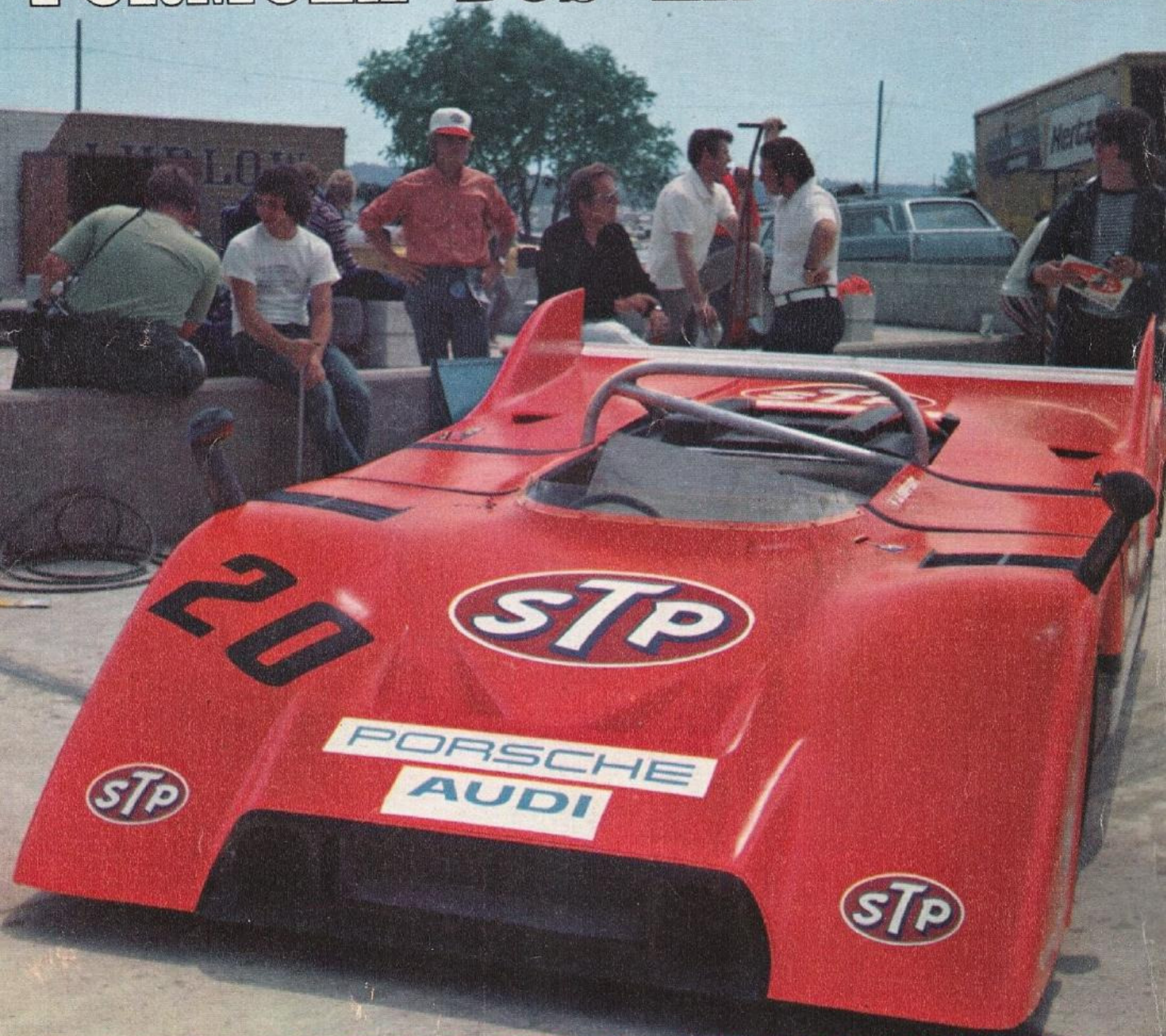


**INFORME ESPECIAL:
LA REALIDAD DE LA F.4**

FORSA

Del 23 de septiembre al 4 de octubre de 1971

FORMULA DOS EN EUROPA



CAN AM: NUEVA FISONOMIA

Los ruidos de la noche

LA NOCHE DE LAS BURBUJAS

De haber sido un poeta beat del Buenos Aires contemporáneo, José Asunción Silva habría modificado su famoso Nocturno de la siguiente manera: "Una noche toda llena / de burbujas y de música de bongoes". Probablemente en homenaje a las estruendosas vicisitudes que caracterizaron la loca-locas-fiesta de Boletín Publicitario en la boîte Burbujas, donde se congregó toda la farándula nacional, los stars del advertising y muchas figuritas difíciles del sector ejecutivológico. El frente de Quintana 360 estaba iluminado como los cines de estreno en Hollywood, con una proliferación de spots y arcos voltaicos que enloqueció de fotofobia al vecindario. En el interior, Leonardo Favio, Cipe Lincovsky, David Ratto, Karin Pistorini, Nacha Guevara, Eva Dongé, Luis Brandoni, Andy Bucovinsky, Landrú, Dalila Puzzovio, Josephine Robirosa, el Rogelio Polesello, el jocundo Bróccoli, Beba



Minina en la noche de Burbujas.

Lorena, Gian Franco Pagliaro, Marian Farias Gómez, la super beauty Dimma, la increíble Paola (modelo de cráneo absolutamente rasurado), los folks Armando Tejada Gómez y Hamlet Lima Quintana, el ingenioso Héctor Hugo Cando, el gordo Fasulo, Los Naufragos, Los Bananas, Los Safari, Ante Garmaz, entre enjambres de celebridades, colaboraban con Cacho Espíndola a calentar el ambiente. Mirtha Le-



Francés Fourot en Macako's.



grand llegó con Barbeito y Felipe del Canto con Cecilia Simonette y el comodoro Rossi Paz, de General Motors, estaba de lo más elegante. Zumbaban las cámaras de los canales de TV y hubo desfiles de modas, conducidos por Tito del Río y Cordero, pero la sensación de la fiesta fueron unas chicas sensacionales que aparecieron en tropel junto con Carlos Petit. A Mario Bertolini se le enardeció la barba, pero su mujer, que lo conoce, le dijo: "Tranquilo, bicho, que son los travesti", así que Bertolini inmediatamente se tranquilizó. El sarao celebraba el decimotercer aniversario

del Boletín Publicitario y Roberto Divito saludó a todos los que están en el humo y estaba obviamente eufórico. "Después de ésta vamos a tener que cumplir años todos los años", dijo.

LUGARES NUEVOS

Para tomar drinks after six (e incluso desayunos americanos memorables), el *must* de Buenos Aires es ahora Periplo, un lugar supersensacional ideado por la encantadora Bibi Etcheto (de Sueño Pi-beyro) y Jorge Giesso. Está en Marcelo T. de Alvear 554 y está decorado con un gusto exquisito, como un pub londinense de la época victoriana: maderas apacibles, alfombras de pared a pared, sillones de cuero y mozos increíbles, que parecen importados directamente del Támesis. Se inauguró sin promoción, silenciosamente, pero "Te espero en Periplo" está siendo la contraseña, y poco a poco la gente tuerca se está concentrando en ese nuevo lujo del atardecer porteño.

En Cañada of Gómez, en la exaltación de las pampas agrícolas, los hermanos Varvello (Oscar & José Alberto) inauguraron un *ruido place* donde noche tras noche se reúnen las girls de Cañada y las parejas más lindas de esa zona de bacanes. Hubo allí una humareda festiva que jerarquizó la presencia de Amadeo Carrizo en función de modelo nacional, de Ante The King Garmaz, *primus inter pares* de los elegantes vernáculos, y la más que atractiva Chunchuna Villafañe. El invitado de honor fue un francés de 30 años llamado Claude Fourot, maquillador internacional de la línea Helena Rubinstein, quien apareció con un traje de chiffón celeste que daba calambre, pero en opinión de algunas beauties locales está algo demasiado empulpadito. "Sauna", murmuró The King Garmaz, cuya silueta se mantiene impecable. El *ruido place* se llama Macako's y es sensacional.

Eva Kerr, sumamente trasparente, con amigos.



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 Rautemann (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: Alberto Pazos,

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 586, Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

¿SEGURIDAD EN TC?: NO DEMOS RISA, POR FAVOR...

“¿Todo para qué? ¿Para que una vez más se esgrima —desgraciadamente— el argumentito de que cada piloto juega su riesgo en cada carrera?...”

“Evitemos las conclusiones porque dan demasiado para escribir. Cada uno, que de una forma u otra estuvieron relacionados —participes o testigos— con lo que fue la carrera del domingo, sabe la responsabilidad que le toca. Esa es la mejor conclusión. Si el autoanálisis es positivo entonces puede ser que se inicie la verdadera revolución del TC.”

(Publicado en CORSA el 30 de abril de 1968 en oportunidad de la carrera de TC de Balcarce.)

“... la última carrera de TC que tuvimos terminó por demostrar que vale tan pero tan poco el día al sol de unos muchos cuando el precio de ello es la vida de unos pocos...”

“... Ahora ya no es cuestión de mandar fuegos apocalípticos sobre el automovilismo ni de que nadie se sienta conmovido en lo más profundo de su psiquis, ni de que nadie sacrifique su negocio. Es hora de que esa revolución que comenzó hace demasiados meses, fundamentada ahora en bases reales, ponga al automovilismo en su lugar: autódromos, circuitos semipermanentes, donde sea, pero lo más alejado posible del superado y tan triste circo romano.”

(Publicado en CORSA el 22 de julio de 1969 en oportunidad de la carrera de TC en Los Córdobes.)

Si esos párrafos sueltos los guardamos para reproducirlos en cuanto se produzca un inevitable accidente en una carrera de TC, veremos tristemente cómo su vigencia sigue siendo atemporal.

Las últimas carreras de TC han sido nuevamente una perfecta tentación a la trage-

dia, y por eso, una vez más, pretendemos levantar la mano antes de que se tire la piedra. Anticipándonos al futuro podemos predecir casi mágicamente lo que tiene que suceder en forma inexorable: que se produzca un nuevo accidente en la ruta, de los que por probabilidad y estadística se repiten prolijamente en determinados periodos y que, consecuentemente, se suspendan todas las carreras de TC en ruta hasta “encontrar una solución”. Y así volver a empezar.

En Chivilcoy se observó un claro ejemplo de circuito largo, más de cien kilómetros por vuelta. Allí la gente puede distribuirse bien, pero es imposible cuidarla. Y entonces puede pasar cualquier cosa, que no pasó de casualidad.

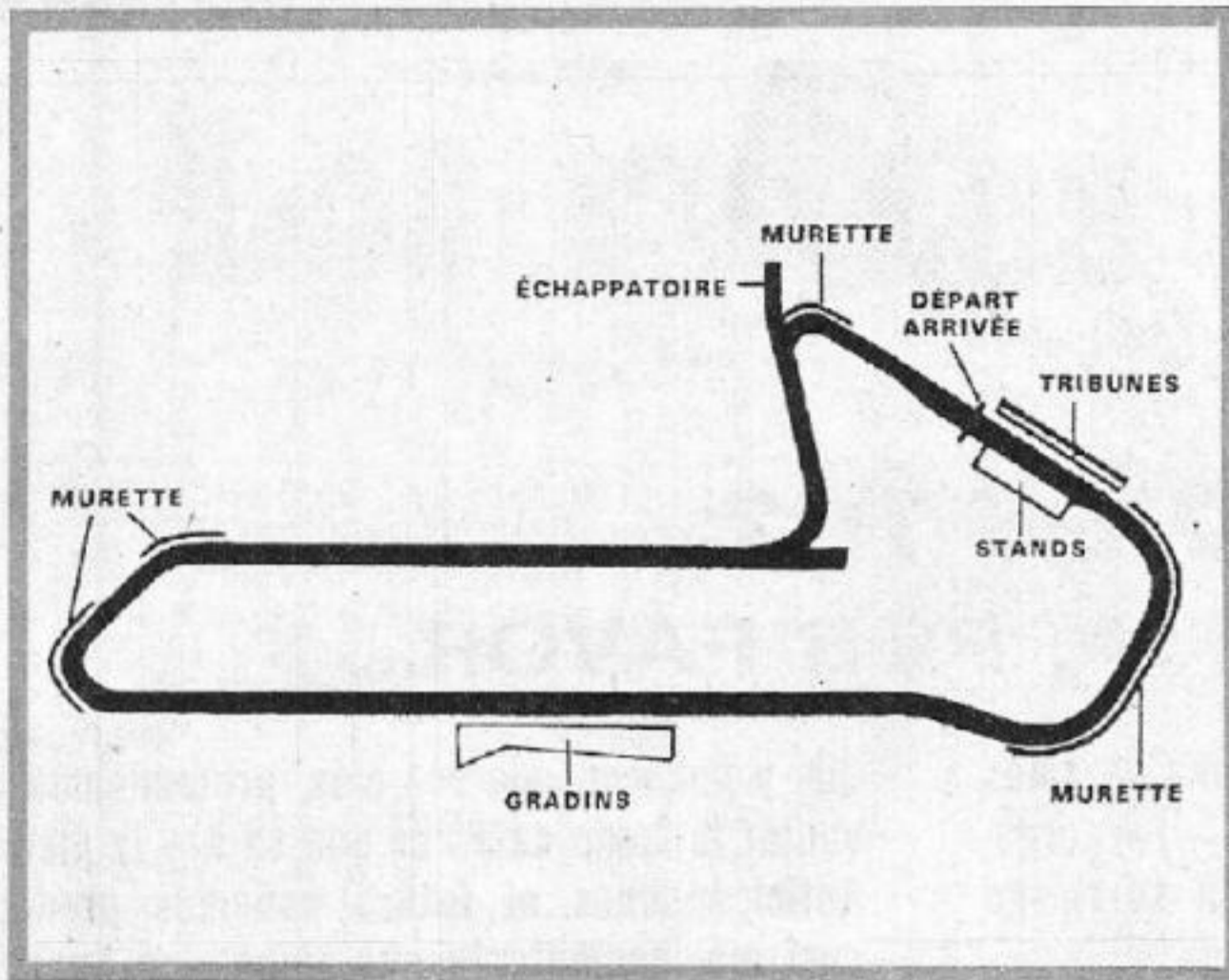
En Pergamino tenemos un claro ejemplo de circuito chico, donde, si bien se puede cuidar mejor, resulta que hay tanta gente alrededor que es imposible controlarla eficazmente. Vimos así cómo Volpicina pasaba por una verdadera cortina humana que se iba abriendo como un abanico y donde no tocó a nadie por esas cosas que nadie se explica.

Pero mientras no pasa nada todo el mundo se felicita de que no “haya pasado” nada, y adelante, como siempre.

Se corre el domingo que viene en Venado Tuerto y se volverá a correr este año en Pergamino y Chivilcoy. ¿Volveremos a ver esos milagros ya referidos? ¿O simplemente tomará cartas la realidad y otra vez habrá que lamentar cosas irreparables?

La seguridad en las carreras de TC sigue siendo un tema de importancia capital, y los mismos interesados siguen obrando como antes o con algunas medidas adicionales que son más que nada un autojustificativo. Pero veremos inevitablemente una tragedia (sin querer ser agoreros) y entonces surgirá la gran polémica. Pero ¿por qué está olvidada ahora?

ALBI F.2 -Triunfo de Emerson Fittipaldi y segundo puesto excepcional



Luego de un comienzo desafortunado por la pinchadura de una goma, Carlos Reutemann comenzó a recuperar terreno en forma brillante para escoltar finalmente a un cómodo Fittipaldi, consiguiendo así un cúmulo de hechos positivos:

AP-5. Albi, South of France, September 26, 1971. (AP) - Brazilian Emerson Fittipaldi after his victory in the 29th Grand Prix d'Albi for Formula two cars, in September 26, 1971, in Albi. AP Wirephoto Paris. 26/9/71 str 12



FITTIPALDI: «¡LOLE

- Segundo puesto en la carrera pero 9 puntos para el campeonato porque Fittipaldi es graduado.
- Le descontó seis puntos a Peterson que en Albi solo consiguió tres.
- Se alejó en forma muy importante de Schenken y Cevert.
- Demostró más que nunca no sólo su capacidad

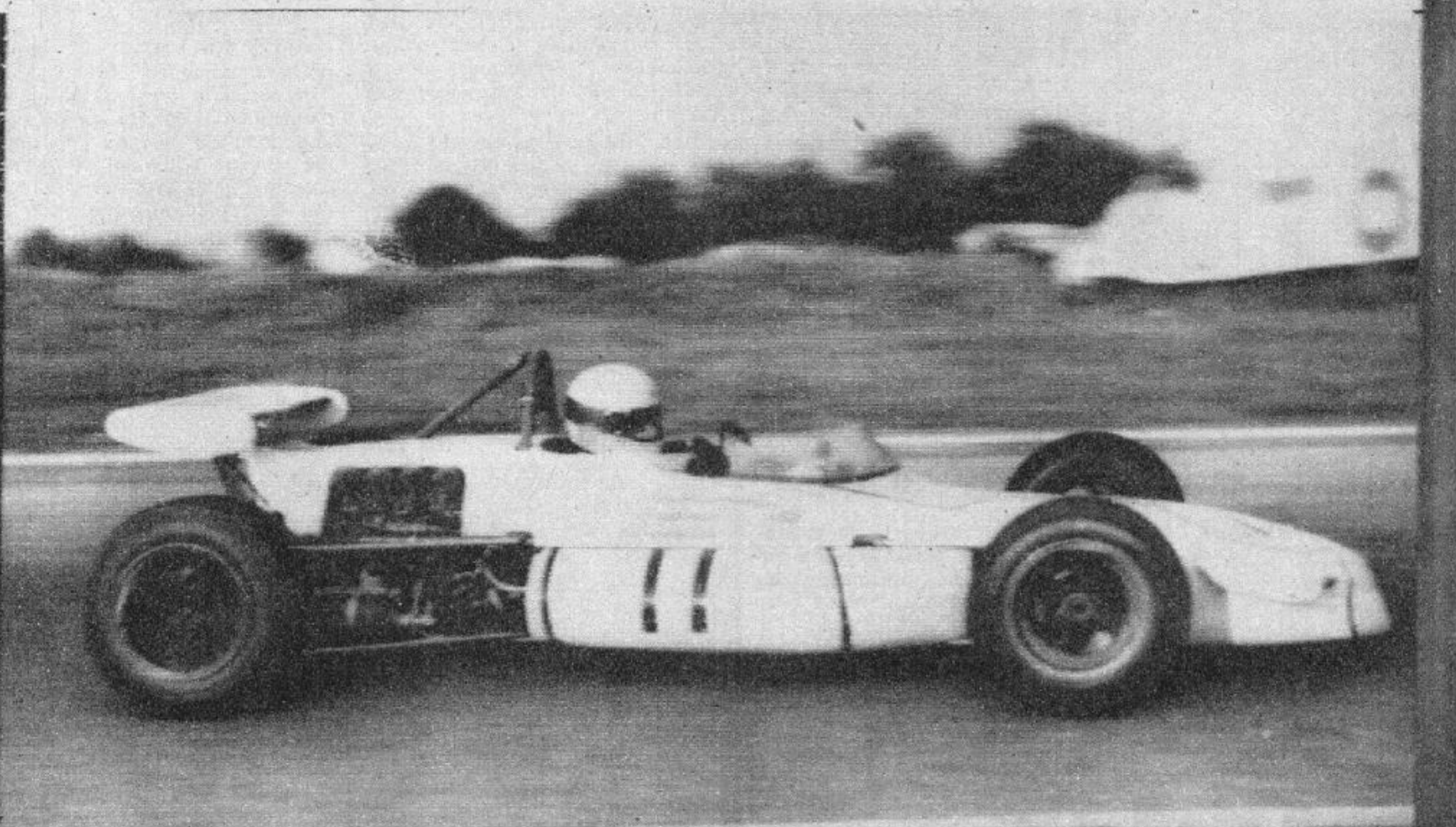
conductiva sino su enorme poder de recuperación. De tal forma el campeonato llega a sus dos carreras finales con Peterson en la punta pero Reutemann acechando. Hay 18 puntos en juego y muchas esperanzas detrás.

Emerson Fittipaldi con la corona de laureles. Caballerescamente reconoció, sin embargo, que Reutemann había merecido ganar

Arriba, derecha. Reutemann en su violenta escalada hacia el segundo puesto en un día notable.

Abajo, derecha: Fittipaldi y su Lotus 69. El brasileño lo lleva finito al auto y su triunfo fue indiscutible una vez que se detuvo Peterson.

PAR-- . Albi , South of France , September 26 , 1971 .--(AP)-- Carlos Reutemann , of Argentina , on Brabham , during the 29th Grand Prix d'Albi for formula two cars where he took the second place behind Brazilian Emerson Fittipaldi .AP Wirephotos Paris . 26/9/71 str hg



ES EL GANADOR!!!

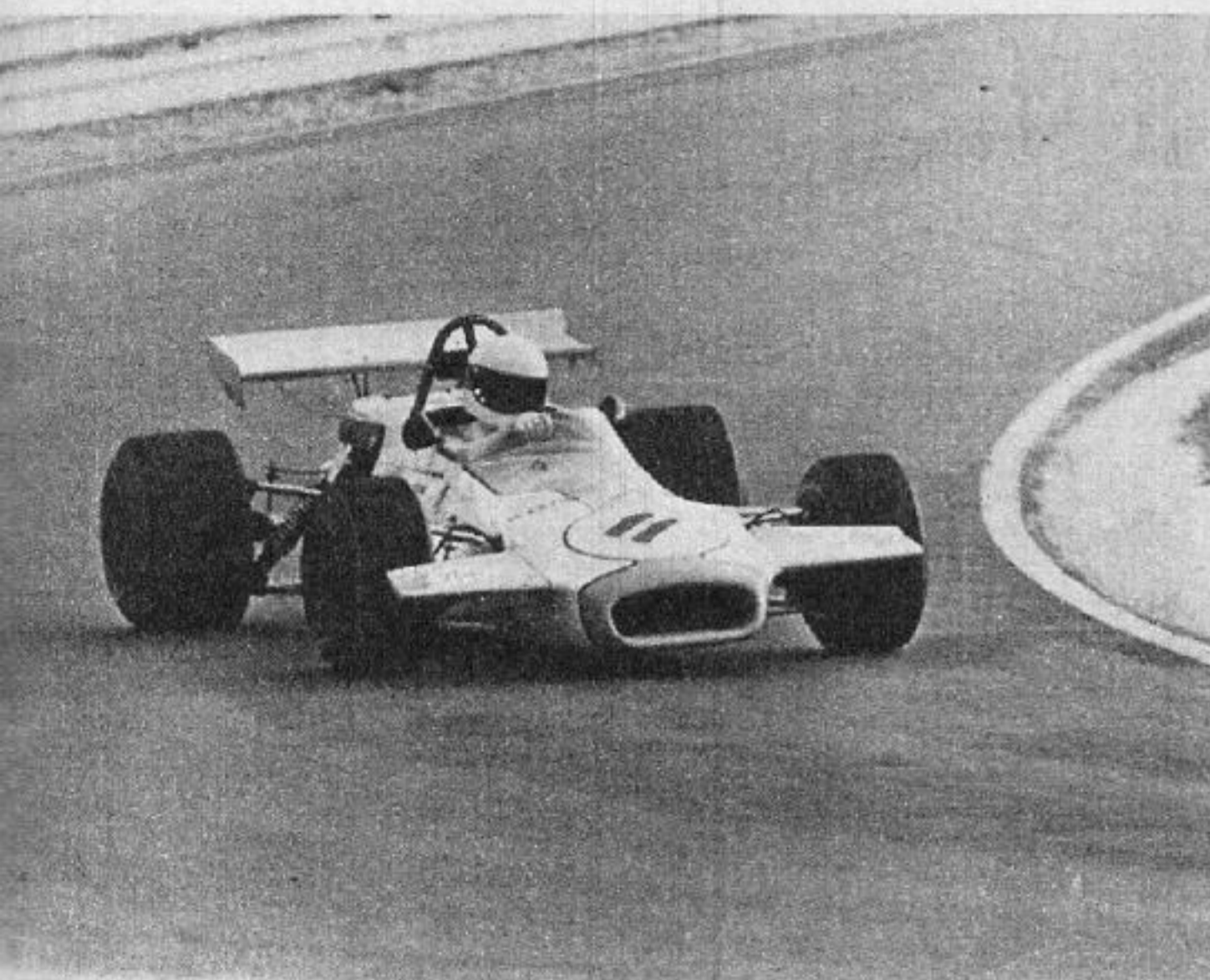


Primero tiempo en la clasificación, record de vuelta en carrera, segundo lugar conseguido luego de una recuperación formidable y nueve puntos decisivos para el trofeo europeo de fórmula dos. ¿A alguien le queda todavía alguna duda sobre el nivel conductivo de Reutemann como para seguir pensando que es un "pescador" de oportunidades?

Lo realizado por Lole el domingo en Albi fue sencillamente extraordinario en toda la dimensión que la palabra tiene. Ciertamente es que se quedó Peterson, que abandonaron Schenken y Cevert, que en parte la mala suerte de la pinchadura de una rueda en la tercera vuelta se compensó luego con el trámite de la carre-

ra, pero independientemente de todo ello el ritmo impuesto por Reutemann luego de salir otra vez a la pista, fue tan notable que vuelta a vuelta descontó ventajas hasta arribar a ese segundo puesto excepcional que, como reconoció el propio Emerson, tenía el mismo valor de un triunfo.

El circuito, veloz, angosto era nuevo para el equipo argentino. No se había corrido allí el año pasado y el tiempo record para la vuelta —para efectuar comparaciones— pertenecía a Jochen Rindt. De entrada Reutemann y Ruesch anduvieron notablemente bien y en la última hora del sábado, Lole repitió por tres veces consecutivas el tiempo de 1m11s que sería el nue-



Lole anduvo solo casi toda la carrera pasando rezagados como postes. El nuevo record de vuelta del circuito también quedó en sus manos.

vo record para el circuito en clasificación y andando solo, mientras el resto procuraba encontrar el tiempo con la chupada.

Partiendo en primera fila y si alguna circunstancia fortuita no intervenía agriamente, era evidente que había llegado el gran día de la verdad: Peterson-Reutemann frente a frente y por los puntos en la faz decisiva del campeonato. Cevert estaba más atrás y a esta altura parece haberse desinflado considerablemente.

Las dos primeras vueltas mostraron esa evidencia, pero lamentablemente en la tercera se lo ve a Lole entrar a boxes con una rueda desinflada, perdiendo así prácticamente todas las posibilidades de una buena colocación final de acuerdo a lo que son habitualmente las carreras europeas de Fórmula Dos, donde una detención significa resignar toda chance.

Sin Reutemann en la lucha,

Peterson se escapó como acostumbra y mientras Cevert paraba por quincuagésima vez en el año con el motor muerto, el paseo del sueco le daba a la carrera una tónica muy convencional. Los dos hermanos Fittipaldi, Westbury, Hill, Schenken, Lauda, Quester y los demás seguían el camino de Peterson mientras Reutemann ocupaba en la pista el último lugar.

Allí, a una vuelta y media del puntero comenzó su escalada extraordinaria que se fue complementando con el gradual abandono de muchos importantes. Wilson Fittipaldi, Dieter Quester, Peter Westbury, Patrick Dal Bo, se fueron quedando al costado. Tim Schenken —el gran rival de Lole por el segundo puesto en el campeonato— se tuvo que bajar del auto masculando ternos luego de tocarse en el angosto circuito con su propio compañero de equipo Graham Hill que a esta altura ya no parece sentirse muy có-

LAS PALABRAS DE REUTEMANN Y RUESCH

CARLOS REUTEMANN

CORSA —¿Al reanudar la marcha luego de la pinchadura pensaste que podría llegar al segundo puesto?

—Reutemann: —'No, pensé que ya no había ninguna posibilidad y salí para hacer un entrenamiento apurado. Luego vi que pasaba autos en cantidad, desde el box me indicaron la situación y apuré cada vez más. A Fittipaldi lo pasé como parado y me di cuenta que nadie podía llevar mi ritmo. Por eso pienso que este segundo puesto es mi mejor carrera, porque es algo casi imposible descontar tanta ventaja por más que la carrera venga bien barajada. Todo salió bien al final. Lástima que no pudimos seguir desde el principio con Peterson porque hoy estoy seguro que estaba para cualquier cosa.

—¿Hablaste luego con Peterson?

—Sí. Me confirmó que tenía una falla en el distribuidor, los platinos o algo de eso, pero ya antes de la carrera estaba preocupado porque este motor de Austria y Albi no era lo mismo que el famoso de Rouen o Mantorp Park. En Austria ganó bajo la lluvia y no había que exigir el motor a fondo pero aquí no sabía qué podía pasar. en efecto, falló y eso lo tiene un poco preocupado para las dos últimas carreras puntuables. Con esta carrera todo parece estar a nuestro favor.

—¿Qué novedades hay de Fórmula Uno? Se dijo esta semana que a lo mejor corrías el Gran Premio de Estados Unidos con Brabham.

—No, eso es absolutamente imposible ya que están todas las plazas cubiertas para el GP

de USA. Creo que hasta el próximo GP de la Argentina no habrá ninguna posibilidad de subirse a un F-1.

CARLOS RUESCH

CORSA —¿Te sentías ya definitivamente cómodo sobre el auto?

Ruesch: —Sí, indiscutiblemente. Además el tiempo de clasificación lo conseguí andando solo el primer día de entrenamiento, porque el sábado se cortó el acelerador y no hubo tiempo de salir otra vez. Había 40 coches que querían participar y 20 quedaron afuera. Te imaginás cómo estoy de contento.

—¿Qué pasó en la carrera?

—'Al dar las dos vueltas previas ya noté que calentaba y me alarmé. Largué sin embargo bien y durante las dos primeras vueltas pasé 11 coches, pero ya en la tercera el marcador de temperatura estaba en 100 grados y tuve que parar. Era por la bomba de agua. Para colmo cuando entro en los boxes lo veo ahí a Lole y me quería morir. Pero lo que hizo después fue extraordinario.

—¿Cómo estás anímicamente entonces para las últimas carreras?

—Muy bien. Pienso que ya estoy a 1 segundo o menos del nivel de los punteros y mi objetivo ahora es bajar esa diferencia. Inmediatamente después de la segunda carrera de Vallelunga, el 17 de octubre, me vuelvo a Argentina para pasar unos días de descanso en Córdoba y volver luego a Brasil. Lole se queda para ver una carrera sin puntos de F-1 en Brands Hatch y nos encontramos directamente en Brasil.



Jean P. Jarrier, un joven francés de menor nivel conductivo todavía que conquistó el tercer puesto en base a una correcta regularidad. Sobre el final de la carrera no pudo evitar la atropellada de Reutemann.

modo en la implacable guerra de la Fórmula Dos.

Así Reutemann fue pasando autos y autos al tiempo que se iba acercando a Fittipaldi para entrar en su misma vuelta, Ronnie Peterson entraba a boxes (luego de tantas carreras sin una falla) con un aparente problema eléctrico. Reanudó, pero ya atrás de Reutemann que también lo pasó a Fittipaldi —promediaba la carrera— y se encontraba así en la misma vuelta que el brasileño, nuevo puntero ante la parada de Peterson.

Noveno, octavo, séptimo, sexto. Al cumplirse poco más de 40 giros, Reutemann estaba ya quinto detrás de Fittipaldi, Jarrier, Migault y Mazet y entonces sí una predicción podía tomar consistencia: Reutemann puede llegar a un increíble segundo puesto. Los tres franceses que lo precedían son buenos pilotos del montón, pero ninguno de ellos podía aguantar el ritmo aplastante de Reutemann que

giraba todo el tiempo en el entorno del nuevo record de vuelta para circuito, logrado también por él mismo.

Se fue distanciando de Fittipaldi pero era imposible descontarle todo el giro y así se llegó al increíble final que le significan ahora nueve puntos de capital importancia para la definición del campeonato: Peterson sin embargo también cosechó tres unidades, llegando atrás y de tal manera hay siempre nueve puntos largos, entre los dos, pero quedan aún dos carreras puntuables y a la vez Schenken y Cevert se quedaron atrás.

LA CONFIRMACION DE MUCHAS COSAS

Ante la excelente actuación de los dos pilotos argentinos en Albi, es agradable confirmar muchas de las cosas que reseñamos hace tiempo y que hoy es

oportuno sintetizar nuevamente.

1º—Que no pueden quedar dudas sobre la capacidad de Reutemann frente a todos y que es una estupidez hablar de un "pescador" de resultados.

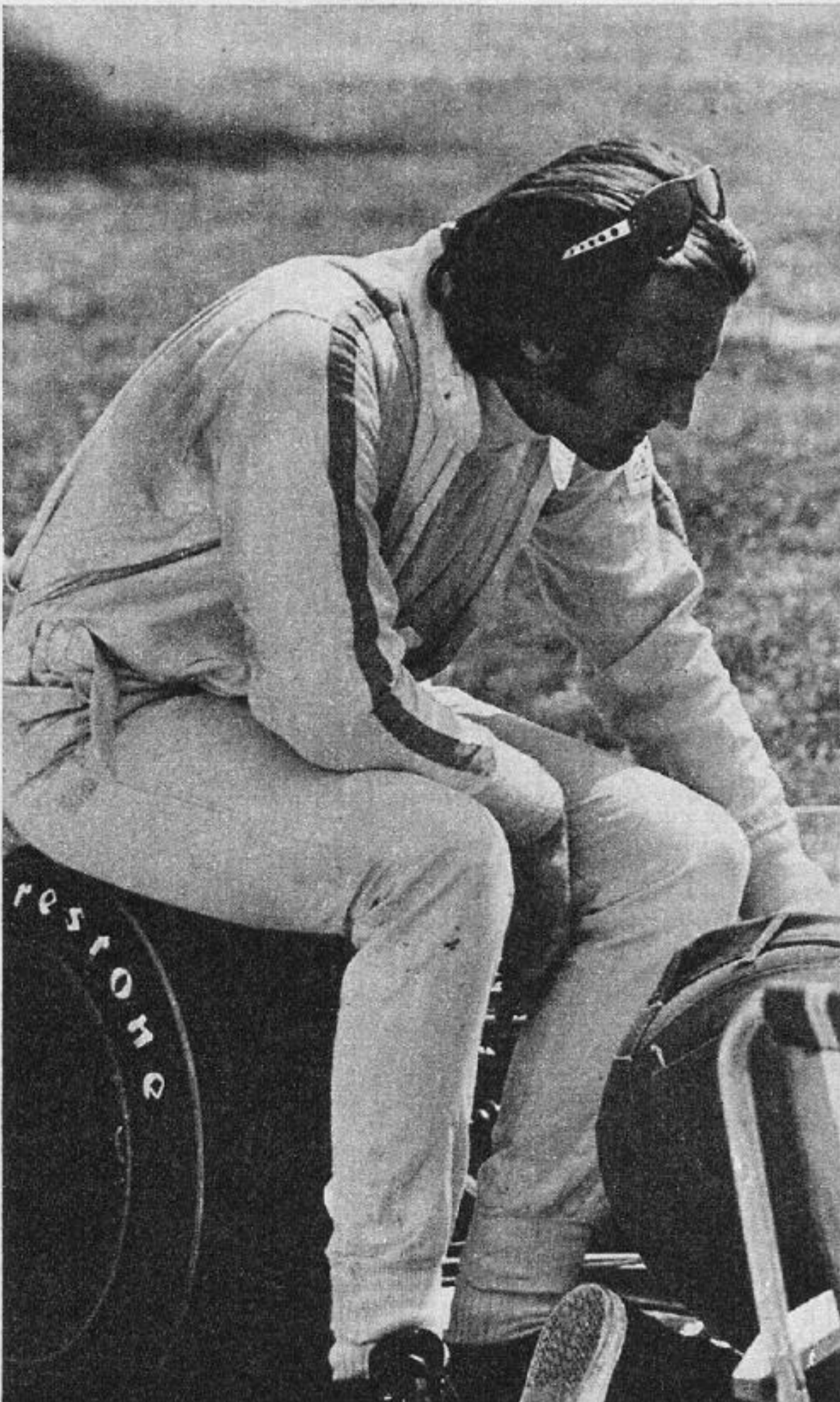
2º—Que el ordenamiento de la Fórmula Dos es indiscutiblemente Peterson-Reutemann-Cevert-Schenken como dijimos hace mucho y no que Lole aprovechaba lo que Peterson o Cevert podían dejar.

3º—Que la adaptación de Ruesch era cuestión de tiempo y confianza a una categoría tan difícil y que no cabía echarle la culpa ni al auto, ni a él ni al equipo en sí. Ahora está consiguiendo los tiempos que debe conseguir y eso se lo dio la experiencia.

4º—Los buenos motores definen todo. Reutemann y Ruesch usaron motores de Novamotor y quedó claramente comprobado que andan como lo mejor, definido punto a favor de Reutemann que fue quien insistió al pro-

mediar el año en la conveniencia de cambiar de preparador. Para las últimas carreras los dos seguirán usando motores de los hechos por los hermanos Pedrazzani en Novara.

.....
Salvado el inconveniente de una mala interpretación de los cronometristas que no sabían si Lole estaba segundo o quinto por una confusión, en definitiva Reutemann ocupó el lugar que le correspondía en el podio junto a Emerson Fittipaldi y en tercer lugar quedó Jean P. Jarrier, un francés nuevo que a pesar de haber sido ostensiblemente doblegado por Reutemann en la parte final de la carrera, evidenció una regularidad destacable. Alegría sin par en el box argentino como es lógico, ante un segundo puesto que moralmente —y legalmente por el campeonato por cuanto Fittipaldi es graduado— constituyó la gran carrera de Reutemann en Europa.



Reutemann pensativo, como siempre: ¿Correrá quizá un F. 1 en la carrera sin puntos de Brands Hatch? Es posible...

GRAND PRIX DE ALBI - F. 2

CIRCUITO DE ALBI (FRANCIA) - 3.636,15 m - 26/9/71

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	1h16m49s1	63
2º	11	Carlos Reutemann	Brabham BT 36	1h17m49s2	63
3º	18	Jean P. Jarrier ..	March 712 M ..	1h17m59s5	63
4º	23	François Migault ..	Lotus 69	s/t.	62
5º	1	Graham Hill	Brabham BT 36	s/t.	61
6º	10	Ronnie Peterson ..	March 712	s/t.	61
7º	18	Jean P. Jaussaud	March 712	s/t.	58
8º	22	Peter Westbury ..	Brabham BT 36	s/t.	57
9º	29	François Mazet ..	Chevron B18 C ..	s/t.	53
10º	17	Nikki Lauda	March 712	s/t.	42
11º	27	Patrick Depailler ..	Tecno	s/t.	37
12º	31	Patrick DalBo ...	Pygmée	s/t.	26
13º	16	Wilson Fittipaldi ..	March 712	s/t.	19
14º	37	Dieter Quester ..	March - BMW ..	s/t.	19
15º	38	Mike Beuttler ...	March 712	s/t.	18
16º	14	Tim Schenken ..	Brabham BT 36	s/t.	16
17º	30	Giovanni Salvatti ..	Tecno	s/t.	16

Promedio del ganador: 179,235 km/h.

Record de vuelta: para Carlos Reutemann, en la 19a. vuelta: 1m 11s7, a 182,568 km/h.

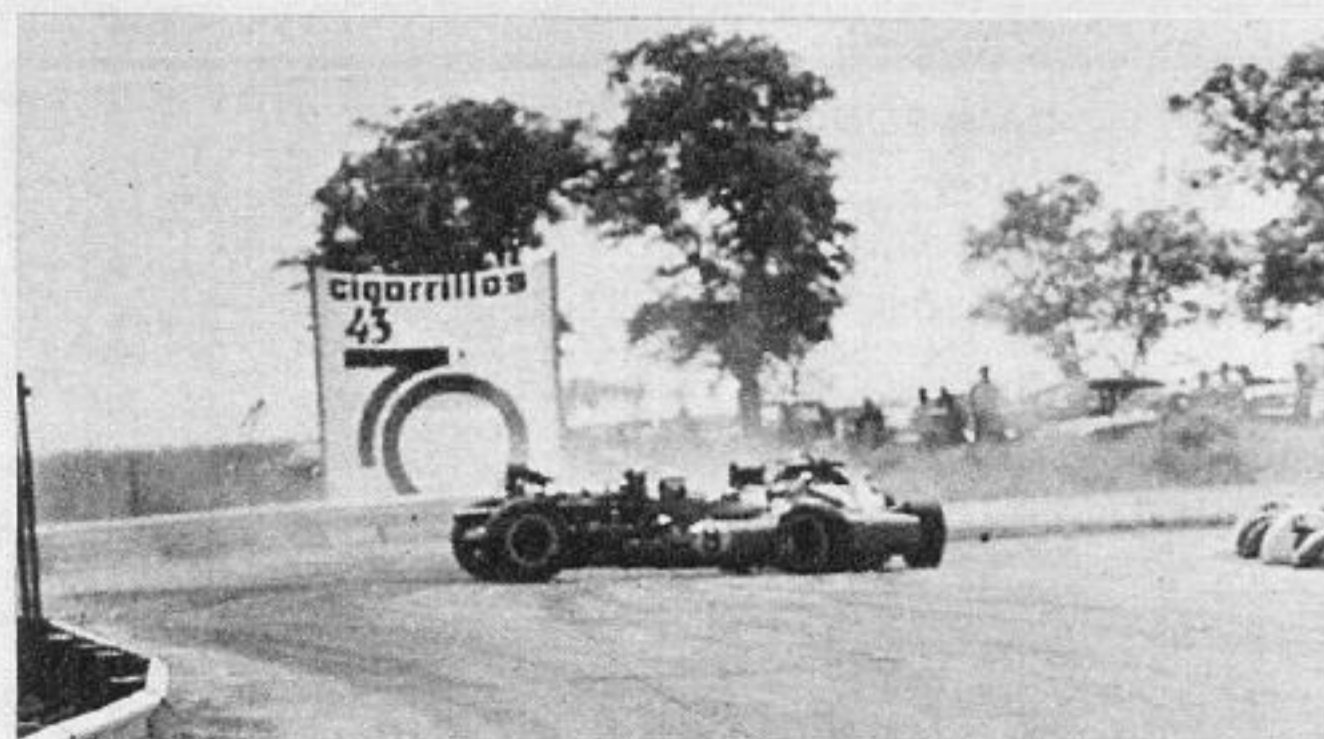
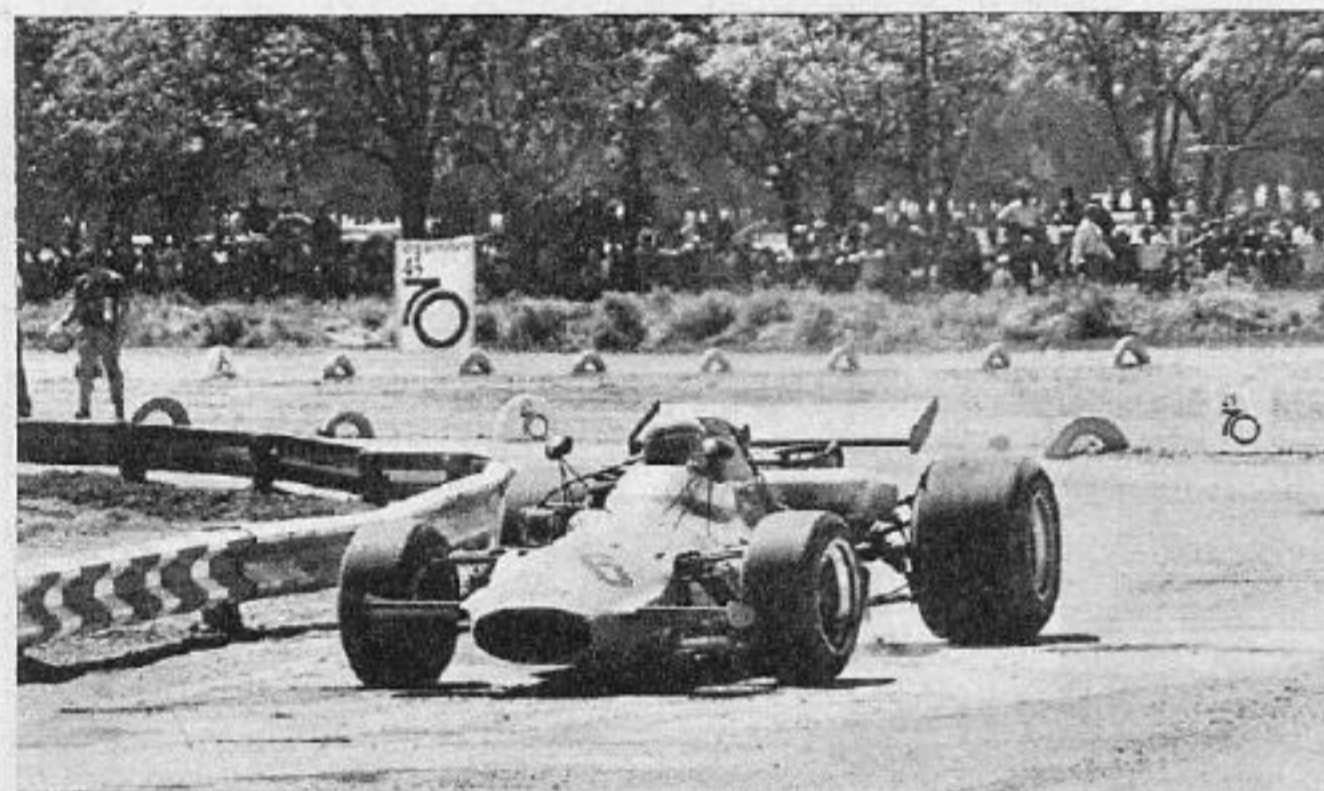
Abandonaron: François Cevert, Carlos Ruesch y Tetsu Ikuzawa.

CAMPEONATO EUROPEO DE F. 2

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Ronnie Peterson	45
2º	Carlos Reutemann	36
3º	Tim Schenken	27
4º	François Cevert	22
5º	Dieter Quester	19
6º	Wilson Fittipaldi	16
7º	Jean P. Jaussaud	9
8º	Nikki Lauda	8
9º	François Migault	7
10º	Jean P. Jarrier	6
	Derek Bell	6
12º	Peter Westbury	5
	Gerry Birrell	5
14º	John Cannon	4
	John Watson	4
16º	Brian Hart	1
	Helmut Marko	1
	François Mazet	1
	Silvio Moser	1
	Alistair Walker	1
	Bob Wollek	1

AUTOS Y VIBRACION EN LAS ROSAS F.1

Después del indudable espaldarazo anual de Rafaela, la Fórmula Uno mostró una buena cantidad de autos presentes en la inauguración del semiautódromo de Las Rosas. Hubo lucha, hubo trompos, hubo piñas y hubo varios punteros hasta que en definitiva fue Jorge Ternengo el que impuso condiciones, volviendo al triunfo en la categoría donde hizo su escuela

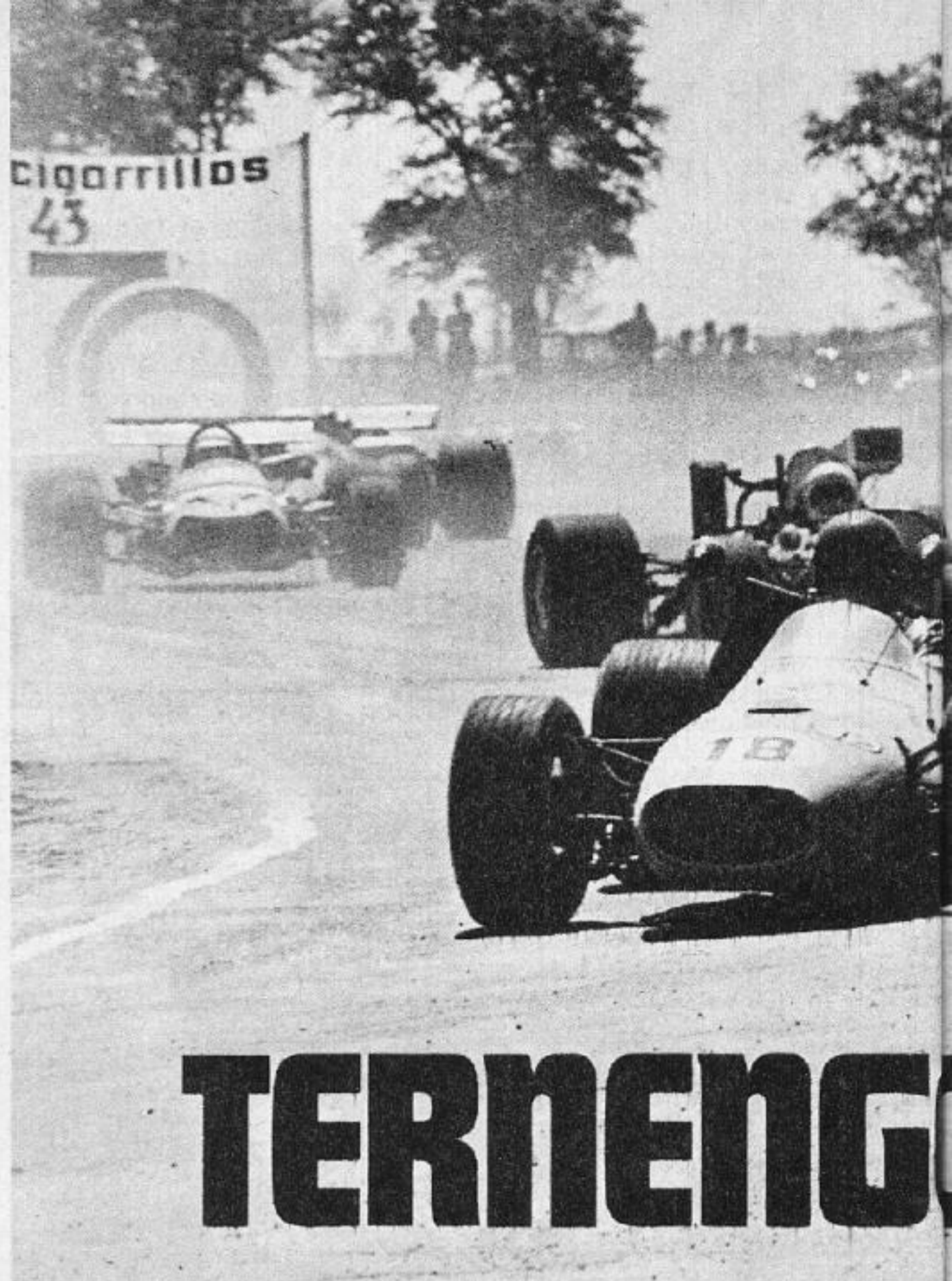


Preciso momento en que en la última vuelta se chocan Prono y Almeida. Ambos perdieron el segundo puesto por esa razón.

Largada de la final. Bianchi en punta con Sancho ahí no más.

Jorge Ternengo, ganador indiscutido. Largó entre los últimos y en una regla atropellada se colocó en la primera posición.

Malnardi ganó el segundo lugar sobre el final.



Con la carrera del domingo en Las Rosas, reservada para coches de MA F1, quedó inaugurado el nuevo autódromo asfaltado de la ciudad que es sede del Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo. En una zona que siempre se caracterizó por el fervor del público hacia los monopostos, que ha contado con valores del más alto nivel en la antigua Fuerza Libre y ahora en Fórmula Uno era lógico suponer que serían éstos últimos los que abrieran el fuego.

