1 Peso

N° 268

Parabrisas

CORSA

8 al 14 de junio de 1971

SP: RAFAELA Y LA VELOCIDAD

Las revistas de Mauro

LEO BURNETT-NOVAS S.A.C

TORINO 1971



Estos son los modelos Torino de este año. Tres, con cuatro puertas. Dos coupé.

Y vienen con grandes novedades.

- **Mayor potencia, mayor pique. La compresión ha sido aumentada de 7,5:1 a 8:1.**
- **Doble circuito de frenos: la seguridad llevada a su máxima expresión.**
- **Luz de control de freno en el panel de instrumentos.**
- **Lava y limpiaparabrisas combinado para que usted mantenga su vista siempre en la ruta.**
- **Dirección de potencia opcional.**

Y muchas novedades más.

Todas pensadas para el confort, la fuerza, la confiabilidad, la seguridad que configuran la particular satisfacción íntima que brinda la posesión de un Torino.

Sabemos lo que usted quiere de un coche

TORINO es un producto IKA RENAULT

La clase internacional

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 268. Del 8 al 14 de junio de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, 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 prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340. Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

LA LEY DE LA JUNGLA

El tránsito en la ciudad de Buenos Aires se va complicando cada vez más. Esto no es novedad y, hasta podríamos decirlo, es bastante lógico que ocurra, ya que día a día se van incorporando al parque automotor autos y más autos en un **in crescendo** constante que no se ve correspondido por una salida de circulación de vehículos obsoletos más o menos paralela (proporcional al menos). Fundamentalmente esta complicación del tránsito se ve causada además por el problema de la infraestructura callejera urbana cuyo deterioro y falta de adecuación es por todos conocidas.

Ahora bien, este maremagnum ciudadano, este verdadero infierno de Dante, se ve incrementado al mil por cien por la tremenda indisciplina de quienes conducen vehículos y por la falta de condiciones y de ecuanimidad de los agentes del orden que teóricamente deben encauzar y regular este tránsito.

Hacemos referencia a esto último en especial porque pese a que hemos bregado hasta el cansancio por una educación vial, por una reglamentación de tránsito acorde con el momento y por la aplicación justa, apropiada y equitativa de las mismas, seguimos siendo testigos de actitudes dictadas por la más elemental de las leyes de la jungla.

A cada momento nos toca vivir —a quienes respetamos a nuestro prójimo y a quienes en consecuencia respetamos las normas de tránsito— situaciones derivadas de la prepotencia sin límites de conductores de colectivos que no respetan ni por asomo ninguna de las normas que reglamentan el tránsito: violar la luz roja, circular con escapes estruendosos, hacer sonar injustificadamente bocinas ruteras, detener el vehículo en cualquier lugar arriesgando la vida de pasajeros que ascienden o descienden del vehículo, ahumar con una nube negra y espesa las calles de la ciudad con actitudes "normales" y cotidianas de esos profesionales del volante. Actitudes potencialmente criminales, ya que si el conductor de cualquier vehículo (particular o no) cruza una bocacalle confiado en "su" luz verde, no percatándose de la tromba que lanzada a velocidad viola la señal de detención, automáticamente está condenado a muerte.

Pero lo más grave de todo esto es la total impunidad con la que estos señores obran. Para ellos las reglas no cuentan. La luz roja es sólo para los autos y para los "incautos"; los colectivos la respetan si no están atrasados, total si la violan a ellos nadie los para y en último (aunque rarísimo) caso, si algún agente le hiciera una boleta, la **organización** la paga y a otra cosa. De esto se podría escribir no uno, sino varios libros. Todos los que diariamente tienen que andar en la calle somos testigos.

Confiamos una vez más que las autoridades, algún día digan ¡basta!, que acaben con la anarquía y que preserven, por lo menos, la vida de los transeúntes.

DIESEL A LA VISTA

Si bien la fabricación de motores diesel en nuestro país es historia bastante vieja, aún tratándose de plantas motrices para uso automovilístico, muy pronto —un mes y pico o dos— se producirá una novedad muy importante en el ámbito de la industria argentina y que involucra a este tipo de motores. Esta novedad será la aparición en el mercado de dos automóviles, muy populares ellos, equipados con motor diesel.

Los autos son el Peugeot 404 y el Chevrolet Special y las correspondientes fechas de aparición las podemos situar en los alrededores del mes de agosto. En ambos casos, es decir ambas unidades nacionales serán equipadas con el mismo motor, el Indenor XD-4.88 fabricado por Borgward Argentina S.A.I.C.I. en su planta de Isidro Casanova.

El diesel en cuestión tiene casi dos litros de cilindrada (1946 cm3) distribuidos en cuatro cilindros en línea y eroga una potencia SAE de 68 HP a 4500 rpm —como se puede apreciar, es un diesel bastante rápido— con una cupla motriz máxima de 12,1 kgm a 2250 rpm.

Es en líneas generales un motor de arquitectura muy moderna, con cilindros de camisas húmedas y cigüeñal forjado (nos parece que fue usado en carrera en un "504" naftero versión TC); la tapa de cilindros es de aleación de aluminio con cámaras de combustión patente Ricardo-Comet V, lo que le confiere un funcionamiento muy silencioso y regular, tanto que según gente que los vio en acción, colocados en el Peugeot y en el Special, solamente se los oye andar cuando están regulando y que carece casi en absoluto de vibraciones.

Tanto SAFRAR como GMA intentan no reducir el espectro del mercado potencial de estos autos limitándolos por definición a uso comercial (léase taxis), sino que por el contrario pretenden que las versiones dieselificadas sean compartidas masivamente por usuarios particulares, evitando de ese modo una posible "pérdida de imagen" de los modelos mencionados, que reduzca ventas.

G. M.

ermóvi



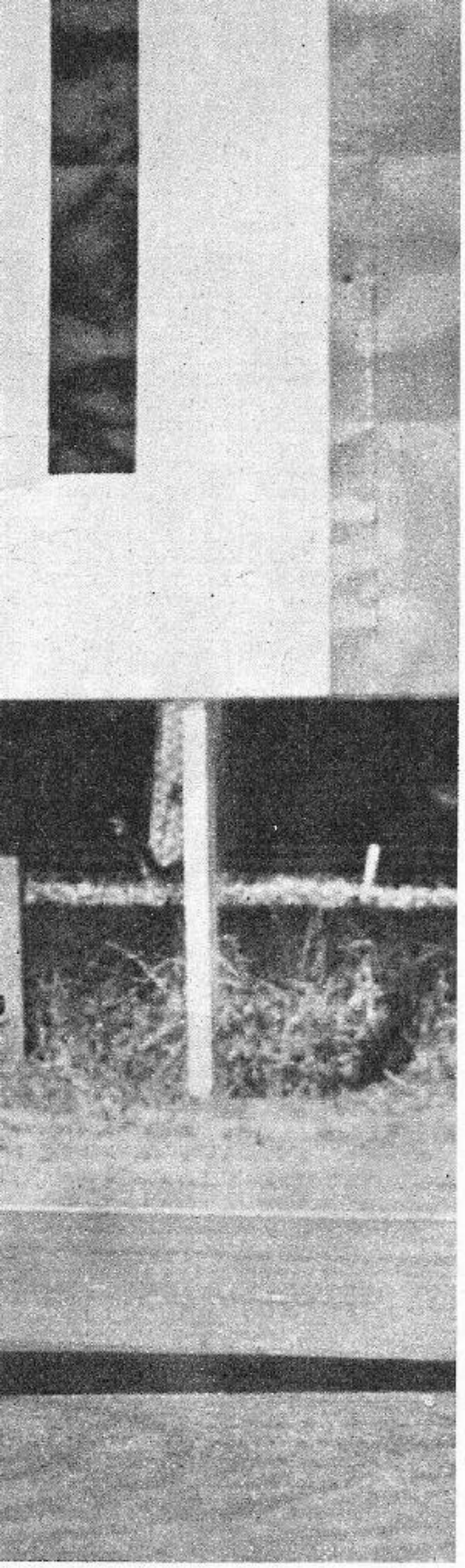
TURISMO GRUPO DOS EN EL AUTODROMO por CARLOS FIGUERAS y G

¡VIVA EL ESPECTAC

Inesperadamente el Turismo Grupo Dos reunió una enorme cantidad de autos en el autódromo para brindar un espectáculo que entre sábado y domingo dio amplios motivos de elogio. Ratazzi ganó de punta a punta sin problemas en la clase mayor, y el cordobés Eitel Mazzoni triunfó en la categoría chica sobre el final de la carrera realizada en dos etapas. 600 kilómetros de carrera en total, una idea interesante



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





MAN SOPEÑA. Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

ULO!

Ratazzi y la aplastante cupé Fiat 1600. "Cristianucho" manejó muy bien y ganó sin apelaciones.

Una largada inesperada. Una cantidad de autos que dieron brillo a la doble jornada. El pique lo ganó Santángelo, pero al salir de la ese del ciervo ya punteaba Ratezzi.

Eitel Mazzoni, cordobés, triunfador en su primera carrera por el campeonato. 21 años.

Cuando el sábado llegamos al autódromo y vimos la cantidad de autos que estaban en la playa de boxes, no pudimos menos que recordar aquel flaco y pobre Turismo Grupo 2 que hace unos diez días atrás mostraba la Vuelta del Noroeste. Y no fuimos los únicos. Paco Mayorga llegó pasado el mediodía y cuando se encontró con el espectáculo que brindaban más de cincuenta autos en el recinto no pudo menos que asombrarse. **"¡Pero... de dónde sacaron tantos autos! Hace unos días comentaba con amigos que esto no iba más, que se moría..., sobre todo después de lo que me contaron y leí acerca del Noroeste. ¡Mirá ahora! Yo no entiendo nada, en automovilismo puede pasar cualquier cosa".**

Sin duda lo acontecido este fin de semana sorprendió a todos. También a la gente del San Isidro Automóvil Club, que en ningún momento esperó esa afluencia de autos, ya que el público, por su parte, no contribuyó para nada con las alforjas del SIAC. Pero se hace evidente que para tener éxito en la realización de una carrera de Grupo Dos hay que buscar como escenario el autódromo de Buenos Aires, o en su defecto circuitos cercanos a la capital. Si la cosa es lejos, la carrera está predestinada al fracaso ya que nadie se moviliza mucho más allá de la General Paz por un problema de $$$$$ (movilidad, estadía, auxilios, etcétera).

No se puede hablar de lo que irónicamente podría ser el "resurgimiento" de una categoría moribunda y maltrecha, pues la semana que viene se organiza una carrera en Salta de dos etapas y la lista de inscriptos vuelve a ser famélica. Claro que tampoco hay que engañarse. Muchos autos de los que el sábado y domingo estuvieron presentes eran Grupo Uno, o en su defecto Grupo Uno y medio, que fueron a especular con la distancia a recorrer —600 Kms. son bastantes— sin preocuparse mayormente por contar con una performance acorde a los más caminadores.

Lo visto en los dos parciales de 300 kilómetros fue muy bueno. Posiblemente lo del sábado fue mejor o más divertido debido al piso mojado, a la falta de gomas para lluvia en la mayoría de los participantes y porque los trompos, las esquiadas y los bandazos son sumamente agradables para los que se ubican en la mesa examinadora del Ombú. El domingo, con piso más lógico, las cosas se pudieron hacer mejor, hubo menos dibujos pero también menos lucha debido a la descalificación de Danilo Bonamici por cortar camino para encaminarse a boxes, lo que dejó a Cristiano Rattazzi en el primer lugar abso-

→



Santángelo cumplió un papel destacado en toda la carrera. Su cupé anda fuerte pero no dobla ni de lejos como la oficial.



Clima de Turismo en los boxes. Hacía mucho que no se veían tantos coches juntos.



Gonzalo Barceló, ganador moral de la clase menor. Dos pinchaduras lo relegaron sobre el final.

"Spegni i feri". El cartel que le mostraba Galluzzi a Ratazzi y que generó mordaces comentarios entre los buenos muchachos.

Se le ríe toda la cara a Ratazzi. Ganó bien y tranquilo.



MESA DE EXAMEN

Como es común en el Turismo Grupo Dos el nivel general de manejo fue muy aceptable pero también se vieron varios ladrones de gallinas de los que no tienen idea de dónde se corta o cómo se meten los cambios, como asimismo observamos con placer a unos cuantos pilotos que merecen un comentario elogioso para que esos nombres comiencen a conocerse.

No son muchos pero queremos ser justos y no exagerar el comentario: Mazzoni, Santángelo, Moro, Gonzalo Barceló y Héctor Saltzmann.

De **Mazzoni** ya hablamos en recuadro aparte. **Santángelo**, hombre de Villa Regina, manejó bien una cupé Fiat 1600 que no doblaba como la de la comisión Fiat pero a la cual Santángelo supo sacarle provecho. Marcó además el primer registro de clasificación bajo la lluvia. Rápido y parejo.

Héctor Moro corrió con la vieja berlina 1500 con la cual Paco Mayorga ganó el GP del '67. Un auto que a pesar de los años y la baqueta andaba mucho. Moro doblaba fuerte aunque lo vimos cortar un poco lejos en las zonas de frenaje perdiendo así décimas valiosas. Pero registró buenos tiempos en el mixto y se destacó en el montón.

Gonzalo Barceló perdió sobre el final una carrera que había preparado cuidadosamente entre sábado y domingo. Pero ello no quita lo muy bueno que hizo. Anduvo fuerte con lluvia y sin lluvia. Sabe llevar al Renault manejando bien rápido y sabemos que no es un auto fácil. Bien.

Héctor Saltzmann, finalmente, dio muestras de saber andar muy bien con la bolita Fiat. Cola afuera, acelerador a fondo, buenas trayectorias de curvas. Fue otro destacado.

luto sin mayores molestias y con una vuelta sobre su perseguidor.

Hablar sobre la supremacía de los Fiat se hace inevitable, pero por otro lado fue evidente la falta absoluta de Peugeot caminadores ya que Migliore y Parvis (con 504's) abandonaron, y sólo Alfredo Pérez con un 404 anduvo entreverado como para dejar sentado el prestigio de la marca del león.

Entre los chicos —muchos de ellos agrandados— el asunto estuvo pelcado. Angel Monguzzi salió con todo y nos demostró que pese a que hace tiempo no andaba en su Renault de G-2, no se olvidó de nada y sigue siendo el Negro Monguzzi de siempre, haciendo lo que nadie es capaz de hacer con menos de 70 HP. Gonzalo Barceló salió a hacer la suya, planeando todo con proyección de 600 Kms. y con una maquinita con fierros de Antelo que anda muy pero muy bien. Robó el sábado y el domingo se vio descartado a cinco vueltas del banderazo. Dos gomas hechas flecos lo retrasaron en primera instancia y luego cuando se encaminaba a boxes para reemplazar el segundo neumático se le cortaron dos bielas debido a una pérdida de aceite por fisura en el cárter. Ergo: una bronca poco común y una incredulidad bastante entendible por haberse quedado a cinco vueltas del final con el triunfo a la vista.

Fue así como un desconocido para todos —pero también cordobés para no romper con la tradición— que respondía al nombre de Eitel Hugo Mazzoni se llevó el primer puesto entre los chicos, demostrando a través de casi 100 pasadas por los mixtos un manejo muy solvente y sensibilidad para saber qué se debe hacer en cada circunstancia. Y como para que figure en su curriculum ... levantó exclamaciones y halagos entre los habitantes del Ombú, especialmente por parte de Mayorga, Cóncaro y Canedo, además de los respetables representantes de CORSA.

Los otros tres cordobeses, Colavino, Monguzzi y Giordano destriparon sus respectivos motores ante la mirada incrédula del esta vez "perdedor" Batelli. Los dos tiempos no estuvieron en ningún momento a la altura de sus rivales. Raúl Santamaría terminó tercero en la suma de tiempos de sábado y domingo por el simple hecho de no haber parado nunca y girar en ritmo regular y veloz. El resto lentos y "Transfer" (único cuco) como espectador por no haber podido terminar su AU y dejarlo en condiciones.

Lo más lamentado, indudablemente, fue la falta de lucha, de la eterna puja entre Fiat y Peugeot. La CCF fue con una berlina en manos de Bonamici y una cupé mil-seis confiada al itálico Rattazzi, que fue ganador prácticamente de punta a punta en la primera como en la segunda reunión. Un manejo impecable y un interés muy especial por hacer las cosas bien. **"Yo ya me he hecho fama de loquito, de andar haciendo trompos por todos lados ..., hoy me voy a esmerar para andar siem-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pre por la pista y no hacer locuras pese a que la pista está bastante resbaladiza ...", nos decía concienzudamente el sábado por la tarde antes de largar. Y así lo hizo, sin errores, con un manejo excelente pero sin rivales como para entrar en la comparación.

Con Bonamici pasó algo no muy comprensible y bastante criticable para la CCF. Se le echaron 15 litros de menos de nafta que a Ratazzi pese a tener quince puntos más de gicleurs por boca, lo que indica 60 puntos de diferencia en la suma de las cuatro bocas. Así fue como Bonamici se quedó sin el vital elemento a la entrada a los mixtos y en lugar de seguir por el trazado marcado lo hizo por la recta del fondo hasta quedarse definitivamente en la horquilla. Le alcanzaron nafta pero ya era tarde y fue puesto fuera de carrera. Todo esto por causa de la indignación... y en realidad no era para menos.

Entre los que nos llamaron la atención por su manejo y por haber hecho las cosas bien figuraron Eitel Mazzoni, ganador de la clase menor, el rionegrense Horacio Santángelo con una cupé que aunque gozaba de salud mecánica adolecía de problemas de suspensión y no doblaba con la corrección con que lo hacía la de Ratazzi. Héctor Angel Moro con una berlina 1500 bastante baqueteada pero con buen manejo. La lista la completaron los ya reconocidos, como el caso de Monguzzi, Rattazzi, Danilo Bonamici cuando se dispuso a darle alcance a "Cristianuchi" y Saltzmann, ya visto en las 6 Horas Fiat.

Buen espectáculo. Buena organización. Excelente carrera. Nivel de manejo bueno salvo las excepciones de siempre y por todos conocidas. Gran idea del SIAC de hacer estos 600 Kms. que nos trajo nostalgias y recuerdos de las interrumpidas 24 Horas. Para el futuro nuevamente valga el consejo: para carreras largas G-1 y G-2 juntos. De esa manera ambas funcionan. Por sí solas vegetan.

PATIO DE BOXES

"Pepe" Migliore largó el sábado con el Peugeot 504 que habitualmente utiliza para correr en Turismo Carretera y con un motor llevado a 2.000 cm³. Largó cuarto y se mantuvo en esa posición hasta la vuelta 7ª donde pinchó un pistón a la entrada de los mixtos. **"Largué con el motor de TC y con la misma carburación que usé en San Juan** —comentó luego del abandono— **por lo que el motor estaba demasiado rico y pinché pistón irremisiblemente. Aparte de eso, mientras estuve en carrera tuve mil problemas con el piso mojado, ya que tenía unas cubiertas Kleber-Colombes que no servían para nada. El viernes, como pensé que el sábado iba a llover traté de conseguir unas Nora, que son bárbaras para el agua, pero en Peugeot quedaban nada más que tres".**

El sábado, mientras Alberto Kalhoffer, banderillero de la AAAS trataba de ayudar a Alberto Monllor que se había detenido cerca de uno de los puestos de banderilleros con su Auto Union, fue embestido por la máquina de Alberto Rebecchi. Transportado de inmediato al hospital Rawson se verificó que Kalhoffer tenía fractura expuesta en el tobillo y heridas cortantes en la cabeza y manos. Luego de ser operado y posteriormente enyesado, Kalhoffer pasó bien la noche y se repone en forma normal.

Finalizada la carrera, hubo quienes intentaron cuestionar los neumáticos utilizados por Carlos Sesto durante la carrera, pero no se presentó denuncia oficial al respecto. En cambio sí, hubo una denuncia contra Gonzalo Luis Barceló debido a que fue ayudado en la entrada al mixto en el cambio de una cubierta, durante la segunda serie.

Bonamici fue descalificado por cortar camino cuando se quedó sin nafta. Macris, por detenerse a reparar fuera de la zona de boxes. ¿Los corredores no conocen acaso el reglamento? ¿Para qué queman así una carrera apelando a un recurso que es una evidente infracción?

En cuanto a Ratazzi vale la pena dar un poco de rienda suelta al comentario venenoso. Parece que en Carlos Paz "Cristianucho" comentó que "a los pilotos argentinos los pasé como cucarachas en el rally Fiat". Lo cual evidentemente dejó ciertos resentimientos. Por eso el sábado, cuando Bonamici tomó el primer puesto momentáneamente, la tradicional mersa del Ombú tomó parte enseguida. — **"¡Sonó el Conde!"** — gritó alguien. A lo cual replicó en seguida otro comentario con saña: —**"¡A robar a Italia, ladrón!".**

Mientras tanto, en el mismo Ombú, el Chino Canedo y Paco Mayorga, contenían lágrimas de bronca de no poder estar en la pista para brindar el espectáculo que todos nos imaginamos. Habrá que esperar el Desafío de los Valientes que este año puede estar sensacional.

Hacía algún tiempo que no teníamos problemas con los clubes organizadores de carreras en lo que al rubro credenciales se refiere. Pero el viernes anterior a la carrera volvimos a las andadas cuando fuimos a retirar las credenciales al San Isidro Automóvil Club y se nos "podó" el pedido original sin otra razón que la que esgrimió el encargado del trámite: "¡Qué le vamos a hacer, se nos acabaron las credenciales de periodista!". No hubo quien pudiera conseguir una credencial de más de las que nos querían dar en el San Isidro, pese a la intervención de Pepe Migliore en favor de CORSA. Como CORSA, antes que a nadie se debe a sus lectores y son ellos en definitiva quienes juzgan do el G-2.

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



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

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

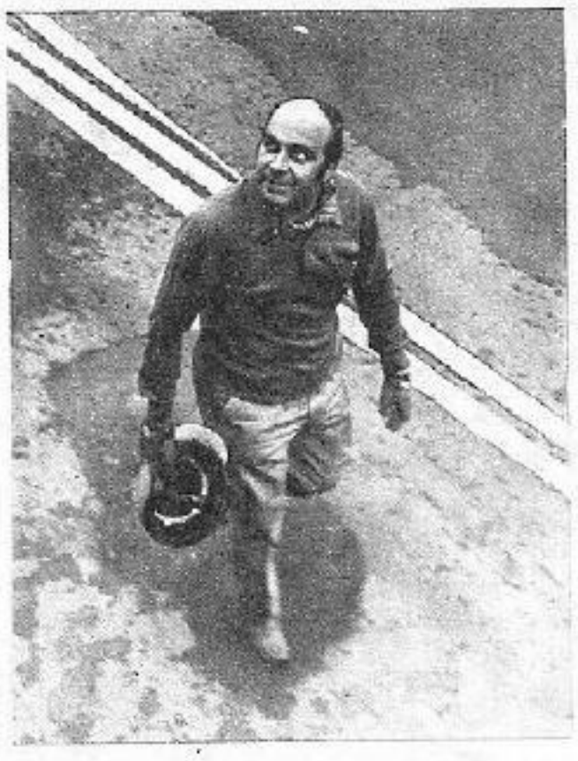
Adóptelos usted también.

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

RULEMANES

SNR

DE ALTA PRECISION



Danilo Bonamici camina rumbo a boxes luego de abandonar por una tontería que no merece perdón: se quedó sin nafta (¿y el cálculo?), cortó camino y lo descalificaron.

nuestro trabajo, nos vimos ante la obligación de aceptar lo que "nos quisieron dar", incluidas dos credenciales que rezaban "Terraza de Boxes". Esperemos, para bien de todos, que el San Isidro contemple esta situación la próxima vez y reflexione sobre la importancia del periodismo en función de la promoción de la carrera.

"**Spegni i farl**". Apaga los faroles. Así, en italiano, rezaba un cartel que le mostraba el gordo Galluzzi a Cristiano Ratazzi que venía con los faros encendidos. La gente comentó con sonrisas sarcásticas el notable dominio del italiano que está adquiriendo el gordo Galluzzi.

EITEL MAZZONI: ANOTARLO

El nombre era poco conocido. Eitel Mazzoni, un cordobés. Corrió varias carreras zonales, goza de buen prestigio. Esas erán las referencias que nos brindaba el sábado, antes de la carrera, nuestro hombre de Córdoba, Héctor Acosta.

Luego se largó la carrera y Mazzoni ya entró por los ojos. Con piso mojado y más tarde con piso seco mostró que sabía llevar al Renault por donde correspondía. Mostró rapidez de reflejos y conocimiento instintivo para sortear dificultades, corregir el auto siempre pisando y todas esas cosas que permiten adivinar a un buen piloto nato. El mismo Rodríguez Canedo, ubicado el sábado en la clásica curva del Ombú, lo destacó sin saber quién era ni que al día siguiente sería finalmente el ganador. Pero Mazzoni llamaba la atención llevando el coche de costado y mereció la aprobación de los exigentes antes de ganar.

Terminada la carrera se averiguaron más detalles. Que tiene 21 años, cordobés, serio, concentrado y sin dotes de loquito a pesar de las pocas carreras. Un nuevo producto de la fábrica de pilotos que es Córdoba y a quien recomendamos tener en cuenta para el futuro.

600 KILOMETROS PARTIDO DE SAN ISIDRO

San Isidro Automóvil Club - Autódromo Municipal de Buenos Aires - Circuito Nº 15 - Turismo Grupo 2, Clases A y B - 5 y 6 de junio de 1971

CLASIFICACION
PRIMERA SERIE

Clase A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	17	Gonzalo L. Barceló ...	Renault	2h27m04s	47
2º	2	Eitel Hugo Mazzone ...	Renault	2h25m11s	45
3º	29	Carlos Calianno	Renault	2h27m40s	45
4º	38	Raúl Santamaría	Auto Unión 1000S ..	2h25m18s	44
5º	25	Juan Lombardini	Renault	2h25m52s	44
6º	1	José Cano	Renault	2h27m56s	44
7º	36	Carlos Mantegazza	Renault	2h26m54s	43
8º	34	Agustín Beamonte	Renault	2h25m34s	42
9º	30	Carlos Viglione	Renault	2h27m03s	41
10º	24	"Dannypol"	Auto Unión 1000S ..	2h27m24s	41
11º	28	Mario Petrillo	Renault	2h26m40s	40
12º	53	Héctor Raúl Saltzmann	Fiat Abarth	2h27m43s	39
13º	12	Héctor Angel Mongi ..	Auto Unión 1000S ..	2h25m51s	38
14º	5	Julio Néstor Rodríguez	Renault	2h25m02s	35
15º	23	José M. Ubeda	Renault	1h54m46s	33
16º	45	Angel Rubén Monguzzi	Renault	1h39m54s	32
17º	35	Baltasar F. Rivas	Auto Unión 1000S ..	1h55m22s	31
18º	6	Alberto O. Sardi	Renault	1h45m20s	30
19º	16	Jorge López Ruiz	Renault	1h43m25s	26
20º	46	Carlos Alberto Colavino	Renault	1h20m23s	21
21º	22	Carlos Sesto	Renault	1h27m35s	20
22º	33	Alberto Robecchi	Renault	1h07m22s	19
23º	20	Luis Elverdin	Renault	1h15m03s	19
24º	11	Jorge Curatella	Renault	1h43m37s	19
25º	32	Roberto Monfior	Auto Unión 1000S ..	1h09m41s	17
26º	27	Eduardo Luppi	Renault	1h24m19s	17
27º	15	Juan Carlos Blandini ..	Renault	1h10m09s	13
28º	40	Roberto Carubia	Renault	1h27m36s	13
29º	31	Eduardo Catalano	Renault	0h39m43s	11
30º	14	Santiago C. Riera	Renault	0h36m27s	10
31º	13	Néstor Julio García ..	Renault	s/t	8
32º	47	Eduardo A. Giordano ..	Renault	s/t	5

Clase B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	119	Cristiano Ratazzi	Fiat 1600 Cupé	2h24m46s	50
2º	106	Alfredo Rubén Pérez ..	Peugeot 404	2h25m44s	49
3º	125	Horacio J. Santángelo	Fiat 1600 Cupé	2h27m15s	48
4º	123	Máximo Macchi	Fiat 1600 Cupé	2h24m49s	47
5º	117	Angel Bressi	Peugeot 404	2h27m27s	45
6º	109	Gonzalo de Quesada ..	Peugeot 404	2h27m47s	45
7º	113	Héctor Macris	Fiat 1500 Cupé	2h29m29s	45
8º	116	Alberto J. Giordano ..	Peugeot 404	2h28m29s	44
9º	110	Jorge Draghi	Peugeot 404	2h23m45s	43
10º	107	Héctor J. Scalerandi ..	Fiat 1500 Cupé	2h26m84s	43
11º	122	David Parvis	Peugeot 504	2h27m14s	41
12º	104	Jorge Rubén Guiral ..	Fiat 1500 Cupé	2h20m03s	35
13º	118	Vicente F. Castiglione	Peugeot 404	1h43m53s	32
14º	112	Juan Massei	Fiat 1500 Cupé	1h46m17s	32
15º	111	Mario Segad	Fiat 1500 Cupé	2h27m55s	31
16º	114	Héctor Angel Moro ...	Fiat 1500 Berlina ..	1h34m46s	30
17º	101	Norberto Castelli	Fiat 1500 Cupé	2h27m36s	19
18º	105	Francisco Politano	Fiat 1500 Cupé	49m05s	14
19º	103	José Migliore	Peugeot 504	s/t	7
20º	108	Manuel de Rosa	Fiat 1500 Berlina ..	s/t	2
21º	128	Oscar Mateo Gagliardi	Peugeot 404	s/t	1

CLASIFICACION
SEGUNDA SERIE

Clase A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	22	Carlos Sesto	Renault	2h18m25s	46
2º	2	Eitel Hugo Mazzone ..	Renault	2h17m06s	45
3º	25	Juan Lombardini	Renault	2h17m21s	44
4º	38	Raúl Santamaría	Auto Unión 1000S ..	2h18m07s	44
5º	36	Carlos Mantegazza	Renault	2h16m60s	43
6º	1	José Cano	Renault	2h19m33s	42
7º	12	Héctor Angel Mongi ..	Auto Unión 1000S ..	2h17m36s	39
8º	29	Carlos Caliano	Renault	2h08m17s	38
9º	11	José Curatella	Renault	2h17m25s	38
10º	23	José M. Ubeda	Renault	2h17m46s	38
11º	17	Gonzalo Luis Barceló .	Renault	1h58m57s	37
12º	53	Héctor Raúl Saltzmann	Fiat Abarth	1h58m12s	35
13º	34	Agustín Beamonte	Renault	2h11m13s	34
14º	24	"Dannypol"	Auto Unión 1000S ..	2h17m23s	30
15º	28	Mario Petrillo	Renault	2h17m58s	30
16º	40	Roberto Carubia	Renault	1h02m52s	19
17º	6	Alberto Omar Sardi ...	Renault	1h33m16s	19
18º	5	Julio Néstor Rodríguez	Renault	1h11m09s	17

PROMEDIO DEL GANADOR: 124,418 km/h
RECORD DE LA VUELTA: Carlos Sesto en la 11ª vuelta con 2m52s4/10 a 127,831 km/h

Clase B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	119	Cristiano Ratazzi	Fiat 1600 Cupé	2h16m42s	50
2º	114	Héctor Angel Moro	Fiat 1500 Berlina ..	2h16m48s	48
3º	101	Norberto Castelli	Fiat 1500 Cupé	2h17m41s	49
4º	125	Horacio J. Santángelo	Fiat 1600 Cupé	2h17m52s	49
5º	126	Oscar M. Gagliardi ...	Peugeot 404	2h17m13s	43
6º	116	Alberto J. Giordano ..	Peugeot 404	2h18m28s	43
7º	112	Juan Massey	Fiat 1500 Cupé	2h19m13s	43
8º	108	Manuel de Rosa	Fiat 1500 Berlina ..	2h18m53s	42
9º	109	Gonzalo de Quesada ..	Peugeot 404	2h17m16s	40
10º	118	Vicente F. Castiglione	Peugeot 404	42m30s	12
11º	122	David Parvis	Peugeot 504	46m07s	12
12º	106	Alfredo Pérez	Peugeot 404	18m26s	5
13º	110	Jorge Daghi	Peugeot 404	18m09s	3
14º	107	Héctor J. Scalerandi ..	Fiat 1500 Cupé	7m10s	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,938 km/h
RECORD DE LA VUELTA: Ratazzi en la 43º vuelta con 2m34s7/10 a 142,047 km/h

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Clase A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Eitel Hugo Mazzone ..	Renault	4h42m18s	90
2º	25	Juan Lombardini	Renault	4h43m13s	88
3º	38	Raúl Santamaría	Auto Unión 1000S ..	4h43m26s	88
4º	36	Carlos Mantegazza	Renault	4h43m45s	86
5º	1	José Cano	Renault	4h47m29s	86
6º	17	Gonzalo Luis Barceló .	Renault	4h26m01s	84
7º	29	Carlos Calianno	Renault	4h35m58s	83
8º	12	Héctor Angel Mongi ..	Auto Unión 1000S ..	4h48m27s	77
9º	34	Agustín Beamonde	Renault	4h36m47s	76
10º	53	Héctor Raúl Saltzmann	Fiat Abarth	4h25m55s	74
11º	23	José Ubeda	Renault	4h12m32s	71
12º	24	"Dannypol"	Auto Unión 1000S ..	4h44m47s	71
13º	28	Mario Petrillo	Renault	4h44m38s	70
14º	22	Carlos Sesto	Renault	4h46m00s	66

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,360 km/h

Clase B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	119	Cristiano Ratazzi	Fiat 1600 Cupé	4h41m28s	100
2º	125	Horacio Santángelo ...	Fiat 1600 Cupé	4h45m08s	97
3º	116	Alberto J. Giordano ..	Peugeot 404	4h48m58s	87
4º	109	Gonzalo de Quesada ..	Peugeot 404	4h45m04s	85
5º	114	Héctor Angel Moro ...	Fiat 1500 Berlina ..	3h51m36s	79
6º	112	Juan Massey	Fiat 1500 Cupé	4h05m31s	75
7º	101	Norberto Castelli	Fiat 1500 Cupé	4h45m17s	67

PROMEDIO DEL GANADOR: 131,796 km/h

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INSCRIPTOS DEL GP

Cerró la inscripción. Serán 71 los que largarán el martes próximo desde Concordia el Gran Premio de TC

LISTA DE INSCRIPTOS

García Veiga, Néstor	Chevrolet
García, Mauricio	Chevrolet
Pairetti, Carlos	Ford
Del Vitto, Antonio	Torino
Bordeu, Juan Manuel	Dodge
"Larry"	Torino
Martínez Boero, Jorge	Chevrolet
Santoro, Aurelio	Dodge
Cupeiro, Jorge	Chevrolet
"Hnos. Suarez"	Dodge
Lizeviche, Antonio	Torino
Malnatti, César Horacio	Torino
Di Palma, Luis Rubén	Torino
Bertolini, Emilio	Torino
Favre, Daniel	Chevrolet
Marincovich, Carlos	Torino
Marincovich, Rodolfo	Chevrolet
Loëffel, Carlos Walter	Dodge
Volpicina, Eduardo	Torino
Manzano, Alfredo	Torino
Manzano, José	Torino
Villegas, Adrián	Torino
Parodi, Otto	Dodge
Braga, Antonio	
Rossi, Alberto	Dodge
Pierella, Daniel	
Boyle, Roque	Torino
Illescas, Mario	Dodge
Sainz Germez, Luis	Torino
Gestner, Isidro	
Castañón, Norberto	Peugeot 504
Marich, Rodolfo	Torino
Rondelli, Norberto	Torino
De Maio, Antonio	Torino
Rissatti, Jesús R.	Ford
Gimeno, Hugo	Dodge
Bolea, Antonio	Torino
Miotti, Rubén	Peugeot
Von Wernich, G.	Ford
"Libera-Bozzone"	Dodge
"Cacho" Fangio	Dodge
Rey, Héctor	Torino
Migliore, José	Peugeot 504
Pérez, Anselmo	Dodge
Perkins, Gastón	Torino
López, Cao	Ford
"Perry-Mason"	Fiat 1500 Cupé
Bravo, Juan Manuel	Torino
Cuvertino, Omar Mura	Dodge
Faraoni, José Manuel	Torino
Copello, Eduardo	Torino
Bellitti, Ricardo	Torino
Errecalde Allende	Torino
Ayarza Garré, Juan	Torino
Marsilli, Nello	Dodge
Villanueva, Críspulo	Torino
"Eddie"	Torino
De Guidi, Miguel	
Giay, Carlos	Chevrolet
Novisky, Alfredo	Torino
Alesina, Carlos	Torino
Canzonetta, Carlos	Torino
Muchenik, Eduardo	Peugeot 504
Ternengo, Jorge Juan	Torino
Gradassi, Héctor	
Espinosa, Francisco	Torino
Brown, Héctor	Torino
Machado, Juan Rubén	Torino
Rabade, Osvaldo	Peugeot
Santagatti, José	Torino
Luaces, Carlos	

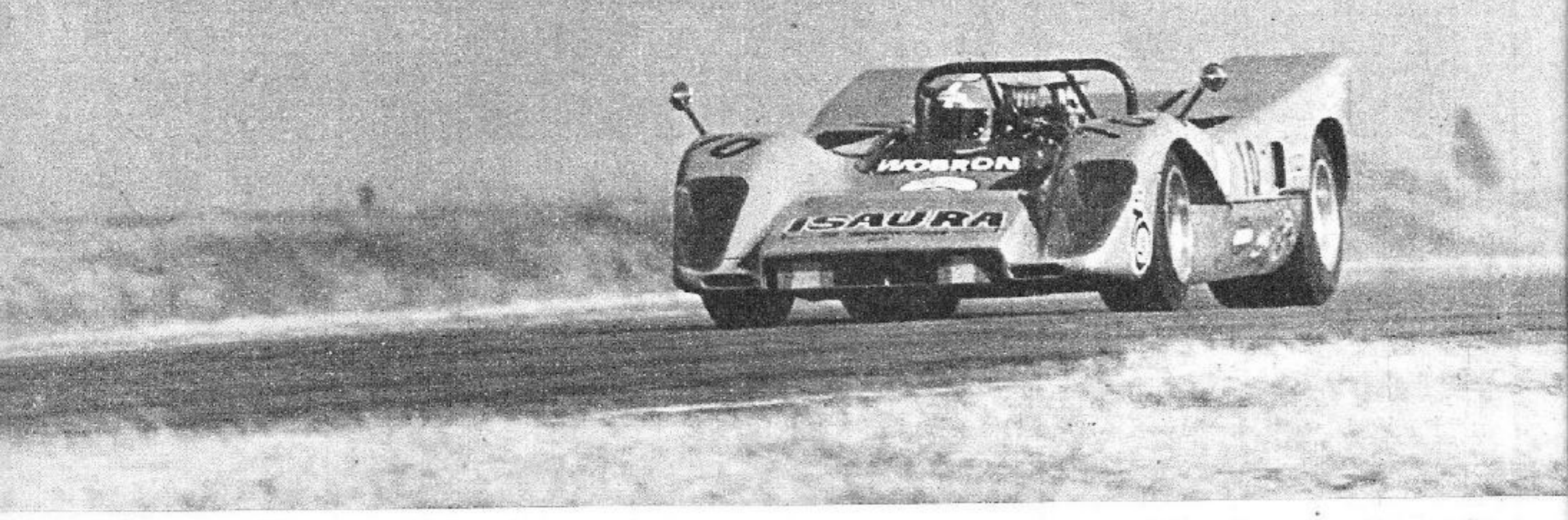
Los pilotos que figuran sin marca confirmada son los que se han inscripto por telegrama.

El viernes pasado cerró la inscripción para el Gran Premio de TC. En total setenta y un pilotos se anotaron en la lista. La gran mayoría en los dos últimos días, por lo cual el miércoles se temía no llegar a la cifra mínima de sesenta que el reglamento exigía para largar la competencia.

La cifra de 71, a decir verdad nos sorprendió un poco, creíamos que con facilidad se iba a alcanzar el centenar; de cualquier forma el número es respetable y garantiza el éxito. Las figuras de primera línea se encuentran todas. Habrá que esperar una semanita más para verlos en la cancha.



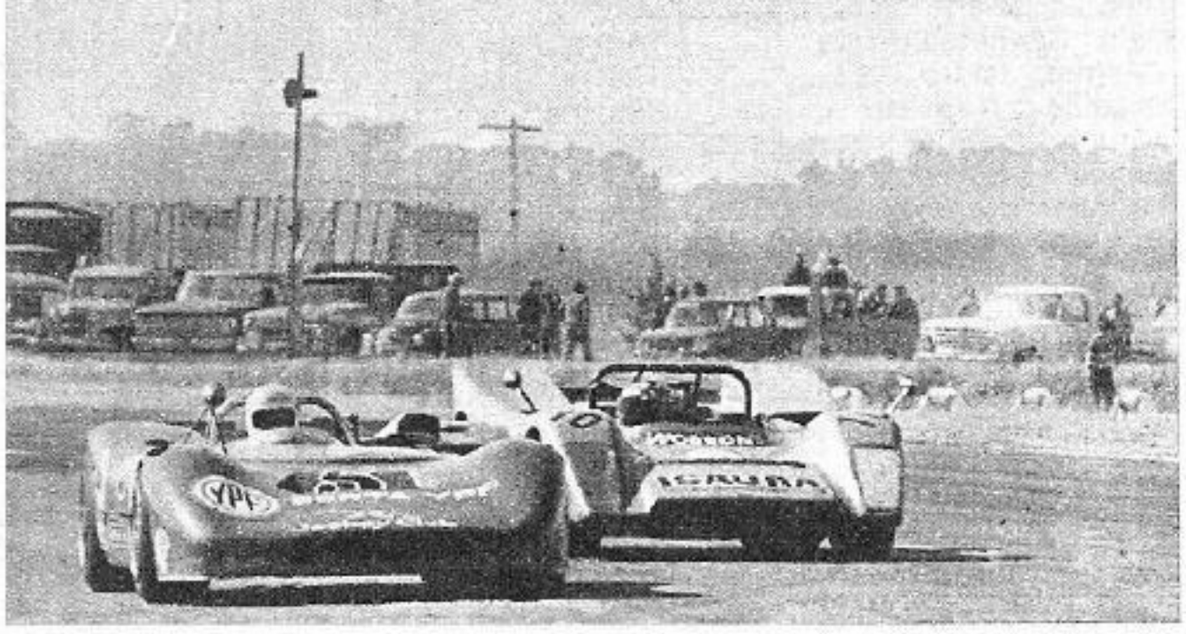
RAFAELA Y LA VE

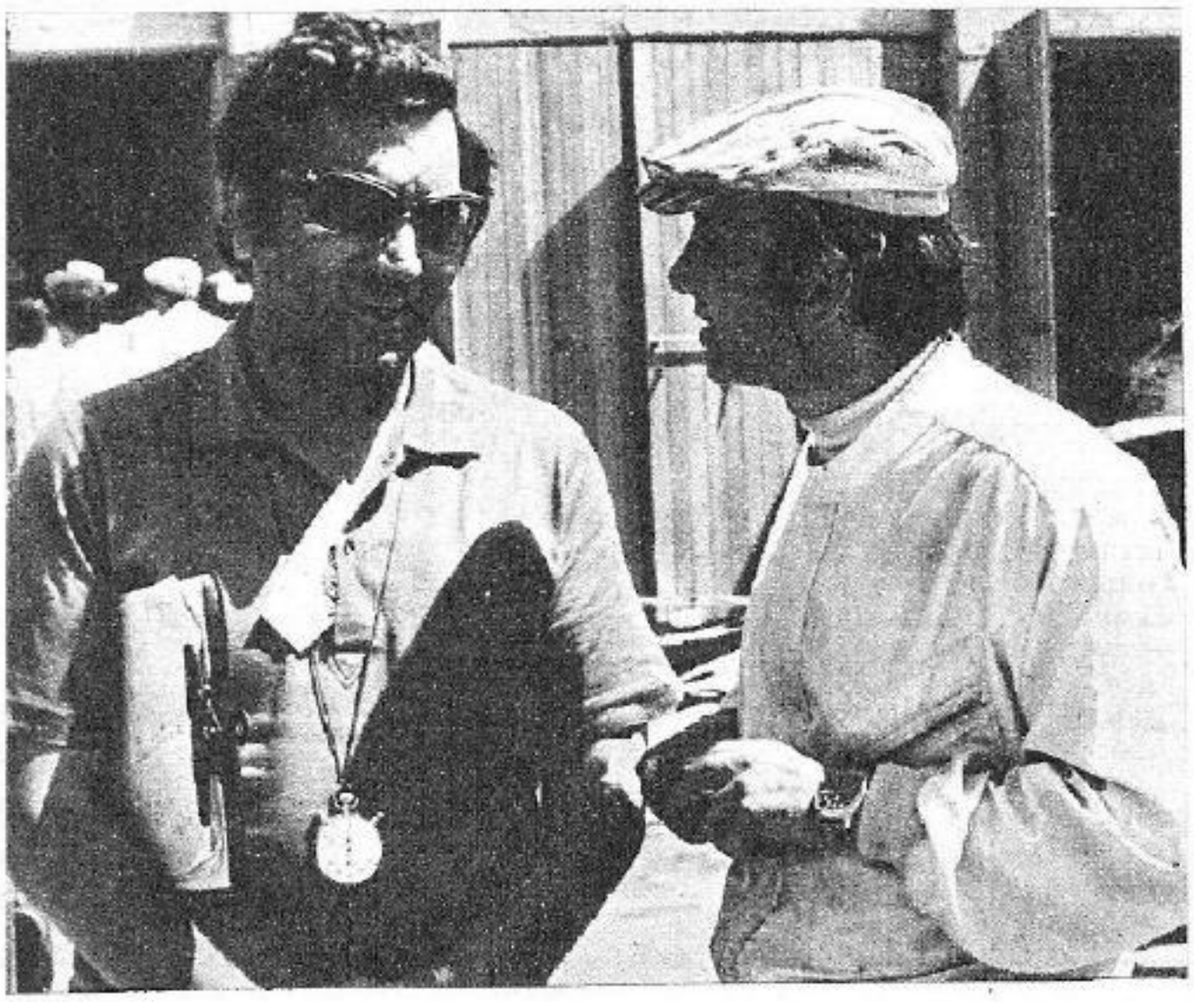


Carlos Pairetti, recordman de lo poco que hubo en Rafaela: entrenamientos. Hizo 25 vueltas sin parar, tal como si fuera una de las series. Usó para dicha prueba el motor de Maggiolo. Para la carrera algunos aseguraban que tenía un as en la manga.

Luis Di Palma seguido de Pairetti. El hombre de Oreste Berta marcó un buen registro. Los Tornado hubiesen estado ahí no más.

Nasif Estéfano era otro de los favoritos. Y tampoco defraudó; el Turco tiene herramienta para ganar.





TIEMPOS VUELTA POR VUELTA DE CARLOS PAIRETTI

A continuación damos los tiempos vuelta por vuelta de cada uno de los 25 giros que realizó Pairetti a full a título de prueba. Para más datos, el motor que usó en dicha prueba fue el mismo de Maggiolo. De haberlo hecho con el que usaría en carrera, un segundo menos por vuelta hubiese sido posible.

1ª	vuelta:	sin tiempo (partida detenida)	13ª	vuelta:	..... 1m11s1
2ª	„	..... 1m13s2	14ª	„	..... 1m11s3
3ª	„	..... 1m12s5	15ª	„	..... 1m11s5
4ª	„	..... 1m11s8	16ª	„	..... 1m12s0
5ª	„	..... 1m11s8	17ª	„	..... **1m10s9**
6ª	„	..... 1m11s7	18ª	„	..... 1m11s3
7ª	„	..... 1m11s4	19ª	„	..... **1m10s9**
8ª	„	..... 1m11s1	20ª	„	..... 1m12s1
9ª	„	..... 1m11s6	21ª	„	..... 1m11s9
10ª	„	..... 1m11s7	22ª	„	..... 1m11s7
11ª	„	..... 1m12s1	23ª	„	..... 1m11s5
12ª	„	..... **1m10s9**	24ª	„	..... 1m11s3
			25ª	„	..... 1m12s0

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOCIDAD

Por falta de inscriptos se suspendió la carrera de Rafaela. La competencia que prometía bajar todos los records no pudo llevarse a cabo. No obstante Pairetti, Di Palma y Nasif estuvieron en los entrenamientos. Pairetti por su parte marcó 1m10s9 que es record en SP, andando a 234.697 km/h de velocidad máxima

"Mirá, te aseguro que ando con una bronca encima que no te cuento... estoy indignadísimo, todo funciona mal, la A.A.A.S.P., la contra, todo anda como la mona... Nasif, Gradasi y yo durante el año pasado anduvimos siempre peleando la cola, haciéndole el caldo gordo a los demás, no teníamos ni una sola posibilidad de triunfo y sin embargo nos presentábamos cada domingo. Resulta que ahora hay señores que el año pasado ganaban y no tuvieron la picardía de prepararse un auto acorde para esta temporada y ahora no corren, ¡¡¡porque no pueden pelear la punta!!! entonces es cuando se inscriben diez tipos nada más y con diez autos no podés hacer una carrera en un circuito tan grande y veloz como el de Rafaela porque a la serie final te llegan seis como mucho...". Así nos comentó Carlos Alberto Pairetti días pasado las razones de su malestar con respecto a la conducción de Sport Prototipos.

Cupeiro ni siquiera reservó alojamiento en Rafaela, o sea que desde un principio ni pensó en correr, una porque no tiene un auto apto y otra —suponemos— porque el trámite veloz de la pista favorecía evidentemente a los Ford. Navarro Ocampo se quedó en casa después de un problema con Horacio Steven; La CDC GM sigue gastando casi exclusivamente en Turismo de Carretera y demora la presentación de infinitamente más lógico Sport Prototipo, en fin cada uno con su pretexto —válido o no— pero, ¿es que todos corren solamente para ganar? Por supuesto que no pretendemos que lo hagan en forma amateur pero de continuar así van a terminar con la gallina de los huevos de oro. Mal que mal el vedettismo es epidemia entre las figuras de primera línea. La frase **"si yo no tengo un auto de primera línea no corro, no puedo quedarme" es** ya muy común dentro del ambiente. Mejor sería oír: si yo no tengo un auto de punta no corro porque somos ídolos con pies de barro... ¿no?

En contraposición, Turismo de Carretera goza de una paulatina afirmación. Y todos están muy de acuerdo en que SP es la categoría más lógica de la actualidad. Paralela a ella tendría que ubicarse a nuestra F-1, pero en fin... nos estamos apartando del tema.

Sigamos así. Con un criterio equivocado que además de equivocado se aplica mal y se rige por muchos intereses que tiene que aportar al automovilismo y no regirlo. Sigamos con las carreras con diez o doce SP nada más y automáticamente volveremos como única opción al TC y á la ruta y a los asados.

¿QUE PASO EN RAFAELA?

Rafaela se suspendió por contar solamente con diez inscriptos. A pesar de ello varios pilotos hicieron los entrenamientos; Estéfano, Pairetti, Di Palma fueron los que marcaron los mejores registros. Luis Di Palma hizo 1m11s4, mucho para un Tornado. Nasif Estéfano (quien junto con Carlos Pairetti acaparaban los votos previos) hizo 1m12s6 en las primeras vueltas nada más. Pairetti fue el recordman de los entrenamientos en 1m10s9 a 234,697 km/h. Dio como 40 vueltas al circuito e hizo una serie de 25 vueltas lo más fuerte posible, tal como tendría que correr cada una de las baterías del domingo. Para dicha prueba usó el mismo motor que gastó en Maggiolo hace unos cuantos días llegando a 283,600 km/h al fondo de la recta más veloz. Pairetti calcula que por lo menos bajaría 1 segundo con probabilidades de medio más si hubiese probado el motor 0 km. Por lo tanto los 290 km/h de velocidad máxima a levantar al fondo de alguna de las dos rectas, tal cual lo predijo CORSA hace una semana serán probables en la próxima de SP (en octubre probablemente se dispute esta fecha suspendida).

Pairetti usó una relación de cuarta y quinta muy juntas. Lo que le permitió rebajar al entrar a los virajes, doblar en cuarta y tirar la misma a la salida hasta rozar las 7.500 rpm para conectar la quinta nuevamente. Lástima, podía haber sido una carrera espléndida.

J. P. B.

Este Banco le dará mayores ganancias!



Modelo BPS

BANCO de PRUEBAS SENIOR

Especialmente diseñado para realizar todos los ensayos necesarios para diagnosticar, comprobar, reparar y calibrar alternadores, dínamos, reguladores, disyuntores y motores de arranque de servicio convencional y pesado de 6, 12 y 24 v.

Para profesionales, laboratorios de ensayo, escuelas especializadas, concesionarias, talleristas, etc., es un auxiliar insustituíble que le permitirá realizar diagnósticos exactos.

