caso de la carrera de Capilla, en particular. Esa fecha estaba otorgada desde principio de año. ¿No hubiera sido más lógico anunciar la prohibición de correr tres meses antes? O es que no se sabía si iba a ser aceptado o no. No creemos que sea excusa, ya que en el mismo circuito se corre desde hace varios años. En fin, no hace falta analizar muy a fondo la situación para encontrar un único responsable de la misma. Las cosas son evidentes e indican que la situación de CADAD cada día es más crítica. El barco ya hace agua por muchos agujeros. Si bien la actividad en sí se encuentra decaída debido a la situación general del país, también es evidente que, en gran medida, la entidad que la rige contribuye para que esto ocurra.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS

En el circuito de Vallelunga, en Italia, se correrá la última carrera con puntaje para el Campeonato Europeo de la categoría.

CAN AM

En Laguna Seca, Estados Unidos, se correrá la décima carrera con puntaje para la Canadian American Cup. Luego de ésta restarán solamente dos competencias para saber en definitiva quién se lleva los pesos gordos de este singular torneo.

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

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS
PALANCA AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación - Nacarados y Plastificados.
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE CINTURONES DE SEGURIDAD
CUIDEX®
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

SI SU PROBLEMA ES DE CAMBIO,
CAMBIE CON CIRCUITO UNO...
PALANCA SELECTORA
COMANDO AL PISO
ADAPTABLE A LA LINEA
CHEVROLET · CHRYSLER
FORD · IKA
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR
ROBERTO S. TORTORELLI
AVDA. JUAN B. JUSTO 3075 - CAPITAL - T. E. 54-2270

PEUGEOT
Citroën
IMPORTACION
FABRICACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS

B.W. U.S.A.
LATEX CON SILICONA HUMEDO
ALGO DISTINTO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

ANTENA AUTO-RADIO
MAREL®
y deléitese escuchando
la radio de su automóvil
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES
DARWIN 279 - Tel. 55-6548 - Bs. As.

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

Parabrisas CORSA

correo

BEBES

de Julio Razeria, Mar del Plata.

Señores corsarios: recurro a ustedes para aclarar el panorama que se me presenta ante la compra de una minimoto. Lo que quiero saber es lo siguiente:

1) ¿Cuál es el valor aproximado de estas motos (que creo que también reciben el nombre de BB)?

R) Actualmente no hay una fábrica que las produzca en grandes series como hace unos años, en que lo hacía Zanella. Debe calcular, empero, que su valor de venta debe estar alrededor de los 800 pesos con motor y neumáticos, es decir, lista para andar.

2) ¿Qué potencia tiene su motor?

R) Depende del que le quiera poner. Generalmente llevan plantas motrices de 50 a 100 cm³, que erogan desde dos o dos caballos y medio a unos seis HP. Lo más usual es ponerles motores Demm o Minarelli de 50 cm³ con caja de velocidades, que son los que más fácilmente se consiguen en plaza, ya sean nuevos o usados. Otra alternativa es la de ponerles motores de tipo americano sin caja de velocidades, con embrague centrífugo o no, de los que se usaban en cortadoras de césped e incluso en karts.

3) ¿Qué velocidad aproximada desarrollan?

R) Como se desprende de la anterior, la velocidad máxima puede variar. No obstante, en este tipo de motos la velocidad final es lo de menos, ya que por los usos que se le puede dar a la moto aquélla no tiene real significación. Calcule que con un Demm o Minarelli pueda estar en los 60 km/hora.

4) ¿Quién las fabrica?

R) El único que conocemos nosotros es Horacio Turner, que realiza pequeñas series, y que está en Hipólito Yrigoyen 1191, San Martín, provincia de Buenos Aires.

JAGUAR

de Juan Toledo, Rosario de Santa Fe.

Señores: sirva la presente de adhesión incondicional de mi parte hacia vuestra afamada revista



fierrera y además para obtener información sobre los Jaguar 3,8.

1) ¿Cuáles son las características principales del motor Jaguar 3.8?

R) Eran, porque desde el año 1968 el 3.8 fue suplantado en los Jaguar por el nuevo 4.2. Se trataba de un motor de seis cilindros en línea, cuyas medidas internas eran: alesaje, 87 mm; y carrera, 106 mm; y una cilindrada total de 3.781 cm³. La potencia estaba en los 223 HP SAE a 5.500 rpm.

2) ¿Cuál es la disposición de las válvulas?

R) Era. Válvulas y árbol de levas a la cabeza.

3) ¿Y el carburador?

R) Dos carburadores SU H D 6.

4) ¿Podrían publicar una foto del auto? Si es así, muchas gracias.

R) Usted se lo merece. Ahí está la foto.

GUFL vs. MARTINI

de Gustavo A. Castro, Capital Federal.

Señores: quisiera que me contesten:

1) ¿Cuál fue la clasificación de los Porsche 917 de los equipos de John Wyer y Martini en las 24 Horas de Le Mans de 1970 y 1971 y quiénes fueron sus pilotos?

R) En 1970 el equipo de John Wyer estaba compuesto por David Hobbs-Mike Hailwood, Jo Siffert-Brian Redman y Pedro Rodríguez-Leo Kinunnen. Todos ellos abandonaron. En el mismo año el ganador fue el dúo del Team Martini formado por Dick Attwood y Hans Herrmann, que, precisamente, y viendo su sueño cumplido, se retiró definitivamente, después de esta carrera, del automovilismo activo. El restante auto de Martini —un 908—, conducido por Rudolph Lins-Helmuth Marko, terminó tercero.