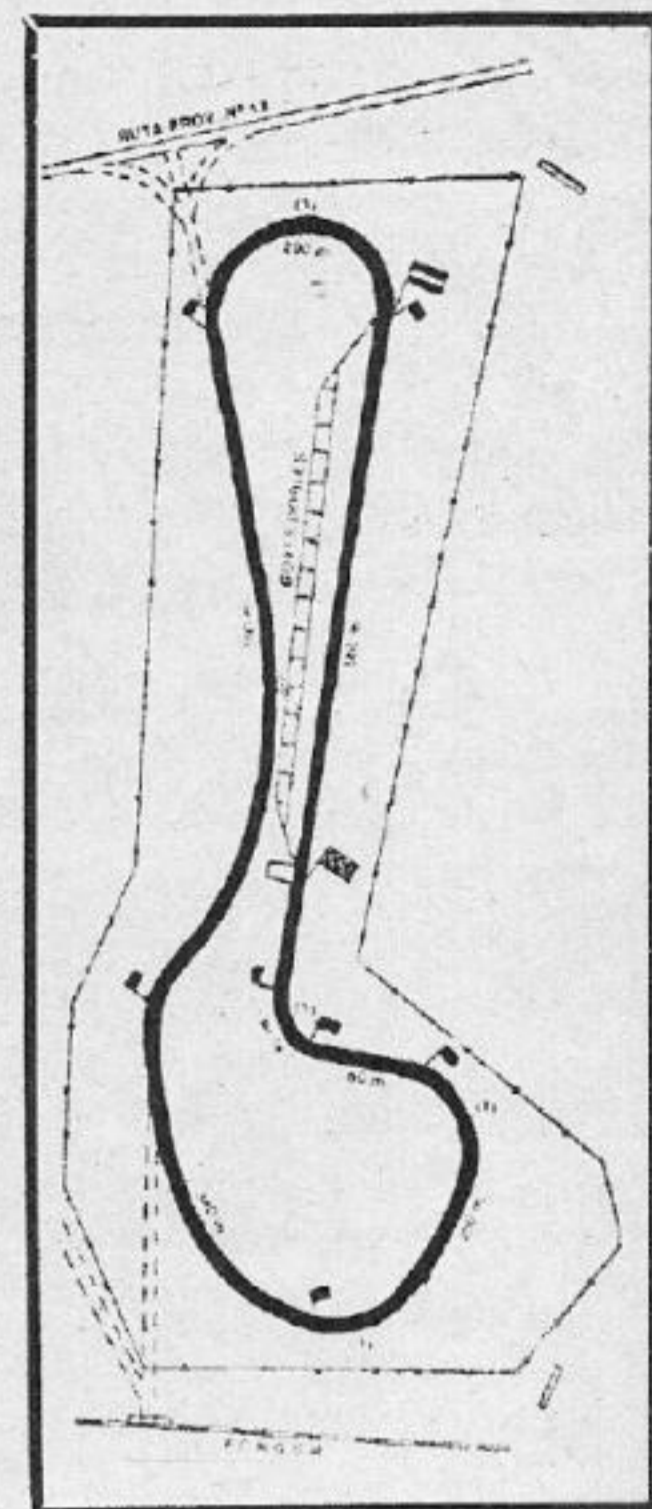
El circuito responde a un trazado atractivo aunque algo reducido para máquinas de este porte. A la recta principal sigue un curvón que desemboca directamente en la recta opuesta y es algo más larga y con una pequeña comba en su mitad. Al final de ésta se dobla abruptamente, entrando a una rectita de 200 metros, se frena y casi totalmente en un retome, y luego de otra corta recta se cierra el giro doblando 120 grados. Hasta ahí todo bien. Lo que no estaba bien: el piso del exigente trazado. En las zonas de aceleración y frenado especialmente, las gomas levantaron el asfalto y fue entonces cuando muchas piedras sueltas y pozos dificultaron la marcha normal e hicieron hacer macanas hasta a pilotos experimentados como Jorge Cupeiro que tanto en la serie como en la final se vio relegado por golpes derivados del mal estado del circuito.

En lo atinente a la infraestructura el autódromo de Las

Rosas pasó sin dificultades la prueba (en un principio sí la tuvo y ello ultimó la postergación de siete días, de la inauguración). Guard rails buenos como boxes, elementos contra el fuego, y una organización impecable fueron logrados por gente que sabe hacer bien las cosas cuando se lo propone. El público, bien ubicado, respondió de una manera que nosotros no hubiéramos imaginado. Ahora, es de esperar que parte de la extraordinaria recaudación lograda se reinvierta en una nueva carpeta asfáltica; es la prioridad N° 1 si Las Rosas quiere contar con un autódromo "comme il faut".

El GP de F1 de Las Rosas se presentaba como, sino una revancha al menos como una especie de premio consuelo post Rafaela. Incluso se llegó a hablar de la presencia de Di Palma y Estéfano, que luego no se concretó. Pero sí estuvieron las figuras de mayor predicamento de F1 como Plá, los dos Ternengo, Favre, Requejo, Bianchi, Almeida, Sancho, Prono, Ragno y el ganador de las últimas 500, gran favorito, Jorge Cupeiro. Cuvertino, si bien llegó a último momento no fue de la partida dado el bajo rendimiento de su máquina.

Y la carrera fue sumamente interesante. Dos series muy peleadas y una final con numerosas alternativas y cambios constantes en los marcadores parciales, hicieron que el público se retirara satisfecho del espectáculo y lo que es más importante con gran expectativa



D EN LO SUYO

para la próxima de F1 a disputarse el 12 de octubre.

En las dos series a diez vueltas compitieron en la primera los tiempos impares del sábado mientras que en la segunda lo hicieron los pares.

Largada la primera el Gallego Cupeiro inmediatamente puso luz respecto al segundo que era Carubia a quien seguía Ragno con el Rico Chevrolet. Pero al llegar a la zona de los mixtos inesperadamente Cupeiro hizo un trompo y dió contra la barrera de contención con la rotura de una manguera de agua y el consiguiente abandono parcial.

Carubia tomó entonces la punta defendiéndose de los embates de Carlitos Ragno que fructificaron en la quinta vuelta. A todo esto el uruguayo Bianchi que marchaba tercero asediaba a Carubia y en la última curva de la última vuelta lo pasó. Cuarto fue Almeida (buen chasis pero motor flojo según él mismo) y quinto Orlando Sotro con su eterno Sotro Falcon. En la segunda serie la cosa también estuvo muy peleada, ya que la corta duración (apenas 11 minutos de carrera) exigiría mostrar todos los naipes de una vez. Tomó la punta Ternengo y a las cinco vueltas Plá consigue superarlo ante la algarabía del público local. El Nene no perdió contacto e incluso en determinado momento lo superó, para acusar inmediatamente problemas de motor. Abandonó y dejó el segundo puesto a Mainardi que a su vez precedió a Sancho y Favre.

FINAL: EL SHOW DE LAS PIEDRITAS SUELTAS

Con el piso mostrando el trajín de las series, se largó la final que congregó 13 máquinas, de las cuales las de Plá y Ragno eran las primeras en el encolumnamiento. Por el contrario, Cupeiro y Ternengo debían remontar desde la cola del pelotón para colocarse favorablemente en el pelotón.

Plá el primero en llegar a la curva con Ragno y Carubia por popa, en la tercera vuelta ambos los pasaron simultáneamente al fondo de la recta principal el uno por babor y el otro por estribor. Muy apretados Ragno logra doblar sin novedad lo que no sucede con Carubia que además de entrar descolocado es tocado de atrás por Sancho que lo mandó a inspeccionar el paisaje lindero al circuito. Poco después Ragno sufriría un problema de frenos y Plá de embrague, por lo que cumplidas cuatro de las veinte vueltas la posición era la siguiente: Primero Almeida, segundo Sancho, tercero Cupeiro en gran atropellada, cuarto Mainardi y quinto Carlos Ternengo, sexto Favre y séptimo Jorge Ternengo y octavo Matraca Prono. Y mucha atención con estos dos últimos. Durante unas cuantas vueltas los tres primeros se fueron juntando cada vez más hasta que en la séptima Cupeiro pasó al primer puesto. Pero no le duró mucho la alegría ya que en la siguiente el Trueno Chevrolet se dió contra el guard rail en la curva

de retome. Entonces Cupeiro cantó el no va más.

Sancho quedó momentáneamente en el liderazgo del pelotón pero tampoco a él le duró el dulce, ya que Ternengo en una maniobra verdaderamente magistral lo pasó en la parte más difícil del circuito y entonces fue cuando comenzó a poner distancias con sus seguidores que sería definitiva. Pero todavía quedaban expectativas a granel para que el público gritara y pataleara. En la vuelta 11 abandonó Sancho y Almeida vuelve a colocarse segundo. Pero hete aquí que Prono, repitiendo lo de Jorge Ternengo venía matando desde atrás y ante las señales que le hacían desde el box empezó a descontar a ojos vistas, hasta que en la última vuelta de puro corajudo no más lo pasó a Almeida en la horquilla del mixto, sin poder evitar de hacer un trompo, a la salida de la misma. Almeida no pudo evitarlo, y se produjo la piña. Mainardi con una excelente maniobra los esquivó y termina segundo de Ternengo. Después salieron de su varadura Prono (tercero) y Almeida (cuarto) con la trompa de su Quito hecha pedazos.

En definitiva una carrera interesante por sus alternativas que salvó la plata y tres nombres en los primeros tres puestos que mostraron una calidad de manejo excepcional, que fue premiada esta vez verdaderamente.

PIMPOLLITOS DE LAS ROSAS

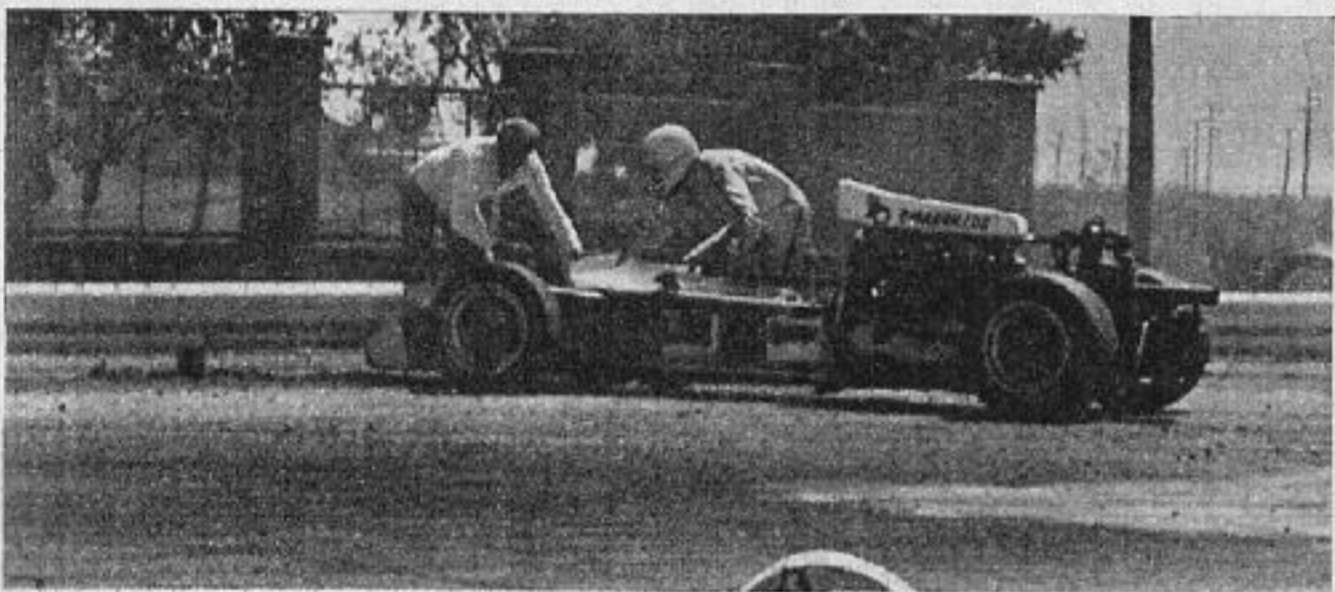
El viernes comenzaron los entrenamientos en el nuevo autó-

dromo, y con ello el deterioro del piso. Por esta razón se suspendieron los reconocimientos al circuito que se harían el sábado a la mañana; ya que había que darle tiempo para que fraguaran a algunos parches de cemento portland. Lo que quedó sin solución es el ondulado del piso en algunos sectores, especialmente en la curva que lleva a la recta principal.

El arreglo que tiene el rosarino Daniel Sancho con Víctor Hugo Plá que le alquila el Bravi-Chevrolet, responde a los siguientes términos: Sancho abona pesos 200.000 viejos por carrera más la mitad de los premios que obtenga, y se reserva el derecho de vender toda la publicidad que pueda en su exclusivo beneficio. "Cuando se arrima, el asunto anda —dice el del cervantino apellido— el problema está en hacer la diferencia". Business are business.

Las Rosas es uno de los pocos autodromos del mundo y sus galaxias cercanas, que establecido en una zona de estricta llanura cuenta con montañas para ntural tribuna del público asistente. Succede que a la vera de la recta principal, hay un terreno minado de silos subterráneos. La tierra sacada de los mismos forma (desde hace años a juzgar por la vegetación que las recubre) la insólitamente ubicada cordillera.

También había en el circuito una molesta capita de tierra suelta que se volatizaba al paso de las máquinas, y "que para qué



te voy a contar" cuando alguien pisaba la banquina. En relación con ello, Almeida hizo trabajar su sesera y puso en práctica la idea de recubrir las rótulas de la suspensión con polietileno de bolsita ex Superviena Wilson.

Carubia comentaba después de la primera serie con evidente entusiasmo las virtudes del coche del uruguayo Bianchi. "Para un circuito como éste es un auto muy maniobrable y además el Falcon empuja una barbaridad...". Así fue como le pasó por encima al Gurí...

Exultante Maccari y una noticia que no nos asombró mucho: "¿Sabés cuánto hicimos? 12 paños...".

Ragno estaba compungido por sus desdichas en la serie final. "Agarré la punta y cuando me estaba tomando el buque me quedé sin frenos. Al final de la recta opuesta. Seguí derecho como venía por la vía de escape creyendo que el asunto estaba solucionado cuando llegué al curvón el coche no respondió al freno. Por no darme contra el guard rail encaré hacia la banquina y... dos vueltas. Lo que realmente lamento es que el coche quedó destrozado...". Una rueda de menos, otra apuntando caprichosamente para cualquier lado y deterioros generales del Rico, atestiguan lo dicho.

Retrasos y abandonos en la final: Plá: disco de embrague. Carubia: despiste y suspensión. Sancho: temperatura, principio de fundida. Cupeiro: piña. Sotro: dobló una barra de dirección. Bianchi: carburación defectuosa.

Cuando nadie lo pensaba así el domingo por la mañana se presentó para largar Prono. Había ido hasta Rafaela y allí le hicieron el auto de nuevo después de la torta del sábado. Hasta las tres de la mañana se trabajó en suspensiones, dirección y fabricando una trompa nueva. Valió la pena tomarse el trabajo.

Secuencia de uno de los accidentes del "Gallego" Cupeiro: se golpea de nariz contra el guard-rail, poco después baja del auto y arregla el plástico como para salir del paso. Abandonó.

LOBOS: VOLVIO EL RALLY

Hacía algún tiempo ya, que la Asociación Argentina de Rally no aparecía en el candelero de la actividad ratera. El domingo la AAAR volvió con sus huéspedes al trazado que parte y arriba a la ciudad de Lobos. Una cantidad de inscriptos muy buena —59 unidades— dio la tónica de la carrera y más con la presencia de 5 Fiat 128, uno de ellos con preparación Caldarella, que indudablemente en los papeles iban a ser grandes candidatos de la categoría B. Una de las cosas más trascendentes del Rally Vuelta de Lobos lo constituyó el hecho de que en los "prime" (Velocidad Libre) el tránsito había sido cerrado (inusual en rally hasta el momento) y en cada tramo se disponía de una ambulancia con médicos y equipos, para cualquier contingencia.

Pero vayamos a la carrera en sí. El trazado fue realmente una pegada en cuanto a su elección y por la dificultad de los caminos secundarios utilizados. En lo que respecta al desarrollo de la carrera, diremos que de entrada apuntó como un serio candidato en la categoría grande el Torino que a la postre fuera ganador, tripulado por Donaire-Maque. El auto tiene mucha "polenta" y no hay duda que Donaire lo sabe llevar con su apellido. En la clase C, hubo mucha paridad entre Peyrel-Desquez y Vigarelli-Rosenfeld (404 y 504, respectivamente) durante toda la carrera, pero al final el binomio tandilero Peyrel-Desquez se llevaron los honores. Una mención importante en esta categoría: el Peugeot 403 de Oscar-García que anduvo como los dioses (aunque llegó sin embrague) y su piloto mereció 10 puntos en conducción en la zona trabada y dentro de lo que le puede rendir a alguien un ya vetusto 4-3.

En la B se preveía en la partida un dominio absoluto de los 128, pero al sacar cuentas una vez terminada la carrera, el auto Unión de García-Vázquez se llevó las palmas superando al 128 de Galarraga-Picca. El Fiat 600 de Menéndez-Domínguez anduvo toda la carrera a fondo y fue así como sumó puntos hasta encontrarse en la punta.

Menéndez-Domínguez hicieron una gran carrera con su "fitito" y representaron a Corsa en el rally. ¡No tenés representante Gorosito! Podemos decir que una vez finalizado este rally volvimos a Buenos Aires realmente satisfechos por haber sido testigos de una buena organización y de una buena carrera, en algunas clases definida con bandera verde. Que se repla.

GRAN PREMIO DE LAS ROSAS

DEP. AUTOMOV. DEPORTIVO LAS ROSAS (Prov. Santa Fe)
Circuito de 2.370 metros - 26/IX/71

CLASIFICACION

Primera Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	37	Ragno, Carlos	Rico-Chevrolet	11m21s9	10
2º	18	Bianchi, Jorge	Crespo-Falcon	11m27s2	10
3º	35	Carubia, Roberto	Bravi-Chevrolet	11m27s8	10
4º	21	Almeida, Omar	Quito-Chevrolet	11m44s9	10
5º	5	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon	11m52s4	10

Promedio del ganador: 126,176 km/h.

Record de vuelta: para el 37 de Carlos Ragno (Rico-Chevrolet) en 1m05s6, a un promedio de 131,158 km/h.

Segunda Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	3	Plá, Víctor Hugo	Trueno-Chevrolet	11m17s4	10
2º	56	Mainardi, Emilio	Union-Fiat	11m27s8	10
3º	31	Sancho, Daniel	Bravi-Chevrolet	11m45s9	10
4º	8	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	11m59s7	10
5º	38	Ternengo, Carlos	Pian-Ford	12m00s1	10

Promedio del ganador: 127,015 km/h.

Record de vuelta: Víctor Hugo Plá en la 3a. con 1m05s1, a un promedio de 132,015 km/h.

SERIE FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Puntos
1º	6	Ternengo, Jorge	Berta-Tornado	22m54s1	20
2º	56	Mainardi, Emilio	Union-Fiat	23m55s3	20
3º	9	Prono, Héctor	Bravi-Tornado	23m56s1	20
4º	21	Almeida, Omar	Quito-Chevrolet	24m20s9	20
5º	8	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	23m03s6	19
6º	38	Ternengo, Carlos	Pian-Ford	23m33s6	19
7º	18	Bianchi, Jorge	Crespo-Ford	23m01s4	18
8º	5	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	24m19s3	18
9º	4	Cupeiro, Jorge	Sprint-Chevr.	14m52s3	13
10º	31	Sancho, Daniel	Bravi-Chevrolet	s/t.	11
11º	35	Carubia, Roberto	Bravi-Tornado	s/t.	4
12º	3	Plá, Víctor Hugo	Sprint-Chevr.	s/t.	3

Promedio del ganador: 125,231 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE M. A. FORMULA UNO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Jorge Cupeiro	24
2º	E. Fernandino (h)	18
3º	Omar Almeida	15
	Héctor Prono	15
5º	Orlando Sotro	13
6º	Daniel Sancho	12
7º	Daniel Favre	10
8º	Emilio Mainardi	9
9º	Jorge Ternengo	8
10º	Domingo Montore	6
11º	Roberto Carubia	4
12º	Víctor Hugo Plá	2
13º	Luis Di Palma	1
	Carlos Ternengo	1

IKA RENAULT 

CONCESIONARIOS

IKA RENAULT 

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



La calidad bien financiada empieza por...



**AUTOMOTORES
POMPEYA S. A.**

Avda. Centenera 2904 - Capital

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



O. y N. OLIVIERI S.A.

Avda. Rivadavia 12950 - Ciudadela

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



**AUTOMOTORES
CANDIANO CONCIV**

Avda. Cabildo 4137 - Capital

TORINO 1971



coupe
TORINO TS
TORINO GS
cuatro puertas
TORINO TS
TORINO L
TORINO S

**Sabemos
lo que usted
quiere
de un coche**



**SANABRIA
AUTOMOTORES S.A.**

Sanabria 2470

Avda. Juan B. Justo 7493 - Capital

En el Norte ya son conocidas desde hace tiempo las virtudes conductivas de Pedro "Pirincho" Parra, el tucumano que ahora estrenó una nueva cupé Fiat 1.600 para ganar brillantemente frente a nombres como Gradassi, Nasif Estéfano, Castañón o Pascualini, alcanzando así una confirmación que no es novedad Muy buena carrera de TN -Grupo Uno- en caminos que son lo ideal para esta categoría

PARRA

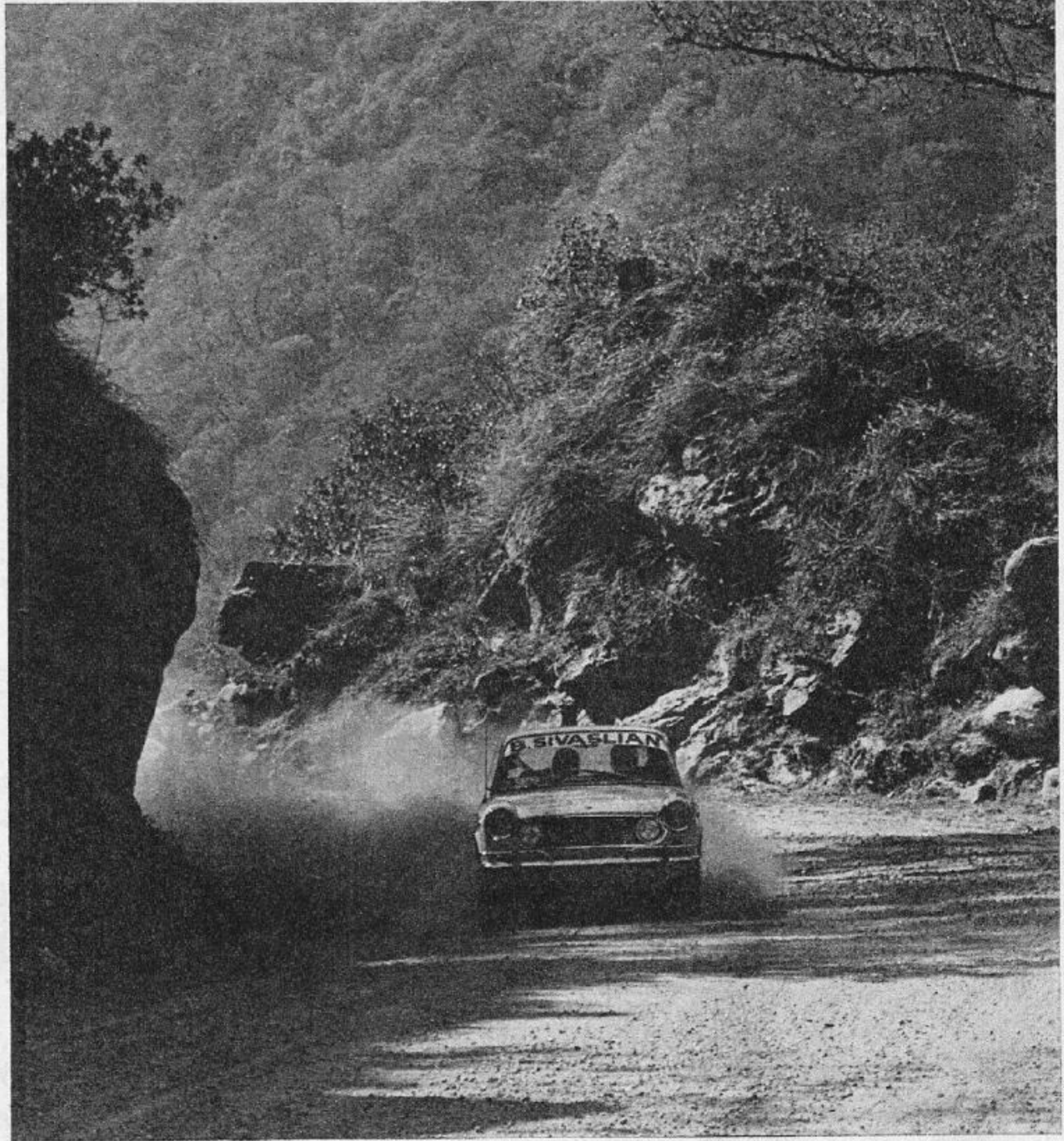
No pudo ser mejor la idea de la Asociación Tucumana de Automóviles Standard de hacer disputar una competencia con las características del Gran Premio de los Cerros Tucumanos. El Desafío de la Montaña será en adelante una de las carreras más interesantes del G-1 si, como se espera, la ATAS le da la continuidad necesaria.

El trazado es particularmente interesante por tratarse de camino montañoso de trámite muy variado. Cuenta con pasajes de curvas ultra cerradas, de retome y también con faldeos semiveloces que elevan el promedio. El piso es de ripio por momentos bastante suelto lo que obliga a manejar esquiando constantemente.

Si bien la carrera contaba con puntaje para el Campeonato Zonal exclusivamente, quedó demostrado que en la categoría en particular, cuando las pruebas ofrecen posibilidades de divertimento para aquellos que gustan del manejo exigente, los puntos no cuentan. Así es como salvo algunas excepciones, estuvieron presentes los mejorcitos. Claro está que no menos importante para que esta situación se diera fue el monto de premios instituido que determinó un millón de pesos para el primero clasificado.

Quizá lo único objetable pueda ser el hecho de no haberse hecho una separación de categorías. Ya que en el caso particular de la carrera los 128, a pesar del trazado, no pueden llegar a igualar posibilidades con respecto a los autos grandes y de esa forma se encontraron en inferioridad de condiciones. Claro está que anteriormente a la carrera no había datos que pudieran servir para la comparación. Suponemos por lo que se habló al finalizar que en futuras ediciones se tendrá en cuenta esto.

Pese al escepticismo que reinaba al principio de semana acerca de la realización de la carrera por falta de inscriptos lo cierto es que 36 pilotos se presentaron en la largada del viernes en Acherá. De a dos minutos entre máquina y máquina fueron largados sin diferenciación de categoría. Antes de que le fuera bajada la bandera al último ya el control ubicado en Taff del Valle a 30 kilómetros del punto inicial brindó las primeras informaciones. Pedro Parra encabezaba la carrera por



tiempo seguido de Roque Namur. Luego con la llegada al lugar del cordobés Hurtado y Rabanaque Caballero que habían largado atrás se modificó el asunto. Pese haber largado en último lugar, en la ruta Hurtado era quien comandaba el lote en los relojes. Rabanaque ubicaba su 504 segundo y después sí marchaban los dos tucumanos con sendas cupé 1600. Prendidos ahí nomás a escasos segundos se entreveraban Pirin Gradassi y el turco Nasif, ésta vez jugando de local.

En los 69 kilómetros restantes hasta concluir la ida Hurtado logró acumular aún más diferencia a su favor. Rabanaque



versión tucumana

SOBRE TODOS



Izquierda, arriba:
Pirincho Parra
impuso su calidad
ante pilotos
de gran talla.

Izquierda, abajo:
Gradassi finalmente
fue segundo en
la general; anduvo
como es su
costumbre donde
hay que doblar
y frenar.

Roque Namur fue
tercero precediendo
a su coterráneo
Nasif Estéfano.

Fue a correr a su
tierra y en su
elemento, la
montaña. Fue el
segundo más rápido
en la bajada.
Siempre fuerte,
Nasif.



por su parte merió su rendimiento al encontrarse taponado por un 128. Pirincho Parra ocupó en definitiva la segunda colocación, con su coterráneo Namur pisándole los talones a 25 segundos.

De los 128 el mejor trepador resultó don Rosmaldo Visintini a quien Hurtado le descontó poco menos de seis minutos.

La partida desde Amaicha para cumplir el tramo de regreso se realizó en el orden de llegada y también con dos minutos de intervalo.

Nuevamente por Taff del Valle esta vez los tiempos indicaron como puntero parcial a Pirin Gradassi, quien superaba a Hurtado por 15 segundos. Poco más atrás Parra repetía su parejo andar del primer tramo sin inquietarse por el ritmo del rioquense.

Al llegar nuevamente frente al monumento al indio a pocos kilómetros de la llegada, se afianzó definitivamente Parra en la primera colocación ya que Hurtado había hecho abandono de la carrera. A pesar del tremendo avance de Gradassi resultaban muchos los segundos que éste tenía que descontar para poder ganar la general (50). De cualquier forma Pirin se dio el gustazo de ganar el tramo de vuelta por 29 segundos sobre Nasif Estéfano quien también recuperó terreno en la bajada. En

PIRINCHO PARRA

Para muchos puede representar una sorpresa el hecho de encontrar al tope de la clasificación el nombre de Pedro Parra. Máxime teniendo en cuenta que detrás de él se pueden leer nombres como el de Pirin Gradassi y Nasif Estéfano expertos montañistas. Pero para aquellos que alguna vez lo vieron "caminar" simplemente el resultado de la carrera del viernes significaba algo si bien sorprendente, dentro de la más pura lógica.

Con ritmo parejo y fuerte Parra frenó y dobló enderezando los 178 kilómetros del Gran Premio Cerros Tucumanos. Hizo una carrera mental no apartándose en ningún instante de su límite, sin inmutarse por los demás. Hizo "su" carrera que a los postres resultó la mejor del día.

Estrenó para triunfar una cupé 1600 propiedad de la firma Sivaslian quien depositó toda su confianza en el campeón zonal con el resultado a la vista.

"La cupé se portó sensacional, la verdad es que no esperaba que anduviera tan bien porque en las tiraditas previas no viajaba como para prever la posibilidad de ganar. La única falla que tuvo fueron cortes de motor por el Infiernillo a la vuelta. Pero la verdad que no era tanto problema porque venía bajando."



lo que al tramo se refiere a Pirincho Parra le bastó colocarse tercero para superar a Gradassi en la general por nueve segundos y fracción.

De los 128 resultó Lalo Giordano el más veloz en la bajada. Pero en los totales, Rosmaldo Visintini mantuvo el liderazgo.

El triunfo de Pirincho Parra no sorprendió a ninguno de los que alguna vez tuvieron oportunidad de verlo en acción. Si bien hasta el momento alcanzó notoriedad solamente a nivel zonal es debido exclusivamente a que no concurre a carreras fuera del radio norteño. En cuanto al trabajo de Pirin Gradassi, como de costumbre, fue impecable: la berlina llegó intacta al parque cerrado.

Desde ya que esperamos que se repita cuanto antes porque entendemos que el Gran Premio Cerros Tucumanos es de las carreras que demuestran.

VIDALITAS

Norberto Castañón estrenó auto, por supuesto Peugeot 504 y con mecánica de Díaz. La suerte no lo acompañó para nada. A la ida a pocos kilómetros de largar pinchó una goma. Como si esto fuera poco el motor no tiraba más de 5500 rpm. "Cuando llegaba a ese régimen comenzaban a rebotar las vál-



El señor Visintini arrimó el 128 mejor clasificado. Como siempre, prolijo y en su límite.

GRAN PREMIO CERROS TUCUMANOS

Asociación Tucumana de Automóviles Standard - 178 km - 24-9-71

PRIMERA ETAPA - Las Mesadas - Amaicha del Valle

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	34	José Hurtado	Fiat 1600 cupé ...	1h11m08s2
2º	3	Pedro Parra	Fiat 1600 cupé ...	1h12m12s
3º	1	Roque Namur	Fiat 1600 cupé ...	1h12m37s
4º	29	Héctor Gradassi	Fiat 1600	1h13m02s2
5º	23	Roberto Rabanaque	Peugeot 504	1h14m01s2
6º	22	Nasif Estéfano	Fiat 1600	1h14m13s
7º	14	Aldo Agorio	Fiat 1600 cupé ...	1h14m59s1
8º	37	Carlos Accotto	Fiat 1500	1h14m48s
9º	6	Rafael Alzamora	Fiat 1600	1h15m18s
10º	5	Julio Melchiori	Fiat 1600	1h15m59s3
11º	10	José R. Chico	Fiat 1500 cupé ...	1h16m18s4
12º	16	Rosmaldo Visintini ...	Fiat 128	1h16m59s
13º	15	José Carlomagno	Fiat 128	1h17m37s
14º	2	Norberto Castañón	Peugeot 504	1h18m16s1
15º	7	R. A. Masoni	Peugeot 504	1h19m24s
16º	11	Bony Blasco	Peugeot 504	1h19m24s
17º	33	Eduardo Giordano	Fiat 128	1h20m35s1
18º	18	Humberto Mataresse ..	Fiat 128	1h21m11s
19º	13	Guillermo Colucci	Fiat 128	1h21m16s3
20º	19	Angel Benzi	DKW	1h22m23s
21º	17	Carlos Pascualini	Fiat 128	1h22m26s
22º	8	Emin Sidan	Fiat 600	1h34m17s1

SEGUNDA ETAPA - Amaicha del Valle - Las Mesadas

1º	29	Héctor Gradassi	Fiat 1600	1h11m04s
2º	22	Nasif Estéfano	Fiat 1600	1h11m33s
3º	3	Pedro Parra	Fiat 1600 cupé ...	1h11m45s2
4º	1	Roque Namur	Fiat 1600 cupé ...	1h12m15s1
5º	14	Aldo Agorio	Fiat 1600 cupé ...	1h13m16s1

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Proced.
1º	3	Pedro M. Parra ..	Fiat 1600 ..	2h23m57s2	Tucumán
2º	29	H. Gradassi	Fiat 1600 ..	2h24m06s4	Córdoba
3º	1	N. R. Namur	Fiat 1600 ..	2h24m52s1	Tucumán
4º	22	Nasif Estéfano ..	Fiat 1600 ..	2h25m46s4	Tucumán
5º	14	Aldo Agorio	Fiat 1600 ..	2h28m15s2	Córdoba
6º	23	R. R. Caballero ..	Peugeot 504	2h29m49s3	Bs. Aires
7º	10	José R. Chico ...	Fiat 1500 ..	2h30m58s2	Tucumán
8º	2	N. Castañón	Peugeot 504	2h34m22s4	Bs. Aires
9º	16	R. Visintini	Fiat 128 ...	2h35m06s	Córdoba
10º	7	R. A. Masoni	Peugeot 504	2h35m43s2	Bs. Aires
11º	33	E. Giordano	Fiat 128 ...	2h36m35s3	Córdoba
12º	17	C. Pascualini	Fiat 128 ...	2h36m50s	Córdoba
13º	37	Carlos Acotto ...	Fiat 1500 ..	2h39m14s1	Tucumán
14º	13	G. Colucci	Fiat 128 ...	2h43m20s	S. Estero
15º	15	J. Carlomagno ...	Fiat 128 ...	2h51m58s3	Córdoba
16º	38	Eduardo Molina ..	DKW	2h55m02s1	Tucumán
17º	36	Eduardo Coll	Fiat 1500 ..	2h58m29s3	Catamarca
18º	19	Angel Benzi	DKW	3h09m28s2	Tucumán
19º	8	Emin Sidan	Fiat 600 ...	3h09m38s2	Tucumán

Promedio del vencedor: 74,189 km/h.

vulas y de allí no pasaba. Sucede que Roberto le cambió los resortes de válvulas duros por unos totalmente standard que resultaron muy blandos."

Pirín Gradassi corrió con una berlina 1600 azul eléctrico. La misma que condujo en el Desafío de los Valientes. Anduvo sin inconvenientes aunque no todo lo fuerte que hubiera podido

ya que no conocía la ruta cosa que el viernes resultaba fundamental. Su concurrente —el auto es del turco Raies— esbozaba sonrisa poco común en el parque cerrado de la llegada, no es para menos ya que por ser segundo en la general Pirín se llevó 500.000 pesotes.

En su 128 particular fue Bonamicci Danilo a los cerros tu-



Este es el estado en que quedó el flamante 128 de los hermanos Mataresse luego de desbarrancarse en una picada de 50 metros de profundidad.

cumanos. Poco más de veinte kilómetros le duró el divertimento, ya que se quedó tirado con el fitito hirviendo.

José Hurtado llegó de Río IV con su cupé 1600, largó en último lugar en el camino y llegó primero por tiempo a Amaicha. Aventajó a Pirincho Parra, que fue segundo, por casi un minuto. Al hablar por radio antes de largar el regreso advirtió que la cupé carecía de frenos casi totalmente. No obstante ello por el control de Tafi pasó segundo por tiempo detrás de Gradassi. Luego se perdió por el atajo. ¿Mucho no?

El tucumano Roque Namur gran conocedor de la zona, estuvo constantemente prendido adelante. El único inconveniente que se le presentó fue la rotura del caño de escape en la trepada.

En la butaca derecha de la berlina 1600 de Nasif Estéfano se ubicó el doctor Alejandro Molinero, presidente de la Federación Regional Nº 9.

La cornisa no perdonó y cobró una víctima. Humberto Mataresse conducía un 128 flamante que había retirado de la agencia especialmente para participar en la carrera. Al llegar a las Inmediaciones de El Indio no pudo controlar el auto que se desbarrancó en una picada de aproximadamente cincuenta metros de profundidad. El auto quedó totalmente destrozado

con su conductor sin vida dentro. Su hermano Raúl sufrió la rotura de ambas rodillas amén de algunos machucones. El accidente causó gran conmoción en Tucumán, ya que los Mataresse son muy estimados.

Nasif Estéfano mostraba un vendaje a la altura de la sien derecha que ocultaba cuatro puntos de sutura. Esa fue la consecuencia de un accidente callejero que sufrió en Buenos Aires la semana pasada.

Carlitos Pascualini: "La verdad es que pensaba que el trazado era mucho más trabado, por eso vine con el 128. Las posibilidades no se emparejan con los autos grandes. La carrera me pareció sensacional."

El turco Raies anunció que el próximo 7 de noviembre está organizando una carrera similar al Desafío de los Valientes, pero que será el cruce del Pan de Azúcar.

Como ya es costumbre Corsa estuvo motorizada en Tucumán gracias a la gentileza de Citro-nort S. A., concesionario Citroën oficial en la provincia. Muchas gracias a los hermanos Cruzado, Cutin, López Gómez y Gramajo.

A la derecha del ganador Parra viajó en esta oportunidad Baby Alonso "Andrea" que poco después de finalizada la prueba partió para Las Rosas a competir en F-1.

TOQUECITOS DE BOCINA

CHEVROLET DIESEL

Aproximadamente dentro de tres meses estará en la calle el Chevrolet Special con motor diesel Indenor. En estos momentos en el departamento de ingeniería de General Motors se están solucionando detalles menores en uno de los prototipos, los cuales una vez salvados otorgarán el O.K. definitivo para la salida al mercado del nuevo producto.

DODGE 1500 DA CORSA

En fábrica desarrollaron un motor Dodge 1500 (por pura curiosidad nomás) con preparación

digamos, parecida a las de F-2 pero muy pacífica. Con fierros standard lograron 135 HP. ¿Habrá varios el año que viene?

BAUDENA PROFESOR

Alain Baudena está hecho todo un profesor. Es que dos chilenos viajaron a nuestro país para hacer un improvisado curso de capacitación sobre la construcción de autos de carrera. Se le presentaron a Baudena y éste aceptó encantado. Los alumnos son Andrés Aldunati y Luis Admiral que se quedarán unos 30 días escuchando los consejos del experimentado Baudena.

F-4: SE SUSPENDIO PARANA...

A pesar de la no concreción de la carrera de SP del domingo pasado se estuvo a un tris de hacer la de F-4 que también se incluía en el programa original. Pero los dirigentes del Club de Volantes Entrerrianos y gente de la APF-4 no se pusieron de acuerdo en el rubro premios...

BOUVIER COMPRO EL MARTOS

Hace unas semanas Eduardo Bouvier adquirió el Martos SP que Requejo tenía guardado en su taller. El modelo es similar al que usa Salatino en la actualidad. Como parte de pago,



PRIMERAS NOTICIAS DEL G. P. DEL A C A

Faltando pocos días para el cierre de inscripciones de la categoría Turismo Grupo 2 hasta 2 litros, se han verificado 10 anotados, entre los cuales se cuentan dos pilotos uruguayos y uno boliviano. En lo que hace a la

Turismo Nacional (Clase B)

Roberto Bogado Fiat 1500 Berlina

Turismo Grupo 2 (Clase única hasta 2000 cm³)

Justo Ortiz	Fiat 1500 Berlina
José V. Muradet	Fiat 1500 Cupé
Peter Kube (Bolivia)	B.M.W. 2002 TI
Norberto Pagliazzo	Auto Union 1000S
Félix Mabellini	Peugeot 404
Walter Marino	Autq Union 1000S
Bonifacio Blasco	Peugeot 504
Jorge Alberto González	Renault 1093
Generoso Torres (Uruguay)	B.M.W. 2002 TI
Arturo Márquez Valdés (Uruguay)	B.M.W. 2002 TI

categoría Turismo Nacional, y restando más de un mes para el cierre de las inscripciones, se registra un solo inscripto.

A continuación pasamos a detallar la nómina de inscriptos hasta el momento.

EL CASO DE LA TAPITA VIAJERA

Casi, casi podríamos decir que el asunto tapa Cupeiro iniciado el pasado domingo en la carrera de Chivilcoy, ha terminado en un clásico cuentito de Ripley. El tema comenzó cuando en Chivilcoy, el comisario deportivo señor Lapadú, y los Comisarios Técnicos de la prueba señores Grigera y Esller entregaron al señor Eduardo Labartete, secretario de CADAD la tapa de cilindros correspondiente al auto de Cupeiro para ser depositada en Medrano 162, sede oficial de la Confederación. Pues bien, parece ser que la tapa vino a Buenos Aires caminando porque de acuerdo a los datos proporcionados y a los cálculos realizados

el tiempo neto del elemento, para cubrir el trayecto Chivilcoy-Pergamino-Buenos Aires fue de 70 horas 30 minutos, marcándose la hora de arribo a CADAD el día miércoles a las 17h30m. De acuerdo al kilometraje que existe entre estos tres puntos y que suma 330 km el promedio de marcha de la tapa fue de 114,68 km/h!!! ¡Y decían que la tapa estaba perreada!

Tomando el toro por las astas debemos poner en claro lo ocurrido porque este tipo de juegos perjudican al automovilismo y manosean todas las decisiones que puedan tomarse al respecto. ¿Cómo podemos creer a pie juntillas que el proceso se

hizo con la debida seriedad, si la tapa de cilindros viajó por la provincia de Buenos Aires durante tres días antes de llegar a donde tendría que haber llegado el lunes a las 8 de la mañana? Consideramos que este tipo de "traslado" se debe hacer con más seriedad y dándole a todas las partes interesadas las garantías del caso, más en un momento en que todos los que están en el asunto están esperando una decisión rápida y definitiva, sin cabildos ni titubeos raros. No pretendemos una resolución en el mismo momento —aunque sería lo ideal— en que se verifica la revisión porque el estado de cosas en CADAD no

lo permite, pero sí que no se dilate un tema tan candente e importante donde están en juego dos partes muy importantes de nuestro automovilismo.

Por último, queremos preguntar a la gente que está en CADAD: ¿Habiendo dos comisarios técnicos, responsables —como su título lo indica— de todo lo que se refiere a revisiones, etcétera... cómo es posible que la tapa quede en manos de un miembro del Comité Ejecutivo que en definitiva —creemos nosotros— tiene menos injerencia que los propios CT?

Que se aclare este asunto es una obligación de los responsables.

TOQUECITOS DE BOCINA

Bouvier dejó un chasis Martos de F-2 en el taller de Requejo. Está flamante y en venta, el que lo quiera comprar que se dé una vuelta por lo del amigo don Ramón.

MARTOS-VALDERREY

Paco Martos y Umenio Valderrey se pusieron de acuerdo para presentar en conjunto un F-2 en la temporada de 1972. Martos aportará el chasis y Valderrey el motor. El piloto no está muy definido aún pero no sería de extrañar que lo conduzca Juan Carlos Salatino.



Fórmula Dos: Primero a Uruguay, después a Chile...

DUNHILL TRANS CHACO RALLY

El 26 de septiembre se larga el Dunhill Trans Chaco Rally, una de las competencias ruterías, junto con el Gran Premio Camino del Inca, más difíciles y duras de América del Sur. La competencia se dividirá en tres etapas, la primera de ella entre Asunción y Nueva Asunción con un recorrido total de 719 km. La segunda etapa se largará en Nueva Asunción y llegará a Mariscal Estigarribia con un kilometraje de 493 km. Finalmente, la última etapa entre Mariscal Estigarribia y Asunción se desarrollará sobre 534 km. La competencia, si bien tiene un trazado relativamente corto, es extremadamente difícil y en muchos lugares los competidores se deben guiar únicamente por los postes del teléfono dejados en la época de la guerra de Paraguay con Bolivia. El Chaco Paraguayo será el escenario de esta competencia organizada por el Touring y Automóvil Club Paraguayo. Un informe de último momento hecho llegar a nuestra redacción por uno de los competidores, indica que hay una zona del recorrido que para hacer 40 kilómetros se puede tardar, en carrera,

cerca de 8 horas. Esto da una pauta de lo difícil del trazado.

Por otra parte, uno de los atractivos de la carrera es la presencia de un equipo presentado por Citroën Paraguay con tripulación paraguaya de tres hombres por auto. Los dos DS21 son atendidos en toda la ruta por técnicos y mecánicos franceses que llegaron hace una semana a Asunción. Es increíble recibir esta noticia, cuando el Automóvil Club Argentino anunció, hace pocas semanas que a nuestro Gran Premio Internacional no vendría ningún equipo oficial por "problemas de dólar". ¿Será que la gente del Touring y Automóvil Club Paraguayo tienen más visión que nuestros encargados de carreras del ACA? Y nos hacemos una pregunta: ¿Por qué ese mismo equipo Citroën que va a correr en Paraguay no viene a la carrera organizada por el ACA? ¡Qué raro! ¿no?

Para información de nuestros lectores, publicamos a continuación la lista de inscriptos donde vemos pilotos paraguayos, japoneses, norteamericanos, argentinos y brasileños. ¡Esta sí es una carrera internacional!

NOMINA DE INSCRIPTOS

CLASE A

Horacio Maglione	Citroën 3 CV	Argentina
Juan Carlos Calvo	Citroën 3 CV	Argentina
Carlos Menéndez Behety	Citroën 3 CV	Argentina
I. Toyotoshi	Honda 600	Japón
H. Müller	Honda 600	EE. UU.
Pitty Cuevas	Ford Anglia	Paraguay
Carlos Valdovino	Volkswagen 1300	Paraguay
Favio Ferreyra	Alfa Romeo GT Junior	Paraguay
Hugo Mires	Volkswagen 1300	Paraguay
Jean Pierre Esteguy	Citroën 3 CV	Argentina
Reúl Van Humbeck	Fiat 124	Paraguay
Pedro Aldave	Fiat 128	Argentina
Vicente Pallarés	Toyota 1000	Paraguay
Marcos Peña	Toyota 1000	Paraguay
Celedonio Carnicer	Renault 1093	Argentina
"N. N."	Renault 1093	Argentina
Luis Calzesa	Volkswagen 1300	Paraguay
Juan Hiebl	Volkswagen 1300	Paraguay
Rubén Pérez	Volkswagen 1300	Paraguay
José Martinucci	Volkswagen 1300	Paraguay

CLASE B

Alfredo Jaegli	Peugeot 404	Paraguay
Dennis Tomboley	Citroën DS21	Paraguay
Gerardo Planas	Citroën DS21	Paraguay
Cubas Grau	Alfa Romeo 1750	Paraguay
José Migliore	Peugeot 504	Argentina
Hugo Albarenga	BMW 1800 T	Paraguay
"Alex Talbot"	Porsche 911 R	Playboylandia
Equipo oficial VW-Brasil	Volkswagen 1600	Brasil
Equipo oficial VW-Brasil	Volkswagen 1600	Brasil
Equipo oficial VW-Brasil	Volkswagen 1600	Brasil
Equipo Opala	Opala 2000	Brasil
Equipo Opala	Opala 2000	Brasil
Equipo Opala	Opala 2000	Brasil
Equipo Opala	Opala 2000	Brasil
Equipo Rio Grande do Sul	Ford Corcel Bino	Brasil
Equipo Rio Grande do Sul	Ford Corcel Bino	Brasil
Equipo Rio Grande do Sul	Ford Corcel Bino	Brasil



LA VUELTA DE EDUARDO PINO

Definitivamente Eduardo Pino decidió quedarse en la República Argentina y volver a correr. Para ello está alistando La Pantera Rosa y Pedro Campó será el responsable de la puesta a punto del chasis y suspensiones. Estará presente en la carrera de San Juan. Un interesante aporte para el espectáculo.

Por otro lado Pino está interesado en correr también en F-2. Para ello Tullo Crespi construirá uno de sus nuevos F-2 (prácticamente idéntico a los Tulla 10

de F-4 aunque con materiales de mayor espesor) por encargo de Pino. El motor es probable que sea un Renault 12 con preparación Antelo. Para 1972 construirá otro SP que será diseñado por Pedro Campo.

DECIDIDO:

FORMULA DOS EN CHILE

El 3 y el 10 de octubre se disputarán las dos carreras de F-2 con la participación de pilotos argentinos, uruguayos y chilenos en el autódromo de Las Vizcachas, en Chile.

Raúl Expósito viajó a ese país



Osvaldo Bessia: ¿Quién dijo que...?

la semana pasada y realizó todas las gestiones pertinentes. Entre los argentinos figuran: Bessia, Bulla, Montore, etc. Entre los uruguayos, Passadore y Mico López. Los chilenos (que no cuentan con máquinas para esta categoría) pilotarán unidades criollas alquiladas por argentinos. Entre las que se alquilarán figuran el Unión Fiat de Cigliutti, el De Tomaso-Fiat que últimamente conducía Arce, un Martos F-4 (Expósito) al cual se le adaptará un motor Fiat 1500 preparado en Chile.

Los pilotos parten el 30 a la noche y los autos el 28 por la mañana.