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

FABRICADO INTEGRAMENTE POR:

TELME

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

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

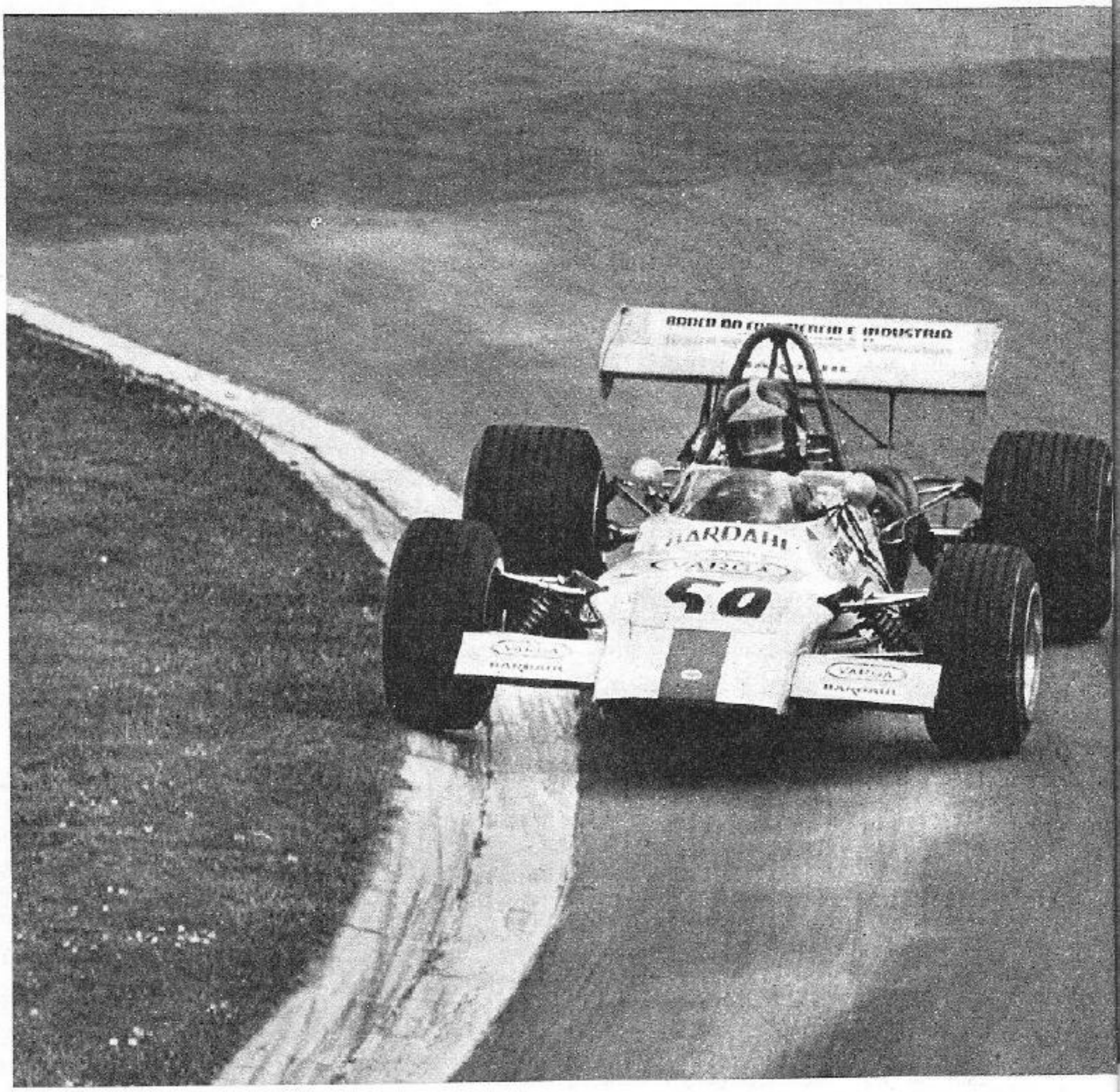
Calle 29 (ex Pastor Obligado) 536

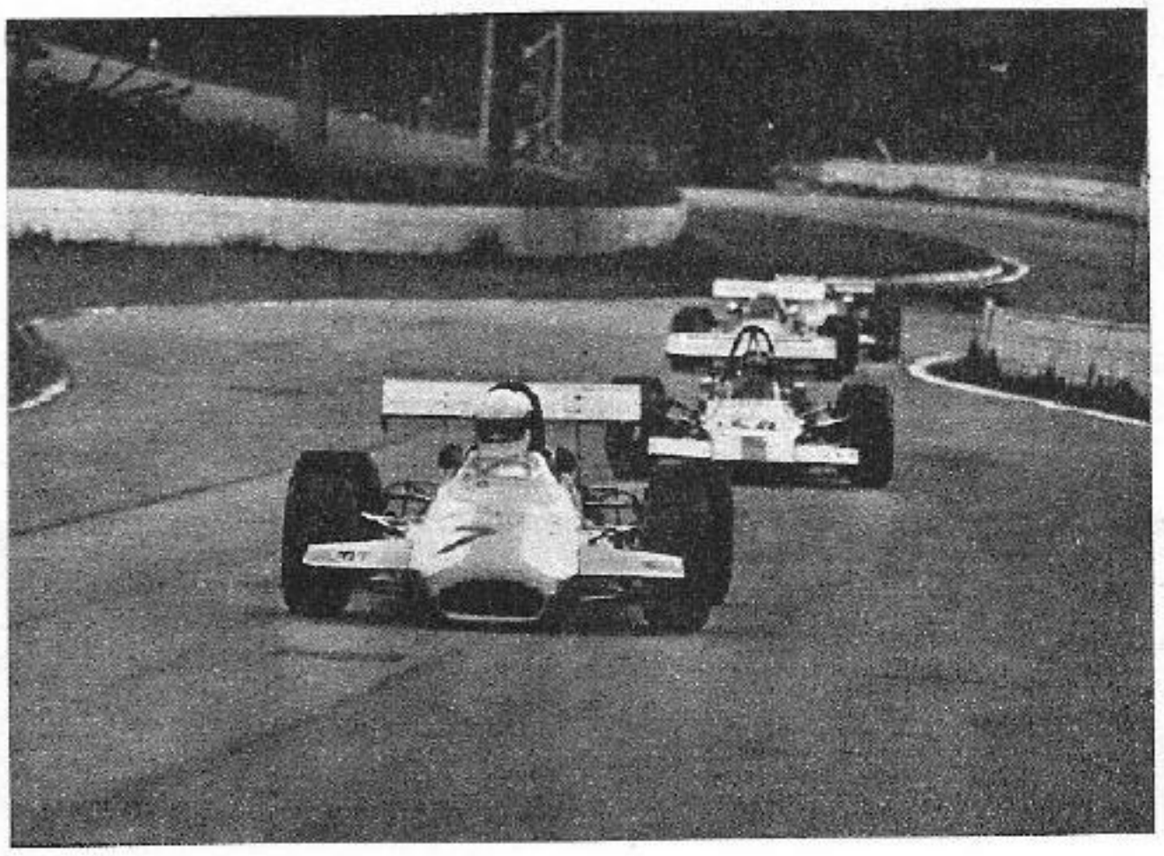
Villa Maipú - San Martin - Prov. Bs. As. - Tel. 755-2811

EL EQUIPO ARGENTIN

FITTIPALDI Y S

Con su Lotus y un ritmo infernal Emerson Fittipaldi los aplastó a todos en Crystal Palace. El brasileño repitió su triunfo de pocos días atrás y Carlos Reutemann, con bastantes problemas, consiguió un quinto puesto con otros tres puntos valiosísimos para el campeonato. Los detalles de la carrera de hace una semana y la crónica exclusiva de Lole





Con su quinto puesto de la semana anterior en Crystal Palace, Reutemann se ubicó a sólo un punto de Cevert, el puntero en el Campeonato Europeo de F-2. El público, cuyas ambiciones son siempre desmedidas respecto a sus pilotos representantes, aspira a que el corredor en Europa obtenga finales más contundentes. En otras palabras quieren, con la facilidad que les da la distancia y el desconocimiento de tantas circunstancias, que gane.

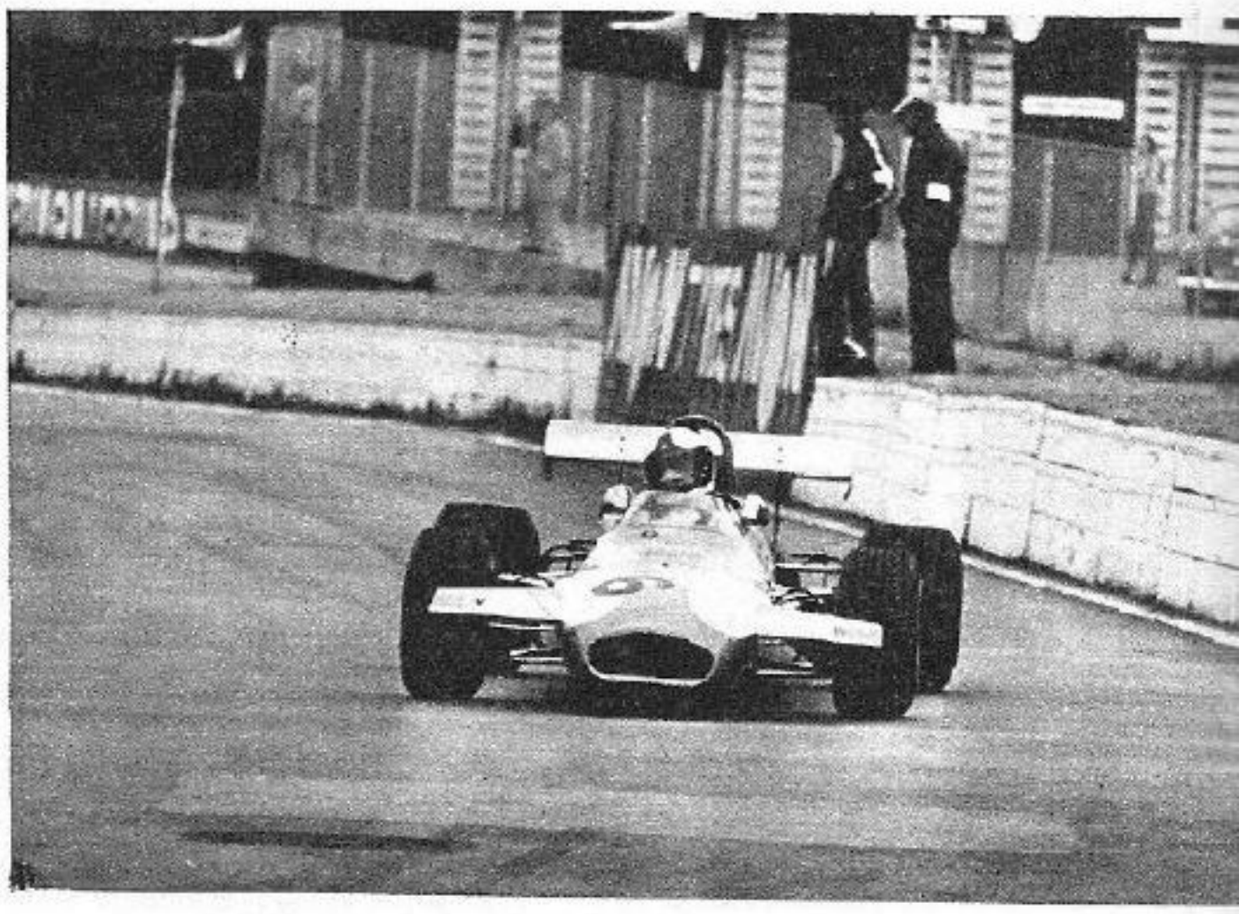
No importan los terceros puestos del santafecino ni su posición en el Campeonato. Cuando en realidad para los parámetros europeos es mucho más importante ser campeón de la categoría que ganar un par de carreras. Y en base a eso Lole se armó un planteo que determina todos sus movimientos en la actual temporada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O EN EUROPA
U RITMO

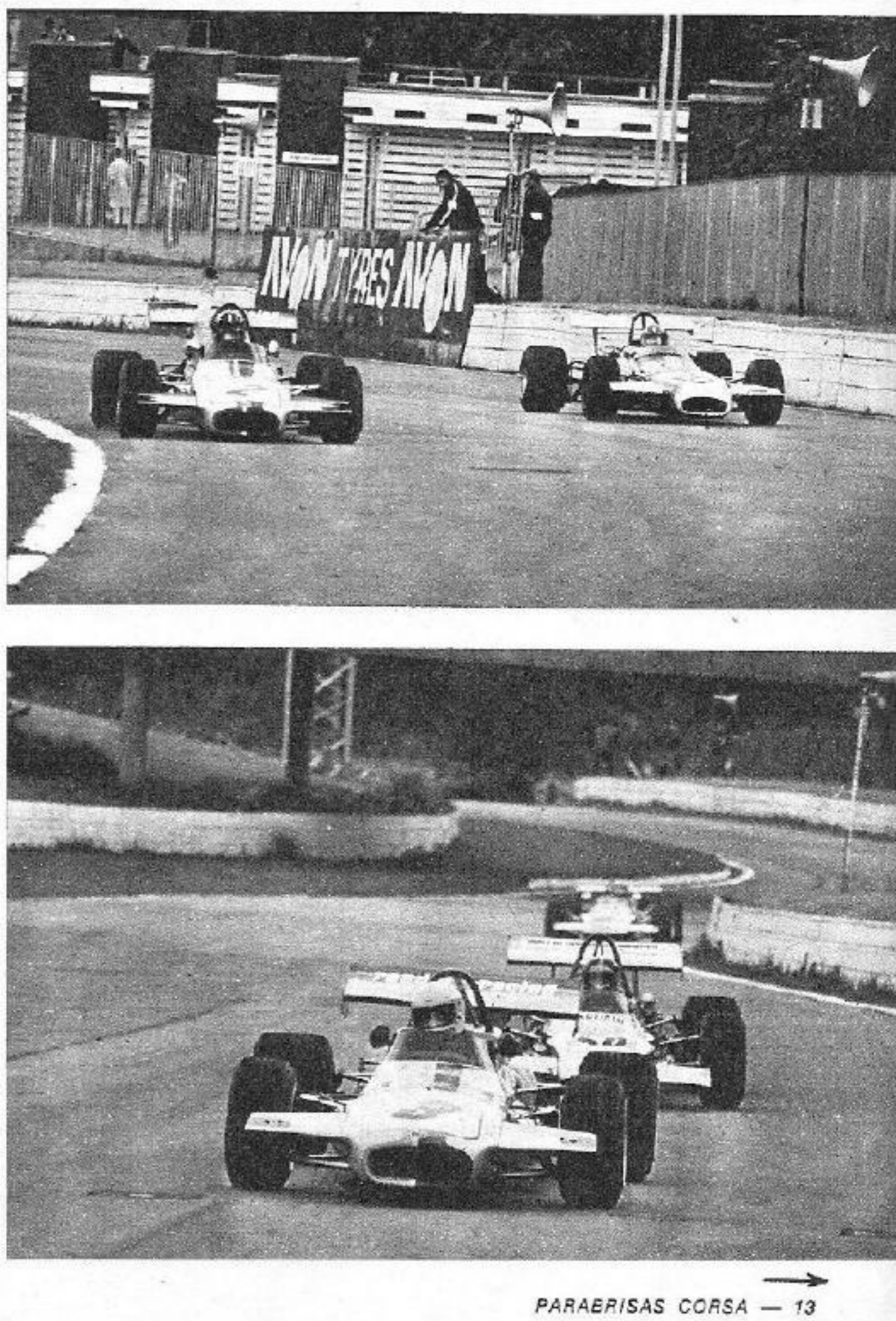


Cachito Ruesch se clasificó pero no entró en la final.



Emerson Fittipaldi y sus ímpetus. Brillante ganador.

Abajo izquierda: Lole Reutemann al frente del pelotón en busca del Campeonato.



Mejorando día a día, Graham Hill por adentro, abandonando, y Silvio Moser por la empalizada. Moser ganó su serie y se retrasó en la final.

Abajo derecha: Tim Schenken guía un trencito en pos del segundo lugar en la final con un nuevo Brabham BT 36.

"Voy a salir a buscar la punta en las carreras sin puntaje y a cuidar en las que pueda conseguir puntos", decía al terminar una de las primeras carreras de 1971. Por eso se hace necesario medirlo con reglas más sutiles. Teniendo en cuenta lo importante de su actual situación. Está colocado segundo en el campeonato más difícil que existe en la actualidad automovilística. En una especialidad donde se dan mucho más que en la guerra. Donde hay en cada carrera una larguísima lista de postulantes con posibilidades parejas y en la que en un segundo se clasifican diez autos.

Para colmo ya, en este momento, Lole está en inferioridad de condiciones mecánicas respecto a sus más directos contrincantes. Inferioridad que lo obliga a plantearse las carreras con mentalidad más de Fórmula Uno (parejo, medido, cuidadoso) que de Fórmula Dos (más salvaje, impulsivo, donde salen a buscar la punta aunque se rompa el auto).

Y Crystal Palace fue un claro ejemplo de esto. Los problemas se le agravaron en esta fecha. Pensaba que tendría el motor nuevo que están terminando en lo de Charles Lucas pero no fue así. En cambio tuvieron que ponerle a su auto el motor que se había roto en la carrera de Thruxton. Un motor reparado de la mejor forma que pudo hacerse pero que vibraba mucho cuando giraba en revoluciones altas. Y como si eso fuera poco, en el transcurso de una de las series se le cayó el caño de escape.

Cevert, contra quien se enfrenta Lole por el liderazgo del campeonato, quedó eliminado para la final por su mala colocación en la serie. No llegó entre los 6 pri-

→

ASI VEO EUROPA

por CARLOS REUTEMANN

Aunque parezca mentira decirlo la quinta ronda del campeonato Europeo de Fórmula 2 se llevó a cabo en el pequeño circuito de Crystal Palace, un circuito muy entretenido para el manejo pero con una serie de inconvenientes de todo tipo para estos eventos.

En principio el número de inscriptos llegó a la increíble cantidad de 60 lo cual llevó a tomar la medida de hacer una "clasificación" para ir a la clasificación, a los corredores que no tenían puntos en el campeonato e incluyendo lógicamente también a los graduados.

Esta petit clasificación la disputó Carlos Ruesch y salió victorioso de ella porque obtuvo un tiempo muy cercano a los mejores.

Eso ocurrió todo el sábado por la mañana, a partir aproximadamente de las 8 hs.; por la tarde seguía a clasifica ahora en dos tandas, una de 40 minutos para los números pares y otra similar para los impares. Luego de finalizada ésta hubo un pequeño paréntesis y debía realizarse una nueva tanda.

Pero la única normal fue la primera ya que la segunda tanda no se disputó porque aunque parezca mentira comenzó a surgir agua desde un costado de a pista y en una de las bajadas se formó un pequeño río que traicionó a Graham Hill, Westbury y Hannelore Werner que se dieron entre los tres juntos arruinando prácticamente todos los coches y por lo tanto suspendiendo toda la actividad por esa tarde.

La bronca con la cual se bajó Graham Hill de su coche era como para filmarla, maldecía a los cuatro vientos al gracioso que había largado el agua sobre la pista y el amigo Graham White no sabía como calmarlo y se aguantó una buena filípica muy tranquilo. Luego Cevert se acercó también al grupo y lo cargaba a Hill diciéndole que lo que estaba viendo era como una "historieta" de las revistas cómicas y a decir verdad el hombre tenía mucha razón; la cara de Hill aparte, cuando lo escuchó a Cevert, le salían de la boca viboritas, etc.

Así que en definitiva a prueba de clasificación se dejó para el lunes bien temprano (otra vez a aguantarse como 10 horas antes de correr realmente la carrera).

Las series consagraban para la final a los 6 mejores tiempos de cada una más los 4 mejores tiempos logrados por los corredores en conjunto, esta última medida siempre muy buena para que no quede afuera ninguna figura en caso de tener problemas.

La primera serie la ganó Silvio Moser que apareció con el Brabham BT/30, ex Jackie Stewart, ex Jack Brabham. Wilson Fittipaldi, ahora cambiando su humanidad del Lotus ex Rindt a un flamante March 712 que se lo terminaron en apenas 10 días al igual que Vitorio Brambilla.

Ruesch se casificó muy bien pero quedó como primera reserva para la final, había quedado por demás contento por finalizar una petit carrera y de paso sintió los rigores del esfuerzo.

La serie mía la ganó muy cómodo Emerson Fittipaldi con su nuevo Lotus seguido muy de cerca por Jean Pierre Jassaud.

Afortunadamente en mi caso después de largar bastante cola, logré entrar quinto así que quedaba clasificado para la final.

La final la volvió a ganar Emerson cómodamente dejando la lucha de segundo puesto entre Peterson y Schenken (estos dos, autos oficiales March y Brabham, atendido el primero en esta oportunidad por Max Mosley, Robin Herd y Alan Rees mientras Schenken estaba asesorado por Ron Tauranac, evidentemente este asunto del campeonato de Fórmula 2 parece haberles interesado).

Jassaud con el otro March oficial entró 4º y por mi parte obtuve un quinto puesto en una carrera que tuve que atravesar por una serie de problemas propios de la carrera en sí y que se le presentan continuamente a todos los corredores.

Con el resultado en la mano y analizando se desprende fácilmente que la lucha a partir de la próxima carrera, puntable de Rouen será a muerte, con el agregado sin duda que ahora entran en la danza de la porfía los 2 hompres que buscarán la victoria final (Schenken y Peterson) y que a su vez son oficiales Brabham y March, respectivamente.

Pienso que a Cevert se le va a complicar un poco el panorama con la llegada de estos nuevos invitados y lo que a principios de año aparecía como una cómoda victoria para Cevert con lo dejado por Regazzoni, ahora se complicó porque Peterson, lo mismo que Schenken, disponen también de los tan mentados motores con pistones y bielas diferentes al igual que Emerson aunque éste en el campeonato no entra.



En el pequeño circuito de Crystal Palace todo es reducido.

meros ni consiguió uno de los mejores 4 tiempos extraídos de las dos series eliminatorias. Había roto, al quedar eliminado, dos motores en el transcurso del fin de semana.

Fittipaldi (Emerson) fue el ganador por una razón bastante sencilla, si se quiere: tomó la punta desde el principio de la serie final (había ganado también a serie eliminatoria que le correspondió) y aunque en las últimas vueltas su Lotus fallaba, las características del circuito lo habilitaron para que fuera el primero en recibir la bandera de llegada. Crystal Palace tiene un trazado sumamente trabado donde los coches están siempre girando a un número muy alto de revoluciones. Producto de ello y de la forma en que —como dijimos— se corre en F-2, fue el tendal de máquinas que quedaron fuera de carrera. Lole largó en quinta fila para la final (quisieron ponerlo en la séptima que no le correspondía, por un error de las autoridades deportivas) y, cuidando el motor hasta el puntillismo, finalizó quinto en la carrera y cuarto en cuanto a la obtención de puntos para el Campeonato ya que Emerson Fittipaldi está graduado. Crystal Palace fue —repetimos— un claro ejemplo de la forma en que se corre en F-2 y de la forma en que Reutemann encara sus posibilidades. Todos salieron "a matar" y un buen número se quedó con el motor destripado. Lole cuidó de no irse más allá de las vueltas saludables y pudo terminar con todas las posibilidades de poder llegar a ser nuestro Campeón de F-2 (Europeo) 1971.

TROFEO HILTON TRANSPORT PARA FORMULA 2

Circuito de Crystal Palace de 2.230 metros

Londres, 31 de mayo de 1971

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	20	Moser, Silvio	Brabham BT 30 ..	38m25s4/10	45
2º	40	Jarrier, Jean	March 712 M	38m34s8/10	46
3º	8	Westbury, Peter	Brabham BT 36 ..	38m40s2/10	45

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	59	Fittipaldi, Emerson	Lotus 69	38m02s6/10	45
2º	39	Jassaud, Jean	March 712 M	38m04s2/10	45
3º	3	Schenken, Tim	Brabham BT 36 ..	38m19s	45

SERIE FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	59	Fittipaldi, Emerson	Lotus 69	42m03s	50
2º	3	Schenken, Tim	Brabham BT 36 ..	42m07s4/10	50
3º	31	Peterson, Ronnie	March 712 M	42m08s2/10	50
4º	39	Jassaud, Jean P.	March 712 M	42m06s8/10	50
5º	7	Reutemann, Carlos ...	Brabham BT 30 ..	42m31s2/10	49
6º	61	Birrell, Gerry	Lotus 69	42m33s2/10	49
7º	20	Moser, Silvio	Brabham BT 30 ..	42m42s2/10	48
8º	38	Bell, Derak	March 712 M	39m30s	46
9º	45	Pace, Carlos	March 712 M	s/t	38
10º	40	Jarrier, Joan	March 712 M	s/t	35
11º	43	Quester, Dieter	March 712 M	s/t	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 159,600 km/h

RECORD DE VUELTA: Tim Schenken, Ronnie Peterson, Jean Pierre Jassaud y Emerson Fittipaldi, todos en 49s6/10 a un promedio de 162,370 km/h

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

1º	François Cevert	22 puntos
2º	Carlos Reutemann	21 "
3º	Tim Schenken	
	Ronnie Peterson	15 "
5º	Wilson Fittipaldi	10 "
6º	Dieter Quester	9 "
7º	Jean Pierre Jassaud	7 "
	Gerry Birrell	4 "
9º	John Cannon	
	Nikki Lauda	
	Gerry Birrel	4 "
12º	Briant Hart	
	Allstair Walker	
	Helmut Marko	
	Silvio Moser	1 punto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las mas 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 117 T.E. 61592.- ROSARIO -

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE



hotel caravelle

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

SU HOGAR EN BUENOS AIRES:

GRAN HOTEL ARGENTINO



160 hab. Suites de lujo
Cocina internacional
Aire acondic.
En el corazón
de la Avda. más ancha del mundo.
Carlos Pellegrini 37 - T.E. 35-3071/80 Bs. As.

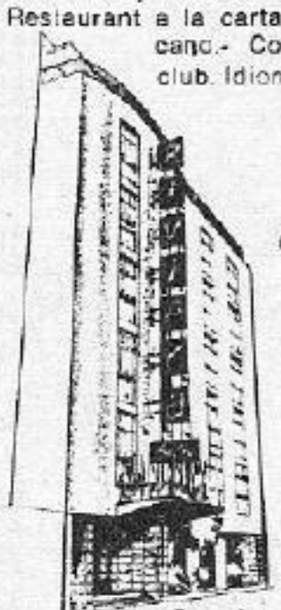
En la arteria peatonal más larga del mundo 100 amplias y confortables habitaciones con baño y teléfonos privados. Música, radio, TV, y aire acondicionado. **Florida 328 (Entre Sarmiento y Corrientes) Tel. 45-1698/0989/6913.**

EIBAR

Eibar Hotel



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.



San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

hotel Presidente Rosario



SALON PARA REUNIONES

TOTALMENTE
ALFOMBRADO
COMODAS
BUTACAS
AIRE
ACONDICIONADO
MUSICA
EQUIPOS TRANSMISORES.

CORRIENTES 919 T.E. 41245/46/47



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

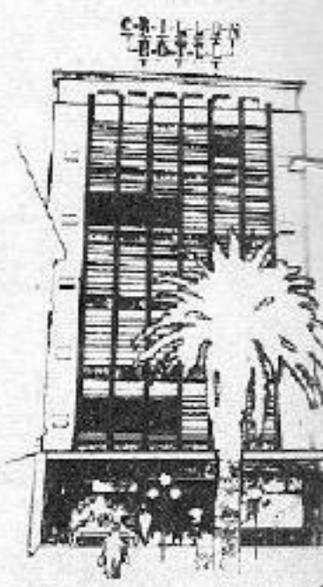


Jerarquía Internacional. 80 hab.- Suites de lujo Aire acond. central. Música ambiental - Radio - T.V. Salones de conferencias y convenciones. Estacionamiento - Snack bar - Cocina internacional. **San Martín 2954 - T.E 21115/16/17/18 Santa Fe.**

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

CRILLON HOTEL





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

motel



el PASO VIEJO

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



Grand hotel



CATEGORIA INTERNACIONAL. 200 hab. y dep. exteriores. Todas c/baños termales priv. Tel. Aire acond. Comedor bar y confiterías. Salones. Piscina cubierta c/agua termal salada. Servicio médico. Peluquería. Nursery. Masajista **Av. Hipólito Irigoyen 550 T.E. 165 y 195 - Termas de Río Hondo.**

HOTELES UNIDOS SA

Y SUS CUATRO HOTELES EN TERMAS DE RIO HONDO

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

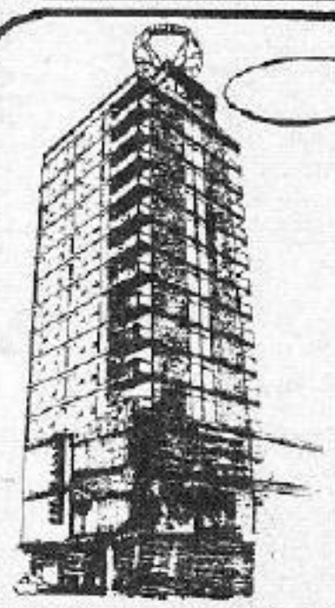
Administración reservas y pasajes:
Tucumán 1610 4° P. - **T.E. 40-9453**
Buenos Aires.
CATEGORIA AL SERVICIO DEL TURISTA

GRAN HOTEL LOS PINOS

Habitaciones con baño termal privado - Suites de lujo - Peluquería - Salones de estar - Cocina internacional - Tenis y bochas - Billar - cine, teatro. Garage - Parque - etc Maipú 201 - T.E. 43 y 175 - Termas de Río Hondo **Informes en C. Federal: T.E. 84-3251** y en ARIOSTO TURISMO T.E. 38-1110/1051

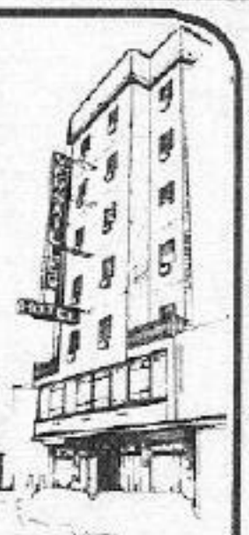


Grand hotel



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

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



VERSAILLES HOTEL
Residencial

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

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

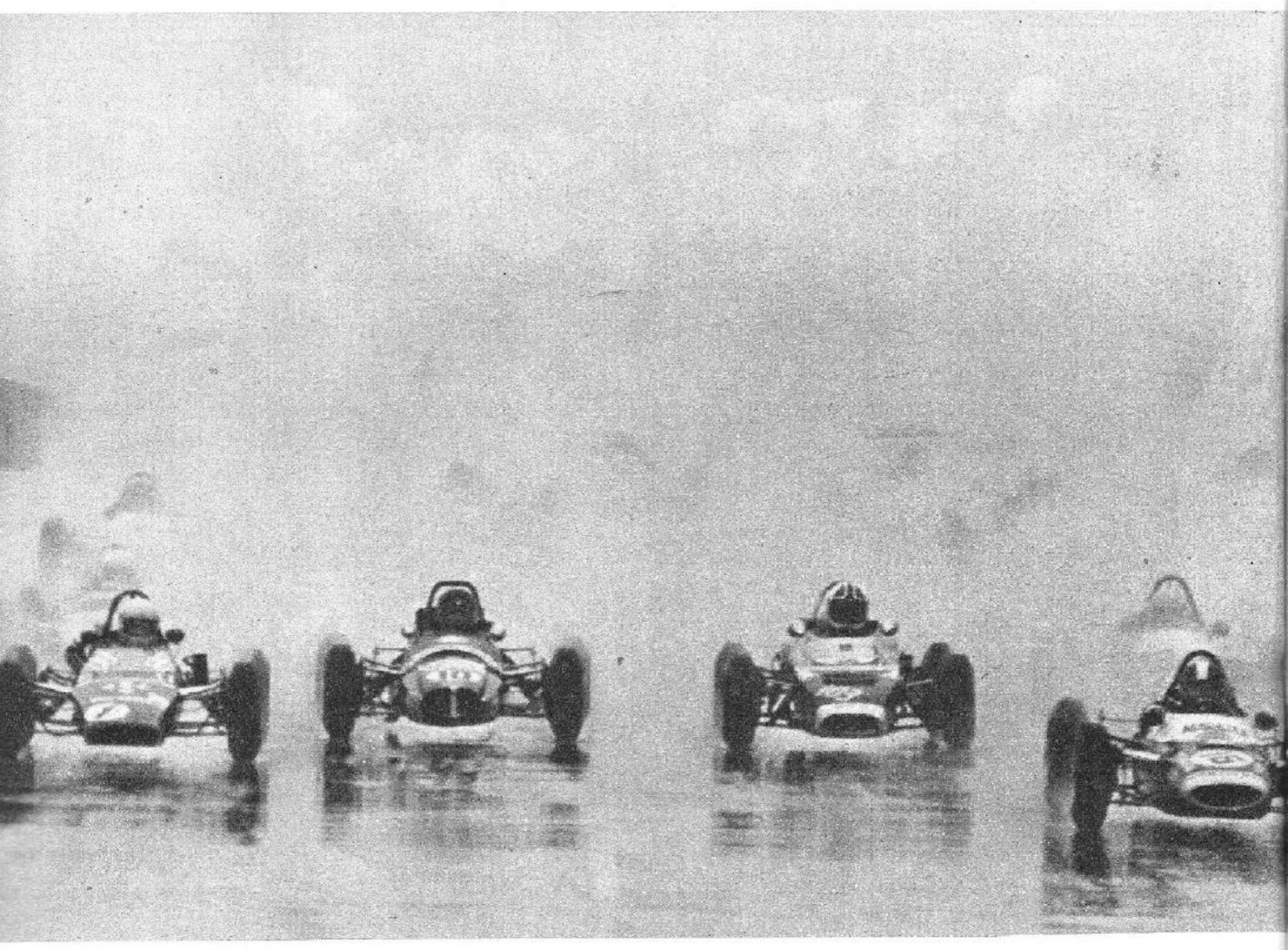
EN PLENO CENTRO DE LA CIUDAD Lo espera:

Hotel
AVGVSTVS

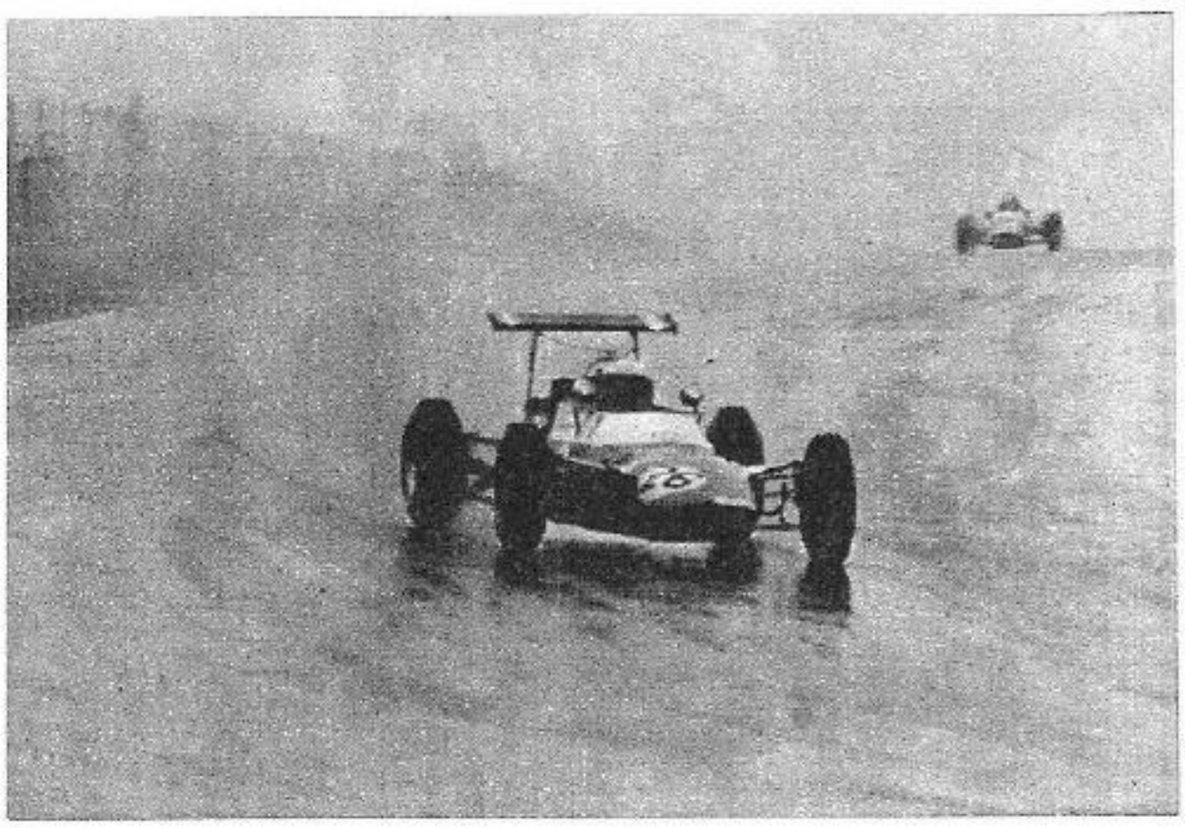
HOTEL VICTORIA PLAZA

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

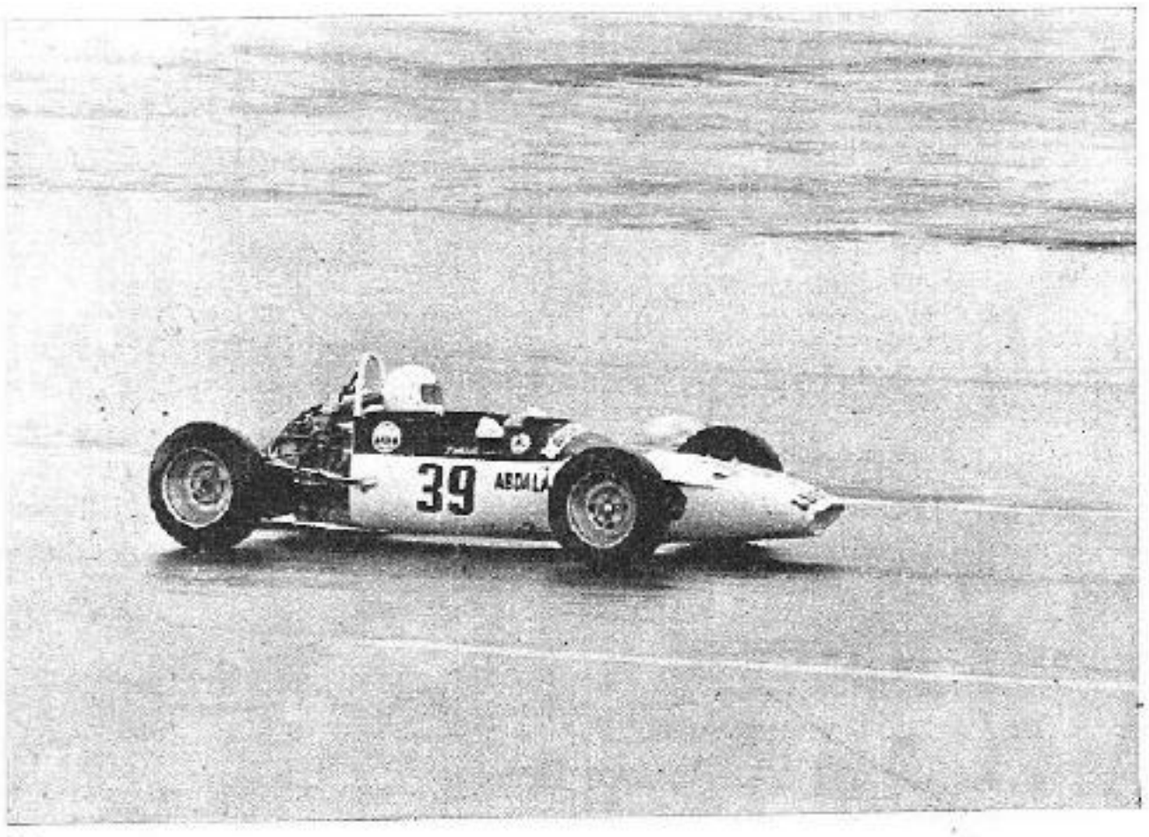
TARUMA FORMULA 4



CON AGUA Y

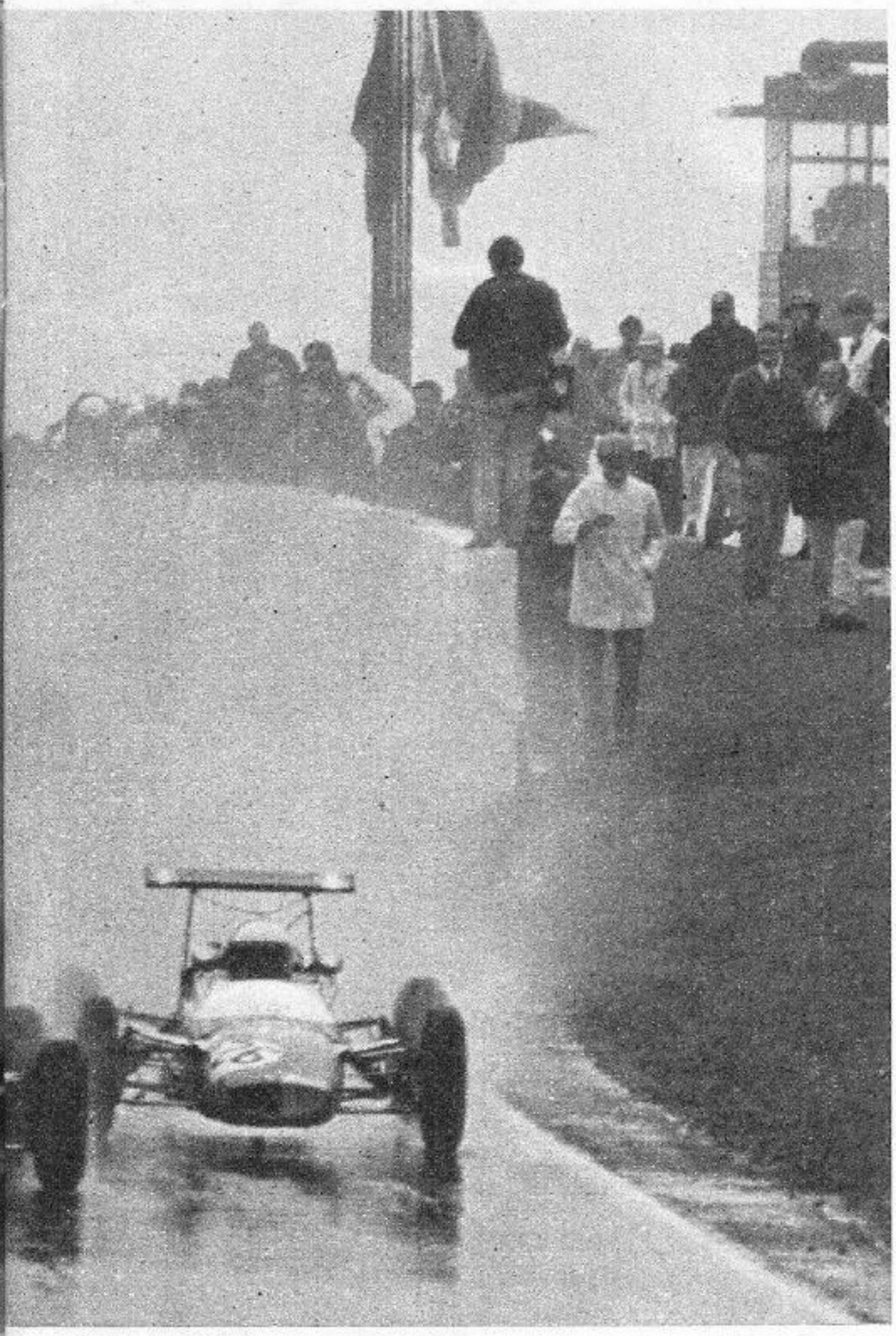


1



2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Con mucha lluvia la carrera de Porto Alegre fue un petit Grand Prix. Tres autos en un segundo y un excelente ganador, Carlos Andreta: con Crespi-Renault

1
Carlos Andreta ganó dos de las tres series y fue el primer clasificado en la suma de tiempos, en una carrera a la europea siempre con lluvia.

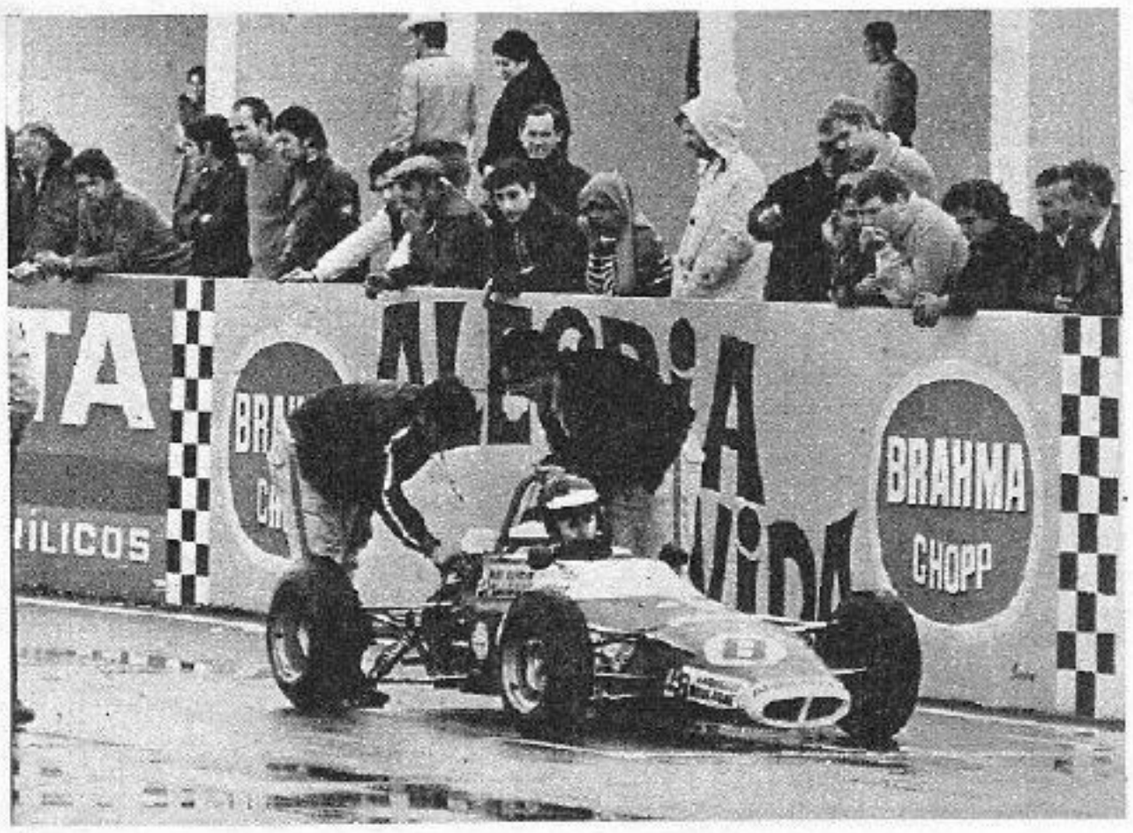
2
Claudio Abdala, tercero, hizo una carrera medida pero veloz. Por sobre todo prolijo.

3
Guillermo Stegmann, el mejor tiempo el sábado. Una bujía lo retrasó en la primera serie pero luego mejoró. Realmente en algunas curvas nos gustó mucho, amén de su resultado que ubicó al Meriggi team segundo en la clasificación final.

4
Fernando Esbroglio, Campeón 1970 con Volkswagen, fue cuarto pero sin entrar en la clasificación oficial con su Merlyn de Fórmula Ford.

Texto y fotos
de CARLOS AGUSTIN
(enviado a Porto Alegre, Brasil)

CAFE



3



4

Con su casi millón de habitantes, sus 432 kilómetros cuadrados que conforman su área metropolitana, Porto Alegre, capital del estado de Río Grande del Sur, presenta un aspecto personal y por demás pintoresco. Quizás fuera del tráfico en exceso veloz y la construcción de los alrededores con techos a cuatro aguas similares a las viejas fotos del sur de los Estados Unidos, lo que más impacta como complejo deportivo, arquitectura, ubicación y belleza natural haya sido para nosotros el "Autódromo de Tarumá", a más de treinta kilómetros de la ciudad y cercano a un pueblo muy especial llamado Viamao.

Su recorrido es trabado pero veloz, con curvas que llaman al acelerador pero que también tienden a engañar y ahí nomás está el trompo. Rectas cortas como para que apenas se pueda tomar un descanso y una seguridad para el público como pocas veces habíamos visto, ya que en ningún momento éste se encuentra al mismo nivel de la pista sino siempre sobre ella. Con boxes que son un ejemplo de limpieza y comodidad y un perfecto sistema de cronometraje que hace que a los pocos minutos de finalizada cada serie se reparta la clasificación oficial y el orden de la próxima largada en una prolija hoja mimeografiada. Todo era ideal para que los Fórmula 4 argentinos dieran allí un excelente espectáculo y pese a muchos problemas así fue.

Todo comenzó cuando el viernes por la tarde los dos micros que habían salido de Buenos Aires el día anterior con mecánicos y pilotos no daban señales de vida. Para calma de los que allí estábamos alrededor de las cinco de la tarde los dos camiones con los autos estaban ya en el autódromo. Ese mismo día Juan Laskac, Guillermo Stegmann, Osvaldo Scaglia, Humberto Crespi y CORSA habían dado algunas vueltas tanto como para empezar a conocer el circuito en los Volkswagen que todos habíamos alquilado, ya que sin autos es casi imposible moverse por la distancia que hay desde Porto Alegre hasta Tarumá.

En la madrugada del sábado los micros habían llegado luego de casi 40 horas de viaje. Casi sin dormir se bajaron los autos. Carlos Jarque fue el primero en salir a la pista sin buscar tiempos, sólo para ir conociendo el circuito. A las 15.30 hs comenzó la clasificación que se llevó a cabo durante una hora en la cual la pista estuvo libre para que todos pudieran girar libremente y se computaría la mejor vuelta de cada uno. Guillermo Stegmann logró el mejor tiempo, para la vuelta con 1mi36s a un promedio de 113,094 kmh; ese día nos había dicho: **"Sabés**

como rezo para que no pare (por la lluvia). El auto dobla que es una barbaridad y eso en este circuito y mojado es fundamental". Claro que segundo estaba Juan Carlos Lavena con la preparación de José Adamo, que se había mostrado sumamente efectiva ya que su tiempo fue sólo 6/10 mayor que el del Stegmann. "Nenín" Crespi comentaba: **"Este circuito es ideal para Lavena. Juan Carlos en lo veloz anda muy bien, además cuando la Fórmula 4 fue al exterior las carreras las ganó Lavena".**

Pero como para demostrar lo que es realmente una buena categoría, Alberto Jarque obtenía el tercer tiempo a sólo 2/10 de Lavena y 8/10 de Stegmann. De esta forma, con tres autos en un segundo, a las 16.45 hs se cerró la pista hasta el día siguiente a las once de la mañana.

LA CARRERA

El clima no había cambiado en absoluto y el cielo totalmente cubierto indicaba que llovería el resto del día. Osvaldo Scaglia opinaba que había que cuidarse: **"Cerca de la horquilla hay muchos charcos que cuando pasás te "sacan" el auto de las manos aún en lo derecho".** Por supuesto todo se hubiese solucionado con gomas para lluvia, pero no existen para este rodado, además de que las gomas que se utilizan son de autos de calle que sirven tanto para seco como para mojado. Algunos pensaron en serrucharlas para tener la mágica canaletita que tanto ayuda en días de lluvia. Pero lo cierto era que todos dudaban hasta qué punto convenía arruinar un juego de gomas para una sola carrera en la cual no había puntos en juego. Recién a las doce horas los autos estaban listos para largar la primera de las tres series que darían la clasificación final por suma de tiempos.

Apenas bajada la bandera fue Lavena quien tomó la punta ya que a Stegmann se le había empastado una bujía en la largada y recién su motor agarró luego de la quinta vuelta cuando ya había perdido toda posibilidad de ganar la serie. El trencito de punta lo formaron Lavena, Jarque y Laskac. Entre estos dos hubo un brillante tandem que culminó cuando Laskac quiso pasar a Jarque e hizo un trompo que luego nos relató él mismo: **"Mirá: en ese momento llovía bastante y la columna de agua que levantaban los autos delante tuyo no te dejaban ver nada. Yo veía que lo podía pasar, pero esperé un par de vueltas esperando el momento. Por fin me tiré y cuando estaban acelerando pasamos un charco y el agua que levantó el auto de Alberto me cegó totalmente, sentí que el auto se iba y más o menos traté de seguir lo que pensaba que era la curva. Pegué contra el guard rail y en cuanto paró me bajé creyendo que detrás mío venían todos los demás. Cuando vi que no pasaba nada salí de nuevo pero ya había perdido una vuelta."**

De esta forma Claudio Abdala con un eficaz andar pasaba tercero en la primera serie.