En 1971 el Team Martini volvió a repetir su exitosa carrera del año anterior: 1º fue el dúo Gigs Van Lennep-Helmuth Marko y segundo Dick Attwood-Herbert Müller. El tercer coche, confiado a Vic Elford-Gerard Larrousse, abandonó. Y en cuanto al equipo Gulf de John Wyer, compuesto por los dos coches confiados a Jo Siffert-Derek Bell- y Pedro Rodríguez-Jackie Oliver (ambos en la foto), volvió a fracasar, computándoseles el abandono de ambas máquinas.

2) ¿Qué clase de producto es Gulf y qué importancia tiene dentro del team de Wyer?

R) Gulf es una marca de combustibles y lubricantes y patrocina a ese equipo (o sea que es el dueño de la mosqueta).

3) ¿Cuál fue la trayectoria automovilística de Jackie Stewart antes de comenzar su brillante desempeño en la F-1, y con qué máquina y en qué carrera se inició en F-1?

R) Stewart comenzó corriendo carreras de autos sport (llamadas Club, en Inglaterra), para después continuar en la F-3. Más tarde pasó a manejar un F-2 de Ken Tyrrell. En F-1 debutó con BRM en la primera carrera puntable de 1965, el Grand Prix de Sudáfrica.

4) Por último, ¿dónde puedo conseguir números atrasados de la revista?

R) En nuestra distribuidora, RYELA SA, Paraguay 340, Capital.

R 12 TS RA

de Ribeiro Jung SA, Porto Alegre, Brasil

Ilustrísimos y preciados señores: leí en vuestra CORSA Nº 281 la nota firmada por Peter Fox en la que se alude a la próxima aparición, en mercado argentino, del Renault 1 TS. Aquí en el Brasil, el Ford Corcel —que no es otro que



un Renault 12 apenas modificado— es fabricado desde hace un par de años. Por lo tanto, estamos muy interesados en saber cuándo va a estar disponible para la venta en la Argentina el R 12 TS.

R) Acá en la Argentina también se fabrica desde hace unos meses el R 12, estimándose que aproximadamente para diciembre saldría la versión TS, que, como explicamos en el artículo de marras, vendría equipado con un motor monoárbol a la cabeza de 1.500 cm³ y que erogaría cerca de 90 HP.

SIETE LITROS Y PICO

de Fernando Estrada, Capital.

Señores: dicen que la tercera es la vencida... y ésta debe ser mi vencida seguramente, pues es la tercera vez que les escribo. Por favor, contestadme.

1) ¿Cuál es la velocidad máxima del más rabioso Dodge de los que se fabrican en los EE.UU. (tengo entendido que es el Dodge RT) y cuál es su relación peso-potencia y cilindrada?

R) Efectivamente, el Dodge Challenger R/T (foto) es el más rabioso de los actuales de la dinastía Dodge. Su velocidad puede trepar hasta los 235 km/hora. Su potencia está en los 431 HP SAE y su peso en 1.700 kg; por lo tanto la relación es de casi 4 kg por HP SAE. La cilindrada es de 7.206cm³, repartidos en 8 cilindros dispuestos en V a 90 centígrados y a la sombra.

2) ¿Cuál es la velocidad de crucero aconsejable para mi Dodge GTX V8 y a cuántas rpm corresponde?

R) Una buena velocidad para ese coche —siempre que el camino y el tránsito lo permitan— sería unos 140 km/hora, que según el error del velocímetro estaría lograda cuando éste marca unos 153 km/hora. A esa velocidad, en cuarta, el motor gira a 3.800 rpm y recorre unos seis kilómetros con un litro de nafta, o, si lo prefiere, 120 km con 20 litros.

3) Hasta hace pocas semanas yo tenía entendido que la velocidad máxima del Lamborghini Miura P 400 S era de 300 km/hora, pero en uno de vuestros últimos números dice que no va más allá de los 280. ¿Es esto último correcto?

R) Duerma tranquilo. Su problema existencial ya está resuelto: el Lamborghini Miura P 400 S no anda más que los 280 km por hora que nosotros dijimos; ¡qué se le va a hacer...!

SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El hombre es semejante al mundo. Compuesto de tierra, agua, aire y fuego, como él...

D'arcos. El mundo del hombre.



BOWLAND PUBLIC

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA



Al Dodge 1500 no se le escapa ninguna presa.

El Dodge 1500 siempre es de la partida.

Con la misma agilidad con que corre tras la presa, toma una curva en la ruta o sube una cuesta.

Su potente motor supercuadrado de 1500 c.c. puede superar los obstáculos más difíciles.

Agilmente complementado por la caja de cuatro marchas sincronizadas. Con palanca al piso.

Por su despeje. Y por el moderno sistema de suspensión.

En su amplio baúl cabe una pieza de caza mayor. Las provisiones para una semana de campamento.

O las valijas de toda la familia. El Dodge 1500 sabe adaptarse a las circunstancias. Véalo hoy mismo en su concesionario Dodge. Manéjelo. Compárelo. Después, no se le va a escapar. ninguna presa.

DODGE 1500

Para toda la gente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com