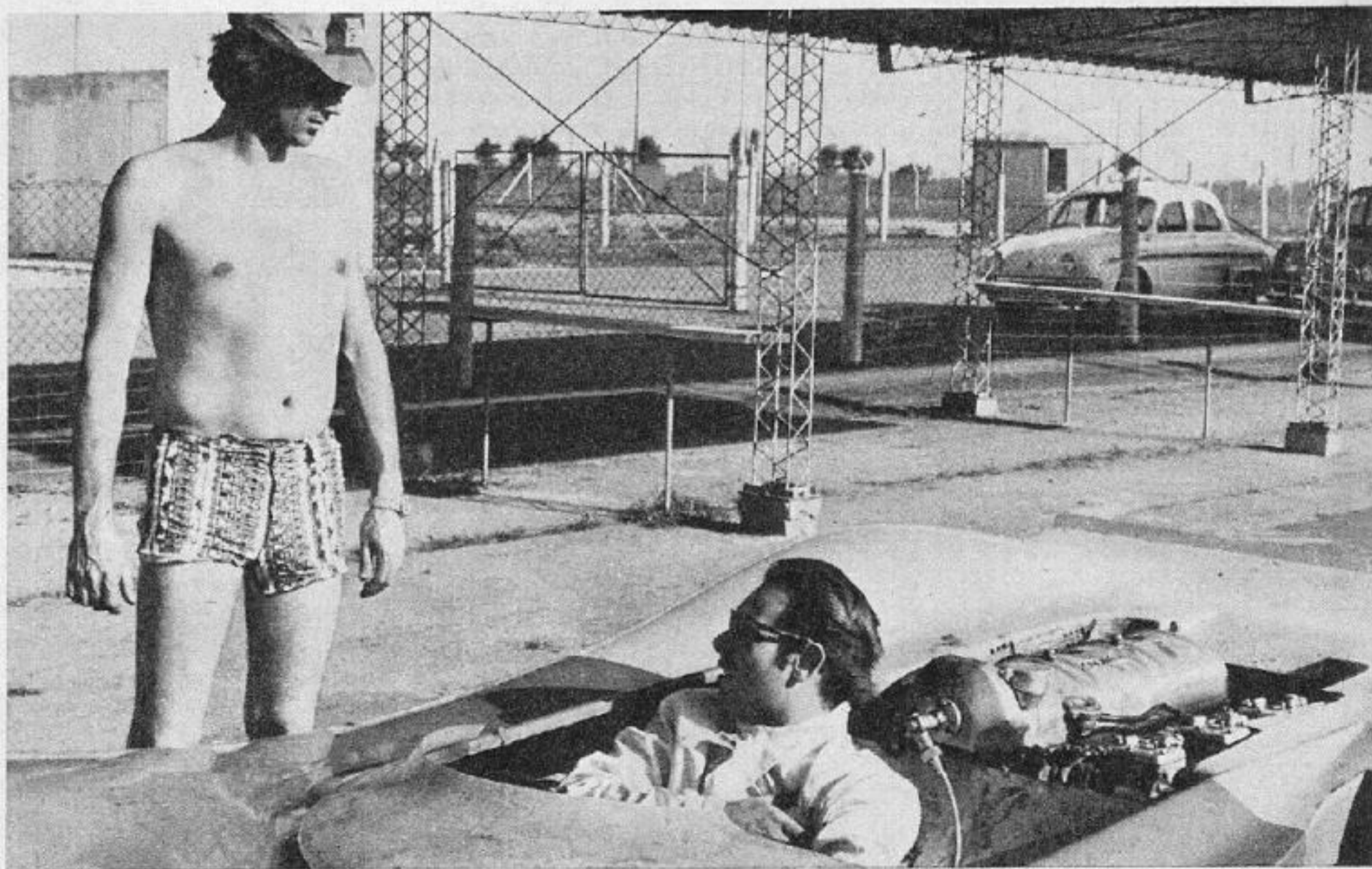
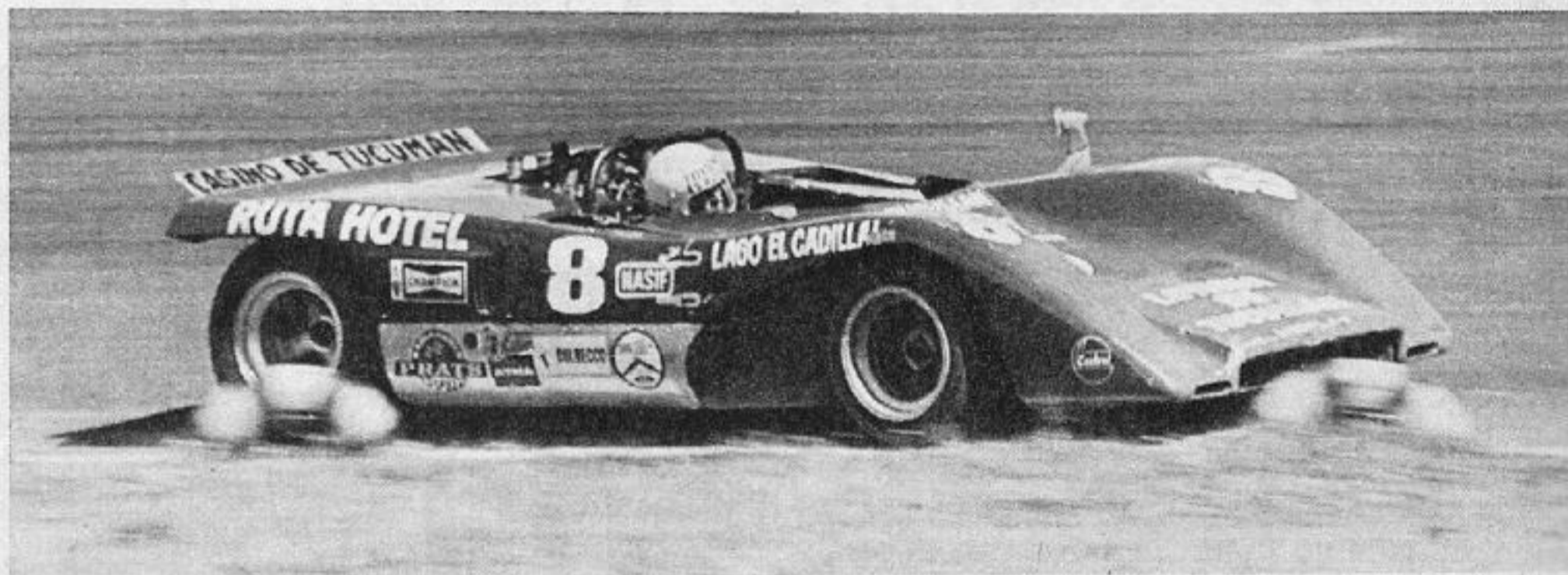
SP EN SAN JUAN Y REUNION EN AASP

La reunión de la AASP de la semana pasada tuvo detalles de mucha importancia para el futuro de la desfalleciente categoría. Por fin, parece que de una vez por todas se adoptaron soluciones de verdadera importancia.

Se decidió que la próxima competencia (San Juan, el 24) de la categoría se desarrolle en dos series largas. El monto total de kilómetros a recorrer será de 500 kilómetros y dos pilotos se alternarán en la conducción de cada auto. Todavía no se determinó definitivamente si el desarrollo se hará en dos series o con paradas obligatorias para reaprovisionarse. El problema con esta competencia es de neumáticos. Están escasos, cuesta conseguirlos y más de uno correrá con gomas de poca confiabilidad por mucho uso. Por eso los pilotos quieren parar por lo menos una vez para darle una ojeadita a los neumáticos.

Para esta competencia se dividirá el clasificador en dos categorías: autos con motor delantero y motor trasero. Los primeros se dividirán en un democrático 50 por ciento y el número de autos aumentará considerablemente.


Entre las nuevas máquinas que se presentarán figuran: La Pantera Rosa con Eduardo Pino; el Berta-Tornado de motor delantero (ex Di Palma, 1970) en las manos de Gastón Perkins; un nuevo Avante con Omar del Río al volante; Gradassi correrá por fin con el Mac Laren de la Comisión de Concesionarios Ford que descansa en el taller de Pairetti y lo mismo sucederá con el de Formisano que tendrá como piloto a Esteban Fernandino. Oreste Berta presentará otro Berta con motor trasero que será similar al que usará en la próxima Temporada Internacional y con el cual se comenzará un período experimental en carreras de SP en nuestro país. Su pilo-



to: Carlos Marincovich. En una de éstas el presidente (Steven) termina con el misterio de su auto y entonces Cupeiro podrá debutar con el Trueno de motor trasero. Si la CDCGM se animara, el Chelco IX en manos de García Veiga y el Gallego García sería una unidad interesante con

muchas posibilidades de arrimar al bochín. Todavía no hay nada muy definido al respecto.

Por otro lado se está buscando apoyo económico (hablando claro: ya están mangando unos 15 palos) para organizar un Campeonato Triangular con el cual se remataría la temporada 1971.

Hay que terminarla bien sí o sí, si no no se podrá pretender mucho para el año que viene. Era hora que de la AASP surgiesen ideas renovadoras que levanten la categoría de una vez por todas. Porque lo que es hasta ahora no pasaba nada de nada... ¿no? 



Manrique-Berta; ¿Y la mosca?

“¿Quién dijo que yo no puedo viajar a Europa...? justo ahora que tengo más ganas de correr que nunca, que tengo una buena posibilidad publican por ahí que por atender mi taller no puedo ausentarme del país y por esa razón no podría integrar el equipo de F-3 del Automóvil Club... Ojalá que me elijan, soy el primero en hacer las valijas, te lo aseguro...”

Todo esto nos lo dijo telefónicamente Osvaldo Bessia la semana pasada. Estaba muy indignado por la errónea información.

Todavía Berta no recibió nada del apoyo económico prometido por el gobierno. Los trabajos se están atrasando un poco por esa razón y parece que el ministro Manrique no da señales de vida al respecto.

Por otro lado parece que un hospital de Alta Gracia, vecino del taller de Berta está esperando que Oreste reciba el primer cheque para acudir al Ministerio de Bienestar Social inmediatamente ya que necesitan infinidad de elementos para dolar al nosocomio.

FESTEJO EN ARRECIFES

ANIVERSARIO DEL BAR PLAZA

- ◆ Diez años como albergue de alienados
- ◆ Los mismos, como fábrica de campeones
- ◆ Whisky, música y bromas con buen motivo

En la lista de boliches con historia dentro del ambiente figura en primerísima línea el legendario Bar Plaza de Arrecifes. El martes pasado todo aquel que algo que ver tiene con el automovilismo tuvo cita obligada en la ruidosa esquina de Arrecifes; no era para menos ya que sus dueños Manuel Antonio Riega y Omar Antonio Hanley organizaron una whiskeada para festejar el décimo aniversario de vida.

Punto de concentración habitual, el Bar Plaza albergó y lo sigue haciendo todavía a toda una generación de pilotos de primera línea como Di Palma, Marincovich, Pairetti, García Veiga, Marito García, Rody Marincovich, Giay y Bulla, entre otros. También rodearon sus mesas hace algunos años preparadores como Rubén Aied y Osvaldo D'Angelo. Ya todos disgregados no pierden la oportunidad de sentarse a charlar de fierros por supuesto cada vez que alguno de ellos se llega hasta Arrecifes.

Lo cierto es que con motivo

del festejo, el salón quedó repleto de gente. Estuvieron los que son desde hace tiempo, los que recién comienzan el despeque y también todo el grupo que es habitué actualmente.

Cuando ya los vapores del alcohol invadían el ambiente merced al generoso whisky libado en tres autos llegaron de Buenos Aires a sumarse al ruido los “chicos” esperados, entonces sí tembló el cemento, comenzaron los discursos y por supuesto las bromas. En representación de los pilotos habló “el más viejo” Carlitos Pairetti, luego el “Negro” Cando quien por supuesto sobre el final casi nos hizo llorar a todos. Por suerte inmediatamente después subió al improvisado escenario un periodista local quien también casi nos hace llorar de risa con sus geniales imitaciones.

Alguien propuso que para volver a reunirnos muy de vez en cuando se podría utilizar como motivo el hecho de que gane una carrera alguien que no sea de Arrecifes.



En representación de los pilotos, y designado por ser el más viejo, habló Carlitos Pairetti. Eso que también estaba presente don Cástulo Horta!

Abajo, Izquierda: Los propietarios del Bar Plaza, Omar Hanley y Manuel Riega.

Un sector del Bar Plaza: Pairetti junto a Andrés Hanley, en una época también propietario del bolche y ex acompañante de Di Palma; también Marito García, el “Ruso” Marincovich, Rody, la melena del “Nene” García Veiga, a la derecha, contra el estaño, y el loco de Cajaao.





Para ganar el gran partido, hay que jugar limpio

El Gran Acuerdo Nacional es la gran oportunidad que tienen todos los argentinos para organizar lealmente su vida política. Como el partido es decisivo, no caben componendas o trampas.

Se está jugando el futuro del país. De una vez por todas hay que salir a ganar este desafío con fe en el triunfo y en el porvenir. Participe y juegue limpio: el Gobierno lo apoya.

gran acuerdo nacional
un partido que debemos jugarlo todos

por JULIO F. PEREZ BALBI

Sin lugar a dudas es el gran año de F4. Nadie lo discute, como ya nadie discute a la categoría que arranca aplausos en cada actuación. En esta nota le presentamos al mundillo de la categoría; muchos son nombres conocidos, muchos no, pero a no olvidarlos; algunos de ellos darán que hablar dentro de poco tiempo

INTRODUCCIO



Para muestra basta una largada. Más de veinticinco autos alineados en grupos de a dos y hasta tres, en una misma línea. Nerviosismo por los cuatro costados: mecánicos que corren a los gritos con una llave de bujías en la mano derecha, banderas y banderitas que se agitan. Mientras tanto una decena de pilotos se abstraen de todo ese griterío, se recuestan aún más sobre el asiento, cruzan las manos con los codos apoyados en los costados interiores del cockpit y comienzan una ceremonia que adquiere contornos casi rituales: el relajamiento. Pocos minutos después, de un banderazo, toda esa horda de muchachos que en pocos casos sobrepasan los 30 años, pisan a fondo en primera, segunda, tercera, tratando de llegar de alguna manera antes que los demás al primer viraje. Ruido, humo, polvo en suspensión, trompos, alguno que otro choque que en F4 por lo general termina en pña (de las catalogadas múlti-

ples) y mucho trabajo para Tullo Crespi que siempre es el responsable de arreglar lo desarreglado.

Después el pelotón se disgrega —aunque no mucho— y la lucha por el primer puesto acopia la atención del público cuando tres, cuatro o cinco autos comienzan a darse como en la guerra. Eso es Fórmula Cuatro.

Fórmula Cuatro tiene records de inscriptos con cifras que llegaron a 82 máquinas. Es que un auto de carrera, completo, 0 km, con mecánica idéntica a la de los autos de punta que no sobrepase el millón y medio de pesos no es cosa común en nuestro automovilismo. Más aún si se trata de un auto lógico para una categoría lógica. Ello es posible en F4, por eso la cantidad de autos que posee el parque activo de F4 (unos noventa aproximadamente) es considerablemente mayor a las restantes

categorías criollas. Por otro lado, la gran ventaja de F4 no es el reducido costo inicial de la máquina sino el MANTENIMIENTO. Los neumáticos, por ejemplo, tienen que ser de fabricación nacional (se utilizan los callejeros Good Year G8) y por ende son de bajo precio. Por otro lado un motor no muy comprimido, como el que usa Claudio Abdala, puede soportar hasta tres carreras sin destaparlo y arrimar en cualquiera de los cinco primeros puestos, aunque triunfar no sea fácil.

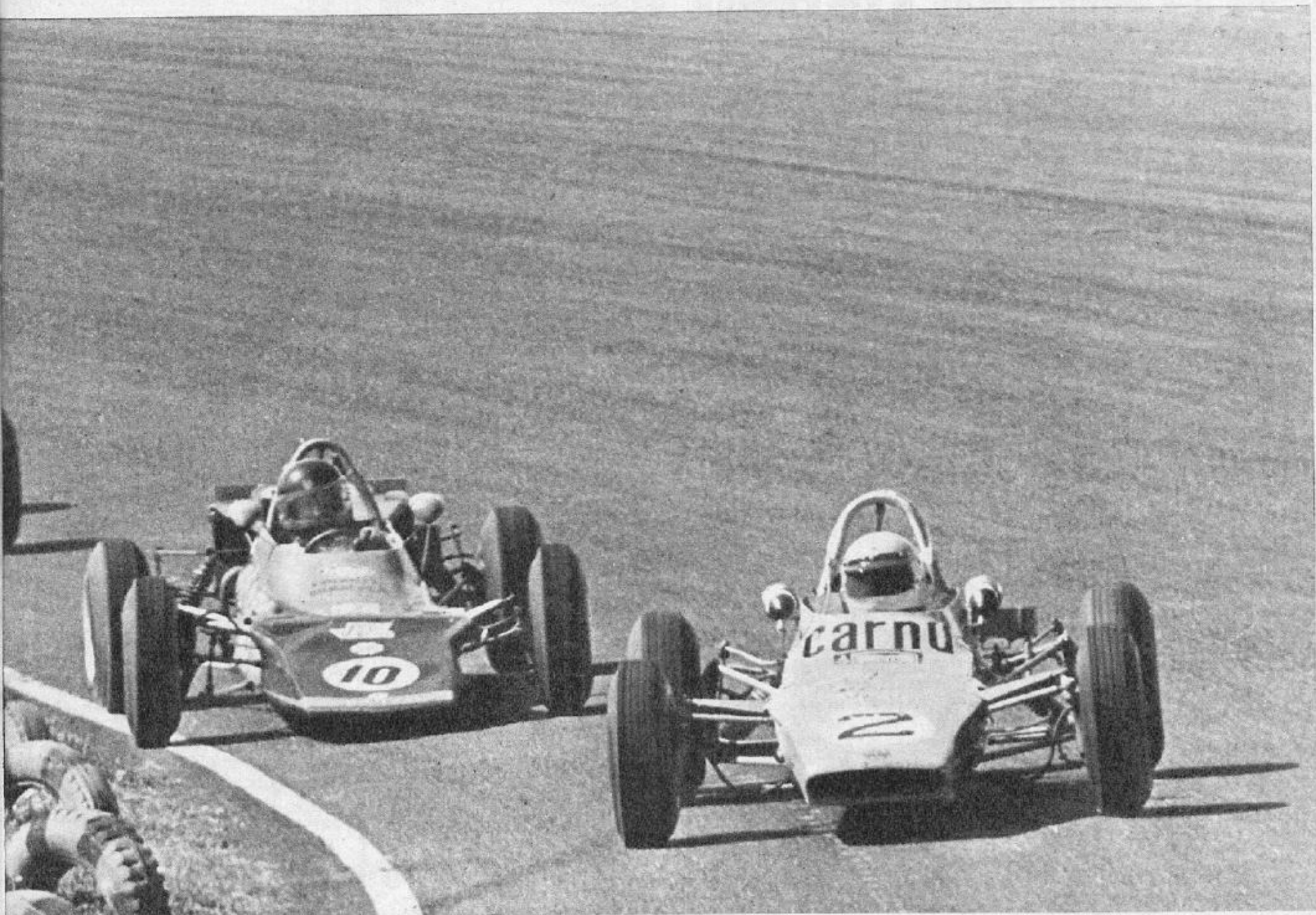
En Fórmula Cuatro se corre al ritmo europeo, característica que también le es particular en nuestro país. Se forman varios pelotones, ya sea en la punta, en el medio o incluso entre los que vienen revoleando la cola por el fondo. Ello implica una enseñanza constante para cada uno de los pilotos: se aprende a correr rueda a rueda en grupos compactos de cuatro o cinco autos, a mantener el ritmo que sea necesario para despegarse de ese

grupo y salir a la caza del inmediato superior para volver a lo mismo, luchar metro a metro y así, hasta que termine la serie. Para ello se necesita ritmo en la conducción y poder sostenerlo a lo largo de todo el tiempo que sea necesario.

Por ser pura y exclusivamente autos de carrera en el pleno sentido de la palabra, un F4 enseña buena parte de los mil y un detalles de la puesta a punto de un auto de competición. Tiene barras estabilizadoras, por lo tanto el piloto tiene que aprender a usarlas y adaptarlas a su gusto teniendo en cuenta los diferentes trazados del circuito. Las cajas son, si bien derivadas de las Renault de serie, muy modificadas y con las relaciones de cada marcha cambiables. Por lo tanto se aprende también a calcular las necesidades de multiplicación de cada cambio y su respectiva curva.

Por supuesto que el 50 % de los pilotos ni tiene en cuenta las posibilidades que les brinda la

ON A LA FORMULA CUATRO



intercambiabilidad de relaciones de caja ni el manoseo de la barra estabilizadora. Ni siquiera llevan un juego de gliceurs para buscar la mezcla aire nafta ideal, son muchos los que se presentan a la buena de Dios y después se le quejan a Meriggi o al Gordó Antelo de que el motor no empuja tres pepinos. Pero eso sucede en todos lados; en F4 en parte es algo justificable porque todos son novatos, que después de juntar un peso sobre otro se encontraron con un auto de carrera y encaran la cosa de la forma más **amateur** posible, en muchos casos no con fines **didácticos** sino a modo de **entretenimiento**. Por eso pasan a ser más importantes los amigotes que lo acompañan a la carrera que el juego de gliceurs.

Sin lugar a dudas la categoría es **El Semillero**. Por año surgen una decena de pilotos que demuestran mucha pasta sobre estos minipostos lógicos; uno o a lo sumo dos años más en F4 les brindan una experiencia con-

siderable para dar otro paso hacia una categoría mayor. Ello es muy importante para muchos pilotos, especialmente para los del interior, porque muchas ciudades son las que tienen su auto de carrera. En algunos casos es un TC el que atrae la atención del pueblo, en otros se vuelca sobre la actuación de tal o cual pibe que tiene un F4, lo que le brinda antecedentes y "en una de esas se funda la Peña... Los Chantas de Arkansas y le tira un auto", para que corra en TC, F2 o F1 o vaya a saber para cuál de las mil y una categorías que tiene nuestro automovilismo.

Mucha gente dice que F4 necesita de mayor velocidad. Craso error. Veamos por qué:

1º) La "falta de velocidad" es una de las causas de la paridad, tanto mecánica como conductiva y gracias a la cual se forman los pelotones que ponen al público de pie.

2º) Dicha falta de velocidad tiene otra razón de ser: la preparación de los autos. De esa

forma es más económica y es permisible correr con neumáticos de calle, lo que reduce ostensiblemente los costos.

3º) La falta de velocidad no es tal. Sino que Fórmula Cuatro no debe correr en circuitos inadecuados como son los trazados veloces del autódromo de Córdoba, 9 de Julio, etc. Es conveniente que compitan en autódromos más lentos como ser Tucumán, Concordia, Junín, etc. En esas pistas a nadie se le ocurre pensar que a los F4 les falta velocidad. Es decir: donde se puede correr cómodamente con un F1 no se debe competir con un F4 y donde un F1 no maniobra con facilidad **ahí está la pista** para Fórmula Cuatro; esa es la regla.

Otra característica de F4 es la facilidad con la cual los debutantes pueden arrimar a una buena posición. Por ejemplo, Pablito Bazzano, tucumano, debutó en su ciudad hace unos meses y peleó bajo la algarabía de sus paisanos el primer puesto en una

serie con una figura de la talla de Carlos Jarque. En Junín otro debutante, también local, ganó una de las series: Rolando Nardi. Jarque a fines del año pasado debutó ganando, y como éstos hay muchos ejemplos más.

Fórmula Cuatro es la mejor categoría de nuestro país en estos momentos. Porque además de ser extremadamente lógica, **funciona bien**. Categorías lógicas hay varias pero que funcionan como Dios manda, o por lo menos como lo hace F4, no hay ninguna. Es un buen semillero, pero tampoco hay que pretender que por ser un buen piloto de F4 le den un SP de un día para otro. Tiene sus defectos como todas las cosas pero son insignificantes frente a la catarata de virtudes que muestra en cada carrera. Este es el GRAN AÑO DE F4, ya llegó a la cumbre, no hay que pedirle más, simplemente que siga así. →

COMO SE MANEJA UN FORMULA CUATRO

por JUAN P. LASKAC

Para mí cada carrera es algo así como un rito. Cumplo, inexorablemente, una serie de pasos, antes, durante y después. Que las gomas, que la carburación o tal o cual tornillito me absorben la atención en los momentos previos a la largada. Una vez que me meto dentro del Crespi, definitivamente me olvidé de todo lo que no sea el auto y la carrera en sí. Pero mejor vayamos detallando paso a paso cada uno de esos actos que trascurren antes y durante la carrera.

1º) Calentar el motor: Unos 15 ó 20 minutos antes de la carrera le doy contacto a la bomba eléctrica para que de esa manera se caliente el carburador sin necesidad de darle y darle al arranque para que la bomba mecánica haga lo mismo.

2º) Vuelta de precalentamiento: Si es que momentos antes se disputó otra carrera u otra serie, observo el estado de la pista para comprobar si hay aceite o el caucho de los neumáticos de los autos que corrieron anteriormente influyen considerablemente en la tenuta con respecto a las pruebas de los días anteriores. Al llegar a algún viraje le doy unos volantazos y compruebo la adherencia. Después tiro algún cambio para comprobar si el rendimiento del motor es similar al de los días anteriores. Al llegar a la largada paro el motor y alguno de mis mecánicos se queda a mi lado por si pasa algo o encontramos cualquier defecto.

3) La largada: Si hubo una carrera antes de la que voy a largar es casi seguro que yo haya visto cómo obra el largador, sus características, en qué momento se manda el banderazo, etc.

Cuando se está por largar la carrera, segundos antes, pongo el motor a 7.000 rpm y en el momento que baja la bandera suelto el embrague un poco, lo su-

ficiente como para que se ponga en movimiento y en seguida lo acoplo totalmente de un golpe. En la primera vuelta salgo con todo lo que pueda; si estoy en primera fila trato de descontarle lo máximo posible al pelotón, llegar solo a la curva. En Fórmula Cuatro largan muchos autos y se meten como pueden dentro del viraje y todos juntos. Por supuesto, tienen que hacerlo a relativa poca velocidad, si no se tocan. Si uno tuvo la suerte de entrar solo, adelante, se ganarán muchos metros, más de lo que pueda imaginarse. Si largo desde atrás también trato de adelantar lo máximo posible en la largada, meto dos ruedas en el pasto si es posible, busco el agujero inmediatamente. Es decir, trato de pasar a la mayor cantidad de autos antes de llegar a la primera curva.

4º) En carrera: Como ya dije, la primera vuelta me tiro con todo lo que el auto me pueda dar; sigo así hasta la segunda o tercera, momentos en que por lo general ya la cosa se calmó un poco y las posiciones están un poco más definidas. Por eso entonces ya comienzo a chequear el instrumental: controlo las rpm en cuarta, la presión de aceite y la temperatura de agua. Poco después, en la cuarta o quinta vuelta, comienzo a recibir la información desde los boxes y las diferencias que llevo sobre algunos y la que me han sacado a mí los que corren adelante. Entonces empiezo a apurar o no (si corro en punta y con considerable ventaja sobre el segundo.)

Ya en carrera hay que aplicar algunas mañas. Si estoy luchando con alguien por el primer puesto lo más probable es que lo deje pasar y me le cuele. Corro más cómodo desde atrás y veo las cosas de mejor manera que me sirven para estudiar al rival; hasta incluso puedo dejarlo ir unos



15 metros si sé que se los voy a sacar fácilmente, para cubrirme de cualquier mala maniobra o maniobrar mejor con los rezagados.

La técnica de la chupada es bastante necesaria y entretenida. Estos motores giran a muchas rpm en cuarta y no tienen demasiada fuerza arriba. Una buena chupada puede salvar una diferencia de 300 rpm entre el auto que va adelante y el de atrás. Recién a más de 150 km/h. se nota la diferencia y siempre es conveniente, si la recta donde te chupás es muy larga, salir de vez en cuando de la cola del auto que va adelante para que la trompa de tu auto reciba un poco más de aire, ya que corrés el riesgo de una calentada peligrosa para el motor.

Mientras corro chupado piso el acelerador a fondo, si me le acerco demasiado largo un poquito y vuelvo a pisar y así sucesivamente. Trato de llevar el motor flotando, como ronroneando, y les aseguro que es una sensación muy agradable. El motor, si bien está girando a muchas rpm, prácticamente hace poca fuerza y eso es bastante saludable para la vida de los fierros.

Uno de los puntos delicados del Renault es el embrague. De especiales no tienen nada: unos resortes un poco más duros y un forro más reforzado, nada más. Por eso hago los cambios tanto para arriba como para abajo **sin embrague**. Las cajas aguantan sin problemas si se hacen bien las cosas. Suponiendo que estoy por entrar en una curva: freno a fondo, pongo la palanca en punto muerto, acelero para embalar el motor e inmediatamente pongo la tercera o la segunda o la marcha que sea, todo sin apretar el embrague. Si bien tengo el pie izquierdo libre porque no uso el embrague, tampoco lo uso para frenar, prefiero hacer punta y taco y dejar el izquierdo libre para el embrague por cualquier cosa, como ser un rebaje muy apurado o contingencia parecida.

Uno de los problemas en los actuales F4 (y de todas las marcas de chasis) son los frenos. Hace un año eran suficientes, pero ahora ya hay que pararse sobre el pedal y les aseguro que no es nada tranquilizante. No creo que sea necesario llegar a los frenos a discos pero considero que hay que estudiar alguna forma para que los autos frenen mejor...

LO QUE SIGNIFICA UNA...

Pasada de vueltas:

Pifí un cambio, seguro.

Agarrada del motor:

Se siente la misma sensación que cuando se va a fondo y se



CARLOS ANDRETTA:

Otra de las viejas figuras de F4. Excelente piloto desde hace mucho tiempo, corre con un chasis que le prestó Tulio Crespi y un motor oficial de Maratea. Tiene características similares a las de Laskac y su único defecto es no moverse lo suficiente como para dejar F4 y dedicarse a dar otro paso adelante, podría ser F2. Corre muy bien en pelotón y es capaz de marcar tiempos parciales con registros como el mejor.



GUILLERMO STEGMANN:

Ganó una carrera en este año; también como Laskac es hombre del clan Meriggi. A pesar de correr con un chasis muy baquetado se destacó domingo tras domingo como un hombre veloz, capaz de mantener un ritmo de punta si no fuese por el chasis. De ahora en adelante contará con un chasis Avante y las cosas pueden cambiar. Tampoco se justifica que siga compitiendo en F4 una vez termina esta temporada.



LOS DIEZ MEJORES DE FORMULA CUATRO



JUAN P. LASKAC:

Para muchos es el mejor piloto de la categoría. Aparte de veloz es muy pícaro, mañero, conoce a fondo el auto que maneja y su punto fuerte es correr en pelotón. Es capaz de realizar arremetidas desde el fondo del pelotón y al cabo de la cuarta o quinta vuelta correr tranquilo en el primer puesto. Impone ocasionalmente ritmos aplastantes, pocas veces ha golpeado un auto y es muy difícil que rompa un motor. En ciertas ocasiones puede ser algo vehemente (Junín, por ejemplo), pero en términos generales muestra el indio cuando el auto no anda y para ganar no le queda otro remedio que tirarse un poco más, aunque se pase. Total tiene capacidad para sortear cualquier situación.

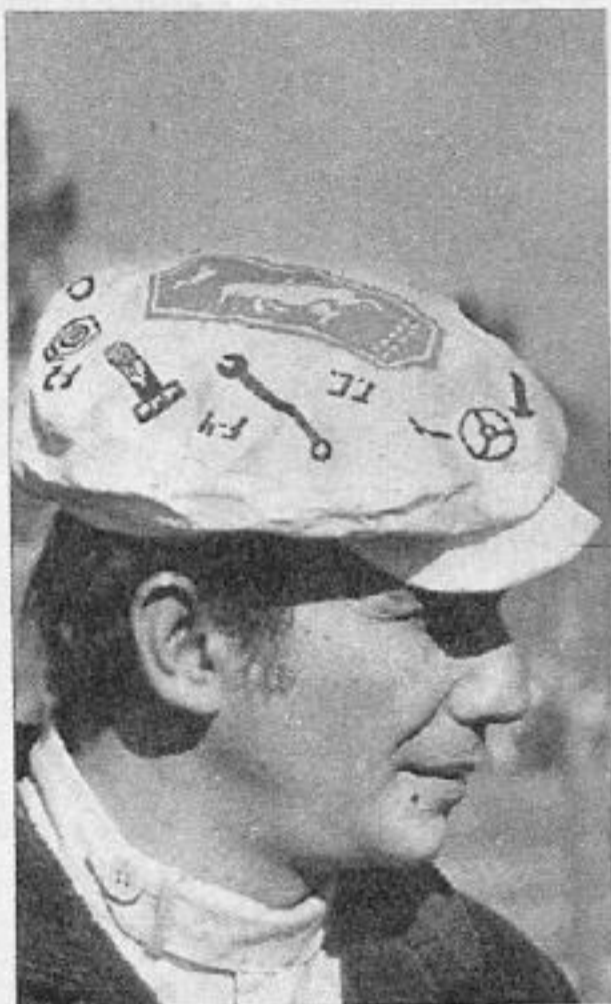
Laskac está para cosas mayores que F4, éste tendría que ser su último año en la categoría.



CARLOS RAGNO:

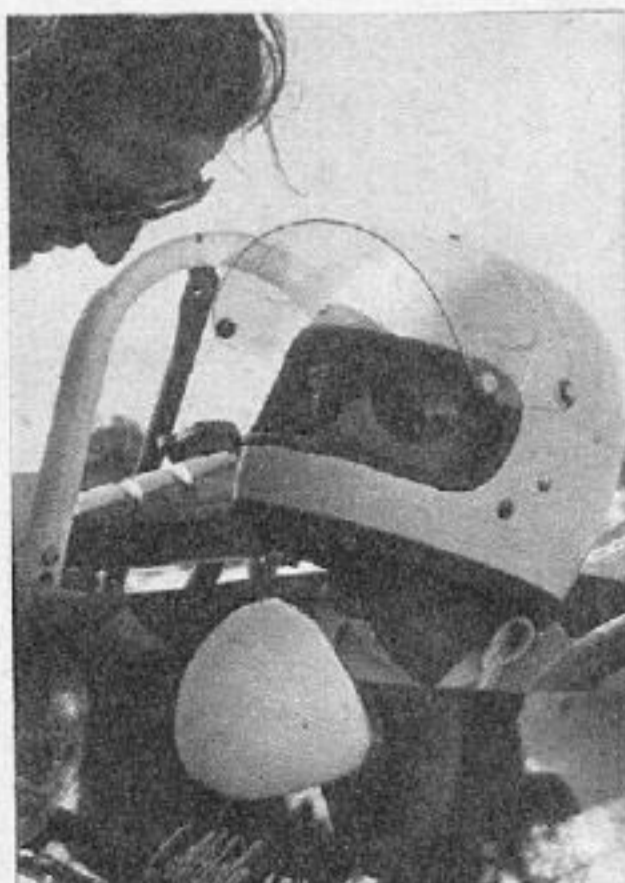
Otro que hace dos años pierde el tiempo en F4. A pesar de haber corrido esporádicamente en F2 y F1 se dedica a F4 en la cual ya no tiene nada que aprender. Es un hombre de punta y el protegido número uno

de Antelo; además, junto con Laskac encabezan el Campeonato y entre los dos es la cuestión. El título seguramente quedará en manos de uno u otro, ambos reincidentes. Es, junto a su coequipier De Rossi, hombre de punta. Ver correr a ambos y Laskac terciando, es un espectáculo pocas veces visto en el automovilismo argentino.



HECTOR DE ROSSI:

Recién en este año usa mecánica Antelo. A partir de mediados de temporada mejoró mucho en su estilo. Dejó de ser el piloto frío que jamás improvisaba ni se apartaba de planes preestablecidos para transformarse en un hombre más fogoso, que se juega mucho más. Consideramos que el cambio fue altamente positivo y lo demuestran los resultados: siempre está entre los de punta, lucha o con Laskac o con su coequipier Ragno y hasta les ha ganado.



CLAUDIO ABDALA:

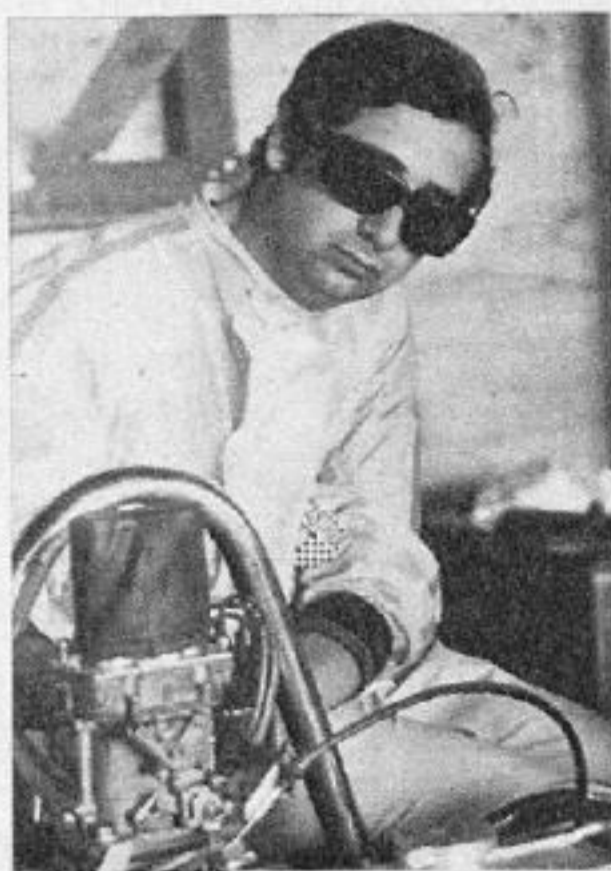
Nueva figura de la categoría pero que rápidamente se destacó

entre los mil y un rivales que tiene en la categoría. Es quizá demasiado fogoso aún, pero se desenvuelve holgadamente en los pelotones, es llegador y un año más en la categoría no le vendría nada mal. El año que viene podría ser ganador consuetudinario.



EDUARDO SALATINO:

Otro pilotazo. Desgraciadamente por problemas económicos se lo ve muy poco en F4 pero está demostrada su calidad. Es también constructor y conoce a fondo lo que maneja. Si alguien necesita un piloto mejor que lo tenga en cuenta, es mejor tenerlo como coequipier que como rival, pero, repetimos: el único inconveniente que tiene para demostrar consecuentemente su calidad es no contar con un buen auto.



OSVALDO AVALE:

Hace mucho tiempo que corre en F4. Tienen en venta el Mero-Renault que usó hasta la carrera de 9 de Julio y se juntará dentro de pocos días con un Tullia 10. Tiene estilo parecido al de Guillermo Stegmann, cruza el auto antes del viraje, frena

bien, tiene experiencia. Es muy probable que continúe en F4 ya que se lo toma en forma muy amateur y es en esa categoría donde están la mayoría de sus amigos.



JUAN LAVENNA:

También anda muy fuerte. La lluvia es uno de sus puntos fuertes, usa un chasis que a esta altura del partido está un poco viejo y no es muy competitivo, pero Lavenna se encarga de tenerlo siempre en las primeras posiciones. No se enloquece, dobla rápido y derecho; en fin, cualidades comunes en todos estos hombres de punta.



CARLOS JARQUE:

Desgraciadamente la continuidad de carreras le complicó la vida, lo que se tradujo en varias roturas que lo dejaron al costado del camino en plena carrera. Eso sí, cuando abandona, abandona en cualquiera de los cinco primeros puestos. Es un poco fogoso pero tiene mucha pasta, se desenvuelve inmejorablemente en los pelotones y es de los cinco mejores pilotos que tiene la categoría.

pisa el pedal de freno sin largar el acelerador. Pará porque el motor se rompe en cualquier momento.

Chupada:

¡¡Cuidado con la temperatura!! Hay que abrirse de vez en cuando. Es extremadamente divertido.

Power slide:

Ideal para ponerlo en práctica en las curvas veloces, como el curvón o la curva de Ascari. Es una buena maniobra porque el motor no cae en vueltas y realmente se dobla rápido.

Sacar la cola:

Hay que evitarlo siempre, el motor cae mucho de vueltas y le cuesta salir de la curva.

Doble embrague:

Lo hago siempre y cuando corra en punta y tranquilo. Hacerlo bien es obligado porque los embragues son delicados. Corriendo al límite prescindo de él.

Alerones:

Imprescindibles cuando hay mucho aceite en la pista o llueve. Siempre los uso (el trasero) si las rectas son menores a los 400 metros y si hay curvas medianamente veloces. QUITAN UNAS 200/300 rpm en las rectas.

Torcer una válvula:

Es lo primero que se rompe en una pasada de vueltas en el motor Renault de carrera.

Llantas:

Si son de acero hay que tener cuidado con los neumáticos que ponen en las cuerdas de las curvas. Se abollan fácilmente.

PARA TENER EN CUENTA

Si largás con 100°C o más de temperatura, es probable que quemés la junta de la tapa de cilindros en el pique. Si bien una vez en carrera puede enfriarse, en la picada dejás la junta out...

Hay que parar el motor cuando se llega a la línea de partida. Por lo general ponen el cartel de un minuto pero se hacen dos o tres. De lo contrario puede calentar...

Dos ruedas se pueden mandar al pasto en la largada pero más no. ¡¡Ojo!!: el reglamento internacional lo prohíbe y te pueden recargar con un minuto...

Yo lo prefiero neutro. Es la manera que lo considero más rápido para doblar...

El límite lo busco de arriba para abajo en los que el circuito te permite ir a integrar el paisaje como por ejemplo el de Maggilo...

Hay que aplicar algo de picardía en infinidad de detalles. Yo, por ejemplo, veo por uno de los espejos retrovisores el cañito de venteo del circuito refrigerante. Si el medidor me marca 100°C y por el cañito no veo salir vapor no le doy bolilla y sigo con la pata enroscada: lo único que falla es el medidor de temperatura y no puede pasar nada...

LOS QUE LLEGARAN A SERLO

JORGE LAGO:

De este grupo quizá sea el hombre con más futuro: hizo el curso en la escuela de Jim Russell en Inglaterra. Volvió al país, compró un Tulia 10 flamante y le puso un motor de Crespo. Desde los comienzos se clasificó bien y en cada carrera se notaron grandes progresos en la conducción que rápidamente se revelaron en el clasificador. Todavía le falta un poco de picardía para mantener la cuerda pero eso se adquiere con el tiempo.



ALBERTO FAMA:

Es algo vehemente pero veloz. Su mejor carrera fue en Las Flores en este año, donde perdió uno de los puestos de vanguardia por irse fuera de la pista cuando decidió, lógicamente, jugarse el todo por el todo para ganarlo.

HECTOR PRIMAVERA:

Renaulista empedernido de la categoría Turismo pasó a destacarse rápidamente en Fórmula Cuatro. Lo mismo que todos los que integran esta lista, un año más de F4 no le vendrá mal. Para la temporada del 72 serán hombres de primera línea.



GUILLERMO VINUESSA:

Corre con un chasis ex Ragno, hace sus primeros pasos en la categoría y gasta mecánica Meriggi. Es un hombre que asomará el año que viene si se moderniza mecánicamente. Será entonces la hora de poner en evidencia su cuna kartista.

riggi. Es un hombre que asomará el año que viene si se moderniza mecánicamente. Será entonces la hora de poner en evidencia su cuna kartista.



ROLANDO NARDI:

Debutó a mediados de año y se destacó rápidamente. Algunos lo tildan de "loquito", que se juega más de lo debido. Es cierto, pero Rolando Nardi una vez que apacigüe sus ímpetus será un hombre que andará muy fuerte en la categoría. Siempre está entre los primeros, cruza el auto en curvones poniendo al desnudo una dosis de arrojo injustificada pero que hizo que muchos ojos se clavasen en él. Habrá que esperar un poco pero la espera resultará positiva seguramente.

REINALDO VACALLUZZO:

Entrerriano, se demostró como un piloto agresivo (recordar Tucumán) que pelea la cuerda con quien sea y en cualquier condición. Habrá que esperarlo un poco más; recién empieza pero va sobresale.



DANIEL PUERTA:

Ganó algún repechaje, es seguro porque, cosa rara a su edad,

prefiere no hacer macanas y aprender en el tiempo lógico. Recién este año dio sus primeros pasos pero el año que viene se destacará seguramente.



PABLO BAZZANO:

Tucumano, puso en pie a su ciudad cuando le peleó una serie a Jarque en el recorrido circuito de Tucumán. Es bastante prolijo y veloz; apenas si corrió unas tres carreras pero no hizo macanas propias de la vehemencia juvenil a la cual tiene muy contenida.



CARLOS FAVERIO:

De esta lista es el que mejores resultados ha obtenido hasta el momento. Corre con mecánica Meriggi, es un poco vehemente pero se desenvuelve bien en pelotón. Hace buenos tiempos y cuenta con preparación de primera.

LOS PREPARADORES



JORGE MERIGGI:

Comenzó preparando motonetas; después cumplió el obligado paso con los N.S.U. Sportprinz, con los cuales además de aprender mucho como preparador también le permitieron hacerse el corredor.

En F4 dio sus primeros pasos con Juan Laskac como piloto. Sobre el mismo chasis que hasta hace muy poco tiempo estuvo corriendo Stegmann (un Tullia 5 transformado a 9) montaron un N.S.U. con el cual maravillaron a muchos en plena época de auge y dominio del B.M.W. y de los primeros pasos del Renault Ventoux.

"Dudo que continúe preparando motores para otros pilotos que no sean los dos o tres de mi equipo. La continuidad de las carreras y lo delicados que ya son estos motores te hacen imposible mantener un stock de 10 motores... Estamos tirando 7.500 rpm, hay que correr toda la carrera a la remanija y los motores quedan muy gastados... Hay elementos que hasta hace un año aguantaban dos o tres carreras; en la actualidad, por el aumento de potencia y el ritmo de las carreras actuales, tenés

que cambiarlos después de cada carrera. Esas son cosas que los pequeños preparadores no pueden soportar. Por eso para 1973 correremos con motores de 1.100 cm³ y standard. De esa forma, los autos andarán más fuerte y el mantenimiento será mucho más económico que en la actualidad. Con el motor Flat 128 y el R6 están dadas las dos marcas que pretendemos se integren a la categoría... Si como sucede en la actualidad una sola de ellas se vuelca con apoyo, no nos preocupa si F4 se transforma en una categoría monomarca; las carreras de este año te han demostrado que puede llegar a ser más beneficioso que contraproducente..."

Cierto, todos usan motores Renault y la paridad es ya asombrosa. Si hay más marcas puede haber más apoyo pero se corre el riesgo de que una de ellas domine la categoría.

ALBERTO CRESPO e hijo:

Prácticamente, recién en este año entraron con participación activa en F4. De sus clientes se destacan Daniel Puertas y Jorge Lago, que a pesar de correr con motores armados por Crespo padre e hijo en un origen en la actualidad ellos mismos hacen el mantenimiento corsa de esos diminutos cuatro cilindros.

MARATEA:

Otro preparador que también tuvo los halagos del triunfo en Fórmula Cuatro. Chiche Andretta es el piloto que cuenta con el motor posta y el triunfo en Villa Mercedes (San Luis) certifica la efectividad obtenida hasta el momento. La potencia es similar a la que declaran Meriggi y Antelo (63 HP) aunque se diferencia de ellos por una curva de potencia con un margen útil muy amplio de rpm.

OSVALDO ANTELO:

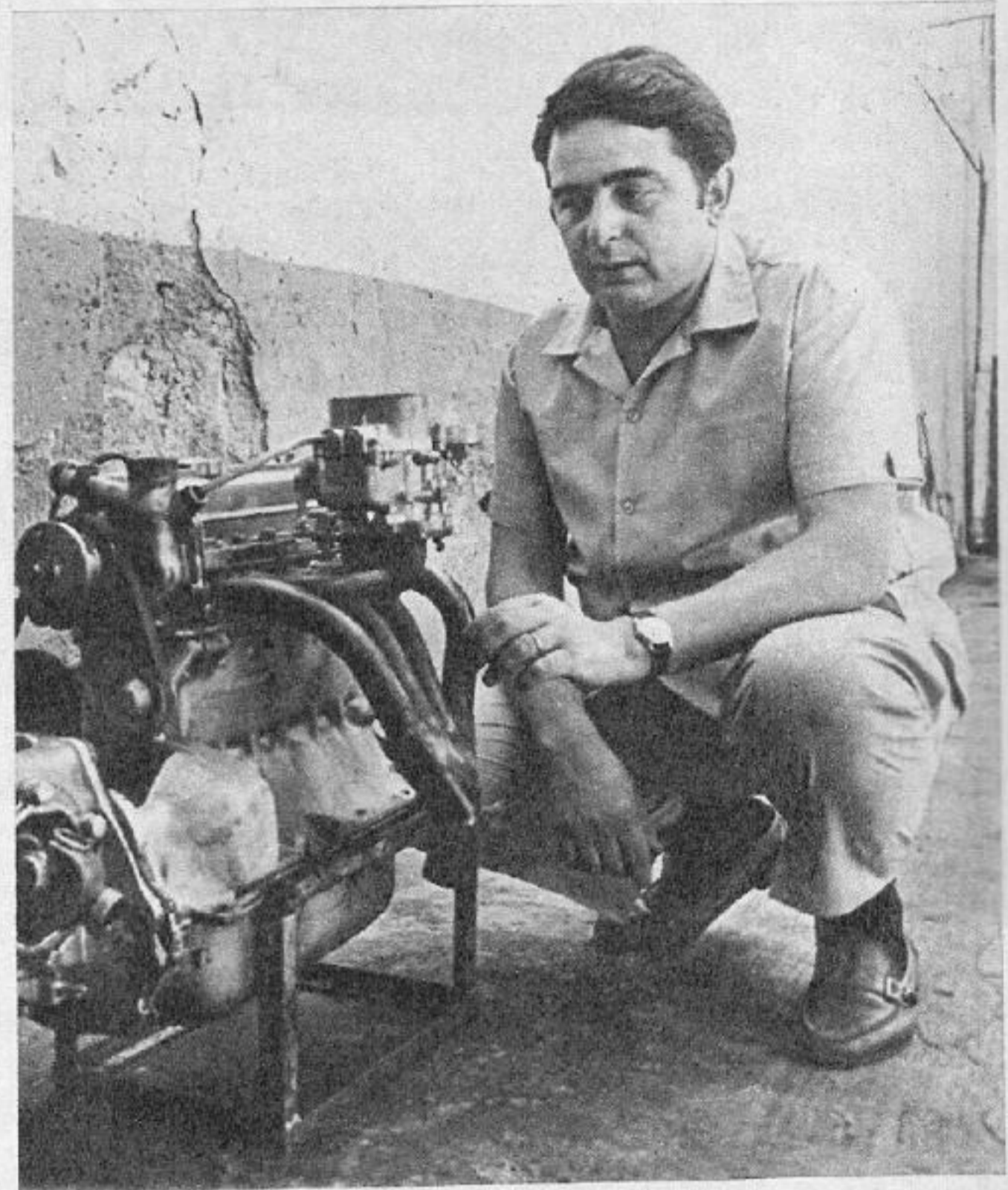
El 70% de la actual producción de motores y fierros corsa

de Antelo Competición está dedicado a F4. Vende unos cuatro motores mensuales y mantiene un stock de 10 más que llegan a su taller después de cada carrera. Cada uno de los motores cuesta 600.000 pesos, completo. La potencia oscila entre 63/65 HP ("63 es lo normal, pero de vez en cuando te sale alguno con 65 HP").

"Una de las cosas que más me gusta de la categoría es el compañerismo que existe. El otro día a Ragno se le rompió una llanta y Tullio Crespi le prestó una para que saliese del paso. Salió tan bien del paso que ganó. Tené en cuenta que Ragno corre

con un chasis Avante y cada vez que gana es un sacudón para Tullio; ése es un ejemplo..."

Existe el rumor de que en 1973 la fórmula llevará su cilindrada tope de los actuales 850 cm³ a 1.100 cm³. Según Antelo "los motores tendrán 10 HP más que los actuales, pesarán lo mismo y quizá cueste prepararlos unos 100.000 pesos menos. ¿Te das cuenta?, no hay que pensarlo dos veces... En vez de encarecerse se reducirán aún más los costos a pesar de que la velocidad aumente. Harán más ruido, serán más veloces y por ende el espectáculo mejorará por menor precio..."



ACUMULADORES

CHAMPION

EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES



CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

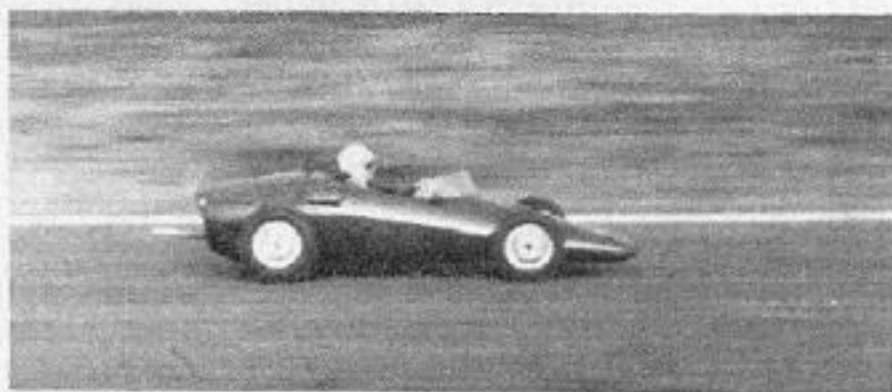


...y BUJIAS

CHAMPION

QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

LOS MODELOS CRESPI



TULIA I:

Fue construido en 1963. Era para motor NSU y costaba alrededor de 70.000 pesos viejos. Se construyó uno solo que incluso lo corrió el mismísimo Tulio Crespi.



TULIA II:

Fue el primer modelo construido con criterio comercial. Aproximadamente por el año 1965, y se podían montar solamente motores N.S.U.; la barra estabilizadora trabajaba también como reactor; costaba \$ 270.000 sin gomas, sin motor y sin caja. Se construyeron unas ocho unidades.



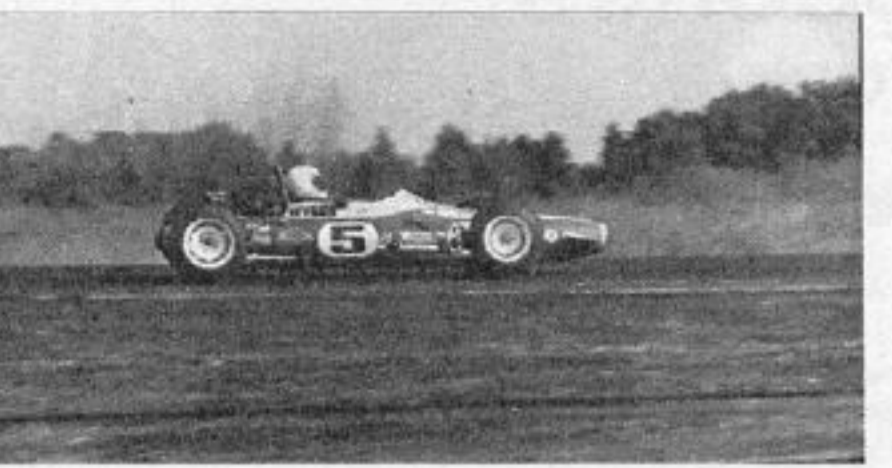
TULIA III:

Este modelo fue el primero para motor BMW. Se mejoraron las suspensiones (aunque seguían siendo los robustos brazos oscilantes); costaba \$ 320.000 en 1967. Se hicieron unos cinco autos de este modelo.