La segunda serie se demoraba cada vez más, ya que el tiempo era cada vez peor. Los pilotos se reunieron entonces en el box de Jarque y allí Martínez, presidente de la APF-4, decidió con ellos acortar las series a diez vueltas en lugar de doce y esperar que amainara la lluvia.

Con el piso bastante mojado largaron Lavena, Jarque y Claudio Abdala seguidos de Stegmann y el Fórmula Ford conducido por Fernando Esbroglio. Andreta, que largó en tercera fila, se mantuvo así medio circuito hasta la salida de la anteúltima curva hacia la recta de boxes donde pasó al primer lugar, y así hasta la bandera.

Los trompos y las trompas rotas estuvieron a la orden del día. Jarque, Laskac, Scaglia fueron algunos de los dañados.

La tercera de las series se corrió bajo una densa cortina de agua y a un ritmo realmente excepcional. Lavena perdió una carrera que pudo haber sido de él por un trompo; Andreta luego de una primera serie floja había encontrado el punto óptimo de su auto y triunfaba también en ésta ganando la general.

Las conclusiones que deja Tarumá son muchas:

—Los Fórmula-4 demostraron que son capaces de correr en lluvia y dar un excelente espectáculo.

—La comparación de nuestros motores y chasis con un chasis y un motor inglés de una fórmula similar demostró que estamos en su mismo nivel o quizás mejor.

—Los brasileños demostraron ser unos excelentes pilotos, caso Palmeiro que fue quinto en la primera serie, séptimo en la tercera y séptimo en la clasificación general con el auto que habitualmente corre Bellato y por el cual pagó 200.000 nacionales viejos por una carrera. Claudio Mueller con un auto alquilado a Alberto Famá bien y Fernando Esbroglio en el Fórmula Ford, bastante prolijo.

—El Meriggi team con mala suerte por el lado del campeón Laskac pero bien al fin con la copa traída por el segundo puesto de Guillermo Stegmann, que anduvo muy bien siempre.

Quedaría mucho más por decir, pero lo importante es que este dipo de carrera se siga haciendo ya que quedó demostrado que argentinos y brasileños tienen una pasión en común: los fierros.



Juan Carlos Lavena pudo haber sido el ganador. No obstante ganó la primera serie y fue cuarto en la clasificación general.

FEDERAÇAO GAUCHA DE AUTOMOBILISMO
Copa Internacional da Amizade - Formula 4

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	16	Lavena, Juan C.	Crespi-Renault ...	19m39s7/10	12
2º	5	Jarque, Alberto	Crespi-Renault ...	19m44s8/10	12
3º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault ...	19m57s2/10	12
4º	8	Stegmann, Guillermo .	Crespi-Renault ...	20m17s9/10	12
5º	61	Palmeiro, João L.	Crespi-Renault ...	20m24s9/10	12
6º	26	Andreta, Carlos	Crespi-Renault ...	20m33s4/10	12
7º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault ...	20m37s	12
8º	103	Martucci, Omar	Martucci 001	20m41s4/10	12
9º	22	Saint G., Luis	Crespi-Renault ...	20m45s7/10	12
10º	14	Chutrau, Norberto	Crespi-Renault ...	20m54s9/10	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 110,439 km/h
(N. de la R.: Entre el 4º y el 5º lugar se clasificó el Fórmula Ford de Enio Sandler, número 11: 20m23s3/10).

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	26	Andreta, Carlos	Crespi-Renault ...	16m49s1/10	10
2º	16	Lavena, Juan C.	Crespi-Renault ...	16m51s3/10	10
3º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault ...	16m58s8/10	10
4º	8	Stegmann, Guillermo ..	Crespi-Renault ...	17m01s1/10	10
5º	10	Ragno, Carlos	Huarte-Renault ...	17m09s8/10	10
6º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault ...	17m22s6/10	10
7º	103	Martucci, Omar	Martucci 001	17m23s2/10	10
8º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault ...	17m30s6/10	10
9º	22	Saint G., Luis	Crespi-Renault ...	17m35s	10
10º	41	Parolo, Anselmo	Crespi-Fiat	17m48s6/10	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 107,591 km/h
(N. de la R.: Entre el 4º y el 5º lugar se clasificó el Fórmula Ford de Fernando Esbroglio con 10 vueltas y un tiempo de 17m05s7/10).

TERCERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	26	Andreta, Carlos	Crespi-Renault ...	17m27s	10
2º	8	Stegmann, Guillermo ..	Crespi-Renault ...	17m33s2/10	10
3º	39	Abdala, Carlos	Crespi-Renault ...	18m00s1/10	10
4º	11	Sandler-Esbroglio	Merlyn-F. Ford ...	18m12s3/10	10
5º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault ...	18m16s3/10	10
6º	10	Ragno, Carlos	Huarte-Renault ...	18m30s9/10	10
7º	61	Palmeiro, João L.	Crespi-Renault ...	18m32s2/10	10
8º	22	Saint G., Luis	Crespi-Renault ...	18m37s5/10	10
9º	60	Martino, Rodolfo	Salatino 003-Ren. .	18m52s4/10	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,705 km/h, para recorrer 30km158m86cm

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	26	Andreta, Carlos	Crespi-Renault ...	54m49s5/10	32
2º	8	Stegmann, Guillermo ..	Crespi-Renault ...	54m52s2/10	32
3º	39	Abdala, Carlos	Crespi-Renault ...	54m55s1/10	32
4º	16	Lavena, Juan C.	Crespi-Renault- ...	55m02s8/10	32
5º	11	Esbroglio-Sandler	Fórmula Ford	55m41s3/10	32
6º	103	Martucci, Omar	Martucci 001	56m00s3/10	32
7º	22	Saint G., Luis	Crespi-Renault ...	56m58s2/10	32
8º	61	Palmeiro, João L.	Crespi-Renault ...	57m07s	32
9º	5	Jarque, Alberto	Crespi-Renault ...	55m29s5/10	31
10º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault ...	55m53s1/10	31
11º	10	Ragno, Carlos	Huarte-Renault ...	56m55s6/10	31

PROMEDIO DEL GANADOR: 105,616 km/h

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

2 X 2

dura por dos



FATE RADIAL

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

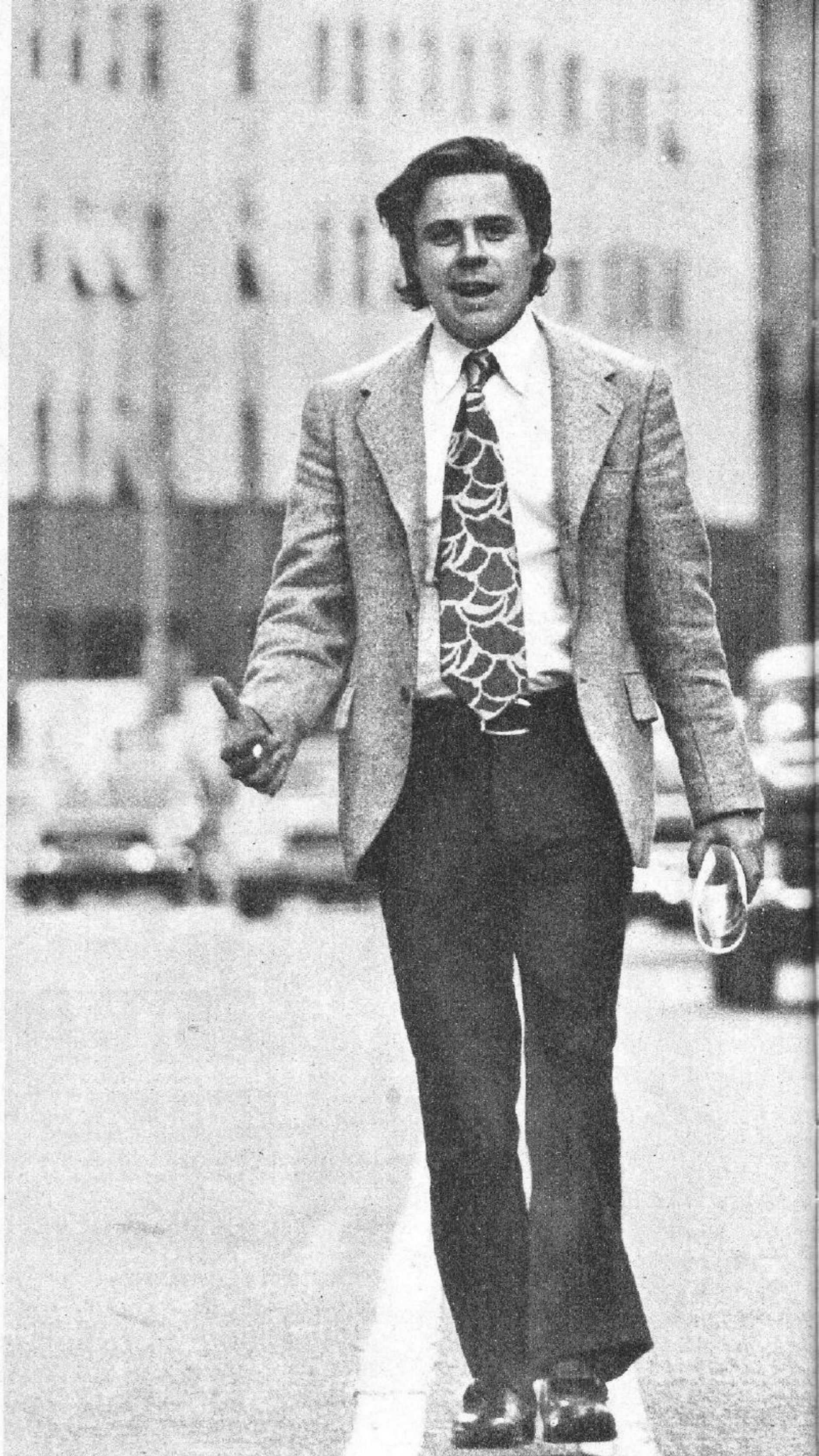
fate O

El neumático argentino.

MAURICIO GARCIA

Mauricio García tiene con TC más posibilidades de triunfo que con Sport Prototipos. Técnicamente su auto está capacitado para ganar tanto como el de García Veiga, cosa que no sucedía el año pasado en SP

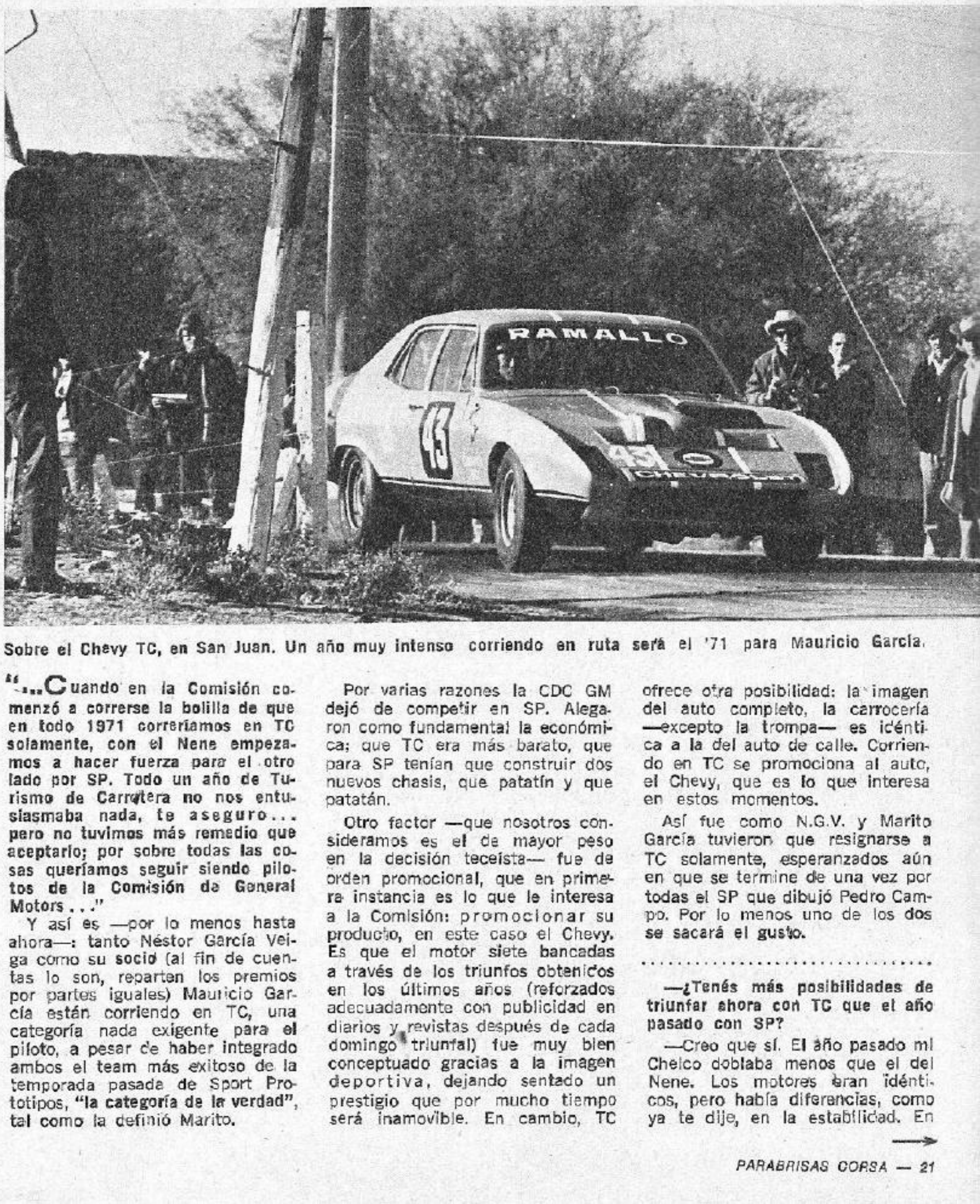
por JULIO PEREZ BALBI
fotos de ALFREDO ALBORNOZ



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TC DA MAS POSIBILIDADES



Sobre el Chevy TC, en San Juan. Un año muy intenso corriendo en ruta será el '71 para Mauricio García.

"...Cuando en la Comisión comenzó a correrse la bolilla de que en todo 1971 correríamos en TC solamente, con el Nene empezamos a hacer fuerza para el otro lado por SP. Todo un año de Turismo de Carretera no nos entusiasmaba nada, te aseguro... pero no tuvimos más remedio que aceptarlo; por sobre todas las cosas queríamos seguir siendo pilotos de la Comisión de General Motors..."

Y así es —por lo menos hasta ahora—: tanto Néstor García Veiga como su socio (al fin de cuentas lo son, reparten los premios por partes iguales) Mauricio García están corriendo en TC, una categoría nada exigente para el piloto, a pesar de haber integrado ambos el team más exitoso de la temporada pasada de Sport Prototipos, **"la categoría de la verdad"**, tal como la definió Marito.

Por varias razones la CDC GM dejó de competir en SP. Alegaron como fundamental la económica; que TC era más barato, que para SP tenían que construir dos nuevos chasis, que patatín y que patatán.

Otro factor —que nosotros consideramos es el de mayor peso en la decisión teceista— fue de orden promocional, que en primera instancia es lo que le interesa a la Comisión: promocionar su producto, en este caso el Chevy. Es que el motor siete bancadas a través de los triunfos obtenidos en los últimos años (reforzados adecuadamente con publicidad en diarios y revistas después de cada domingo triunfal) fue muy bien conceptuado gracias a la imagen deportiva, dejando sentado un prestigio que por mucho tiempo será inamovible. En cambio, TC ofrece otra posibilidad: la imagen del auto completo, la carrocería —excepto la trompa— es idéntica a la del auto de calle. Corriendo en TC se promociona al auto, el Chevy, que es lo que interesa en estos momentos.

Así fue como N.G.V. y Marito García tuvieron que resignarse a TC solamente, esperanzados aún en que se termine de una vez por todas el SP que dibujó Pedro Campo. Por lo menos uno de los dos se sacará el gusto.

.....

—¿Tenés más posibilidades de triunfar ahora con TC que el año pasado con SP?

—Creo que sí. El año pasado mi Chelco doblaba menos que el del Nene. Los motores eran idénticos, pero había diferencias, como ya te dije, en la estabilidad. En

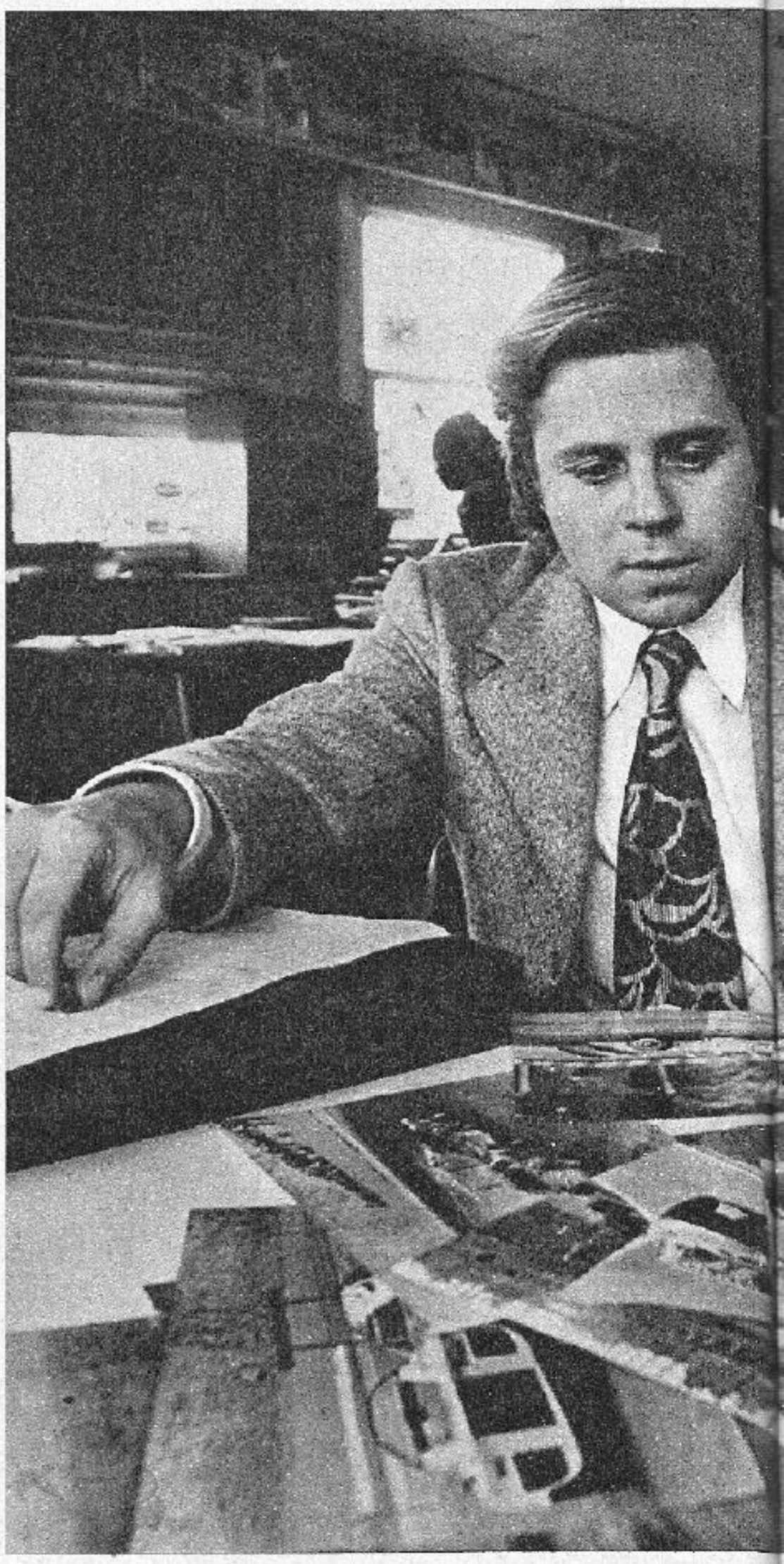
→

MAURICIO GARCIA









"En TC los dos autos son idénticos y no hay necesidad de juego de equipo..."

Turismo de Carretera los motores siguen siendo iguales y los autos también. Si uno de los dos dobla más que el otro, bien sabés que en TC doblar no tiene mucha importancia... Por eso creo que este año tengo tantas posibilidades técnicas como el Nene.

—¿Por qué en 1970 no triunfaste nunca y el Nene tanto?

—No sé. Mala suerte o yo qué sé... en muchas oportunidades estuve a punto, pero me faltaron siempre "cinco guitas para el peso".

—¿Cómo fue el problema en el accidente de Los Cóndores?

—Creo que en ese caso teníamos la culpa todos y afloró en cada uno la pequeña dosis de inconsciencia en un mismo momento, originando la tragedia. No te olvides que en esa época no se podía correr en ningún lado. Los autos ya andaban demasiado fuerte... Hace unos cinco meses recibí la comunicación oficial y final del juicio que se desató después de ese accidente. Ya estoy libre de cualquier culpa y cargo.

—¿Pensás internacionalizarte, correr afuera o algo parecido?

—¡Laaa pucha que sí!, ganas no me faltan. Lo que pasa es que todavía no tuve ninguna oportunidad, pero apenas aparezca creo que no la dejaré escapar. Depende de algunas cosas, pero por sobre todo te digo que estoy predispuesto a aceptar ofertas que me internacionalicen. Se aprende mucho...

—Si hubieses recibido alguna proposición del ACA para el equipo europeo, ¿la hubieses aceptado?

—Sí, casi seguro que sí. Como ya te dije, depende de mi futuro aquí, pero creo que hubiese aceptado.

—Aparte de los días previos a la carrera, ¿qué otras obligaciones tenés con la Comisión?

—Ahora hay poco trabajo, che. Con SP a cada rato en mitad de semana íbamos con uno o los dos autos al Autódromo a probar cualquier cosa. Con el TC las pruebas previas se remiten a una tiradita el día sábado, antes de la carrera, y chau... durante la semana prácticamente nunca tenemos que probar los autos.

—¿Alguna vez pensaste en dejar de correr, especialmente después del accidente de Los Cóndores?

—No, nunca. En esa oportunidad quedé un poco desilusionado con todo, pero se me pasó en seguida. En ningún momento pensé en colgar el casco.

—No colgaste el casco, pero los libros sí, ¿no?

—Así es. Ya dejé de estudiar, no podía atender a los autos de carrera y la Facultad. Para haber seguido bien tendría que dedicarme full-time a veterinaria, y no había caso. Si dejo el automovilismo sigo, pero si no, no podré.

—¿En qué otra cosa ocupás tu tiempo?

—Ayudo a mi padre con el campo de Ramallo y el de Pergamino. Si bien dejé otra de las cosas que me gustan, como lo es veterinaria, continúo en el ramo con la ganadería...

—¿No te molestó ser segundo piloto durante la temporada de SP?

—No, para nada. Por contrato estaba bien aclarado. Lo firmé plenamente de acuerdo... El Nene, además, tenía más experiencia que yo, y para que un equipo funcione como tal es necesario que existan estas diferencias, por lo menos en SP.

—Y en TC, ¿qué pasa?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



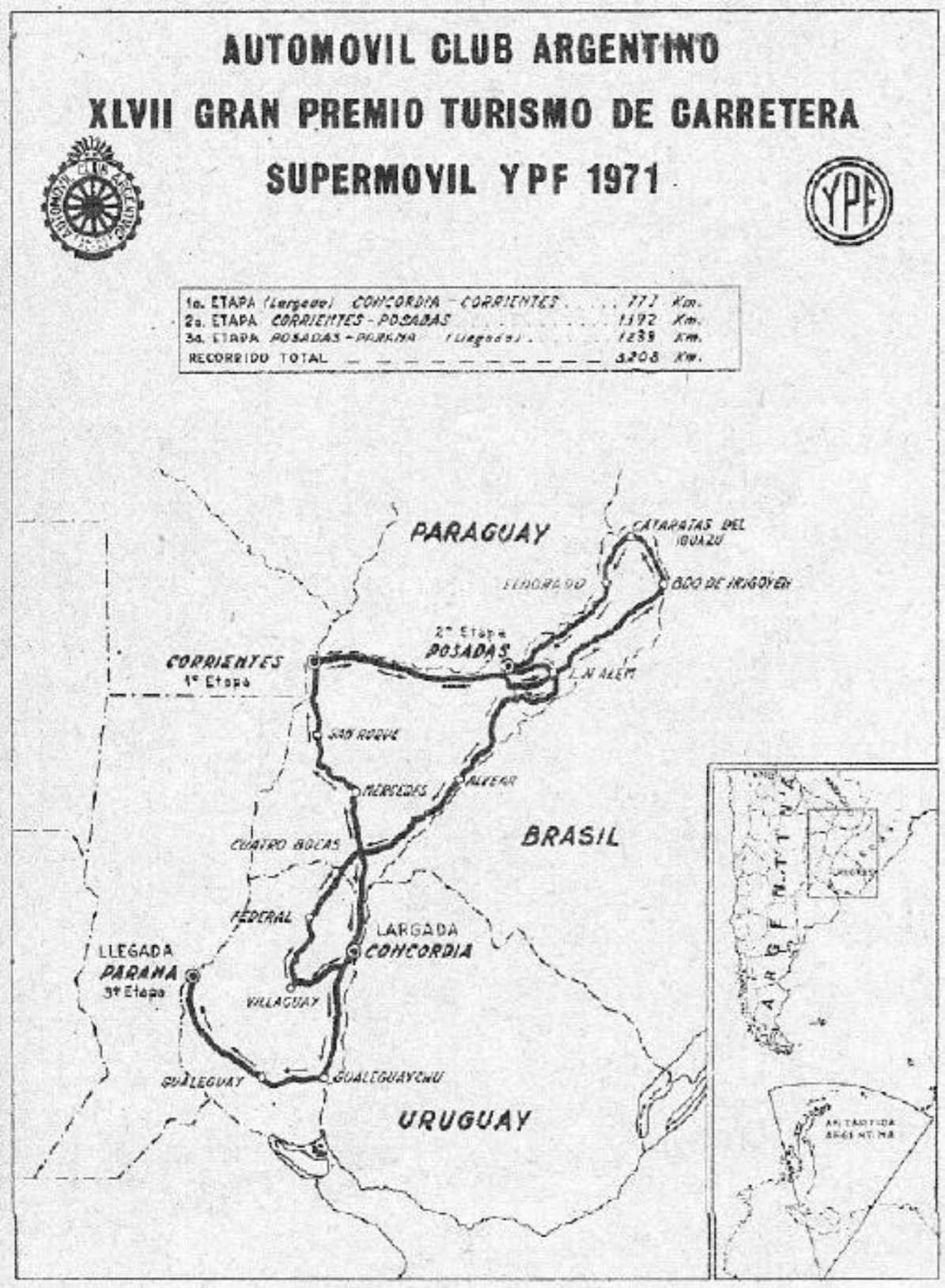
"Acá, en San Juan, creo que fue la mejor carrera de mi vida hasta el momento."

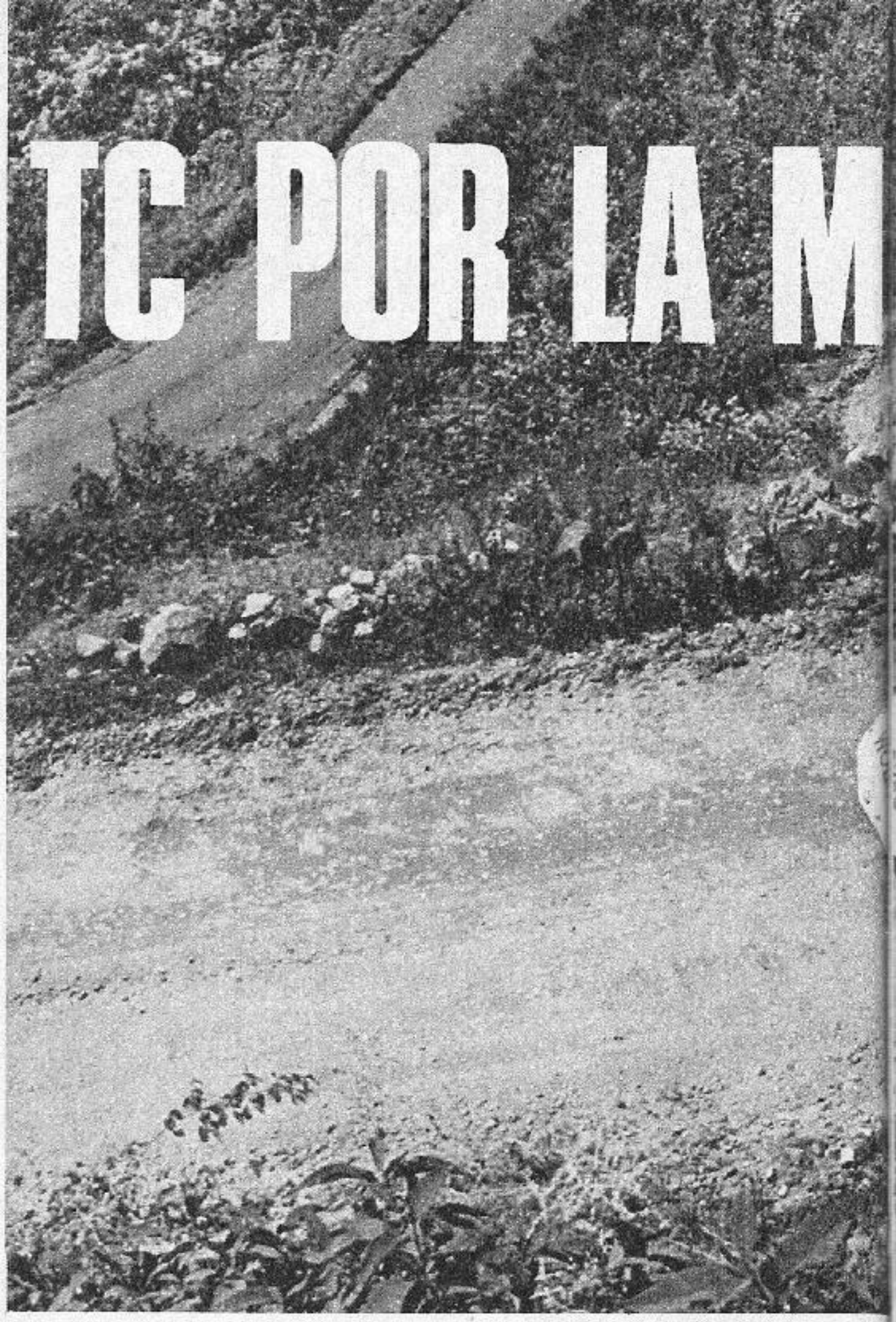
—Nada. Ahí salimos a ganar los dos. Si en caso de que uno esté primero y el otro segundo, entonces sí se estudiará sobre la marcha para no romper inútilmente los dos autos. En TC no se justifica mucho la labor del equipo; en ciertos casos, nada más, para andar chupados, aunque a ambos nos conviene más colarnos de autos que anden más fuerte que los nuestros, así que no sé hasta qué punto se justifica chuparnos entre nosotros...

.....

El Turismo de Carretera le brinda más posibilidades a Marito García; aunque parezca mentira, es otro de los hombres de punta que jamás ganó una carrera de autos. En estos momentos, con Turismo de Carretera, tiene la oportunidad Aunque esté para mayores.

EN POCOS DIAS EL GP





Etapas muy largas y piso de ripio son las principales características del GP de TC que se larga la semana próxima

EL CALENDARIO Y LAS ETAPAS

15 junio 1971: **PRIMERA ETAPA**
Concordia - Villaguay (acceso) - Lucas Norte - Curuzú-Cuatiá - Mercedes - Empedrado - Corrientes ..... 777,0 km

16 junio 1971: **DESCANSO EN CORRIENTES Y ARREGLO DE MAQUINAS.**

17 junio 1971: **SEGUNDA ETAPA**
Corrientes - San Isidro - San José - Oberá - Puerto Iguazú - Eldorado - Posadas 1.192,0 km

18 junio 1971: **DESCANSO EN POSADAS Y ARREGLO DE MAQUINAS.**

19 junio 1971: **TERCERA ETAPA**
Posadas - Sta. Ana - L. N. Alem - Concepción de la Sierra - Santo Tomé - Cuatro Bocas - Federación - Concordia - Concepción del Uruguay - Gualeguaychú - Gualeguay - Victoria - Diamante - Paraná ..... 1.239,0 km

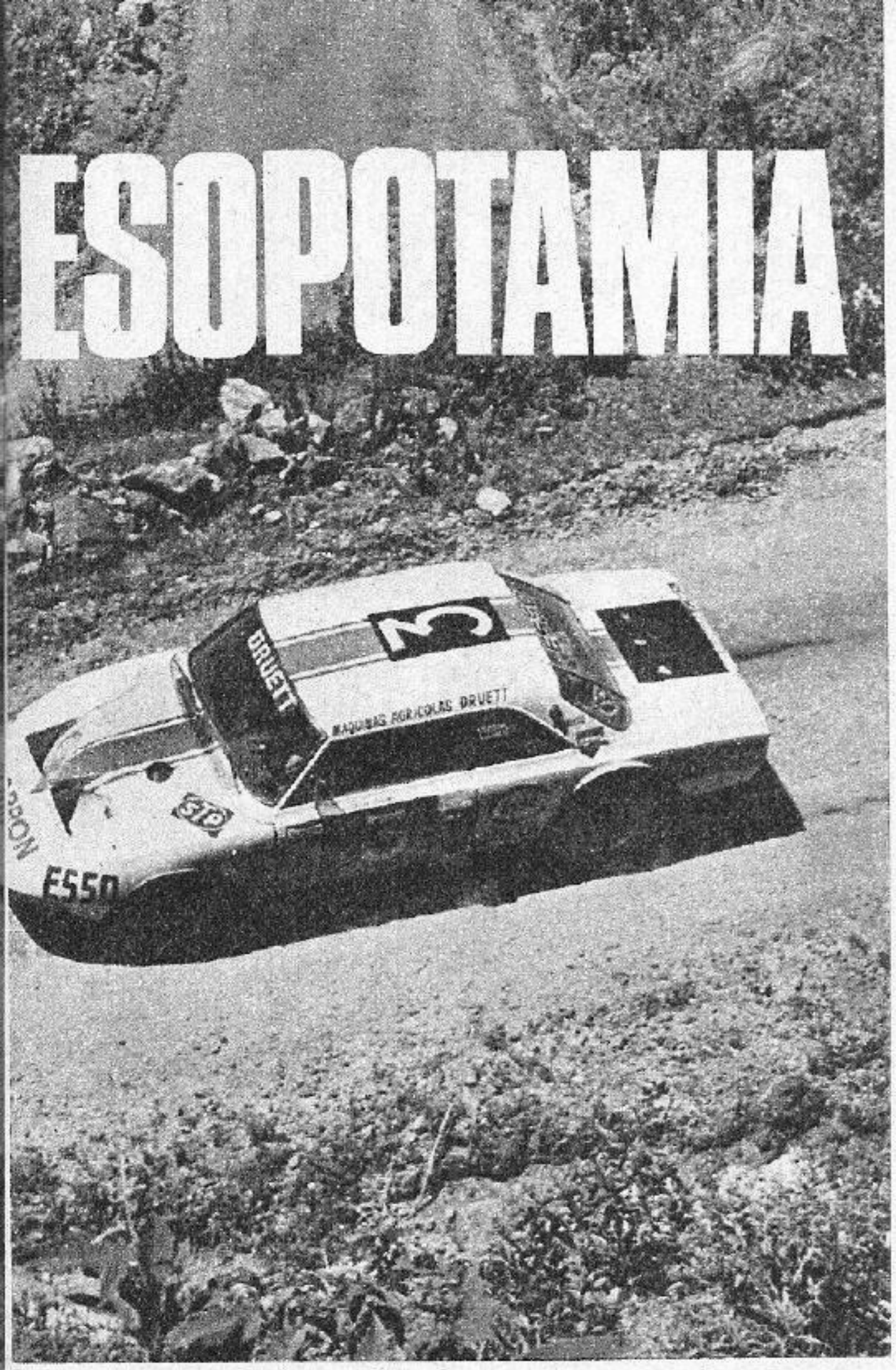
El martes que viene se pondrá en marcha desde Concordia el Gran Premio de Turismo de Carretera. Será el segundo que se disputará con la nueva fórmula y el recorrido esta vez será absolutamente novedoso. La gente del Automóvil Club, guiada con el afán de hacerlo pasar por lugares no tan promocionados, ha elegido —creemos que acertadamente— la Mesopotamia. Los caminos no resultan nada conocidos para los pilotos, salvo un tramo de la segunda etapa y otro de la tercera que fueron ruta del último GP de Turismo. Se correrá un total de 3.208 kilómetros divididos en tres etapas. La más corta de ellas, la primera, tiene un recorrido de 777 kilómetros y las restantes superan con creces los mil km. Esto permite predecir que será un GP de los más duros ya que, si bien el número de etapas es reducido, las tres que hay suplen la ausencia de una mayor cantidad de tramos. Los caminos en general se encuentran en buen estado, pero esto depende en gran medida de las lluvias que podrían complicar algunos tramos de tierra que se convierten en barriales con bastante facilidad. De manera que la gran contra para los autos la constituirán los kilómetros. Las posibilidades se emparejarán un tanto, ya que lo fundamental de la preparación será la fortaleza mecánica.

La largada desde Concordia será el 15 a las 7,30 horas. El orden se establecerá de acuerdo al ranking de la categoría y los autos serán lanzados cada treinta segundos. Previo a la largada los pilotos deberán entregar sus autos en parque cerrado el lunes de 13 a 16 horas.

En cuanto al puntaje, éste se otorgará de acuerdo a lo establecido en el reglamento que indica la escala 9, 6, 3 y 1 para los cuatro que ocupen los primeros lugares en la clasificación general. Además, también por etapa, se distribuirán 3, 2, 1 y 0,5 puntos entre los cuatro mejor clasificados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESOPOTAMIA



LOS PREMIOS

ETAPAS

PRIMERA — SEGUNDA — TERCERA

	Piloto	Copiloto	
Al 1º	$ 2.100.—	$ 210.—	
Al 2º	$ 1.900.—	$ 190.—	
Al 3º	$ 1.700.—	$ 170.—	
Al 4º	$ 1.500.—	$ 150.—	
Al 5º	$ 1.400.—	$ 140.—	
Al 6º	$ 1.300.—	$ 130.—	
Al 7º	$ 1.200.—	$ 120.—	
Al 8º	$ 1.000.—	$ 100.—	
	$ 12.100.—	$ 1.210.—	$ 13.310.—

SON: $ 13.310 x 3 etapas ..... $ 39.930.—

CLASIFICACION GENERAL

Al 1º	$ 15.000.—	$ 1.500.—
Al 2º	$ 11.500.—	$ 1.150.—
Al 3º	$ 8.500.—	$ 850.—
Al 4º	$ 7.000.—	$ 700.—
Al 5º	$ 6.000.—	$ 600.—
Al 6º	$ 5.000.—	$ 500.—
Al 7º	$ 4.500.—	$ 450.—
Al 8º	$ 4.000.—	$ 400.—
Al 9º	$ 3.500.—	$ 350.—
Al 10º	$ 3.000.—	$ 300.—
Al 11º	$ 2.000.—	$ 200.—
Al 12º	$ 1.000.—	$ 100.—
	$ 71.000.—	$ 7.100.—

TOTAL DE PREMIOS: $ 118.030.—.

Quizá este señor le es desconocido, pero tiene algo en común con Usted.
Ser...



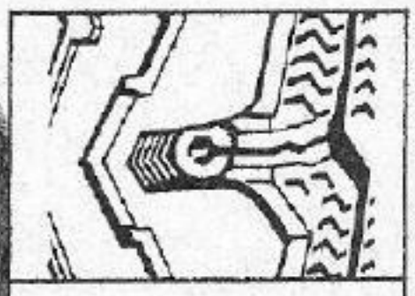
Miguel Herrera.
Automovilista. Ganador de 3 Rallys seguidos.
Sus amigos le dicen que estuvo regular, regular.

...Fanático!

Bueno, en alguna medida todos somos fanáticos de algo, no? El Sr. Herrera, fanático de la tenida, sabe de neumáticos con agarre y también de rebajes, volantazos, corregir y no aflojar en todo el camino, aun estando éste mojado, húmedo o con "barrito".
Por eso elige para su coche neumáticos SP AQUAJET CB73, los del invento que le ganó a la lluvia.
El y usted van para adelante y tienen algo en común:
Son los fanáticos de DUNLOP...: Es decir, de lo mejor!

SP AQUAJET CB 73





Aquajet:
Multicanales y agujeros laterales que secan el área de apoyo.

LINTAS DAL 181

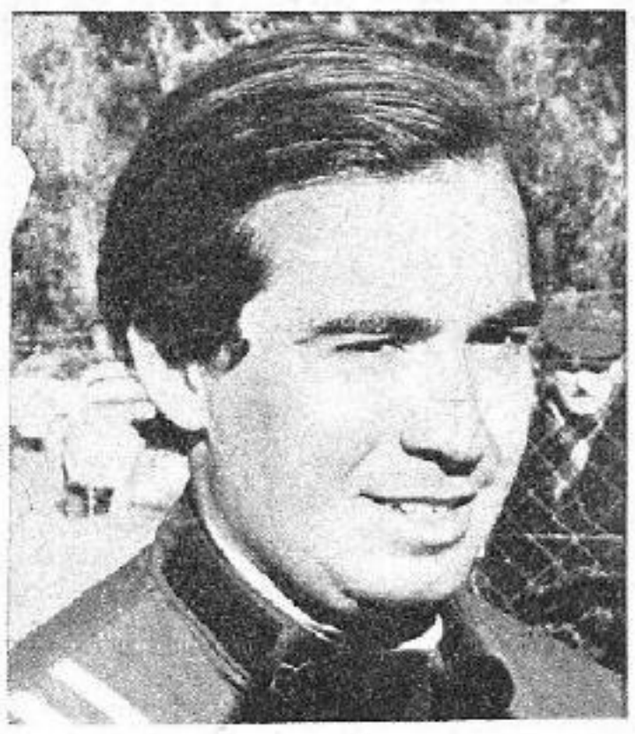
DUNLOP

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE



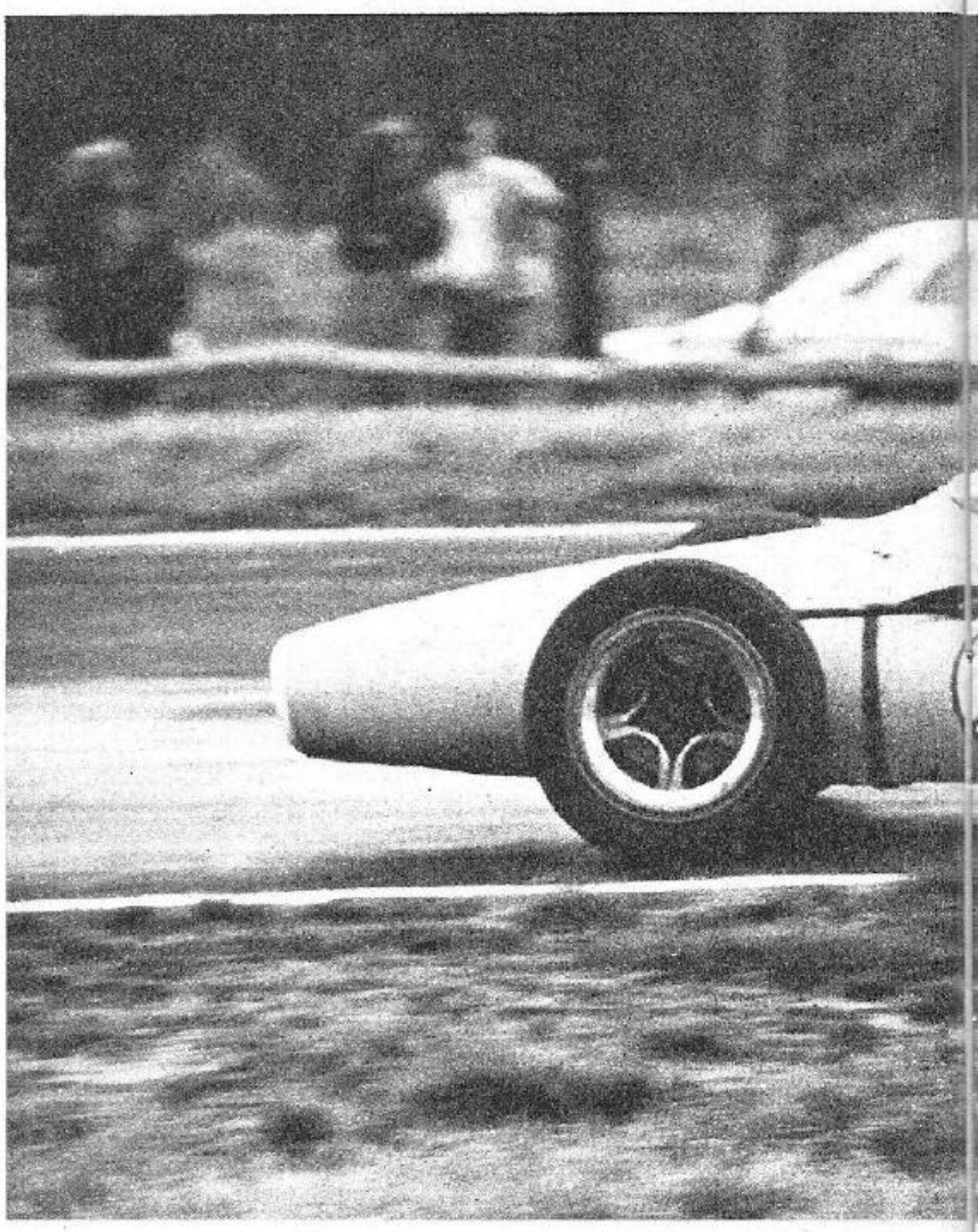
REVIVEN

URUGUAYOS BIANCHI Y PASSADORE



EN MC

Los pilotos uruguayos José Passadore y Jorge Bianchi revolucionaron la Fuerza Limitada Uruguaya (algo así como nuestra ex MN F1) por ser los primeros en usar monoplazas de motor trasero. Pero no tuvieron suerte. Se modificaron los reglamentos y automáticamente se prohibieron esos autos de motor trasero. Vinieron a correr a nuestro país y en Concordia obtuvieron merecidísimos primero y tercer puesto. Conózcalos



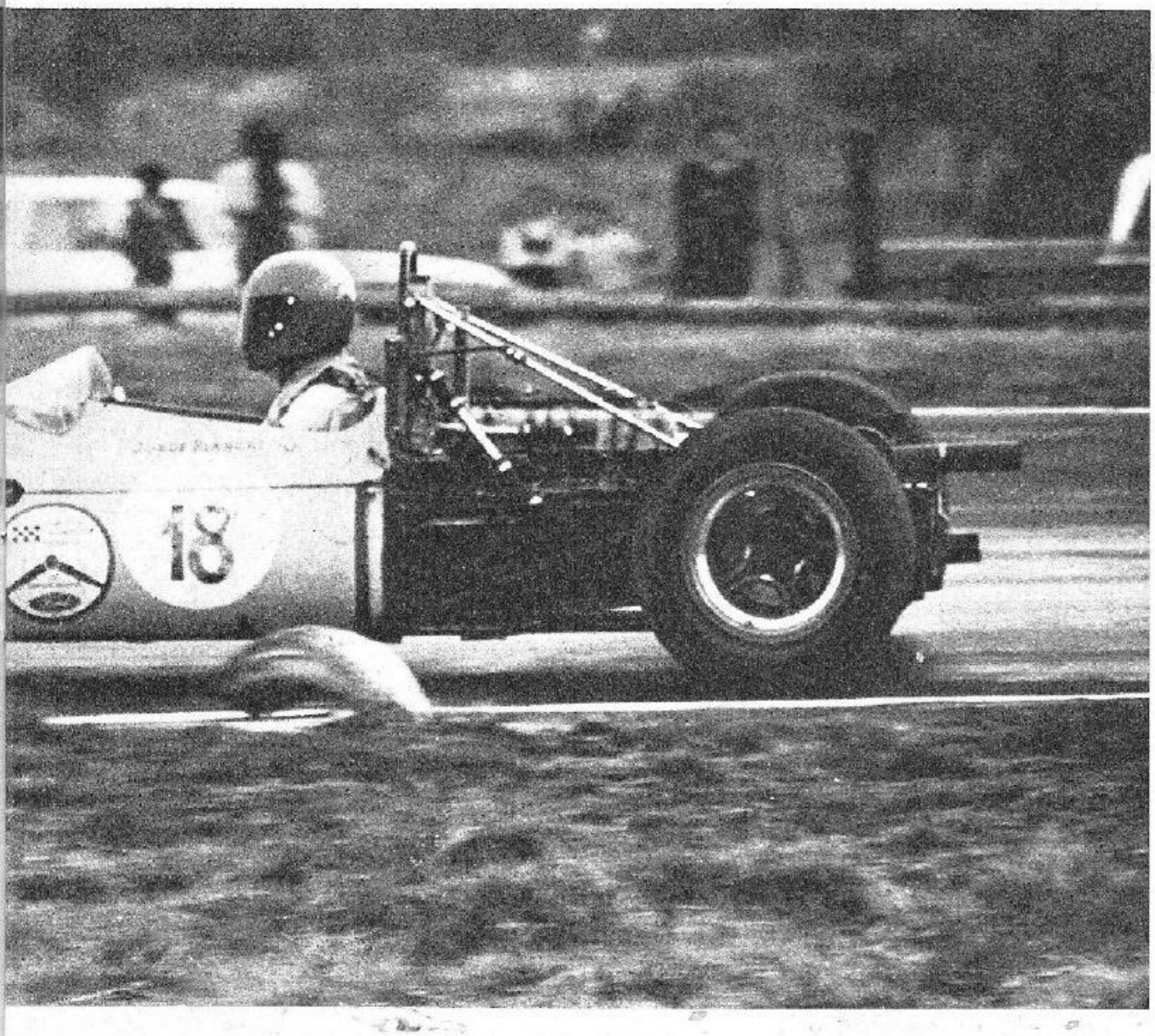
Gracias a sus casi dos metros de largo, Bianchi sobresale bastante del cockpit de su Crespi-Falcon.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OLUCION

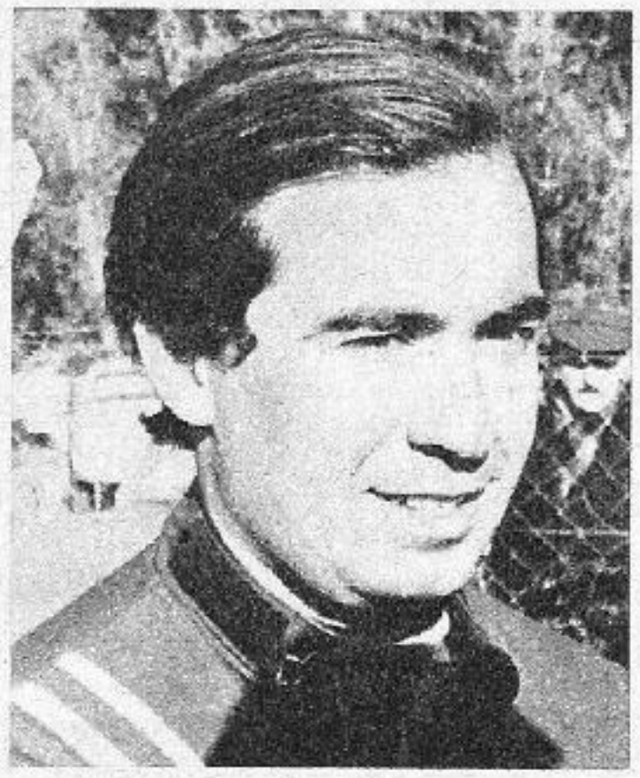
ONOPLAZAS

por JULIO F. PEREZ BALBI





URUGUAYOS BIANCHI Y PASSADORE



Jorgito Bianchi, hombre uruguayo ganado por nuestra F1. Veloz, triunfador para Ford en F1, cosa que no ocurría desde hace mucho tiempo.

Passadore es otro de los hombres que corre en nuestra Fórmula Dos. Con lo que demostró hasta el momento es ganador a corto plazo.

Passadore delante de Bianchi en la última serie de la carrera de Concordia de Fórmula Uno. En ella los uruguayos pasaron al primer plano de nuestro automovilismo.