TULIA IV:

Este es el modelo con el cual los Hnos. Kissling hicieron tabla rasa durante un año. Se aumentaron la trocha y la distancia entre ejes, que pasó de 1,80 metro a 2 metros. De esta versión se hicieron 10 unidades y para juntarse con uno de ellos era necesario entregarle a Crespi unos 350.000 pesos.



TULIA V:

Fue el primero para motor Renault y Fiat 600. Cambió totalmente la forma de los anteriores (de discutible forma acuñada) para adoptar las formas comunes de los monoplazas de esa época (1968). Además, las suspensiones eran a brazos únicos los superiores e inferiores con amortiguadores externos. En esos años este modelo costaba \$ 400.000. Se hicieron cuatro unidades.



TULIA VI:

Con este modelo dominaron Eduardo Pino y Carlos Ragno una temporada de F4. Utilizó Crespi para esta versión amortiguadores ubicados interiormente, portamazas de aleación liviana y trompa de plástico. Este modelo costaba \$ 450.000.



TULIA VII:

Se modificaron los portamazas con respecto al anterior. Cambió la trompa y se aligeró un poco. El parabrisas era de plástico, mientras en los modelos anteriores era de chapa. Este modelo se vendió en \$ 480.000.



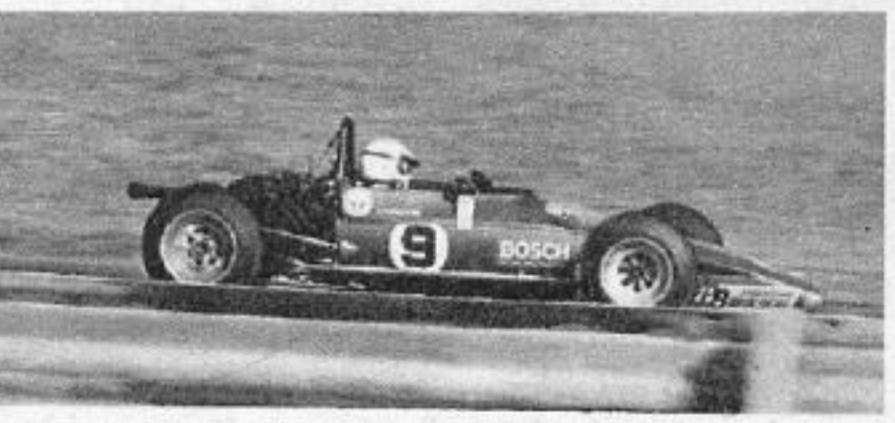
TULIA VIII:

En este modelo se puso en práctica por primera vez una de las novedades técnicas más importantes de la historia crespiana: el motor que trabaja como estructura. Por medio de soluciones muy simples los motores Renault (que ya eran inmensa mayoría) soportaban solicitaciones estructurales. Las suspensiones traseras estaban fijadas a la caja. Si hicieron 20 unidades a 500.000 nacionales cada una.



TULIA IX:

Utilizó el casco del Tulia 10 (más chico, más liviano) pero con trompa y cola del Tulia 8. De esta versión hay tan sólo una unidad, similar a la que usó Stegmann hasta hace poco, que era un Tulia 5 transformado en 9.



TULIA X:

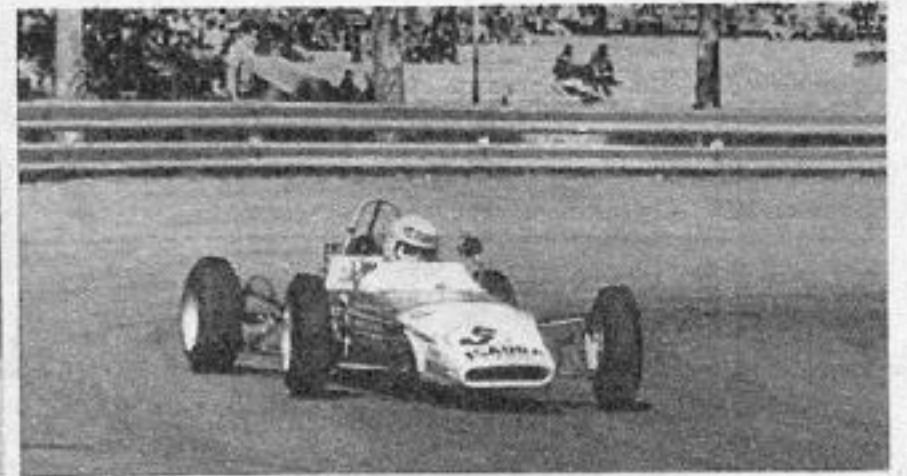
Es la última versión. Hasta el momento se han hecho 30 de ellos, cuesta \$ 650.000. Con respecto al modelo Tulia 8 el casco y la trompa son más livianos. El peso total, con motor Renault y en seco es de 250 kilos.

Total de unidades construidas: 120.

Los chasis y sus constructores

CRESPI:

Sin lugar a dudas es el constructor más prolífico de nuestro automovilismo: lleva construidos 120 Fórmula Cuatro. Muchos de ellos, claro está, terminan sus vidas arrumbados en un taller porque dejaron de ser competitivos. Su último modelo, el Tulia 10, con De Rossi y Laskac, es el modelo de chasis que más triunfos ha acaparado en el año. En términos generales son muy modernos estructuralmente. Uno de los defectos de los autos de Crespi, el peso, desapareció definitivamente y ahora es un punto a favor. No creemos que se construya chasis más liviano que los actuales Tulia 10. Con nafta y aceite apenas sobrepasan los 280 kilos. El motor trabaja como estructura.



AVANTE:

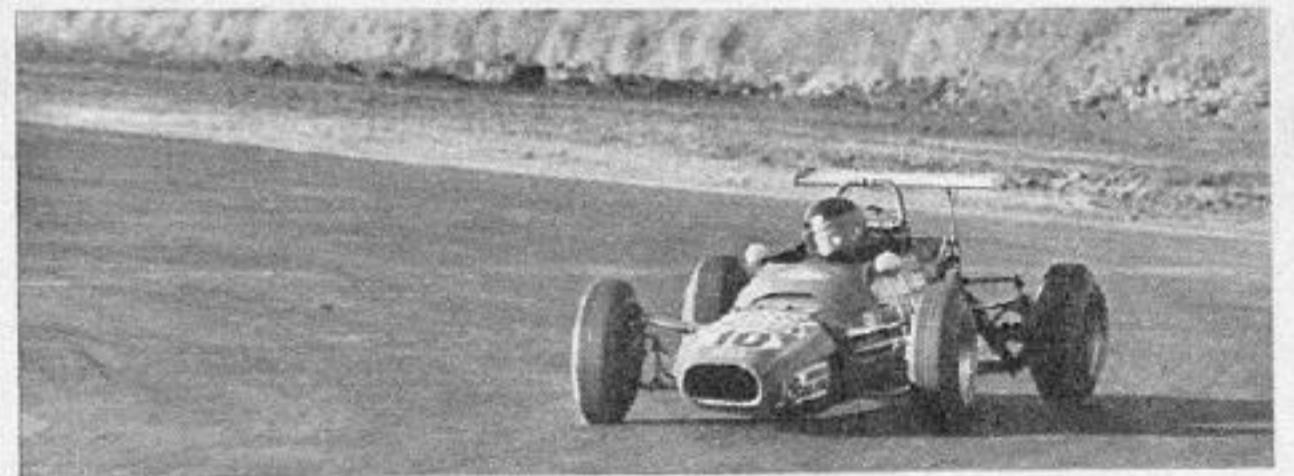
El producto de Jorge Parodi tuvo un debut estupendo: triunfó. Es sin lugar a dudas la competencia más seria que tuvo Tulio Crespi desde que se inició como constructor. El chasis es monocasco acañonado, de una calidad de construcción quizá demasiado buena para un F4; dobla muy bien, según Carlos Ragno, y Guillermo Stegmann piloteará el segundo chasis, algo más liviano que el de Ragno. Cuesta unos 200.000 pesos más que un Crespi.

HUARTE:

Carlos Ragno lo llevó al triunfo en más de una ocasión. Los lineamientos técnicos son muy pero muy parecidos a los Crespi Tulia 7; la mayor diferencia es la siguiente: las chapas estructurales en vez de estar soldadas a los caños están remachadas.

SALATINO, MERO, MARTUCCI:

Ninguna de estas tres marcas triunfó, pero tuvieron interesantes actuaciones parciales. Los Salatino son tubulares, con forma acuñada. El Martucci tiene las mismas características y el Mero es monocasco construido en aluminio.



Este es el Cargador-Arrancador que usted debe tener!

Porque ahora Ud. puede arrancar los motores en forma instantánea sin necesidad de activar la batería previamente

Piensa por Ud., ya que su dispositivo electrónico protector de polaridad evita costosos daños al alternador y demás componentes eléctricos del vehículo, producidos por errores involuntarios de conexión.

Posee además, protector automático de corto circuitos brindándole así seguridad en su trabajo.

El Cargador - Arrancador Telme carga eficazmente en forma rápida o

lenta, cualquier tipo de baterías, con y sin timer.

Sus innegables ventajas lo hacen un equipo imprescindible para concesionarias, flotilleros, talleres mecánicos, electricistas, playas de estacionamiento, fábricas de baterías, etc.

Obtenga más clientes satisfechos por la rapidez y seguridad de los servicios y aumentará así sus ganancias.



Modelo registrado.
Patente en trámite.

FABRICADO INTEGRAMENTE POR:

TELME

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Solicite informes a nuestros representantes o directamente a INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I.

Calle 29 (ex P. Obligado) 536
Villa Maipú - San Martín
Prov. Bs. As. - Tel. 755-2811

ACTUALIDAD INTERN



ASTON MARTIN PARA USA

El Aston Martin V-8 cuatro asientos (258 km/h, el pobrecito) ha satisfecho con éxito los reglamentos norteamericanos para la emisión de gases puestos en vigencia por las autoridades federales. Entrará a la venta a principios de octubre. Los modelos iniciales estarán provistos con transmisiones automáticas Torqueflite, para continuar con la introducción de modelos con cajas manuales de cinco velocidades, modelos que se pondrán en circulación al término de la prueba de resistencia de 50.000 millas requerida para obtener el pertinente certificado americano. El motor V-8 de 5,4 litros "Anti-pollution" ha reducido su relación de compresión de 9:1 a 8:1, se han modificado los diseños originales de las cámaras de combustión y se le ha implantado un sistema de encendido electrónico Lucas Opus. El motor modificado puede funcionar con nafta de tetraetilo de plomo. Aston Martin se propone fabricar 200 unidades del modelo DBS V-8 para los EE. UU. durante 1972.

1

EL NUEVO MERCEDES 350 L

Comenzados los estudios para rediseñar la carrocería del que fuera el 250 SL hace más de cuatro años, éste es el aspecto que ofrece el rediseñado 350 SL. Obviamente —se desprende de la sigla que lo deno-

mina—, el motor ha aumentado en un litro su capacidad cúbica. Sin apartarse de lo que tradicionalmente fue el 250, pero cayendo en cosas un poco recargadas, se han cambiado los faros, parrillas y ornamentos, aunque su aspecto general siga siendo el mismo. La parrilla ha cambiado, manteniendo la tendencia descendente que puede observarse en la foto. A la derecha vemos el primer diseño para la parrilla del 350 SL. Y a efectos comparativos, les diremos —de derecha a izquierda, como es lógico...— a qué modelos de la fábrica corresponden las parrillas expuestas. La primera es, como ya hemos jurado, la del 350 SL. Sigue la del Mercedes 200 "Nueva Generación", luego la del 190 del año 63; aumentando en altura la del 220 '64 y la del 300 S del '62. El nuevo 350 SL es —a nuestro criterio— feo.

LAS DEFENSAS DE SAAB

Un tipo realmente nuevo de defensas ha sido introducido en el Saab 99. Ha sido fundamentalmente creado para prevenir

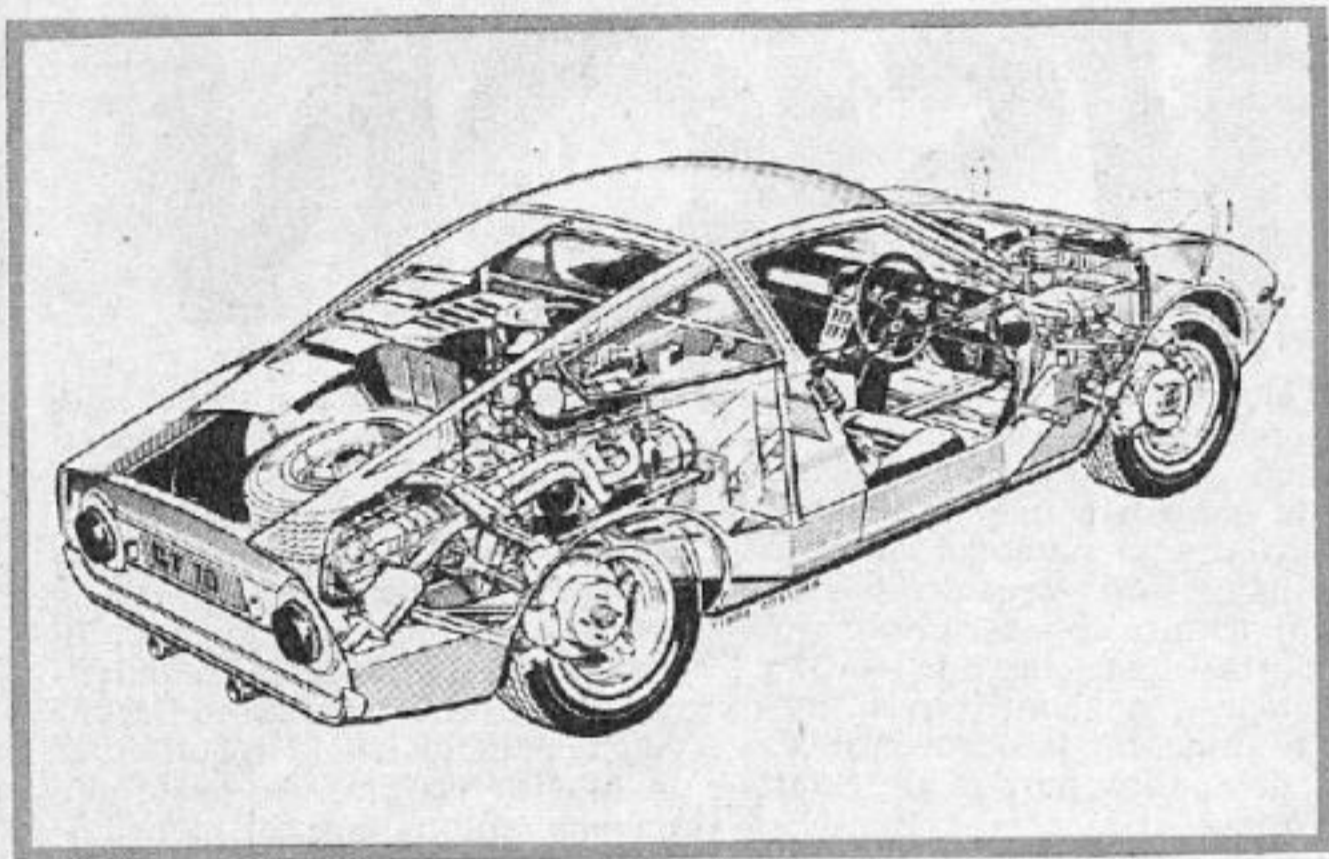
2

los daños que suelen ocurrir durante los períodos de estacionamiento. Intensivos tests, durante los cuales se han embestido postes y barreras, han demostrado que los paragolpes y la carrocería no sufren daño alguno mientras la colisión no supere los 5 km/h. Algo es algo.

DEBUT DEL FORD GT 70

Posiblemente el Tour de France sirva de escenario para el

ACIONAL



deportivo GT 70 —motor central— que hará su debut en fecha próxima. Precisamente con esa intención —la participación en rallyes internacionales— fue proyectado, sirviendo a la vez de banco de pruebas móvil para diversos componentes Ford. No se tomará decisión de producirlo en serie hasta tanto el auto no haya demostrado su valía en competición. Diseñado por Len Bailey (¿...el de los puentes, quizás...?), quien fuera el cerebro de los cuatro triunfos de los GT40 en Le Mans, el nuevo GT 70 incorpora una buena cantidad de piezas utilizadas en los modelos Ford ingleses y alemanes. El motor es el V-6 de 2,6 litros, elaborado en Essex, Inglaterra, a pesar de lo cual el auto ha sido inscripto en el Tour de France por Ford de Alemania. Vaya uno a saber por qué...

LOTUS INAUGURA

Una nueva planta permite a Lotus producir más de 110 carrocerías de fibra de vidrio por semana. Situada en la sede de la compañía en Hethel, Norfolk, la nueva planta representa una

3

inversión de medio millón de esas... (Libras...). Con un área total de 603 m², en la sección de montaje se arman todos los modelos de Lotus —Plus 2 130, Elan Sprint, Europa y series del 4/7—. La línea de producción combina la producción en serie con las técnicas de construcción manual. Cada molde de la carrocería consta de varias secciones, sobre las que se producen los cascos de fibra de vidrio. Y así, siguiendo los pasos tradicionalmente conocidos, se realizan las operaciones que permiten el montaje —en la planta actual— de 110 carrocerías semanales. ↗

Cambiando una sola bujía no va a ganar nada.



Porque si una bujía ya cumplió su término de vida útil, las otras también. Pase entonces a retiro el juego completo. Si cambia una sola, los problemas continuarán. Para evitar el arranque lerdo, la pérdida de potencia del motor, el menor rendimiento por

litro de nafta, revise las bujías de su coche a los 8.000 km. Y no dude: ganará mucho, si a los 16.000 km. compra otro juego completo de bujías Champion y reemplaza al viejo. Aunque este también sea Champion.

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

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

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB. (entidad organizadora de las 300 MILLAS DE RAFAELA).

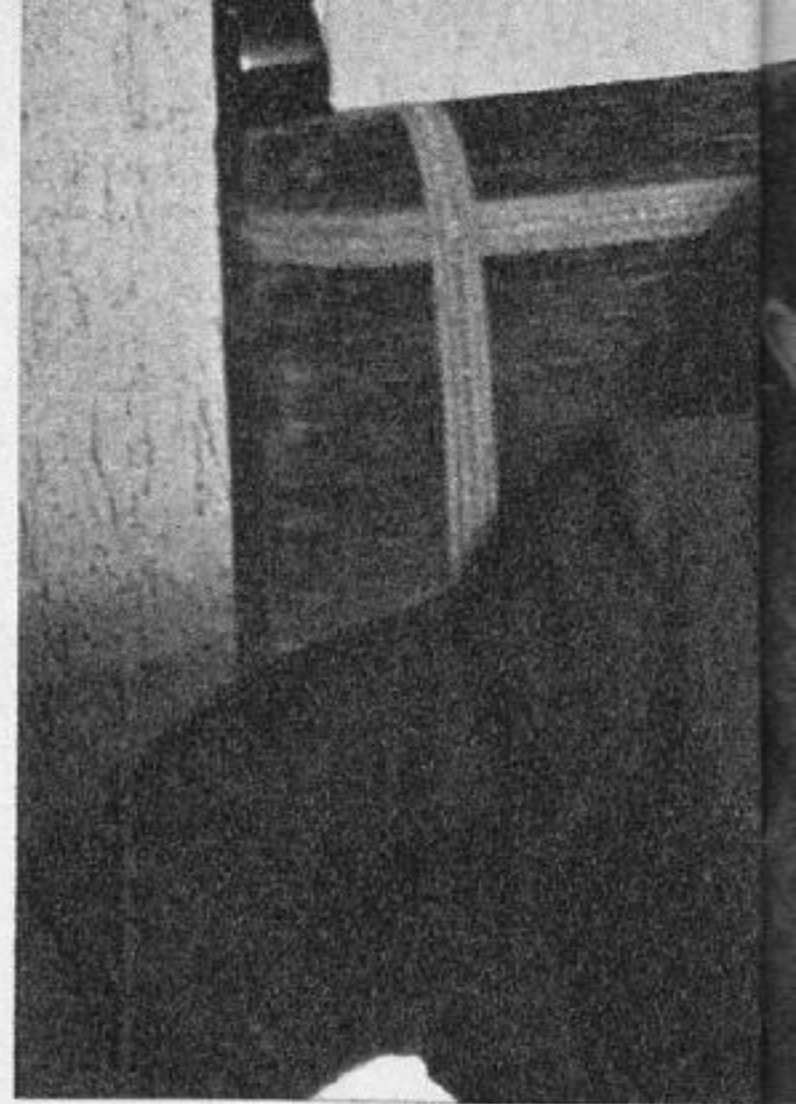


CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.



-¿Por qué no GM en SP
-¿Por qué no corre
García Veiga
-¿Qué se hará del nuevo
auto oficial

Jorge López,
 presidente de la
 C.C. GM, explica los
 cómo y los por qué
 de la ausencia de
 Chevrolet en SP.



LA COMISION

Demasiados interrogantes
y la gran ausencia
de General Motors en
Sport prototipos se
explica -en cierta medida-
a través de las
palabras de Jorge López,
actual responsable
del destino de la comisión
de concesionarios
y de las decisiones que
el organismo
oficial adopta

En el momento actual —crítico— por el que está pasando la que en algún momento llegó a ser la categoría mayor de nuestro panorama nacional de automovilismo —SP— resulta bastante importante conocer el por qué de ciertas ausencias que —a prima facie— no contribuyen más que a aumentar la desolación actual del pobre parque de Sport Prototipos.

Porque podría llegar a no ser importante la ausencia de los que alguna vez han sido denominados "hombres de relleno" o "pelotón de cola" que en definitiva y mal que les pese a muchos son los que completan (en número) el espectáculo. Pero sí es importante la ausencia de una marca —Chevrolet— y de sus pilotos, manteniéndose al margen del devenir de la categoría. Y para determinar las causas de ese alejamiento, nada mejor que la opinión oficial de la Comisión de Concesionarios GM, en la palabra de Jorge López, lo que puede llegar a arrojar cierta luz sobre la cuestión, lógicamente sometida al juicio personal de cada uno y —para completar— el juicio de CORSA.

Estas fueron nuestras preguntas y las consiguientes respuestas de Jorge López.

CORSA: —¿Por qué la ausencia total de la representación oficial de GM en SP durante la actual temporada?

Jorge López: —Por una razón muy sencilla: falta de tiempo material y de presupuesto que nos permita hacer TC y SP a la vez. El año pasado ganamos el campeonato de SP sin discusión; con ese antecedente no podemos este año ir a "pescar" a las carreras de SP o a esperar que a Di Palma se le rompa algo para ganar una carrera. Esa no es nuestra política... El año pasado ganamos en SP porque el equipo obedecía a un desarrollo y a una organización. Además, porque

compramos los autos hechos, listos y comprobados, cosa que yo considero como muy acertada. Este año, con los mismos autos del año pasado, estamos dando un hándicap tremendo en peso y no podemos permitirnos ese lujo. Resulta lamentable la inactividad de un hombre como García Veiga, e inclusive la inactividad de Marito García. De cualquier manera, ambos cobran mensualmente aunque no se aproveche la capacidad que han manifestado durante el año pasado.

CORSA: —Eso explica el comportamiento del equipo durante el año pasado, pero no durante la actual temporada...

J. López: —... Bueno; al principio le dije el por qué... Ahí tenemos, en la Comisión, un SP nuevo y sin terminar... No hay tiempo de hacerlo. El TC nos absorbe totalmente en horas y presupuesto y ya ve que a pesar de esa dedicación no obtenemos los resultados óptimos. Inclusive en TC erramos en cierta medida el camino. Pienso que tendríamos que haber usado un Chevrolet Special —que pesa 1.200 kg— para las carreras de dibujo en alguna medida trabado y el Chevy en los circuitos veloces... Pero quisimos darle imagen al Chevy. Hasta pensamos en comprar alguno de los TC que andan por ahí, hechos sobre casco "Special"... pensamos en uno que Bravi —creo— tiene construido... Al fin de cuentas no se materializó y ahí tiene... Pairetti nos gana...

Además, el Ing. Joseph es un hombre que busca velocidad y en esa búsqueda aumenta la dosis de riesgo. Es un hombre muy metódico en cuanto a detalles. Sin contar con los medios con que cuenta —por ejemplo— Berta, Joseph ha conseguido excelentes resultados. Volviendo a SP, los gestores del campeonato del año pasado —además de García Veiga— fueron Joseph y Del Río. Acostumbrados a una forma



EXPLICA

de trabajo que redundó en beneficio de la pasada temporada, no se conforman ahora con ir a buscar un segundo puesto. A mí, personalmente, no me cabe duda de que Di Palma este año se hubiera visto mucho más exigido con un Chergo y G. Veiga detrás... hasta posiblemente habría aumentado las posibilidades de romper el auto con más frecuencia...

CORSA: —Teniendo en cuenta esos antecedentes... ¿por qué no incursionar en SP entonces?

J. López: —Por un lado, por lo que ya le dije: el TC nos resta cualquier posibilidad en ese sentido. Por otro lado, la opinión de la C.C. GM no es más que la opinión de 184 concesionarios que la forman y la subsidian... Ellos opinan que no podemos apartarnos del TC y en consideración al presupuesto de que disponemos para la temporada, las cuentas claras indican que de manera alguna podemos invertir en SP.

CORSA: —¿Jorge Cupeiro cuenta con alguna ayuda de la Comisión...?

J. López: —Sí... recibe un subsidio y además tiene tres motores hechos por Joseph y Del Río, listos y terminados. Pero Cupeiro está en nuestra misma situación; a pesar de los motores, no puede salir a correrle a un Berta de 800 kg con el auto viejo... Está esperando el auto nuevo que le hace Steven. En cuanto esté terminado, no le queda duda acerca de la presencia de Cupeiro en SP.

CORSA: —Hay quienes piensan que la actitud de GM no es muy deportiva al restar al ya de por sí pobre parque de SP dos autos y dos pilotos...

J. López: —No es una cuestión de ser antideportivo o no serlo. Es, lisa y llanamente, una cuestión de pesos y de tiempo. Es, por otra parte, una muestra de la responsabilidad y amor propio de Joseph, que no quiere salir a competir con el tremendo peso-

del campeonato del año pasado. Le repito: no podemos ir a correr especulando con las roturas ajenas o pensando que, en el mejor de los casos, contaríamos con un eterno segundo puesto...

CORSA: —Si García Veiga permanece inactivo durante tanto tiempo... ¿por qué no se le permite correr en F 2, por ejemplo...?

J. López: —Se le permitió correr el Desafío de los Valientes este año, ya que se consideró que al participar una sola marca no habría problema alguno... Además, para que no permanezca inactivo... Pero el Nene ya —a partir del Desafío— había hecho planes unilateralmente para correr en Rafaela y en El Pinar —en F 2— y eso no puede ser. Los 184 concesionarios que le mencioné anteriormente lo toman como un patrimonio personal, ya que son ellos quienes lo subvencionan. Poniéndose un poco en el lugar de ellos, la cosa no es tan irrazonable... Por mí y por Joseph —opinión personal, por supuesto— que corra... pero que no se desvirtúe la cuestión. Tampoco otra marca puede pretender que el Nene sea piloto de ellos, mediando un contrato con nosotros...

CORSA: —¿Cuál será la política para el año próximo...?

J. López: —Vea... esta comisión caduca en noviembre. Los planes los hará la nueva comisión, así que al respecto no puedo decirle nada de nada. Este año pensamos correr las siete carreras de TC que faltan, las 500 Millas del Avellaneda Automóvil Club con un Chelco y —si se hacen— las 12 Horas de APAT con el Chevy G.2 que corriera Kovacs en el Autódromo; también en esta carrera lo pilotaría Kovacs, junto con Bulla. Eso es todo lo que puedo decirle. Planes para este año, sí; para el año próximo, los hará la nueva autoridad de la Comisión.

C. M. S.

CORSA OPINA

LA DOBLE AUSENCIA: AUTO Y PILOTO

Como humanos que somos, sujetos a pasiones mil, daremos también nuestra opinión respecto de la posición de la C.C. GM y de algunos de los ítems enunciados en las preguntas realizadas y sus consecuentes respuestas.

• Con relación al AUTO NUEVO que está vegetando en los talleres de la comisión, nos parece realmente un desafuero no terminarlo. Una vez superado el gran gasto inicial —proyecto, desarrollo, etcétera, etcétera— y estando en el avanzado estado de construcción en que está —estructura casi completa y brazos de suspensión ídem, que es lo más complicado del asunto—, no vemos por qué no terminarlo a la brevedad para que represente a la marca en SP.

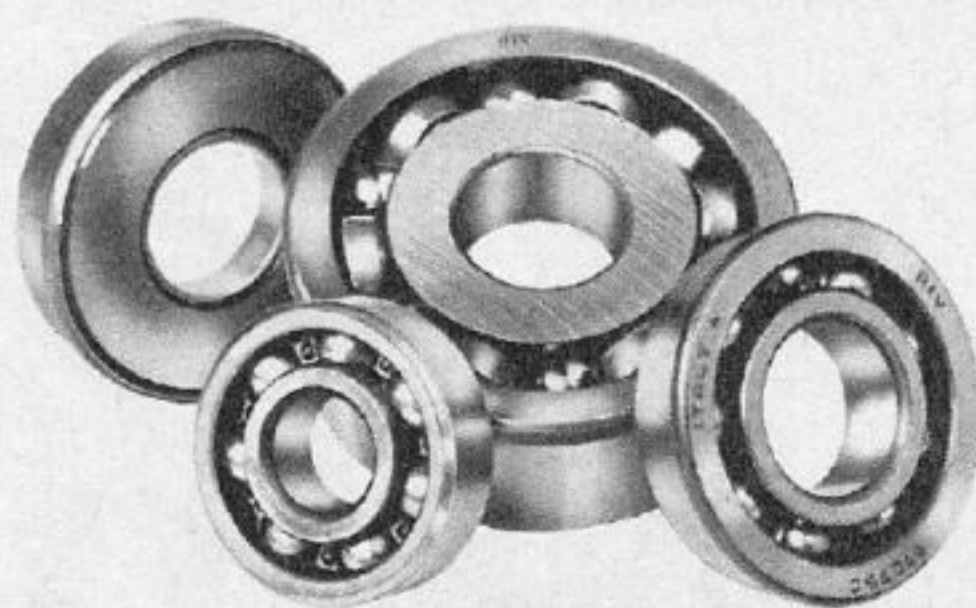
• AUTOS DEL AÑO PASADO: Presentarlos en la actual temporada hubiera sido lo más atinado. Primero, porque muy pocos —poquísimos— consiguieron quebrar este año records obtenidos por García Veiga el año pasado. Segundo, porque tal como se afirma, Di Palma —el cuco de turno— hubiera debido esforzarse mucho más y

forzar mucho más su marcha para contener a García Veiga con un Chelco detrás. Además, la presencia de un piloto excepcional sobre un auto excepcional —Di Palma/Berta— no puede ser condicionante de la intervención en carrera de los demás autos y pilotos. Con tal criterio, muchos deberían haber desertado de las filas del SP de hoy por el solo hecho de ser Di Palma casi imbatible. La presencia de los autos de la Comisión de Concesionarios GM hubiera contribuido a aumentar el interés de las carreras de la categoría, hubiera —eventualmente— permitido obtener triunfos y no hubiera restado dos pilotos —uno de ellos campeón del año pasado— a las desnutridas filas. Además de ser una actitud realmente deportiva.

• AUSENCIA DE GARCÍA VEIGA: Dos equivocaciones. Por un lado, la presión de la Comisión por mantenerlo inactivo. Por otro lado, García Veiga que, sabiendo al firmar su contrato para este año que permanecería fuera de programa, igual firmó. De cualquier modo, sería mejor que corriera. ¿O no?

SU UNIDAD FIAT LLEVA RODAMIENTOS RIV

Porque fueron construidos para no fallar. Rodamientos RIV. Un invaluable aporte a la industria automotriz. Así lo entendió FIAT adoptándolo en sus tractores, automóviles y camiones para: Ir sobre ruedas!

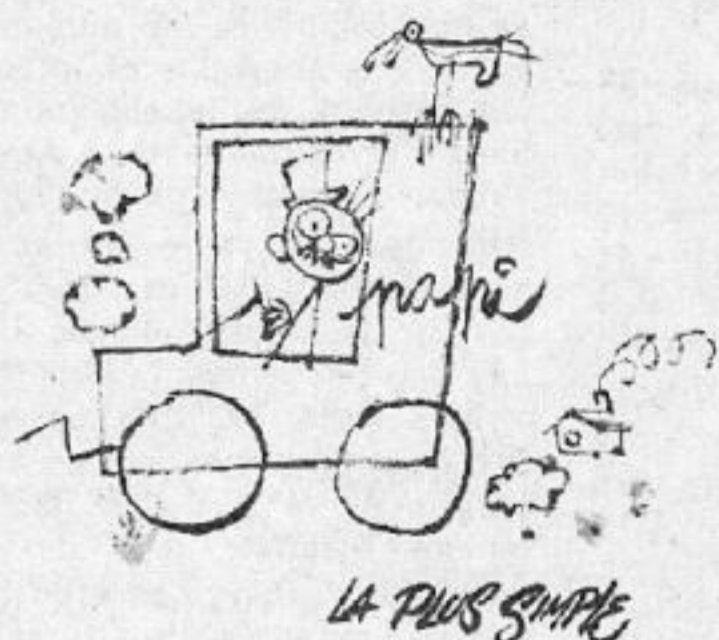


RIV rodamientos para el progreso.

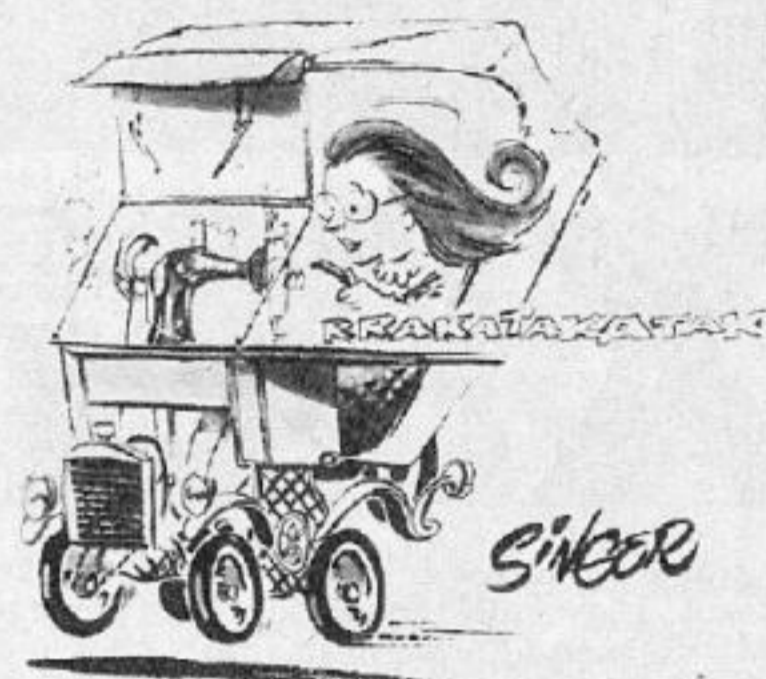
Distribuye: **COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS** Paré 699 esq. Chile - Bs.As. - Tel. 34-8455/6 y 7

MAS DE
9.000 MARCAS

DESAFIO LA IMAGINACION



¿Qué nombre le ponemos? se preguntaron ante sus engendros desde el principio hasta aquí nueve mil fábricas de autos. El resultado fue a veces ingenioso, audaz, absurdo, elemental... en fin, ésta es una muestra de las infinitas posibilidades de la imaginación



Una pauta de que el ingenio o la inventiva humana llega a agotarse la dio pocos años atrás la casa Ford. Finalizaba la década del 50 y la gran empresa se disponía a colocar en el mercado un modelo absolutamente novedoso que revolucionaría los conceptos del público norteamericano. Para darle aún más manija al inminente lanzamiento se convocó al pueblo para que éste inventara el nombre. A través de la revista Life se organizó un concurso para que cada uno propusiera la denominación del futuro párvulo. La respuesta fue un éxito: millares de postulantes mandaron su carta con el nombre elegido. Todos con la íntima esperanza de llevarse un ejemplar del coche que la fábrica brindaba como premio al autor de la idea más original.

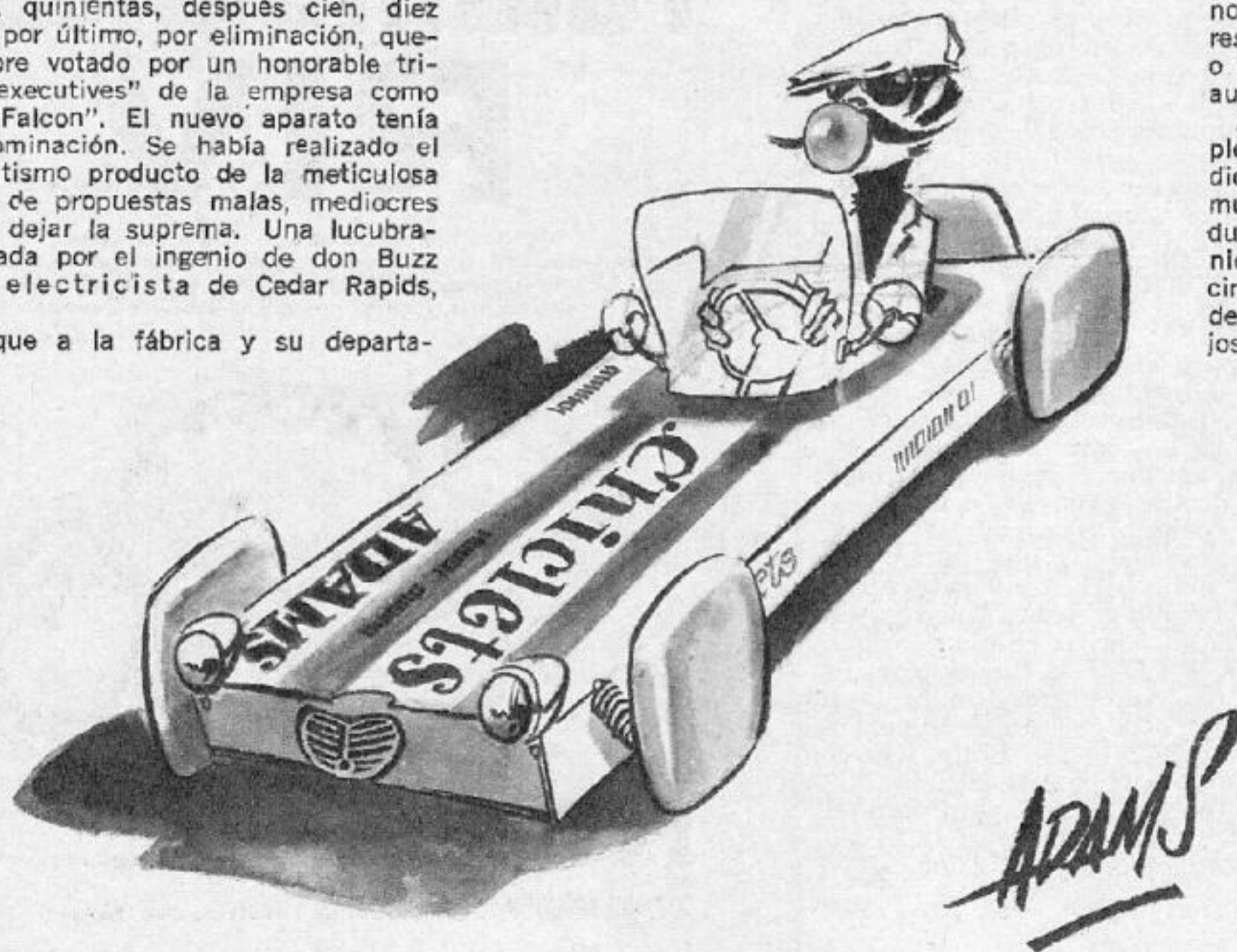
Luego de una primera depuración quedaron mil sugerencias en la bolsa, después de la segunda, quinientas, después cien, diez finalistas y por último, por eliminación, quedó el nombre votado por un honorable tribunal de "executives" de la empresa como el mejor: "Falcon". El nuevo aparato tenía ya su denominación. Se había realizado el costoso bautismo producto de la meticulosa eliminación de propuestas malas, mediocres y buenas y dejar la suprema. Una lucubración elaborada por el ingenio de don Buzz Sandstrom, electricista de Cedar Rapids, Iowa.

Lástima que a la fábrica y su departa-

mento y agencias de publicidad le hubiera salido mucho menos oneroso repasar cualquier enciclopedia del automóvil americano para descubrir que el inteligente nombre que surgió del concurso, producto del esfuerzo imaginativo del electricista de Iowa, no era más que la quinta repetición de un mismo nombre en el historial del auto Made in USA. "Falcon" se llamaron cuatro automóviles antes que el modelo de Ford. La primera vez fue en 1909, después en 1914, en 1922 y finalmente en 1927. Quedó demostrado así que en un ciclo de treinta años la chispa humana funde biela.

Y fue justamente el ingenio, el disparate o la chispa lo que nunca estuvo ausente en los bautismos de más de medio siglo de automovilismo mundial. A través de tantos años se apelaron a tantas cosas en el intento por salir de la encrucijada de buscar el nombre acertado, popular y vendedor, que resulta increíble revisar una enciclopedia más o menos completa de todas las marcas de autos que existieron.

Al principio se le ponía al producto simplemente el apellido de su papá. Pero a medida que la especie aumentaba, las familias se multiplicaban, aparecían las poligamias industriales y los descendientes de matrimonios poco sólidos, se hizo necesario prescindir de los apellidos para buscar nombres de pila. Nombres que se le dieron a los hijos mecánicos tal cual como si fueran de



A CION

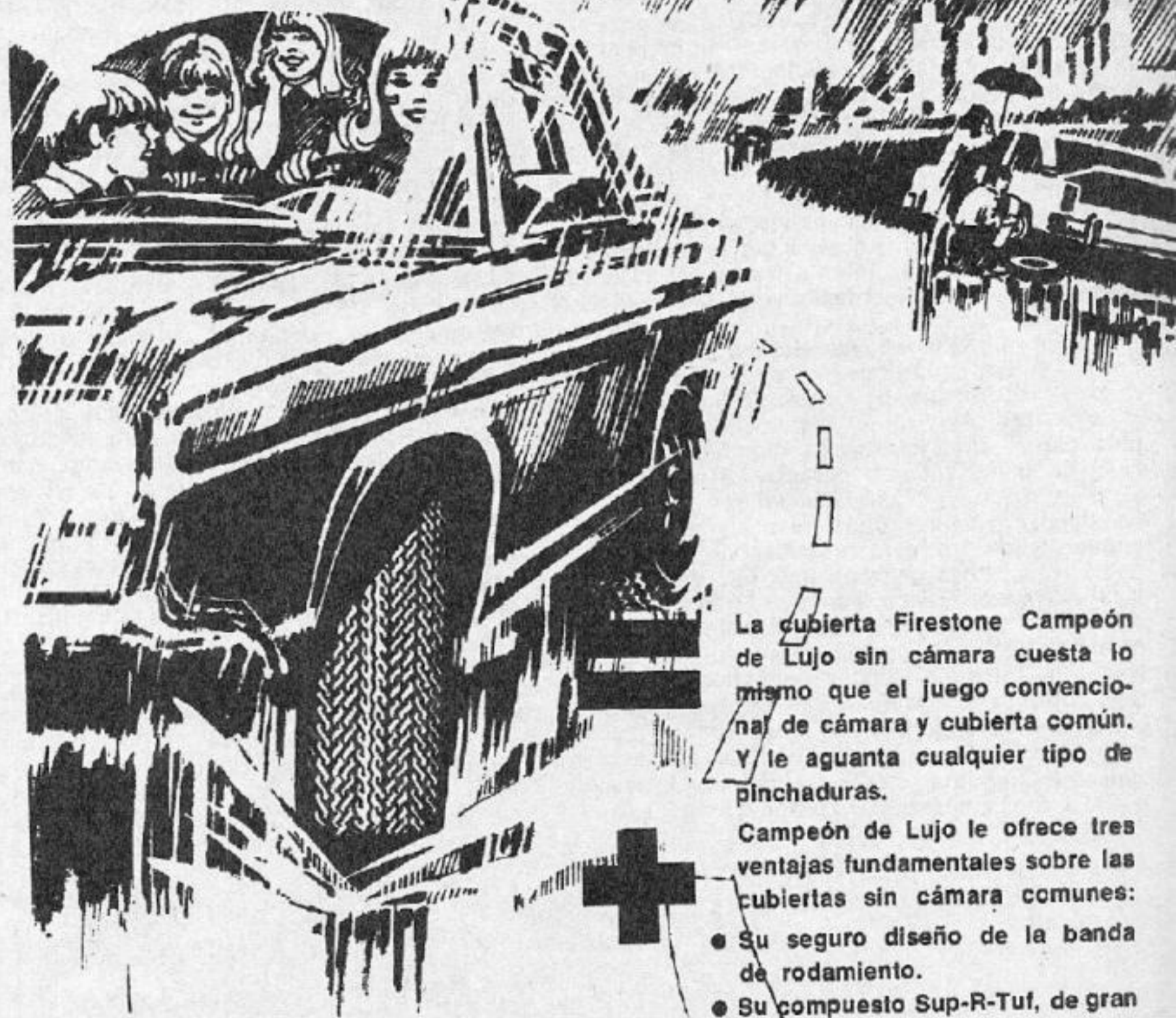
carne y hueso. Hubo un Adrian y un Alex (también una Alexandra), Anna, Andrea, Antoine, Ariel, Bob (diminutivo de Robert), César, una Dora, Dalia, Evelyn, Dolores, Gabriel, Henry, Herbert, Lucia, Marta, Martin, Marcos, Mora, Nicolle, Norma, Paco, Stella, Salvador, Sofía, Regina, Richard, Rosa, nuestro Graciela...

No parece cierto, pero los hubo. Y es bastante lógico que cuando no se encuentre un nombre exclusivamente adecuado para una máquina se apele a los del santoral. Y es más, hubo quien le puso a su producto de cuatro ruedas nombre y apellido (que nada tenían que ver con los de su constructor): el coche se llamó Tom Pouce y se construyó en Francia entre 1920 y 1924 por Blanc et Guillon al principio y luego por el Garage Etnault; o Billy Four en USA.

Los que simplemente quedaban en el santoral así como los leyeron aportaron su pizca de misticismo al automovilismo. El tránsito de las ciudades vio manobrar alguna vez un St. Joe, cuando no un St. John, St. Lawrence, St. Vincent, San Giorgio, San Giusto, la santísima "Trinity" o La Croix de la Ville (La Cruz de la Villa). El misticismo llegó hasta tal punto que también se fabricaron coches bautizados "Christiane" (Cristiano), Puritan, Church (Iglesia). O simplemente Pax. Pero en contraposición estuvo también el apóstata fabricante de los Diable en Francia (1921-1924) y los Diabolo en Alemania (1922-1927).



La seguridad no tiene cámara. Y no cuesta más.



La cubierta Firestone Campeón de Lujo sin cámara cuesta lo mismo que el juego convencional de cámara y cubierta común. Y le aguanta cualquier tipo de pinchaduras.

Campeón de Lujo le ofrece tres ventajas fundamentales sobre las cubiertas sin cámara comunes:

- Su seguro diseño de la banda de rodamiento.
- Su compuesto Sup-R-Tuf, de gran resistencia al desgaste.
- Su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

Por eso es la más probada cubierta antisusto sin cámara.

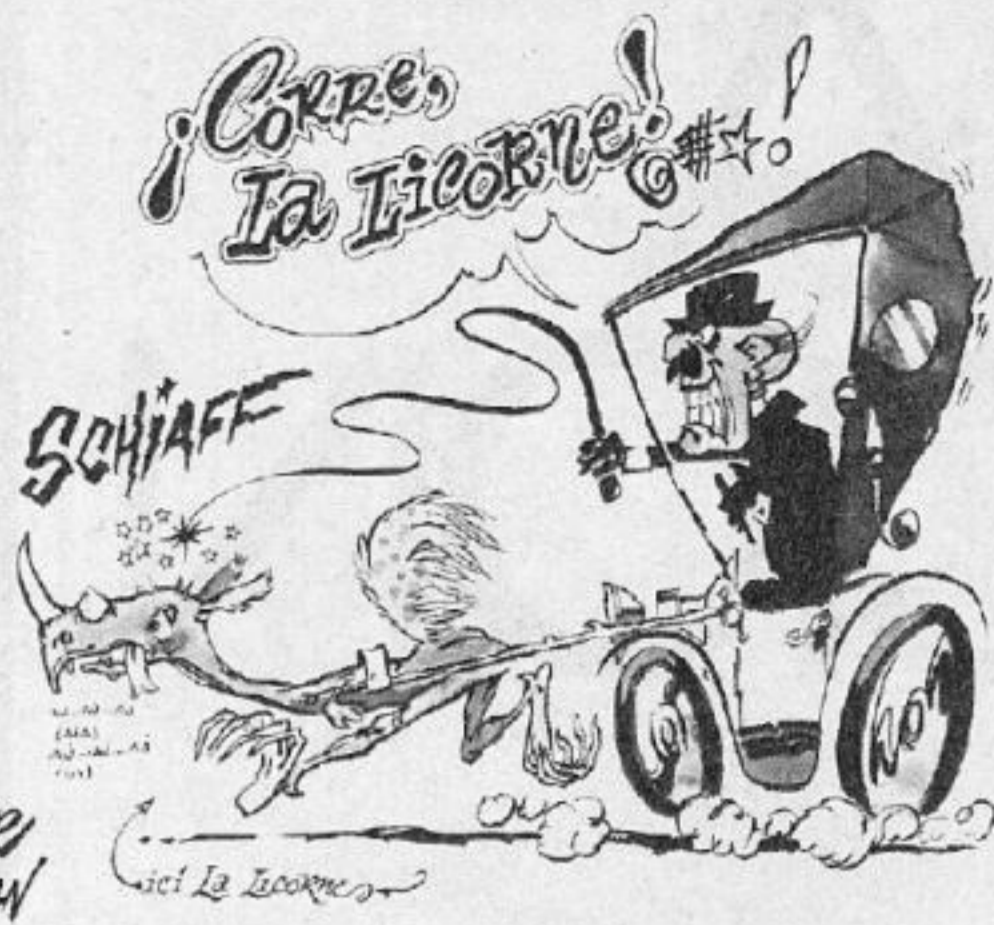
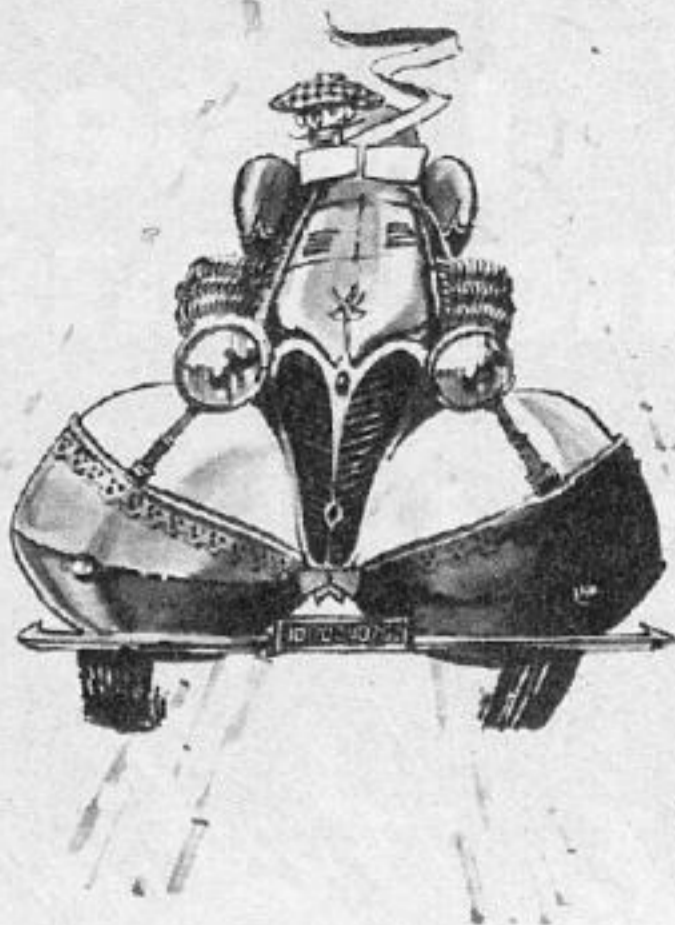
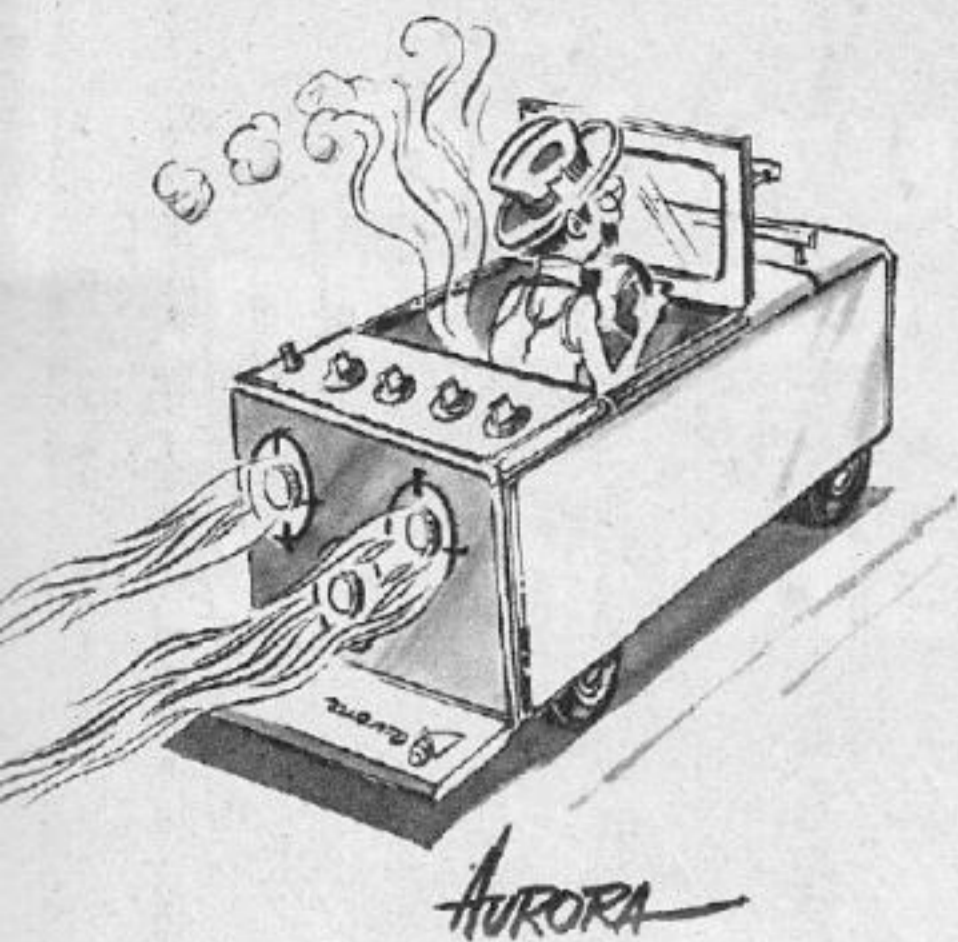
Hable con su revendedor Firestone.

Comprobará que la seguridad no cuesta más.

Campeón de Lujo sin cámara

Firestone

LA GRAN DIFERENCIA A SU FAVOR



por qué no el Mason (USA, 1898-1899). Los menos inclinados a la religión, el dogma o el misticismo prefirieron simplificar la tarea de acertar con el nombre apelando a la mitología. Surgieron así los Achilles, Apollo, Argonaut, Atlas, Amazon, Centaur, Cyclope, Diana, Electra, Fenix (y Phoenix), Hercules, Hermes, La Siréne (y Syrena), Minerva, La Nymphe, Pegaso, Meduza, Mercury, Atlas... Cuando sus inclinaciones trepadoras no los llevaron a colmar sus ambiciones nobiliarias o jerarquizantes a través del auto. Surgieron sucesivamente reyes, príncipes, condes... "Jefe", King (Rey), Earl (Conde), King of the Road (Rey del Camino), Monarch, Sultan (y Sultane), Sovereign (Soberrano), Prince, Princess, Queen (Reina), Royal (Real). También se utilizaron calificativos para dar al auto una marca que fuera símbolo de importancia o carácter. Título que si bien no traía aparejada la sangre azul no dejaba ninguna duda respecto del resultado y de las características de la máquina: Chic, Boss (Patrón), Ego, Egoíste, L'Elegante, Bravo, Franco, Famous, Friend (Amigo), Favorit, Gracile, Giant (Gigante), Great (Grande) Hedeá (agradable en griego), Merciless (Sin Piedad), Moody (Caprichoso), Play Boy, Optima, Pleasure, One of the Best! (¡Uno de los Mejores!), La Plus Simple (La más Simple), Okey, Speedy (Veloz), Success (Suceso), Impetus, Static (Estático), Intrepid, La Silencieusse, La Va-Bon-Train (Anda

como Loco), Invicta, La Tranquille. O The Bankers Car (El Auto de los Banqueros). Muchas veces se los identificó con mujeres, y de todos los tipos. En ese caso era muy fácil adivinar los favoritismos de los fabricantes responsables por la exteriorización que debía soportar el pobre automóvil. ¿Qué tal una marca como Lulú? Gracile, Maja, La Magicienne, La Petite, Belle (Bella), La Poupée, La Diva, Lady (Dama), La Perle, La Valkyrie, La Trotteuse, La Mignonne, Lila, Lola, Paulet... como si hubiera existido alguna especie de rivalidad entre quienes lo querían al automóvil masculino y quienes le otorgaban el sexo débil a la creación mecánica. Y entre medio de ellos estaban quienes buscaban un tono más lírico para la criatura y engendraban un Apple (Manzana), Bambino, Bijou (Joya), Bird (Pájaro), La Cicagne La Fleche, Honeybee! (Miel de abejas), Amor, Lilliput, La Marguerite, Mignon, La Magnolia, Mascotte, Papillon (Mariposa), Piccolo, Fondu (¡!), Vousémoi (Tú y Yo), Pic-Pic, Tic-Tac, o La Fleur des Champs (La Flor de los Campos). A veces el lirismo abordó límites sociopolíticos también: Everybody's (De Todos), Emancipator, Federal, Farmer's (De los Granjeros), Hong-Chi (Bandera Roja), Justicialista, Labor, Liberator, Militaire, Patria, Patriot, Peace, People's (Del Pueblo), Automóvil del Pueblo (China, 1957), o Volks-

wagen, que significa lo mismo en alemán. Pero todo este lirismo se cortó, por un lado con la aparición de los títulos de nobleza en el automovilismo, y por el otro ante los infamantes Cornu y Cornelian, la cursilería de un Litte Princess (Princesita), La Flor de los Campos, Quo Vadis, La Muñeca, o el militarismo de un Colt, Mauser, Canoon, Remington o F.N., junto con el mal gusto y humor negro del Skeleton Car, el RIP o el Blood (Sangre)... o lo prosaico del Egg (Huevo).

Aunque también bastante prosaica fue la frecuente inclinación por bautizar una marca de autos con el nombre de diversos integrantes de la fauna: Auto Bug (Auto Escarabajo), Bat (Murciélago), Buffalo, Bird (Pájaro), La Cicogne, Colibrí, Colombe (Paloma), Coyote, Condor, Dragon, Eagle (Aguila), Fox (Zorro), Fish (Pescado), Mono, Monos, La Mouche (La Mosca), Hawk (Halcón), Jaguar, Lion, Panda, Le Tigre, Wolf (Lobo) y Wolverine (Lobezno), Zebra, etc.

Nos quedaría una repasada a los personajes destacados de la historia o la fantasía que emitió la humanidad y que tampoco se salvaron de la despiadada necesidad de los automovilistas por hacerlos perdurar a través de un inanimado cuatro ruedas. Renacieron así Balboa, Ben-Hur, Momo (¿El Rey Momo?), Napoleón, Gerónimo (El Indio Gerónimo), Goliath, Hamlet, Ivanhoe, Séneca, Shakespeare, Pluto, Ramsés, Porthos (Athos, Porthos y Aramis fueron los tres mosqueteros...), Amilcar, Peter Pan, Attila, Caesar y David.

Otras veces se utilizaron frases célebres de aquellos ilustres personajes para fabricar un logotipo de marca: ¡Eureka! fue uno, otras veces tomaron la misma inspiración del cine y largaron un Quo Vadis o denominaron a una marca Twentieth Century (Siglo Veinte). Aspirando a algo más que un simple auto, seguramente, hubo quien fabricó un Pan American o un Orient Express.

Ingeniosos, caraduras, audaces o ingenuos, todos mezclados en la búsqueda común de la difícil denominación. Y junto a ellos los simples, los del AAA o e ABC, e Z, Okey, One of the Best (Uno de los Mejores), Parfetti (Perfectos), Poppy Car, Yankee, Atomo, el insólito creador del American Chocolate o aquellos que deberían haber puesto un hotel en lugar de un auto: Ritz, Riviera, Provincial. Elementales indios que pensaron en Viento del Este, Ojo de Aguila, Horse Shoe (Herradura de Caballo), Silen Knight (Noche Silenciosa, jugando con el silencio del motor Knight), Silent Sioux (Sioux Silencioso).

Y de entre todos ellos, los rebuscados, los líricos, los agotados, los eróticos, los simples, los cómicos y los cultos, el genio aquel que optó partiendo de la aceptación de su mente nula para fabricar un coche que se llamó "No name" (Sin nombre).



Gillette



AMERICAN CHOCOLATE

Hay una sola marca de aceite que usted siempre podrá encontrar cuando la necesite.



Y donde la necesite.
Porque sólo YPF está en todo el país.

Esa es una razón fundamental para usar Supermóvil.

Pero hay otras: tiene un alto índice de viscosidad que protege, porque se

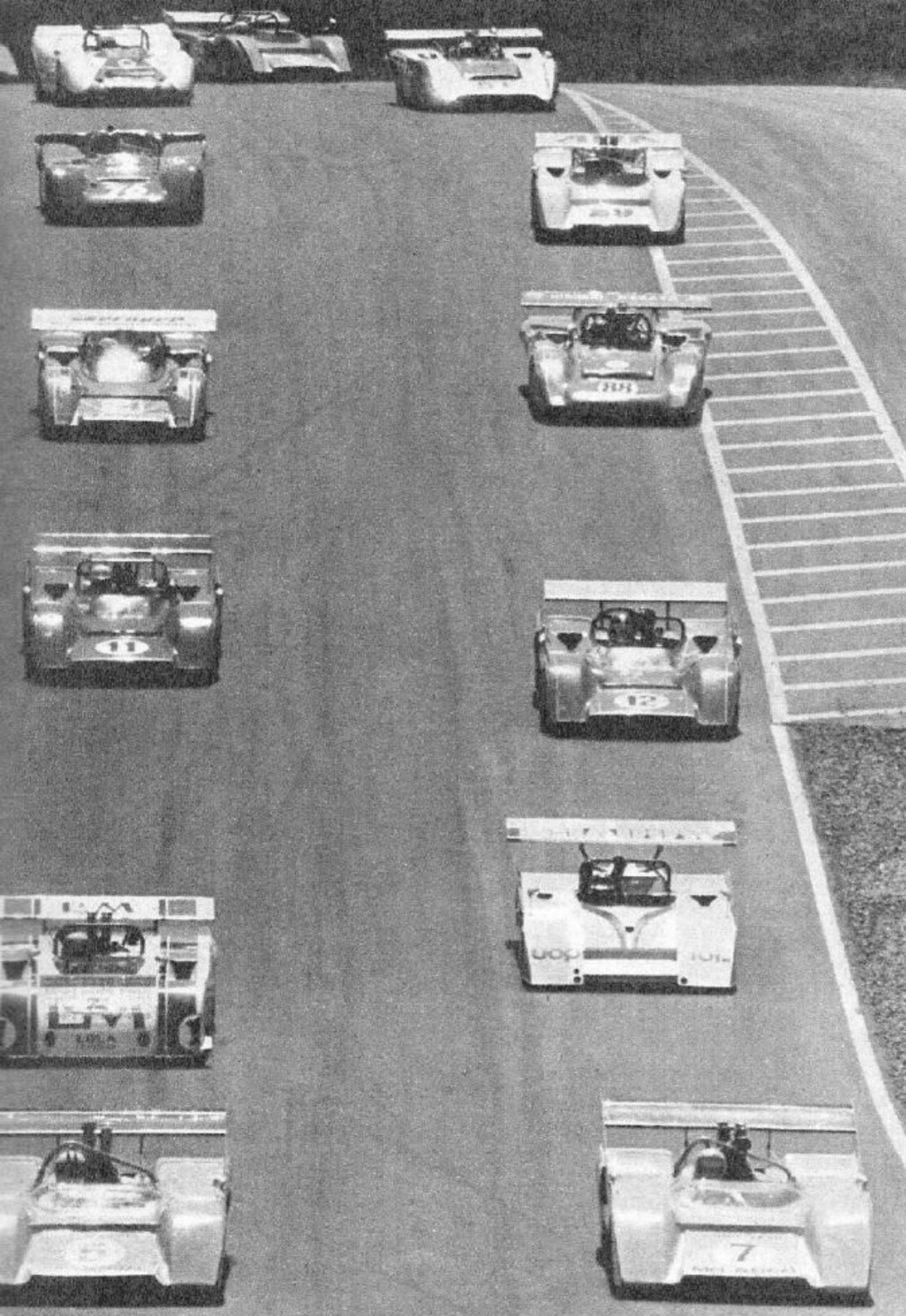
adecúa a cualquier cambio de temperatura.

Además, mantiene el motor más limpio. Por todo esto, use siempre Supermóvil. Porque con el aceite no se juega.

supermóvil

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





CA DE FIASCO



Peter Revson, puntero de la Copa, versión 1971, con uno de los McLaren oficiales. Logró tres triunfos en seis presentaciones.

Desde que empezó la CanAm, es decir desde 1967 en adelante, hubo muchos intentos de quitarle su totalitaria hegemonía a McLaren. A la versión 1966, aunque existió, no le damos mayor importancia en el recuento estadístico, ya que fue una primera edición en la que mientras John Surtees hacía tabla rasa con su Lola 770, los fabricantes y proyectistas estaban con el ojo abierto estudiando el panorama con vistas a preparar "The great batacazou" para las ediciones siguientes.

Evidentemente, producir un chasis de primera, apropiado para la



Este ordenamiento, repetido hasta el hartazgo, de los McLaren en punta y en tándem, puede no ser tan frecuente en la próxima edición.

Adelante los McLaren de Hulme y Revson, y después, en segunda fila, Jackie Stewart y Jackie Oliver con el Shadow. Escena muy repetida.



ANIAM

ABURRIDOR A EXITO ROTUNDO

FIASCO: Porque, a pesar de varios años de intento, nadie podía quebrar la hegemonía de McLaren. Porque los intentos por lograrlo nunca fueron serios e inteligentes, sino manotones de ahogado. Porque salvo dos o tres autos de otras marcas, McLaren siempre le ganó a su clientela y con ventaja. Porque en esas condiciones las carreras eran un plomo

• • • • •
EXITO: Porque los premios en juego son aliciente más que poderoso para que nazca por fin una oposición firme al dominio naranja. Porque Lola ya ganó dos carreras este año demostrando que se le puede poner el cascabel al gato. Porque la unificación de CanAm e Interserie en 1972 incorporará no sólo mejores máquinas sino a los mejores pilotos del mundo. Porque Porsche ha hecho suficientes fintas y ya está en condiciones de atacar. Porque así las carreras van a ser algo muy superior

especialidad y bien respaldado táctica y mecánicamente, era la papa para alzarse con muchos dólares en premios y en ventas de copias del chasis ganador.

El hallazgo del codiciado tubérculo por parte de McLaren, si bien llenó de envidia a muchos al principio, no pareció más que una de las tantas rachas que tiene un equipo dentro de cualquier especialidad del automovilismo. Acuciados por esa convicción, oleadas de diseñadores se lanzaron a producir aparatos que aplastaran de una vez a los bichos anaranjados para comenzar cada uno su propia rachita, pero los diversos embates

de casas como Lola, Chaparral, Ferrari, BRM, Porsche, Ford vía Shelby y Holman & Moody, March, o grupos independientes como Shadow, Autocoast, McKee y Agapiou Brothers dieron sólo contra la cola de los imbatibles McLaren, sin poder pasar más allá.

Un dominio total durante cuatro años consecutivos sólo podía generar una depresión en el ambiente y en el público, y ella terminó de producirse en la edición 1970, en que el certamen pasó por uno de sus momentos más críticos; algo que en alguna medida podría llegar a compararse con el momento y la situación actuales de

Sport Prototipos en la Argentina, donde un piloto y una máquina imbatibles han puesto en vías de ridiculez a una categoría.

Salvo los esporádicos esfuerzos de Chaparral con su auto tipo aspiradora y de Peter Revson con un Lola bastante poco confiable, y de Jackie Oliver con el Autocoast T122, prácticamente nadie hizo nada por llegar más allá de tercero, posición que aseguraba un cheque más que salvador.

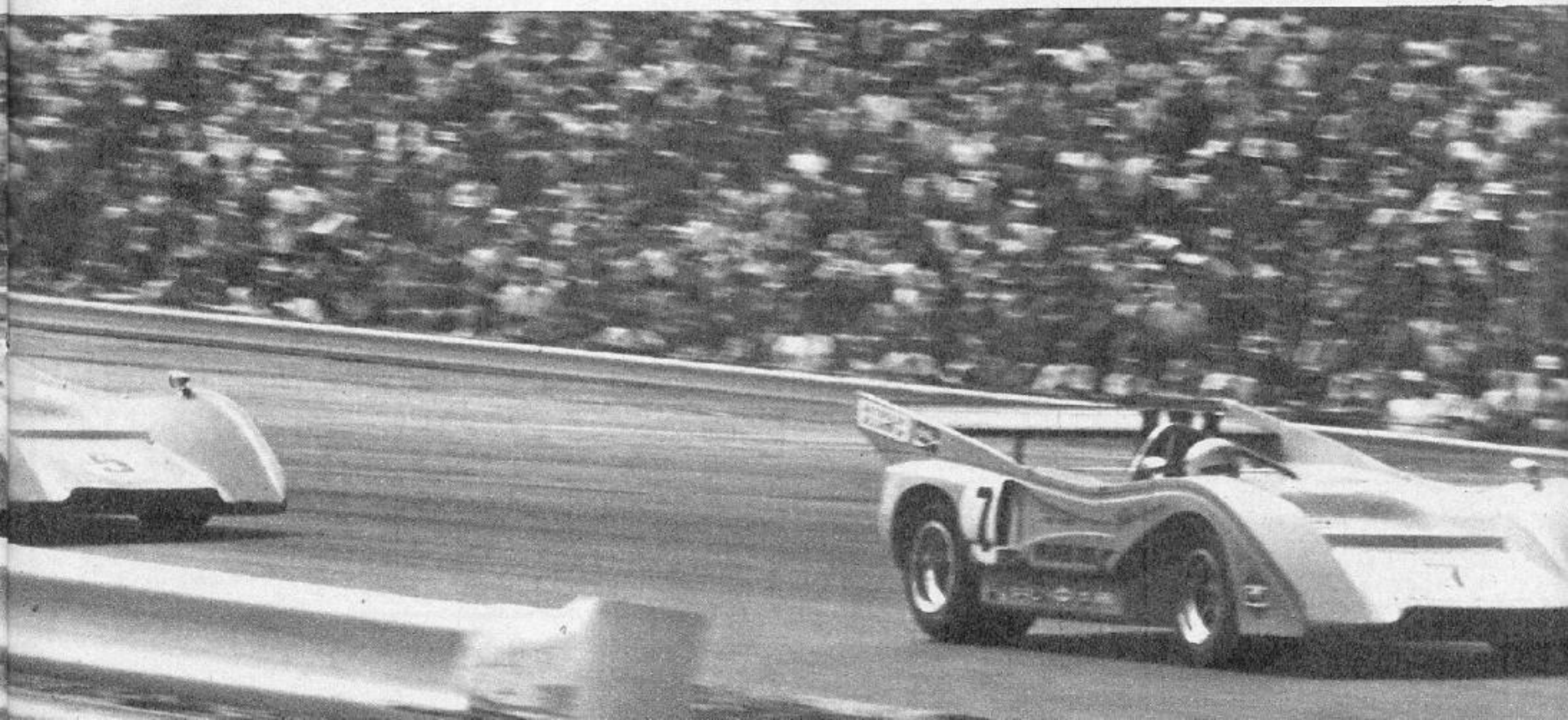
Por su parte, McLaren no gana solamente en los premios.

La Trojan, que produce en serie los McLaren de Fórmula 5000 y los tipo CanAm para la clientela

en sus talleres de Croydon, Inglaterra, ha construido y exportado entre 90 y 100 autos de esta última categoría desde 1966 hasta la fecha.

Dadas semejantes condiciones era de esperarse una reacción por parte de los "oprimidos", ya que luego de tocar fondo no queda otra opción que el repunte.

La gente de Chaparral, luego de la prohibición del sistema "aspiradora" en su modelo 2J, está recluida en Midland, Texas, lucubrando ideas macabras en conexión telefónica permanente —y ya no muy secretas— con los cuarteles centrales de General Motors.



LA REBELION DE LOLA

Desde la pérdida de vigencia de su última gran creación —el Lola T70— el predicamento de Eric Broadley como constructor se había venido un poco en banda. Recién el T210 SP de dos litros le dio satisfacciones en los últimos tiempos, pero sin duda la marca necesitaba urgentemente de éxitos más importantes, y como es lógico Broadley apuntó a la CanAm, única categoría en la que siempre presentó modelos en forma constante, buscando desbancar a McLaren y dejar de comer de sus migajas.

A ese efecto nada mejor que la terminación del túnel de viento de Specialised Mouldings, firma establecida a escasa distancia de los talleres de Lola. Mediante el túnel se llegó a establecer la forma ideal del actual T260, simples como las de un juguete de madera.

Considerando los problemas de tenida que origina una toma común para refrigeración del radia-

dor, el del T260 se enfría por dos pequeñas pero efectivas tomas especificadas por la NACA, favoreciendo así tremendamente la forma de la trompa, y el perfil del auto en general es sumamente bajo gracias a que la suspensión delantera no ocupa mucho espacio, ya que las parrillas superiores, en forma de trapecios, accionan sobre amortiguadores colocados casi horizontalmente, como en la suspensión trasera de la Ferrari 312 B2 de Fórmula Uno.

Perfectamente puesto a punto, 15 a 20 por ciento más efectivo aerodinámicamente que sus rivales y magníficamente conducido por el campeón mundial Jackie Stewart, el Lola T260 ganó ya dos carreras, y aunque eso no sea suficiente para ganarle la copa a McLaren, ya es una resistencia enfocada desde un punto de vista inteligente y práctico que todavía no ha dado, seguramente, sus mejores frutos.



El Lola T260 patrocinado por L&M es de formas sencillas pero efectivas, estudiadas en el túnel de viento de Specialised Mouldings, en Inglaterra.

BRM, después del poco éxito de sus autos en la CanAm del '70, está abocada al estudio de un modelo que realmente funcione, y fuerte, para el año que viene.

March suple su poca experiencia en el tema experimentando simultáneamente en la CanAm y en la Interserie europea su nuevo 717 derivado del 707 que con fallas de tenida y todo ganó varias carreras en la Interserie del año pasado, en condición de debutante.

Ferrari no es la primera vez que participa en la serie americana, pero esta vez, aunque plagado de problemas de desarrollo, ya tiene en marcha su motor V12 de siete litros, que corrió un par de veces con Mario Andretti.

Porsche presenta el 917/10 bastante actualizado, patrocinado por STP y comandado por Jo Siffert, sin mayores pretensiones que estar ahí, a la expectativa, pero estudiando muy bien el panorama para presentar en cualquier momento un aparato que acabe con todas las farsas, ya que las próximas miras están puestas en CanAm e Indianápolis.

Y por último Lola; la eterna aspirante a destronar a McLaren en éxitos deportivos y en conquista de mercados, no ha esperado como los demás a producir un auto directamente ganador, sino en estar momentáneamente a tono con los actuales ganadores, poniendo en pista su modelo T260 en manos de Jackie Stewart, que conquistó dos triunfos en las carreras hasta ahora disputadas, abriendo una brecha en los seguros planes de McLaren.

Ya con ganadores variados el espíritu de la categoría cambia

fundamentalmente, renaciendo la lucha a niveles más parejos, con el lógico eco que ello origina en participantes y público. La enorme cantidad de dinero que hay en juego en la CanAm ha despertado vivamente la atención de los pilotos y constructores europeos, y tras el mal momento pasado, las carreras de Grupo 7 parecen apuntar hacia una nueva etapa de verdadero esplendor. Por de pronto el año que viene habrá una reestructuración del Campeonato Mundial de Marcas, que con sus prototipos de tres litros tendrá lugar de enero a junio, mientras CanAm e Interserie se fusionarán para disputar su programa de junio a diciembre. Eso no da a Grupo 7 la oportunidad de igualarse en jerarquía con el certamen de marcas sino que por interés económico y no superposición con fechas de otros campeonatos asegura la presencia de una cantidad y calidad de pilotos raras veces reunida. Lo que llegó a ser en un momento una triste procesión de autos inútilmente potentes en manos de pilotos sin ambiciones ganadoras, vuelve a parecer ahora lo que se vislumbraba en la época de su creación: una categoría espectacular, veloz, multicolor, con muchas máquinas, muchas de ellas aspirantes a ganar y las restantes relativamente competitivas y no simples comparsas.

Es inevitable que de todos modos McLaren masacre a sus rivales este año, y acaso el año que viene también, pero eso ya no es digitable, y aunque eso sucediera, los monstruos anaranjados tendrán que dar mucho más espectáculo que antes para lograrlo.

LOS DUEÑOS DE LA VERDAD

Tan acertado estuvo Bruce McLaren cuando construyó su modelo M6A, que a partir de este auto han seguido surgiendo derivaciones que permitieron hacer tabla rasa con toda oposición en la Copa CanAm desde su aparición hasta el presente.

Mientras los derivados de los prototipos del año anterior se vendían como M6B, McLaren presentó sus nuevos prototipos M8A, usados únicamente por el equipo oficial, y empleando el mismo sistema siguió la serie 8 hasta el presente, vendiendo los "B" mientras el equipo usaba el "C" y vendiendo al año siguiente, o sea éste, el "E" mientras los inaccesibles son esta vez los "F". Linda manera de vender coches y más coches sin peligro de criar cuervos que después le saquen los ojos.

El McLaren M8F tiene, de aspecto, muy pocas diferencias con los de la serie "B" anteriores; apenas un alerón bajo, sostenido por dos aletas longitudinales que vienen por el borde de la carrocería en forma de filo vivo. Por lo que

hace a la parte técnica, no difiere en nada de lo convencional en materia de bipostos de construcción monocoque. Se podría decir que son iguales a los que corren en la Argentina, con la diferencia que, por ser para el team oficial, están contruidos con mucho más cuidado y —muy importante— está perfectamente puestos a punto.

Los pilotos de la marca para este año son el eterno Denny Hulme y su mejor rival del año pasado, Peter Revson. El neoyorquino está haciendo un excelente papel como piloto oficial, porque aparte de su gran actuación en Indianápolis, lleva ganadas en la CanAm las carreras de Road Atlanta, Watkins Glen y Elkhart Lake, punteando holgadamente sobre Hulme, quien ganó una sola carrera y tiene varios segundos puestos, y sobre Stewart, que ganó dos pero por falta de participación está tercero a la par de Siffert. Que Revson gane la edición de este año no sería ninguna novedad, pero McLaren deberá estar el año que viene más atenta que nunca. El peligro acecha.

EL PUNTAJE DE LA CAN. AM

(DESPUES DE SEIS CARRERAS)

Pos.	Piloto	Máquina	Puntos
1º	PETER REVSON	McLaren M8F-Chevy	87
2º	DENNIS HULME	McLaren M8F-Chevy	65
3º	JOSEPH SIFFERT	Porsche 917/10 spider	42
	LOTHAR MOTSCHENBACHER	McLaren M8D-Chevy	42
5º	JACKIE STEWART	Lola T 260-Chevy	40
6º	TONY ADAMOWICZ	McLaren M8B-Chevy	30

LOS PILOTOS Y LAS MAQUINAS DE LA CAN MA (POR ORDEN ALFABETICO)

JIM ADAMS	Ferrari 512S	USA
MARIO ANDRETTI	Ferrari 712	USA
TONY ADAMOWICZ	McLaren M8B-Chevrolet	USA
CLIFF APEL	McLaren M6B-Chevrolet	USA
BOB BONDURANT	McLaren M8E-Chevrolet	USA
RAINER BREZINKA	McLaren M6B-Chevrolet	Canadá
BOB BROWN	McLeagle-Chevrolet	USA
DAVE CAUSEY	Lola T 222-Chevrolet	USA
JOHN CORDTS	McLaren M8C-Chevrolet	Canadá
TONY DEAN	McLaren M8D-Chevrolet	Gran Bretaña
GORDON DEWAR	March 707-Chevrolet	Canadá
MARK DONOHUE	Ferrari 512M	USA
GEORGE DROLSOM	McLaren M8C-Chevrolet	USA
DICK DURANT	Lola T 163-Chevrolet	USA
TOM DUTTON	McLaren M6B-Chevrolet	USA
VIC ELFORD	McLaren M8E-Chevrolet	Gran Bretaña
DENNIS HULME	McLaren M8F-Chevrolet	Nueva Zelandia
FRANK KAHLICH	Lola T 222-Chevrolet	USA
HIROSHI KAZATO	Lola T 222-Chevrolet	Japón
CHARLES KEMP	McLaren M8C-Chevrolet	USA
OSCAR KOVALESKI	McLaren M8B-Chevrolet	USA
STEVE MATCHETT	Porsche 908 spider	Gran Bretaña
ROGER McCAIG	McLaren M8E-Chevrolet	Canadá
MILT MINTER	Porsche 917 spider	USA
LOTHAR MOTSCHENBACHER	McLaren M8D-Chevrolet	USA
HERBERT MULLER	Ferrari 512M	Suiza
BOB NAGEL	Lola T 222-Chevrolet	USA
JACKIE OLIVER	UOP Shadow-Chevrolet	Gran Bretaña
FRED PARKHILL	McLaren M8E-Chevrolet	USA
JIM PLACE	Lola T 160-Chevrolet	USA
PETER RIPSOS	McLaren M8F-Chevrolet	USA
PETER RITSOS	Lola T 165-Chevrolet	USA
JOSEPH SIFFERT	Porsche 917/10 spider	Suiza
JACKIE STEWART	Lola T 260-Chevrolet	Gran Bretaña
GARY WILSON	McLaren M8E-Chevrolet	USA
NANCUL WAKEFIELD	Crossley H16 spider	Filipinas
BILL WONDER	McLaren M8C-Chevrolet	USA
GREG YOUNG	Ferrari 512M	USA

PUBLICACION
SEMANTAL

61



Recreo

ESCOLAR



Chicos:
Mariano el
marinero y yo
los invitamos a
jugar con
Recreo escolar

no se
olviden en
este número
empieza la
aldea de los
indios

PARA ARMAR
GRATIS
**LA ALDEA
DE INDIOS**

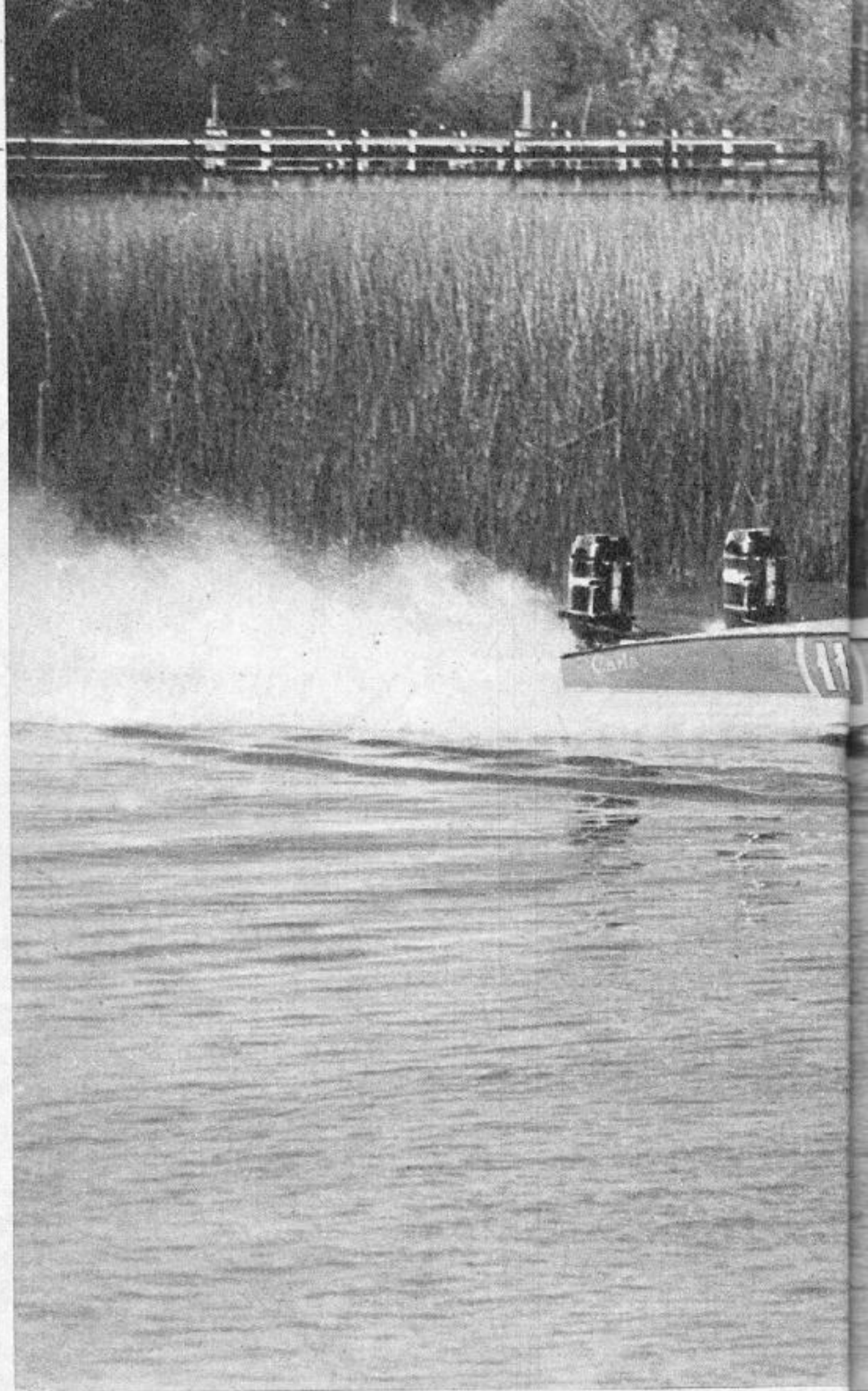
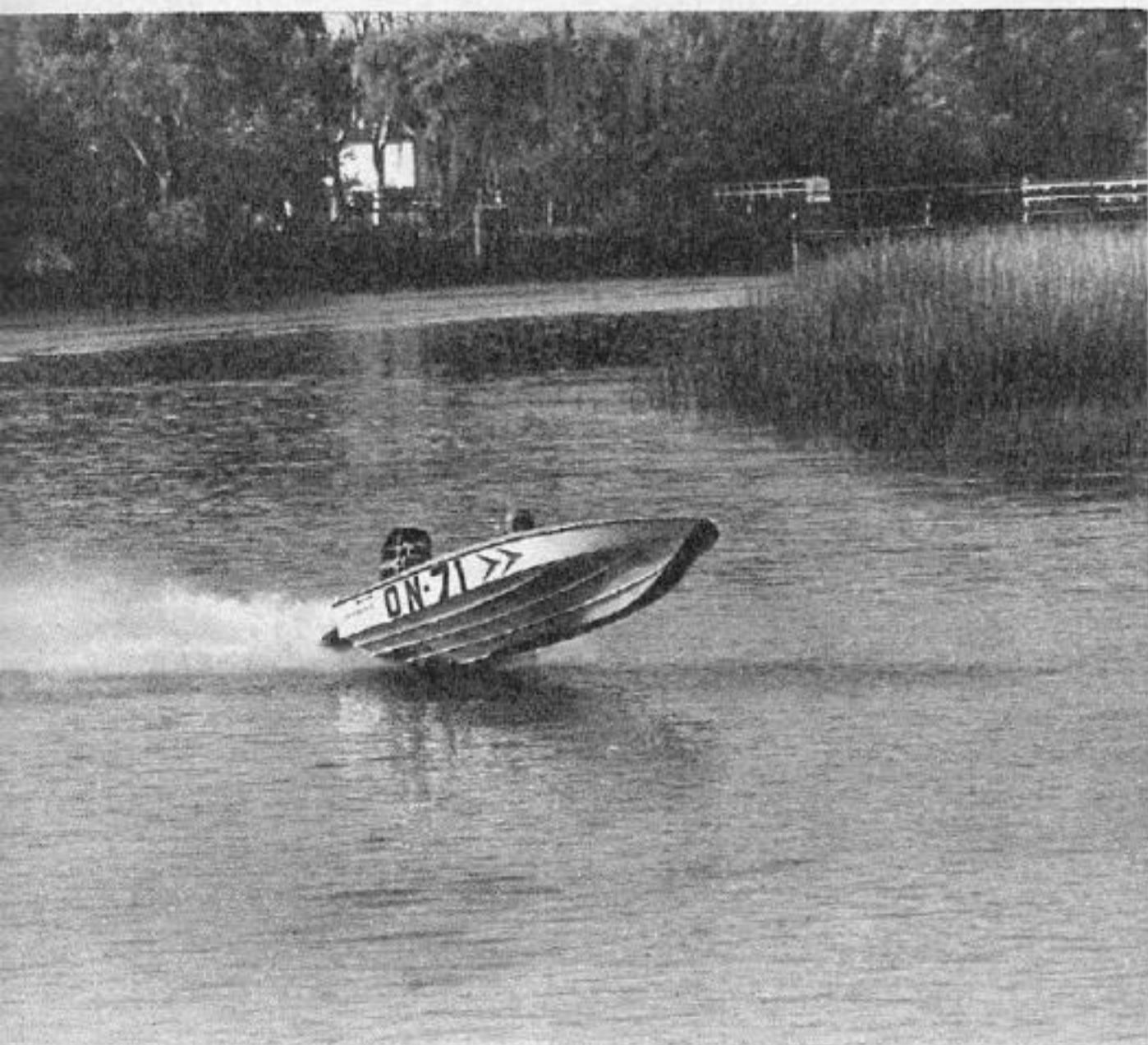
LEE Y PINTA
RECORTA Y JUEGA

TODO UN MUNDO PARA ARMAR Y JUGAR

No se la pierdan, chicos! Todos los viernes

DOS HORAS Y SORPRESAS

Muchas sorpresas en la competencia motonáutica que organizó el Club Delta Argentino. Gran triunfo de Alberto Regnicoli y Oscar Guembe. Los abandonos de Néstor Sharthou y Jorge Regnicoli. El caso de las Mojarra en un escenario que les resulta totalmente inapropiado



Ricardo Muñoz de Toro, vencedor de la XJ. Viaja de Bahía Blanca para cada carrera y es uno de los principales animadores de la clase.

En un circuito de más de 26 kilómetros (río Capitán, Paraná de las Palmas, canal Honda, Urion y San Antonio) veinticinco pilotos se clasificaron en la carrera organizada por el club Delta Argentino. Una mañana radiante y aguas inesperadamente tranquilas favorecieron las altas velocidades y una serie imprevista de abandonos pusieron un interés inusitado por el resultado final de la competencia. En efecto, antes de largar, pocas chances se le asignaban en Fuerza Libre a Alberto Regnicoli, que reaparecía con su catamarán y dos flamantes Mercury 135 pero que debía enfrentar a tres hidroplanos tipo Algramar con sus respectivos F-100 bajo el capot.

Antes de terminar la primera vuelta el panorama era totalmente diferente: no quedaba en carrera ningún hidroplano y Regnicoli (como en tantas otras ocasiones) iniciaba una demostración, no por solitaria, menos importante, de cómo se gana una carrera en base a un equipo prolijo, preparado, y una conducción sin errores. Aunque

estaba solo en el circuito no levantó el acelerador en ningún momento y ese esfuerzo deportivo que todos apreciaron tuvo su justo premio en el nuevo record que estableció para la vuelta: 13m43s, lo que le permitió establecer un promedio general de 112,800 k.p.h. Pedro Soriano, por su parte, según sus mismas palabras, había estado detenido gran parte de la carrera tratando de solucionar el problema de una manguera de agua de refrigeración que enviaba agua a cualquier lado menos donde debía. Lo solucionó, pero ya Regnicoli le había sacado tres vueltas.

Otra categoría muy esperada era la ON donde se producían dos debut: Jorge Regnicoli presentaba su nueva Orca II, con Johnson 135, y Néstor Sarthou el nuevo dibujo de Pagliettini, la Melange II, con el Mercury 135. Frente a ellos Oscar Guembe, Chrysler 125, con varios kilómetros menos, tenía poca chance. Sin embargo, también aquí las cosas no se desarrollaron en forma teórica. En la largada tomó la punta Jorge Regnicoli en tan-



Alberto Regnicoli y su catamarán volvieron a imponerse, por tercera vez consecutiva, en esta prueba. Ambos conservan su vigencia.

to Sarthou quedó envuelto en lanchas de menor velocidad que dificultaron su accionar. Siempre con Regnicoli en la punta llegaron a la mitad del primer circuito donde el eje de la hélice de la Orca II se quebró llevándose al fondo del río las esperanzas de su piloto y también la hélice que fue imposible ni siquiera tratar de recuperar. Quedó pues la punta en manos de Sarthou quien sacaba amplia ventaja a Guembe. A los veinte minutos de carrera se reabasteció la Melange II y aún su ventaja era considerable; pero al salir del Paraná se produjo lo imprevisto: un obstáculo sumergido, o algo que jamás podrá saberse, destrozó la pata del motor, con lo que el segundo debutante debió marchar a remolque hasta el taller. Guembe, por su parte, siguió su marcha regular y se llevó el primer puesto, con lo que no sólo se adjudicó la copa sino que se alejó mucho en las posiciones del Campeonato Argentino de Timoneles.

En cuanto a las Mojarras siguen dándonos la razón: no son

para ese tipo de circuito. La de Mathessius abandonó a poco de largar con problemas de encendido; Rodolfo Hombre dominó toda la prueba pero a un ritmo muy lento y al final el que se llevó el triunfo fue Galiana quien largó cuando faltaba poco para cumplirse la hora de finalizar la competencia cumpliendo una sola vuelta, en tanto Hombre quedaba "no clasificado" por exceder el tiempo permitido de clasificación. Hay que revisar esa parte del reglamento ya que presupone que las Mojarras andan en los 100 k.p.h. y, desgraciadamente, esas lanchas no lo están haciendo.

En la XI Germán Barbot sigue imponiendo sus condiciones, las de su Codinet y las de su Mercury; en esta categoría tenemos puntero para rato. En la TB, la más numerosa, Justo Daray se reencontró con un triunfo que hace mucho esperaba y otro tanto pasó con Emilio López en la XD que sacó amplia ventaja sobre el segundo. La XJ sigue premiando la voluntad del bahiense Muñoz de Toro que es otro candidato al título argentino.

por NICOLAS GELORMINI

DOS HORAS DE TURISMO MOTONAUTICO
Club Organizador: Delta Argentino. Escenario: aguas del Delta
12 de Septiembre de 1971

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO

Categoría TA (hasta 45 HP)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Vueitas	Tiempo
1º	11	Azote	Alberto Caldelas	4	2h 10m 24s

Categoría TB (hasta 60 HP)

1º	23	Alcatraz	Justo Daray	5	2h 03m 51s
2º	39	Tahitá	José Pini	5	2h 04m 25s
3º	22	Pocas Plumas	Luis Buchele	5	2h 09m 38s
4º	5	Maraño	Raúl Nollman	5	2h 10m 08s
5º	71	Nifunifa	César Piana	5	2h 15m 55s
6º	6	Mazzita	Carlos Mazza	5	2h 20m 59s

Categoría TD (hasta 85 HP)

1º	66	Rosa C	Gustavo Maffi	6	2h 13m 59s
2º	63	Plumita	Diego Luis Riera	3	2h 12m 05s

CLASE GRAN TURISMO

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

1º	80	Cadorcha	Emilio López	6	2h 16m 00s
2º	4	Lunga	Carlos Buchele	6	2h 25m 06s
3º	9	Melody	Julio Jáuregui	5	2h 00m 19s

Categoría XG (para motores fuera de borda de más de 1.000 y hasta 1.150 cm³)

1º	1	Huayra	Marcelino García	4	2h 04m 19s
----	---	--------	------------------	---	------------

Categoría XL (para motores dentro de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm³)

1º	1	Chita XXII	Germán Barbot	7	2h 05m 44s
2º	4	Laureana VI	Lucio Morales	7	2h 17m 30s
3º	60	Orca GT	Jorge Di Fiore	6	2h 07m 31s

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

1º	71	Orion II	R. Muñoz de Toro	7	2h 13m 29s
2º	12	Troncomóvil	Ricardo Viaggio	7	2h 18m 37s
3º	14	Zakate	Aldo Ferri	7	2h 23m 12s
4º	3	Mucana	Eduardo Line	4	2h 01m 14s

Categoría XI (para motores dentro de borda de más de 2.000 y hasta 3.000 cm³)

1º	1	Emate	Miguel Bourdon	4	2h 01m 09s
----	---	-------	----------------	---	------------

FUERA DE BORDA DE CARRERA

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

1º	1	Sea Star	Oscar Guembe	4	1h 14m 02s
----	---	----------	--------------	---	------------

FUERZA LIBRE

1º	112	Carla	Alberto Regnicoli	5	1h 09m 30s
2º	161	Semillita III	Fernando Barbot	2	1h 08m 51s

CLASE ARGENTINA MOJARRA

1º	49	Verónica	Luis Galiana	1	1h 09m 49s
----	----	----------	--------------	---	------------

OLITAS

Después de contemplar el triunfo del "Ñato" Regnicoli en Fuerza Libre un espectador comentaba que acababa de comprobar que Lucifer tenía un apéndice nasal pequeño. Cuando se le preguntó por qué, fue terminante: "Es lógico y ya lo dice el refrán, el diablo sabe por diablo pero más sabe por fiato".

Pedro Soriano contemplaba su Algramar, su F-100 y pensaba lo que cuestan. "Y pensar que una manguera que no vale cien pesos me tuvo parado media hora." Para la próxima vez juró pensar en eso antes y no después que ocurra el desastre.

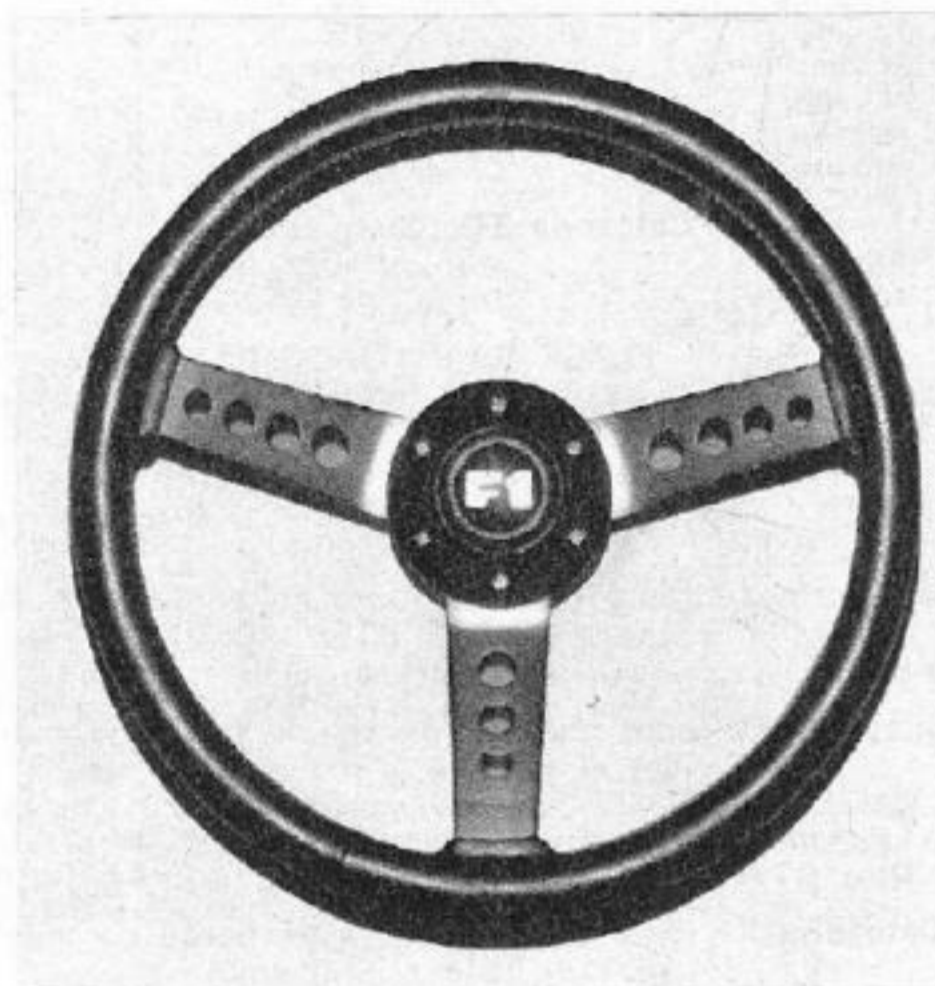
En la Clase Turismo Argentino hubo una largada anulada por adelantamiento de muchos corredores. En realidad la palabra adelantamiento no da idea de lo que fue ya que tan ade-

lante estaban que recién se enteraron de la anulación al terminar el primer circuito de 26 Km de largo. Las autoridades, con buen criterio, los esperaron para dar la nueva largada.

Néstor Sarthou, ante el abandono de Jorge Regnicoli, reaprovisionó en forma tranquila deteniendo su Melange II. Su hermano Carlos trepó a la lancha y fue volcando los bidones de ancha boca en el tanque de combustible. Una pequeña desinteligencia entre ambos hizo que Néstor arrancara cuando Carlos, aún arriba, le iniciara una pregunta sobre una rotura en la carcasa. El espectáculo de Carlos Sarthou arrojándose desde la Melange II a la otra lancha fue inolvidable.