Hace un año el automovilismo uruguayo también tuvo su revolución; como en la Argentina fueron los Torino o el legendario Chevitú, la Fuerza Limitada de Uruguay —algo similar a nuestra vieja Mecánica Nacional, la de los pantagruélicos monoplazas de motor delantero— se vio a comienzos de temporada sacudida por la inclusión dentro de sus filas de dos flamantes monoplazas de motor trasero: el Crespo-Falcon de Jorge Bianchi, y el Lotus (en ese entonces con motor Ford Cortina de José Pedro Passadore. No hubiese pasado nada si los coches, después de su rimbombante presentación en sociedad hubiesen caído en el olvido por culpa de actuaciones esporádicas o poco efectivas. Pero resulta que ambos fierros, por ser evidentemente modernos y técnicamente más aptos que el resto de sus rivales para los trabados y cortos circuitos uruguayos comenzaron a pasar el trapo en cuanta carrera de Limitada se disputase en el Uruguay.

Bianchi ganó el Campeonato anual de la categoría y Passadore se las ingeniaba cada domingo corsa para tener a maltraer a los enormes Fuerza Limitada con motor delantero. Incluso ganó.

Entonces fue cuando el conservadorismo deportivo automovilístico uruguayo buscó la forma —eso sí, reglamentaria— para que *estos autos de pitucos* no corran más en la categoría dejando de esa manera el camino expedito a los fierros de siempre: los enormes monopostos de motor delantero. Así fue como Bianchi y Passadore tuvieron que olvidarse en cierta medida del automovilismo uruguayo. Bianchi apuntó a la F1 argentina donde ya obtuvo un muy buen triunfo en Córdoba, y Passadore se tuvo que conformar con correr las pocas carreras de F2 que se hacen en el Uruguay, alternando con F1 y F2 en nuestro país.

Es decir que se cortó el trayecto progresista de una categoría en un equivocado afán por mantener *usables* los autos ya existentes. La cosa era no complicarse la vida con autos modernos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tanto Passadore como Bianchi son pilotos de punta en nuestro país. Bianchi, como es sabido ya, es triunfador en Fl. Passadore, por el otro lado, tiene un chasis inmejorable y motor oficial de la Comisión de Concesionarios Fiat, el único que puede gozar de la mecánica oficialista en la actualidad, ya que los motores del Team del A.C.A. a partir de este año comenzaron a ser desarrollados por Bamse. El Lotus, construido en nuestro país por Lotus Argentina bajo la supervisión del uruguayo Richard Vignoles, es un auto muy bueno, y a pesar de que todavía no lo vimos en un mano a mano con el Team oficialista del Automóvil Club, creemos que a corto plazo Passadore puede triunfar sobre los F2 pintados con los colores del Vaticano.

Con un auto similar al usado en la actualidad (pero construido en Uruguay, motor Holbay, y con carrocería de diferentes formas) Pedro Passadore bajó hace muy poco tiempo el record absoluto en el circuito de El Pinar, que estaba en manos de su hermano Alberico, con un Ferrari-Corvette, en seis segundos clavados. Todavía permanece incólumne.

Por otro lado Bianchi continuará todo este año con el Crespo-Falcon, con el cual triunfara en Concordia. Existen versiones de que recibiría por parte de la Comisión Ford un motor similar a los usados en TC, pero llevado a más cilindrada, con preparación más liberal tal cual lo permite MA F1. Entre sus proyectos para este año figuraba una incursión a la F3 europea. Después de algunas charlas con Muttio (representante Lotus en el Uruguay) surgió la idea de adquirir un chasis de F3 o Fórmula Ford para competir en alguna de las dos categorías. Por un año postergó la idea en busca de mayor experiencia en nuestro automovilismo. Probablemente para el año que viene forme un equipo con algún piloto brasileño de los tantos que van al Viejo Mundo a repetir las hazañas de los hermanos Fittipaldi.

JORGE BIANCHI

Veintiséis años, casado, una hija, reside en Nueva Palmira donde junto con su padre son agentes de Ford y Renault. Aparte de ocupar su tiempo en estos menesteres comerciales se dedica también a la producción agrícola-ganadera, también patrimonio de su acomodada familia.

Sus comienzos con el automovilismo deportivo fueron con los Jeep, categoría que se hizo muy popular hace unos años en el Uruguay. Con estos tout terrain tuvo luchas mano a mano por el primer puesto con Cerdeña, otra figura del automovilismo oriental. Las carreras siempre se realizaron en circuitos de tierra, con mecánica standard. Ya sea en ruta abierta o circuitos cerrados la lucha que entablaban Bianchi y Cerdeña siempre fue el plato fuerte de la jornada y sin lugar a dudas, para ambos, fueron las causas que hicieron de ellos dos de los cinco pilotos uruguayos más populares.

En 1966 Jorge Bianchi se dedicó a Fuerza Limitada, algo parecido a nuestra vieja Mecánica Nacional. Armó un monoplaza de motor delantero por supuesto, con motor Studebaker, para adaptarle un Opel en el 67. Con este auto fue subcampeón uruguayo de Fuerza Limitada en 1968 y 69, en ambos casos escoltándolo a Cerdeña. El título de 1969 lo obtuvo a tan sólo un punto de diferencia con Cerdeña. Ya en 1970 se consagró campeón con el Crespo Falcon que usa en la actualidad, además de competir también en las de Fórmula Uno por el Campeonato Argentino.

Este año no lo podía haber comenzado mejor, el triunfo en Concordia fue justo premio.



JOSE PEDRO PASSADORE

Apellido muy ligado al automovilismo uruguayo, el Passadore que hoy nos ocupa —José Pedro— es hermano de Alberico Pasadore, el uruguayo que se accidentó fatalmente en la Temporada Internacional de Fórmula Junior de 1964. Precisamente en esos años fue cuando su hermano menor José Pedro (actualmente 24 años, soltero) se inició con el automovilismo deportivo. Con un Renault 1.093 que desarrolló el Gordo Antelo corrió una sola competencia con resultado bastante negativo: abandonó después de no figurar en las primeras posiciones.

Al año siguiente armó un Fuerza Limitada con mecánica Renault R8 de 1.300 cm³. Con este auto tampoco obtuvo triunfos de ninguna índole; pero, ya en 1970, como integrante de la Escudería Colón (de la ciudad del mismo nombre, semillero de pilotos, una especie de Arrecifes uruguayo), pone en la línea de partida el Lotus-Ford Cortina con el cual se hizo imbatible durante toda la temporada uruguaya de F-2.

Ya en 1971, con un nuevo chasis copiado del Lotus 69 de Fórmula Ford al cual se le montó un motor Fiat 1500 (por ahora, ya está en tratativas para colocarle un 1600), competirá en F-2 e anche F-1 argentina.

PYGMEE F.2 DE LA CALDERA

En la localidad francesa de Amiens, a unos ciento diez kilómetros de París, un fabricante de calderas tiene tiempo para su hobby favorito: construir autos de carrera. El Pygmee F.2 es el producto de esa pasión

por JORGE A. AUGE BACQUE
Fotos: ANDRES MEYER

A pocos kilómetros de París, luego de atravesar la ciudad de Chantilly y a mitad de camino entre la capital francesa y Boulogne Sur Mer se levanta la ciudad de Amiens, en plena Picardía francesa. Su catedral de Notre-Dame, una de los más famosos monumentos góticos del siglo XIII y el museo de la Picardía que reúne las más importantes obras pictóricas de Francia, se confunden cada vez más con la pujanza de Amiens como ciudad industrial. Todo tipo de establecimientos contribuyen con sus chimeneas y enormes tinglados a darle a la parte sur de Amiens ese aspecto laborioso de ciudad de pleno desarrollo.

En esa zona sur de Amiens se levanta una de las fábricas de calderas más importantes de Francia: la firma Robert Dal Bo. Si el viandante desprevenido se toma el atrevimiento de asomar sus narices a través de los gastados portones de la fábrica, observará con sorpresa que junto a un enorme camión de ocho ejes al cual se le está calzando una fabulosa caldera mediante guinches reposa un semirremolque trasportador de autos con tres grráciles y filosos coches de carrera en su interior. Si el transeúnte es hombre de fierros asociará inmediatamente la insólita presencia con los nombres de Jean-Pierre Beltoise, Jabouille, Depailler; y si aguza la memoria notará que el apellido del corredor Patrick Dal Bo, es similar al que luce la placa de bronce donde se lee: "R. Dal Bo — Construcción de Calderas.

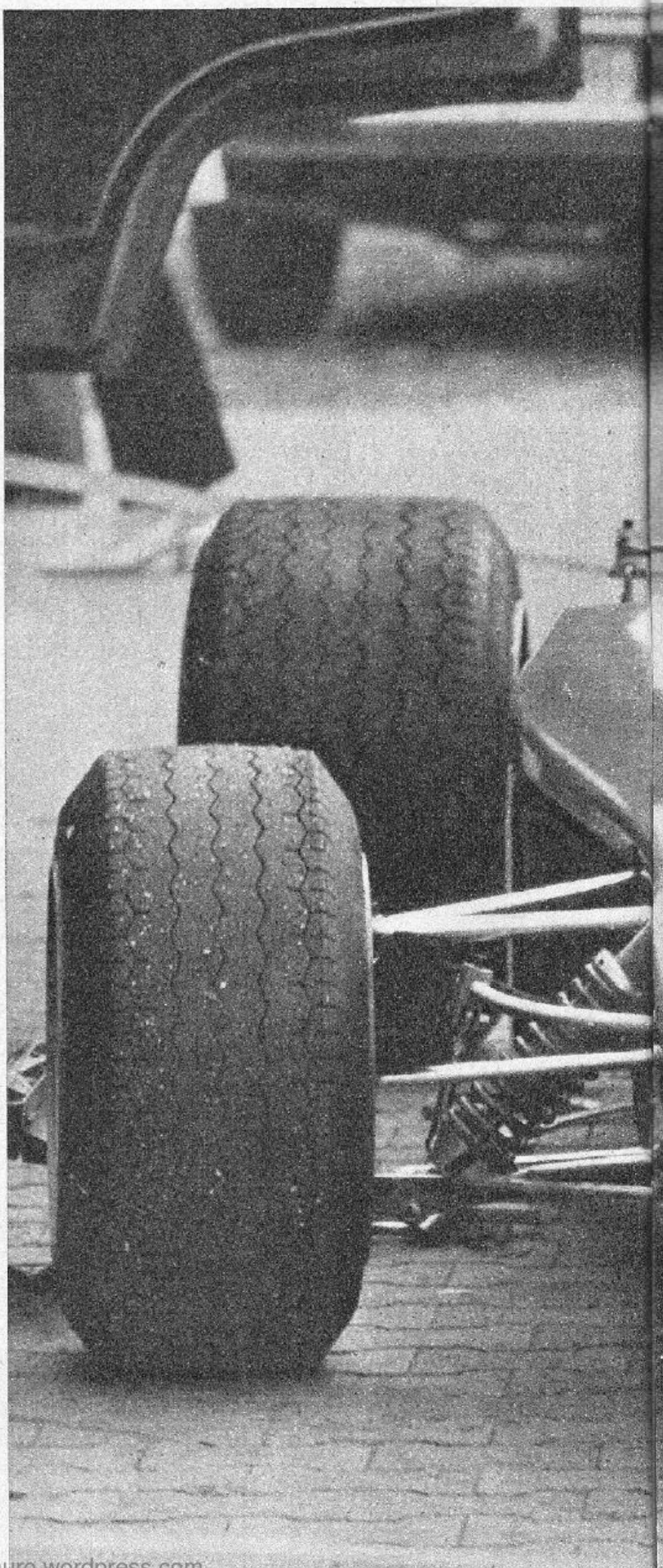
Que un fabricante de calderas se decida a construir autos de carreras es un hecho bastante insólito. Pero cuando esos autos no constituyen la obra de un "loco" sino que constituyen la presencia francesa más importante en las carreras de Fórmula Dos, el hecho pasa a ser una realidad importante.

Fue en 1967 cuando Robert Dal Bo decidió poner en la pista su primer auto: un Fórmula Tres tripulado por Eric Offenstad, un francés que nos visitara en la Temporada Internacional de F. 3 con un Lola-Ford; pocos pensaron que ese F. 3 poco a poco se iría trasformando en un Fórmula Dos y que de ese audaz paso al vacío, Robert Dal Bo pasaría a constituirse en uno de los más importantes constructores de autos de Fórmula Dos de Europa.

Hoy, los Pygmee de Fórmula Dos conforman la única escudería 100 por ciento francesa, que tiene pilotos franceses y su constructor es francés. Sólo el motor corresponde a la fábrica Ford de Inglaterra. El equipo estuvo originalmente formado por Patrick Dal Bo, hijo del propietario; Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jabouille y Patrick Depailler y en orden de presentación les correspondieron los chasis 01, 02, 03 y 04; mientras el 05 fue usado para entrenamiento común a los cuatro pilotos.

Mientras en el Campeonato Europeo de F. 2 de este año son dos los pilotos que integran el equipo oficial patrocinado por Elf, Firestone, Ferodo y Autolite, Beltoise y Dal Bo; en el Campeonato Europeo de la Montaña es el lionés Pierre Maublanc quien participa activamente con apoyo semioficial de la

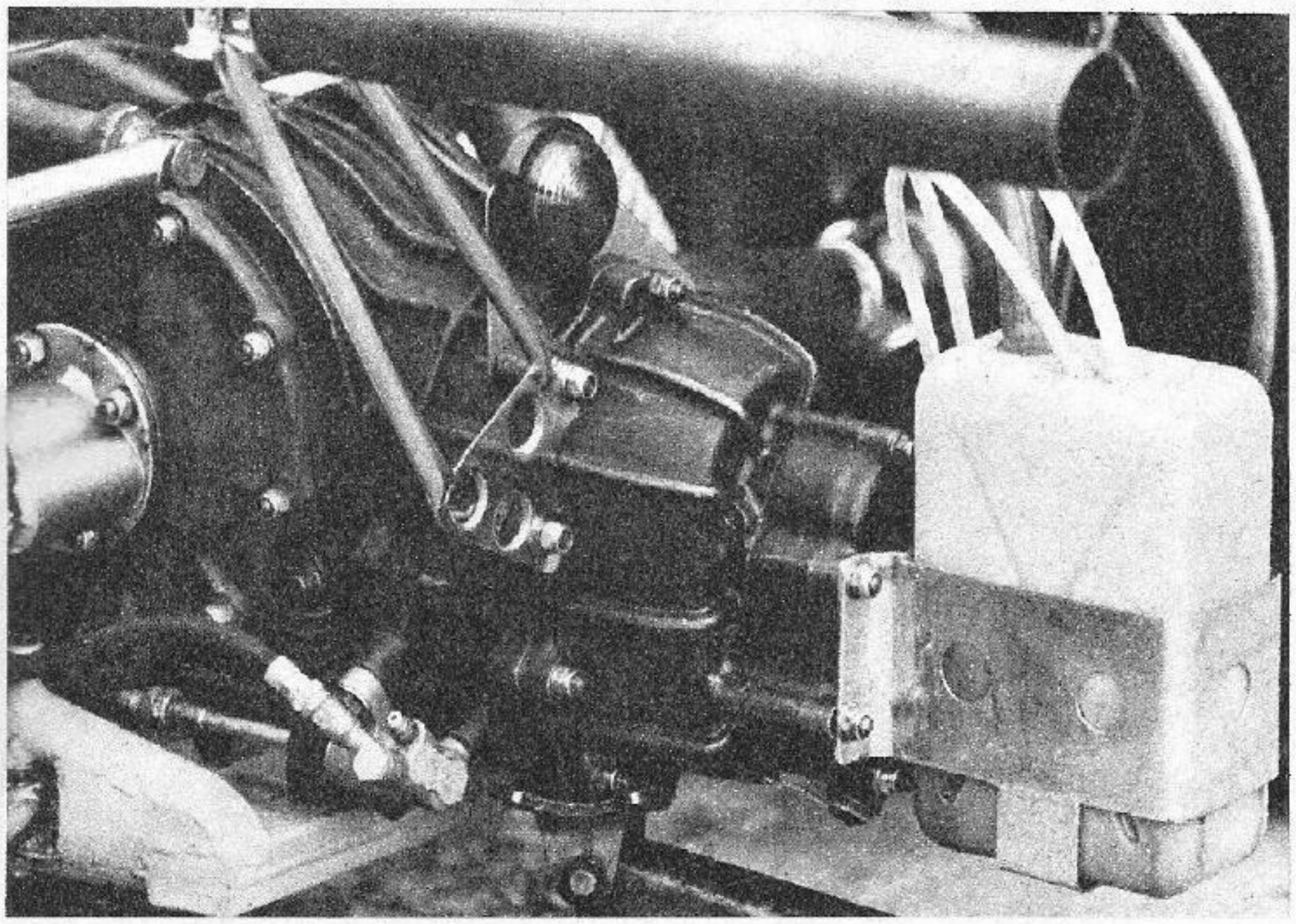
→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AL MONOPOSTO

El Pygmee de Fórmula Dos. Nótense la carrocería cuneiforme y el diseño del cockpit al más puro estilo "gota de agua".

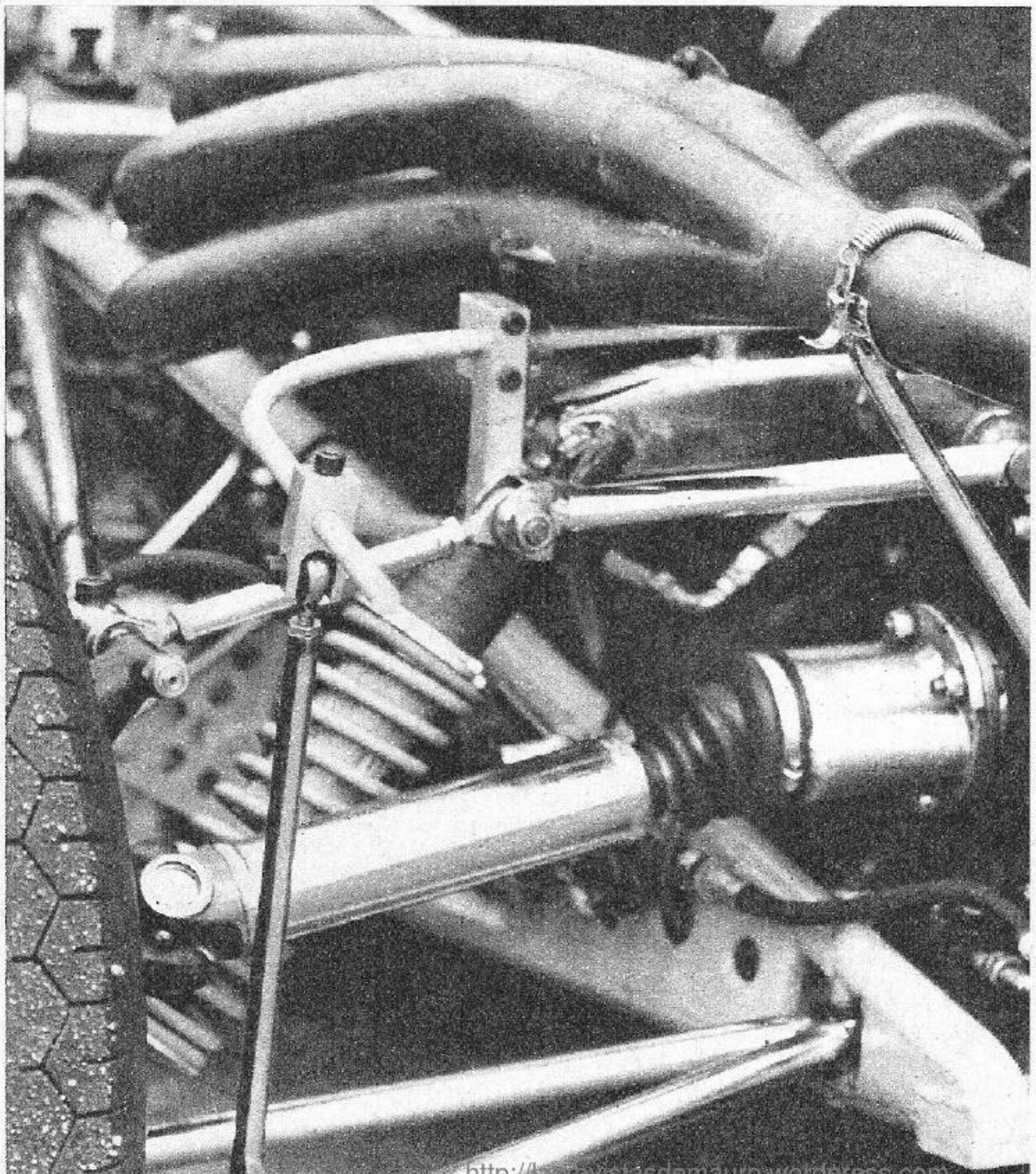


"usine" Dal Bo y con patrocinio de la petrolera Esso.

El nuevo Fórmula Dos presentado en las pistas recientemente por Pygmee, el MDB 161 -71 es diferente al que corrió en 1970 y tiene una carrocería netamente cuneiforme ensanchada hacia los laterales del cockpit, dando cabida a los radiadores de agua a la usanza Lotus 72. La estructura es monocasco en

Caja de velocidades, tanque recuperador de aceite y lucecita de stop, obligatoria ahora para todos los monoplazas.

A la derecha: Suspensión trasera de inspiración clásica Brabham. Notar la forma y la estructura robusta del portamazas.



Suspensión delantera del Pygmee, con brazos superior e inferior en forma de "A", barra antirrolido y amortiguador externo.

En aluminio brillante detrás de la barra protectora, el tanque desaereador de combustible. Abajo, el tanque compensador de agua.

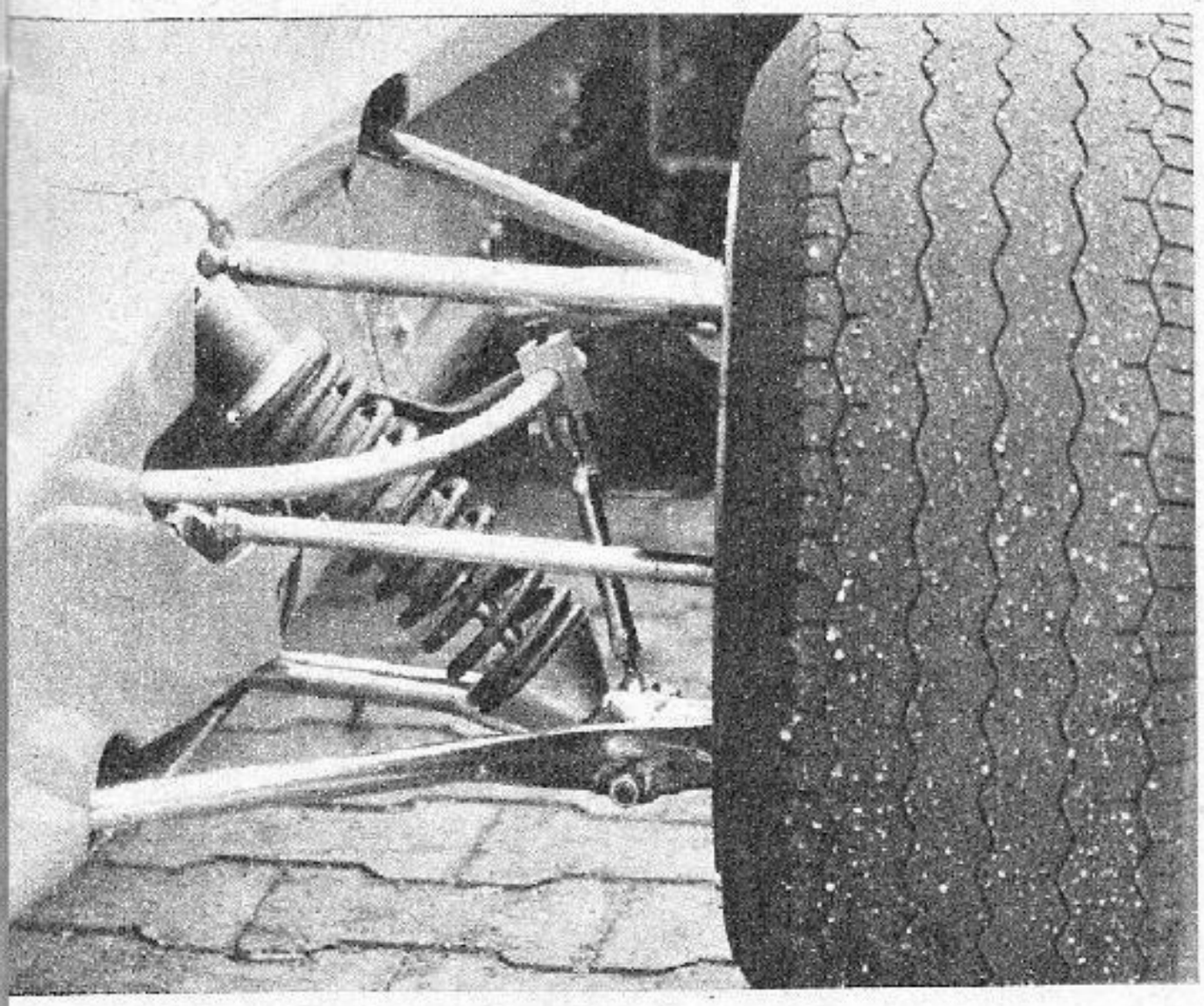
El palier tiene una junta cardánica en su conjunción con la caja y una junta universal clásica al lado del portamazas.

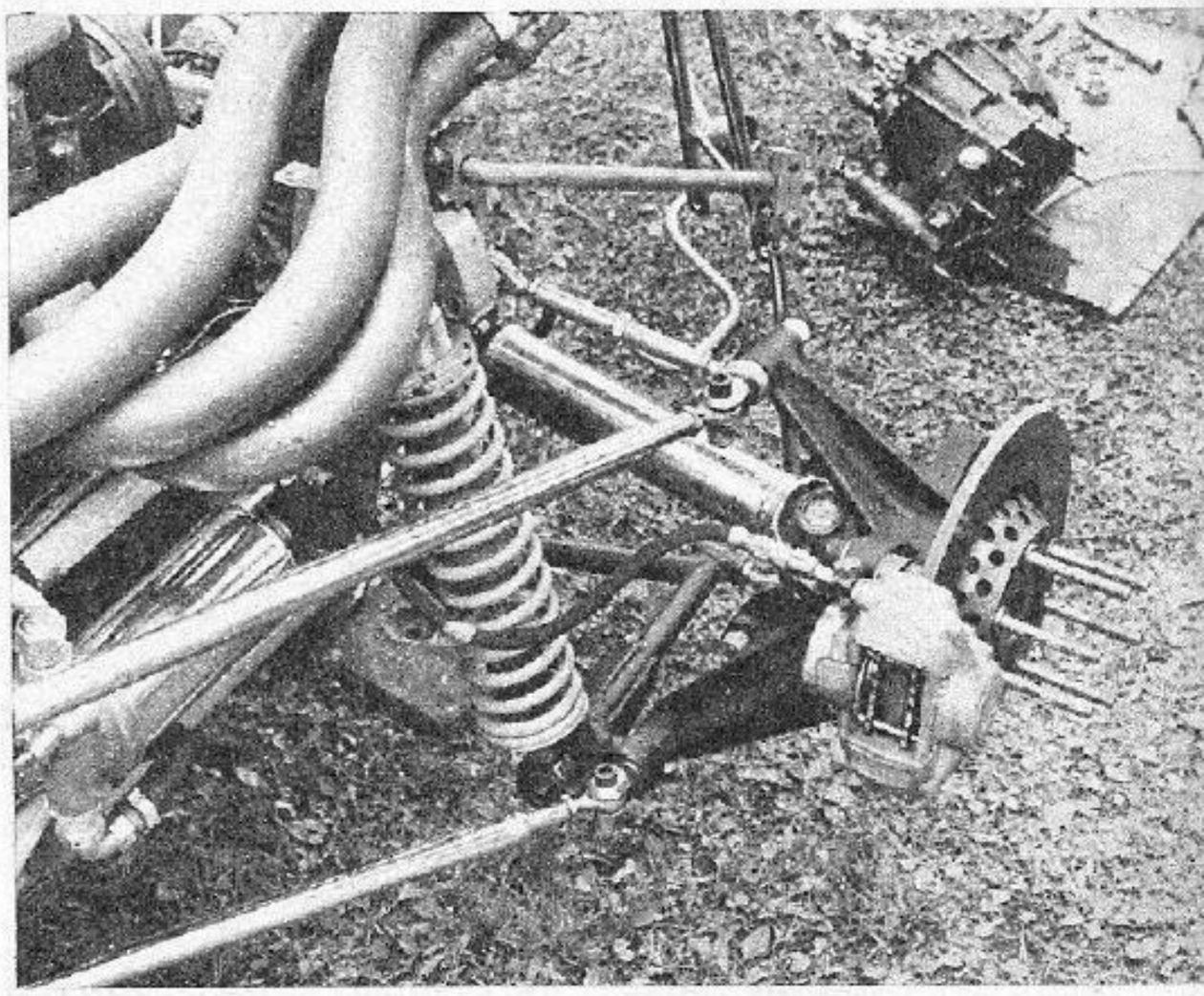
http://...revistasdemauro.wordpress.com

la parte central con reticulados en la parte delantera y trasera, donde aloja la pedalera y el motor respectivamente. La suspensión delantera está constituida por un brazo superior y otro inferior en forma de "A", y amortiguador externo. Atrás tiene un brazo inferior en forma de "A" y superior único con un reactor hacia adelante, también con amortiguador externo.

Uno de los puntos diferentes del nuevo Pygmee lo constituye el hecho de que el palier, en lugar de tener un manchón Metalastik en su conjunción con la salida de la caja, posee una junta cardánica y en la otra punta una junta homocinética convencional. Esta junta cardánica es la que absorbe las variaciones axiles y es la misma que utiliza el Matra Fórmula Uno y que produce Chrysler como pieza normal de recambio para sus autos de serie.

Finalmente, al echarle un vistazo al Pigmee Fórmula 2 lo que nos llama la atención es el diseño del cockpit que, visto de arriba, parece haber sido diseñado a imagen y semejanza de una gota de agua. Por ahora, los Pygmée siguen en la lucha de la Fórmula Dos, aunque sin resultados aparentemente elogiables. El Campeonato de Montaña, por otra parte, en los grupos 8 y 9 ha sido ya dominado por Pierre Maublanc con su Pigmee F. 2. Beltoise y Dal Bo, que se mantienen fieles al equipo de Amiens, tratarán durante este año de alcanzar los puestos de privilegio del Campeonato Europeo de F. 2. ¿Lo conseguirán?







NOTICORSA

PRIMER EMBRAGUE FABRICADO EN CHILE CON TECNOLOGIA ARGENTINA

Con la entrega al primer magistrado de la República de Chile, doctor Salvador Allende, del primer conjunto de embrague argentino-chileno fabricado dentro del marco de la complementación industrial por la empresa binacional Wobron Chile S. A., en su planta recientemente instalada en Quilpué, quedaron iniciadas las actividades de esta empresa establecida en el vecino país y autorizada por el gobierno chileno mediante un decreto en cuyos fundamentos se expresa que "la empresa mencionada representa la incorporación de una tecnología interesante y compleja en la que se contará con la asesoría de la firma argentina Wobron S.A.I.C."

Para asistir a los diferentes actos programados en relación con el acontecimiento, viajó desde la Argentina una delegación encabezada por el coronel Ernesto R. M. Bonsignore, subsecretario operativo de la secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior. Lo acompañaron el ingeniero Julio Broner y el doctor Jorge Rubinstein, presidente y vicepresidente ejecutivo de Wobron Chile S. A.; otros directivos de la firma argentina y el volante Carlos Alberto Pairetti. Los viajeros fueron recibidos por el doctor Allende en el Palacio de la Moneda y posteriormente mantuvieron entrevistas con el ministro de Economía del país hermano, Pedro Vuskovic, y el subsecretario de esa cartera, Oscar Garreton. Participaron también en dichas entrevistas los señores Germán Figaredo, Jorge López, Jurgens Kuntze e ingeniero Juan C. Abella, en representación de Tensa, Siam, Dunlit y Buxton, empresas argentinas también establecidas en Chile con plantas industriales.

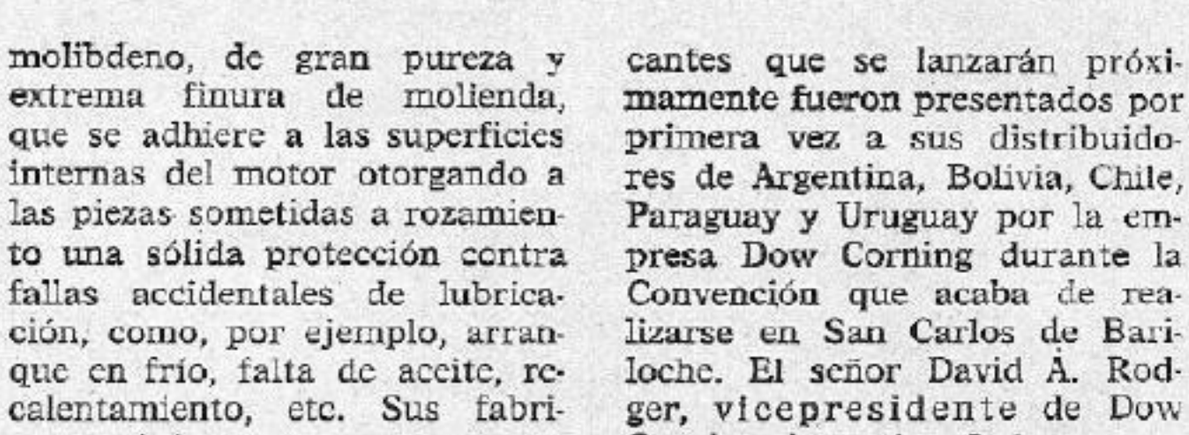
En la recepción que se efectuó en el Hotel Crillón estuvieron presentes, además de los mencionados, otros calificados invitados, entre los que podemos mencionar al subsecretario de Economía y Trabajo de la Argentina, contador Juan V. Sourrouille; el embajador argentino en Chile, Javier T. Gallac; el ministro económico de la misma representación diplomática, Gabriel Martínez; el agregado comercial de la embajada chilena en Argentina, Javier Vergara; el consejero económico de la embajada de los Estados Unidos en Chile, Joel Biller y el alcalde de Quilpué, así como asesores del Poder Ejecutivo chileno e integrantes de la Comisión Automotriz de la CORFO.



NUEVO PRODUCTO DE PUROLATOR

En una reunión de prensa que tuvo lugar en el Salón Panorámico del City Hotel, la firma PurOlator Argentina presentó a los representantes de la prensa especializada radial, escrita y televisiva su nuevo producto PurOmoly.

Se trata de un elemento lubricante sólido de disulfuro de molibdeno, de gran pureza y extrema finura de molienda, que se adhiere a las superficies internas del motor otorgando a las piezas sometidas a rozamiento una sólida protección contra fallas accidentales de lubricación, como, por ejemplo, arranque en frío, falta de aceite, recalentamiento, etc. Sus fabricantes informan que PurOmoly es compatible con todos los lubricantes a los cuales se agrega y que se fabrica con materia prima importada de Inglaterra, en forma exclusiva, y de acuerdo con normas y especificaciones de PurOlator adecuadas a las características del mercado automotor argentino.



PEUGEOT PARA EL BANCO DE DESARROLLO

El Banco Nacional de Desarrollo, ex Banco Industrial de la República Argentina, adquirió 28 unidades Peugeot 404 para ser destinadas a sus sucursales de todo el país.

Cinco de estas unidades prestarán servicios en la Casa Matriz, de la Capital Federal, que ya cuenta con otros dos vehículos de la misma marca desde 1968. Las restantes serán distribuidas entre las sucursales de Bahía Blanca, Catamarca, Córdoba, Corrientes, Formosa, General Pico (La Pampa), Jujuy, La Rioja, Mendoza, Neuquén, Paraná, Posadas, Chaco, San Juan, San Luis, San Rafael, Santiago del Estero, Tucumán y Mar del Plata.

CONVENCION REGIONAL DE DOW CORNING

Nuevos productos de avanzada tecnología en siliconas y lubricantes que se lanzarán próximamente fueron presentados por primera vez a sus distribuidores de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay por la empresa Dow Corning durante la Convención que acaba de realizarse en San Carlos de Bariloche. El señor David A. Rodger, vicepresidente de Dow Corning Argentina S. A., expuso los planes de la empresa para los cinco países de la región a su cargo y se intercambiaron ideas sobre los productos actuales y los futuros que se comercializarán en el área. Las exposiciones estuvieron a cargo del gerente regional de ventas, Holger S. Weyland, y del gerente de marketing, Abel A. Salas. Asistió también a las reuniones el señor James M. Taup, directivo de Dow Corning Siliconas Interamericana Ltd., de Midland, Michigan, quien efectúa una gira por las filiales del continente.

MERCEDES BENZ HIZO DONACIONES

En una ceremonia que se realizó en la casa central de Mercedes Benz Argentina S. A., quedó cumplida la primera parte del programa de donaciones de la empresa para 1971. Para referirse a la trascendencia del acto habló el señor William Mosetti, director de la empresa.

Recibieron los donativos en efectivo representantes de las siguientes instituciones: Liga Argentina Contra la Tuberculosis, Hospital de Niños, Hospital Fernández, Patronato de la Infancia, Casa Cuna, CAER y Sala de Primeros Auxilios de González Catán.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LUIS DI PALMA



Juéguese a un color



Este año, atrévase a la novedad total de Mc Gregor: Coordinación-Color.
Para vestir en una sola gama de bordeaux (en la línea sofisticada del borgoña, el ciruela, el "vieux rose");o del azul (en la línea inteligente del azul plomo, el azul ceniza, el "blue");
o del ocre (en la línea cálida del habano, el marrón glacé, el tostado).

Coordinación-color: en años, la única novedad total en moda hombre.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

Camisas sport, vestir y semivestir. Jeans y pantalones. Chaquetas, abrigos largos, gabanes y semigabanes. Camperas, desmontables y gabanes de ski. Calzoncillos y pijamas. Sweaters.

McGREGOR®

la ropa sport más famosa del mundo



JACKIE STEWART ANALIZA CIRCUITO POR CIRCUITO

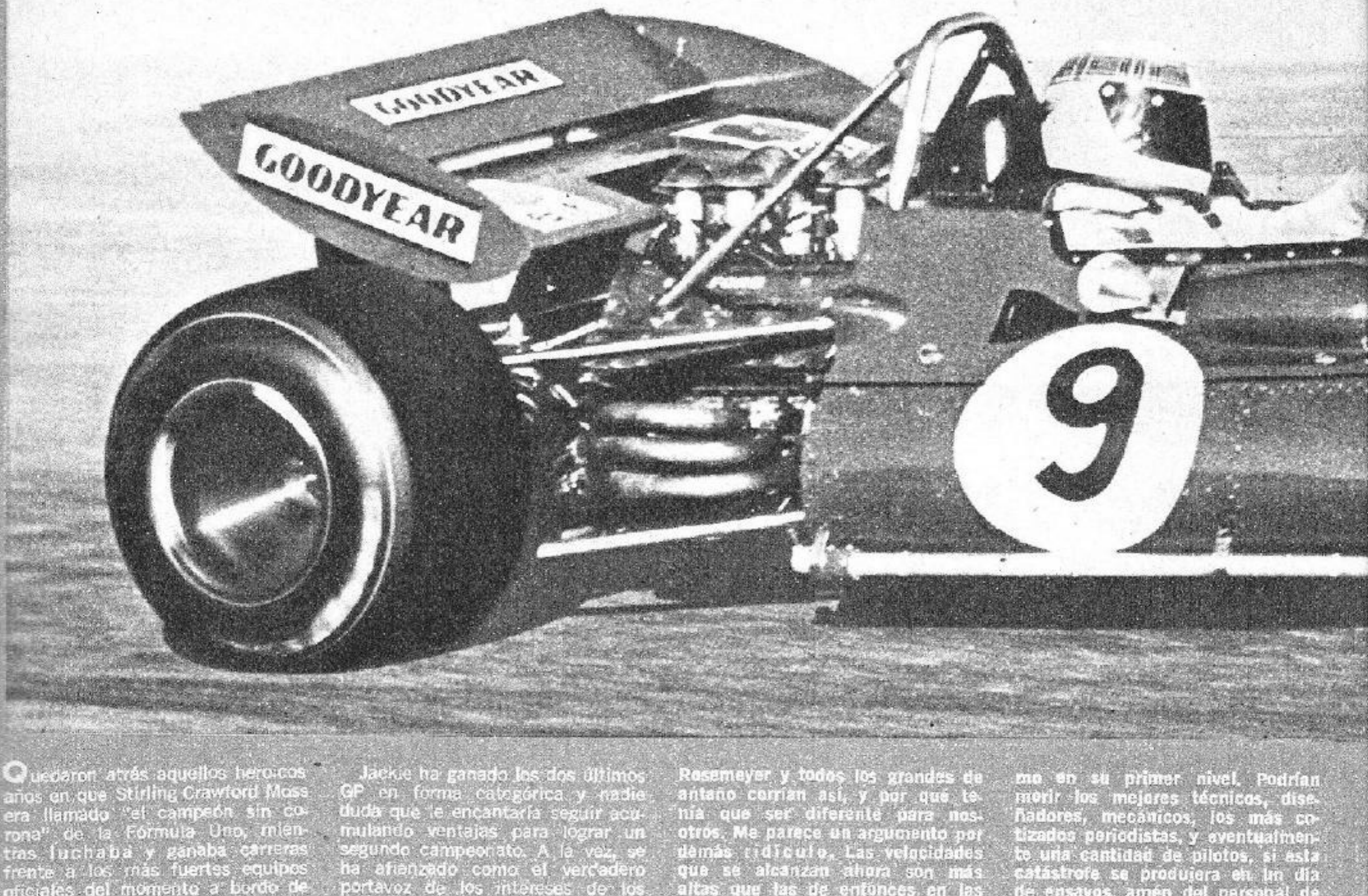
LA SEGURIDAD EN F1

primera parte

Con esta nota comienza una serie de artículos en los que el hombre de más éxito en lo que va del presente Campeonato Mundial critica, aplaude y comenta las características de seguridad de los circuitos en que se corren carreras puntables, demostrando las cualidades analíticas que lo han convertido en el abanderado de los pilotos de la especialidad en la lucha por lograr que el automovilismo deportivo no sea más peligroso para corredores y público de lo que ya lo es de por sí



Mónaco es uno de los circuitos más hermosos de F-1 y el preferido de Jackie Stewart. Prueba de ello puede ser la forma en que se impuso allí este año.



Quedaron atrás aquellos heroicos años en que Stirling Crawford Moss era llamado "el campeón sin corona" de la Fórmula Uno, mientras luchaba y ganaba carreras frente a los más fuertes equipos oficiales del momento a bordo de un Cooper Climax particular, propiedad de Rob Walker.

Hoy hay muchos más equipos que antes, la fórmula permite una mayor paridad entre las máquinas y las diferencias conductivas se han acortado sensiblemente debido a la cada vez más exquisita especialización de los pilotos actuales. Sin embargo, en pleno 1971, con el campeonato mundial iniciado y muchas ambiciones en juego, vuelve a ser un independiente el que domina el panorama de entrada, aún cuando esta vez se trate de un "campeón con corona", el escocés Jackie Stewart, perfectamente apoyado por un hombre que es una empresa por sí solo, Ken Tyrrell.

Jackie ha ganado los dos últimos GP en forma categórica y nadie duda que le encantaría seguir acumulando ventajas para lograr un segundo campeonato. A la vez, se ha afianzado como el verdadero portavoz de los intereses de los pilotos de F-1, a pesar de la presidencia casi vitalicia de Joakim Bonnier, y esto es algo que le ha acarreado una gran cantidad de críticas, ya que aparentemente su pasión por la seguridad en las carreras de autos, y principalmente en los circuitos, es considerada desmedida.

Una respuesta es la que dio en un "meeting" de los varios que originaron sus protestas: **"No es posible que si los autos progresan año a año, y últimamente de una carrera para otra, los circuitos sigan siendo los mismos de siempre. El progreso tiene que ser el aspecto más vigilado en los circuitos, y no la tradición. Alguien dijo recién que Nuvolari, Caracciola, Rosemeyer y todos los grandes de antaño corrían así, y por que tenía que ser diferente para nosotros. Me parece un argumento por demás ridículo. Las velocidades que se alcanzan ahora son más altas que las de entonces en las rectas y lo son extremadamente más altas en el momento de doblar. No es posible que por no poner una barrera o no despejar una zona al costado de la pista, por no voltear un par de árboles «tradicionales», se ponga en peligro el pellejo de la gente. Hay casos, como Spa, Reims o Rouen, en que no se quieren convencer de la necesidad de colocar una fuerte barrera que separe la pista de los pits. Yo quisiera preguntar qué pasaría si los autos, lanzados a toda velocidad, repiten un accidente como el de Pierre Levegh en Le Mans, en que el público pagó las consecuencias y se metiera en boxes un bólido —o más— sin control. Se acabaría el automovilismo en su primer nivel. Podrían morir los mejores técnicos, diseñadores, mecánicos, los más cotizados periodistas, y eventualmente una cantidad de pilotos, si esta catástrofe se produjera en un día de ensayos, amén del personal de seguridad, policía, organizadores, las mujeres que generalmente acompañan a los equipos y todo lo demás en pérdidas humanas y materiales que ustedes quieran agregar a la lista. ¿Todo por qué? Por no poner una barrera en salvaguardia de la tradición. ¡Bah!"**

Esta manera franca de exponer las ideas ha dado como resultado que muchos lo tachen de "excesivamente prudente". Sin embargo, durante años Jackie no sólo gana en los circuitos que critica sino que también es habitualmente el más rápido en girar alrededor del mismo, con autos buenos o sin ellos, y a pesar de un extraño malestar que se le viene manifestando de un tiempo a esta parte: náu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jackie corrigiendo su Tyrrell-Cosworth en Kyalami, donde en 1971 se impuso en las pruebas de clasificación y salió segundo en la carrera.

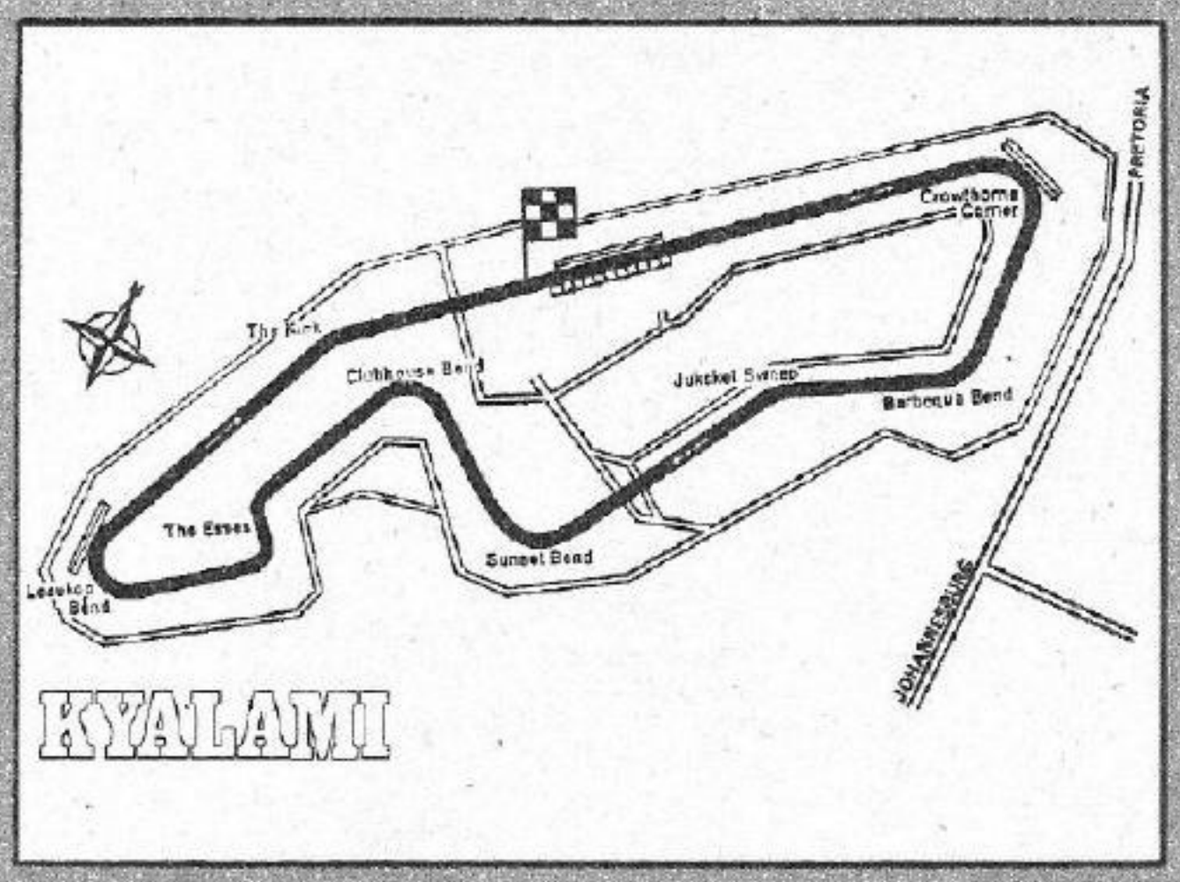
sas y mareos al final de una carrera, con molestos trastornos estomacales que dan pie para que sus detractores más cercanos sigan con las chanzas.

El agudo sentido crítico de Stewart lo postula automáticamente como dirigente a corto plazo, y previendo la posibilidad de que sus opiniones irán creciendo en peso e importancia, nada mejor que ver junto a él los circuitos donde se corren las carreras del Campeonato Mundial de Conductores, escuchando sus opiniones sobre su trazado y sus condiciones de seguridad, qué se ha hecho de bueno en ellos hasta el presente y qué faltaría agregarles para convertirlos en escenarios verdaderamente aptos.

COMENZAMOS EL VIAJE

"En Kyalami, donde se inaugura el campeonato con el Gran Premio de Sudáfrica, se han hecho un sinnúmero de mejoras en los dos últimos años, ampliando las ventajas que desde ya tenía anteriormente no sólo como pista de carreras sino también en materia de comodidad para los espectadores. Se ha repavimentado el recorrido en su totalidad, pero desafortunadamente no se pudo quitar la excesiva rugosidad que presentaba una de las curvas debido a una serie de ondulaciones naturales del terreno, desigual al resto; cada vez que pasaba por allí, en el último GP, me parecía que la suspensión se iba a caer a pedazos. Sin embargo, los organizadores se preocupan tanto por el detalle que seguramente los comentarios de los corredores, informales y sin tono de queja, serán suficientes para que ese tramo sea mejorado al máximo para la carrera del año que viene.

"Alec Bilgnaut, el factótum de Kyalami, es un hombre de mentalidad progresista y permanentemente predispuesto al trabajo, y segu-



KYALAMI

LA SEGURIDAD EN F1

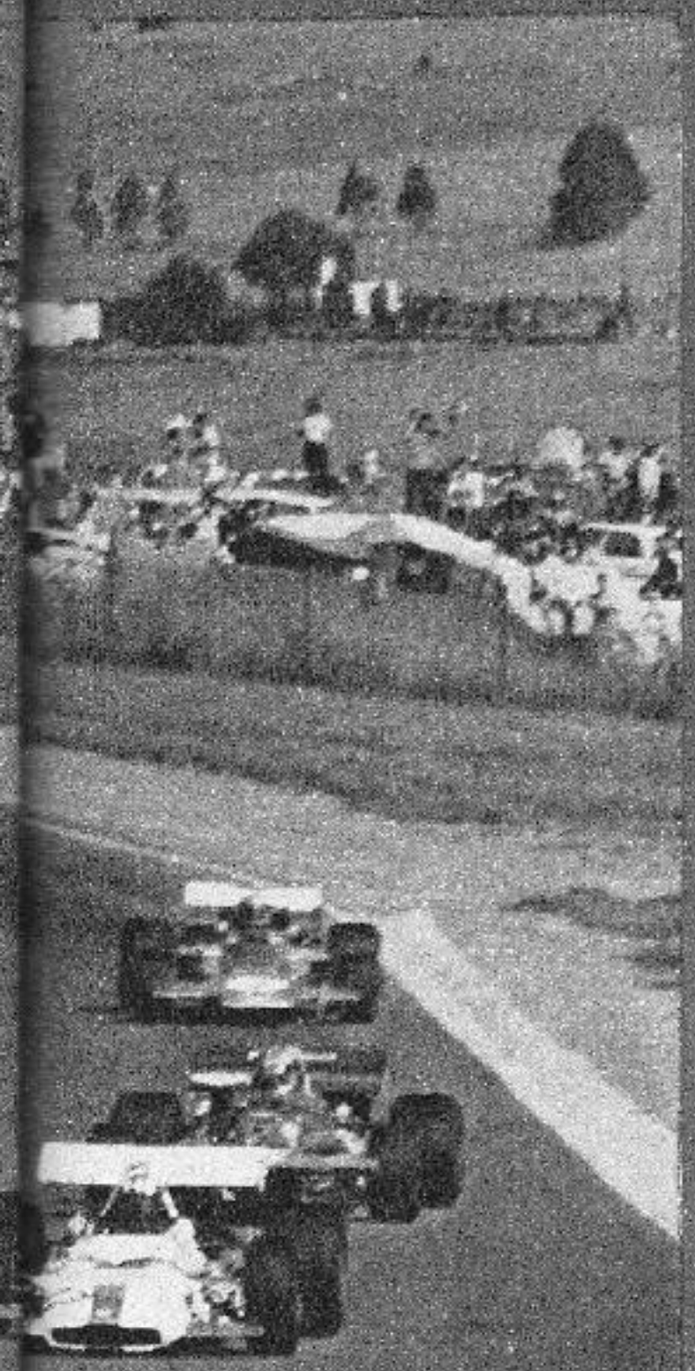
ell

Con Andretti y Gurtenx a la cabeza, el pelotón circula por el cómodo circuito de Kyalami, uno de los más seguros del Campeonato Mundial.

ramente en 1972 tendrá preparadas muchas sorpresas extras, ya que está dispuesto a tener el mejor escenario del mundo para carreras de F-1. Después de la carrera hicimos el circuito a pie con él, analizándolo para ver en qué puntos se podían obtener mejoras, y tuve una grata sorpresa al ver que Alec pensaba voltear algunos guardrails para hacer más zonas de escape en las áreas en que esto no perjudique al público alejándolo demasiado del circuito. La mayoría de nuestros detractores dicen que nosotros pedimos guardrails por todos lados, y eso no tiene sentido; no hay nada más horrible que correr entre barandas sin posibilidad de error, y lo único que nos hace aceptarlos es la necesidad del público de ver los autos de cerca en algún lugar del circuito, lo que los hace necesarios para proteger a la gente, no a nosotros, ya que el golpe en una valla puede ser peligroso según cómo se choque, y además la sensación es espantosa. En un principio Blignaut era un gran defensor de las barandas de defensa, pero ahora, convencido de que las áreas de escape son mejores para los pilotos y menos destructivas para el medio mecánico, ya ha reformado los campos laterales de la pista, originalmente ondulados, alisándolos y parquizándolos con césped y plantación de árboles lejanos a la pista pero que embellecen el panorama sin significar peligro para los corredores. Es un hombre increíble con el que se puede llegar a acuerdos lógicos y que indudablemente merece lograr los objetivos que se traza."

"El Circuito Permanente del Jarama, en Madrid, es un ejemplo de lo que se puede hacer cuando, a pesar de las dificultades, hay gente dispuesta a lograr los mejores resultados posibles. Jarama está enclavado en un área de esparcimiento construida por una sociedad que creó un complejo entre recreativo y deportivo, con edificios, canchas de golf, piletas y cuanta cosa se estila en el tema. Entre todas esas cosas quisieron tener, en una punta del terreno, una pista de carreras, cosa de darle un poco de status al complejo, sin darse cuenta, por su falta de experiencia, que el espacio era extremadamente reducido. De todas maneras, tuvieron el suficiente buen criterio de elegir para crearla a un verdadero especialista, John Hugenholtz, que logró, mediante una combinación de ceñidas sinuosidades, dar a la pista una extensión bastante lógica y curvas suficientes como para que haya por lo menos una de cada tipo clásico. Con esto no quiero abogar por los circuitos como el de Madrid, sino testificar que se hizo lo mejor que permitían las circunstancias. Particularmente no me gusta el circuito, pero hay que reconocer que es bueno dentro de su espacio reducido y que en él se puede correr con la mayoría de las categorías existentes.

"Cuando se terminó la pista, ésta no era más que eso, una serpiente de asfalto acostada en medio de un páramo. Cuando se corrió la primera carrera —reservada a F-2—, poco se había agregado: aparte de algunos tejidos en las entradas de público para control (éste se ubicó prácticamente donde quiso), sólo se habían hecho banquinas de ripio fino y muy resbaladizo, se habían colocado defensas en la parte externa, hechas de un solo riel, y la parte interna de las curvas estaba señalada con una sucesión de conos de goma sueltos, que al primer toque iban a parar a cualquier lado. Recuerdo que Clark, en esa carrera, levantó uno con una rueda y se lo embocó olímpicamente en el cockpit a Beltoise, que venía detrás, por



no la hubiera contado, y lógicamente protesté en forma enérgica, aunque mis palabras se atribuyeron a la Grand Prix Drivers Association en el sentido de que boicotearíamos la carrera de F-1 que se proyectaba para el año siguiente, cuando en realidad es la FIA a través de su CDI (Comisión Deportiva Internacional), la que juzga si un circuito es apto o no en última instancia, mientras la GPDA sólo opina y sugiere.

"Los trabajos aconsejados para que Jarama fuera un circuito adecuado fueron llevados a cabo muy lentamente, y al llegar la época del primer GP español a realizarse allí hice un viaje previo para examinarlo detenidamente. Los guardrails eran, aparentemente, los requeridos, pero la instalación era pésima; los postes de sostén estaban apenas enterrados en el terreno y se los podía ladear o voltear a patadas. El resto del trabajo estaba lejos de ser terminado a tiempo para la carrera, por lo que un delegado de la CDI usó el único argumento posible para acelerar la obra: amenazar con suspender el Grand Prix. El dardo surtió su efecto y para fines de abril la carrera se corrió en una agradable atmósfera, con defensas, banquinas y marcaciones perfectamente terminadas, sin que las modificaciones interfirieran la visual de los espectadores incluso en las curvas donde se elevaron los peraltes, porque originalmente el público tenía ubicaciones apropiadas para poder ver la acción en amplios sectores de la pista. Poco a poco, partiendo de esa base hecha un poco a empujones, Jarama se se está convirtiendo en uno de los escenarios más seguros del mundo."

. . . . . .

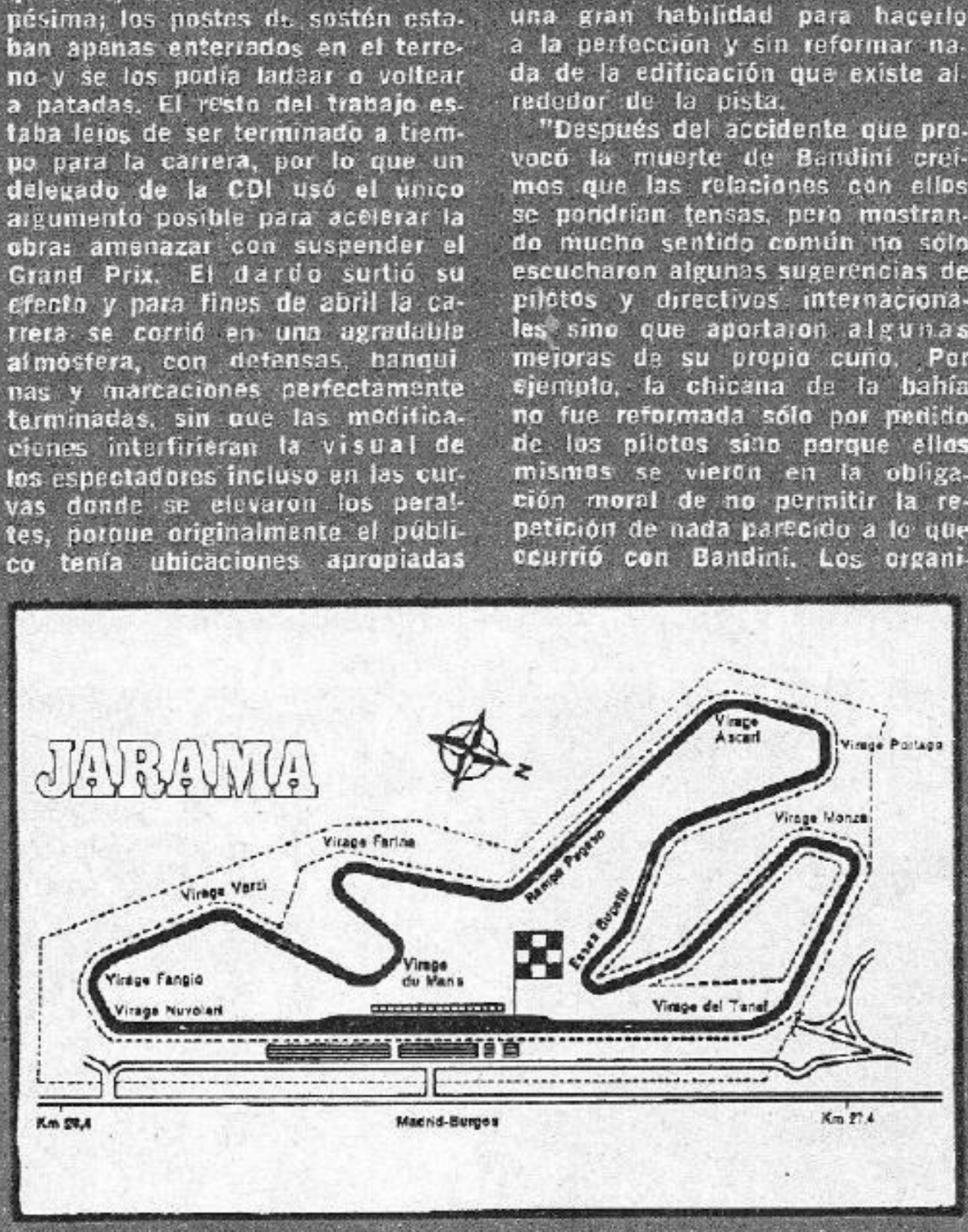
"El circuito trazado en las calles de Montecarlo para el Gran Premio de Mónaco no sólo es un desafío para cada piloto que corre en él por ser el más exigente de todos los que se usan en el campeonato sino que es particularmente mi circuito preferido porque es diferente a todos; tiene un clima especial, incomparable, y además sus organizadores tratan realmente año a año de mejorarlo todo lo posible, demostrando una gran habilidad para hacerlo a la perfección y sin reformar nada de la edificación que existe alrededor de la pista.

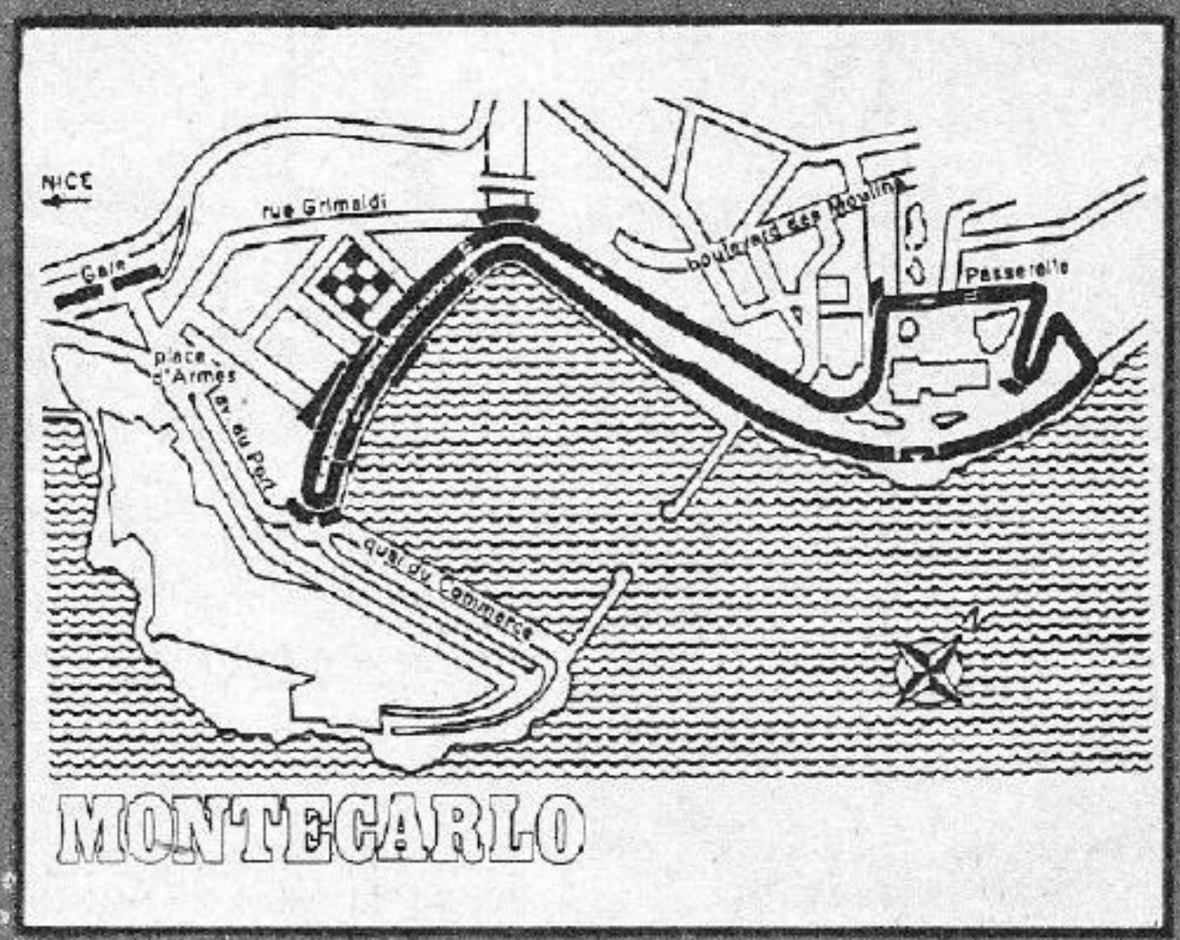
"Después del accidente que provocó la muerte de Bandini creímos que las relaciones con ellos se pondrían tensas, pero mostrando mucho sentido común no sólo escucharon algunas sugerencias de pilotos y directivos internacionales sino que aportaron algunas mejoras de su propio cuño. Por ejemplo, la chicana de la bahía no fue reformada sólo por pedido de los pilotos sino porque ellos mismos se vieron en la obligación moral de no permitir la repetición de nada parecido a lo que ocurrió con Bandini. Los organizadores monegascos no sólo prestan atención a lo propuesto por los corredores o la gente de la FIA sino que también escuchan a periodistas y demás allegados cercanos a este deporte.

"En 1968, para la época de Mónaco e Indianápolis tenía una herida bastante grave en una muñeca, de modo que sólo oficié de espectador, y aproveché para observar la acción en todos los lugares posibles. Instalado en la chicana en un día de prácticas, un fotógrafo me hizo notar un detalle. Desde allí abajo no se ve el túnel ni mucho del camino que une a este con la chicana, porque antes de llegar a ésta, en el sentido de giro de la carrera, hay una pronunciada loma cuya bajada desemboca en la chicana casi a último momento, pero que se toma a bastante elevada velocidad. Ahora bien, la chicana es un pequeño pero velocísimo desvío que tuerce hacia la avenida costanera, demarcado por un guardrail, detrás del cual se prolongaba una vía de escape cerrada, de pocos metros de longitud, para que siguieran derecho los que venían demasiado jugados como para embocar el sutil resquicio de la chicana. Estos «viajeros», según el fotógrafo, no tenían más remedio que apearse del auto, darlo vuelta a mano en el estrecho espacio y meterse «de contramano» en la carrera sin saber en qué momento puede llegar otro auto que lo parta en dos o lo tire al mar o lo vuelva a embutir en el fondo de la vía de escape, como en las películas cómicas, pero con consecuencias imprevisibles. A Graham Hill le pasó esto en la carrera de 1965, perdiendo muchos valiosos segundos y teniendo que desplegar toda su sapiencia para recuperar terreno y ganar la carrera tras una labor de antología. El fotógrafo sugirió que al final de la vía de escape, que debía prolongarse, se hiciera un pequeño pasillo por donde el auto pudiera reingresar al circuito, más lejos del lugar por donde podía aparecer un auto a toda velocidad y guiado por un banderillero que le diera vía libre cuando fuera momento.

"Llevé la inquietud a los organizadores, y éstos, sin más palabras, hicieron la reforma durante la noche, de modo que al día siguiente el desvío de la chicana comenzó a funcionar como había sugerido mi amigo el fotógrafo. La profusión de defensas y guardrails dobles han hecho que algunos digan que Montecarlo parece más una pista de automodelismo que un circuito real. Creo que es mejor chocar contra una valla de éstas, aunque para nosotros sea casi lo mismo en cuanto al shock, que golpear contra árboles, casas, faroles o dañar a los espectadores que, cada año, asisten a Mónaco en mayor cantidad.

"A pesar del paso de los años, Montecarlo se mantiene como uno de los circuitos más tradicionales, si no «el más», sin pecar de inseguro, y atrayendo cada vez más público, gracias a una organización inteligente, experimentada y progresista que puede permitir que este clásico se siga haciendo mientras existan las carreras de autos."





suerte sin consecuencias.

"Yo gané esa carrera con el Matra F-2 de Tyrrell, pero pasé un mal momento en las prácticas a causa de la excesiva separación del piso con el único riel que tenía la defensa. Mi auto hizo un trompo y afortunadamente salió de pista a muy baja velocidad, metiéndose por debajo del riel hasta el cockpit. Por suerte se ladeó al chocar la rueda contra el poste y pegué primero con el casco y después con la barra protectora, que logró detener el auto. La visera del casco saltó en pedazos y mi cabeza quedó ladeada, prensada entre la barra y el guardrail, mientras esperaba que viniera alguien a empujar el coche para atrás y a la vez que ningún otro piloto repitiera mi error y me diera el golpe que faltaba para arrancarme la cabeza. Si me hubiera ido de pista sin hacer el trompo que me permitió parar un poco la marcha,

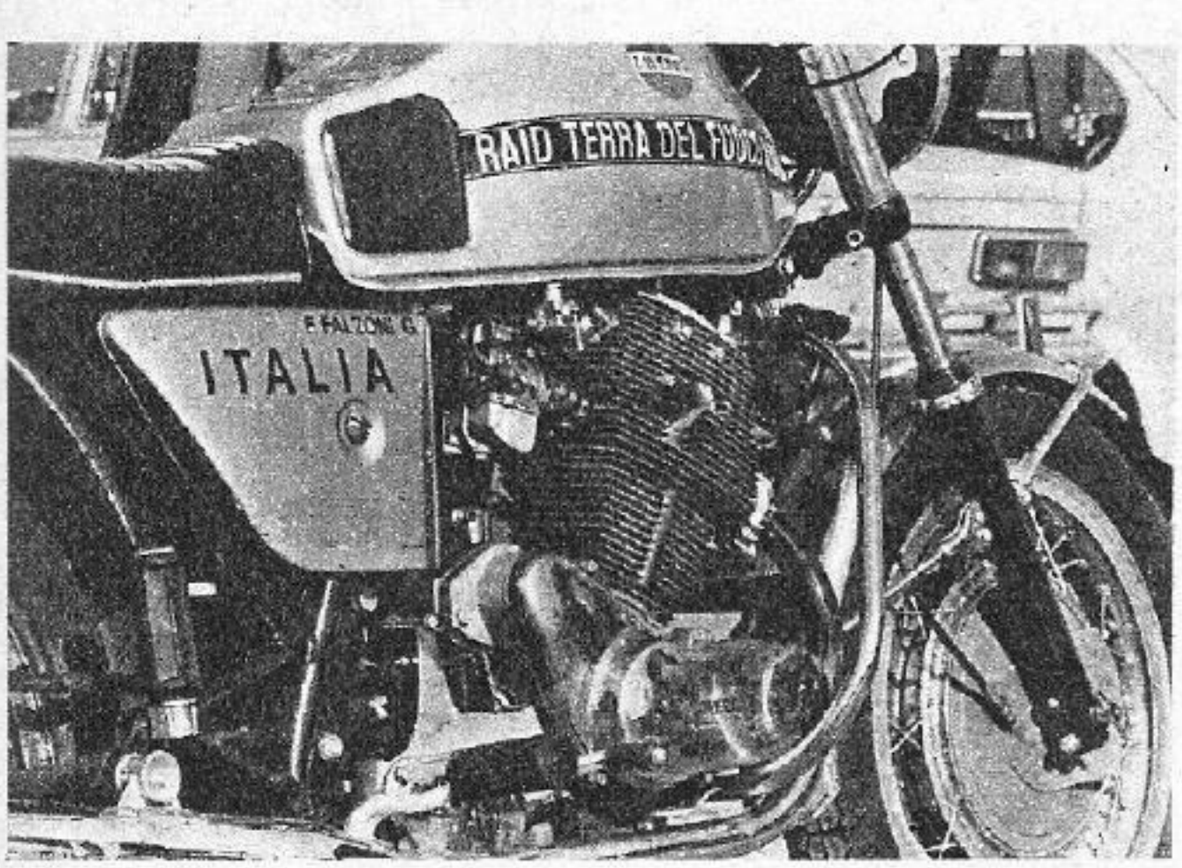
Motociclismo-LAVERDA 750 SF

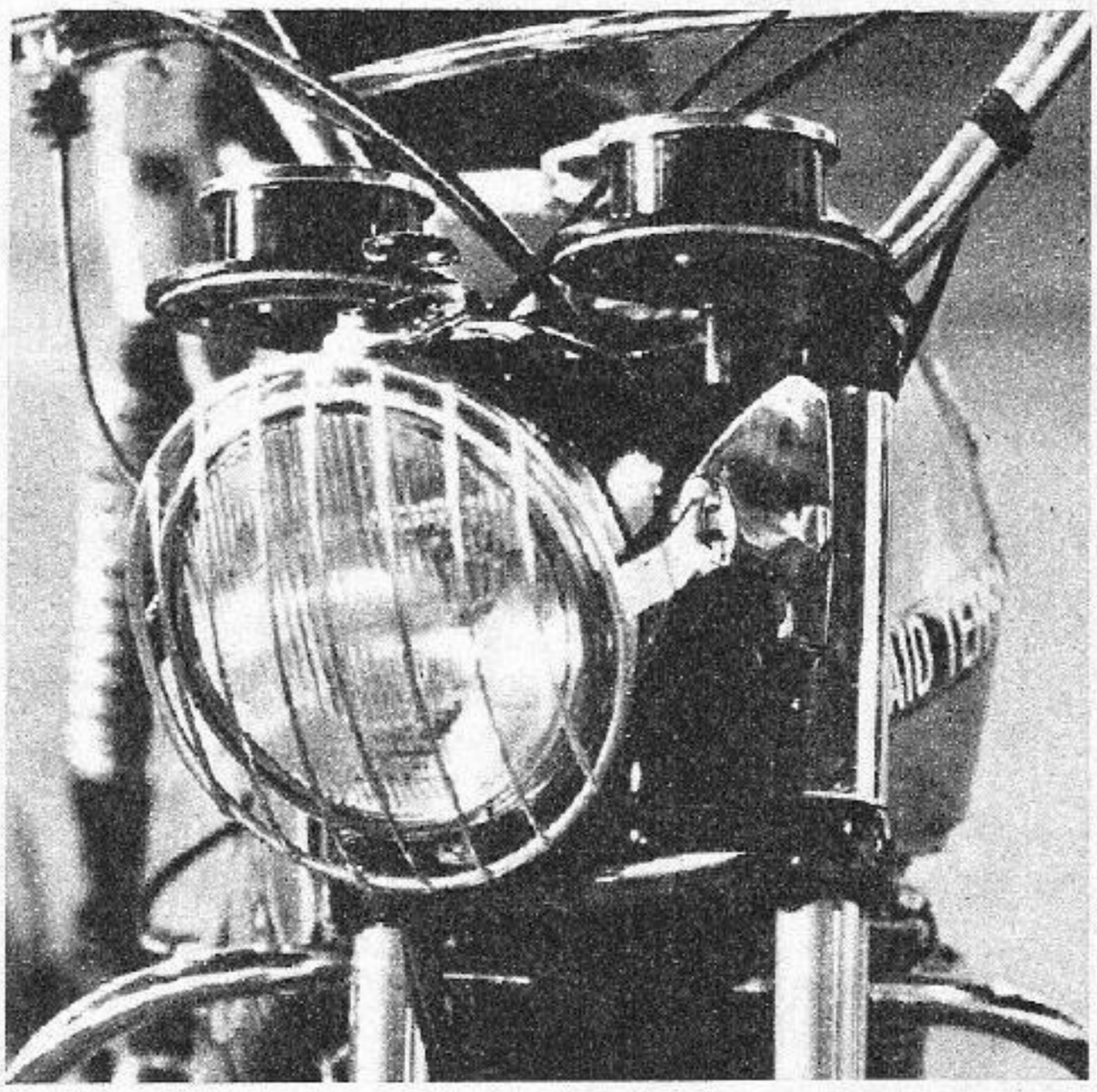
LA VERDAD EN MOTOS

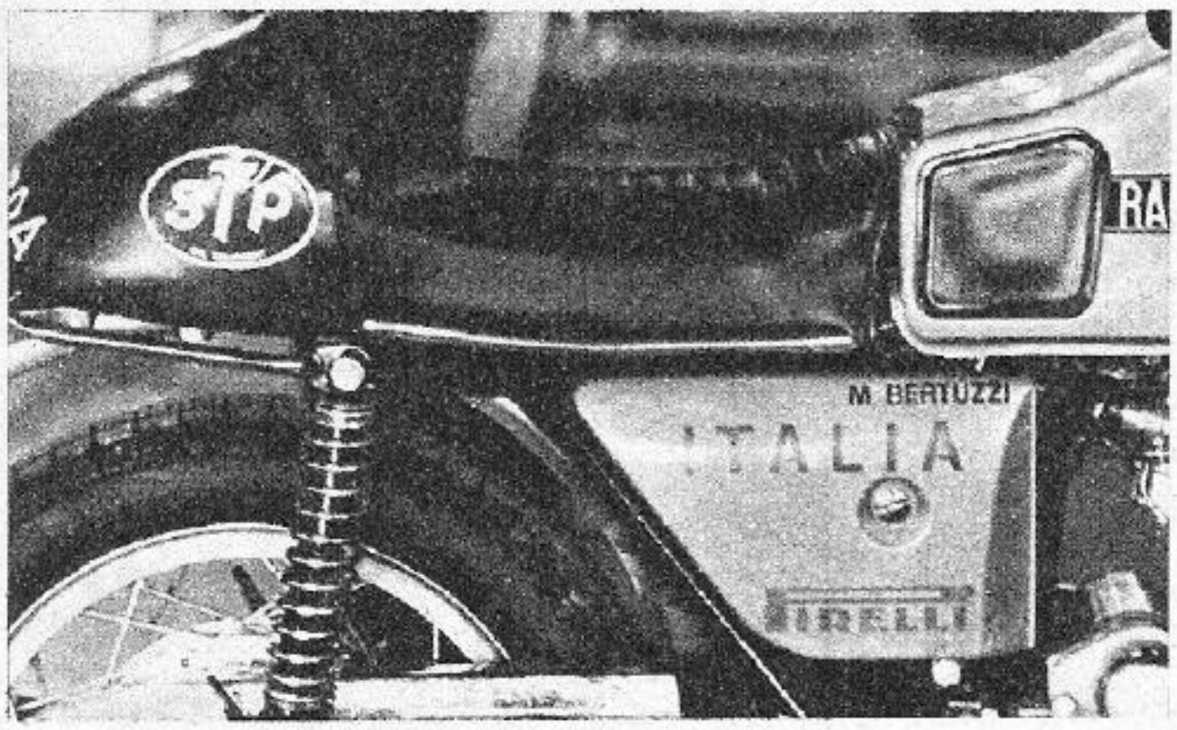
Una de las motos más codiciadas del mundo es la que aquí presentamos. Potente. Apta para cualquier velocidad y camino. Dos de ellas anduvieron varios días por Buenos Aires

por CARLOS AGUSTIN









Arriba, izquierda: El cuadro de la SF, al igual que todo el conjunto motor-caja, de acuerdo con las más modernas concepciones. Aquí vemos el freno delantero y un detalle importante que es un brazo de la horquilla de amortiguación sin guardapolvos de goma.

Abajo, derecha: Realmente es linda desde cualquier ángulo. El portaequipaje es un adicional que en este caso era muy necesario.

La horquilla delantera: la unidad sellada que está cubierta de un enrejado especial para caminos de ripio y el instrumental. Nótese la barra de unión del manubrio GT.

El valijín, uno de cada lado, muy amplio, y un diseño de asiento realmente cómodo, a la vez que está tapizado en un resistente cuero negro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Apenas si se ve la punta de la hélice de un Cessna colorado con algunos filetes blancos y los soportes del ala pintados del mismo verde de la remera manchada de la chica rubia. Todo con una luz muy de sol sobre la derecha y donde toda la vista se va hacia su majestad amarilla: la terrible LAVERDA 750 SF. No hay textos publicitarios, sólo una dirección y un teléfono: MOTO LAVERDA, Breganze, VICENZA. Este fue el aviso que vimos en una revista italiana hace como seis meses y que nos informó sobre el nacimiento de esta nueva versión que venía a suceder a la poderosa 750 S.

Claro que en aquel momento no pensamos que íbamos a tener la oportunidad de verla tan pronto y, lo que es más, rodando por las calles de Buenos Aires.

Todo se debe a tres italianos que ustedes ya conocen porque los presentamos en el número 266. Ellos están empecinados en llegar desde Tierra del Fuego hasta Alaska en dos Laverdas 750 SF, y nosotros estamos empecinados en mostrárselas a ustedes, así que aquí van.

Si bien ambas tienen algunas modificaciones con respecto al modelo de calle, éstas no son tan importantes como para que no sean casi originales. **"Lo más impactante de esta moto son los frenos: muy potentes pero de un accionar muy suave, a la vez de lo importante que es la compatibilidad entre el freno trasero y el delantero"**, nos dijo Bertuzzi mientras nos mostraba el maravilloso sistema eléctrico de arranque que elimina definitivamente las incómodas y a veces no muy efectivas patadas. La primera impresión que la moto trasmite es la solidez. Solidez que se da en la línea general muy moderna, con un diseño realmente logrado tanto en lo que a estética se refiere como a la efectividad práctica del mismo, aunque pese a esto no deje de ser una moto para egoístas, ya que es poco probable que un segundo tripulante pueda viajar con un mínimo de comodidad.

La gran cilindrada y la consiguiente potencia, 60 HP, la convierten en una excelente moto de viajes a velocidades nada despreciables si tenemos en cuenta que la fábrica asegura 191,5 km/h en quinta a 7.500 vueltas. El motor bicilíndrico de tipo vertical alimentado por dos carburadores de 30 mm hace que el consumo sea un poco elevado, pero no tanto como para sufrir demasiado, ya que se puede viajar casi 100 km con 6 litros, siempre que no se vaya a la remanija.

Los comandos tradicionales y el instrumental compuesto por un velocímetro y un cuentavueltas perfectamente visibles.

La conclusión que sacamos es que la Laverda 750 SF es la moto que todos quisiéramos tener: el único problema es que ni empeñando el sillón de la abuelita su precio sería accesible a nuestro medio.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor:
Número de cilindros: dos; *ciclo:* cuatro tiempos.
Diámetro y carrera: 80x74x2; *cilindrada:* 743,922 cm3.
Compresión: 9,65:1.
Potencia: 60 HP.
Revoluciones: 6.600 rpm.

CARBURADOR:
Dos DELL'ORTO VHB 30 AS (izquierdo) y VHB 30 A (derecho).

TRASMISION:
Primaria a cadena triple: 2,2:1 (dientes 25/55).
Secundaria a cadena simple 5/8 x 9,6; 2,10:1.
Trasmisión total: 12,099:1 en primera; 8,699:1 en segunda; 6,347:1 en tercera; 5,419 en cuarta; 4,62:1 en quinta.

CAMBIO:
Tipo: 5 velocidades con comando a leva sobre la derecha.
Relaciones: 2,619:1 en primera.
1,863:1 en segunda.
1,374:1 en tercera.
1,173:1 en cuarta.
1 :1 en quinta.

EMBRAGUE: a discos múltiples en baño de aceite.

SISTEMA ELECTRICO:
De 12V alimentado por un dínamo Bosch de 150 W; la batería es de 25 AH y la lámpara del faro es de 40/45 W.

DIAGRAMA DE DISTRIBUCION:
Aspiración abre 60° antes del punto muerto superior.
Aspiración cierra 68° después del punto muerto inferior.
Escape abre 78° antes del punto muerto inferior.
Escape cierra 45° después del punto muerto superior.
La válvula de aspiración tiene una inclinación de 32°30' y un diámetro de 34 mm.

SUSPENSION:
Delantera con horquilla telescópica y amortiguadores hidráulicos a doble efecto incorporado; contiene 170 cm3 de aceite de 33 por brazo. La suspensión trasera a horquilla oscilante con amortiguadores telehidráulicos y resortes regulables en tres posiciones.

RODADO:
Delantero: 3,25 x 18.
Trasero: 4,00 x 18.

MEDIDAS Y PESO:
Largo: 2,19 m.
Alto: 1,02 m.
Peso: 218 kg.

PERFORMANCE:
Velocidad máxima al máximo régimen de 7.400 vueltas: 191,5 km/h en quinta.
Consumo: 6 litros cada 100 km; autonomía: 300 km.



SU MEJOR

Informan de Estados Unidos que l off-shore 1969, reanuda su activ cidad se transforma inmediatam llestrieri. Don Aronow es el único p cha embistió a dos helicópteroso



1



2

MOTONAUTICA

Vincenzo Ballestrieri ganó el campeonato mundial off-shore en 1970. El pequeño romano de 43 años de edad derrotó a los mejores corredores de la especialidad de ambos continentes imponiéndose por doce puntos al que fue su más encarnizado rival, el inglés Tommy Sopwith. En ese campeonato el gran ausente fue Don Aronow quien, luego de haber conquistado el título mundial en 1969, interrumpió su actividad deportiva. Noticias llegadas de Estados Unidos indican que está por retomarla y creemos llegado el momento de presentarlo en detalle. Pero antes hagamos una breve reseña de cómo obtuvo el título Ballestrieri.

Corre, como es sabido, para el equipo de Don Aronow denominado Tornado Racing Team y ganó sus primeros puntos en Inglaterra, en ocasión de disputarse el Wills International. De allí fue a Nápoles donde también venció, pero en Yugoslavia quedó detrás de Sopwith, que empezó a sumar puntos hasta quedar emparejado con el italiano. Y llega octubre y Sopwith toma una decisión que le cuesta, en definitiva, el título. Cambia su lancha, Miss Enfield, por la 007, de Pasco Watson, idéntica a la suya pero de motor con compresor. Participa en la Miami-Nassau que gana, pero ese resultado queda supeditado a la decisión final de la UIM, ante la cual Red Crise (promotor de la competencia) denuncia la presencia de compresores y mala aislación en los caños de escape.

Sopwith, mientras espera la decisión, participa en la última carrera del año junto con Ballestrieri. El comando de la prueba lo toma el inglés quien resulta casi inalcanzable para Ballestrieri, y de repente ocurre lo inesperado: la 007 de Tommy Sopwith comienza a irse a pique. Ballestrieri lo alcanza, detiene su marcha y permanece a su lado diez minutos tratando de salvar embarcación y tripulantes. Cuando la lancha se pierde y los hombres están a salvo, recién entonces sigue el italiano la carrera. Esa detención le cuesta el triunfo ya que apenas se clasifica quinto, aunque obtiene igualmente el título mundial. Ese título no es fácil de mantener, no sólo por la presencia de Sopwith, Lewis, Wishnick, Rittmaster, etc., sino muy especialmente por el retorno de Don Aronow.

Don Aronow, campeón mundial off-shore 1969 y que ocupa ya un lugar importante en la historia de la motonáutica mundial, siempre vivió apurado. A los doce años de edad se largó a atravesar en un kayak la bahía Sheepshead y consiguió terminar de atravesarla antes que lo alcanzara la lancha de los guardacostas. A los 28 años ya era millonario y a los 30 se retiraba de toda actividad comercial para vivir, exclusivamente, de rentas. Cuatro años después, es decir, a los 34, y totalmente aburrido de su absoluta inactividad, se dedicó a las carreras de lanchas en mar abierto, donde tuvo de inmediato un éxito rotundo. En la actualidad, a los 42 años, ostentó el título mundial y el de los Estados Unidos de América. Visto de cerca, como tuvimos oportunidad de hacerlo cuando vino a presenciar la carrera Circuito Río de la Plata, es un impresionante espécimen humano de casi dos metros de altura y 115 kilogramos de peso. Más que haber vivido es una persona de la que puede decirse que ha sobrevivido. En sus años mozos tuvo seis vuelcos con automóviles y dos choques con motocicletas. Lleva hasta ahora, y no parece que deje de aumentar la cuenta, doce embarcaciones destrozadas en accidentes. Cuatro de ellas fueron hechas añicos contra muelles, ya que en esas ocasiones se encontraban haciendo pruebas de maniobra y gobierno a alta velocidad demasiado cerca de la costa. Además, creemos que es el único corredor de lanchas que ha chocado con un helicóptero en pleno vue-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

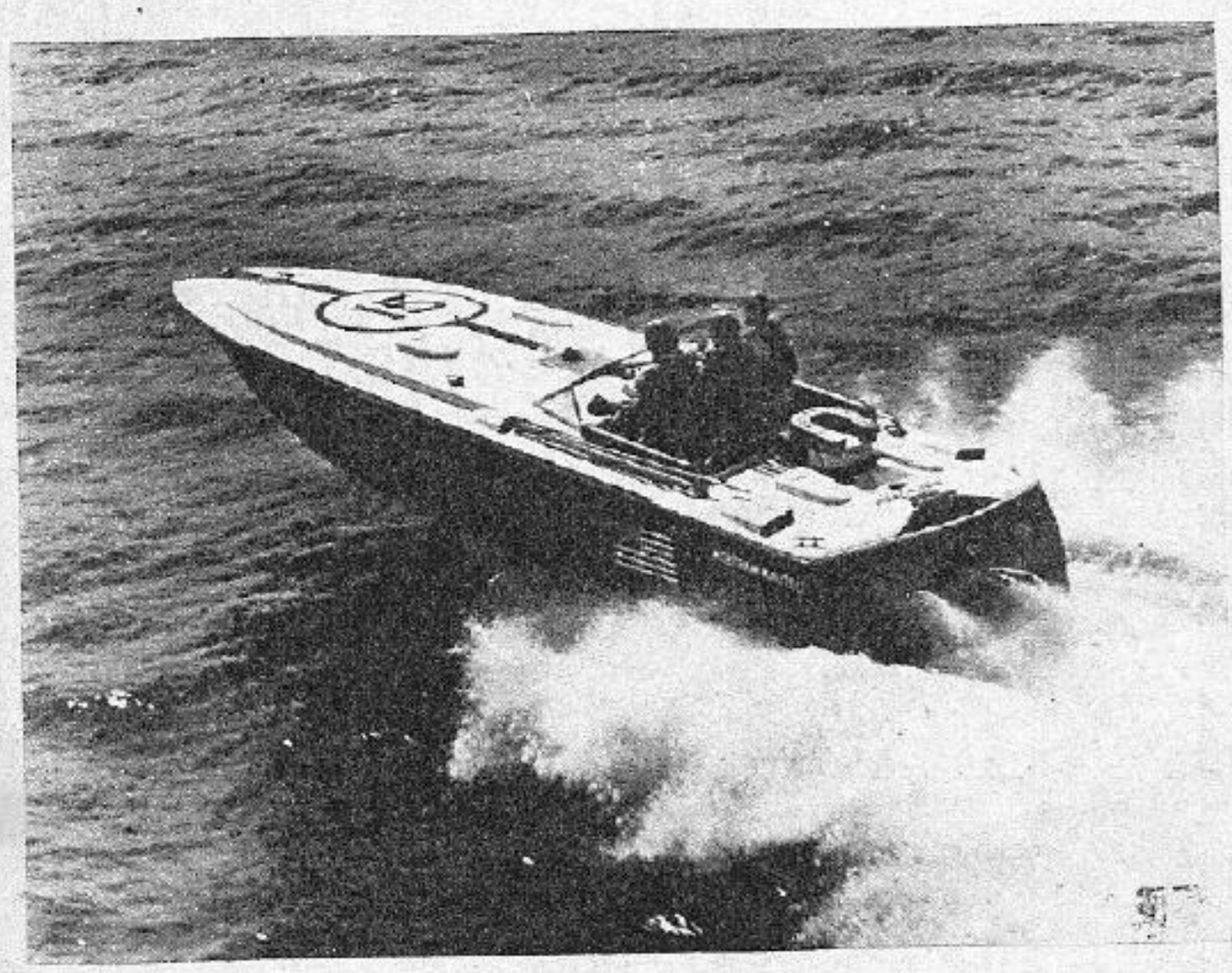
ENEMIGO

e Don Aronow, campeón mundial ividad motonáutica. Por su capa- amente en el principal rival de Ba- piloto del mundo que con su lan- sen pleno vuelo

por NICOLAS GELORMINI



3



4

lo, y no sólo una vez sino en dos oportunidades.

En 1965 y 1966 efectuaba pasajes rápidos en aguas de fuerte oleaje a fin de ser fotografiado desde un helicóptero a baja altura. Las fotografías eran de carácter comercial y Don Aronow tenía interés en sacar del agua a su lancha a la mayor altura posible. Pues bien: en ambas oportunidades volvió a remolque porque la proa de su lancha dio contra el tren de aterrizaje del helicóptero.

En lo que se refiere a las carreras off-shore el mismo Don Aronow reconoce que se han vuelto demasiado peligrosas. **"Nos estamos arriesgando mucho. Corremos demasiado ligero y lo peor es que, sumergidos en el vértigo de la velocidad, no nos damos cuenta. Pedimos más y más millas por hora, más y más potencia. En toda carrera hay tres cosas fundamentales que hacer:** batir **a todos los otros corredores, vencer al mar que es un fuerte enemigo y tercero quedar satisfecho de uno mismo. Este último punto es el esencial; vale mucho más que la colocación final la conciencia de haber corrido bien. No hay que quererse tanto a uno mismo y hay que arriesgarse en la misma proporción en que se arriesgan casco y motor. He conocido muchos buenos pilotos que abandonaban prematuramente en las carreras porque "sientan cabeza". Allá ellos. Todo el que quiera llegar alguna vez primero y quedar satisfecho de sí mismo, debe luchar en gran parte con su propio instinto de conservación. Luchar y vencerlo. Y pensar también, con filosofía, que a la larga es el mar el que ha de salir triunfador."**

Don Aronow ha recorrido mucho camino desde que iniciara sus estudios en el Brooklyn College. Luego de su graduación en 1950 abandonó su aún no iniciada profesión de instructor físico y se dedicó de lleno a los negocios de la construcción. Pasó el tiempo y terminó construyendo, a su costo, supermercados, barrios obreros íntegros, etcétera. En 1963 comenzó a dedicarse a la construcción de lanchas. Con ese objeto formó tres compañías que luego vendió con suculentos beneficios. En 1969, con una embarcación de 9,85 m de eslora dibujada por él mismo, disputó trece carreras ganando ocho. Hasta ese momento nunca nadie había ganado más de cinco carreras en un año. Obtuvo de esa manera su tercer título norteamericano y su segundo título mundial en tres años. En 1971, según sus propias palabras, piensa elegir las carreras en las que ha de correr, y el Yatch Club Argentino tiene fundadas esperanzas que la de enero de 1972 sea una de ellas. Aparte está de lleno dedicado a desarrollar nuevos proyectos. Pero no piensa retirarse. **"Ya me retiré una vez y me aburrí enormemente; si me retiro tendría que dedicarme a otra cosa para entretenerme, ¿y qué mejor que esto?"**

1. Don Aronow, momentos después de abandonar las 500 Millas de las Bahamas, en 1969.

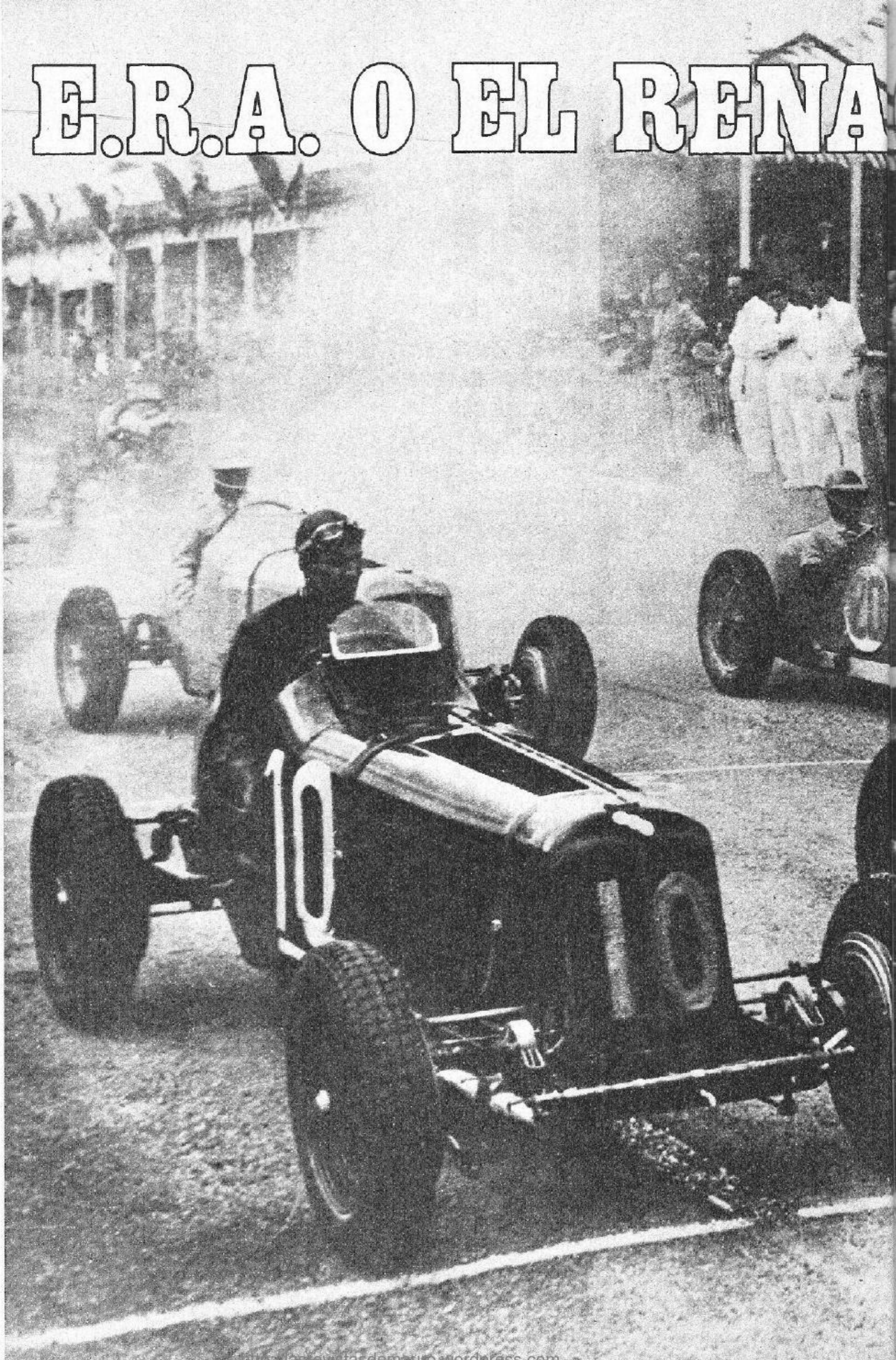
2. Un tercero en discordia: Odell Lewis, con su Mona Lou II; dos Mercury 450 HP cada uno y 32 pies de eslora. Entre sus últimos antecedentes figura su triunfo en la Current Cup con una ventaja de 1h39m sobre el segundo.

3. Vincenzo Ballestrieri recibió con placer la noticia de la reaparición de Don Aronow. "La pelea por el título será más dura y mayor el mérito para el que lo consiga."

4. Peter Rittmaster, 28 años, residente en Miami, presidente de la Bertram Yacht Corporation, al frente de su Bertram Nautec. Al decir de muchos, si se trasladara a Europa y no corriera sólo en Estados Unidos tercería fuerte en la lucha por la primacía mundial.

E.R.A. O EL RENA

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

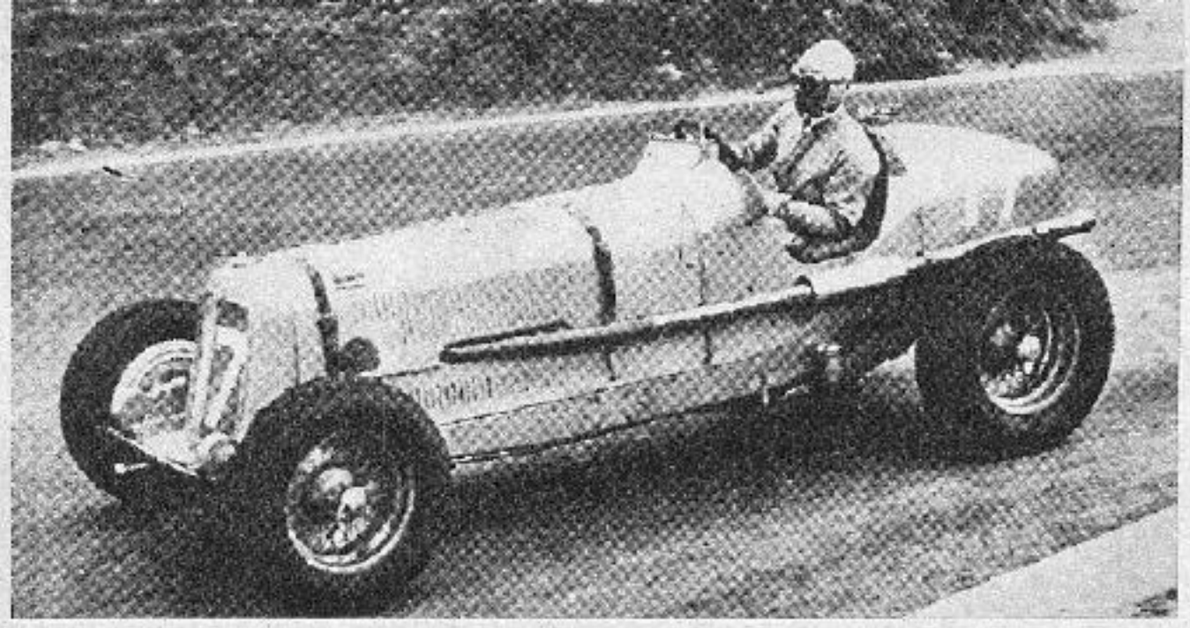


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

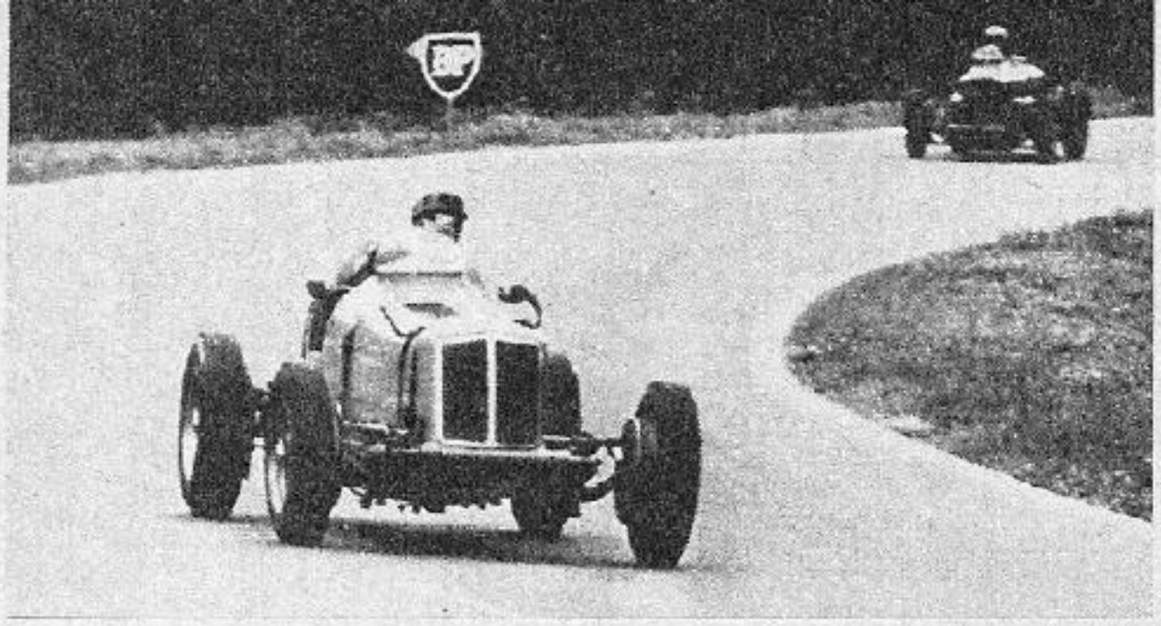
ACIMIENTO INGLES



Cuando los alemanes se cansaban de ganar Grand Prix mediante sus Mercedes y Auto Union apoyados económicamente por el gobierno del tío Adolf, Inglaterra supo aprovechar la apertura de un nuevo frente de batalla: las carreras de "voiturettes". Un equivalente a lo que hoy sería la fórmula Dos y de la que E.R.A. [English Racing Automobiles] -una marca poco conocida- fue reina casi indiscutible



El príncipe Bira en acción sobre un E. R. A. tipo B en Crystal Palace, 1937.