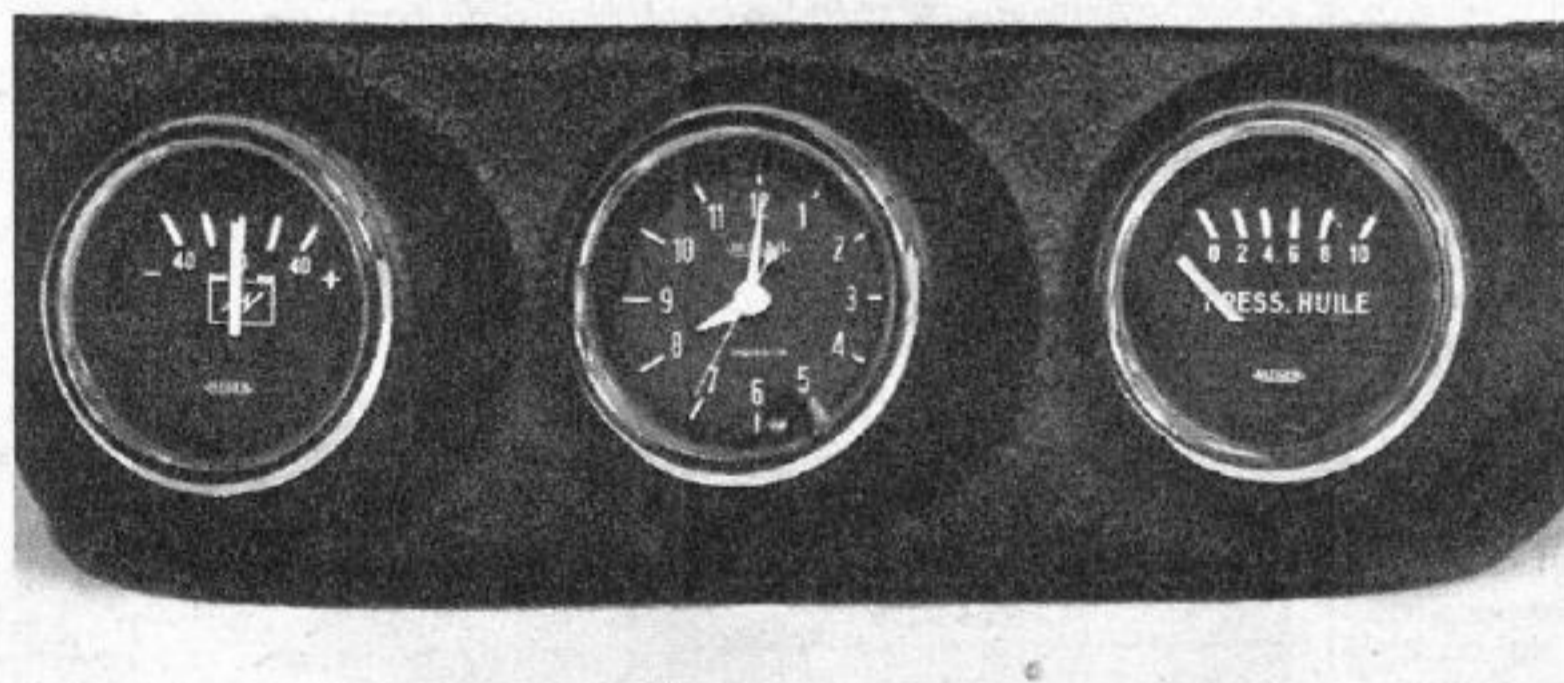
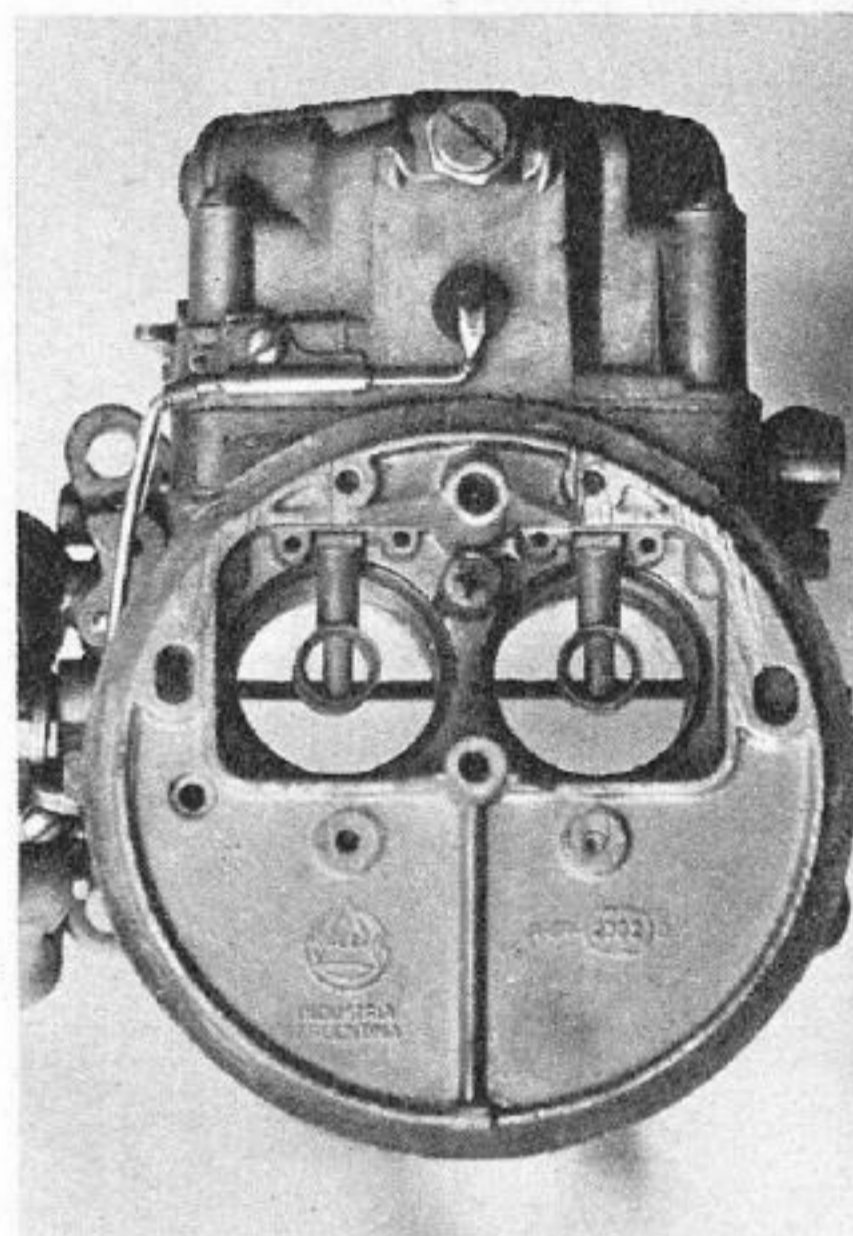
La tarea de control estuvo a cargo de las autoridades del Club Motonáutico Argentino quienes así se entrenaron para el Metropolitano en el lago de Palermo.

La vidriera de Corsa



◀ Volante F-1 nuevo diseño, con aro forrado en cuero negro. En Silgab, Jujuy 391, a \$ 125.

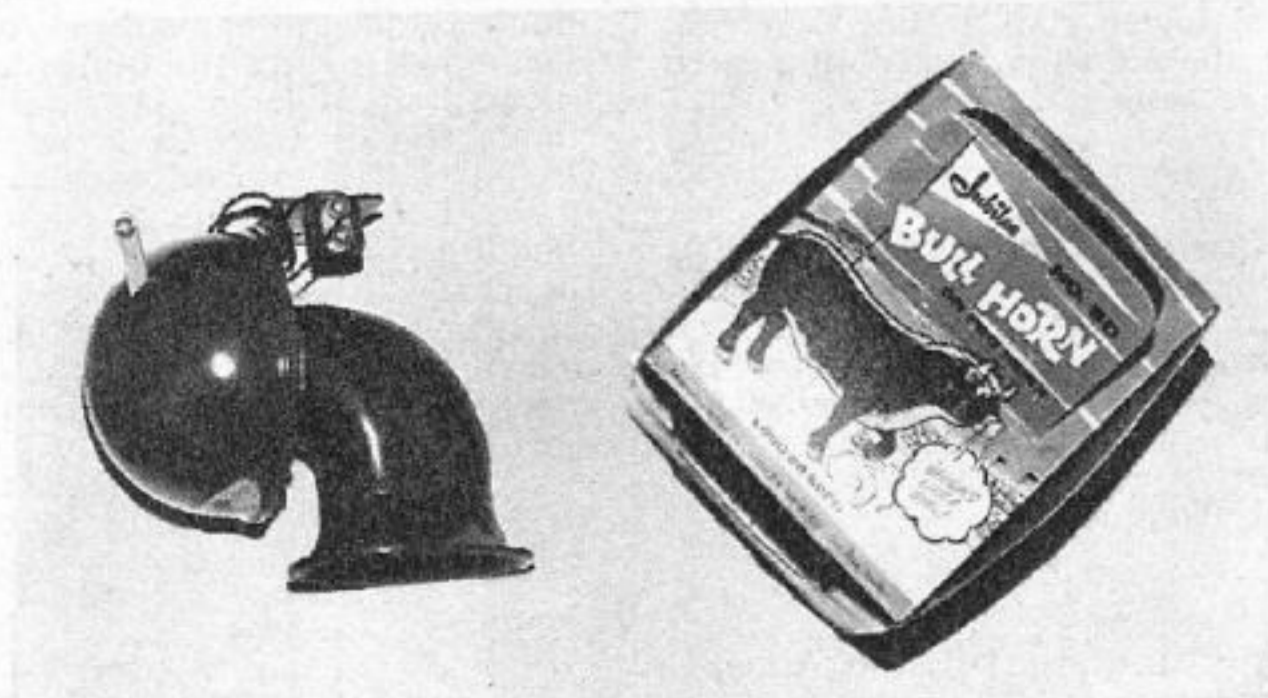
Carburador Holley modificado de 42/42 con difusores sobredimensionados. Especial para la nueva categoría TC del Oeste o autos de calle Chevrolet, Falcon, Torino, Valiant, etc. Alta performance, por \$ 480. En Penín, Soler 5617, Capital. ▶



▶ Tablerito adicional orientable y universal, compuesto por amperímetro, reloj electrónico y manómetro de aceite (todos Jaeger), en Esusen Argentina, Paraná 734, Capital Federal.



▶ Pequeñísima radio para automóvil "Mini-Norman", de perfecto sonido e infinitas posibilidades de colocación en distintas partes del automóvil. Distribuye Carsonik SRL y ya está en los mejores negocios del ramo.



▶ Corneta mugido de vaca (o de toro, si nos atenemos al dibujito del envase), especial para la niebla y/o tránsito pesado. Es importada y la tiene Silgab en Jujuy 391, Capital, que la vende a \$ 150.



▶ Butaca para 404 ó 504 de tipo anatómico en tela Tyçora y cuerina negra perforada. Reclinable. En RC Tapizados, Fitz Roy 2087, Capital, a \$ 300.

NOTI **CORSA**

SENSACIONAL CONCURSO FOTOGRAFICO

El club Gimnasia y Esgrima promueve la realización del concurso fotográfico "Ricardo Aldao", en el que podrán participar todos los fotógrafos aficionados o profesionales del país. El mismo se realiza en adhesión a los festejos de su 91º aniversario. Dicho trofeo tendrá carácter permanente y se repetirá en los próximos años.

LANZAMIENTO DE LADY TAR GARD

Con motivo del lanzamiento en nuestro mercado de LADY TAR GARD, boquilla creada para la mujer, arribaron a nuestra capital los señores John Mensik y Charles White, presidente y "export manager", respectivamente, de TAR GARD Co. de los Estados Unidos.

SE INAUGURO EL GRAN HOTEL PARANA DE LA CIUDAD DE ASUNCION

Con la presencia de su excelencia el presidente de la República del Paraguay, General del Ejército Don Alfredo Stroesner y otras altas personalidades del elenco ministerial de aquel país hermano, la firma PAR Mundial S.A. dejó oficialmente inaugurado el gran Hotel Paraná de la ciudad de Asunción.

El señor Humberto Barchini, presidente del directorio de la firma que realizó tan importante obra —trascendente en cuanto a turismo paraguayo se refiere— se refirió a la ocasión con dignas palabras que encontraron amplio eco entre los asistentes. El hotel, de revolucionaria línea arquitectónica, cuenta con 110 habitaciones con baño privado y todas las comodidades de que disponen los mejores del mundo en su género. Además, se halla ubicado en el centro mismo de la capital paraguaya.

DISTRIBUIDORES MONROE SE RENUOVA

Se realizó en los salones del hotel Savoy la 3ª convención nacional de distribuidores Monroe. A tal evento concurrieron distribuidores de todas las provincias del país.

Les fue dada la bienvenida por los señores Carlos H. Mercado, director de Operaciones Internacionales, y W. E. Smith, director financiero internacional de Monroe Auto Equipment Co. de USA, y por el señor John V. Martin, gerente de Ventas y Promoción de Monroe Argentina S.A.I.C. y F.

La firma Monroe es fabricante de

los mundialmente famosos amortiguadores "Monroe", que han equipado durante los últimos 19 años a todas las máquinas ganadoras de las 500 Millas de Indianápolis y desde el año pasado las primeras 300 Indy de Rafaela.

El motivo de la reunión fue presentar a los distribuidores los nuevos planes de desarrollo de la filial argentina, entre los cuales se encuentra una importante radicación de capitales. A la vez se dieron a conocer las investigaciones que

realiza el Departamento de Ingeniería de Monroe Argentina en la preparación de amortiguadores que se adapten cada vez más a los nuevos modelos de coches del mercado automotriz argentino.

Fueron dados a conocer los nuevos planes de ventas y publicidad para el corriente ejercicio por parte de los señores John V. Martin, de Monroe Argentina, y Carlos Gutiérrez Seeber, de C.M.G. Publicitaria S.A.C., asesores publicitarios de Monroe Argentina S.A.I.C. y F.

Fue aprovechada la oportunidad para entregar el Premio Directorio Monroe al mejor distribuidor, resultando favorecida la firma A.G. S.A., y las Menciones Especiales, que recayeron en las firmas Distribuidora Trenque Lauquen y Víctor Mangosio, de Bahía Blanca.

Se realizaron entre los distribuidores presentes sorteos de interesantes premios, entre los cuales se encontraba un Fiat 600 0 km que fue ganado por el señor Víctor Mangosio, de Bahía Blanca.

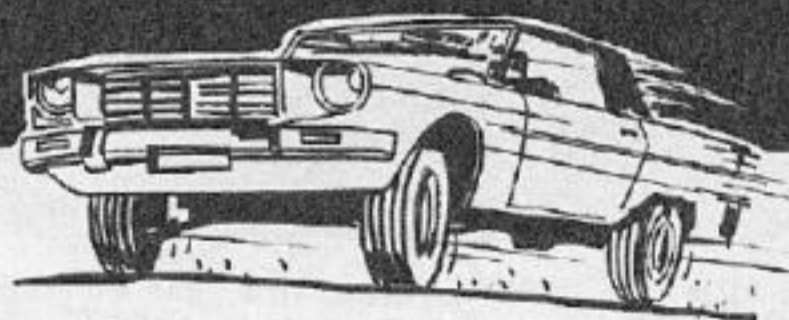
"METALE FIERRO"

con

JOES

y

RAMCO



FILTROS **JOES**

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Pureza en la lubricación



AROS PARA PISTON

RAMCO

Mayor potencia en el motor

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

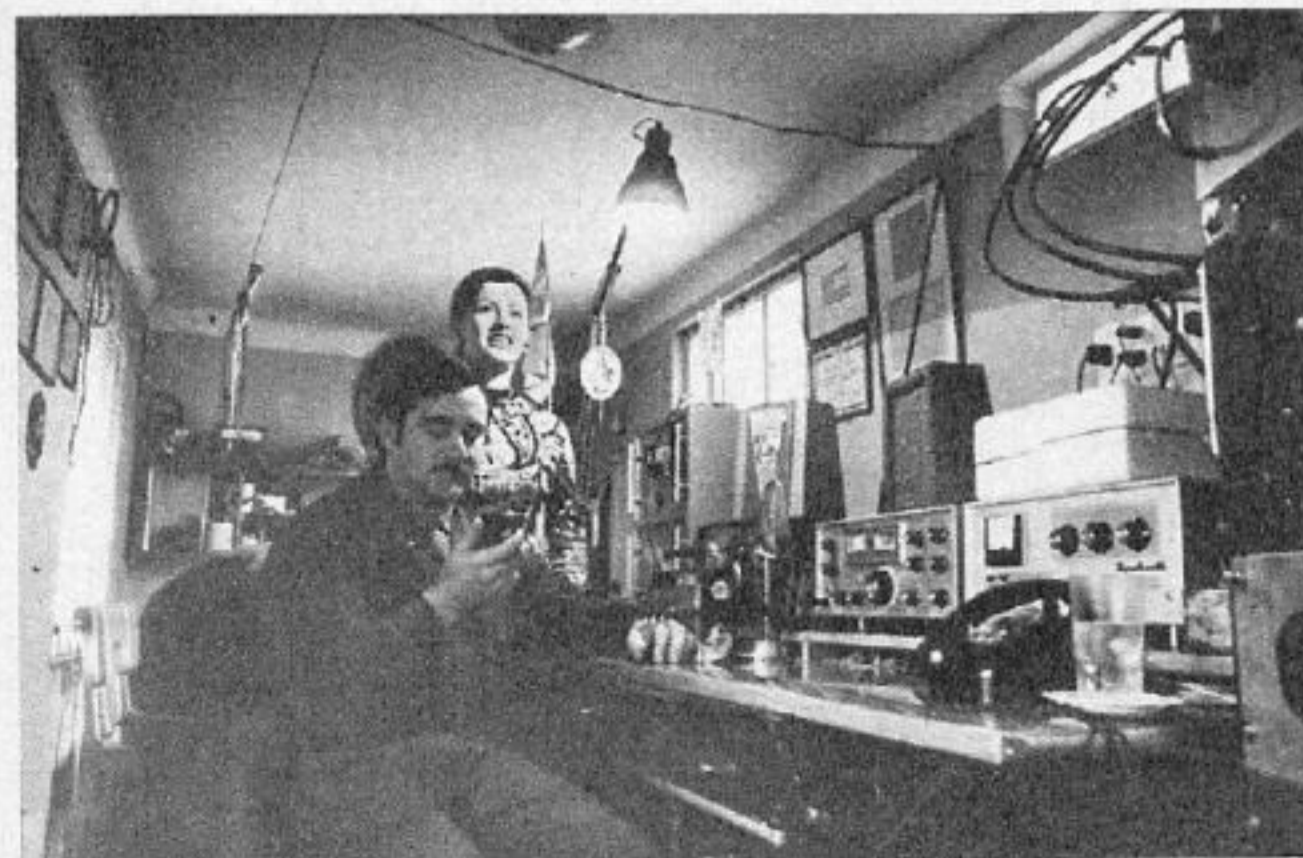


HECTOR PLANO

ESA ENVI



Entre otro de los hobbies de Plano figura la fotografía. "Me compré una máquina Reflex, me gustaría conseguir un tele y un angular."



Herencia de su padre, don Evaristo. Radiodifusión. Equipos de primera que su padre, pese a ser ciego, conoce al dedillo. "Yo no sé mucho, el capo es el viejo."

"La pregunta tuya es lógica. Yo mismo me la hice muchas veces y otras tantas me la hicieron a mí. ¿Por qué insistir en Sport Prototipo con un auto que no es de punta, si podría correr en TC con las mismas o más probabilidades? Pero resulta que para mí los gastos de mantenimiento son los mismos porque todo lo hago yo. ¿Qué diferencia hay entre preparar un motor Chevrolet para TC que para SP? Ninguna..., los gastos son similares y a mí me gusta más correr en Prototipos... aunque mi auto no gane. Por otro lado, a los que me patrocinan les interesa más que corra en SP que en TC. Parece mentira, pero para SP tengo publicidad y si se me ocurriera entrar en TC, no".

—No es del todo lógico, ¿no?

—Probablemente no, pero es así. El día que Isaura decida no apoyarme más yo no puedo correr. Ellos se interesan en SP y te repito que a mí me gusta más el circuito que la ruta...

—Pero vos sos de extracción teceísta; entonces, no es del todo entendible tu posición...

—Son cosas distintas. Te explico: yo me hice en midget en la pista de Bahía Blanca. A partir de ese momento me gustaron los monoplazas y andar en pe-

lotón, buscarle la vuelta a los que te preceden y no dejarle el hueco al que viene detrás tuyo. Después hice Limitada, que en aquella época se llamaba "3-300" porque ésa era la cilindrada máxima. Usaba un motor Dodge de 6 cilindros modelo 36 y el auto era el mismo con que corría en midget. En el '62 salí campeón de la categoría y ahí se acabó ese reglamento. Tenía el auto como para correr en Mecánica Nacional pero tuve que alargarlo 20 cm entre ejes, y con ese coche salí segundo del recordado Martín en Bahía Blanca. El martes compré CORSA y ¿sabés cómo le habían puesto al auto?...

—No, ni idea.

—En la nota decía que era un auto antidiluviano..., y lo más gracioso es que era verdad.

—Todavía no me dijiste por qué te gusta más la pista.

—Bueno, en parte porque, como te dije, siempre corrí en monoplazas. Y ahí le tomé el gusto. Después vino la incertidumbre con respecto a lo que pasaba en la categoría MN. ¿Te acordás cuando apareció Ríos en Rosario con un auto de motor trasero el lío que se armó? Ahí decidí hacer un TC. Era lindo correr en TC allá por el '65.

- El porqué del sí a SP y el no al TC
- **"Si dejaran de apoyarme no podría correr más"**
- Su campeonato argentino de Limitada 3,3
- **"Me gusta la pista. Enseña. Hay que cuidarse de los que vienen atrás y buscar a los de adelante"**
- Inteligencia sin demagogia para analizar el antiguo TC
- **"Ayer a Locche, a lo mejor mañana a Bonavena"**
- La gente que ayuda y pone el hombro y los pesos
- **"Vivo sin angustias.**
Mi hogar y el auto son cosas distintas"
- El único vicio de Plano: correr en SP
- **"Si hubiera podido comprar un Berta..."**

DIABLO SENCILLEZ

Tiene cosas que ya no existen y que en SP no se viven. La gente en los pueblos, la tiradita del sábado a la tarde, los auxilios en la ruta..., un montón de cosas que incluso en el TC actual no existen.

—¿Cuánto tardaste en hacer el TC?

—Un año justo y cuando lo terminé ya era viejo, lo de siempre. De todos modos, en la segunda carrera arribé quinto en la general y segundo en no-ganadores y eso que paré como diez veces. El auto tiraba una barbaridad. ¡6.000 vueltas! El problema más importante era que no podía ir a todas por falta de mangos, entonces perdía el ritmo. Me quise renovar, me copié de la cupecita de Emiliozzi y la hice fast-back. Otra vez lo mismo..., cuando estaba listo ya estaba pasado de moda.

—¿Mejor ubicación con ese auto?

—Terminé tercero en Rufino, el día que se mató el Negro Polinori. Esa carrera fue un desastre y ya por esa época correr en tierra era un peligro. No se veía nada de nada y en cualquier momento aparecías metido dentro del campo.

—¿Y la idea de comprar un Sport Prototipo?

—La Peña colaboró en todo. Hizo una rifa y fuimos con los 6 millones a verlo a Gentile y nos llevamos el auto.

—¿Y qué fue de la vida de la cupecita de TC?

—Ahh... ¡no sabés nada! Se la vendí a Nicolino Locche. En una de esas este SP —si podemos comprar otro— se lo vendo a Bonavena. ¿No te parece?

—Por lo que veo, tenés un taller de reparación de llantas. ¿Vivís de esto?

—Sí, con esto vivo, pero lo del auto es totalmente aparte; incluso tengo una cuenta bancaria aparte. Con lo que gano en el taller vivimos con mi mujer, mi chica y mis padres; y la plata del auto tampoco se toca para vivir. Son dos cosas completamente aparte. Vivo bien, sin angustias, y cuando hay carrera nos vamos en el camión con el trailer atrás y dormimos en el camión. Cuando junte unos pesos me compro una casa rodante y listo.

—¿Y en el auto vos hacés todo...?

—Claro. Mirá..., me levanto a las siete de la mañana. Tomo un café, llevo a la nena al colegio y abro el taller a las ocho de la mañana. Después de las siete de la tarde cierro la per-

siana y me dedico por entero al auto con dos muchachos que lo hacen todo por amistad, sin ellos no podría. Hacemos todo, armar el auto, ponerlo a punto, armar motores, lo que sea. Si es necesario nos quedamos hasta la una de la mañana, y cuando hay carrera el domingo adelantamos el trabajo del taller para no atrasarnos. ¿Qué le vas a hacer? Es el único vicio que tengo. No fumo, no me gusta el alcohol... posiblemente si pensara que toda la familia depende de mí no tendría que correr, pero es el único lujo que me puedo dar para hacer lo que me gusta.

—¿Tenés apoyo por parte de la Comisión GM?

—Poco y nada. Ves estas bie-las... me las mandó Cupeiro, incluso una de ellas está medio violeta porque se agarraron los cojinetes. Pero no tengo otras porque no me las dan, aunque las pague, y no tengo otro remedio.

—¿El mejor piloto de SP?

—No creo que se pueda ser tan rotundo. Me gusta DI Palma porque es impulsivo. Lleva una vuelta de ventaja y le sigue dando rosca. Pero hay dos o tres muchachos que andan mucho.

—¿Y si tuvieras un Berta?

—Vos sabés que quise com-

prarle uno a Oreste. Finalmente no se hizo la operación porque IKA-Renault no le permitía vender los Berta LR si no eran para motorizar con mecánica Tornado. Le dábamos 8 millones, que fue lo que nos pidió.

—¿Una carrera que se te haya quedado revoloteando en la cabeza...?

—Uhhh, sí..., el último Desafío de los Valientes. Lástima que me acordé tarde. Me dijeron en Fiat que si me hubiese acordado antes me daban un 1.600. ¡Qué lástima! En la montaña anduve poco, pero me gusta. Hay que doblar, frenar encima..., es manejo en serio. Yo sé que no iba a ganar ni mucho menos, pero nunca es malo compararse, ¿no?

Héctor Evaristo Plano (34, casado, una hija de 9). Bahiense. Después de una charla de un par de horas nos llenó de sinceridad y sencillez. De verdades limpias. De honestidad consigo mismo. Nos despidió con mano fuerte y franca, con mameluco que mostraba cientos de horas de trabajo en el banco. Horas de trabajo comidas al día para hacer lo que le gusta: correr en SP. ¿Hay algo que agregar?

CARLOS F. FIGUERAS
fotos: ALFREDO ALBORNOZ

MOTOCICLISMO

Por LUCIANO FERNANDEZ

EN PLENA CONVIVENCIA

Alemania, Austria y Japón participaron juntos formando un bloque en la Guerra Mundial. Ahora, luego de muchos años, se buscan nuevamente para aunar sus recursos industriales y conquistar mercados motociclisticos, ofreciendo un producto de calidad. Aquí ofrecemos a los lectores las primeras impresiones de los prototipos en rodaje

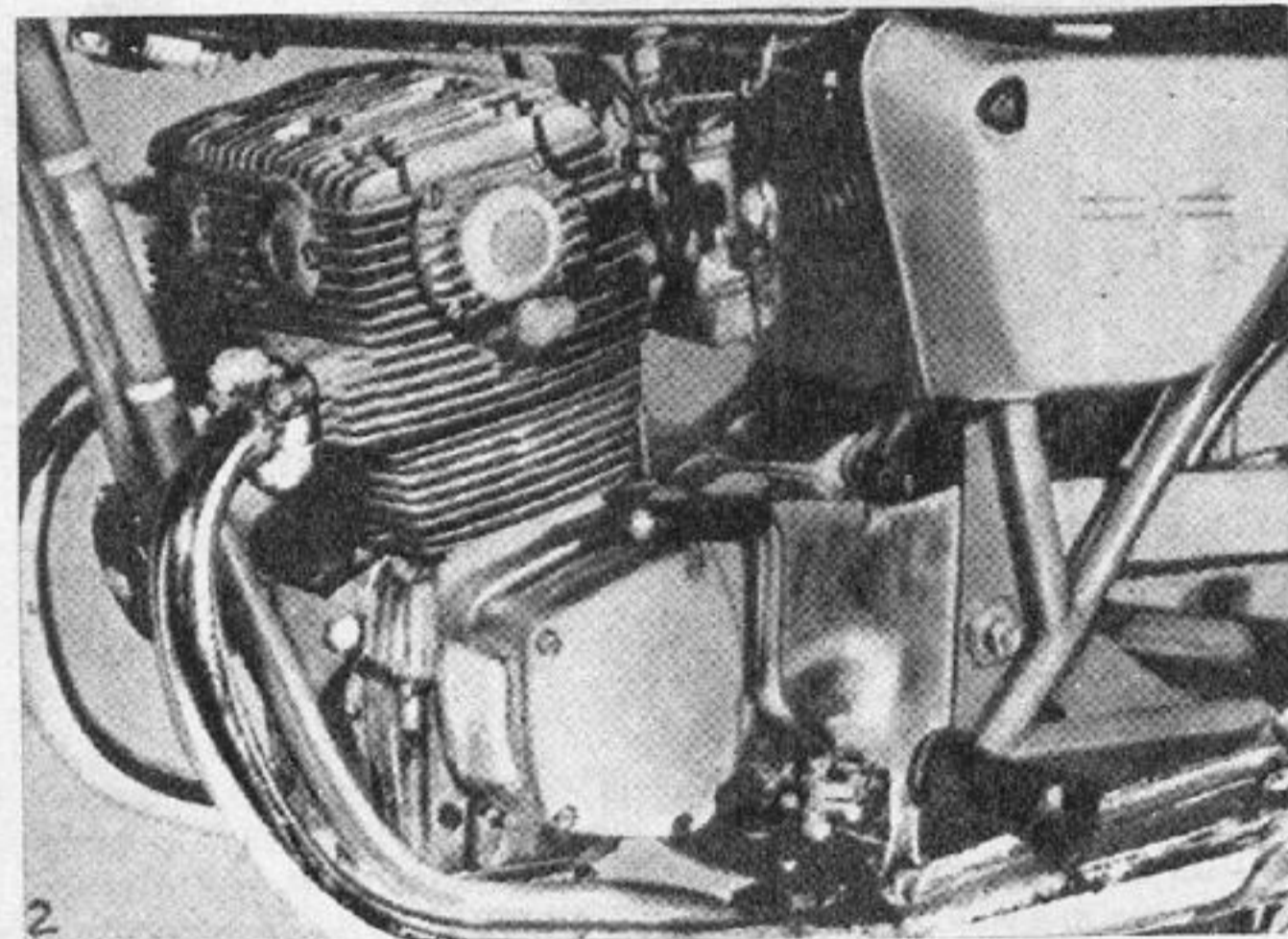
La industria motociclistica europea se ha visto convulsionada por la noticia de la integración de las firmas B.M.W. y la Puch de Austria, para que en estrecha cooperación industrial, sus modelos de 250 y 350 cm³ estén equipados en 1972 con motores provenientes del Imperio del Sol Naciente, gracias a los buenos oficios de la Honda y las bondades de los grupos motrices C. B. 77 y C. B. 72.

Este singular pacto de entendimiento económico industrial está destinado a copar las exigencias y preferencias para los productos de una y otra marca, que en los Estados Unidos cuentan con fanáticos compradores, y singulares beneficios para las industrias europea y japonesa. A la primera le permitirá reactualizar su línea de modelos con realizaciones más modernas sin necesidad de gastos extras que demanden publicidad desmedida para "convencer del cambio" a los tradicionalistas de la "Beeme" y diseñar nuevos motores, con los radicales cambios que en la producción implica; y a la industria japonesa de Honda, colo-

car el sobrante de la producción, sin concesiones deprimentes, y entregar al usuario un producto de calidad respaldado por la experiencia germana en bastidores de excelentes cualidades y resistencia (punto débil de los japoneses) y el rendimiento y bajo costo del motor Honda.

Por lo pronto, los modelos realizados bajo el rubro de prototipos ya ruedan intensamente por todo tipo de caminos de Europa y Japón en la exhaustiva búsqueda de defectos para su eliminación progresiva, lo que permitirá mantener inalterable la legendaria confiabilidad que siempre tuvo por norma y base de publicidad para sus realizaciones la "Bayerische Motoren Werke".

Analizando los motores, observamos que básicamente se trata de los mismos bicilíndricos conocidos años atrás en nuestro país, con tapa y cilindro de aluminio con árbol simple colocado al tope y comandado por cadena interna con tensor automático. Las medidas internas que para el modelo de 350 cm³ están dadas por diámetros de 65 mm se reducen en el caso de la ¼



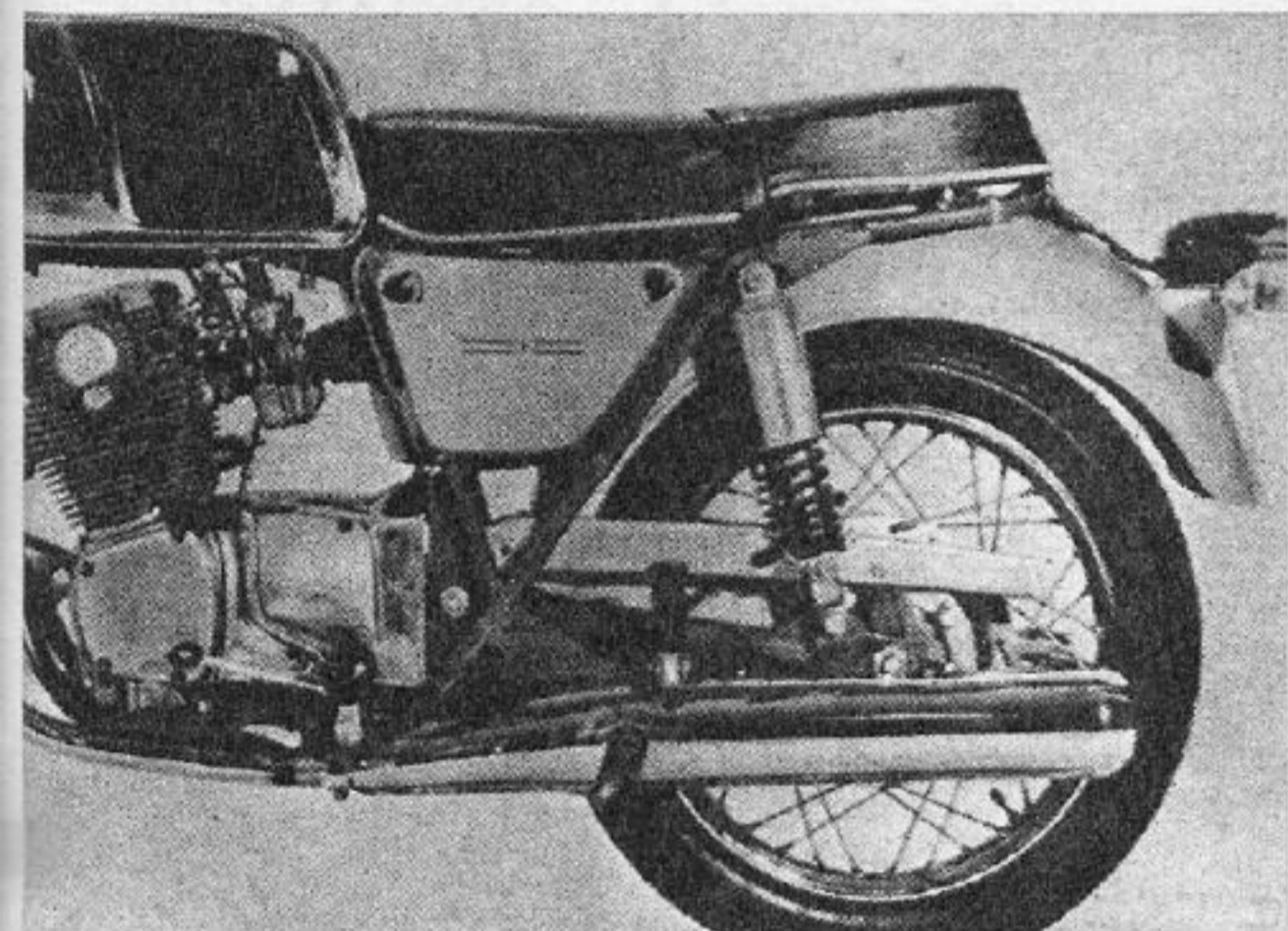
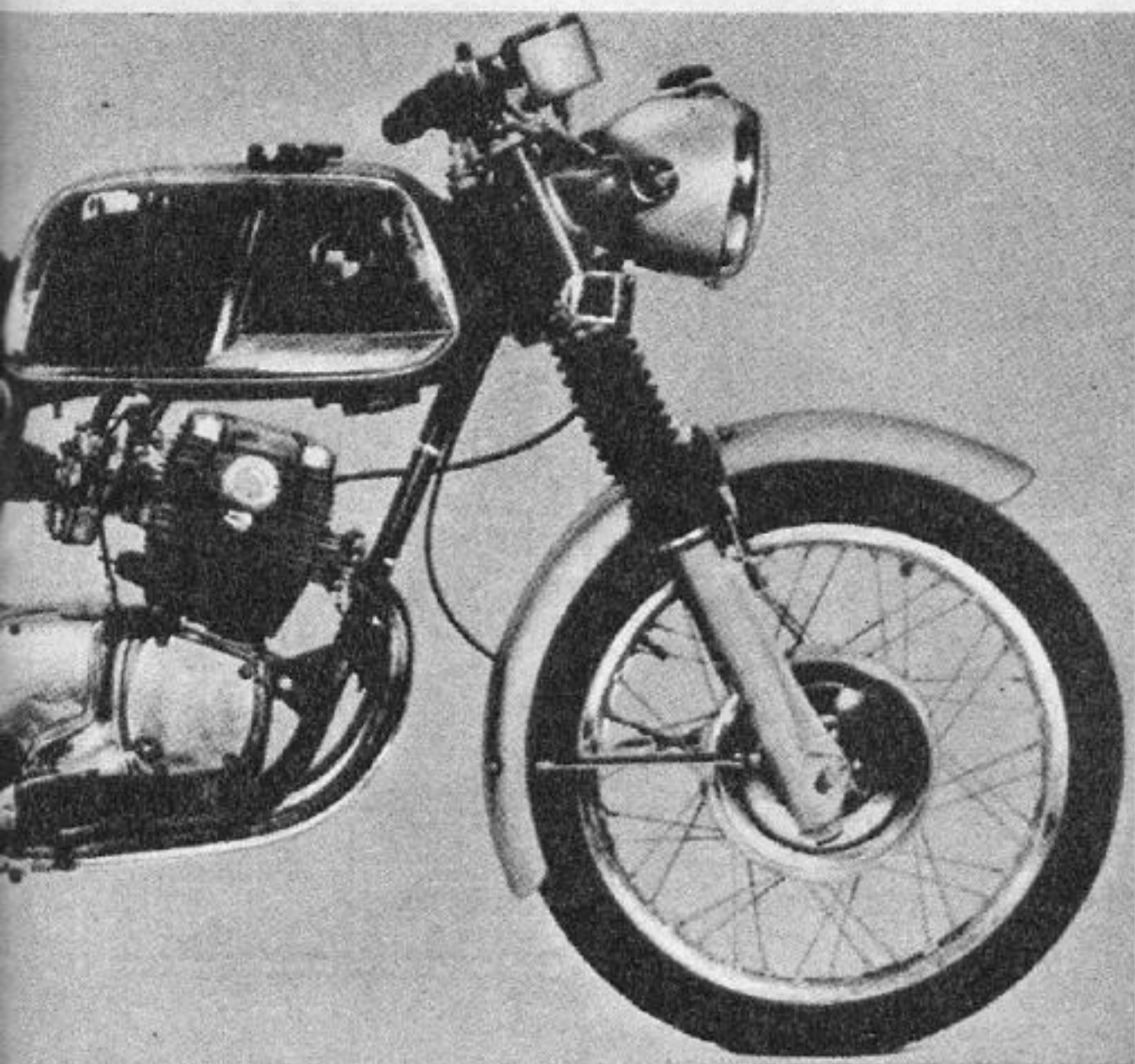
2

de litro a 55 mm, conservando ambas versiones el recorrido invariable de 52 mm. Exteriormente es muy difícil identificarlas, ya que la mayoría de sus piezas es cambiante y un examen detenido de los carburadores concéntricos, realizados por Bing (Alemania), determinaría la diferencia de 2 mm de difusor entre ambas; es decir que la de mayor cilindrada estaría provista de carburadores de 26 mm de difusor y la menor de 24 mm. Ambos modelos provistos de eficiente filtro de aire de generosas dimensiones que "oficia" de cámara tranquila (situado convenientemente debajo del asiento). La lubricación, al igual que en versiones de la marca, es por el sistema de cárter seco y el encendido es provisto por la firma Bosch de Alemania: a batería y bobina de alta externa, con un alternador trifásico de 12 voltios. Ambos motores son de alto rendimiento y registran potencias de 29 HP y 35 HP para la 250 y 350 cm³, respectivamente, a un régimen máximo de 9.000 rpm con el torque en 7.000 rpm para la primera y de 7500 rpm

1 Un conjunto funcionalmente balanceado ofrece a primera vista el nuevo modelo de la BEEME" y Co. Detalles como los instrumentos en panel exterior al farol delantero, manillares altos y posición de manejo confortable son apreciables a través de la colocación de pedallines y comandos de pie. Todo bajo la excelente terminación característica de la legendaria calidad tedesca.

2 Puesta en marcha tradicional (el arranque eléctrico es opcional). Exquisiteces de Bosch, como ser sus capuchones de bujías antiparasitarios y filtro de aire bajo el asiento, son tendencias supermodernas aceptadas ahora por la marca alemana.

3 Excelente solución en la ubicación de los trombones de escape, ultrasilenciosos a pesar de su aspecto agresivo, que no conspiran contra la seguridad del acompañante y las líneas modernas del diseño, de escasa área frontal. Palanca de cambios sobre la izquierda y asiento rebatible lateralmente con cierre de seguridad son detalles del confort que se ofrecen en estos modelos.



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

3

para la mencionada en segundo término; valores de compresión comunes a las dos versiones de 9,5 a 1 implican el uso de nafta de alto octanaje. Como dato adicional, es justo señalar que estos motores han sido remozados técnicamente y que cuentan con una caja de seis marchas con amortiguador interno incorporado y accionamiento con el pie, sobre el lado izquierdo, al igual que las producciones germanas. El sistema de puesta en marcha es por accionamiento de pedal de arranque, pero el sistema eléctrico se ofrecerá como ventaja opcional (por supuesto con precio adicional). Las líneas de la carrocería son armoniosas y ofrecen una terminación agradable. El panel de instrumentos (velocímetro y cuentavueeltas), colocado fuera del farol, línea aceptada y de última moda en Europa; asiento doble rebatible y funcionales compartimientos para herramientas y cubre batería, armonizan con las líneas del guardabarros delantero y trasero que es rematado en abultado farol de posición, que no conspira en la elegancia del con-

junto. Estos detalles de terminación se complementan con el bastidor multitubular de cuna que demuestra su eficiencia y funcionalidad a través de la suspensión delantera de un accionamiento hidráulico de 200 mm poco usual en modelos turísticos y más apropiado para versiones "todo terreno" se complementan por amortiguadores traseros con posiciones regulables manualmente en tres puntos de dureza. El rodado utilizado es de 300 x 19 adelante y de 3,50 x 18 atrás, con una distancia entre ejes de 1,362 m. El freno que equipa los prototipos es de sistema "doble leva" adelante y leva simple atrás, con diámetros de 160 mm y 150 mm, respectivamente, efectuándose la transmisión por cadena simple.

No obstante no conocerse el peso total de los vehículos sí se conocen las velocidades topes de 134 km y de 144 km, correspondiendo el mayor valor a la de mayor cilindrada. Tampoco se conocen precios ni fecha de lanzamiento al mercado, pero se deduce que el mismo será marzo de 1972.



**fútbol
CORSA
vs.
A.P.A.T.**

CASTIGO PARA AMBOS

Empatados en tres tantos por bando, CORSA y Asociación Pilotos de Automóviles de Turismo encontraron duro castigo a su decepcionante labor dentro del campo. Un partido donde el viento jugó una mala pasada a los ganadores morales -nosotros- y favoreció en parte a las filas de APAT, que ahora piden una revancha injusta

El jueves pasado por la noche y en el campo del club YPF se realizó el esperado partido entre CORSA y APAT a las órdenes del árbitro José Bombero (cobró un gol hecho con la mano) y bajo un marco espléndido. Indudablemente el viento fue el factor preponderante dentro del field. De ahí que el primer tiempo CORSA —con viento a favor— lograra un resultado parcial que lo ponía en ventaja por 3 a 0, mientras que en el segundo período APAT con la anuencia del "referee" realizó numerosos cambios hasta conformar un conjunto sólido y casi profesional con Madurga, Malbernat, Aguirre Suárez y otros, todos ellos disfrazados convenientemente por el Tío Dubourg. Así APAT evidenció una recuperación en tanto las líneas defensivas de CORSA extremaban sus recursos tratando de equilibrar el partido. Por el lado de APAT las figuras fueron Maneglia, que, aunque con un miedo bárbaro, atajó bastante bien;

Hernán Dubourg, con juego sucio y agresivo, y Edgardo Boschi, que aunque lo sacaron en el período complementario cumplió con su labor pese a los años que lleva sobre sus ya cansados hombros. CORSA evidenció fallas en el medio campo, en sus forwards y en la defensa. O sea, que fue un verdadero desastre pese a los dos tantos de Cademartori —valor prominente— y otro de Sopeña que fue toda una sorpresa, incluso para él. Todos en el primer tiempo. Del segundo mejor no hablar. Cornejo se jugó en la valla, pero los goles fueron inatajables (sobre todo el que se hizo con la mano). Cademartori, Delgado en defensa y Carlos Cornejo fueron lo recuperable del plantel de CORSA. Un partido enredado y un resultado justo. La gente de APAT pide revancha y se la daremos. Después del partido los "jugadores" se dirigieron a "La Strega" donde devoraron lo que se les vino en gana. ¡Que se repita!



Arriba: Momento en que Saccomano amasa la pelota dentro del área de APAT, en tanto Mayorga, con ojos brillantes de ira, le pide desesperadamente: "¡Dámela, Tony, que la vas a regalar...!". Primer tiempo, cuando la desesperación hizo presa de APAT. El resto de los jugadores "observa" sin mucha preocupación.

PARABRISAS CORSA. De pie: Cademartori (mirada ausente), Toti Agromayor, Delgado, Cornejo (a) El Chiquitito, Carlos Cornejo (a) El Grandecito, Colorado Figueras y Bigote Lema. De rodillas: González (a) El Rey de la Noche, El Gallego, Rondinella, Alborno (a) Turuleca, y Sopeña.

Formación del equipo de A.P.A.T. De izquierda a derecha (parados): Antonio Saccomano, Peregrina, un tercero que no se identificó, Mayorga, Maneglia, Arturo Dubourg, Horacio Luchetti. De rodillas: Edgardo Boschi, Víctor Bonanno, Hernán Dubourg, Aguirre Reyes y Rissatti.



60 Habitaciones con Baños privados Aire acondicionado integral. Teléfonos internos Música funcional Tesoros Whiskeria. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento. Guemes 180/82. Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. RESISTENCIA

Sahara HOTEL S.A.

RESISTENCIA

Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

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

Gran Hotel de Turismo Corrientes

Pileta de natación

Av. Costanera Tel. 3941

Gran Hotel de Turismo Posadas

Bolívar 171 Tel. 2071 Posadas

Gran Hotel Cataratas

Parque Nacional del Iguazú (R.A.) Único sobre los saltos.

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

DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

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

HOTEL DORADO



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

URUGUAY



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

hotel Presidente



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

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

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

Gran Hotel MENDOZA



Modernísima Torre de 10 Pisos. Máximo confort. 90 habitaciones alfombradas con calefacción, aire acond y T.V.-Bar Americano. Salón de Conferencias en 8º piso con gran vista panorámica de la ciudad.
Av. España 1210 (esq. Espejo) Tel. 52000.
conmutad. en P.B. X.- Mendoza R. Arg.-

GRAN HOTEL CAROLLO



80 Habitaciones, singles, dobles, y departamentos con aire acondicionado total. Gran Recepción. Salones de Conferencias y Convenciones. Restaurant a la carta con cocina internacional. Cocheras. Prop. José Carollo. Garibaldi 82. Tel. 48630-48625. Mendoza.

MENDOZA

GRAN HOTEL

La Micela

Frente A.C.A.



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



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

Jerarquia 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.

PRESIDENTE HOTEL



Gewo S.A. Asunción.

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

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



Gran Hotel DEL PARAGUAY

Arboledas y Piscina. Vegetación Subtropical. Salones de fiestas y acogedores lugares de estar. Aire acondicionado. Rancho con conjuntos de música nacional. Cocina internacional. Snack Bar. Safaris. Diner. Dancant. Incluido desayuno continental. Estac.



De la Residencia y Triunvirato. Telef. 20051/2
Telex. ASUNCION

PARAGUAY

Gran Hotel Paraná

110 habitaciones de gran confort. Totalmente Alfombradas. Calefacción. Refrigeración integral. Suites de lujo. Cafetería y Snack Bar. Restaurante Panorámico. En el corazón de Asunción. Incl. Gran desayuno Paraná.



25 de Mayo esq. Caballero - Telef. 45 979
Asunción Paraguay.

Premier HOTEL



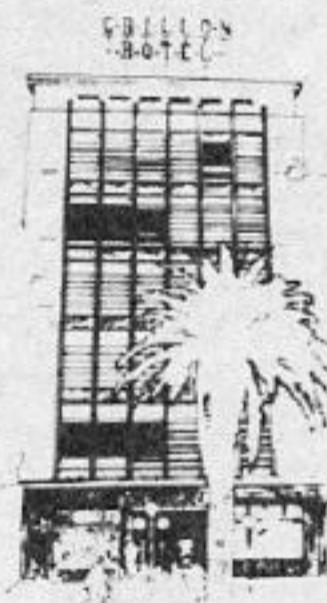
Inaugurado Julio 1971 - Amplias habitaciones dotadas de Baño Privado. Aire acondicionado. Música funcional y T.V. En la Terraza de atractiva vista panorámica. Solarium y Bar. Room service permanente. Cafetería. Snack Bar y Boutique. Incluido Desayuno Continental.
25 de Mayo y Curupayty. TELEFONOS: 23-874/75/81/82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

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



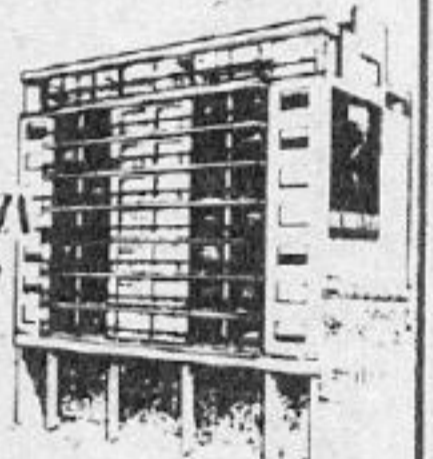
HOTEL



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

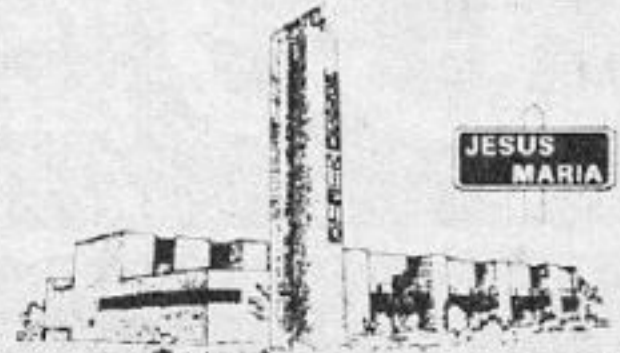


En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel

el PASO VIEJO

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



JESUS MARIA

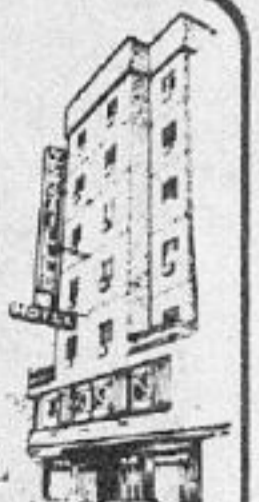
A UNA CUADRA DE LA CASA HISTORICA Y DE PLAZA INDEPENDENCIA.

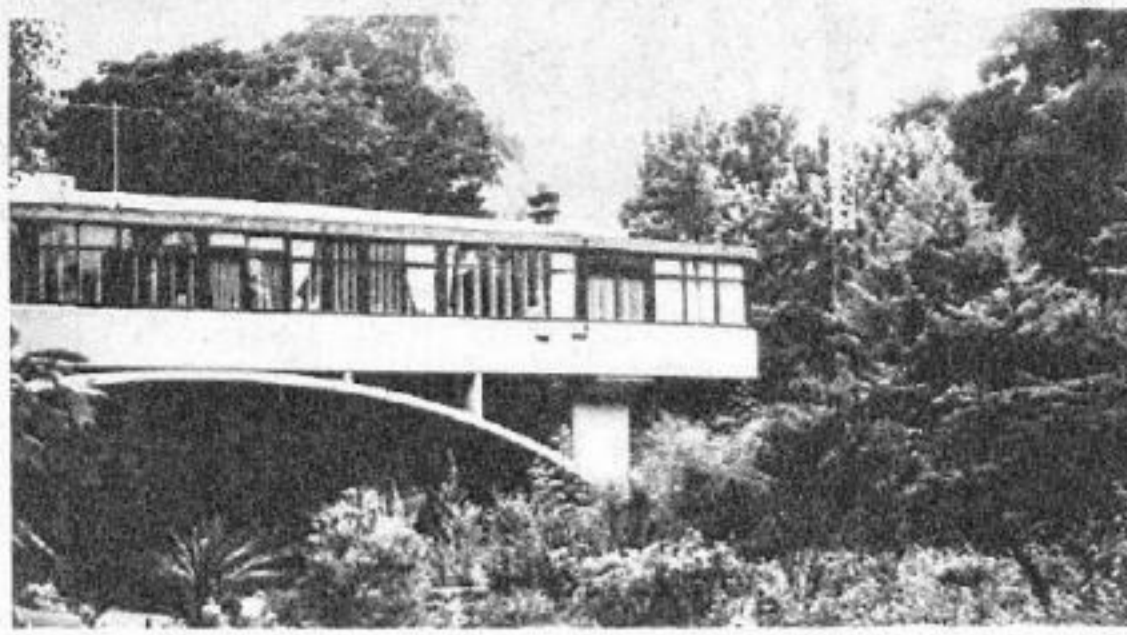


VERSAILLES HOTEL

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 481. T.E. 29760 - Tucumán.

TUCUMAN





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.

LU9 emisora
mar del
plata



En el
670 de
su dial!

Frecuencia Onda Media: 670 Kc/s. Frecuencia Modulada: 95,9 Mc/s.

LA ACTIVIDAD ZONAL

MENDOZA

FESTIVAL EN LOS BARRANCOS

La gente del Club Atlético Boca Juniors, cuando se propone realizar festivales de automovilismo, es brava, y la cantidad de autos —cerca de 100— y el público que se dio cita en Los Barrancos —el autódromo de moda— así lo demuestran.

El 17 de agosto Mendoza vivió una verdadera fiesta tuerca, que fue desde Karting hasta TC, pasando por G1, G2 y turismo de cafeteras, que también en Cuyo está tomando una importancia tremenda.

Carlos Storelli, al mando de su Chevrolet '29, fue el primer ganador de la tarde en la categoría Cafeteras hasta mod. 1933. El programa nos presentó una segunda competencia para Fiat 600 y Renault 850 semipreparados, que era la resultante de G1 más G2 —Standard—, un mixto de preparaciones que en líneas generales se asemejaba a G1, digamos; como era de esperar, los chicos de los renolitos se tomaron "el buque". La supremacía del Renault del debutante Miguel Morabito se puso de manifiesto en los primeros giros, demostrando un manejo pulido y acompañando muy bien la mecánica "Spigolon" que equipaba al auto; el segundo puesto fue para un "profesional" y el tercero para un "novicio", Carlos Escudero, que se merecía algo más, pero la suerte y los que lo precedían dijeron "no". En Fiat, poco y regular, demostrando que la gente de las bolitas había ido totalmente standard.

Para la gente del doble chevron —léase Citroën— también hubo guerra, y de qué forma. Con largada tipo Indianápolis lo hicieron los patitos feos —2 y 3 CV con dos Isard 400 para la charla—. Juan Ruiz y "Sohumar" (Hugo Marín) se dieron por el mundial, ambos con 3 CV, doblando fuerte con puertas y todo. Al final la corona fue para el sanrafaelino, que a pesar de sus dos carburadores en el vano motor no pudo descontar a "Sohumar" más de 50 metros. En la de 2 CV Julio Sotelo arrasó la categoría con su patito feo con buena música y los Isard ni figuraron.

Alfonso Cipolla con su Fiat Multicarga barrió en forma impresionante la categoría "C" tipo Turismo Nacional, digamos, aunque a

decir verdad esa multicarga demostraba en su andar una cierta tendencia a G2 pasado; pero, en fin, Fiorentini y su 504 segundo y tercero otro león, el de Roberto Garrido, y 4º un renolito que anda muy bien y su piloto, Carlos Carreño, también.

En la categoría grande pudimos apreciar la falta total de pilotos para ese tipo de autos: realmente un desastre. Cuatro autos largaron; en la primera vuelta el chivo SS de Alberto Sosa se quedó pegado al guard-rail de la horquilla, dejando mucho que desear ante tal actitud; los demás se dedicaron a girar para cumplir con el recorrido y basta. Carlos Vidal, primero; Jorge Puchol, segundo, y tercero Pichaco con otro Toro con mucha música pero sin embrague.

KARTING TAMBIEN

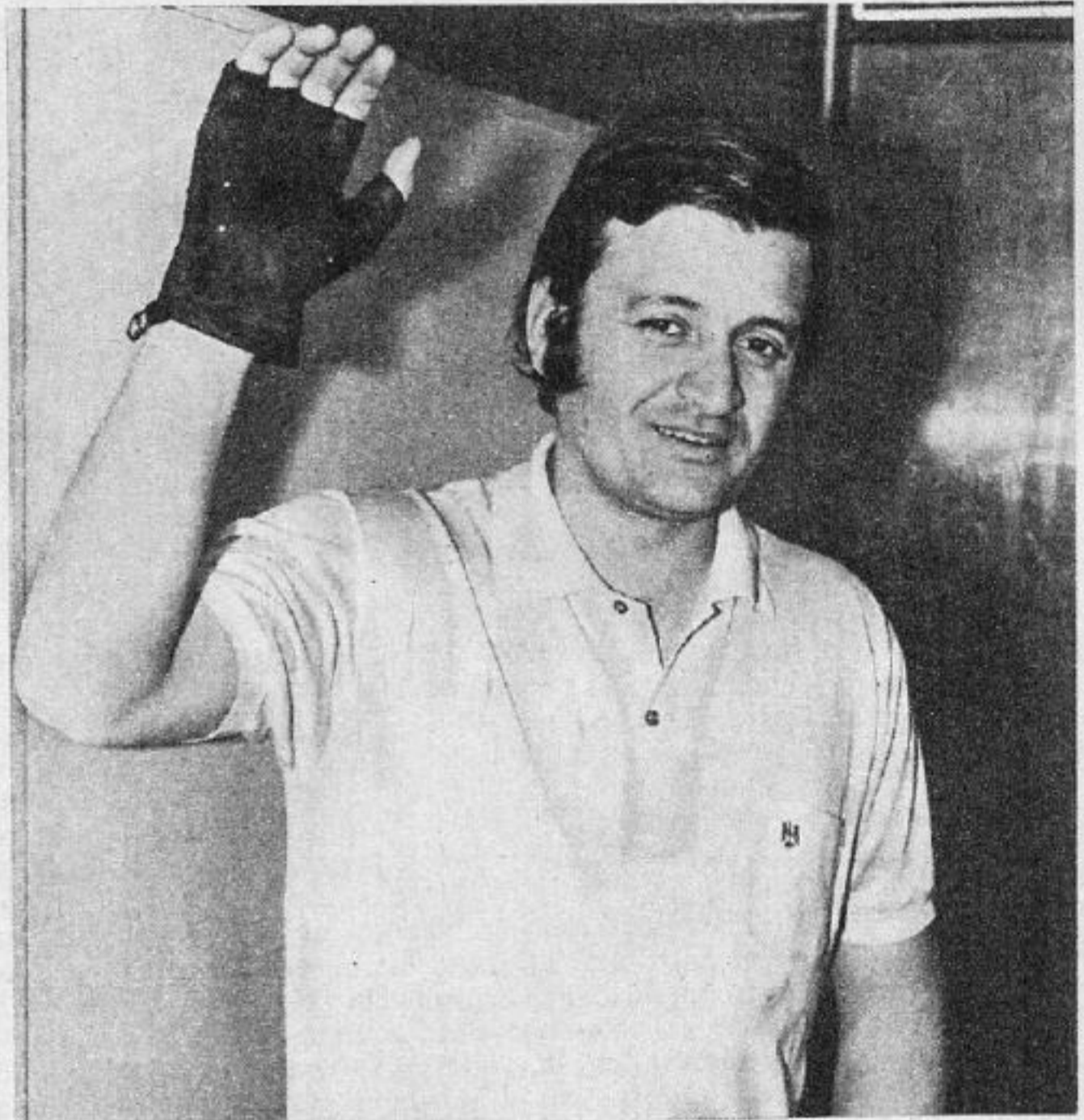
Para la mayoría, los karting en Los Barrancos fueron una novedad; pero realmente parece increíble que esas miniaturas mecánicas puedan desarrollar tanta velocidad, a tal punto que los tiempos que fijaron los karting en Los Barrancos, de 2.291 m de recorrido, sólo fueron superados por los autos de TC. Al banderazo final, Oscar Penessi primero, Ernesto Campione segundo, Oscar Campione tercero y Alberto Bertolini cuarto.

Cuando el sol ya se había "guardado" detrás de los cerros y comenzaban a verse las clásicas hogueras, se largó la competencia que todos esperaban: TC, del de antes y, por supuesto, del bueno. La supremacía del "chivo" 39 de Héctor Sanmartino se puso de manifiesto de entrada; atrás Antonio Martorell, Ford 39; el SP de Costanza y Boretto —que no tuvo éxito como tal— al mando de Antonio Marrello y con motor de la gente del óvalo se mantuvo tercero hasta que problemas de embrague relegaron al Chivo, que se tuvo que conformar con un tercer puesto y dejar los laureles a un veterano del automovilismo cuyano, Antonio Martorell.

Una organización bastante aceptable teniendo en cuenta la cantidad de inscriptos, un espectáculo que dejó a la tribuna conforme y un buen éxito (\$\$\$\$\$) para el club Boca Juniors fueron el saldo de este festival de Los Barrancos.

CORDOBA

DOS NUEVAS PEÑAS



Roberto Grasseti, piloto de la Peña Autodinámica.

Dos nuevas peñas se han creado en esta provincia con el propósito de auspiciar la campaña automovilística de otros tantos pilotos en el campeonato zonal cordobés.

La primera de ellas, fundada el 29 de marzo de 1971 en Río Cuarto, tiene el nombre de "La Biela Loca", siendo su representante el joven piloto Mario Geretto. Actualmente tiene una cupé Fiat 1500 y cuenta con el apoyo de numerosas firmas comerciales del Imperio, entre ellas la fábrica de pastas La Italiana y el boliche Ronanó. En sus planes figura la adquisición de una nueva cupé pero modelo 1600. El currículum de Geretto está constituido por un segundo puesto en Moldes, cuarto en La Cumbre, 1º en Villa Dolores, 1º en Justiniano Posee, y 1º y desclasificado en Laboulaye, 1º en Río Tercero y 1º en Río Segundo. Como podemos observar es un piloto que promete, aunque parece que ahora se nos está por casar. En fin, él

se lo buscó. Suerte. El padrino de la peña es Gastón Perkins, y el de la boda será... ¿Quién será?

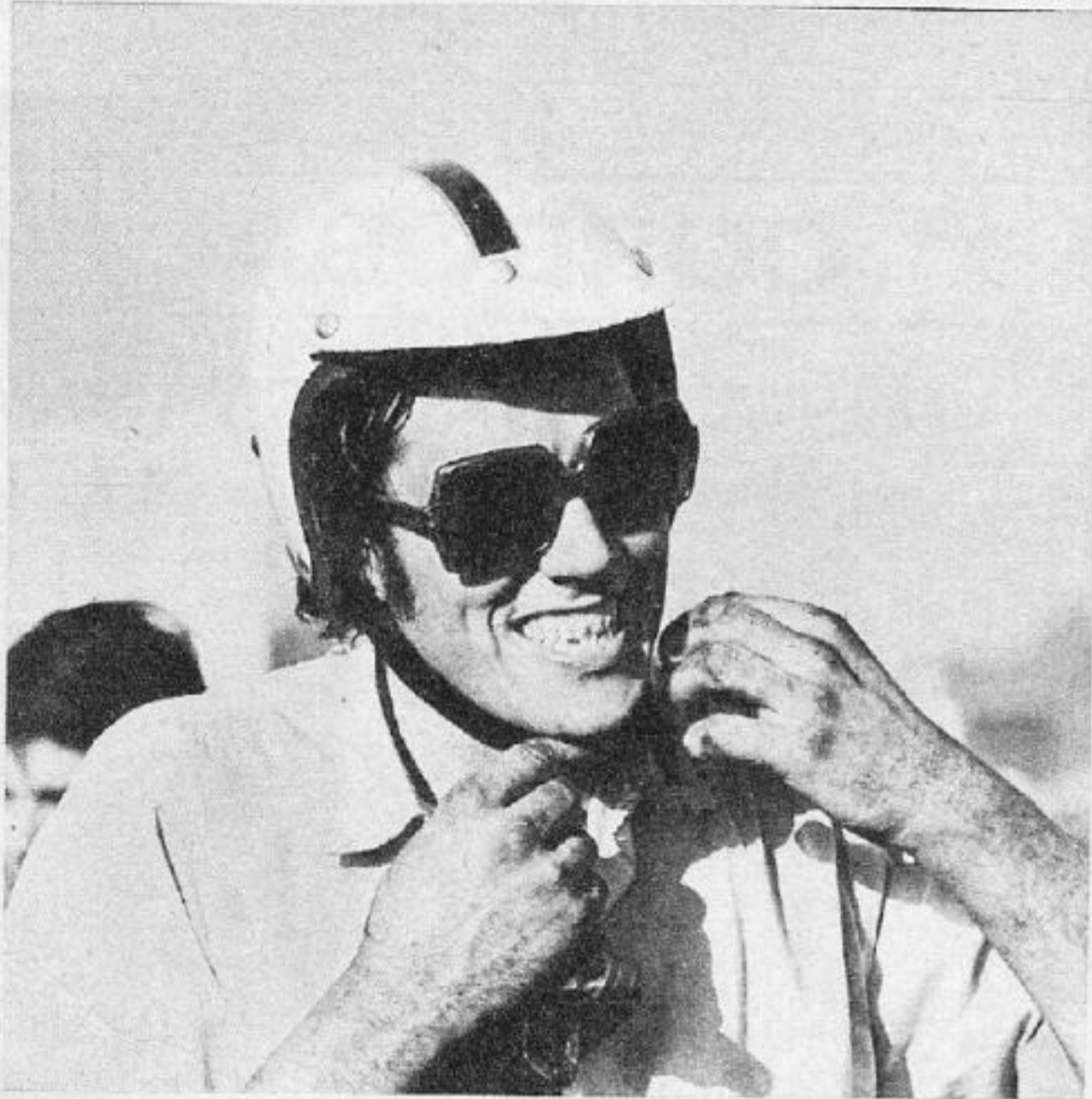
La otra peña es "Autodinámica" y auspicia al piloto Roberto Grasseti. Su arma para las competencias es una cupé 1500 y debutó en Río Segundo con poca suerte, ya que le faltan algunos HP en la máquina. Los padrinos de la peña son Carlos Pascualini, Héctor Acosta, Sprinte, Emiliano Nicola y Alfredo Fernández Posse. La preparación de la cupé corre por cuenta de Juan Jacinto Pomodoro. La nómina de la comisión directiva es la siguiente: presidente, Gabriel Martínez; vice, Pedro Grasseti; secretarios, Santos Ricardo y Orlando González; administración (pesos), Oscar Ivaldi y Vicente Allende; vocales: Melchor Rojo, Carlos Carranza y Néstor Grasseti; prensa, Juan Carlos Lopresti. Entre otras cosas, Grasseti es empleado del Banco del Interior, quien le presta su más amplio apoyo, moral y económico.

LA ACTIVIDAD ZONAL

Provincia de Buenos Aires

MERLO

DOS NUEVOS GANADORES



Sin lugar a dudas, las corsas se están poniendo cada vez más peliagudas en el Oeste. Esta vez le tocó el turno a Roberto Prandi en la categoría Fiat 600 Semipreparados. En varias competencias supo del sabor del triunfo sólo en las series, para salir arañando en la final, pero las cosas le salieron bien de entrada y se dio el gran gustazo en forma muy merecida. Lo mismo ocurrió con Julio García en la categoría Standard, quien se vio favorecido con la deserción de

su colega Jorge Prámparo (ambos con Citroën) y de Héctor Iglesias (con De Carlo y mecánica Garavaglia). En Cafeteras Hasta Modelo 27, nuevamente Julio Tabachi, a bordo de su impecable Chevrolet, hizo las delicias de los entendidos, conduciendo al mismo con una solvencia increíble, fruto de su experiencia en Limitada del 27, hace algunos añitos.

Linda fiesta en el Bosque de Merlo el pasado domingo 30 de agosto, con crecida cantidad de

Roberto Prandi también bebió su copa de champaña festejando un triunfo tan esquivo que por fin se le dio en forma merecida en la categoría Fiat 600 Semipreparados.

Arriba, Izquierda: Julio García, ganador de la categoría Standard a bordo de un Citroën 3 CV, no puede ocultar su alegría por el triunfo obtenido.

Abajo, Izquierda: Destacada actuación le cupo al mecánico de Bernardo Harpe, señorita Bárbara Gross: se clasificó cuarto.

Julio Tabachi en acción: es, desde su presentación, un abonado del triunfo.

público, muchas niñas muuyyy monas y muuyyy minis. La pista... nos olvidamos de la pista, es cierto: en buenas condiciones, y los muchachos se dieron como en la guerra, pero en forma disciplinada, dándole "al fierro" con ganas, hasta donde pudiera aguantar.

DERRAPES Y TROMPOS

Héctor Filardi, con De Carlo, en la categoría Standard, ganó

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

1º	Roberto Prandi	20	14m 55s
2º	Juan Pellegrini	20	15m 20s
3º	Roberto Séptimo	20	15m 43s
4º	Hernán Medrano	19	15m 04s
5º	Héctor Spada	18	15m 23s

PROMEDIO DEL GANADOR: 75,135 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA STANDARD

1º	Julio García	20	16m 38s
2º	Hugo Sáez	20	16m 59s
3º	Miguel Caroni	20	17m 03s
4º	Bernardo Harpe	20	17m 19s
5º	Benito Bassini	20	17m 22s

PROMEDIO DEL GANADOR: 67,382 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA CAFETERAS MODELO 27

1º	Julio Tabachi	20	14m 52s
2º	Carlos Penna	20	15m 12s
3º	Carlos Lanciotti	20	15m 14s
4º	Rodolfo Provenzano	20	15m 20s
5º	Juan C. Rodríguez	20	15m 26s

PROMEDIO DEL GANADOR: 75,384 kilómetros por hora.



TANDIL... EL SALVADOR...

Podemos asegurar que si no fuera por Tandil (y también, en parte, General Madariaga) el campeonato zonal de Turismo Nacional Grupo 1 y Mecánica Nacional hasta 1933, es decir Cafeteras, fiscalizado por Federación 3, pasaría desapercibido, ya que las únicas competencias con apoyo de gran cantidad de corredores y aun más de público asistente son, como decíamos, las organizadas por Tandil y Madariaga.

El circuito "La Cascada" de dicha localidad serrana fue escenario de una nueva fecha por el zonal y en horas de la mañana se presentaron a clasificar 26 máquinas de Turismo Nacional Grupo 1 en la categoría "A"; 17 en la categoría "C" y 10 solamente en la alicafda categoría de Cafeteras.

Primera serie a 10 vueltas de la "A" al circuito de 1.390 metros: picó en punta Néstor Etman y cómodamente pasó durante el traspaso de la batería, siendo escoltado por Alberto Clerc y en tercer lugar José Alvarez, que brindó el espectáculo, ya que luego de una desafortunada largada en último término, comenzó a pasar coches obteniendo ese meritorio lugar. El promedio del ganador: 76,050 km.

La segunda serie de esa misma categoría fue un calco de la primera, ya que se adueñó de la punta Víctor Theill para conservarla cómodamente. Los puestos siguientes fueron para Carlos Pérez Ghumil y Osvaldo Saini. Promedio: 74,243 km.

Se disputó un repechaje que fue el que permitió a Fermín Ocampo y Julio C. Caivano pasar a la final, donde los muchachos de los renolitos picantes se dieron como en la guerra.

Todos los coches mostraban las consecuencias de los autazos dados o recibidos y varios los que fueron a parar al pastito (Alvarez entre ellos) debido a las "caricias" recibidas.

Cómodo triunfo para Víctor Theill, tan cómodo y veloz que hizo desconfiar a los directivos y luego de finalizada la competencia la Comisión Técnica resolvió descalificarlo, quedando como vencedor quien había sido su escolta: Néstor Raúl Etman, que empleó para las 12 vueltas un promedio de 75,350 km/h.

En los puestos siguientes quedaron clasificados: Carlos Pérez Guimil, Alberto Mantelli, Alberto Clerc, Julio C. Caivano, Oscar Blanco, Fermín Ocampo, Francisco Otero y Franco Ugolini.

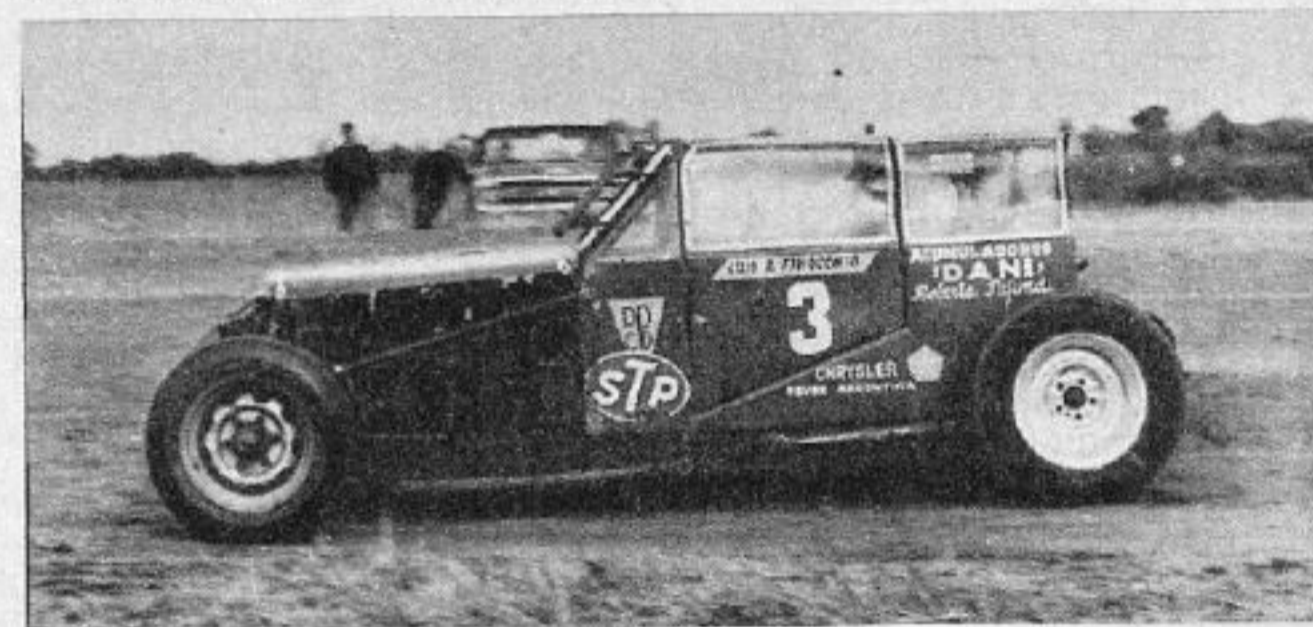
Por falta de competidores en la categoría "B" se dispuso anularla y pasar directamente a la "C", largándose la primera serie donde tomó la punta el 504 de Juan Rodríguez pero en el 4º giro el embrague no fue más y se adueñó de la misma quien sería el vencedor, Héctor Irastorza, también con un 504, que cruzó la línea de largada con solamente un segundo sobre Ricardo Baratucci, ambos de Tandil. En tercera ubicación llegó Rodolfo



La guerra de los renolitos en "La Cascada" de Tandil.



El inalcanzable 504 de Juan Valasciani.



Luis Finocchio y su cafetera obteniendo su primer triunfo en 1971.

Rabanaque Caballero. El promedio fue: 81,280 km/h.

La segunda serie fue para ratificar que el 504 de Juan Valasciani es el coche más veloz que anda por estos circuitos y prácticamente inalcanzable, pese a los esfuerzos de Carlos Pourreix, que con una máquina similar tuvo que conformarse con llegar a 16" y 5" después lo hizo Roberto Baratucci. El promedio alcanzó a 80,709 km/h.

En la serie final sucedió lo mismo y Valasciani "paseó" durante los preestablecidos 15 giros conformándose con lograr un promedio de 81,190 km/h. Lo escoltaron: Ricardo Baratucci, Carlos Pourreix, Graciano Ocampo, "Big-Jack", Roberto Baratucci, Guillermo Lara, Luis Marrana, Roberto Romero y Ezequiel Rodríguez.

Debido a la escasa cantidad de máquinas, las Cafeteras cumplieron con dos series y por sumas de tiempo se consagró al vencedor.

La primera de las series fue conquistada por el actual pun-

tero en el campeonato de este zonal, José Solís, quien venció con relativa comodidad al otro marplatense, Oscar Girardi. En la tercera posición se ubicó Luis Finocchio. El promedio de Solís fue 81,489 km/h.

En la segunda serie se invirtieron los papeles ya que Luis Finocchio, que había llegado tercero en la primer serie, consiguió ganar y Solís de ganador pasó a la tercera posición conservando el segundo lugar en ambas Oscar Girardi. El promedio de Finocchio fue 83,500 km/h, el más alto de la jornada.

Por sumas de tiempos resultó ganador Luis Finocchio y lo escoltaron: José Solís, Oscar Girardi, Carlos Zegby, Juan Landa, Guillermo Raggio y Fernando Pedersen.

Así finalizaba otra jornada en el circuito "La Cascada" de Tandil, que en esta oportunidad no tuvo su pista en tan buenas condiciones como las anteriores y que con seguridad la gente del Tandil Auto Club tratará de solucionar para lo futuro.



la primera serie; no pudo ser en la final por problemas en el sistema eléctrico.

Jorge Prámparo ganó holgadamente, con Citroën, la segunda serie Standard; en la final el coche se las tomaba para donde se le daba en gana: la dirección quedó fané y tuvo que abandonar.

Osvaldo Iracet, en la categoría Cafeteras, ganó la tercera serie: lucía en su coche la leyenda "Yo quiero a Rafael Castillo, ¿Y Ud.?".

Rodolfo Provenzano y su afiado Ford T dieron nuevamente espectáculo de manejo vehemente y arriesgado... Es su estilo.

Juan Carlos Rodríguez en Cafeteras traspasó a lo loco volanteando para llevar derecho a su prototipo; problemas en la barra estabilizadora fueron la causa; en la final anduvo mejor.

Juan Pellegrini en Fiat semi le dio "como rengo a la muleta" hasta que el Fiatín no quiso más Lola; lamentable.

A Juan Orga le pasó otro tanto en la misma categoría: ganó la segunda serie pero en la final la caja de velocidades explotó... Todavía están buscando los trocitos.

CHACO

CHARATA SEXTA FECHA DEL ZONAL



El pasado domingo 5 de septiembre se disputó en la ciudad de Charata (Chaco) la 6ª fecha del campeonato zonal de automovilismo reservado para la categoría Turismo Nacional. Sirvió de marco para esta jornada organizada por el Charata Auto Club un circuito que se inauguró ese día y que cuenta con una extensión de aproximadamente 2400 metros con un trazado sumamente trabado que recuerda por sus dimensiones y características al también recientemente inaugurado circuito de la ciudad de Sáenz Peña.

La gran cantidad de inscriptos presagiaba un buen espectáculo pero éste se vio desvirtuado por la desorganización que reinó y por las anomalías que se produjeron a lo largo de las competencias. El error fundamental lo constituyó el hecho de hacer officiar de banderilleros a elementos inadecuados para esta función.

En la clase "A" se debieron disputar dos series eliminatorias y una final. En la primera serie se impuso en una final de bandera verde Vicente "Chiche" Moncada, sobre el reconquistense Horacio Paterno, a quien superó sobre la llegada por media trompa; los tiempos dicen por sí solos de esta final de antología: 5m9s para el correntino, 5m9s1/10 para Paterno, 3º Guillermo Gallazzi, 4º Alfredo Procaci, 5º Rubén Facal, 6º Jorge Golovisky y 7º Oscar Cabrizas, quien en la 2ª vuelta efectuó un trompo al recibir un cariñoso autazo en plena curva.

En la segunda serie también a 3 vueltas resultó ganador Walter Gasparini, empleando un tiempo de 5m12s4/5, 2º Horacio Muñoz Larreta, 3º Juan Carlos Albarenga, 4º Antonio Espíndola, 5º Tortorolo y 6º "Resilum".

La final a 10 vueltas preveía

una lucha mano a mano entre los primeros de la primera serie, puesto que eran los coches que más caminaban. En la largada, se quedó Horacio Paterno, a quien lo tomó desprevenido el banderazo, tomó la punta Chiche Moncada perseguido por Gallazzi y ahí comenzó el gran duelo. Mientras tanto el otro correntino, Oscar "Pata Santa" Cabrizas, luego de largar en última fila comenzó a escalar posiciones lenta pero firmemente. La encarnizada lucha por el primer puesto duró hasta la quinta vuelta o sea hasta el momento en que Gallazzi en plena curva embistió a Moncada, que al realizar un trompo y un fuori pista se retrasó a la octava colocación. Luego de esto la lucha perdió interés, pues Gallazzi llevaba una ventaja de 19 segundos sobre su perseguidor que resultó ser el casi debutante Cabrizas, quien mediante un preconcebido plan de carrera aunado a un excelente manejo se ubicó en un brillante 2º puesto que a la final resultó ser 1º al autodescalcarse Gallazzi en la revisión técnica por estar la tapa de cilindros fuera de reglamento.

CLASE "C"

En esta categoría siempre es donde mejores espectáculos se han visto y se esperaba tal acontecimiento debido a que participaron los mejores valores de la clase y el goyano Juan Bravo que hacía su rentrée en el zonal. Bajada la bandera y a la voz de aura salieron echando chispas para cumplir con los 18 circuitos. Durante varias vueltas todos los participantes forman un compacto pelotón hasta que comenzaron a desprenderse del mismo Juan F. Muñoz, Mauricio Franco, Luis Binaghi y empu-

El ganador por amplio margen de la clase "D". Buen manejo sobre la cupé by Penín, que sigue matando.

Arriba, izquierda: Juan F. Muñoz, ganador de la clase "C". Superó al crédito goyano, Juan Bravo.

jando desde muy atrás el goyano Bravo, quien al no tener puntos debió largar en última fila. La lucha la entablaron vuelta a vuelta Muñoz, Franco y Chiche Corredera, quien al hacer un trompo en la zona "del gancho" se retrasó enormemente. Al llegar al 9º circuito Bravo, pese a todos los taponamientos que fue objeto, logró escalar hasta la tercera colocación y comenzó un duelo con Franco que estaba segundo pero bastante lejos del primero. En el decimotercer giro se produjo un hecho bastante ingrato: lo protagonizó Correas (presidente del club organizador), a quien ya le habían sacado dos vueltas de ventaja, al taponar con toda premeditación a Franco, que venía defendiendo con uñas y dientes su colocación ante el acecho de

CLASIFICACION

CLASE "A"

Ps.	Piloto	Ciudad	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	O. Cabrizas ...	Corrientes	Renault	10	16m 49s 2/5
2º	R. Facal	Resistencia	Renault	10	16m 51s
3º	J. C. Albarenga	Misiones	Fiat 600	10	16m 51s 3/5
4º	H. Paterno	Reconquista	Renault	10	16m 53s 1/5
5º	V. Moncada ...	Corrientes	Renault	10	17m 01s 3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 80,541 kilómetros por hora.

CLASE "C"

Ps.	Piloto	Ciudad	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	J. F. Muñoz ...	Sáenz Peña	Fiat 1500	18	27m 04s 1/5
2º	J. Bravo	Goya	Fiat 1600	18	27m 12s
3º	L. Binaghi	Resistencia	Fiat 1600	18	27m 21s 2/5
4º	J. Mickling ...	Hermoso Campo	Peugeot 504	18	27m 21s
5º	L. Torresagasti	Resistencia	Fiat 1600	18	27m 22s 3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,501 kilómetros por hora.

CLASE "D"

Ps.	Piloto	Ciudad	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	A. Alvarez	Sáenz Peña	Chevy	17	24m 41s 4/5
2º	E. Belotti	Resistencia	Torino	17	25m 11s 1/5
3º	F. Echazarreta .	Resistencia	Torino	17	25m 52s 1/5
4º	H. Knott	Monte Carlo	Fairlane	17	25m 56s 1/5
5º	M. Di Lucca ..	Machagay	Falcon	17	26m 07s

PROMEDIO DEL GANADOR: 86,322 kilómetros por hora.

SANTA FE

ROSARIO

ZONAL EN EL CIRCUITO LOS ANGELES

La Comisión Organizadora Viaje de Estudio 71 de la ciudad de Casilda patrocinó una carrera de autos en el circuito Los Angeles, de Rosario, el día 29 de agosto de 1971. Cabe mencionar también que ésta es la V fecha de la Regional IV (Zonal Santa-fecino) y que organizó y fiscalizó la Asociación Rosarina Anexo J.

Nuevamente hubo en el circuito un lote de máquinas y hombres de reconocido desempeño en el medio ambiente, amén del debutante Briniadello, que lo hizo con la bolita que fuera hasta hace poco de Marcelo Muniagurria y por ser la primera vez con buenas notas. También el público ayudó con su presencia, unas cuatro mil personas, al decir de Noeli González, célebre tuerca rosarina. El sol, por otro lado, también hizo acto de presencia y brindó una tarde casi calurosa.

En cuanto a la carrera en sí hubo bastante lucha y por lo tanto el interés del público se mantuvo de punta a punta.

En la sub-A (hasta 800 cc) picó en punta Sánchez pero lamentablemente debió detenerse en la sexta vuelta. Ciliberti pasó entonces a la punta pero esto no le duró demasiado, pues reventó luego una goma y debió abandonar, quedando Stramazzo, que lo seguía de cerca, como ganador.

En la A (hasta 1150 cc), cuando no, Niemitz se tomó las de Villa Diego ma non tropo, los demás estaban bastante cerca. Dicen las malas lenguas que quería crear suspenso. Por supuesto que fricciones en la charla hubo, varios fueron los abollados. De todas maneras, esto dio más interés al espectáculo. Alguien se quejó de la estrechez del pavimento, cosa cierta por otra parte, pero a nuestro juicio es la característica de este circuito de (perdón, muchachos) pequeñas dimensiones. A me o de je, dicen los brasileños y viene al caso. De todas maneras es seguro en todo sentido, hay pastito por todos lados salvo tal vez la curva sur (la última) que tiene el alambrado un poco cerca: acordarse hasta dónde llegó Muniagurria cuando rompió la llanta trasera en la carrera anterior.

Buena la actuación de Gallo, Olivieri y Barceló, como así también la de Héctor Niemitz.

Clase B (hasta 2.000 c.c.). En esta serie la suerte se le dio a Penta, que últimamente andaba

de capa bastante caída. No contaba con un motor que caminara a la altura de los demás. Esta vez la cosa mejoró y sumándole a esto un manejo sereno y regular conquistó, y éste es el término exacto, el triunfo. Por otro lado el rendimiento de las máquinas en general fue muy parejo y esto hizo que la trenza fuera mayúscula.

Olivieri, con auto nuevo, salió adelante, y detrás en jauría (no ofenderse, por favor) Pérez, Massei, Patat, Penta y Sancho. Párrafo aparte merece Sancho, quien, pese a tener un buen auto que dobla muy bien y es veloz, suele cometer errores de vehemencia y se manda al pasto con bastante asiduidad.

Lástima la merma de rendimiento de Olivieri cuando llevaba la punta, circunstancia que lo llevó a un segundo puesto con Penta en la primera colocación.



Juan Carlos Penta, ganador de la categoría "B".

Bravo, que aprovechó esta situación para superarlo. Finalizada la carrera se produjo un hecho aún más lamentable que el anterior y esto sucedió al hacer Franco reclamaciones a viva voz, quien fue agredido por un banderillero que hizo uso del elemento que posee para cumplir su función pero en forma contundente.

CLASE "D"

En esta categoría nuevamente por la gran cantidad de inscriptos se debieron realizar 2 series a 5 vueltas cada una y una final a 17. En la primer serie se impuso brillantemente Alfredo Pocholín Alvarez, quien en la largada se quedó en el pique y recién logró pasar al frente en el 4º giro al quedarse inexplicablemente Belotti al punto de quedar 6º.

En la segunda serie tomó la punta Miguel "Kelo" Di Lucca acosado por Dionissi, que en el momento de pasarlo en la última curva se le fue el coche y quedó relegado a las últimas colocaciones. Ganador de la serie, Di Lucca con un Falcon muy caminador; segundo Horacio Litta.

FINAL DE LA CLASE "D"

Desde el vamos Pocholín Alvarez se hizo de la punta con una cupé Chevy a la que no hay con qué darle.

Belotti poco a poco fue pasando autos luego de su largada desde los últimos puestos y logró colocarse segundo pero muy lejos de Alvarez, que le dio a la cupé como en la guerra. La carrera aparte la hicieron Di Lucca con su Falcon y Knott con Fairlane. Finalmente fue ganador Knott por escaso margen.

CLASIFICACION

SUBCLASE "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	4	Raúl Stramazzo	Fiat 600	25	20m 30s
2º	8	Juan Carlos Predolini ..	Fiat 600	25	21m 22s 08
3º	3	Héctor Sánchez	Fiat 600	24	21m 55s
4º	1	Norberto Briniadello	Fiat 600	24	20m 34s
5º	16	Raúl Vicay	Fiat 600	23	20m 43s

PROMEDIO DEL GANADOR: 81,592 kilómetros por hora.

CLASE "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	47	Oswaldo Niemitz	Gordini	30	23m 25s
2º	17	Héctor Olivieri	Gordini	30	23m 33s 04
3º	58	Héctor Niemitz	Gordini	29	23m 41s 04
4º	55	José Cardu	Gordini	29	23m 43s 04
5º	48	Eloy Santillán	Gordini	29	23m 51s 04

PROMEDIO DEL GANADOR: 85,785 kilómetros por hora.

CLASE "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	71	Juan Carlos Penta	Fiat 1500	35	28m 43s 05
2º	17	Héctor Claudio Olivieri..	Fiat 1500	35	26m 51s 05
3º	90	Alfredo Pérez	Peugeot 404 ..	35	26m 51s 06
4º	76	Edgar Guimard	Fiat 1500	34	26m 50s
5º	77	Hernán Botteri	Fiat 1500	sin tiempo

PROMEDIO DEL GANADOR: 87,698 kilómetros por hora.

KARTING EN LAS PAREJAS (Provincia de Santa Fe)

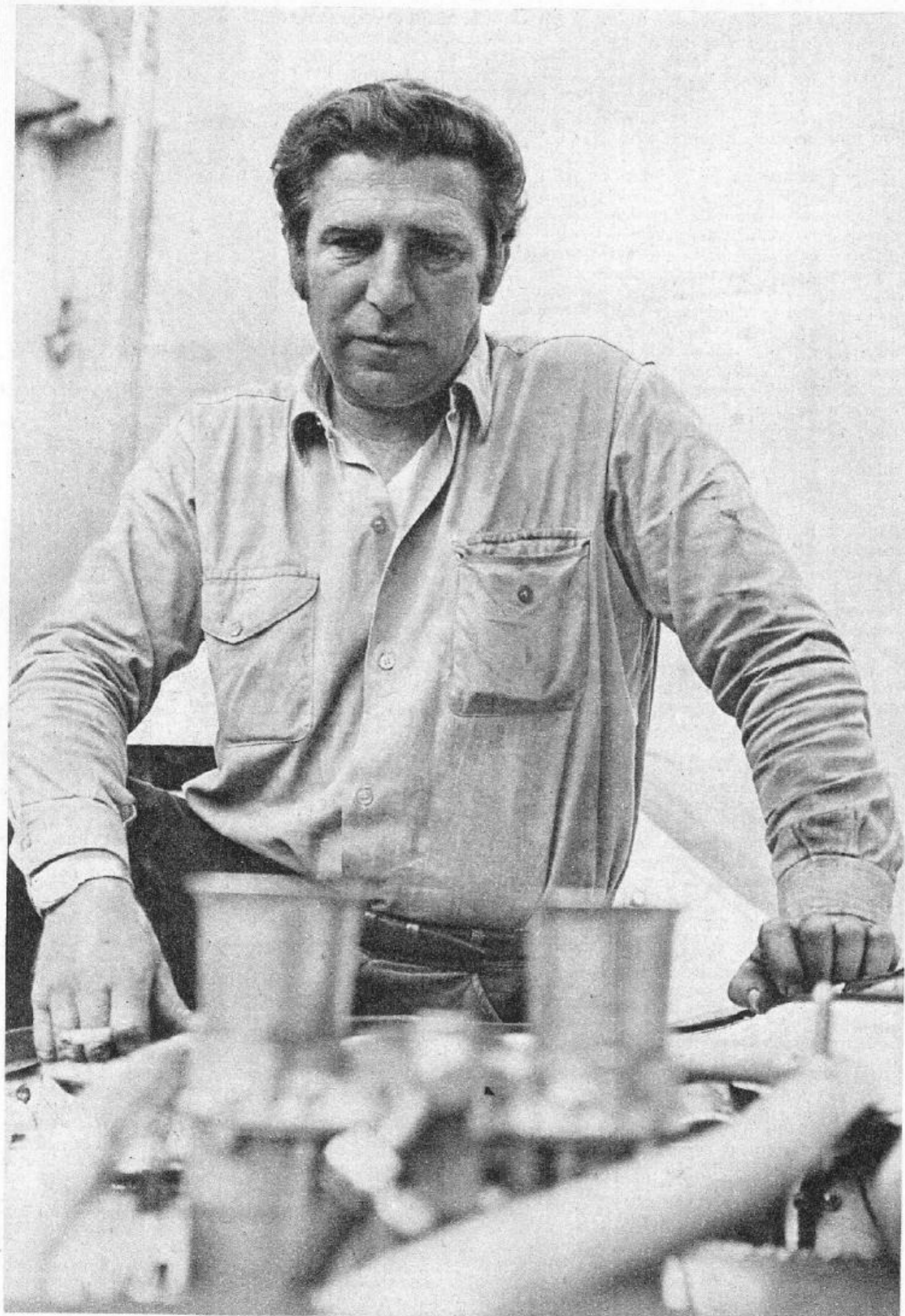
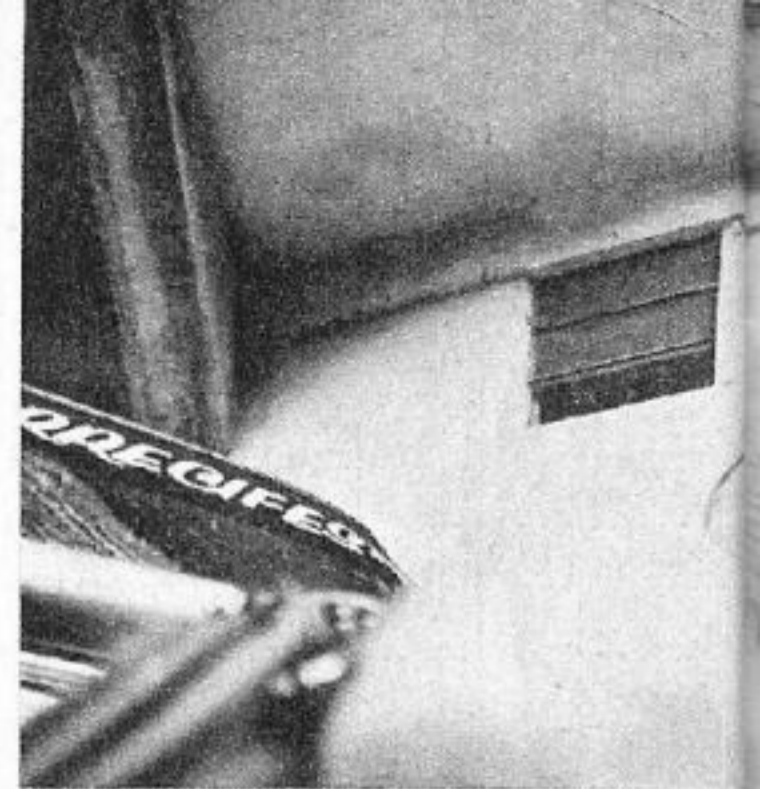


Manuel González, ganador en karting.

Zampa, Ugolinelli y Manuel González, los tres con Zanella R.K., fueron los triunfadores de la lucida jornada en el kartódromo de Las Parejas. Mucho público, muy buena organización y jugosos premios fueron los resultados de los más pequeños tuercas. El anhelo de todos es llegar a parecerse a Ronnie Peterson, ya que éste comenzó con karting.

Esta jornada de miniautomovilismo se llevó a cabo el 29 de agosto.

OSVALDO D'ANGELO: EL APLICADO



Varios triunfos y un subcampeonato son los frutos recogidos por el preparador de Malnatti hasta el momento.

- ◆ **Hombre de Tornado desde sus primeras horas**
- ◆ **“Hay mucho que experimentar todavía sobre el motor de TC: se le puede exigir”**
- ◆ **“Es fundamental solucionar el problema de los balancines”**



por SERGIO CORNEJO
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

Entre los preparadores que no cuentan con apoyo financiero de fábrica, Osvaldo D'Angelo es uno de los que mejores resultados ha obtenido hasta el momento en Turismo de Carretera. Su mecánica sobre el auto de Malnatti ha conseguido varios triunfos, amén de contarse siempre entre los candidatos más firmes en todas.

Sus comienzos los hizo junto a Rubén Aied, en un taller de Arrecifes donde atendían el Chevrolet de Pairetti.

Y cuando Malnatti comenzó a ir al taller de Pairetti, Osvaldo fue el encargado de atender sus fierros. A partir de ese momento comenzó su relación con El Buchón. Después llegó el ofrecimiento de Steven para montar el motor Tornado sobre la cupé de César y también lo contrataron a él para que continuara atendiendo el auto. De esa forma se radicó en San Miguel y desde entonces continuó al lado de Malnatti. Una vez disuelto el equipo IKA comenzó a ser el único responsable de la mecánica de los Torino de César.

Al anunciarse la caducidad del viejo reglamento de Turismo de Carretera y la creación de la nueva fórmula "A" comenzó la preparación del motor tres litros. Con tiempo y a conciencia logró presentar una mecánica que rindió excelentes frutos. Por momentos fue el dueño de la verdad en la categoría. Actualmente, si bien sus motores no son de los más veloces, están para prenderse en la punta.

—¿En qué difiere tu mecánica de la de Berta?

—“Hasta hace poco era muy distinta. Yo comencé a experimentar corriendo con el cigüeñal de menor volteo, o sea que el motor tenía carrera más larga. De ahí que el régimen al que girábamos era mucho menor. Actualmente adopto el otro cigüeñal pero aun existen diferencias entre ambos motores. El árbol de levas, la tapa de cilindros y los pistones son distintos”.

—¿Opinás que los 300 cm³ menos que otorga el reglamen-

to para el caso del Tornado por tener árbol de levas a la cabeza perjudican en mucho la performance? ¿Es razón para que se encuentre en inferioridad de condiciones con respecto a los demás motores?

—“Creo que no lo deja en inferioridad de condiciones. El hecho de tener el árbol a la cabeza significa una ventaja que necesariamente hay que compensarla. Lo que sí pienso es que el control con respecto al estado de los autos en reglamento o no tendría que ser mucho más estricto. Estoy convencido que muchos autos de la categoría no están encuadrados dentro del espíritu del reglamento. Sobre todo en lo referido a los múltiples”.

—¿Cuál es el punto débil del motor Tornado a tu entender?

—“Al respecto no creo sentir con nadie. Los balancines son los que más dolor de cabeza nos dan. Hasta las 6800/6900 RPM no hay problemas. Pero cuando pasás ese límite ya no hay ninguna seguridad. Ese creo que es el problema más grave, aunque se está por solucionarlo”.

—¿Se está llegando al límite de rendimiento del motor?

—“No, todavía hay mucho que trabajar. Claro que cada vez se hace más difícil y lleva más tiempo. Falta experimentar con árboles de levas, tapas y balancines”.

El trabajo de D'Angelo dentro de unos días se verá simplificado muchísimo ya que Balestrini está por instalar un banco de pruebas justamente por la zona.

“Es increíble el tiempo que voy a ahorrar. Sin banco todo se complica. Las pruebas hay que hacerlas en ruta, con la consiguiente pérdida de tiempo y falta de eficacia. Te perdés días enteros nada más que en caminar el auto para ablandarlo, con una experimentación mucho más lenta”.

Sin vueltas, simple y siempre dispuesto a cambiar opiniones sobre fierros, Osvaldo D'Angelo es de los que hace sus cosas sin mucho ruido. Ejercita lo que es su verdadera vocación con la seriedad y dedicación necesarias. Y si no preguntarle a Malnatti. ▶

sugerencias PARABRISAS CORSA

butacas

Intap y... nada más

Modelo
Universal
Reclinable



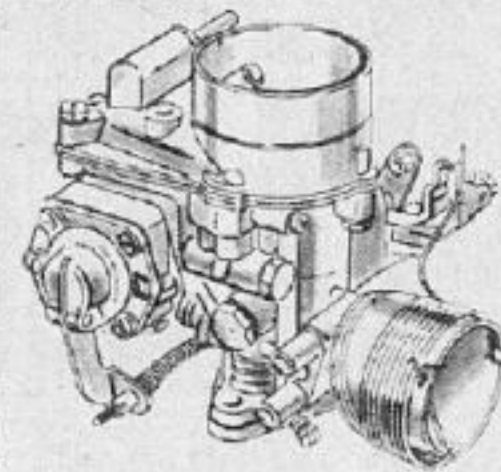
TAMBIEN
HACEMOS RECLINABLES
SUS BUTACAS

fundas

FIAT 600	\$ 99.-
CITROEN	\$ 114.-
RENAULT	\$ 115.-
DI TELLA	\$ 119.-
RAMBLER Ent.	\$ 124.-
VALIANT	\$ 125.-
FALCON Ent.	\$ 127.-

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

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



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

REPUESTOS

RECTIFICACION
DE MOTORES
RECAMBIO DE
CIGUEÑALES



GRACIELA
GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA BALANCEADORAS BERTIN

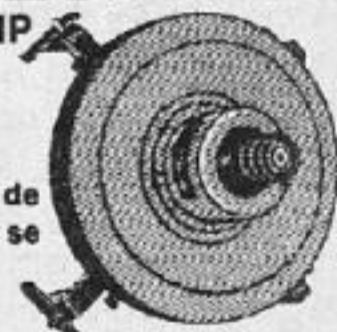


CON GIRARRUEDAS DE 3 HP

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

CAJAS AUTOMATICAS

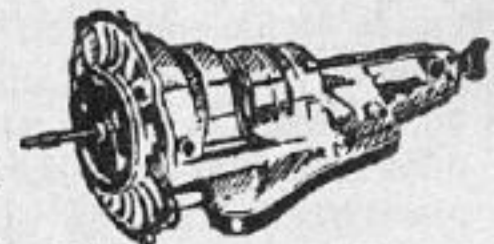
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS

RECAMBIO 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



ALGUIEN QUIERE COM



-Yo sé cómo se arregla esto... —comentaba Vicente Formisano el sábado por la tarde mientras clasificaban los SP en 9 de Julio.

Habíamos estado charlando un rato largo acerca de los problemas que aquejaban a la categoría y que en 9 de Julio se pusieron de manifiesto en forma plena. Siete autos en la pista y un seudoespectáculo pobrísimo. DI Palma, Cavallini, Pairetti, Berta, todos, coincidían en un punto. Si las carreras venían barajadas como la de 9 de Julio, era preferible no correr más por este año o en su defecto hasta que el panorama mejorara. Pero nadie tenía la solución o una idea más o menos clara de cómo solucionar los males de SP. Por esa causa nos sorprendió la afirmación de Formisano y la ansiosa pregunta vino sola.

—¿Cómo?

—Yo conozco al hombre que puede solucionar todo y hacer caminar esto para adelante, ganando plata todos y dándole al público un espectáculo como se merece en lugar de que sucedan cosas como ésta.

—Pero... ¿quién es?

—Héctor Méndez. Es amigo de Carlos (por Pairetti) y mío. Se encarga de organizar peleas,

espectáculos televisivos, comprar derechos para transmisiones vía satélite y de autos no sabe nada, pero lo que aquí hace falta es sentido común y criterio comercial para solventar los inconvenientes económicos en que nos encontramos estancados...

Salió a la pista Nasif Estéfano y Formisano se fue, cronómetro en mano, a tomar los tiempos de vuelta. Ahí murió la conversación pero nació el interés de charlar con "ese" tal Héctor Méndez.

Oficina en avenida Callao al 500. Escritorio importante. Muchos llamados telefónicos y marquitos colgados de la pared con agradecimientos de distintos medios televisivos y una mentalidad empresarial que se nota apenas se toma contacto con él. Héctor Méndez nos recibió y nos dio una definición clara y concisa de cuáles son los males y cómo se solucionarían los problemas de la categoría.

—¿Cuándo tomó contacto con el automovilismo?

—Fue en forma completamente indirecta. Yo había comprado los derechos de televisión de las 500 Millas de Indianapolis del año pasado y el Canal 9 me dijo que les interesaría,

además de transmitirla en forma directa, que un corredor argentino estuviese presente en la carrera. Así tomé contacto con Pairetti y nos hicimos amigos. En base a esa relación empecé a ir a las carreras, vi la forma en que se maneja la cosa en Estados Unidos y más tarde cómo funcionaba el automovilismo aquí en nuestro país. Y llegué a la primera y más importante conclusión bajo mi punto de vista. En Europa y el resto del mundo los corredores son profesionales —profesionales y se manejan como tales—. Acá si bien están profesionalizados es sólo por intuición y porque de esa forma abaratan costos de preparación de un auto, pero no porque realmente se sientan profesionales ni mucho menos. Si no cobrarán correrían lo mismo. Aquí las empresas que publicitan sus productos en las carreras lo hacen por gauchada hacia Fulano o Mengano porque lo conocen y se hicieron amigos, pero no porque estén convencidos de que sirva. ¿Y por qué no sirve? En cierto aspecto está desaprovechada porque una inversión grande no se puede limitar a poner un cartelito con letras de 20 cms. de alto en el auto de carrera. Tiene que llegar más

allá, entonces sí compensa la inversión que la empresa encara. Y acá eso no pasa, simplemente porque nadie se preocupó en hacerlo y de esa manera fueron perdiendo terreno y muchas empresas decidieron parar la publicidad en las carreras por falta de incentivo, sumando a ello la crisis que vive el país y que se nota en todos los órdenes.