El tipo "A" de 1100 cm³ en una carrera para coches históricos realizada recientemente en Inglaterra.

El dominio alemán era tan tedioso que los fabricantes de toda Europa terminaron por aceptar que no había con qué darles. Entre 1934 y 1939 el circo automovilístico cambió radicalmente: la amable contienda internacional se convirtió en una pulseada fatricida entre Mercedes y Auto Unión, quienes representaban la capacidad mecánica del puro pueblo ario. Y las dos gozaban de los favores del Tío Adolf, quien veía en esta seguidilla de triunfos una propaganda inigualable. El "fürher" vivía en pleno su período de ascendente poderío y daba saltitos histéricos de alegría al finalizar cada carrera con una máquina plateada al frente. El apoyo gubernamental era fuerte y la amargura del resto de participantes también.

El resultado fue el que supuso hasta la más profana virtuosa violinista: la carreras de autos Grand Prix no eran más divertidas que una visita de pésame a una tía sorda y analfabeta.

Los franceses e italianos optan por retirarse de la mesa. Para salvar el negocio, el deporte, y en un intento por que el show continuara siendo lo que fuera en mejores tiempos, los organizadores comienzan a incluir carreras de "Voiturettes" en los programas de Grandes Premios. La denominación provenía de aquellas máquinas que animaron tantos fines de semana durante la década del veinte y un poquito antes, los cyolecars. Crudos aparatos, muy livianos (350 kg) y motores de pequeña cilindrada. La nueva versión de "voiturettes", diez años después, había hecho que la denominación se convirtiera en una categoría de autos de competición sumamente elaborados, de cilindrada pequeñas.

Aunque la idea surgió medio de compromiso, resultó excelente. Los verdaderos "amateurs" vieron un filón donde dar rienda suelta a la pasión desenfrenada y, por otra parte, abrir un frente de resistencia pasiva al invencible teutón. Así, de repente, vuelven a proliferar relegadas vedettes: Bugatti, Delage, MG K3, Maserati ...

Pero no pasa mucho antes que las casas y los países grandes piquen el anzuelo. Maserati y Alfa Romeo postularon sus respectivos modelos. Y mientras los ingleses no se hacían muchos problemas deportivos internacionales por la variedad de categorías que los agrupaba cada "weekend", Alemania, insaciable, planeaba invadir este terreno preparando un nuevo Mercedes de litro y medio adaptado a la categoría.

Las trepadas de montaña, los "specials", mil causas externas e institucionales, las legendarias trenzadas que hacían temblar —literalmente— el hormigón de la pista de Brooklands en su apogeo, habían determinado la desaparición del B. R. G. (British Racing Green), el color verde oficial de Inglaterra en las carreras internacionales del continente. No obstante, una célula activista se movía en la isla trabajando en un "special" que escaparía de sus más elevados planes —"Alguna que otra carrerita en Brooklands"— y se convertiría en el factor del renacimiento británico en las pistas justo en el momento en que las bombas estaban a punto de hacerlas polvo: el E. R. A. (o English Racing Automobiles).

El factor desencadenante del reintegro gringo tuvo un nombre y un apellido: Raymond Mays. Un inquieto inglesito que desde sus mocedades había estado entreverado en la modificación y conducción de autos de "pura sangre". Así pasaron por sus manos dos Bugatti Brescia (la "Cordon Rouge" y la "Cordon Bleu") a las que logró sacarles mil o más vueltas plus que las originales de fábrica. Pero en el momento que nuestra historia de hoy lo busca, lo encuentra prendido en una carrera de Surrey a bordo de un Riley viejazo (1926) bautizado el "White Riley". En torno a Mays y su maquinita se mecía un grupo de fanáticos adeptos como él a la mecánica deportiva: Reid Railton, Peter Berthon y Murray Jamieson. Todos rompiéndose los dedos para hacer andar fuerte el Riley 1.500 seis cilindros que Percy Riley engendrara tantos años antes. Y gracias a ellos y a sus dedos mágicos se convirtió un motor de turismo en un auténtico "engine" de competición. Murray Jamieson se encargó de meterle un compresor, ya que era un especialista en la materia. El White Riley era el primer paso hacia un monoposto puro de carrera.

Se integra al grupo vocal entonces el señor Humphrey Cook, un ex Bentley-boy de los días cuando "los camiones más veloces del mundo", como dijera Ettore Bugatti de los Bentley, se comían al resto en las 24 Horas de Le Mans. Cook era uno de aquellos "gentlemen drivers", piloto y propietario capaz de embarcarse en cualquier gasto en cualquier aventura en pos de mejorar la raza automovilística.

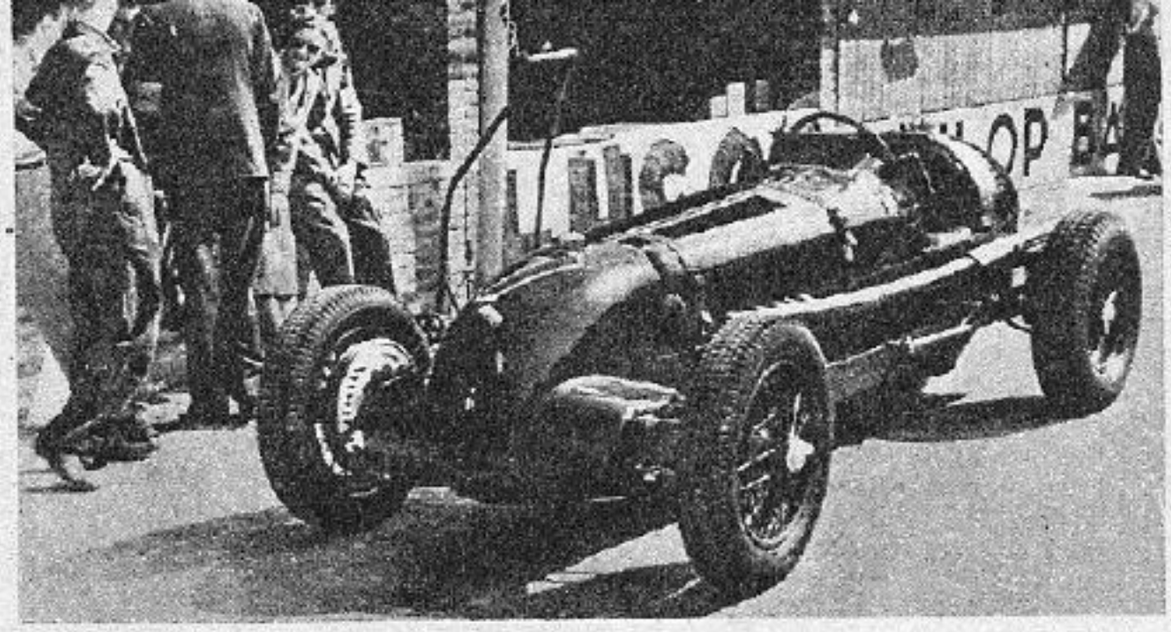
Y se instala el equipo entero en Bourne (Lincolnshire), en unos galpones instalados en propiedades de Mays.

Red Railton encara el diseño de chasis para un monoplaza desprejuiciadamente "a la italiana". Vale decir, al estilo de los Alfa Romeo Grand Prix tipo B, de los Maserati 4 C u 8 CM. Y vale decir también, un verdadero monoposto de carrera y no un "fatto in casa" como era más o menos norma del momento insular. Terminados los dibujos se los llevaron Thomson & Taylor, firma especialista en armar coches para competir en Brooklands. Terminados los trabajos a su vez de estos "Brooklands Specialists" ya el engendro tenía forma de algo en el espacio: un chasis chiquito suspendido por cuatro elásticos semi-elípticos con frenos Girling y amortiguadores sistema Hartford.

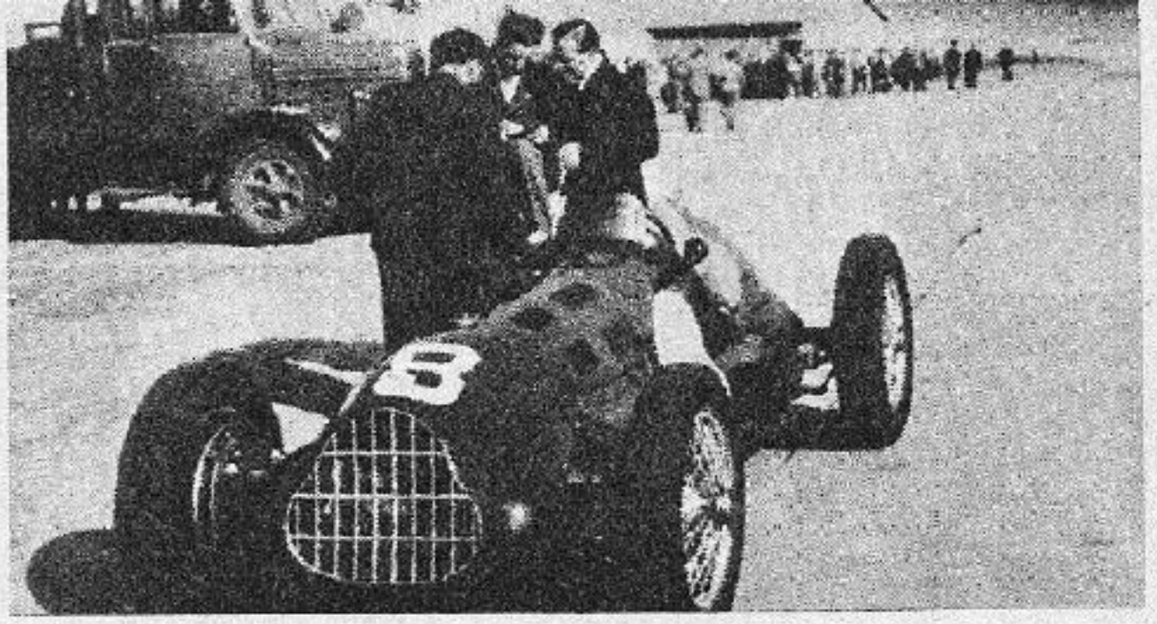
Con la base en los galpones, Berthon comienza la instalación de un motor que no difería en mucho del que movía al White Riley, con dos árboles de levas a la cabeza que impulsaban a las válvulas, inclinadas sobre la tapa. El cigüeñal se apoyaba en tres bancadas, la bancada central era del tipo Hyatt semi-flexible, con un rulemán que reemplazaba a la bancada plana refrigerada por agua del motor Riley. En lugar de la caja mecánica de cuatro marchas se le adaptó una electromagnética preselectiva Wilson fabricada por Armstrong Siddeley para sus coches. Con todos los inconvenientes que esta solución semi-automática traía aparejados: absorbía demasiada potencia del motor, era demasiado frágil y los electroimanes tenían una desesperante tendencia a fallar en el momento menos indicado.

Jamieson interviene en el momento de pensar en la alimentación y le coloca un compresor tipo Roots en el frente y obtienen 150 HP, lo que se traduciría en sobrepasar los 200 km/h. en cuarta. Con esas cifras presupuestas, guardabarros, silenciador en el escape y chapas de patente, el prototipo de 1.500 cm³ denominado R1A salió para hacer las primeras tiraditas en los caminos provinciales de la campiña de Bourne. Y a fines de mayo de 1934, reluciendo tan verde como los ojos de la señorita de la canción, el E. R. A. irrumpió en

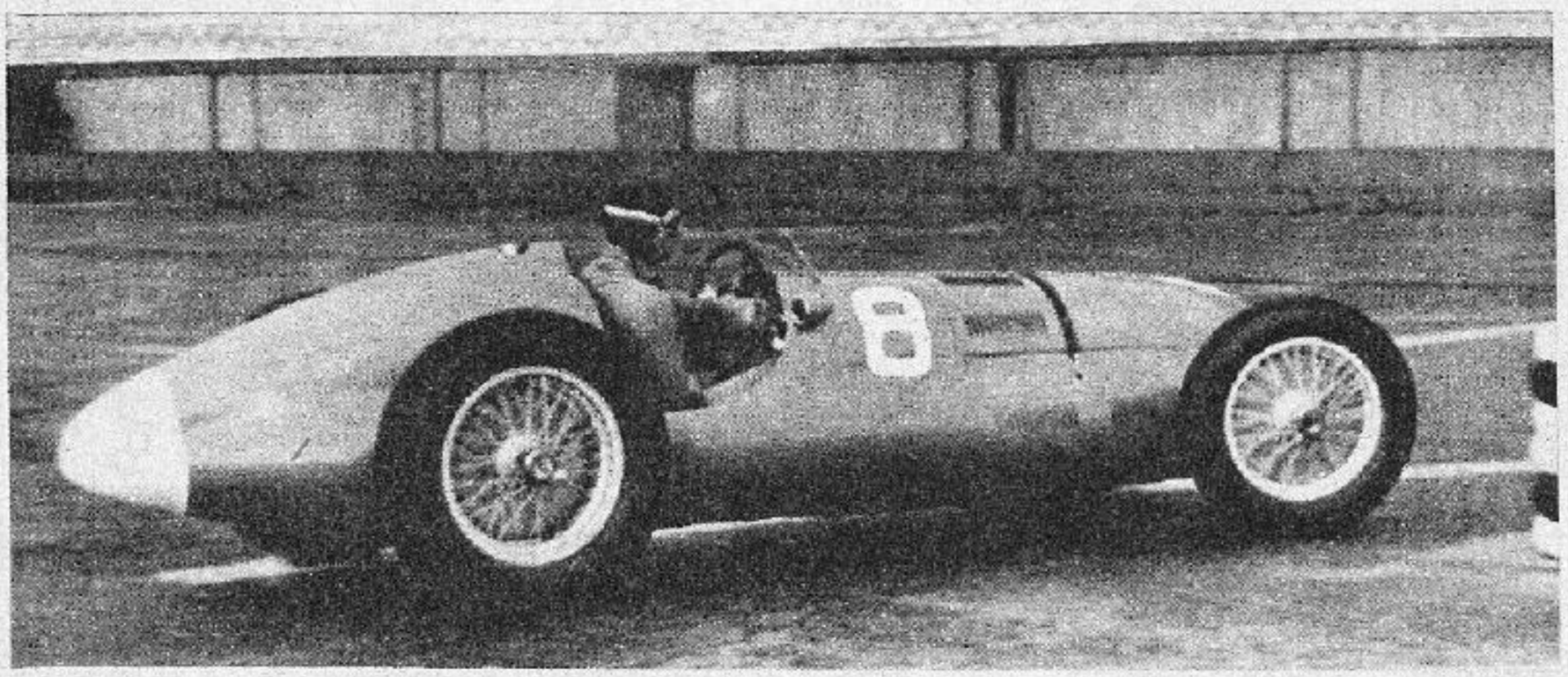
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El tipo "C" ganador del Gran Premio de Picardie. Suspensión Porsche, el coche pertencía a Mays.



El tipo "E" en 1948.



Raymond Mays conduciendo el tipo "E" en Brooklands en 1939.

Brooklands para dejar atónito al rubio soberano. En julio estuvo lista una segunda versión R2A con motor de 1100 cm³ y en agosto el R3A de dos litros.

Este último sería el que iba a levantar la cosecha gracias a la experiencia sembrada por los modelos anteriores. Solamente habían pasado unos pocos meses desde el primer modelo y el triunfo ya se presentaba en ciernе con una inminencia evidente. La victoria se consumó en agosto, precisamente cuando Raymond Mays vence a la Maserati de Whitney Straight en Shelsley Walsh; poco después sale segundo en Brooklands y consigue el Record Mundial del kilómetro lanzado para su clase, en Donington vuelve a ganar con el E.R.A. 1500. Y así termina la temporada 1934 en la tierra del rey Arturo. Los sajones se arman para el duro torneo en el campo de las "voiturettes" mientras los alemanes se afianzan en los Grand Prix.

En 1935 comienza la venta de ejemplares. Pat Fairfield, un muchacho que prometía, compra el cuarto y último modelo de la serie A con motor de 1100 cm³. Los B se ofrecían a un precio sumamente accesible y permitieron a pilotos privados como el príncipe Bira (tan conocido por nosotros) y Dick Seaman, competir individualmente con máquinas E.R.A., desempeñando mejores actuaciones, en muchos casos, que los pilotos oficiales de la marca: Humphrey Cook, Raymond Mays, príncipe de Leiningen, Ernst von Delius, Arthur Dobson, Marcel Lehoux, Earl Howe (hombre de Bugatti) y Tony Rolt. Con ese pelotón las victorias se suceden en toda Europa. Resultados que —mediando el fortuito intervalo de la guerra— se continuaron hasta 1955, ¡nada menos!

Pero sigamos. El sistema de sobrealimentación de Jamieson comienza a resultar insuficiente. Opta entonces por un compresor Zoller, que aunque más delicado resulta más eficaz. Superados algunos inconvenientes de adaptación, como evitar que el aparato explotara entre las piernas del piloto, se comienzan a conseguir nuevas performances: 240 HP (90 HP más que el primer modelo) y 240 km/h. Pero para poder viajar así se hizo necesario también modificar las suspensiones y el chasis para una mejor tenida de ruta y los frenos.

Ese sería —modificaciones aplicadas— el tipo C aunque no llevó esta denominación sino cuando fueron rebautizados. Hubo cuatro tipo A y trece tipo B. Los C y D serían B mejorados y con nombre cambiado posteriormente en el caso de los coches del equipo de fábrica. Entre las modificaciones introducidas al modelo, la principal fue la adopción de la suspensión delantera independiente tipo Porsche a barras de torsión. Pero también se le pusieron frenos hidráulicos Lockheed y el puente trasero ZF autoblocante.

Insatisfecho aún, Mays pasa del C inmediatamente al D para su uso personal. Y este sería el único ejemplar del E.R.A. más veloz de cuantos se construyeron y corrieron.

Hubo una peregrina idea entonces de realizar un modelo de dos litros aspirando a cosas más grandes. Pero el proyecto no pasó del banco de dibujo. E.R.A. debía mantenerse en la categoría en que había nacido y de la que era reina casi indiscutida, salvo algunos gritos que por momentos pegaba Maserati buscando revelarse.

A pesar de la facilidad con que se desarrollaba la vida de esta gente, Mays y sus compañeritos resuelven en 1939 finalizar dos nuevos modelos. Los tipo E, absolutamente distintos, con chasis tubular macheteado directamente de lo que aplicaban los alemanes en sus producciones deportivas. Se conserva la suspensión Porsche, se le coloca un puente de Dion y una caja de velocidades mecánica de cinco marchas. El motor respiraba por un compresor Zoller montado lateralmente y se consiguen 250 HP mediante el aumento del diámetro y la reducción de la carrera de los pistones. La velocidad teórica sería de 270 km/h.

Poco antes de comenzar la guerra, la firma cambia de ramo y se dedica a la construcción de motores experimentales. Mays y Berthon conservan la patria potestad del nombre y sobre las tres letras formarán una vez desaparecidas las V-1 y V-2 del cielo las bases de la B.R.M. Mientras tanto intentan una rentrée con los tipo E aunque sin resultados. Elaboran entonces un tipo G que sale movido débilmente por un motor de dos litros construido por Bristol. Mediante el generoso empleo de aleaciones ultra livianas el coche resulta técnicamente un desastre. Entonces le venden todo a la Bristol y ésta aprochará las ideas de esta gente para aplicarlas a sus exitosos modelos sport. Mays y equipo se embarcan en una insólita colaboración con Javelin. Y así se pone en catálogo un E.R.A. Javelin en 1950.

Hasta allí llegó la firma. Sus productos la superaron en mucho. La superaron en tiempo manteniendo el nombre en más de una carrera cuando E.R.A. no existía más como fábrica. Y la superaron en tamaño. Mientras los nombres de sus padres quedaron prácticamente desconocidos para el gran público. Ese mismo público que en su momento y mucho después también supo reconocer que los E.R.A. en cuanto a tamaño de creación, ¡eran algo grande!

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1968	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.500.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.600.—
4 p.	1954	3.600.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.600.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.800.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.500.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	9.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.200.—
Special	1969	9.800.—
Super lujo	1969	13.000.—
Super sport	1969	14.500.—
Rally Sport	1969	11.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.-
SL	1965	1.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	5.500.—
Magnatte	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.800.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnette	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.100.—
Univ.	1964	5.100.—
Fissore	1965	5.300.—
Sedan	1965	5.400.—
Univ.	1965	5.400.—
Sedan	1966	5.800.—
Univ.	1966	5.800.—
Sedan	1967	6.800.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.000.—
Universal	1968	6.600.—
Sedan	1969	7.500.—
Universal	1969	7.500.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.000.—
Ika	1959	3.200.—
Ika	1960	3.600.—
Ika	1961	3.900.—
Ika	1962	4.100.—
Ika	1963	4.500.—
Ika	1964	5.000.—
Ika doble tracc.	1964	5.000.—
Ika	1965	5.300.—
Ika doble tracc.	1965	5.300.—
Ika	1966	5.900.—
Ika	1967	6.400.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.200.—
600	1960	2.600.—
1100	1960	3.600.—
600	1961	2.800.—
1100	1961	4.000.—
2100	1961/2	4.800.—
600 D	1962	3.100.—
1100	1962	4.200.—
750	1963	3.500.—
1100	1963	4.600.—
1500	1963	5.800.—
600 E	1964	4.000.—
1500	1964	6.600.—
Familiar	1964	6.800.—
600 E	1965	4.500.—
1500	1965	6.600.—
1500 C. Largo	1965	7.200.—
Familiar	1965	7.500.—
Familiar Largo	1965	7.500.—
600 E	1966	5.100.—
800 Spider	1966	5.800.—
800 Coupé	1966	5.800.—
1500 C	1966	8.500.—
1500 Familiar	1966	8.800.—
1500 Coupé	1966	9.500.—
600 E	1967	5.700.—
800 Spider	1967	6.400.—
800 Coupé	1967	6.400.—
1500 C	1967	9.100.—
1500 Familiar	1967	9.400.—
1500 Coupé	1967	10.500.—
600 E	1968	6.100.—
800 Spider	1968	6.800.—
800 Coupé	1968	6.800.—
1500 C	1968	10.000.—
1500 Familiar	1968	10.300.—
1500 Coupé	1968	11.500.—
600 E	1969	6.700.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.000.—
1500 Familiar	1969	11.500.—
1500 Coupé	1969	12.500.—
FORD		
4 p.	1951	2.600.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
Rural	1968	13.200.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
Rural	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
HANSA		
1100	1960/1	1.900.—
Rural	1961	2.200.—
Coupé	1961	2.500.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	700.—
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.800.—
Kombi	1965	2.800.—
1204	1965	3.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
IKA	1969	6.200.—
KAISER		
Carabela	1961	2.200.—
Carabela	1962	2.700.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1956	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p.	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	32.000.—
220 S	1964	34.000.—
220 S	1965	30.000.—
250 SE	1965	25.000.—
250 S 4 p.	1966	29.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	46.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.200.—
4 p.	1966	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.500.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1956/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	5.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	5.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 660	1969	11.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.600.—
4 L	1963	2.900.—
Gordini	1963	3.000.—
4 L	1964	3.600.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.900.—
Dauphine	1965	3.600.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 850	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.600.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	5.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	12.800.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	14.600.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
Polara	1969	12.600.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	2.500.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	2.500.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.600.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

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

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p.	10.450.—
2 CV AZN, 4 p.	8.750.—
2 CV AZAM, 4 p.	9.450.—
AMI-8	12.950.—
CHEVROLET	
Special 4 p.	17.377.—
Rally Sport	16.762.—
Chevy	19.952.—
Chevy De Luxe	21.111.—
Chevy SS	22.819.—
Chevy SS Cupé	24.017.—
DODGE	
Dodge 3	18.186.—
Dodge 4	19.389.—
Dodge Taxi	18.449.—
Dodge Taxi Gasolero	23.024.—
Dodge Polara	22.825.—
Dodge Coronado	24.581.—
Dodge Coronado Automatic	26.223.—

MARCA	PRECIO
Dodge GTX 6 cil.	27.089.—
Dodge GTX 8 cil.	28.971.—
FIAT	
600 R 2 p.	9.850.—
128	14.500.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.950.—
1600	15.950.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
FORD	
Sedan Falcon	17.990.—
Sedan Taxi	17.521.—
Sedan Lujo	19.842.—
Sedan Futura	21.072.—
Rural Standard	20.790.—
Rural Lujo	22.740.—
Fairlane 500 6 cil.	22.097.—
Fairlane 500 8 cil.	23.332.—
Fairlane LTD 6 cil.	25.475.—
Fairlane LTD 8 cil.	26.710.—
PEUGEOT	
404 Standard (9001)	16.500.—
404 Grand Prix (9061)	17.550.—
504 De Lujo (8001)	18.850.—
504 Súper Lujo (8201)	20.150.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	22.260.—
Ambassador 380	27.910.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4L	9.450.—
R-4, 4 puertas	9.783.—
R-4S, 4 p.	10.680.—
R-6, 4 p.	12.370.—
R-12, 4 p.	15.750.—
TORINO	
L, 4 p.	18.030.—
GS, 2 p.	26.860.—
S, 4 p.	20.750.—
TS Coupé	24.810.—
TS, 4 p.	23.540.—

PICK-UPS 0 km

CHEVROLET	
C-10703 s/c	17.665.—
C-10704 c/ch.	18.382.—
C-10734 c/a.	18.415.—
De Luxe c/a.	19.632.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100 6 cil.	17.123.—
D-100 V8	18.400.—
D-100 Diesel	21.343.—
D-200 6 cil.	18.561.—
D-200 V8	19.838.—
D-200 Diesel c/caja 4 veloc.	23.713.—
CITROËN	
Furgoneta AK-R	9.500.—
Furgoneta AK	9.370.—
Meharí	12.500.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	13.400.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Pick up F-100 c/caja I-6	17.985.—
Pick up F-100 V-8	18.773.—
F-100 Diesel 203	21.773.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.080.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	14.760.—

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500		46-48	680/ 850
350		46-48	440/ 680
500		49-54	810/1.190
500		60-62	2.130/2.550
650		60-62	2360/2.960

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	510/ 770
500	48-49	810/1.190
350	46-48	600/ 850
650	50-52	1.100/1.530
500	60-62	2.210/2.800
BMW		
500	55	1.530/1.785
250	58	1.530/2.130
500	58	2.550/3.060
500	62	3.230/3.825
600	62	3.825/4.510
DKW		
125		340/425
150		425/510
DUCATI		
175		765/1.190
200		850/1.275
GILERA		
150	54-62	510/ 765
175	60-67	595/ 935
200	62-68	765/1.105

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	850/1.275
300 (imp.)	57-58	765/1.360
300 (nac.)	67-68	1.530/2.040
GUZZI		
175	57-61	600/1.020
235	57-61	765/1.190
350-500	46-48	340/ 600
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	680/ 850
1200	48-49	1.360/1.700
HONDA		
50	60-62	510/ 850
125	60-62	765/1.190
150	60-62	850/1.275
250	60-62	1.785/2.465
300	60-62	2.210/1.720
HRD		
1000	48-49	1.190/1.615
1000	54	2.040/2.550
1000 B. Shadow	48-49	2.040/2.380
ISO		
150		255/510

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JAWA		
350	57	765/1.190
175	57	510/ 765
350	62	1.020/1.360
MATCHLESS		
350	46-48	425/ 640
500	46-48	600/ 850
500	49-52	765/1.275
NORTON		
500	46-48	600/ 765
500	49-51	765/1.275
500	58	1.615/1.700
500	62	1.870/2.380
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	600/ 850
125	54-62	340/ 600
175	58-62	680/1.100
125 (Cristian)	58-62	1.020/1.275
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.360
500	48-50	1.530/2.040
650	48-50	1.700/2.210

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	680/1.020
500	51-54	1.870/2.295
650	51-54	2.040/2.550
500/650	55-57	2.210/2.800
350	58-62	2.210/2.800
650	60-62	3.230/3.825
500/650 (Cr.)	49-55	2.550/3.060
ZANELLA		
100	59-67	410/600
125	59-67	510/680

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.290.—
GILERA 185 TC	2.390.—
GILERA 200 GT	2.500.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.245.—
ZANELLA RUTERA 125	1.735.—
ZANELLA PONDEROSA	2.125.—
-Carga 175	3.593.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	65HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	60HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,68-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	4.900.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.650.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	85HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.730.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	8.307.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,76-0,76	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

SANTA FE

NATACHA Y SUS SEIS HORAS

Natacha es un nombre de mujer; uno se imagina una morena de ojos verdes, pero no, en este caso es un bolicho nocturno de Paraná. Barullo, vidrios y amigos tuercas dieron como resultado la peña El Tabú y una carrera de endurance llamada precisamente "las Seis Horas de Natacha" para autos de serie más o menos standard: Citroën, Fiat 600 y Gordini.

La verdad es que, aparte de algunas tomitas dinámicas y un par de centímetros de rebaje de tapa de cilindros, no había canes en el vano motor. Bueno, perros por lo menos no.



La mañana del 1º de mayo comenzó con un frío de los mil demonios y un cielo más gris que empleado público. Quién lo iba a suponer con el hermoso y tibio día anterior; pero qué se le va hacer, cuando se decreta frío y nubes hay que aguantar no más.

La carrera se largó a las 11.30 en punto y allá salieron todos en la misma dirección. A la hora de comenzada la carrera Pinco-Palino (que en piamontés significa algo así como Magoya), con el auto que le prestó la tía Laura, ya había juntado una vuelta de ventaja. Doblando daba gusto verlo flamear de bien que andaba la suspensión. Claro que el motor ladraba, perdón, sonaba como un violín; tiraba en baja, en alta, en flaca, en rubia, etc. Siguió así hasta que el soporte de la dínamo se le rompió. Por suerte llevaba más de dos vueltas sobre Niemitz, su inmediato perseguidor. Por suerte, también, esto le sucedió a escasos mil metros de boxes; así fue como Castorcito Gr...epa Pinco entró echando vapor como si saliera de un baño turco. Bosco y su gente en cuatro minutos y fracción le repararon el desperfecto. De paso cargaron nafta y tomó el volante Carlitos Larriera (veterano play-boy radiofónico, ahora, de nuestro medio) saliéndole al cruce a Niemitzs como rata por tirante. Pero a todo esto Niemitz llevaba algo así como dos minutos y medio de ventaja y por más que Charlie descontara alrededor de segundo y medio por vuelta la cosa estaba bastante vidriosa, pues ya quedaban pocas vueltas de carrera. Solamente haciendo cuatro segundos menos se podía pelear la punta, y esto no era fácil, pues el entrerriano no es nada lerdo. Mas de pronto sucedió el milagro. Comenzó a llover y la cara de Castorcito se puso como una juguetería. Pensamos que estaba loco, pero el gordo, exhibiendo su incisivo de acrílico (el de fábrica quedó clavado en el volante del auto de la madre), me dijo en correcto castizo: "¿No vez, melón, que el Gordini ese está tan despatarrado de suspensión que apenas si apoya un centímetro de goma en el asfalto?; miralo en la rec-



ta". Efectivamente, parecía un reloj de péndulo y para peor se salió de pista y desalineó el tren delantero. De allí en adelante no le quedó más remedio que andar a cuarenta por hora y entonces Larriera, en 5 vueltas, dijo chau Pinela y se las tomó.

En cuanto a los demás, bueno, había de todo, turistas y no turistas. Todos en alegre montón. Lógicamente los que mejor andaban terminaron generalmente entre los primeros, salvo el Mono Martínez, al cual su copiloto se fue en la curva de Ruesch y entró de techo en el paisaje. Al que manejaba no le pasó nada, pero al auto lo quería comprar un gringo para gallinero.

Los Citroën del equipo Commander viajaron las seis horas en trencito y en las rectas andaban a la par de los 600, pero doblando no hacían lo mismo precisamente; andaban flojos de suspensión, entre otras cosas.

Matraca Prono se divirtió de lo lindo escribiendo signos ininteligibles en la pizarra de Pinco-Larriera. Fue de lindo verlo hacer señas como el penado 14 y el petiso Nava como maleta de loco atendiendo tres autos al mismo tiempo.

En fin, se pasó un lindo día a pesar del frío. Reinó el buen humor y la cháchara. Hubo cierta confusión respecto al número de vueltas de Pinco-Palino. Oficialmente le adjudicaban una menos, pero sólo fue una pequeña confusión sin importancia que no hace a la cuestión.

Un hecho insólito: yo estaba en la horquilla cerca, cerca. Viene un policía y, de excelente manera, me invita a retirarme dado lo peligroso del lugar; le muestro mi credencial y se va pidiéndome disculpas. Bien por ese señor; tomen el ejemplo, señores uniformados: lo cortés no quita lo valiente.

Para Natacha diez puntos. Excelente idea. Que se repita pronto. Hubo un montón de gente que por fin se decidió a correr. Además; debe seguir siendo standard. Tal vez sea interesante hacer una para 1600 y 504.

CLASIFICACION

1º	Pinco - Palino	Fiat 600 ..	152 vueltas
2º	Pistola - Turco	Renault	151 "
3º	García - Codani	Fiat 600 ..	144 "
4º	Delapeña - Capoccetti	Fiat 600 ..	142 "
5º	Charlie - Cumini	Renault	140 "
6º	Alcalde - Cusac	Renault	140 "
7º	Pérez - Puga	Fiat 600 ..	134 "

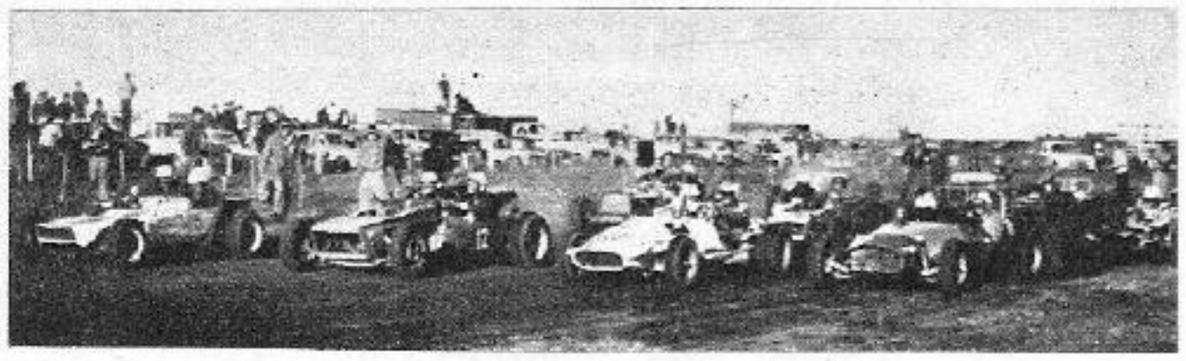
Largaron 54 máquinas; llegaron 27.
Promedio del ganador: 103,562 km/h.

LA ACTIVIDAD ZONAL

Provincia de BUENOS AIRES

"Colón... con fierro a fondo"

El domingo 18 de abril se llevó a cabo en Colón una de las más atractivas y movidas competencias de biplazas desde el comienzo del Campeonato Zonal. La organización estuvo a cargo de la Sociedad de Bomberos Voluntarios de aquella localidad y contó con la asistencia de una nutrida y entusiasta concurrencia de fanáticos de los fierros veloces. Las inscripciones contaron con la participación de las mejores y más destacadas figuras de punta de la zona, incluso



Largada de la final categoría biplazas en Colón, que ganó el crédito local Eduardo Ulla con un bien preparado Chevrolet.

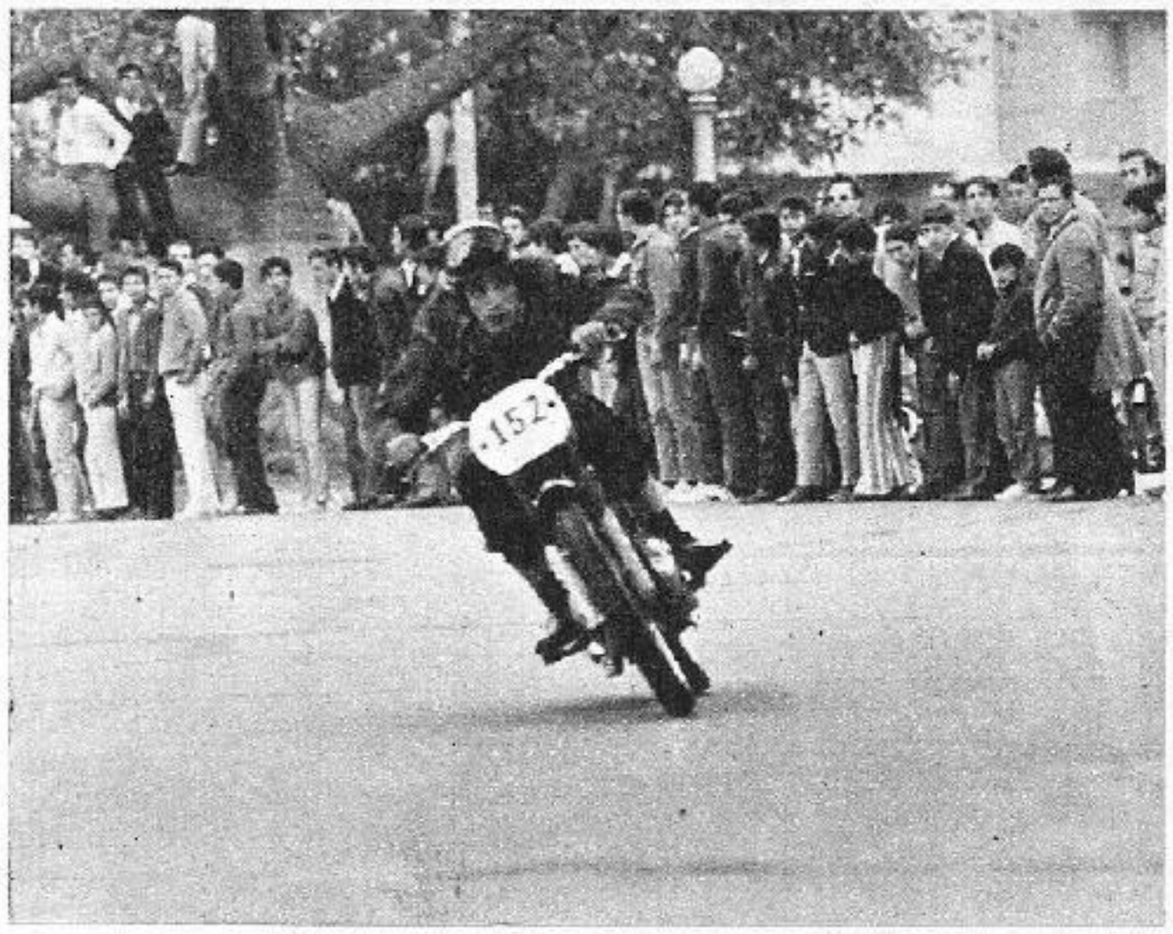
Eduardo Ulla, el campeón de la temporada anterior, con una máquina remozada, aliviarada y un motor con toda la maldad en sus entrañas. Ulla conquistó la victoria para sí, pero no sin antes tener que luchar palmo a palmo con hombres de la talla de Luis Céccoli, Hugo Mignaco y Horacio Cordich entre otros. Se disputaron una prueba de clasificación en la cual cada uno mostró algo de lo que en realidad escondían en verdad, según el amigo José Bonet para que no se avive la "vecindad". Luego, dos series; en la primera Horacio Cordich, con su "Pamperito-Chevrolet", vio la bandera del triunfo sobre su "balero", favorecido en parte porque Luis Céccoli se quedó en la largada con bujía empastada; luego, empujando a lo loco, se clasificó segundo en gran repunte. En tercer lugar se clasificó Hugo Mignaco, de Villa Ramallo.

En la segunda serie Eduardo Ulla ganó de punta a punta dándose el lujo de bajar records a su gusto y "placere"; segundo fue Carlos Pochile y tercero Eduardo Giuggia.

En la final el duelo fue a muerte entre los colosos de la zona: Ulla, Céccoli, Cordich y Mignaco. La paridad de máquinas era un claro exponente al entrar juntos en las curvas y jugarse "a quién corta último"; en las rectas por momentos marchaban los tres juntos, o los cuatro, sin poder despegarse ninguno. Faltando tan sólo tres vueltas Eduardo Ulla, con una maniobra a lo campeón, se adueña de la punta hasta el final, haciendo suya la competencia en una lucha pareja y sobre todas las cosas ... deportivamente leal.

CATEGORIA BIPLAZAS - CLASIFICACION FINAL

1º	Eduardo Ulla	Chevrolet	Colón
2º	Luis Céccoli	"	Pergamino
3º	Hugo Mignaco	"	Ramallo
4º	Horacio Cordich	"	Pergamino
5º	Carlos Pochile	"	Colón



Oscar Barrios ganó la categoría hasta 200 cm³ preparación libre. Dictó cátedra de manejo en el difícil circuito costanero.

cia, bajo la atenta supervisión de su presidente don Omar Cardozo Vanni. La competencia estuvo reservada para motos de hasta 50 cm³, 100, 125, 200 Standard y hasta 200 cm³ con preparación libre. Actuó de Comisario Deportivo Juan Carlos Nitti, un exkartista, motociclista y piloto de midget, en fin alguien que sabe dirigir y sobre todo enseñar. La calidad conductiva de los motociclistas es buena, pues el circuito costanero, de aproximadamente 1.000 metros, es difícil y no admite errores y no hubo accidentes que pudieron empañar en parte una hermosa tarde correntina con motociclismo del bueno.

CATEGORIA HASTA 50 cc.

(7 vueltas)

Desde la señal de largada (con motor parado) salió tomando el mando del pelotón Juan Dalquis, con máquina Legnano, siendo inalcanzable por el resto de competidores. Guapeó en punta por el viboreante circuito durante las siete vueltas estipuladas, 2º se clasificó José Verón, con Zanella; tercero Antonio Pérez, con Honda, y cuarto José Daniel Flores, con Zanella.

CATEGORIA HASTA 100 c.c.

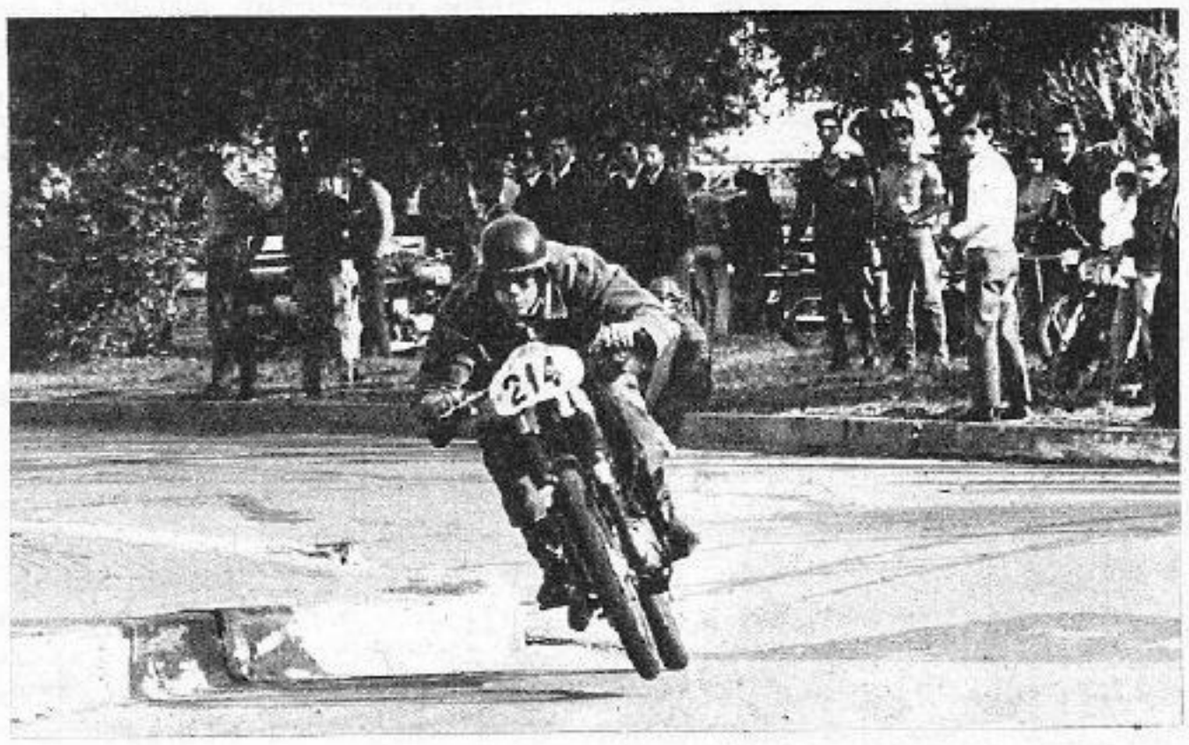
(8 vueltas)

Nuevamente fue Juan Dalquis el patrón del circuito, pero esta vez empleando una máquina Zanella con la que se adjudicó la competencia de punta a punta. Segundo fue Toto Calvi, también con Zanella; tercero se clasificó Eduardo Portogala, y cuarto Eugenio Cardozo.

CATEGORIA HASTA 125 c.c.

(12 vueltas)

En esta competencia la paridad de máquinas le dio más



Gran valor correntino es Juan Dalquis. Ganó en 50 y 100 cm³ en una tarde muy inspirada, con máquinas de Eduardo Stornini.

Provincia de CORRIENTES

"Motociclismo en Corrientes"

Con los auspicios del Club Atlético Tucumán de la ciudad de Corrientes, se llevó a cabo el pasado 25 de mayo una interesante reunión motociclística en el circuito costanero de aquella ciudad. Gran cantidad de público se hizo presente, el cual salió satisfecho por el espectáculo brindado. Los jóvenes directivos de la entidad organizadora continúan acumulando experien-

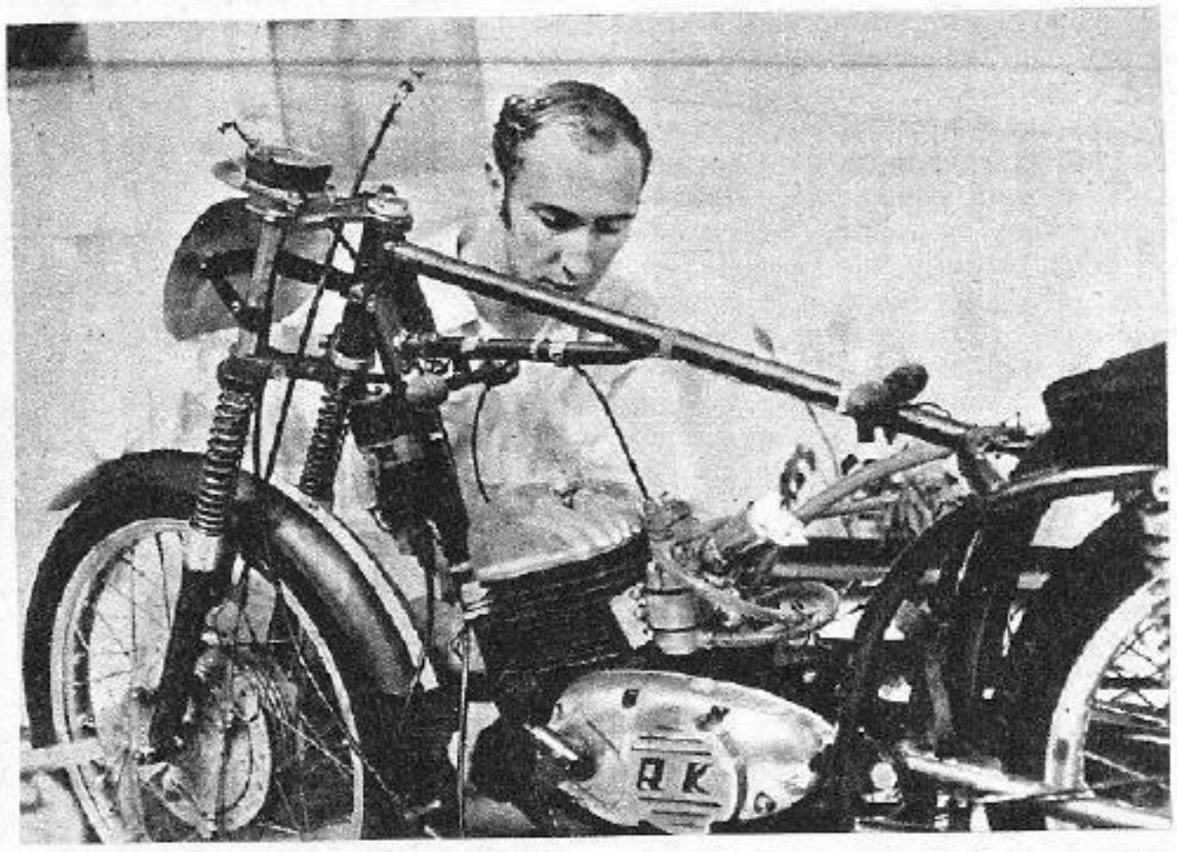
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

color a la corsa. En el primer circuito encabezaba el nutrido pelotón, como puntero Héctor Escalante, segundo marchaba Oscar Blanco y tercero Raúl Romero. En el segundo circuito era puntero Oscar Blanco, seguido de Héctor Escalante, y tercero, apurando desde atrás, nuevamente Juan Dalquis en la conversa. A partir de la tercera vuelta Dalquis toma la punta que no abandonaría hasta la última, alejándose en cada circuito del resto del pelotón. Culminaron los doce giros con el triunfo de Juan Dalquis, segundo Héctor Escalante, tercero Anselmo Benítez, cuarto Oscar Blanco y quinto Raúl Romero.

CATEGORIA HASTA 200 c.c.

Prepar. Libre (20 vueltas)

Como broche final no pudo ser menos que la anterior, con nueve competidores en la línea de largada se dio el banderazo de partida. Tomó la punta desde el vamos Raúl Romero, con Gilera, seguido de Angel Méndez y Oscar Barrios. En una mala salida se ubicaba el crédito correntino "Joselo" Villarroel, con "R-K". En la cuarta vuelta se notó el avance espectacular de Oscar Barrios, que se ubicó en la tercera posición tripulando una rabiosa Gilera 200 cm³. En la quinta vuelta se aclaró un poco el panorama y marchaba en punta Oscar Barrios, seguido de Raúl Romero, tercero Angel Méndez, y cuarto "Joselo" Villarroel, desesperado por dar alcance al puntero. Todos marchaban muy juntos y en dura porfía dando un verdadero espectáculo de motociclismo. En la décima vuelta el escolta del puntero es "Joselo" Villarroel, pero Oscar Barrios no se durmió en los laureles y mantuvo prudente distancia del piloto de la "R-K". Culminaron las veinte vueltas con el triunfo inobjetable de Oscar Barrios, segundo "Joselo" Villarroel. Fueron tercero, cuarto y quinto, en ese orden y muy juntos, Angel Méndez, Raúl Romero y Pedro Miranda. Fue un inolvidable espectáculo motociclístico en el circuito costanero de la ciudad de Corrientes a la vera del Paraná.



"Joselo" Villarroel puede representar a Corrientes en el Autódromo Municipal. Es un virtuoso sobre dos ruedas. Corre con preparación Kissling.

CATEGORIA HASTA 200 c.c.

STANDARD (10 vueltas)

Con esta categoría podemos decir que el baile estaba en su apogeo, se bailó chamamé y hasta rasguido doble. Con un circuito al estilo Mónaco, con una larga recta que da a la costanera sobre el Paraná, luego una horquilla y un tramo sinuoso a continuación, matizado con pendientes ascendentes y descendentes con una chicana al final para culminar en otra horquilla donde se retoma nuevamente la larga recta de la costanera. Dicho esto a manera de ilustración continuamos con la carrera; tomó la punta decididamente Raúl Romero, con una potente Alpino, seguido a 50 metros por Juan Pedotti y Pedro Miranda pegado a éste.

A partir de la cuarta vuelta se hizo cada vez más notorio el avance de la dupla Pedotti-Miranda por dar alcance al puntero Raúl Romero. En la séptima vuelta marchaban juntos y en divertido trencito, Raúl Romero como puntero y Pedotti y Miranda sin dar ni pedir tregua. Faltando sólo una vuelta, Juan Pedotti consiguió desalojar de la punta a Romero en un trabajo de hormiga, conduciendo su Zanella siempre al límite de la velocidad y estabilidad. En fin, dos genioles para nosotros y la clasificación fue la siguiente: 1º Juan Pedotti, 2º Raúl Romero, 3º, y en muy buena faena, Pedro Miranda. Fue 4º, y un poco más alejado, Oribe Garay, y 5º Eduardo Higa.

"GUALICHITOS CORRENTINOS"

Muy bien el Comisario Deportivo Juan Carlos Nitti por lo de enseñar las prácticas de Fórmula Internacional.

Conocimos el antiguo circuito de parque Mitre, muy bueno también.

La gente de Corrientes está entusiasmada por llevar los sidecars de Buenos Aires; no es mala la idea.

Están para el Autódromo: "Joselo" Villarroel, Juan Dalquis, Oscar Barrios y Raúl Romero, entre otros. Corrientes los tiene que apoyar.

Estuvo junto a nosotros prestando su conocimiento de la zona el amigo Carlos Basevich.

Visitamos el taller de Romero Hnos., donde conocimos a preparadores y pilotos: Raúl Romero, Juan Carlos "Cable Pelado" Romero, Angel "Raimundo" Benítez, Carlos "Salta-Violeta" Silva, Julio "Peluquero" Zacarías y el "asesor técnico", el monito mascota "Carlitos".

RIO NEGRO

Comenzó la regularidad en Bariloche

El Rally Club Bariloche dio comienzo al Campeonato de Regularidad 1971. Para comenzar la temporada se eligió una prueba de largo aliento, que formó parte del programa de festejos del 69º aniversario de la fundación de la ciudad sureña. Se unió Bariloche con San Martín de los Andes, pasando por Confluencia, Collón Curá, La Rinconada y Junín de los Andes. La vuelta se cumplió por Lago Meliquina, Paso Córdoba y Confluencia. El cruce del Paso Córdoba es uno de los caminos más difíciles de la zona, lo que es mucho decir en un lugar donde lo normal son los caminos muy "enrulados". Eso hace más meritoria la actuación de todos los competidores. El kilometraje total de la carrera superó los 400 kilómetros, repartiéndose aproximadamente en partes iguales los tramos asfaltados y los de ripio. Buena labor organizativa y feliz comienzo de temporada regularista. A continuación damos a conocer la clasificación de la prueba, en sus primeros lugares, con el puntaje para el campeonato correspondiente a cada pareja:

CLASIFICACION

1º	Glas - Esparza	200,00	puntos
2º	Mulberger - Jaeger	192,46	"
3º	Schulz - Schulz	188,10	"
4º	Perner - Opauski	169,14	"
5º	Fariñeras - Fariñeras	131,46	"
6º	Lührs - Lührs	115,18	"
7º	Elvira - Fernández	115,10	"
8º	Mange - Enevoldsen	86,62	"
9º	Williams - Williams	75,16	"
10º	Cabrera - Bessera	59,32	"
11º	Rechencq - Roa	48,76	"
12º	Nouche - Nouche	38,86	"

Provincia de CHACO

"CORSA... en el Chaco"

Con la invitación del Club A. Tucumán, de Corrientes, para asistir a un festival motociclístico el pasado 25 de Mayo, decidimos adelantar nuestro viaje para ver en vivo y en directo una reunión automovilística que se llevaría a cabo en Resistencia, Chaco, el domingo 23. La misma estaba organizada por el "Chaco Automoto Club" y no se llevó a cabo como consecuencia de la intensa lluvia caída. De todos modos, estuvimos y tomamos contacto con la gente del "fierro a la tabla" de la zona, nos conocimos y charlamos... y nos lamentamos ante la imposibilidad de la realización de la carrera.

LA ACTIVIDAD ZONAL



Don "Yaco" Guarnieri, activo presidente del Chaco Automoto Club, entidad abocada a la tarea de revitalizar el deporte automovilístico zonal.



Celedonio Carnicer es chaqueño, pero reside en Corrientes. Está colocado primero en su clase, categoría "A". Corre con Renault.

Presidente del "Chaco Automoto Club" es don "Yaco" Guarnieri, toda una autoridad en conocimientos del deporte automovilístico, ex corredor de automóviles y actual integrante de la firma Rectificaciones Mellidense S.A., establecimiento modelo de la zona. Don "Yaco" Guarnieri nos acompañó a la visita del circuito, que es de tierra compactada a base de un riego especial de emulsión asfáltica y que mide 2.880 metros de recorrido. Tiene la forma de un pato, por esa misma razón se le dio en llamar "El patito endiablado". Conocimos y charlamos también con pilotos de las distintas categorías, entre ellos gente que está en la cosa, como Félix "Vasco" Echazarreta: tiene 38 años de edad, está casado con "Lucy", de 36, y tienen un chico —Rubén— qué es un bocho (a los 9 años se recibió de profesor en teoría musical). El "Vasco" Echazarreta practicó todos los deportes habidos y por haber, bochas, caza, pesca, fútbol, karting y... hasta fue jockey. Compite desde hace dos años; en principio lo hacía en la categoría "A", con Gordini; siempre estuvo entre los primeros, pero se pasó a la categoría "D" y se siente más cómodo en su Torino 380 W. Está colocado segundo en el campeonato gracias a la preparación del experto "Clavito" Alegría y la colaboración de Talleres Mellidense, Facal Hnos., Escapes El Aguila, Frenos Auto Macle y Establecimientos Oro. Al "Vasco", que compitió en karting durante siete años y que fue campeón chaqueño durante seis, le gustaría correr en la categoría TC; siempre con Torino y, en circuitos en Fórmula 4. Y nos fuimos, dejándolo a Echazarreta en su negocio de Automotores en Resistencia, Chaco.

Otro personaje "fuori serie" que tuvimos el gusto de visitar es, sin lugar a dudas, Celedonio Carnicer, de 30 años o pirulines de edad; nació en Presidencia Roque S. Peña, Chaco, pero se siente más correntino que el "payé". Vive en H. Yrigoyen Nº 1342, en la ciudad de Corrientes, el pobre está casado y no le preocupa mayormente, le va muy bien con Any y tienen dos niños, una nena y un varoncito. Su ocupación actual la constituye su negocio de venta de lanchas, es concesionario de la marca Alumita y motores Yumpa. Pero sus desvelos mayores lo constituye el boliche Django, que junto con su compadre José "Juan Camelo" Villarroel poseen en una galería en el centro de la ciudad de Corrientes, cha'migo. Este chico Carnicer gustó siempre del deporte del automovilismo, comenzó en el '64 con Fiat 1500. Luego la cosa fue con Renault, sin andar bien el motor, se las ingenió para ganar su primera carrera en Saladas —Corrientes— el 9 de julio del '67. Después las cosas vinieron mejor, comenzando una buena racha. Conquistó el segundo puesto en el campeonato en 1968, con preparación Berta. En el '69 fue campeón zonal y en 1970 sólo corrió dos carreras, ganando una y saliendo segundo en la otra, en Villa Angela, Chaco, y Oberá, Misiones, respectivamente. Corre en equipo con su "otro compadre", Vicente Moncada, siempre en la categoría "A", ambos con la marca Renault. Colaboran y ponen el hombro Miguelito "Radicura" Domínguez, Enrique Elguer, un estudiante de veterinaria que hace rélax entre la grasa, los fierros y el aceite, y Oscar "Pata Santa" Cabrisas, socio y amigo de "Juan Camelo" Villarroel (a éste ya lo van a conocer). Por último, el "gomía" Carnicer sólo ambiciona competir en la categoría TC "A" con Falcon, pero con preparación Roald Haupt, un preparador de Misiones que se las trae. En eso llegó Vicente Moncada... otro que baila el chamamé medio de costao.

VICENTE RAMON MONCADA: Es piloto de la categoría "A" y está colocado segundo en el campeonato zonal. Es rosaronio, pero está "engualichao" con Corrientes y no lo sacan ni con guinches. Practicó motociclismo, karting, en Entre Ríos, Corrientes, Formosa, Santa Fe, Misiones y en el Paraguay. También el polo lo contó entre sus filas, básquet, pesas, etc., etc.; en fin, un tipo completo. Es casado con Lidia Mabel y tiene actualmente 35 añitos, un poco se le volaron las chapas, pero igual se defiende. La base que le dio el motociclismo y el karting fue experiencia más que suficiente para ganar su primera carrera, que corrió en Posadas, Misiones, en 1969, en Anexo "J" G-2. Cuenta con la preparación de Miguelito "Radicura" Domínguez y del "Yaya" Tesorieri en la atención permanente del coche. Además, forma parte del equipo "Mon-Car" Competición; su ilusión: correr monopostos en Fórmula 2 ó 4.



Vicente Ramón Moncada forma parte del equipo "Mon-Car" Competición con Celedonio Carnicer. Corre con Renault en categoría "A".



Un puntal de la categoría "D": el "Vasco" Echezarreta está colocado segundo en el campeonato zonal. Corre con Torino 380 W.



El Fiat Nº 202 del ganador Pedro cuando supo que nos dirigíamos a Catamarca nos dijo: "Me tienen que llevar esta tapa de cilindros de A.U. para Lalo Colt". Por supuesto, tuvimos que cargar con la tapa; cuando el negro Visintini pide algo, no hay que pensar en decirle que no: fracasaríamos.

LAS COMPETENCIAS

Se disputaron cuatro carreras: Standard categoría B; Cafeteras hasta 1931, y Grupo 2, categorías A y B. La iniciación del espectáculo estaba programada para las nueve de la mañana, pero recién se inició a las 10,25 horas. En primer lugar se largó la B Standard (de 1150 a 2000 cm³) a seis vueltas al circuito. Picó en punta el Fiat 128 de Osvaldo Greco, pero al finalizar el primer circuito ya estaba primero Juan Bellavía, con Fiat 1600, quien sería el ganador de la categoría, logrando de esa manera su primer triunfo en dicho circuito. El segundo lugar fue arduamente disputado entre Greco y Luis Caviedes, con Peugeot 404, finalizando en ese orden. En los puestos siguientes la lucha se entabló entre Carlos Nazareno, Anselmo Pelayo, Federico Arnedo y el Nene Rodríguez, triunfando en este segundo lote el primero de los mencionados.

En la prueba para Cafeteras se impuso Juan José Bastianon. Segundo fue Roberto Regina y tercero Jorge Demelchori.

En la categoría A del Grupo 2 (a diez vueltas) picó en punta el tucumano Andrés Díaz, con el Renault ex Tannuré, pero al cumplirse el primer giro pasó puntero el local Dante Vázquez, ante el delirio de los presentes. En el segundo giro fue superado por Díaz, quien no dejó la punta hasta el final. El segundo puesto fue arduamente disputado por Vázquez, el salteño Raúl Ibarra, el representante de Rosario, Juan Carlos Gallo, y Eduardo Formoso, quien obtuvo un meritorio segundo lugar; 3º, Gallo, y 4º Vázquez, que perdió una vuelta por haber reventado un neumático, efectuando dos giros en llanta.

La categoría B del Grupo 2 se largó ya cerca del mediodía, habiendo imperado hasta ese momento una temperatura por demás

CATAMARCA

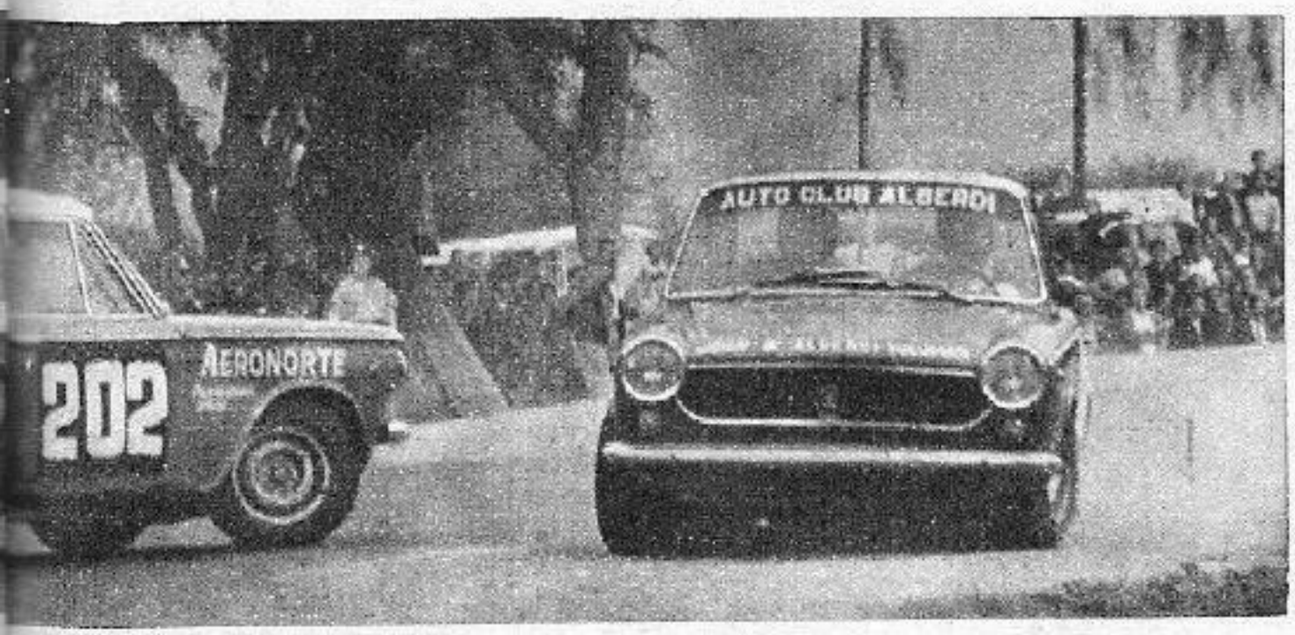
Triunfaron Bellavía, Bastianon, Díaz y Parra

AUTOMOVILISMO EN CATAMARCA

De acuerdo a lo programado, el domingo 2 de mayo se llevó a cabo la disputa de las dos primeras competencias con puntaje para la Federación Regional de Automovilismo Zona 9 (La Rioja, Catamarca, Tucumán y Santiago del Estero), en el circuito semipermanente Kiko Pérez Navarro, el cual tiene una extensión de 3.242,60 metros, asfaltado en su totalidad. El puntaje se refiere exclusivamente a las categorías en que intervienen coches con preparación Grupo 2 (y, al parecer, se está programando un campeonato en la misma Zona 9 para coches standard), correspondiendo 3 puntos al primero, 2 al segundo, 1 al tercero y medio punto al cuarto.

El primer contacto con la competencia lo tuvimos el martes 27 de abril, en el taller de Rosmaldo Visintini, el que así como es generoso para dar no tiene ningún problema en pedir, y es así que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Parra en la horquilla. Lo elude Juan Miguel Peluffo.



De izquierda a derecha: Luis Oscar Aisa (de Radio Catamarca), Nasif Estéfano, Abel Tannure y Nino Reginato.

agradable. La categoría A había dado tanto espectáculo que el público se mostraba un tanto escéptico con respecto a las emociones que pudieran brindar los coches de la B. Pero estaba visto que las emociones estaban a la orden del día. Con quince vueltas al circuito por delante, picó en punta el representante de Villa Alberdi (Tucumán), Juan Miguel Peluffo, con Fiat 1500 cupé. Lo siguió el tucumano Pedro Parra y el resto de los competidores. En el tobogán Parra lo pasó a Peluffo, pero en la horquilla hizo un trompo espectacular, retornando Peluffo al primer puesto, lo cual le duró poco, pues al completarse la primera vuelta era "Bonny" Blasco quien punteaba con Peugeot 504, luego de haber largado en última línea. Pero a partir de la séptima vuelta el 504 comenzó a mermar su rendimiento y Parra, que ya había establecido el record de vuelta, se acercaba cada vez más. Blasco comenzó a tirarse en las curvas para compensar la falta de velocidad en las rectas. En el giro 12º Parra pasó al frente y mantendría esa ubicación hasta el final de la competencia. Blasco se seguía tirando con todo, cuando en la vuelta 13ª, en plena curva, reventó un neumático delantero. El trompo fue espectacular: salió de la cinta asfáltica y rompió una llanta, debiendo abandonar sin mayores consecuencias para la máquina ni desgracias personales.

El triunfo de Parra con la cupé 1500 fue inobjetable. Segundo, Peluffo; tercero, Juan Bellavía, con un 1600 totalmente standard, quien hizo una carrera aparte con el tucumano Cacho Chico, y 4º Bonifacio Blasco.



Marcha primero Andrés Díaz seguido por Raúl Ibarra y Dante Vázquez en el tobogán.

CATEGORIA "B" STANDARD
(10 vueltas)

1º) Juan Bellavía, con Fiat 1600 (Catamarca).
Tiempo: 12 minutos 41 segundos.
Promedio: 92,037 kilómetros por hora.
Mejor vuelta a cargo de Carlos Nazareno, con Peugeot 504, en la 6ª, en un tiempo de 2 minutos 3 segundos, a razón de 94,905 kilómetros por hora.

CAFETERAS HASTA MODELO 1931
(3 vueltas)

1º) Juan José Bastianon, con Ford A (Catamarca).
Tiempo: 9 minutos.
Promedio: 64,852 kilómetros por hora.
Mejor vuelta a cargo del mismo Bastianon, en el giro número 3, a 66,704 kilometros por hora.

CATEGORIA "A" GRUPO DOS
(10 vueltas)

1º) Andrés Díaz, con Renault Gordini (Tucumán).
Tiempo: 20 minutos 30 segundos.
Promedio: 94,368 kilómetros por hora.
Mejor vuelta a cargo de Eduardo Oscar Formoso, en el tercer giro, en 1 minuto 56 segundos, a un promedio de 100,632 kilómetros por hora.

CATEGORIA "B" GRUPO DOS
(15 vueltas)

1º) Pedro Parra, con Berlina 1500 (Tucumán).
Tiempo: 28 minutos 25 segundos.
Promedio: 101,097 kilómetros por hora.
Mejor vuelta y record del circuito a cargo del mismo Pedro Parra, en 1 minuto 52 segundos, tiempo logrado en el cuarto giro.

ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES

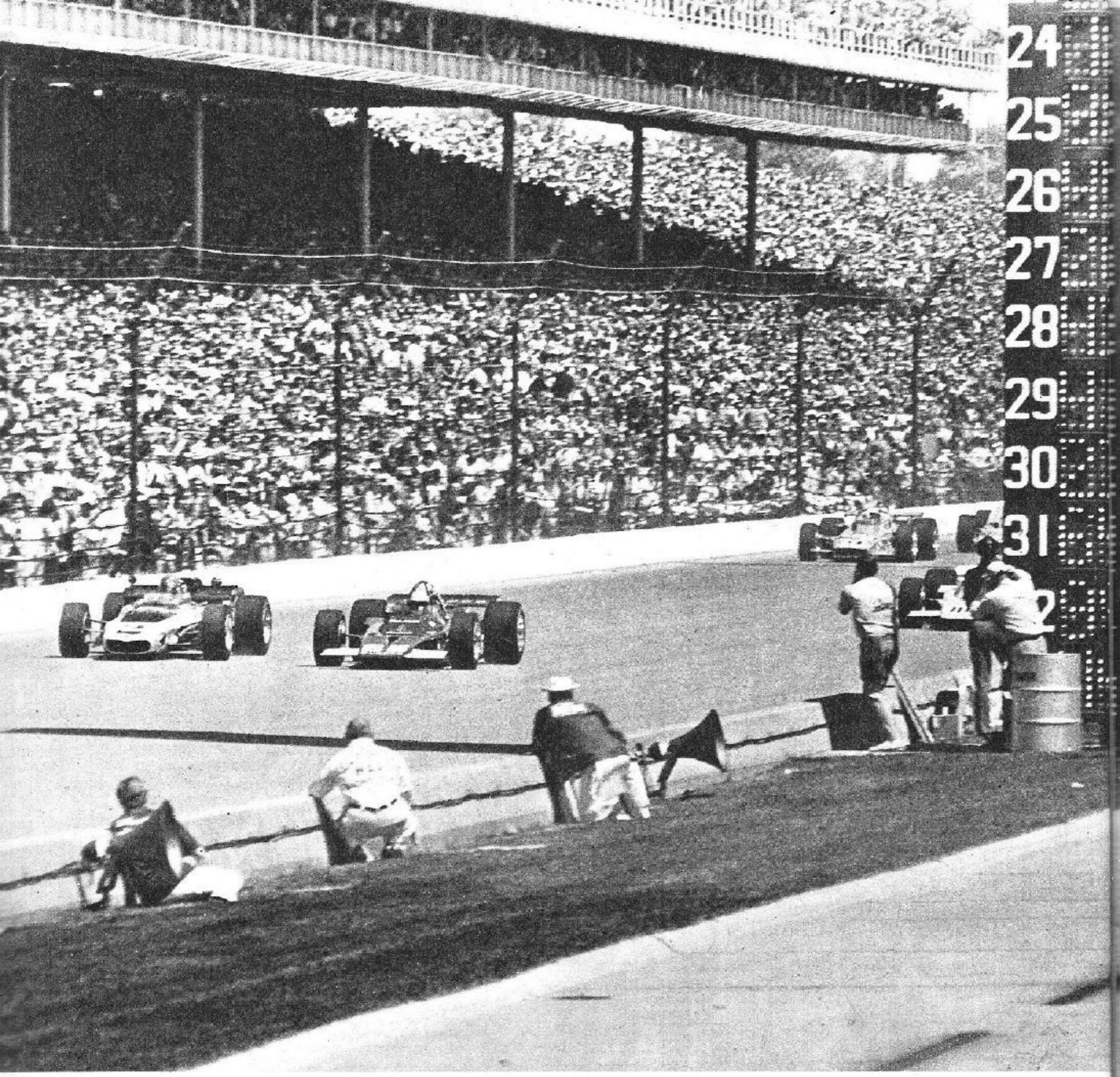




...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

Si usa Champion
nunca cambiará de marca

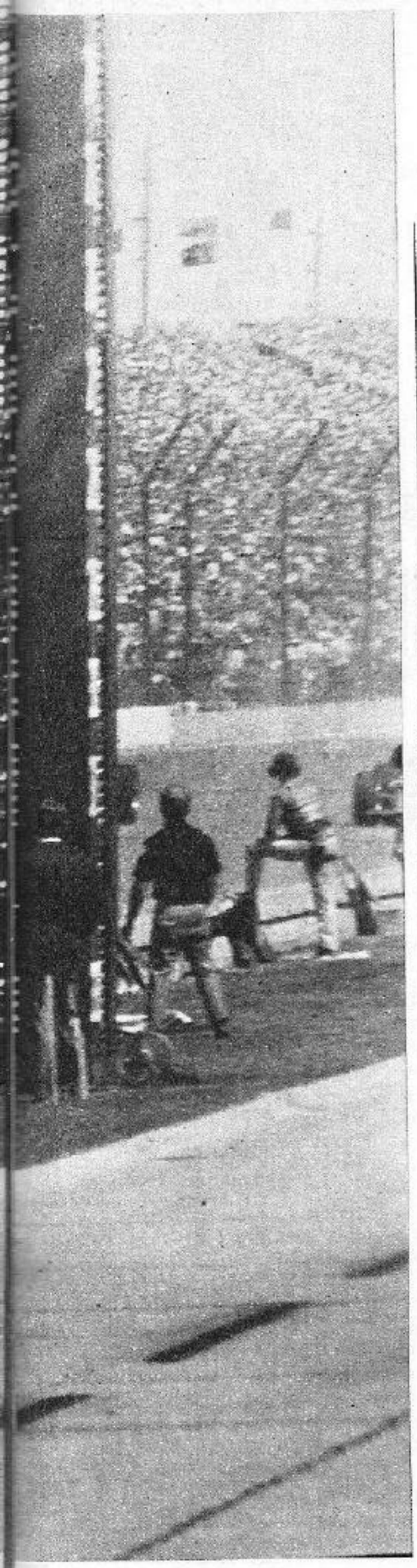
CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES



INDY POST V

Con lo que sucede en cada edición de las 500 Millas podría escribirse un libro. El espacio nos obliga a resumir y llevarles solamente algunas de las muchas cosas que quedan en el tintero. Aquí unos cuantos chimentos de lo que quedó por decir acerca de la Big Race del Memorial Day

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NEWS

texto y fotos: CARLOS FRESCO y CESAR M. SORKIN

EL INAUDITO ACCIDENTE DEL PACE CAR

Si bien el accidente del Pace Car aparece en primera instancia como una de esas situaciones inexplicables, no es muy difícil saber el porqué de tan grande error.

Durante un mes seguido, Eldon Palmer, distribuidor Dodge en Indy y piloto del Pace Car, estuvo practicando con un poste en cuyo tope había una banderola, el lugar en el que debía comenzar a detener la marcha del vehículo. Llegado el día de la carrera, luego de haber dado aproximadamente tres vueltas esperando que los autos se acomodaran, Palmer les dio vía libre, entrando a la velocidad acostumbrada en estos casos a los pits. Aparentemente, ese día la banderola no estaba o Palmer no la vio. La total falta de sentido común de Palmer se puso de manifiesto al mantener la velocidad a pesar de no haber visto la banderola. Cuando quiso detener el Charger, ya era tarde. Aproximadamente a 140 Km/h embistió la tribuna de madera en la que todos los que queríamos tomar fotos de la largada nos habíamos ubicado. Desde las 10 de la mañana —la carrera se largaba a las 11— me ubiqué en la tribuna, al lado del Dr. Vicente Alvarez, colega de "Automundo" y persona de indudables cualidades personales. Estuvimos conversando sobre diversas cosas hasta que apareció una persona a decirnos: "Este palco estará habilitado por cinco vueltas solamente..." Optimista...

Poco antes de la largada, cambié el teleobjetivo que tenía puesto en la cámara. Creo que eso me salvó de haber resultado con lesiones no tan leves. Subí un escalón más y mi lugar lo tomó un fotógrafo japonés, al lado del doctor Alvarez. Detrás de mí, nuestro corresponsal en Europa, Franco Lini; a mi derecha, un fotógrafo canadiense y otro holandés. En total, alrededor de 45 personas en el palco de tela y madera.

Cuando se largó la carrera, todos vimos separarse al Pace Car del lote y estábamos en plena tarea fotográfica cuando nos sorprendió el impacto. En mi caso particular, ya había tomado las fotos y me disponía a bajar cuando vi al Pace Car, totalmente descontrolado, de costado y a 10 metros del palco. Es poco recomendable saber que la piña sobreviene sin que uno pueda hacer nada por evitarla...

El impacto fue demasiado fuerte para la débil estructura del palco. Esta cedió completamente; muchos fueron despedidos hacia afuera y otros quedamos adentro; sobre mí cayeron 10 ó 12 personas de la fila superior. Todo ese peso pulverizó mi cámara fotográfica e hizo que el tablón sobre el que estaba cediera; caí al pavimento y salí del palco por debajo de la estructura. El Dr. Alvarez fue el que recibió la peor parte, ya que el impacto se produjo justamente en la esquina sobre la que él se había ubicado. El fotógrafo japonés que se colocó en el lugar que dejé vacante, con las dos piernas rotas. Franco Lini con una herida profunda en la sien derecha. Todos, en mayor o menor medida, con golpes, fracturas y contusiones.

La atención médica fue inmediata, precisa y eficiente. Todos los que necesitábamos algo en ese sentido fuimos atendidos en el hospital de campaña instalado dentro del circuito, del que no nos dejaron salir hasta que no tuvieron la plena convicción de que podíamos desenvolvernos por medios propios.

Alvarez fue trasladado en helicóptero hasta el Methodist Hospital, donde se comprobó que presentaba fractura de base de cráneo y contusiones en todo el cuerpo. Está todavía internado, recibiendo tratamiento en la sala de terapia intensiva y es nuestro deseo saberlo prontamente restablecido porque, antes de ser un colega, Vicente Alvarez es un amigo.

C.M.S.

"...ARRESTEME SARGENTO... Y PONGAME CADENAS..."

Póngase usted en esta situación. Usted viene por una autopista un día miércoles 26 de mayo; se prende el semáforo rojo. Entonces usted detiene la marcha del auto. Mira atentamente hacia ambos lados y gira a la derecha. En muchos sitios en USA esto se puede hacer. Entonces aparece un patrullero y usted detiene la marcha del auto, se baja —tal cual se estila en Norteamérica— y a partir de ahí resulta maltratado y hasta golpeado.

Esto que a Ud. no le pasó le sucedió a Bobby Unser, razón por la cual el día jueves 27 citó a todo el mundo que quisiera ir a la conferencia de prensa que ofreció en el Speedway, en la que dijo lo siguiente, asistido permanentemente por su abogado, el doctor Bringgola.

"Cuando yo llegué al semáforo con luz roja, detuve el auto y luego giré a la derecha. Inmediatamente apareció un auto policial. Cuando lo vi, me detuve inmediatamente. Me bajé y por cortesía caminé hacia el auto de la policía. El policía —Thomas White— también se bajó del auto y cuando me acerqué vi que tenía la mano sobre su revólver. Inmediatamente me pidió mi licencia de conductor, diciéndome: "Usted cruzó con luz roja..."

—"Yo no crucé... doblé a la derecha..."

—"Usted me dice mentiroso y lo voy a meter preso..."

—"...bueno... haga lo que quiera... Esta noche manda usted..."

—"Déme todos sus efectos personales..."

—"Eso no... yo le doy solamente el registro... Mis efectos personales los entregaré en la oficina de policía..."

"Inmediatamente me hizo poner las manos sobre el guardabarros y los pies alejados del costado del auto. Me dijo:

—"Déme la mano izquierda..." y me puso las esposas violentamente.

—"Ahora déme la mano derecha..."

—"Si se la doy, me caigo..."

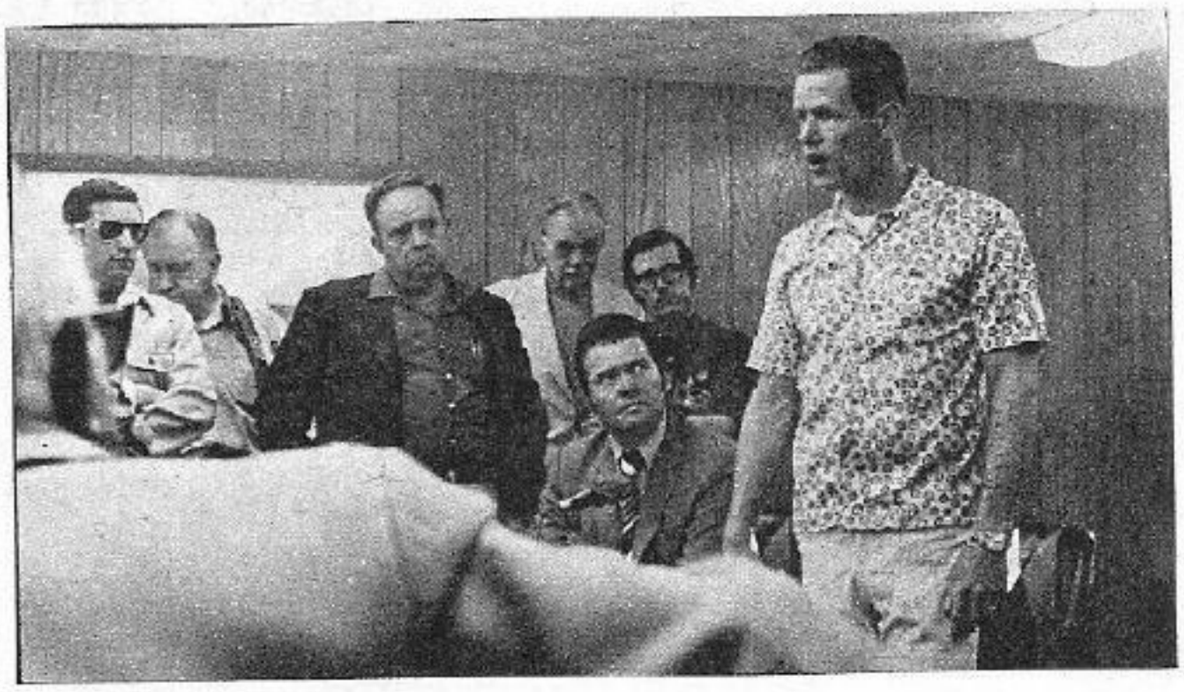
"Entonces me permitió adoptar una posición más lógica, y con la misma energía anterior me esposó la mano derecha. Me hizo subir al auto policial. Como resulta bastante difícil subir a un auto policial —son todos cupés— con las manos amarradas a la espalda, demoré más de lo normal. Entonces, el agente White me introdujo a empellones. Ahí me golpeó el antebrazo izquierdo. Como ustedes pueden ver, el hematoma es considerable (era más que considerable).

"Este golpe evidentemente me afectará para conducir en las 500 Millas."

El informe policial aclara que Bobby Unser se comportó correctamente en todo momento; que no estaba alcoholizado y que se ofreció para que le aplicaran el "Detector de mentiras".

Bobby Unser aclaró que llamó a esta conferencia de prensa porque se sentía en la obligación —ya que por su popularidad tiene en las manos esta arma de comunicación con la prensa— de dar a público conocimiento lo sucedido para evitar a todos aquellos que no gozan de esta posibilidad el mal momento sufrido. Y, fundamentalmente, para evitar que policías como el mencionado actúen de esa manera.

Bobby Unser ha iniciado juicio contra el policía por maltrato y lesiones.



INDY POST VIEW

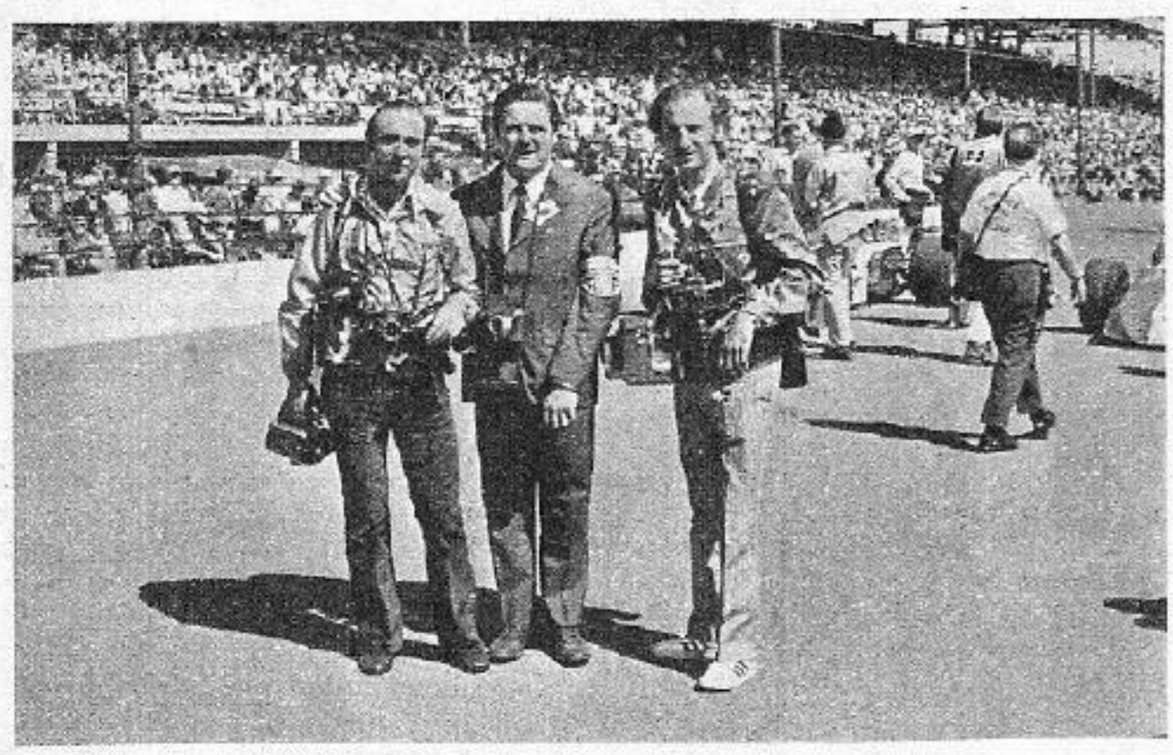
RICOTTI EN INDIANAPOLIS

El presidente del Club Atlético Rafaela, ingeniero Ricotti, fue invitado por las autoridades del USAC —cuando éstas se enteraron de que estaba en USA realizando un viaje personal— a presenciar los entrenamientos, clasificación y carrera en el Indianapolis Speedway.

De más está decir que —además de la experiencia de visu que Ricotti extrajo de Indy para volcar en Rafaela— estrechó contactos entre ambas instituciones y —más importante— dejó todas las negociaciones concretadas como para que la carrera final del campeonato del USAC edición 1972 se lleve a cabo en nuestro país, específicamente en Rafaela. La fecha sería un mes después de la culminación del campeonato en USA, o sea noviembre; tal intervalo de un mes da más posibilidades en cuanto al trasporte de los autos, que sería más barato, ya que llegarían en barco, y —si las cosas se presentan peleadas a tal altura del año— el espectáculo ofrecido sería de primer orden.

El clima que encontró Ricotti en Indy fue más que auspicioso, ya que la gran mayoría de los que estuvieron quieren volver y muchos de los que no estuvieron quieren venir a toda costa.

El USAC aprovechó la presencia del ingeniero Ricotti para hacerle entrega de un trofeo en reconocimiento a su labor en pro del automovilismo deportivo. Ricotti, conversando posteriormente con nosotros, nos aseguró que la experiencia que se podía extraer de la organización aplicada para las 500 Millas de Indy era más que positiva y —salvando las distancias de orden económico, ya que en USA se pueden hacer esfuerzos que aquí no podrían hacerse— el Atlético de Rafaela aprovechará en la mayor medida posible esa experiencia. En la foto, el ingeniero Ricotti con ambos enviados de CORSA en Indy.



EL EQUIPO STP-GRANATELLI Y LOS NUEVOS McNAMARA

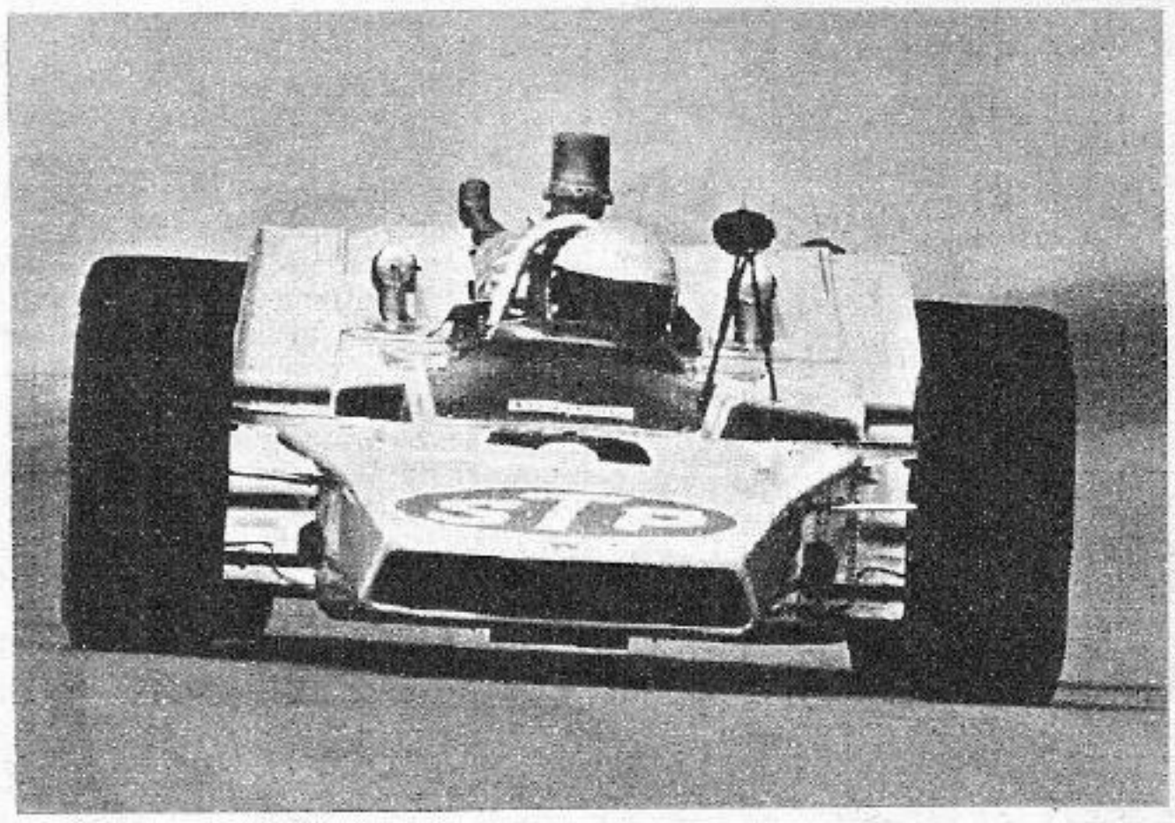
Toda la experiencia cosechada durante el trascurso del USAC Championship 1970 se volcó en la construcción de los nuevos McNamara, en la que se han combinado los esfuerzos del gordito Granatelli —jugosos dólares— y McNamara Cars —técnica e ideas renovadas.

Francis McNamara y Josef Karasek —33 y 29 pirulos, respectivamente— son los responsables del nuevo auto. El primero formó un staff envidiable, ya que cuenta con Karasek como mano derecha, tomado de Lola Cars; Peter Arundell, de Lotus Cars; Edward Marley, proveniente de Brabham, donde trabajaba como estilista, y Dan Hawkes, primer jefe de estilistas de McNamara Cars. El mismo Francis cuenta en su currículum con un diseño propio para Fórmula V que fue inmediatamente exitoso, mientras que Karasek trabajó cinco años en Lola —F 1, F 11, Indianápolis y Can Am— antes de pasar a McNamara, donde realiza diseños para Fórmula V, F. Ford y F 111.

En líneas generales, son tres los nuevos autos —similares entre sí— diseñados en Lenggries, Alemania, en los talleres de McNamara. Las novedades fundamentales radican en la adopción de una suspensión hidroneumática autorregulable, frenos de disco montados internos y un sistema de deflectores aerodinámicos escalonados a cada lado de la carrocería. El auto fue testeado por Mario Andretti en Phoenix y Trenton, carreras en las que tuvo problemas con el turbocompresor, a pesar de los cuales encontró al auto bastante competitivo, "casi ganador...", según el U.S tricampeón.

Durante el trascurso de las 500 Millas de Indianápolis, si bien los autos no estaban a la altura de los McLaren o de los Eagle, viajaban muy fuerte y parejo, hasta que el accidente en el que ambos McNamara —Krisiloff y Andretti— se vieron involucrados impidió saber realmente cuáles eran las posibilidades concretas.

De cualquier manera, es sin duda —compartiendo el privilegio con los McLaren— el auto más nuevo que estuvo presente en Indy. Estas especificaciones constituyen sus características fundamentales.



MOTOR: Ford V-8 Turbocharged, doble árbol a la cabeza, 775 HP a 10.000 rpm.

CHASIS: Monocasco integral, realizado en aleación de aluminio. Tanques de combustible incorporados en la estructura; el tanque izquierdo de mayor capacidad que el derecho. Tanque de aceite y suspensión delantera también incorporados a la estructura.

SUSPENSION: Delantera, dobles brazos reactores, bieleta que acciona el amortiguador y resorte internos. Trasera, con resortes y amortiguadores externos. El conjunto amortiguador/resorte determina una unidad hidroneumática, autorregulable, que asegura una altura uniforme al auto a medida que se va consumiendo el combustible y por ende variando el peso del auto.

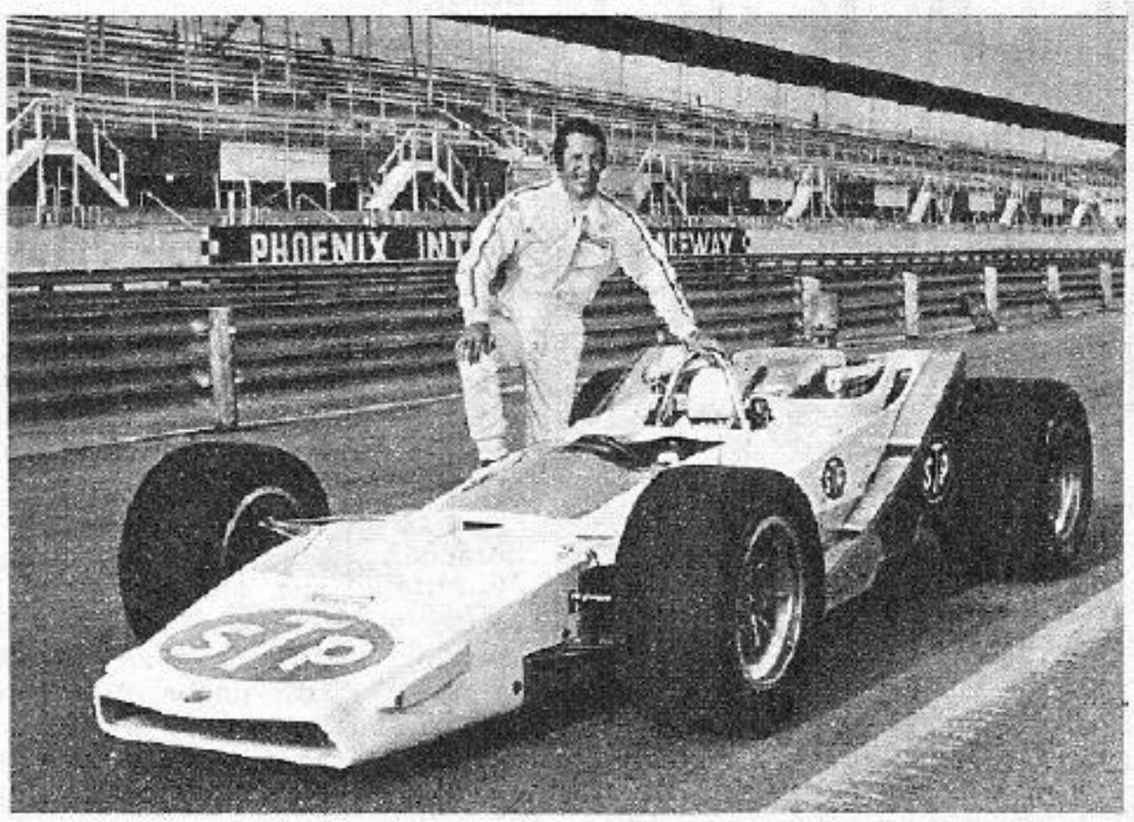
FRENOS: A disco ventilados, montados internamente atrás y externamente adelante. 30 cm de diámetro y 3,17 de espesor adelante. Atrás, 2 cm.

TRASMISION: Caja Hewland LG-500, cuatro marchas.

CARROCERIA: Concepto general tipo cuña; spoilers exteriores montados a cada lado del auto en forma de escalera, ofreciendo tres superficies de diferente inclinación por cada lado. Carrocería de Fiberglass.

RODADO: Cubiertas Firestone Indy. Llantas en aleación de magnesio, 10" adelante y 14" atrás (ancho). 15" de diámetro adelante y atrás.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes: 2.510 mm. Trocha delantera: 1.530 mm. Trocha trasera: 1.440 mm. Largo total: 3.830 mm. Altura máxima: 830 mm. Despeje adelante: 75 mm. Despeje atrás: 90 mm.



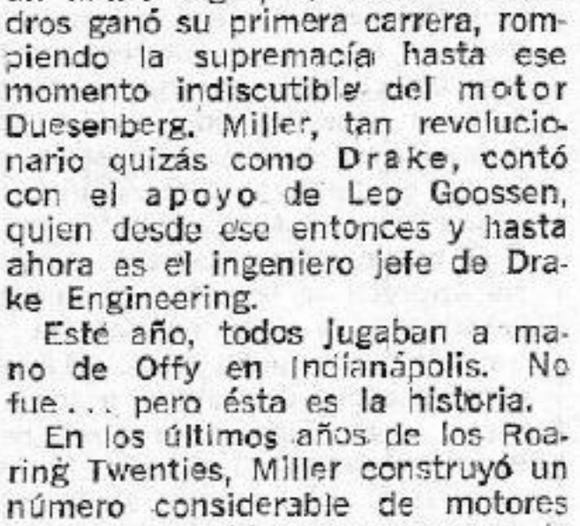
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BREVE HISTORIA DEL MOTOR OFFENHAUSER

El famoso motor Drake Offy cumple este año su 50 aniversario, ya que nació en 1921. Fue en esa fecha cuando, instalado en un Miller Eight, el motor 8 cilindros ganó su primera carrera, rompiendo la supremacía hasta ese momento indiscutible del motor Duesenberg. Miller, tan revolucionario quizás como Drake, contó con el apoyo de Leo Goossen, quien desde ese entonces y hasta ahora es el ingeniero jefe de Drake Engineering.

Este año, todos jugaban a mano de Offy en Indianápolis. No fue... pero ésta es la historia.

En los últimos años de los Roaring Twenties, Miller construyó un número considerable de motores turbocomprimidos para carreras de hidroplanos. Estos fueron los primeros cuatro cilindros que luego se montaron en los autos de carrera, motores inspirados evidentemente en los primeros 8 cilindros realizados por Drake-Miller. Y debutó con un segundo puesto



conquistado por Shorty Clanton en las 500 Indy de 1930, sorprendiendo a todo el mundo por su performance y economía.

En 1931 y 1932 Miller y Goossen diseñaron un nuevo cuatro cilindros con cuatro válvulas por cilindro. Este motor tenía una capacidad de 3.280 cm³. Posteriormente, durante el verano de 1932, la cilindrada fue llevada a 4.182 cm³, aunque no se cambiaron de manera alguna los planteos del diseño original y se utilizaron además la gran mayoría de elementos componentes sin ningún tipo de cambio.

Cuando Miller se arruinó con su negocio, en 1933, Fred Offenhauser, superintendente de la planta Miller, adquirió los diseños y derechos del motor Drake. Offenhauser reorganizó la empresa en 1934 y el motor —ya con su nombre— ganó por primera vez en Indy. Desde ese momento, el motor Drake-Offy se denomina Indy Racing.

Cuando Offenhauser se retiró —al terminar la Segunda Gran Guerra—, Dale Drake y Louis Meyer retomaron el gobierno de la empresa, que aún mantienen. Hoy, el motor Drake-Offy es un cuatro cilindros, 16 válvulas, turbocompri-

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

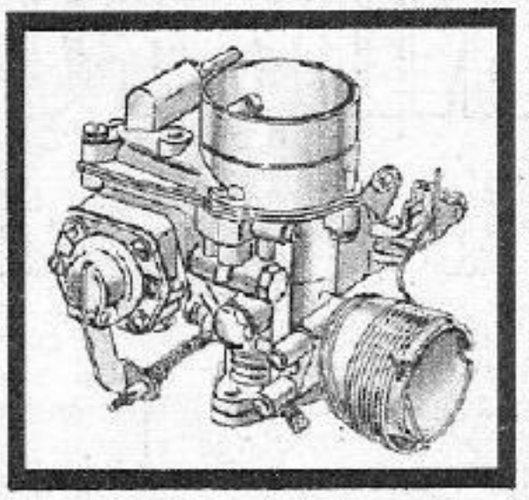
sugerencias PARABRISAS CORSA



auto radio dos

- stereos 4 y 8 tracks
- parlantes empotrados en puertas
- grabadores
- reparación de auto-radios
- antenas automáticas
- consolas especiales
- cassettes
- magazines

J. A. PACHECO DE MELO 2193 - IBERA 1522, esq. Libertador
AV. DE LOS INCAS 4733 - BS. AS.

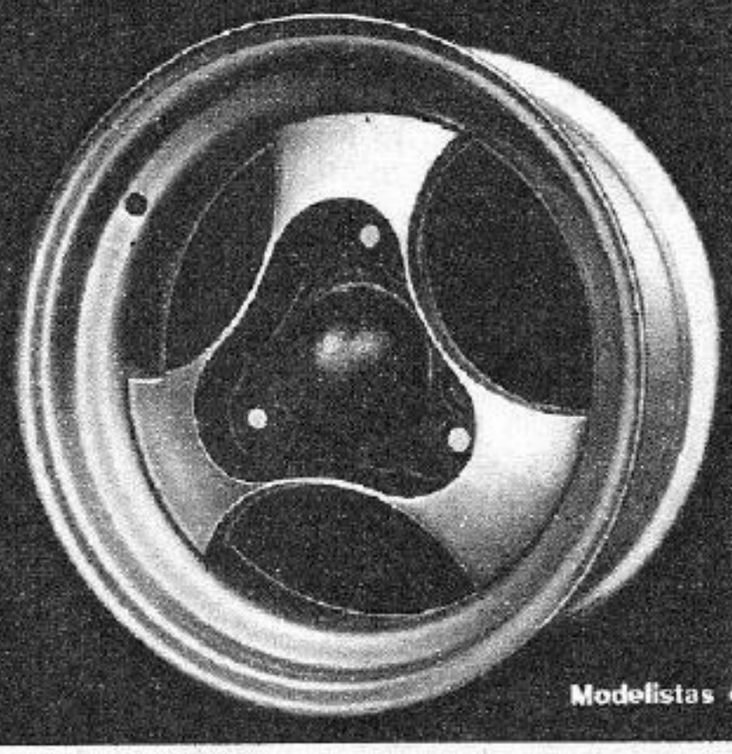


REPUESTOS PARA CARBURADORES
GRAN SURTIDO
REPUESTOS PARA TODA CLASE DE CARBURADOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
CANICAR S.C.A.
CANNING 1801/15 - CAPITAL
T. E. 71-6873



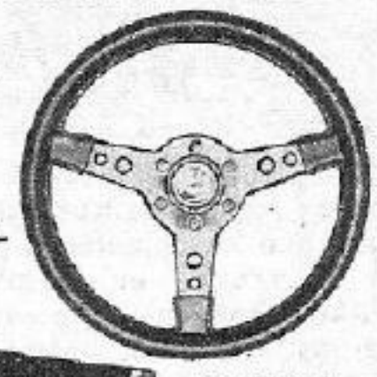
EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES JOSE RENTA
IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES.
ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL.
ENVIOS AL INTERIOR.
VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150
T. E. 82-2118

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

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación
Nacarados
y Plastificados





ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto
Para su CHEVY
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
MARLIT®
PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION Y STANDARD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO: BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075 BUENOS AIRES

INDY POST VIEW

mido, cuya capacidad es de 2.607 cm³ y su potencia máxima 750 HP a 9.000 rpm. Numerosas mejoras han sido introducidas en años recientes, como la inyección de combustible, modificación en las bancadas, aumento de la relación de compresión mediante el uso de Metanol y la mayor perfección de maquinado gracias a la incorporación de maquinaria de super-precisión en la planta que Drake posee en Santa Ana, California.

En la actual edición de las 500 Millas hubo dos tipos de motor Offy: carrera larga y carrera corta. Estos son sus datos fundamentales: el motor de carrera corta —utilizado en el Sunoco/ McLaren de Donohue— tiene 10,87 cm de diámetro, siendo la carrera del pistón 6,99 cm; el motor de carrera larga —Hulme, Revson— tiene 10,23 de diámetro y 7,93 de carrera. El block, en ambos casos, está fundido en aluminio. El diámetro de válvulas es el siguiente: admisión, 4,31 cm; y escape, 3,87 cm. También en ambos casos las cámaras de combustión son hemisféricas. El cigüeñal tiene contrapesos realizados en plaquetas de bronce atornilladas. El diámetro de bancadas es de 6,03 cm y el diámetro del muñón de biela es de 5,39 cm.

Según Herbert Porter, quien arma los motores en Indy para Offenhauser y es además miembro del S.A.E., el nuevo motor de carrera corta estaría en los 780 HP a 9.000 rpm.

FIGARO, FIGARO...

Mario Andretti se corta el pelo. Y en plena faena sorprendimos a su barbero mientras prolijaba con toques precisos la testa de Mario. Y cortarle el pelo a Mario —nadie lo llama de otra manera en USA— no tiene nada de particular en cuanto al oficio; ofrece sólo de



particular el hecho de tener en las manos —entre tantos mates anónimos que se someten a la tijera— la cabeza de un campeón del USAC y ganador de la edición 1969 de las Indy 500, entre otras muchas carreras ganadas.

Y conversamos con él sobre algunas cosas, las pocas cosas que se pueden conversar mientras a uno le cortan el pelo.

Le dijimos: "Hola, Mario...".

Nos dijo: "Hola...", **poniendo cara de decir** "¿Quién será este bicho...?".

Le dijimos: "¿Cómo te va...?".

Nos dijo: "Y... bien...".

Después de este principio de conversación tan original y tan apartado de convencionalismos, le preguntamos cuál había sido la causa de su no intervención en el GP de Mónaco, lo cual dio origen a un ininterrumpido monólogo por parte de Andretti.

"Tuve un problema mínimo con la Ferrari. Pero subsanar ese problema me impidió probar el auto. A eso sumale la lluvia, que interrumpió cualquier tipo de actividad, y de ahí saldrá la razón de por qué no corrí en Mónaco. Soy uno de los convencidos de que Ferrari ganará este año el campeonato mundial. No sé quién será, de los que pilotean una Ferrari, el elegido, pero no te quepa la menor duda de que el campeón mundial llegará a ese puesto sentado sobre una Ferrari. Claro, enemigos no faltan... Creo que de entre todos los pilotos que actualmente están corriendo en F-1, nuestro mayor enemigo es Jackie Stewart. Hablo de enemigo en el terreno netamente competitivo. Y de entre todos los autos, Matra es el más peligroso en cuanto a disputarnos el trono. Los Matra andan una barbaridad... Pero de cualquier manera..., Forza, Ferrari, y adelante. Los Ferrari son bárbaros, andan muy bien, y digan lo que digan de Enzo Ferrari, es un hombre que sabe perfectamente lo que hace y adónde va. No llegó adonde llegó gritando solamente. Esa imagen de «ululanti» que se ha ganado ensombrece cualidades realmente notables. Por lo menos, yo no he tenido problema alguno con él. Y, además, hago todo lo posible para que las cosas anden bien. Pongo todo lo que puedo de parte mía."

—Tu actividad, en cuanto a las carreras internas de USA, ¿no interfiere con tu tarea en F-1 internacional y viceversa...?

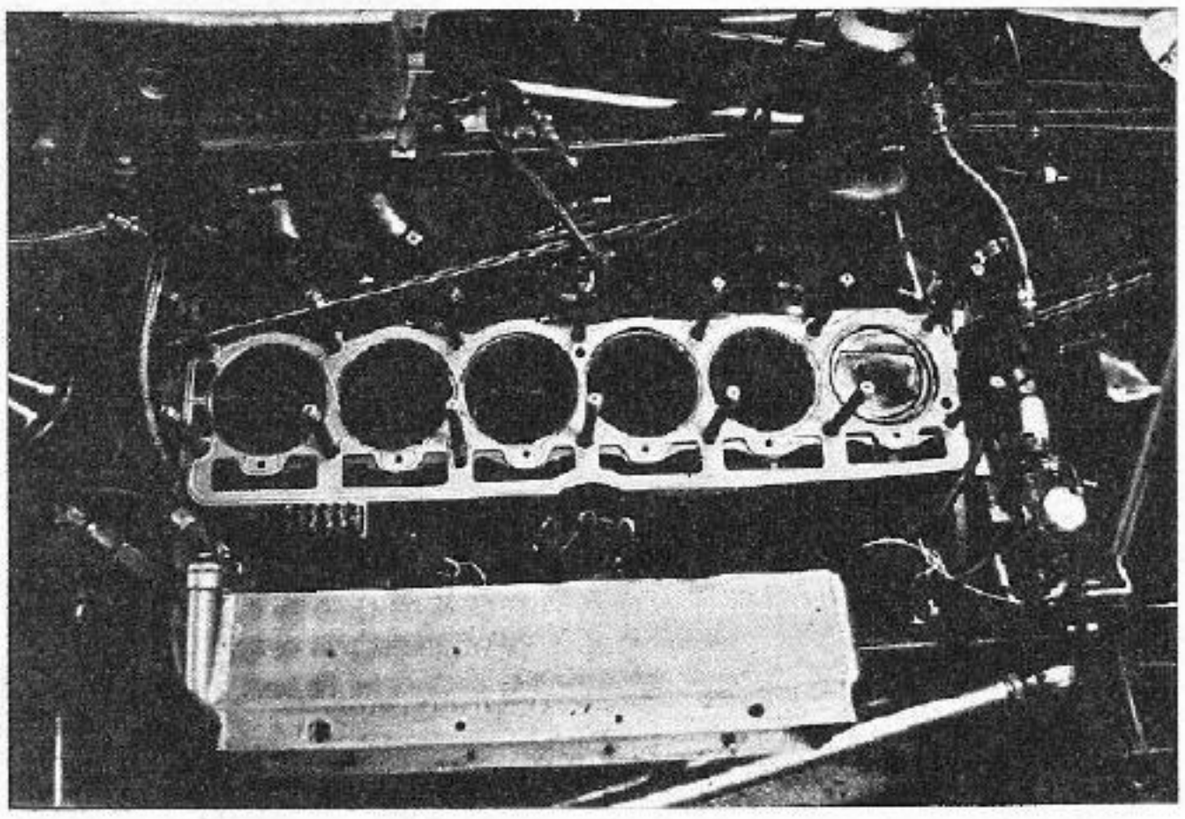
"Bueno..., hay cierta interferencia... Lógicamente, resulta demasiada actividad para compartirla. Pero yo creo que se puede. Si miras bien mi puesto de clasificación para largar en Indianápolis y lo que me pasó en Mónaco te darás cuenta de que realmente ando con poco tiempo. Pero luego de ajustar detalles pienso que podré llevar adelante las dos cosas. Mi pretensión es ser campeón del USAC y ganar el campeonato mundial de conductores en F-1... En cuanto a las carreras «en casa», cuento con un nuevo auto que es realmente magnífico. El STP-McNamara «Indy» es, sin duda alguna, un excelente auto. Lo probé en Phoenix y Trenton. De no haber sido por problemas con el turbocompresor, el auto indudablemente habría sido el suceso. Aún quedan muchas carreras por delante y lo importante, antes de largar cualquier carrera, es saber que se cuenta con un buen auto. Es fundamental... Esta edición de Indy se presentó difícil. Primero, porque todos —por lo menos la gran mayoría— andaban muy fuerte y muy bien; segundo, porque en los cinco primeros puestos de clasificación para largar estaban los cinco mejores autos. Los nuevos McLaren son realmente terribles. Muy bien hechos: chicos, livianos, potentes. Son casi un F-1...

"Claro que en otro sentido las cosas no andan tan bien como el auto. De no haber sido por el accidente, no sé hasta dónde habría llegado con el McNamara; pero de lo que sí estoy seguro es de que ésta fue mi última carrera con Andy Granatelli. Hay una serie de cosas que no me gustan y no tengo por qué ver menguado mi rendimiento por razones ajenas a mis condiciones. Seguiré corriendo con un McNamara, dejando de lado el asunto "business"; STP es un negocio y si yo no ando bien el negocio tampoco anda bien. Y te aclaro que mis resultados no son los que yo acostumbro obtener, dado que hay una serie de situaciones que no son el mejor clima para mí. De manera que es muy posible que a partir de ahora John Mecom, propietario del New Orleans Saints —equipo de la Liga Nacional de Foot-Ball en USA— ponga el dinero necesario para que yo siga corriendo. El mismo Mecom fue propietario del auto con el que Hill ganó en Indianápolis y manifestó interés en firmar un contrato conmigo. Las cosas, en ese sentido, están casi culminadas; cambio de patrón pero no de auto, ya que seguiré corriendo en un McNamara."

El barbero terminó su tarea. Mario Andretti se levantó y dimos por terminada la informal charla en un sillón de peluquería. Mandó con nosotros un saludo a los «tifossi» argentinos y un beso para Pirín Bergandi. El saludo, trasmitido está. En cuanto al beso a Bergandi, mejor que se lo dé Mario, ¿eh?...

UN TORNADO EN LAS 500 MILLAS

Un motor Tornado, exactamente igual al de nuestros Torino y que aquí, en USA, equipa a la línea Rambler, de American Motors, está montado en el Navarro Engine Special Turbo que iba a correr Dave Strickland. El bueno de Dave —que estuviera en Rafaela— nos quiso comer a besos cuando le dijimos "We are from Argentina". Evitados los besos con pretextos banales, se avino a comentarnos lo siguiente: "Aquí adentrou tengou un Courdoubeis...". Este motor Tornado ha sido llevado a 2.280 cm³, merced a una carrera de 75 mm y un diámetro de 95,5 mm. La tapa es obra de Barney Navarro —nada que ver con Fanny—, quien, asimismo, es responsable del diseño del chasis. El motor eroga 700 HP a 7.000 rpm, con turbocompresor, por supuesto. Este motor utiliza una junta de tapa de cilindros de metal; una delgada chapa de 0,6 mm de espesor y unos anillos selladores de cilindros de perfil "U". Estos anillos tienen la particularidad de ser elásticos, para absorber las dilataciones de la tapa y el block. En las pruebas estos anillos presentaban fisuras. Anteriormente habían probado con anillos similares de plástico especial resistente a altas temperaturas, que no resistió las altas temperaturas ya que duraban a lo sumo dos vueltas. El amigo Strikland quedó esperando una nueva partida de anillos de sello... aunque no fue de la partida el sábado 29.



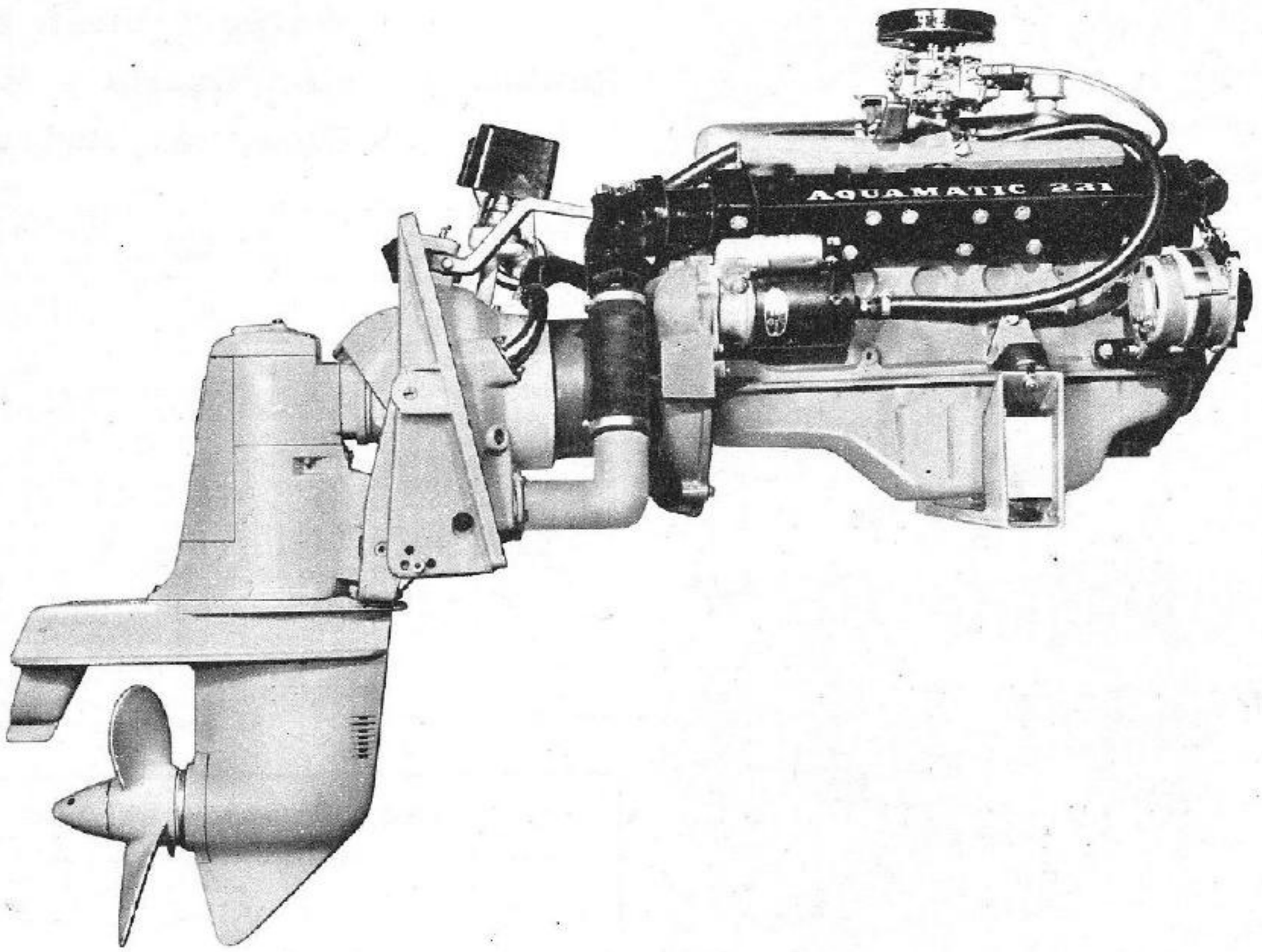
GRACIAS BRANIFF - U.S.T.S. - Y TODOS LOS DEMAS...

Para cubrir la nota en Indy, CORSA recibió el apoyo y ayuda de mucha gente. Agradecemos entonces a los señores Robert Briggs, D. Blom y Maurizio Tei, del United States Travel Service; al señor Harry Marples, vicepresidente de Braniff International en nuestro país; a Lou García en New York; al personal del vuelo 979 de Braniff, en el que volvimos a Baires el domingo 30 de mayo... A todos aquellos que nos ayudaron para que el objetivo de nuestra función pudiera cumplirse, sinceramente... Muchas gracias.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MACDONALD

Aquamatic 221/250
Potente. Versátil. Económico.



El AQUAMATIC 221/250 es un excelente propulsor marino compuesto por una transmisión VOLVO PENTA AQ 250 y un motor de 6 cilindros de 132 HP.
Por eso es potente.
Sus medidas de instalación y bajo peso permiten su uso en embarcaciones livianas y su elevada potencia y par motor lo indican para embarcaciones mayores, con bajo consumo de combustible.
Por eso es versátil y económico.

Además, el AQUAMATIC 221/250 está garantizado por la técnica de VOLVO PENTA.
Por eso tiene calidad.
Es confiable y seguro.
Ahora, se fabrica en la Argentina con las mismas ventajas que han hecho del VOLVO PENTA AQUAMATIC el grupo marino más famoso del mundo.
Usted puede verlo personalmente en su astillero preferido.

VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I.

Moreno 1142 - Tel. 38-4135 y 4160 - Cables: SUDVOLVO

MAS CLAS

Finalizaron las selecciones para los Juegos Panamericanos y los Preolímpicos de las clases Snipe y Finn. Fueron ganadores Luis Orella y Roberto Hass, respectivamente

Es frecuente que haya poco que comentar o por el contrario que las actividades sean tantas que nos quedamos sin espacio para relatarlas a todas. En esta oportunidad nos ocurre lo segundo, es como si todos los barcos de todas las clases se pusieran de acuerdo para salir en malón. Por ello nos vemos en la obligación de fraccionar un poco la información, tratando de elegir los acontecimientos más destacados del momento. Si bien finalizó la selección para los Juegos Panamericanos para la clase Lightning y se está corriendo la selección para los Juegos Preolímpicos de la clase Star, hoy nos referiremos a las selecciones que realizaron las clases Snipe y Finn, dejando para nuestro próximo número las mencionadas en primer término.

Con la participación de 18 tripulaciones se corrió un campeonato para elegir a los snipistas que nos representarán en los Juegos Panamericanos a correrse en Cartagena, Colombia, entre el 1º y el 11 del próximo mes de agosto. El torneo se efectuó sobre seis regatas con descarte de una en aguas de San Isidro y debido a la falta de fechas se utilizaron regatas que ya estaban programadas con lo que el torneo contó con la organización del CNSI y del YCA.

Con respecto al torneo en sí, éste fue bastante peleado destacándose los timoneles Orella, Sanjurjo, Campi y Dates, los que en general siempre se distanciaron del resto del pelotón. Sin embargo, no hay que olvidarse del grupo de jóvenes que sin lugar a dudas va a dar mucho que hablar en muy corto plazo. El desarrollo fue muy



SELECCION PARA LA CLASE SNIPE

1ª Regata corrida el 8-V-71 con viento NE de 5 km

1) Luis Orella	Cid	1h 28m 23s
2) Fernando Sanjurjo	Huija	1h 28m 50s
3) Horacio Campi	Veterano	1h 29m 35s

2ª Regata corrida el 9-V-71 con viento NO de 12 km

1) Horacio Campi	Veterano	2h 10m 24s
2) Fernando Sanjurjo	Huija	2h 11m 10s
3) Luis Orella	Cid	2h 11m 57s

3ª Regata corrida el 23-V-71 con viento NE de 15 km

1) Fernando Sanjurjo	Huija	2h 13m 20s
2) Luis Orella	Cid	2h 14m 10s
3) Pedro Dates	Quest	2h 15m 20s

4ª Regata corrida el 25-V-71 con viento O de 18 km

1) Luis Orella	Cid	1h 57m 15s
2) Frank Beherndt	Cormoran	1h 57m 25s
3) Fernando Sanjurjo	Huija	1h 57m 40s

5ª Regata corrida el 29-V-71 con viento NE de 15 km

1) Luis Orella	Cid	2h 17m 20s
2) Horacio Campi	Veterano	2h 19m 15s
3) Fernando Sanjurjo	Huija	2h 19m 40s

6ª Regata corrida el 30-V-71 con viento NO de 12 km

1) Pedro Ferrero	Toto	2h 04m 07s
2) Fernando Sanjurjo	Huija	2h 04m 30s
3) Luis Orella	Cid	2h 05m 10s

CLASIFICACION GENERAL

	Timonel	*Tripulante*	*Barco*	
1)	Luis Orella	Manuel de la Orden	Cid	8,7 puntos
2)	Fernando Sanjurjo	Jorge Jaca	Huija	14,7 „
3)	Horacio Campi	Inés Hilbert	Veterano	24,7 „
4)	Pedro Dates	Fernanda de Aldecoa	Queste	40,7 „
5)	Pedro Ferrero	Ricardo Beneo	Toto	49,7 „

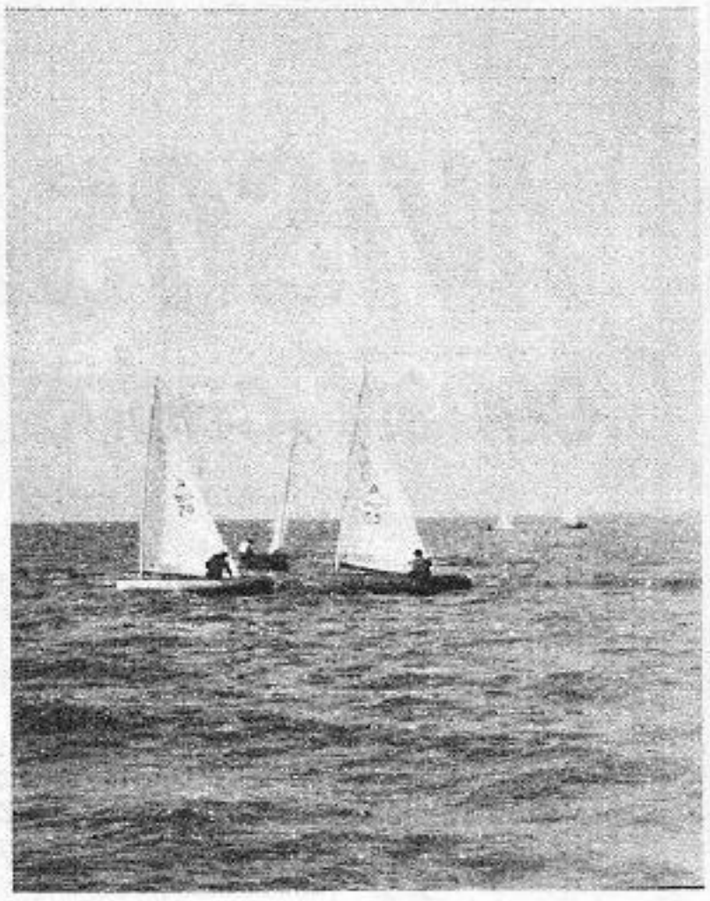
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SIFICADOS



Luis Orella (tim.) y Manuel de la Orden (trip.) quienes también irán a los Panamericanos pero en la clase Snipe.

Así de juntos llegaron Jorge Sanjurjo (segundo en la general) y César Caravelli en la última regata de la selección de la clase Finn.



A la izquierda: Roberto Hass seleccionado en la clase Finn para representar a nuestro país en los Juegos Paanmericanos y en los Preolímpicos.

normal no habiendo hechos destacables, los vientos fueron regulares, es decir los hubo de todo tipo con lo que el evento se hizo más difícil ya que cuando Eolo soplaba era Sanjurjo el que se iba, por el contrario en las aflojadas era Campi el que llevaba la batuta, sin embargo las palmas se las llevó el binomio Orella-de la Orden, quienes son imbatibles en condiciones intermedias y en las demás siempre están en la conversación, logrando de esa manera clasificarse para intervenir en los Panamericanos con lo que los tripulantes del Cid nos representarán una vez más y para lo cual les deseamos buenos vientos.

Vayamos ahora a la selección de la clase Finn la que se realizó simultáneamente a la de las Snipes, con la diferencia que se realizó sobre un total de siete regatas con el consabido descarte.

En este caso la selección fue doble, puesto que se utilizó para elegir un timonel, el primero, para los Panamericanos y en forma separada los tres timoneles que irán a la preolímpica que se efectuará entre el 25 de agosto y el 3 de setiembre en Kiel, Alemania.

Intervinieron 26 barcos que anduvieron bastante parejos aunque la manija estuvo siempre en poder del "alemán" Roberto Hass, quien de esta manera se clasificó para correr en los dos certámenes. Jorge Sanjurjo y Alberto Obarrio, resultaron ser los escoltas del timonel del Skiff con lo que también se ganaron el derecho de participar en las preolímpicas.

Con el caso de Hass se produce un hecho curioso y es que además de poder intervenir en los campeonatos para los que resultó seleccionado, ya anteriormente está clasificado para ir a la preolímpica de la clase Soling como tripulante de Horacio Campi, por lo que creemos que a menos que se pueda multiplicar tendrá que dejar de correr algún campeonato. La selección en sí fue muy parecida a la de los Snipes debido a que se corrió con el mismo viento, con excepción de la primera serie la que se largó con un siroco tal que lograron terminar la prueba solamente tres barcos. Con respecto a si debió largar o no dicha regata hubo mucha polémica por lo que también nosotros queremos entrar en la discusión. Creemos que estuvo perfectamente bien largada y fundamos esta opinión en el hecho que hay que tener en cuenta que en los torneos para los cuales se estaban seleccionando, el límite de viento es cuando soplan 38,5 Km/h, es decir que hay que correr aquí en las condiciones más similares posibles a las de otros lugares. Como hechos destacables tampoco hubo muchos, alguna que otra protesta, varias tumbadas entre las que podemos mencionar la de Wilson Pereyra quien salió despedido de su barco como si éste fuera un trampolín, en fin, anécdotas no quedaron muchas. Así como deseamos la mejor de las suertes a la tripulación del Cid, queremos hacer extensivo ese deseo a los Finnistas para que afilen al máximo sus barcos para la olimpíada del '72, y puedan darnos la satisfacción que el yachting anda buscando.

SELECCION PARA LA CLASE FINN

1ª Regata carrida el 2-V-71 con viento NO de 40 Km

1) Jorge Sanjurjo	Condalino	2h 13m 30s
2) Roberto Hass	Skiff	2h 17m 25s
3) César Caravelli	Jallaife	2h 37m 00s

2ª Regata corrida el 8-V-71 con viento NE de 5 Km.

1) Wilson Pereyra	Baruyo	1h 36m 42s
2) Ernesto Kutter	Fiaca	1h 37m 23s
3) César Caravelli	Jallaife	1h 37m 43s

3ª Regata corrida el 15-V-71 con viento OSO de 40 Km

1) Alberto Obarrio	Pepo	2h 04m 15s
2) Juan C. Firpo	Fanático	2h 07m 40s
3) Jorge Sanjurjo	Condalino	2h 07m 50s

4ª Regata corrida el 23-V-71 con viento NE de 5 Km

1) Roberto Hass	Skiff	2h 21m 13s
2) Ernesto Kutter	Fiaca	2h 23m 00s
3) Alberto Obarrio	Pepo	2h 24m 15s

5ª Regata corrida el 25-V-71 con viento O de 18 Km

1) Alberto Obarrio	Pepo	2h 05m 30s
2) Roberto Hass	Skiff	2h 06m 50s
3) Jorge Sanjurjo	Condalino	2h 06m 10s

6ª Regata corrida el 29-V-71 con viento NE de 15 Km

1) Roberto Hass	Skif	2h 28m 15s
2) J. Carlos Firpo	Fanático	2h 29m 45s
3) Sergio Sinistri	Cocodrilo	2h 31m 05s

7ª Regata corrida el 30-V-71 con viento NO de 12 Km

1) Alberto Obarrio	Pepo	2h 03m 55s
2) Jorge Sanjurjo	Condalino	2h 04m 20s
3) César Caravelli	Jallaife	2h 04m 22s

CLASIFICACION FINAL

1) Roberto Hass	Skiff	25,7 puntos
2) Jorge Sanjurjo	Condalino	34,4 „
3) Alberto Obarrio	Pepo	37,4 „
4) César Caravelli	Jallaife	45,1 „
5) Juan C. Firpo	Fanático	51,0 „

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Club San Fernando celebró su 48º aniversario el 30-V con una regata para varias clases y que se disputó frente a Núñez sobre un recorrido de 21 millas para los barcos grandes y de 13,5 millas para los más chicos. Los resultados fueron:

IOR

1) E. Mendelbaum	Red-Rock II	3h 41m 23s

CCA

1) A. Segers	Trinidad	4h 14m 35s

Grumete

1) F. Pazos	Zombie	2h 36m 44s

Río de la Plata

1) R. Cechari	Racha	2h 36m 44s

Ardilla

1) A. Mesano	Fiesta	3h25m 18s

Avan

1) A. Risso	Emboti	3h 10m 01s

Flecha

1) T. Spels	Cariño	3h 25m 29s

Lightning

1) R. Roverano	Aguaray	3h 16m 50s

Handicap Convencional

1) A. Suárez	Silluette	2h 17m 50s

Pamperito

1) L. Segot	Veterano	3h 30m 40

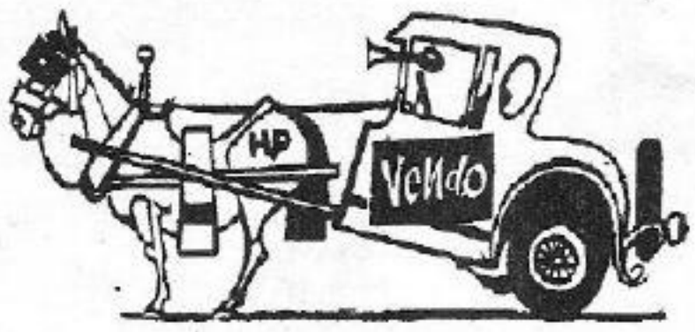
Por su parte, el CUBA largó una regata para la clase Grumete por el premio Guri siendo los resultados:

1) Horacio Tettamanti	Ventolero	2h 34m 10s
2) Pedro Seybold	Onix	2h 35m 25s

A su vez el Club Náutico Mar del Plata largó una regata para la clase Grumete en adhesión a la fiesta del 25 de Mayo, las colocaciones fueron:

1) Norberto Rovere	Reproche
2) Jorge Rabini	Cabo Corrientes
3) Osvaldo Capozzo	Epsilon

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.

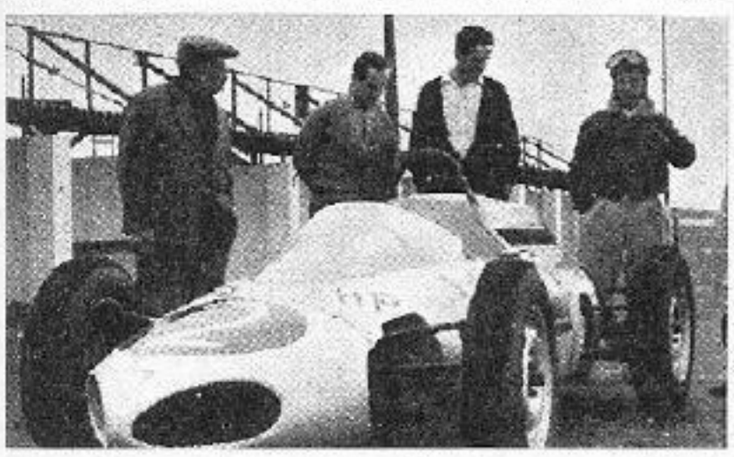
APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia).



Informes y folletos a: Diseño Auto Studio. Casilla de Correo 3748. Correo Central. Buenos Aires.

TREN DELANTERO, frenos, alineación, balanceo, autos, camiones, colectivos. Alcaraz 4667 (a una cuadra de Jonte y Segurola).

COMO NACE UN SPORT PROTOTIPO. El señor Horacio Steven dictará una conferencia sobre automóviles de carrera para los alumnos de los cursos que organiza Hugo Hasenbalg. Comienza el 10 de junio de 1971. Además, haremos un bote de fibra de vidrio (3,13 m), un prototipo Porsche 917 GP (1,50 m largo) y se proyectarán películas. Inscripción en Coronel Díaz 1718, piso 3º.



CHEVROLET 400. Ideal TC o mecánico. Total: $ 485.000. Tel. 58-8751. Facilidades.

RENAULT CUALQUIER MODELO, chocado, volcado, incendiado. Gustavo lo compra y se lo paga al contado. Tel.: 241-8322.

VENDO DODGE TCA, listo para largar. Tandil 49, Villa Ballester, 18 a 20 horas.

VENDO PISTA AUTOMODELISMO. 5 vías. 20 metros. Tel. 68-4550/611-2050.

EQUIPO DE BUCEO CON VALVULA Calipso J y tanque Aqua-Lung 71 pies cúbicos. 83-4956. $ 860.

BUGGY PATONAS 9", butacas, capota, consola, lucas, cinturones, jaula antivuelco, amarillo. Totalmente aluminio. Total contado: $ 4.900 ley. 72-3758, Juancho (de 13 a 19 horas).

VENDO CHRYSLER 1927, doble faeton mod. 70. Tel.: 48-9473 ó 47-3289, de 15 a 19 horas.

FROILAN GONZALEZ VENDE su famoso Chevy III ex Marincovich (1º en Córdoba y San Juan). Ex Andrea Vianini, sin motor ni caja, con accesorios. Ver y tratar: Corrientes 11.

VENDO FORD 33. Muy buen estado. Puan 446, 3 de Febrero, Caseros.

FIBRA DE CARBONO. Hugo H. Hasenbalg ha conseguido un informe técnico de las características y propiedades de la fibra de carbono. Ya está en imprenta —en castellano— y se lo enviaremos a todos nuestros alumnos por correspondencia, gratuitamente. A aquellos que aún no lo sean se les entregará si envían un sobre con sus datos personales y cuatro estampillas de $ 0,25 adentro, para gastos de franqueo, a C. Correo 1238, C. Central.

VENDO MINI AUTO para 2 personas. Suspensión. Total: $ 70.000. Fournier 2137. Tel. 921-2110, de 18 a 20 horas.

EVITE ACCIDENTES. Remita giro o cheque sobre Bs. As. por $ 2, orden Leandro Andrés Fuentes, Posta Restante Sucursal 12, B. A. Recibirá pastilla antiempañante de fabuloso resultado para tratamiento vidrios. Aplicación sencillísima.

VENDO FIAT 800 spider, modelo 1969. $ 7.300. Tel. 656-1793. Llamar de 20 a 23 horas.

MILES DE "TUERCAS" Peugeot 404-504 experimentaron la mayor potencia y pique cuando cambiarón sus habituales resortes de bujías... por los legítimos electrónicos 8 K. (aleación oro-cadmio-aluminio-cobre), de gran poder de conducción, que elimina problemas de humedad en encendido. Ahorren combustible. Dan más "pique". Interior, envío giro-cheque ($ 19,50) orden: Electrónica 8 K., Lavalle 2257, loc. 19, Bs. As. Recibirá encomienda postal. En Capital, adquiéralo en: Viamonte 1505; Cabello 3363; Juan B. Alberdi 7245; Juan B. Justo 6513; Av. San Isidro 4318; Rivadavia 8981; Pedro Echagüe 2931; Pichincha 1557; Juan B. Alberdi 3016; Warnes 1102; Ugarteche 3270; Av. Los Incas 5381; Av. Pavón 787 (Avellaneda); Av. Gaona 1891 (R. Mejía); Av. Mitre 4760 (Avellaneda); Av. Constitución 1049.

COMPRO MOTOR BUGATTI ocho cilindros. Cualquier estado. Pago contado. Casilla Correo 394, Buenos Aires.

MGB 1964 HARDTOP tonneau. Llantas de rayos, cubiertas Continental. Radiador aceite, radio, calefacción. $ 21.000. Tel. 783-1531.

PEUGEOT 404 DE EXCEPCION. Estado impecable. Llantas especiales. Cinturones de seguridad. Cuentavueltas. Múltiple de escape de 4 salidas individuales. Silenciador acero inoxidable. Verlo y llevárselo. Callao 1348, lunes a viernes de 12 a 19. Preguntar por Rodolfo González.

PENIN TIENE LA PAPA: ahora, tapas de cilindros especiales para Chevrolet y Chevy, con cámaras de combustión tipo Brabham-Repco. Para calle, TC o SP. También de Fiat 600 con válvulas de mayor diámetro, conductos agrandados y cámaras para 9, 10, 11 y hasta 14 a 1 de compresión. Néstor Penín, Soler 5617. Tel. 77-8253.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

GRAN PREMIO DE TC

Toda la información al respecto la podrán encontrar en las páginas 24 y 25.

TURISMO NACIONAL

Organizada por el Chaco Automoto Club se realizará el próximo sábado y domingo la Primera Vuelta del Chaco-Formosa.

El recorrido de la competencia será el siguiente: Largada desde la ciudad de Resistencia desde donde se dirigirá hacia Formosa pasando por las localidades de Makallé, Lapachito, Estero Chajá, Colonias Unidas, San Martín y Piragne, entre otras. Este recorrido se efectuará el día sábado. Al día siguiente en horas de la mañana se largará la segunda etapa desde esa ciudad para dirigirse nuevamente hacia Resistencia, pasando por las localidades de Las Palmas, Margarita, Belén, Makallé, Lapachito, Estero Chajá, Pcia. de la Plaza, Machagai, Quitilipi, Pcia. Roque Sáenz Peña, Avia Terai, Corzuela, Las Breñas, Tres Boliches y Villa Angela, entre otras.

Podrán participar en este petit GP autos de las cuatro categorías del Turismo Nacional. "A" hasta 850 cm3 de cilindrada; "B" de 851 a 1300 cm3; "C" de 1301 a 2000 cm3, y "D" de más de 2000 cm3.

FORMULA CUATRO

El domingo próximo tendrá lugar la inauguración del autódromo Eusebio Mercilla de la localidad de Junín. Se hará con la disputa de una carrera para monoplazas de F-4.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el sábado a partir de las 14 horas y se tendrán en cuenta para hacer la distribución de las series así como para establecer la ubicación en la línea de partida.

La carrera dará comienzo el domingo a las 14 horas. Se correrán tres series a quince vueltas cada una, un repechaje en el cual intervendrán los que no logren clasificarse en las series y una final a 35 vueltas. En la final intervendrán veintitrés competidores: los veintiún mejor clasificados de las tres series y los dos de los repechajes.

TURISMO NACIONAL ZONAL

En Bahía Blanca se disputará la décima prueba de la especialidad con puntaje para el campeonato de la Regional Nº 8. La organización estará a cargo del Automóvil Club de esa localidad.

TURISMO MAR Y SIERRAS

El Club Jorge Newbery de Loberia organiza para el próximo domingo la octava carrera con puntaje para el Campeonato Regional de Automovilismo que organiza AZA (Asociación Zonal de Automovilismo).

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

24 HORAS DE LE MANS

Las tradicionales 24 Horas se llevarán a cabo el próximo sábado y domingo en el circuito de La Sarthe. Continuará la lucha de marcas aunque ya sin importancia en los puntos, dado que Porsche, con su triunfo de Nürburgring, obtuvo los necesarios como para clasificarse campeón.

FORMULA DOS

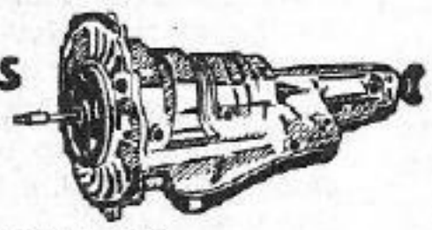
Suspendida definitivamente la carrera con puntaje de Suecia, muy probablemente se realice en Vallelunga una sin puntos.

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

PORCHETTO ELECTRONICA
• AUTORRADIOS
• ESTEREOS
• MAGAZINES
• ANTENAS ELECTRICAS

CANJE DE MAGAZINES
COLOCACION Y SERVICES
9 DE JULIO 88
T.E. 755-7753 - SAN MARTIN

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

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

DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

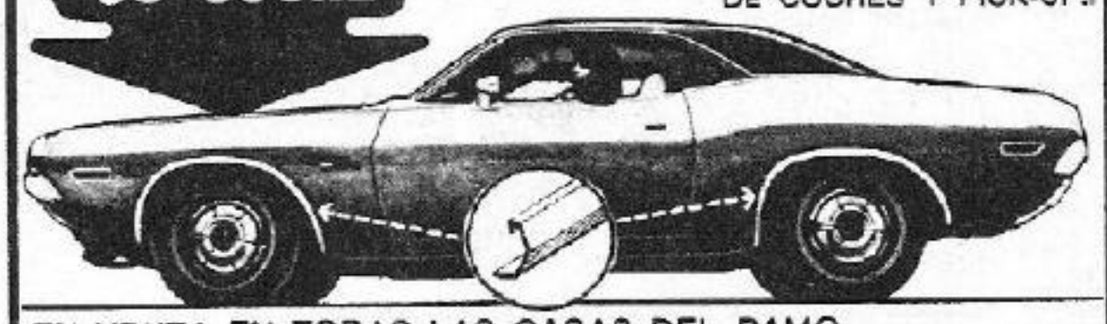
REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR


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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S. C. A.
LADINES 3808 - 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

JERARQUICE SU COCHE
APLIQUE UD. MISMO LAS VISTOSAS BAGUETAS DE PASARUEDAS, DE MUY FACIL COLOCACION.
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UP.

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO.
MOBA FABRICANTES
Registro Modelo Industrial Nº 10739

butacas
lintap MR
y... nada más
Modelo Universal Reclinable

TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

DIS-SUD
s.a.c.i.f.
DARWIN 42 - CAPITAL - T. E. 55-7612
abrió sus puertas al público usuario
VENTAS DE TODO TIPO DE ACCESORIOS
DISTRIBUIDORES DE:
BRD
Sandrini
Schinca ISH
CUIDEX
VENTA POR MAYOR Y MENOR
DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA

fundas

FIAT 600	$ 79.-
CITROEN	$ 94.-
RENAULT	$ 95.-
DI TELLA	$ 99.-
RAMBLER Ent	$ 104.-
VALIANT	$ 106.-
FALCON	$ 107.-

TECHOS VINILICOS
FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARB - Cte. CABALLITO
Cte. NAZCA - Cte. ESPECIAL
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

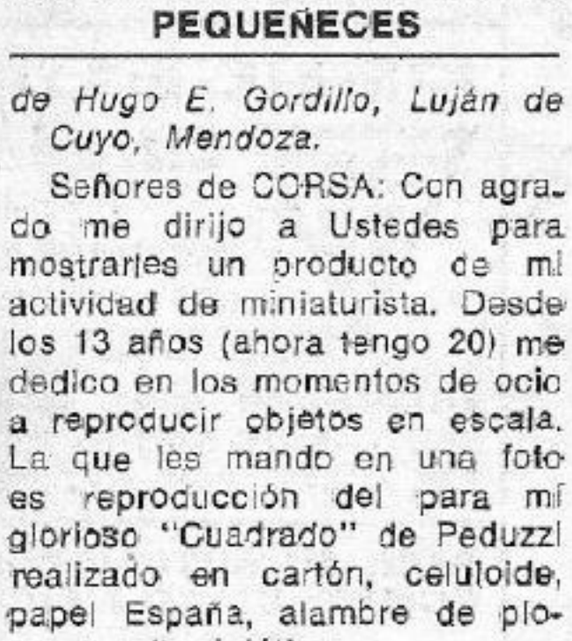
Parabrisas CORSA correo

PEQUEÑECES

de Hugo E. Gordillo, Luján de Cuyo, Mendoza.

Señores de CORSA: Con agrado me dirijo a Ustedes para mostrarles un producto de mi actividad de miniaturista. Desde los 13 años (ahora tengo 20) me dedico en los momentos de ocio a reproducir objetos en escala. La que les mando en una foto es reproducción del para mí glorioso "Cuadrado" de Peduzzi realizado en cartón, celuloide, papel España, alambre de plomo y cola sintética.

No me di cuenta al sacar la foto de colocar junto a él algún pequeño objeto (una caja de fósforos o una moneda) para poner de manifiesto su tamaño. El



largo es de 225 mm y su ancho en la parte posterior llega a 80 mm. Desgraciadamente el interior del coche y el motor no se ven en la foto, pero les diré que este último es indudablemente un Chevrolet '47 que yo hice de madera y placas de plomo. En el interior no falta el volante deportivo, las butacas tapizadas en cuerina negra, la jaula antivuelco, el tablero de madera y los cinturones de seguridad.

Sólo les pido si me pueden publicar la foto del artefactito y contestarme qué piensan de mí y si puedo tener futuro en esto, y cómo puedo hacer para lograrlo. Gracias.

R) No sabemos si puede o no tener "futuro" su actividad. Tómelo como lo que suponemos que es para Usted (un hobby), trate de perfeccionarse y logrará algo que puede ser importante: la satisfacción de contemplar algo creativo salido de sus manos.

AMERICAN ROTTEN POTATOES

de Mario Coldebella, Córdoba.

Señores de CORSA: Les envío las siguientes preguntas que espero me sepan contestar:

1) ¿Tiene valor de colección en nuestro país el automóvil Oakland modelo 1932, sedan, cuatro puertas, ocho cilindros en "V"? ¿Qué fábrica lo hacía?

R) El asunto este de que "si tiene valor de colección" o no, es bastante elástico en cualquier coche antiguo o simplemente viejo. El Oakland no está considerado como un coche clásico de colección, pero puede ser interesante si el estado de conservación es óptimo y si está equipado con el motor de 8 en "V". Lo fabricaba (de 1907 a 1932 precisamente) la Oakland M.O.Co. de Pontiac, Michigan, que luego sería fusionada con la Pontiac y absorbida por la General Motors.

2) ¿Y en el caso de un La Salle modelo '30 ó '32 cuatro puertas convertible, 8 en "V" de siete mil y pico de cm³?

R) El La Salle era un coche de alto precio para el mercado americano —sin llegar a ser lo que un Auburn o un Duesenberg— y puede tener más interés para un coleccionista que el Oakland. Tanto uno como otro no tienen una cotización fija: su precio depende del interés que pueda despertar en el eventual comprador.

3) ¿Existen ejemplares de estas marcas en abundancia en nuestro país, o son escasos?

R) Escasos. Más en el caso del La Salle. En el campo es común ver algún Oakland convertido en "chatita", e incluso hemos visto uno en esas condiciones en Buenos Aires.

FOUR WHEEL DRIVE

de Mario R. Pirotto, Montevideo, R. O. del U.

Amigos: Con un abrazo cisplatino me dirijo a Ustedes con la intención de evacuar algunas dudas:

1) ¿Qué sucedió con los F.W.D. (cuatro ruedas motrices) de Fórmula Uno, ya que noto que nunca más se volvió a hablar de ellos?

R) Tanto en los casos Matra, Lotus, McLaren (foto), Cosworth, como en el del precursor Ferguson —de motor delantero— el asunto no dio resultado y después de una fiebre en la que todos querían tener un FWD, en 1969, se volvió al sistema convencional de dos ruedas motrices.

2) ¿Cuál fue el último año en que se fabricó el Peugeot 403 en la Argentina, y qué cilindrada y potencia tenía?

R) En 1964 se hicieron los últimos que no fueron muchos. Tenía 1468 cm³ y 72 HP.

3) Nómbrenme algunos pilotos que corrieron con el 403.

R) Entre otros recordamos a Hugo Sala ("El Gitano"), Rodríguez Larreta ("Larry"), Apkarián, Castañón, Migliore, "Grey Rock", Bonnano, Teófilo Bordeu, Ernesto Santamarina.

4) ¿Qué sucede con el motor Tornado de siete bancadas de cigüeñal que nunca más se supo?

R) Aún está en experimentación.

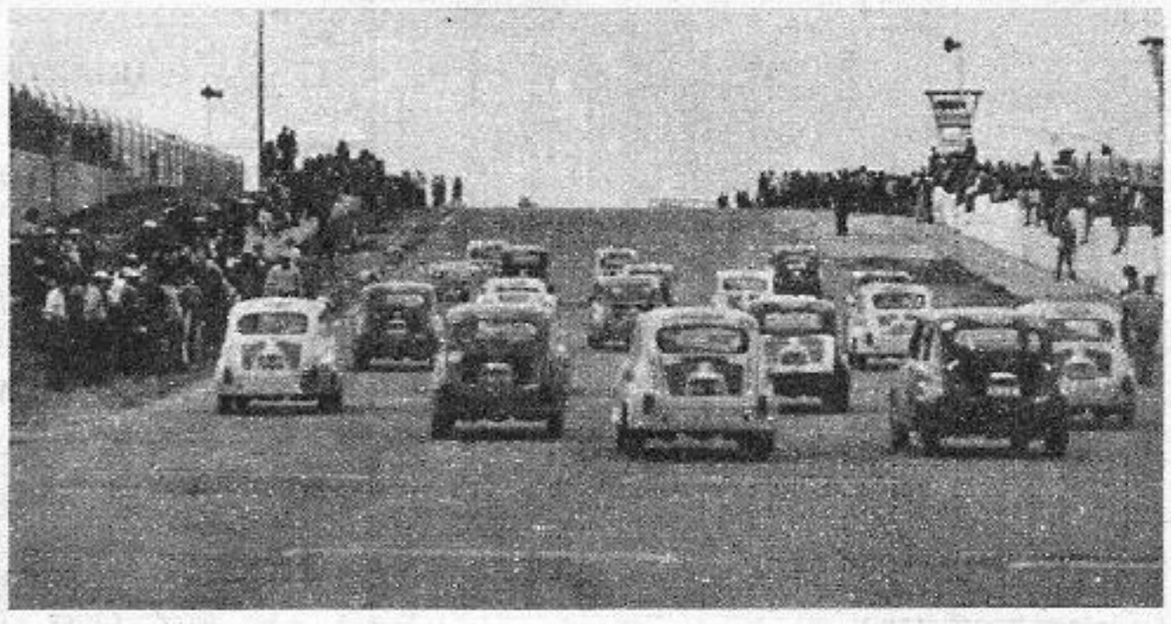
RALLY FIAT

de María José Pérez, Haedo, Prov. de Buenos Aires.

Señores: Soy propietaria de una "bolita" maravillosa con la que gustosísima hubiera tomado parte en el rally "1000 Kms de Fiat", pues considero que dichas pruebas constituyen una valiosa experiencia para quienes como yo, nunca intervinieron en ninguna carrera y son corsaiolos de alma.

¿Pero qué clase de competencia es ésta en la que por el tipo de coche usado, resultaría ideal para principiantes, si se permite la intervención de señores corredores profesionales? Ocurre lo mismo que si en una carrera de niñitos se permitiera la participación de adultos. Es un abuso y una vergüenza. Por otra parte, qué interés les queda a los competidores noveles ante estos colosos insatisfechos, egoístas que lo quieren todo para ellos, como si no les bastara con las carreras que semanalmente se organizan para corredores exclusivamente. No me explico cómo las autoridades organizadoras no toman medidas al respecto. Las carreras de Fiatines tendrían así toda la autenticidad y hasta podría decirse, el candor que de ellos se espera, y sus ganadores o perdedores la oportunidad de participar sin humillaciones. ¿Qué explicación hay para mi indignación que es la de muchísima gente? Espero una contestación convincente y los saludo.

R) Su carta no es la única que tiene ese enfoque sobre el rally Fiat. Entre otros, los señores E. Córdoba, de Capital, y H. O. Minces, de Sáenz Peña, se inquietan en parecidos términos. En su oportunidad (exactamente en nuestro número anterior), al comentar la carrera, CORSA dio su parecer y su opinión, que amplía ahora. Primeramente, a nadie le gustaría "prima facie" ser considerado un "niñito". Segundo: las carreras que usted supone reservadas "exclusivamente para corredores" y que se realizan semanalmente, son en realidad abiertas a cualquier participante que cumpla ciertos requisitos (licencia, derecho de inscripción, etc.). Muchas veces un 'principiante ha tenido brillantes actuaciones ante conocidos pilotos. En el rally que nos ocupa, varios desconocidos o por lo menos no monstruos sagrados, pusieron en aprietos a los llamados profesionales, caso de Agorio, ganador del prime en Pampa de Achala, o Vallet, ganador absoluto en el autódromo. Muchos otros "profesionales" ni figuraron y creemos que tampoco se sentirán humillados por eso. Y además siempre está de por medio la satisfacción del principiante por haberse medido —y si es posible ganándole— con un Canedo, Ratazzi o García Velga. En cuanto a las medidas que cree usted conveniente que tomen los organizadores en el futuro, nosotros nos hemos adelantado y así lo sugerimos en la nota respectiva: premios por separado para quienes sean poseedores de licencias en las categorías mayores del automovilismo.



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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El lunes 14 llega el super campeón

SEMANARIO

SUPERCAMPEON

Recíbalo!

Amor:
Oh, llama santa! Celestial anhelo!
Sentimiento purísimo! Memoria.
Acaso triste de un perdido cielo,
quizá esperanza de futura gloria!
(Espronceda)



BENSON & HEDGES - 100 PARK AVENUE - NEW YORK

http://larevistasdemauro.wordpress.com