—¿Cuál es la base para asegurar que el corredor argentino no es un profesional, aunque estemos de acuerdo con su opinión?

—Es muy simple. El otro día escuchando la radio oí que un corredor al terminar la carrera dijo por el micrófono que se había divertido bastante y un corredor no puede correr únicamente por diversión y mucho menos aceptarlo públicamente. Ese es mi punto de vista. Por otro se despachan con esas listas inmensas de agradecimiento donde mezclan a una firma que invierte 1.000.000 pesos por carrera con la que le hizo gratis la pintura del auto... y eso no puede ser.

—¿Cómo se soluciona el problema económico de la categoría?

—Fácilmente. Se van a gastar mil millones de pesos en la

CATEGORIA SP?

PRARLA...

Hay una persona interesada en tomar la conducción de la categoría SP con un criterio comercial para hacerla funcionar como corresponde con beneficio global para todos los corredores. La idea no es nueva, porque de esa manera, con expertos comerciales al frente, se manejan las carreras en Europa y aporta al panorama de SP una solución que evidentemente está necesitando: conducción. La entrevista con Héctor Méndez -el interesado- nos permite conocer sus puntos de vista y sus soluciones



Temporada Internacional y el decreto está en manos del gobierno. Creo que antes de "invitar" a correr a corredores extranjeros en una prueba con puntos para el campeonato se podría arreglar la crisis de nuestro automovilismo. Además no sé por qué se los invita si tienen casi la obligación de correr porque es la primera prueba del calendario internacional. Si quieren venir que vengan... si no que se queden en Europa. Todos sabemos que la temporada no cuesta mil millones y que se puede hacer con la cuarta parte de ese dinero. Y por otro lado con esa misma cantidad o sea con 250 millones y menos aún se soluciona toda la parte económica de SP. Entonces yo pregunto... ¿se justifica hacer la temporada? Para responder no hace falta saber de automovilismo, sino tener sentido común.

—Si se le ofreciera hoy mismo la conducción de la categoría SP... ¿La acepta?

—Por supuesto, porque considero que se la puede sacar a flote y más aún hacer un buen negocio. Pero con esto no quiero decir que yo sea el indicado para esto ni mucho menos, supongo que debe haber mucha gente capacitada; lo que sucede

es que si me dicen de hacerme cargo acepto el puesto porque creo poder llevarla adelante.

—Abreviando... ¿Cuáles son las bases principales que impondría en el supuesto caso que usted asumiera la dirección de la categoría?

—Primero: Nucleamiento total de la Asociación Argentina de Sport Prototipos aunando esfuerzos y tirando todos para el mismo lado ya que lamentablemente en cualquier actividad es imposible ser parte interesada y por consiguiente renunciar a la dirección de la categoría en forma total. Segundo: No realizar la Temporada Internacional de SP y F-1 y utilizar el 2% del dinero destinado a ella para solucionar definitivamente los problemas económicos de nuestra categoría Sport Prototipo, que la considero más importante que traer a correr gente de afuera y sin posibilidad de que nuestros pilotos jóvenes manejen autos relativamente lógicos. Tercero: Cambio total de las estructuras en que se encuentra basado SP. Cuarto: Hacer, dentro de lo posible, un cierre espectacular de temporada este año para que el público encuentre un incentivo para la temporada 1972, partiendo de bases renovadas. ➤

CORSA OPINA

PUEDE SER SOLUCION

Si alguien con evidente sentido comercial quiere tomar la conducción de una categoría agobiada, es una clara señal de que puede constituir un negocio capaz de producir plata para todo el mundo que se mueve en ese ámbito. Y las apreciaciones del eventual interesado —Héctor Méndez— confirman el panorama actual: falla absoluta en la conducción de la categoría por parte de sus propios interesados como elemento primordial, unido desde luego a la situación económica general.

¿Qué ofrece Méndez? Hacerse cargo de la conducción de la categoría con un claro criterio comercial, pagándole una cantidad de dinero estipulada a cada participante a manera de prima de partida y llegando a otro acuerdo respecto a los premios. En contrapartida Méndez se reserva los derechos de venta de espacios televisivos, publicidad en las carreras o lo que fuere y preocupándose por lo tanto de

presentar un buen espectáculo en cada carrera. El panorama parece así muy conveniente para ambos.

En esa misma forma se manejan las cosas en Europa y ello trae aparejadas las siguientes ventajas: 1º) los corredores se limitan a correr y no se dedican a manejar la categoría, cosa que por lo visto hacen mal. 2º) si la entrega de la conducción de la categoría a una especie de promotor significa por cualquier causa algún problema, los corredores —asociados entre sí al fin— tienen en sus manos el derecho al boicot a cualquier carrera con lo cual el espectáculo queda parado. Así es como se hacen las carreras en Europa y por eso cada competencia es un verdadero show bien montado que lleva gente, atrae publicidad y mueve a toda una actividad que en nuestro caso languidece tristemente.

Estudiadas las condiciones, la relación puede ser interesante.



¡¡¡ POR FIN !!!

En su cuarta reencarnación —Guillermo Mártire fue antes navegante vikingo, Edelweiss de los Alpes y Odalisca lurca— y luego de soportar una empedernida soltería durante treinta y tantos años, nuestro Dire se casó. Por ese solo hecho ha abandonado la soltería —parece mentira— y, en vista de la magnitud de la cuestión, cumplimos en participar a nuestros lectores acerca de los pormenores del evento.



Ema Compagno de Mártire y Guillermo Mártire, recientemente casados, afirman: "Nada se Interpondrá en nuestras vidas..."

Aprovechando un momento de intimidad, el novio besa a la novia.

Los periodistas trataron inintencionalmente de entrar al parque cerrado de la cuarta etapa. Perseguidos por la policía, optaron por posar —disimuladamente— al lado de los novios.

Guillermo "Willy" Mártire —nuestro director— ha perdido definitivamente el invicto que desde hace 37 años mantenía incólume de tentaciones nupciales, haciendo gala de una dignidad poco común y de una fuerza de voluntad digna del mayor encomio. Sí, señores, señoras y por qué no niños: **Willy se casó.** En base a los típicos ardides (que por conocidos no dejan de ser efectivos, a juzgar por los resultados) utilizados por las mujeres, Ema Compagno lo llevó al altar, luego de administrarle durante casi dos años misteriosos gualichos, desconocidas pócimas y untuosos potajes. Claro que ni los gualichos ni las pócimas y potajes opacan en medida alguna el brillo natural de Ema Compagno —hoy Ema C. de Mártire—, ya que son más que conocidas sus virtudes de mujer de hogar, excelente bordadora, cocinera como pocas, fiel como Desdémona y bondadosa con los niños y los pajaritos. Que una vez haya bordado una lechuga y cocinado un mantel no oscurece de ninguna manera sus méritos personales. Un poquitín distraída, quizás... pero nada más que eso; un mínimo detalle que en nada ensombrecerá la dicha del nuevo hogar.

Y de él... qué podemos decir de él que no hayamos dicho ya (o por lo menos pensado...); un excelente muchacho, laborioso, serio, inteligente y fiel —si no como Desdémona, por lo menos como Rin Tin Tin—. Lástima que vaya descalzo al baño, se ponga en las corrientes y ande con el botón del cuello desabrochado; a ello debe sus resfríos, que ahora serán curados con solícita

atención por Ema, que —nos habíamos olvidado— sabe una barbaridad de enfermería.

Esta breve semblanza de ambos no es más que la introducción a la crónica formal de la ceremonia en la que Ema y Willy unieron sus destinos for ever.

Al más puro estilo Le Mans —Willy esperando sereno como siempre en el altar y Ema corriendo hacia él en cuanto sonó el primer compás de la tradicional marcha— se inició la gran carrera, presenciada por una nutrida —y calificada— tribuna que los alentó a su paso. Una vez que el señor Compagno —padre de la novia y a la sazón concurrente— acompañó a Ema hasta el altar, el sacerdote —que en este caso vendría a ser el comisario deportivo— dio las instrucciones del caso, leyendo los reglamentos del casorio, finalizado lo cual —entre los vítores de la concurrencia— la pareja vencedora se dirigió al exterior del recinto.

Luego de que los novios saludaran en el patio —tal cual rezaba la participación— se dio piedra libre hasta la largada de la segunda etapa, que se llevó a cabo en una residencia ad hoc.

Salpicada con whisky 100/130, bebidas varias con y sin alcohol, hidromiel y jengibre, tentempiés, piscobalabís y bocadillos mil, transcurrió la fiesta en la que los caballeros —para entrar— oblabaron cien nacionales. Damas, gratis.

Una vez finalizada la fiesta, se largó la tercera etapa, que consistió en perturbar el normal desplazamiento de los novios, sin mortificarlos, por supuesto. Cabe destacar que Willy Mártire, con una cupé GTX, no pudo sa-

car un metro de ventaja a los autos de mucho menor cilindrada que lo persiguieron por Libertador hacia el sur. A continuación de una breve ceremonia ritual frente a las instalaciones de Editorial Abril, se acompañó a la pareja a beber un café, luego de lo cual los manifestantes se dispersaron en orden. Con notable sorpresa, se advirtió que Ema y Willy habían desaparecido de la escena, restando de esa manera una agradable compañía cuya falta se hizo más que evidente, ya que la concurrencia se había encariñado con ellos.

Así culminó la tercera etapa. La cuarta etapa la corrieron solos.

Todo esto no es más que un testimonio, y como tal debe tomarse. Es nuestro modo de deseárselo felicidad al nuevo casito. Que seas feliz, Ema. Y vos también, Willy. A pesar de que tu jaulita está vacía y de que ya no se te oye trinar en las mañanas, sabemos que volverás.

Lloramos hoy tu ausencia. Y por ahí lloramos más cuando vuelvas...

TROCITOS DE TORTA

Como es usual, se ofreció a Willy Mártire una despedida de soltero que terminó en el popular boliche Can-Can, de la calle Seaver, luego de que los participantes cenaron opíparamente en "El Vero Fechoría". Las libaciones, cuyo efecto recién se nos va pasando, nos permiten recordar el feliz momento.

Entre la concurrencia a la boda se destacaron representantes varios de las fuerzas vivas. De las fuerzas armadas —por suerte—, nadie. Entre los mencionados en primer término seleccionamos a César y Carlos Civita —acompañados de sus respectivas señoras—; el arquitecto Rodolfo Iriarte, más gordo que nunca y acompañado también por su señora, Mabel; Aldo Mendiberri, hombre de Gowland Publicidad, y muchos otros más que se nos quedan en el tintero. La orquesta de Ray Conniff no asistió, ya que en ningún momento se pensó en invitarla.

En ocasión de leerse, durante la ceremonia religiosa, la parte que corresponde leer a los novios, Mártire, con voz firme y segura, comenzó diciendo: "Yo, Guillermo, te prometo ... etc., etc..." Al tocarle el turno a Ema, también dijo: "Yo, Guillermo... ¡ah, no!... Yo, Ema...". Esta afirmación nos hace esperar con singular expectativa el regreso del Dire. Queremos saber si se casó con Ema... o con Guillermo...

La estadística reveló lo siguiente, en cuanto a consumo de la redacción de CORSA, en ocasión de la fiesta final: cada uno se encargó de 11 sandwiches, 16 bocaditos (salados y dulces); tres cuartos de litro de bebida, preferiblemente con alcohol; un pedazo y medio de torta de bodas; dos ceniceros, seis cucharitas y un tapado de astrakán que nadie sabe cómo llegó a esta redacción.

REVISTA
**SIETE
DIAS**
ILUSTRADOS

AVENTURAS
**SAFARI EN LAS
SELVAS DEL CHACO**

PROGRESOS
**EL AUTO Y COMO
NO MATARSE**

INFLACION
**LA PESADILLA DE
LA CASA EN CUOTAS**

EN COLORES
**BUENOS AIRES, PARA
QUERER Y ODIAR**



LILITA OLAZABAL
Los primeros
soles

YACHTING

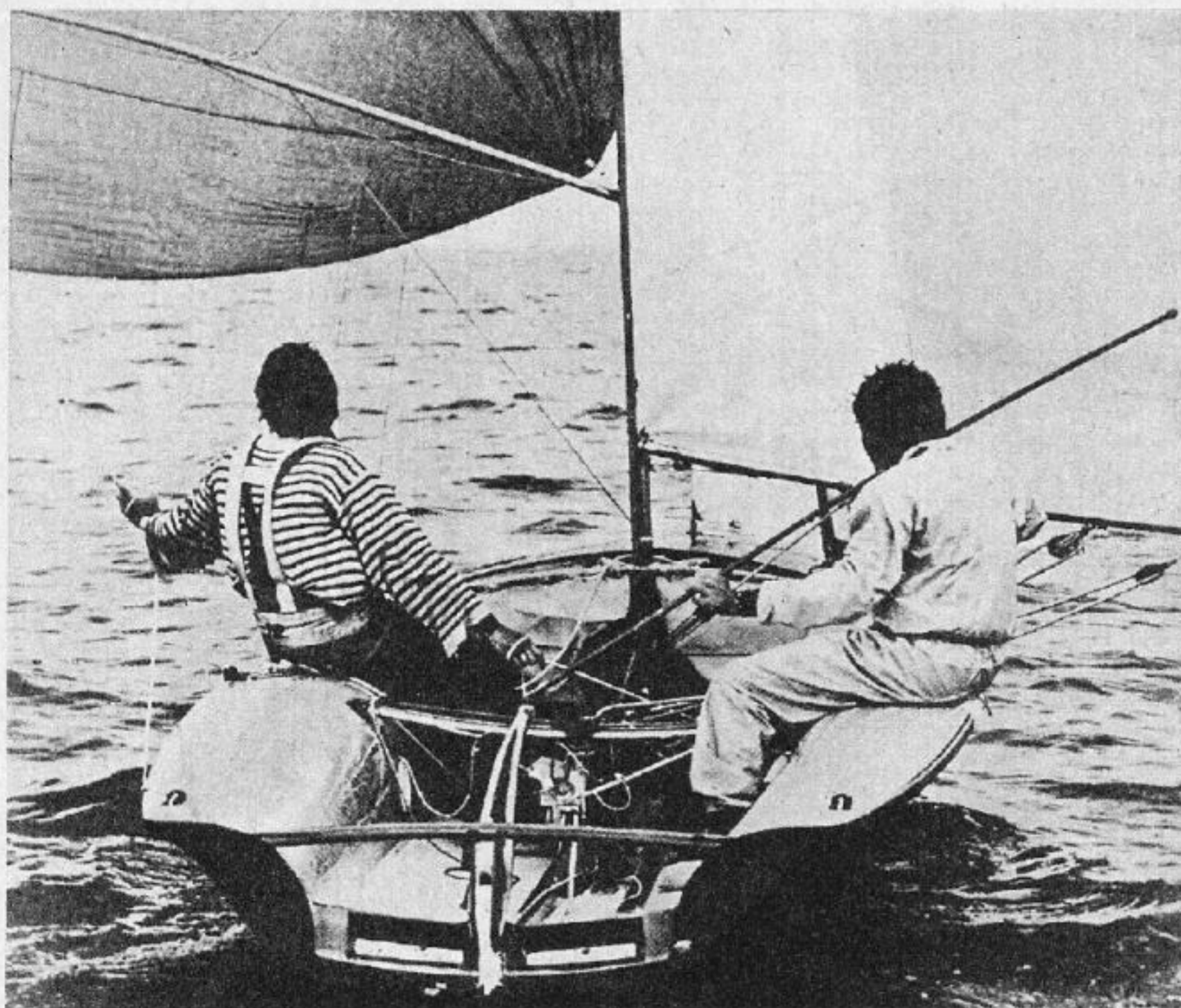
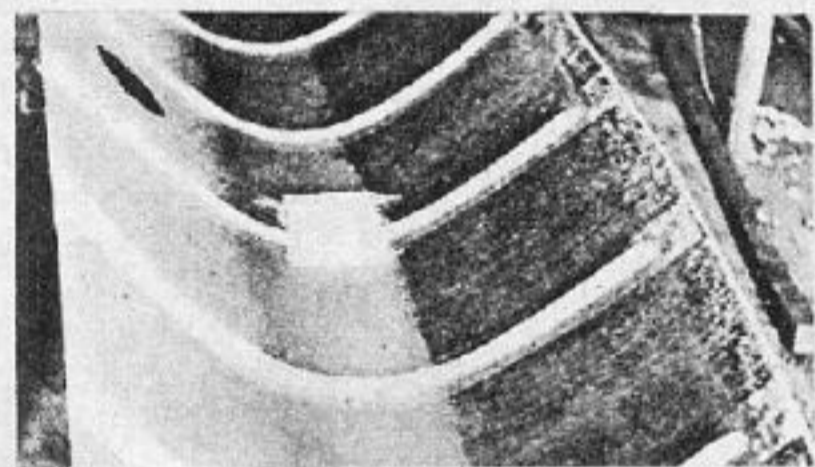
Corsa entrevistó en USA a uno de los más famosos constructores de veleros de orza. Sus comienzos, sus ideas y la forma en que llegó a construir esas maravillosas embarcaciones de regatas



Bill Parker, para todo el mundo el señor 505.

Vista de la parte interior de los estancos laterales, los refuerzos trasversales se reemplazan ahora con la fibra de carbón.

He aquí el resultado... un barco perfecto.



PARK UN NO

¿Quién no conoce en el mundo de los veleros de orza y particularmente dentro de los 505 el nombre de Parker? Sinónimo de máquinas tan bellas como eficaces, este nombre es también el de una pequeña empresa dirigida por dos hermanos y animada por 25 personas que no viven más que para los barcos que producen. Dentro del mundo entero, los cascos Parker son renombrados, siendo muchos los nombres relevantes como Buffet, Farrant, Marks, Bath, Danielou, Pullain, y otros, que usan los productos de estos dos Ingleses enamorados de su obra.

CORSA: ¿Cuánto hace que Ud. construye barcos?

Bill Parker: Construí mi primer 505 en 1956, previamente navegaba con mi hermano en un 14' Internacional, pero no construía barcos.

C: ¿Cómo ha decidido construir un 505?

BP: Viendo una revista, había un diseño de un barco de formas singulares, eso me interesó y le escribí a John Westell para obtener los planos a pesar de que jamás había pensado en la posibilidad de navegar un 505, dado que en esa época no había más que unos pocos en Inglaterra y estaban todos en la costa sur.

C: ¿Cómo ha pasado Ud. del estado de constructor amateur al de profesional?

BP: ¡Oh! es una larga historia. En el momento que construí mi primer barco trabajaba como carpintero ayudando, así como mi hermano, a mi padre a construir ataúdes. A mí no me gustaba ese trabajo, por lo que después de egresar de la escuela de ebanistería busqué el medio de hacer otra cosa y sobre todo de aprender solo. También tenía otras inquietudes, porque en esa época soñaba con casarme y desde luego fue esto lo que impulsó un poco a comerciar barcos.

C: ¿Cómo empezó aquello?

BP: Seis meses después de terminar la construcción de mi primer barco me casé y debía construir mi casa. Además, en la primera regata que corrimos en Norfolk uno de los competidores impresionado por la calidad y la terminación de la construcción se propuso comprar mi barco. Como tenía necesidad de dinero se lo vendí a efectos de poder construir mi casa.

En ese momento me encontré con Percy Chandler, que era presidente de la clase 505 en Inglaterra. El me compró

ER: MBRE QUE PLANEA

el nuevo barco y me hizo tres pedidos de terminación de cascos "Máxima Marine", fue en este momento que me convertí en profesional.

C: ¿Para Ud. los pedidos han sido regulares?

BP: Sí, inmediatamente afluyeron encargos a tal punto que en ese año de 1961 Michel Delmar Morgan casi sale campeón del mundo con uno de nuestros barcos y todo el mundo quedó impresionado por su velocidad.

C: ¿En qué momento Uds. dejaron de fabricar ataúdes?

BP: En 1961 mi padre todavía los hacía de tanto en tanto pero después de 1960 fue un trabajo anexo.

Para esa época decidimos hacer nuestros propios moldes y mi hermano Dick se asoció conmigo.

C: ¿Cuántos empleados tenían en esa época?

BP: Teníamos 7 y producíamos 1 barco por semana, casi todos estaban destinados a los británicos, no teníamos más que un agente extranjero, Charly Rappart en Suiza.

C: ¿Alguno de sus barcos había salido campeón del mundo?

BP: No todavía. El primer británico que conquistó un título sobre nuestros barcos fue Dereck Farrant, en 1965 en Tánger.

C: ¿Cómo explica Ud. el extraordinario dominio que alcanzó, hasta el momento, Dereck Farrant en la escena internacional?

BP: Creo que se debe a dos factores; ante todo a su maestría con el viento, su concentración a la coordinación de la tripulación y después también al número de horas pasadas cada semana sobre las difíciles aguas de Hatings (Inglaterra). En cuanto a los barcos de Dereck, él fue el primero que me impulsó a rehacer mi molde después de GORK, a imitación de los australianos, fue el primero que atrasa el eje de deriva en 25 cm., fue el primero que dominó verdaderamente los palos livianos y las velas bolsudas. Los australianos y Dereck, desde mi punto de vista, han dado una nueva juventud al 505. Ellos han alejado a la gente de los gastos superfluos e inútiles que floreció en la época, sobre todo en los barcos franceses. Yo me acuerdo muy bien de los desmayos de los regatistas de la semana de la Rochelle en 1965 cuando Dereck se paseaba literalmente delante de toda la flota y ellos descubrían que sus barcos no tenían más que una

mordaza coincidente con las del barco de Dereck, la de la driza de spinnaker.

C: ¿Qué es lo que lo impulsó a hacer cascos cada vez más rígidos?

BP: Desde luego la pregunta surge de la diferencia de rigidez entre los cascos Lanaverre y los nuestros. Nosotros consideramos que la rigidez constituía un elemento de superioridad y por eso luego de usar listones de madera balsa, hacia 1965, fuimos los primeros en utilizar los microesferas de células cerradas, una especie de burbujas que hacen las veces de elemento resistente.

Esas microesferas son mezcladas con la resina y aplicadas en el fondo ellas aumentan la resistencia a deformaciones locales.

En fin, en 1969 comenzamos a testear las fibras de carbón, constuidas por cadenas de átomos de carbón en línea; especie de hilos negros parecidos a los cabellos, los dispusimos en los fondos y los estancos entrelazados, como un enrejado.

Las fibras de carbón aumentan considerablemente la resistencia global del casco a las grandes deformaciones, a la torsión por ejemplo, pero son caras, por ello estamos obligados a pedir 100 libras de suplemento en el precio de los barcos. También trabajamos las nuevas resinas americanas de la familia de las **epikotes**.

C: ¿Qué nos puede decir de la rigidez de la estructura?

BP: Es Dereck quien puso el dedo en la llaga. En 1967, él me encargó un barco extraliviano de fondo y estructuras. Pasó un año atrás de ello y no descansó hasta tenerlo para La Baulle (Campeonato Mundial). Para Dereck el hecho de no caminar parecía una paradoja. El año siguiente decidió hacer un barco rígido en el fondo y muy blando en los costados. Este barco no caminaba del todo con calma y medianamente con brisa porque se deformaba mucho en función de la tensión producida por la jarcia y de la repartición y los movimientos de la tripulación.

C: ¿Qué sacó en limpio de todo ello?

BP: Un barco debe poseer las siguientes características:

- un fondo rígido;
- una estructura indeformable que permita tesar el máximo de jarcia.
- relativa rigidez en los flancos a fin de amortiguar los choques.

C: ¿Y usted no piensa que los dos constructores son contradictorios?

BP: Creo que es ésta la razón de la actual inferioridad de los Parker respecto de los Lanaverre, con calma y sobre aguas agitadas. Nosotros nos hemos preocupado por la rigidez de la estructura ventajosa en la brisa y sin inconvenientes sobre aguas planas a costa de sacrificar un poco la mencionada amortiguación.

C: ¿Cómo hizo para mantener la misma calidad y doblar la producción?

BP: Aplicando lo que es nuestra novedad en cuanto a la construcción de embarcaciones menores: personalizando cada construcción.

C: ¿Qué significa ello?

BP: Para nosotros un barco no es un objeto de manufactura como tantos otros. Aquí no hay series. Cada empleado que monta un casco es responsable del barco entero. El conoce al cliente, él elige sus piezas, él supervisa el moldeado.

C: ¿Hace usted navegar a sus empleados?

BP: No necesariamente; algunos navegan en sus propios barcos o como tripulantes.

C: ¿Qué piensa del futuro del 505 en EE. UU. y en el mundo en general?

BP: Extraordinario, no hay un solo barco que pueda luchar con el 505 en EE. UU. ni por la performance ni por el precio. Estamos pensando en un modelo todo de plástico para este país, porque la madera no resiste el clima y a la gente no le gusta la madera tanto como en Europa. Constantemente tenemos encargos de barcos para este país y eso que no somos los únicos constructores. Con respecto a la difusión en general, ésta aumenta día a día; es por ello que encuentro increíble que no se decida acordarnos el status olímpico.

C: ¿Cuál es el secreto de su éxito como constructor?

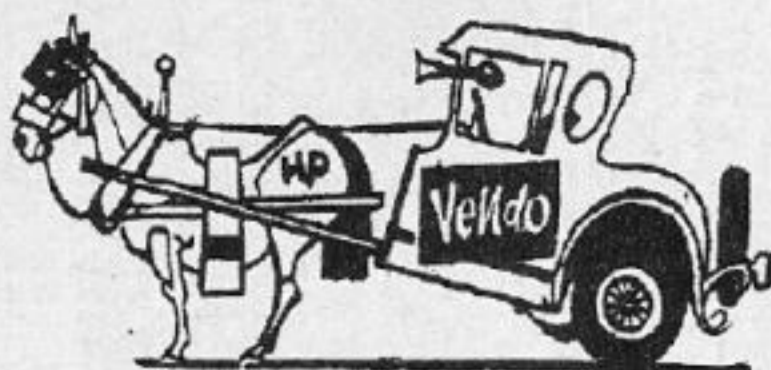
BP: Nosotros estamos al servicio de los regatistas, los escuchamos, seguimos sus instrucciones. De esta forma, hay muchas "escuelas" Parker en el mundo, cada una navega sobre un tipo de barco lanzado por un líder, el que a menudo es nuestro corresponsal. Tenemos, por ejemplo, la escuela sueca que surgió en Bath, la escuela inglesa de Larry Marks o Dereck Farrant, la escuela francesa de Jean Marie Danielou, etcétera.

Con este sistema estamos siempre en la cúspide del progreso en todas las direcciones y no nos queda más que asegurar la calidad de la construcción.

C: Muchas gracias y que continúen los éxitos.

BP: Good Bye!

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.

PEUGEOT. TODA LA LINEA. Su palanca al piso colocada: \$ 18.900. En RUAN-PEUGEOT, Av. Fco. Beltró 4755, Capital. Teléf. 53-7368.

FORMULA 4. CONCURSO DE PILOTOS: duración 5 meses. Abierta la inscripción. Vacantes limitadas. Informes: Boedo 420, 1er. piso, Of. 5. LOMAS DE ZAMORA.

VENDO FORD F-100 TC: Una verdadera joya mecánica: carburador cuatro bocas, caja ZF, cubiertas y llantas de competición, butacas, jaula antivuelco, tablero Jaeger. Preparación Pascual Puolpolo. Ver para creer. Verla en Automotriz Caríbo, Hipólito Yrigoyen 3350, LANUS. Sr. Horacio. La vendo porque estoy arruinado.

BOMBAGUA. Warnes 725. Vende y repara a nuevo bombas de agua para automotores de todas las marcas. También repuestos para frenos.

CURSO DE DISEÑO Y CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES deportivos y de competición. Aerodinamia, bastidores, geometría de suspensiones, construcción de carrocerías de plástico reforzado. Por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Solicite informes a STYLAUTO, Casilla de Correo 303, LA PLATA.

VENDO PEUGEOT 404 MOD. 67. Blanco, con barra, butaca, tanque, etc. Motor 0 Km. Ladrida 2160. Ver Sr. Sasso.

F.4 CRESPI RENAULT. Modelo 7. Completo. Teléf. 59-7977.

VENDO COUPE 800. Turismo nacional. Ganadora en Paraná, Avda. Provincias Unidas 139, Lomas del Mirador.

VENDO O PERMUTO CASCO MARTIN FIERRO sin usar. Ideal para Turismo, Mar y Sierras o construir un GT. Ver y tratar en Humboldt 561, Capital.

FORD T 1927 - TOURING, Completo. Vendo por viaje. Tratar: Cucha Cucha 1165. Repuestos, cortinas.

VENDO COLECCION PARABRISAS CORSA Nº 99 en adelante. V. del Pino 2878, 6º, "B". Preguntar por Ricardo.

FALCON F-100, 2 puertas, frenos disco 4 ruedas c/servo alternador, caja ZF, cubiertas Continental. Ver en Ardor, Taquarí 1274, Capital.

LIQUIDO FORMULA 4, con/sin motor Renault, caja Meriggi, trailer y repuestos. Completo \$ 11.000. Tomo permuta. Víctor



Naymark. Carlos Pellegrini 1047. 32-6356 y 71-6679.

PEUGEOT 404-504 AUMENTA POTENCIA. Mejora encendido. Resortes electrónicos para bujías 8 K. Interior: enviar cheque (\$ 19,90) orden: Electrónica 8K, Lavalle 2257, Local 19, Bs. As. En Capital: Repuesteros Peugeot.

VENDO LA BOLITA para comprarme el sobretodo: sí, la Bolita de Carrera, al precio de un sobretodo. Para competir en preparación libre va con todos los chiches. Con preparación Rafael Balestrini. Armado por "el mecánico", con toda la música. Es ganador. Apurate a comprarlo. Me exilio a Alaska, por deudas, y es preciso el sobretodo. La Bolita se puede ver en Automotriz Caríbo, Hipólito Yrigoyen 3350, Lanús. Señor Horacio.

5 CUBIERTAS con cámara Dunlop inglesa, 180x15. Torino especial. Av. de los Corrales 5334, LINIERS.

FIAT 128 NUEVO VENDO. 5.000 Km. Por inesperado compromiso económico. Llamar 783-7416. De 19 a 22 horas.

HORACIO MIRANDA VENDE SU BOLITA FIAT 600, categoría libre, ganadora de los "45 Minutos Fiat 600" en el Autódromo



Municipal. Lista para largar. Ver y tratar en Grámer 2701, durante todo el día.

MOTOR CHEVROLET 230 7 B. Completo, standard y un diferencial 4.000 Km. Líquido a primera oferta. Serrano 111, Adrogué (Pavón al 700).

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.

REPARACIONES EN RUTA (Por el Ing. Emilio Alvarez Ojea). El libro indicado para Corredores, Acompañantes, Choferes, Mecánicos, Estudiantes, Aficionados y Jefes de Mantenimiento de Flotas, etc. Método práctico y sistemático que permite a toda persona sin conocimientos mecánicos solucionar cualquier problema que se presente en su automóvil, involucrando motores a explosión y Diesel de dos y cuatro tiempos. Incluye 88 láminas descriptivas y un práctico índice localizador de fallas. Se lo enviaremos a vuelta de correo, previo recibo de giro por valor de \$ 1.000 m/n a nombre de su autor, o personalmente. — Pasteur 377, 3er. piso, Capital.

CLUB DE FITOS, novísima asociación que nuclea a todos los tuercas que andan en Fiat 600. De la noche a la mañana piensan nuclear a todos los que tengan ganas de andar en el ruido y organizar rallies, viajes de turismo y otros disparates. Las dudas se solucionan llamando al teléfono 48-0681 o yendo hasta Pasteur 377, 3er. piso, cualquier día de éstos de 13 a 17 hs. NO OLVIDAR: EL UNICO REQUISITO ES TENER GANAS DE VIVIRLA Y UN FIAT 600.

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.

CALENDARIO

COMPETENCIAS

NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El Club Jorge Newbery de Venado Tuerto organiza para el próximo domingo una adición más de su tradicional Vuelta de Santa Fe. El circuito a utilizarse será el de carreras anteriores. Tiene una extensión de 142,430 kilómetros y deberá ser recorrido en cuatro oportunidades hasta totalizar 569,720 kilómetros. Las localidades que tocará el circuito son Firmat, Mellincué, Hughes, Santa Emilia, Chapuy y Carmen. La largada se llevará a cabo a la altura del kilómetro 714 de la ruta 33. Será por raking y con intervalo de diez segundos entre máquina y máquina. La hora fijada para iniciación de la competencia son las 9,30. En premios se distribuirán 4.327.000 pesos.

GRUPO UNO

El Auto Club Concordia hará realizar el próximo domingo una carrera de la especialidad que contará con puntaje para el Campeonato Nacional. Por razones de tiempo la competencia no podrá llevarse a cabo sobre las ampliaciones del circuito, las que no se encontrarán en condiciones todavía.

Las categorías para las que habrá competencia serán "A" y "C". De la primera se correrán tres series a diez vueltas cada una, y en la "C" también tres series, pero de doce vueltas. Se permitirá un máximo de 22 automóviles por serie. Las pruebas de clasificación se cumplirán el mismo domingo en horas de la mañana. Los competidores deberán obligatoriamente que recorrer 3 vueltas al circuito. Las clasificaciones finales se confeccionarán por el sistema de suma de tiempos.

El espectáculo, por la tarde, dará comienzo a las 14 horas con la disputa de la primera serie de la clase "A".

MOTOCICLISMO

En la ciudad de Río Cuarto el Club Estrella Azul organiza para el domingo próximo una interesante reunión motociclística que tendrá carácter internacional. Se correrá en tres categorías: 100 cm³ semipreparadas, 125 y 200 cm³ libres, e intervendrán pilotos locales y chilenos.

Vuelve el motociclismo a La Plata. La capital bonaerense verá el domingo 3 de octubre un múltiple espectáculo organizado conjuntamente por los clubes Gimnasia y Esgrima de La Plata y el Motociclista Porteño. Se hará en el Triángulo de La Astronomía (en el Bosque), circuito de 1.450 metros que será escenario (posiblemente) a fines de octubre del Sudamericano de Motociclismo.

Las categorías a disputarse son las siguientes: en F.I. habrá de 50, 100, 125, 175 cm³ y sidecars. Promocionales serán para 100 cm³ standard, motonetas, 200 cm³ standard y Fuerza Libre hasta 1.000 cm³. Las de Fórmula Internacional tendrán puntaje para el campeonato nacional.

TURISMO ZONAL

Otra carrera por el zonal de la Federación Regional N° 7 tendrá lugar en Oberá, provincia de Misiones, el domingo próximo.

COMPETENCIAS

INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En Watkins Glen se disputará el domingo el Gran Prix de los Estados Unidos, última carrera puntuable del año.

BAJA VOLANTE 'NZ' PARA FIAT 600



- Ventajas 1. - Aumenta la visibilidad Pat. en trámite 21170
 2. - Mejora la posición anatómica de manejo.
 3. - Permite la instalación del cuentavueeltas debajo del tablero y encima de la barra de la dirección.
 4. - No requiere taller especializado para su colocación.



Es otro producto FIATODO.
 Sarmiento 3899 - T. E. 87-1852/1992 - Bs. As.
 Unica dirección. No tenemos sucursales
 Estacionamiento propio
 Ventas por mayor y menor



VERONESI - PIANIGIANI SCA.



CONCESIONARIOS
 • AUTOMOVILES
 • CAMIONES
 • REPUESTOS

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

PEUGEOT



IMPORTACION
 FABRICACION
 VENTAS POR
 MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65
 T. E. 71-3952/8959 y 72-3957
 ESTACIONAMIENTO GRATIS

NEW YORK RUEDAS

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

PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU
 NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS
 PARA

PEUGEOT



Modelistas exclusivos

CASA
 ADHERIDA
 A CREDITO
 LONDON CARD



LATEX CON SILICONA HUMEDO

ALGO DISTINTO
 ENVASES DE
 1 y 3 UNIDADES
 EN KIOSCOS
 Y FARMACIAS
 DE TODO EL PAIS



"TUERCAS" PEUGEOT 404-504

Aumenten
 POTENCIA... PIQUE...

Cambiando sus habituales
 Resortes de bujías por:

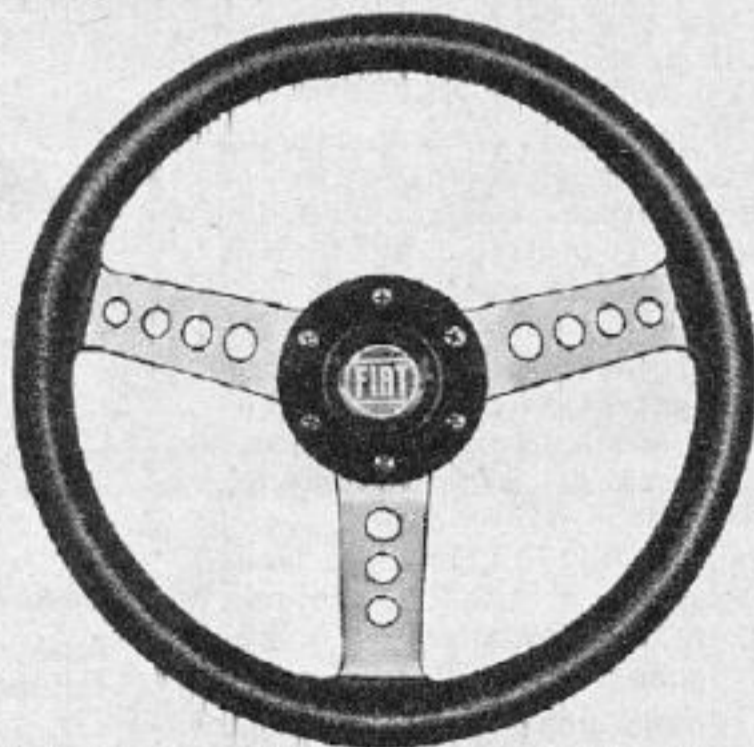
RESORTES ELECTRONICOS 8 K.

Con Aleación especial (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) y adiós problemas de humedad en Encendido, adiós Rato.

Interior envíe cheque (\$ 19,50)
 Orden Electrónica 8 K.
 LVALLE 2257 - Local 19 - Bs. As.

Recibirá un juego por encomienda Postal, como "Cientos" de "Tuercas" satisfechos. Se consigue en casas de Repuestos "Peugeot".

Caaguazú 2261 (Lanús E.) - Warnes 1102 - Av. Los Incas 5381 - Herrera 890 - Juan B. Alberdi 7245 - Av. Constitución 1049 - Juan B. Alberdi 3016 - Alberti 1117 - Juan B. Justo 6513 - Pichincha 1657 - Sarmiento 3901 - Warnes 784 - Reconquista 1156 - Avellaneda 1786 - Cabello 3363 - Montevideo 623 - Av. Gaona 1891 (R. Mejía) - Rivadavia y C. Pellegrini (Cnel. Pringles) - Av. Mitre 4780 (Avellaneda) - Av. Los Incas 4329 - Capdevila 2927 - Paseo Colón 1379 - Av. Mitre 1436 (Avellaneda) - Av. Pavón 787 (Avellaneda) - H. Yrigoyen 3072 - San Isidro 701 (Rivadavia - Pcia. de Mendoza) - H. Yrigoyen 31 (Rojas Pcia. de Bs. As.) - J. B. Justo 3295 - Viamonte 1505 - Representante Zona Sur. Auto Náutica Sur, Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca).



modernos métodos de fabricación nos
 permiten presentar esta línea con menor costo

VOLANTE
F 5.000



Fabrica
BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572

ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
 ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

DOS JINETAS DOS

de Abelardo Díaz, Capital.

Señores: Quisiera saber qué anda rondando por vuestras cabecitas mientras "hacen" esa revista. El motivo de mi duda es saber a qué se deben tantos errores de epígrafes, y además para colmo de males, en el N° 276, una carta llevaba por título "Dos chevrones dos", pero en el texto no se hablaba de Chevrones sino... ¡de patitos feos!... ¿qué es lo que está pasando?...

R) Simplemente que usted desconoce que el distintivo de la fábrica Citroën está formado por la estilización de dos dientes de un engranaje helicoidal doble (foto), que son conocidos como "chevron" (jineta). Como la nota alude a coches Citroën creímos oportuno ese titulito.

2) En el número 277 encontré que Luis Di Palma dice que él preparó el motor de Alfredo Manzano. Yo pregunto, ¿no era que el domador de los caballos de los Manzano era don Pablo Macagno? Me carcome la croqueta, aclárenlo por favor.

R) En realidad el preparador de la máquina de Alfredo Manzano es ni más ni menos que Berta. Don Pablo Macagno es el que tiene a su cargo la atención del coche y el armado correspondiente. En cuanto a Luis Di Palma, en esa oportunidad a que se refiere la nota anduvo "metiendo mano" en el motor ocasionalmente.



SUSPENSION EN LAS PUERTAS

de José Magunta, Boulogne, provincia de Buenos Aires.

Señores de CORSA: he notado en la publicación de vuestro número 277 la mención de una suspensión realmente insólita, y a la cual ustedes han dado poca importancia. Según ustedes, en la suspensión del Renault R12 (página 24) se han reemplazado las barras de torsión de las cinco puertas por resortes helicoidales. Estas son las preguntas que yo me hago entre confundido e intrigado: ¿de qué manera actúan tales barras sobre las cuatro puertas, y la quinta, que yo no he podido hallar? ¿De qué manera se puede adaptar esta suspensión a

una cupé dos puertas (o tres), ¿Hay alguna forma de adaptar tales barras a un auto de fórmula que no tenga puertas? Y por último, ¿cómo trabajaría dicha suspensión si anduviéramos con las puertas abiertas?...

R) El párrafo aludido reza textualmente: "Para la suspensión, los resortes helicoidales reemplazaron a las barras de torsión en los cinco puertas". Como se ve, no se habla de suspensión en las cinco puertas, sino que el responsable se refería a la suspensión de los Renault de 5 puertas (4L, 4 y R4). Su muy buen humor quedó pagando, y debe mecharlo con cierta dosis de detenimiento en la lectura de una obra tan difícil y profunda como es esta enciclopedia del buen automovilismo (en fascículos semanales) que es CORSA. ¡No hay nada más feo que estar en la pavana!...

PAPITA PA'L FORD

de Abel Zanarello, Río Gallegos, provincia de Santa Cruz.

Estimados amigos (amigos, por cuanto hace tanto tiempo que leo vuestra revista, que hasta mi familia ha aprendido de fierros): les mando la presente para solicitarles de vuestra buena voluntad, me asesoren sobre unos trabajitos que quiero hacer en el motor de mi Ford F-100.

1) ¿Dónde puedo mandar a pulir un múltiple de admisión? (Tiene que ser una casa que acepte trabajos del interior.)

R) Puede ser Néstor Penín, So-ler 5617, Capital.

2) ¿Qué distribuidor bueno para 8 cilindros puedo conseguir, con una leva especial, y dónde puedo adquirirlo, juntamente con una buena bobina?

R) Puede ser el Dulbecco (el distribuidor), cuyo fabricante es Hugo Dulbecco, México 3259, Villa Martelli, provincia de Buenos Aires. Si quiere gastar más, Andrew's Racing Parts, Avda. del Libertador 8486, Capital, tiene el distribuidor Mallory, de procedencia USA, y también bobina de alta performance de la misma marca.

3) También requiero de vuestra amabilidad algún consejito más para hacerle al citado motor sin entrar a cambiar arbolitos ni cepillar tapas.

R) Puede poner junta de tapa más fina, hermanar perfectamente los conductos de admisión y escape con los múltiples respectivos, pulir a espejo (con esmeril fina embebida en kerosene o aceite muy liviano) las cámaras de combustión, y probar gicleurs de 5 puntos más que los originales, verificando con la inspección de bujías y caño de escape si el motor "quema bien" el exceso de nafta. Si es así, pueden volver a

aumentarse otros cinco puntos y volver a verificar.

HERCEG

de Agustín G. Ricci, Venado Tuerto, Santa Fe.

Señores de CORSA: me permito molestar vuestra atención dado que desearía saber la dirección del señor José Miguel Herceg. Desde ya les quedo muy agradecido y aprovecho la oportunidad para mandarles un cordial saludo.

R) El taller del "Polaco" Herceg está en Bogotá 1017, Talar de Pacheco, provincia de Buenos Aires.



CORREO CIFRADO

de Carlos Roberto Núñez, Río Cuarto, Córdoba.

Queridos Corsaiolos: quisiera que me contestaran las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles son las performances del Dodge GT 4 puertas?

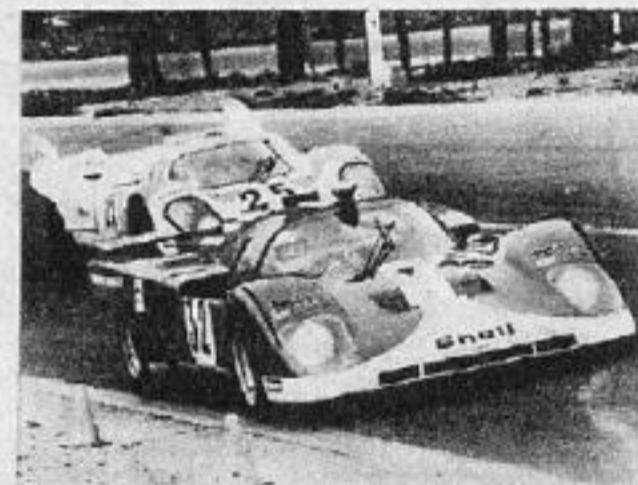
R) Nosotros testeamos a ese coche y la nota apareció en la edición N° 167 de CORSA. Los resultados más ilustrativos que arrojó aquella serie de pruebas fueron los siguientes: aceleración de 0 a 80 km/hora: 7s4; de 0 a 100: 11s; de 0 a 140: 22,5s. Velocidad máxima: 168,145 km por hora. Consumo en ruta a 120 km/hora: 7,6 kilómetros por litro de nafta. El velocímetro no arrojó diferencias notables, siendo éstas de menos del 1 por ciento a distintas velocidades.

2) ¿Cuándo y con qué piloto aparecerá el SP de Chrysler con motor V8?

R) Por el momento no se sabe nada, ya que el proyecto está al parecer detenido.

3) ¿Cuál es la velocidad máxima y la relación peso-potencia de la Ferrari 512 M y del Porsche 917?

R) Ferrari (según relación de puente) entre 250 y 350 km/hora, y de 1,5 a 1,7 Kg/HP. Porsche, 320 km/hora y una relación de 1,48 a 1,63 Kg/HP. En la foto, una 512 M seguida de un 917.



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

Parabrisas CORSA acepta suscripciones de lectores del extranjero, por el término de un año y de acuerdo a la lista detallada que aparece más abajo. El pedido de suscripción

debe venir acompañado de cheque por el valor correspondiente a nombre de RYELA S.A.I.C. I.F. y A., y dirigido a Paraguay 340, Capital Federal, República Argentina.

Envío por Vía Marítima	U\$S
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.

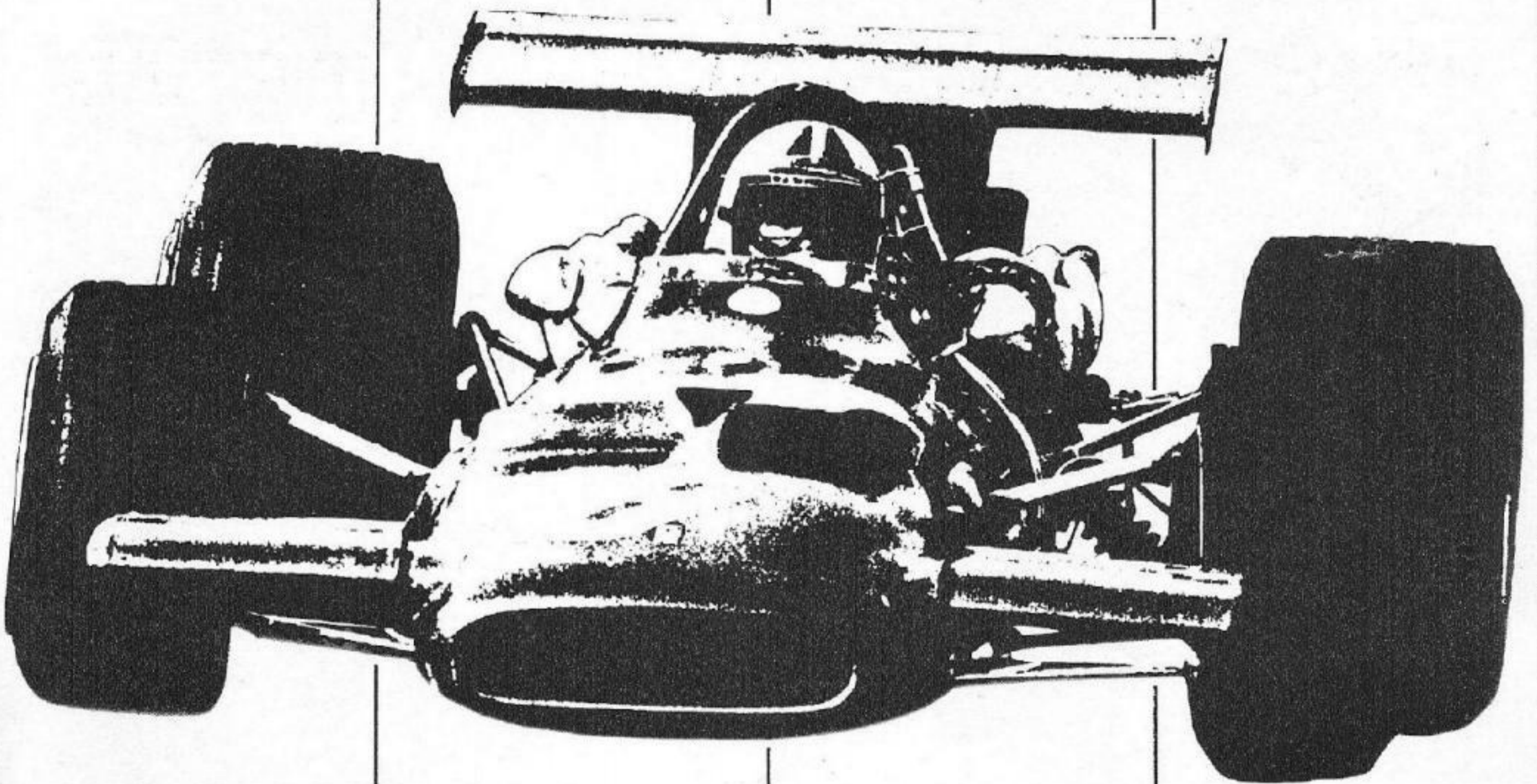
Pensó como andaría su coche con aceite de competición ?

No lo piense. Compruébelo ya mismo. Vaya a un Lubricentro CASTROL.

Ponga CASTROL en su cárter y no sólo sentirá la diferencia en el motor sino


también, cuando vea como se distancia su próximo cambio de aceite.

Con CASTROL paga más, pero su rendimiento es tan asombrosamente superior a cualquier otro aceite, que usted sale ganando.



PAGUE MAS
Y GASTE MENOS...
MUCHO MENOS
CON CASTROL
EL LUBRICANTE
MAS RENDIDOR



Elaborado por  EVANS THORNTON y Cia. S.A.



El confort del Renault 12.

Tome el volante, está en su auto.

El Poder del Diseño lo hizo para usted. A todo confort. Todos los comandos están bien al alcance de su mano.

El diseño hizo que las butacas del Renault 12 suban al ser llevadas hacia adelante y bajen cuando se las lleva hacia atrás, y los respaldos pueden ser regulados en infinitas posiciones.

La pedalera, libre de pasarruedas, tiene sus elementos dispuestos en

forma racional, con todo el espacio.

El Diseño ha pensado también en los pasajeros de los asientos traseros y les ha brindado un piso plano y el techo alto originado por la línea flecha.

El Diseño, finalmente, ha logrado un baúl en el que cabe todo. Lo que se lleva habitualmente... y mucho más.

Por eso el confort del Renault 12 es suyo.

Por el Poder del Diseño.



RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT 