$ 1,50

Nº 294

Parabrisas CORSA

Del 7 al 13 de diciembre de 1971

ENTREVISTAS:
GRAHAM HILL
RONNIE PETERSON

¿Y LA SUD AM?

Las revistas de Mauro

Los ruidos de la noche

por M. B.

PIZZA PARTY EN LA BOCA

Había una señorita llamada Susi o Marta (según los casos) con piernas muy largas y taimaditas que todo el tiempo decía "estoy muy contenta, ¿viste?". Y, en efecto, no había masculino que no viese o, más precisamente, mirase. Pero más bien sus extremidades que las abstracciones de su estado de ánimo. Pues Susi o Marta (según los casos) las exhibía desde muy muy arriba. Tenía el hot pants más parecido a una prenda íntima que se ha visto (mirado) en Buenos Aires y pampas aledañas en los últimos dos años. Hasta varones fogueados, como el dueño de casa, se mostraban inquietos cuando ella se daba vuelta de golpe. Con modestia o cautela, Susi o Marta (según los casos) estuvo la mayor parte del tiempo de espaldas contra la pared o sentada. Y no tomó whisky on the rocks porque lo que había mayormente era vino semillón, que es lo que mejor acompaña a la pizza vernácula. Fue una noche llena de animación y, por momentos, delirio, organizada (o desorganizada) por el artista pintor Pérez Celis festejando la inauguración de su nuevo atelier ubicado a pocos metros de la cancha de Boca. Se advirtió la ausencia de la beauty Marisa Prado, pero en cambio hubo enjambres de pintores, algunos bardos, periodistas y nativas suculentas. Sarita Pérez Celis prodigó atenciones y su esposo invitó a la señorita de piernas largas y taimaditas a que viese el dormitorio, todo decorado con los colores de Boca Juniors. Pero ella se abstuvo. Amanecía ya cuando la fiesta comenzó a palidecer y la euforia cedió lugar a mejillas marchitas. Antes de partir, Susi o Marta (según los casos) se puso un maxitapado de malla muy abierta y fue arrinconada en una especie de pallier por el artista-de-ojos-de-fuego. "¿Cómo te llamás?", le preguntó con voz algo trémula. "Susi o Marta, según los casos", dijo la otra antes de desaparecer rodeada por un grupo de jóvenes mayormente unisex.





ROSARIO ERA TUERCA

Los fierro-lovers de Rosario tienen su apostadero nocturno en "Rojo 7000", un lugar ubicado sobre la ruta que va al aeropuerto de Fisherton, propiedad del tuerca textil Ricardo Fignoni. El signo, en la puerta, es un enorme tacómetro que señala 7000 revoluciones y el acceso al local es por un tubo metálico brillante, como una especie de cilindro king size. Adentro las luces son apacibles pero no mortecinas, por lo que el decorado resulta visible para que puedan disfrutarse sus detalles. Junto a los amplios sillones hay mesitas montadas sobre auténticos volantes deportivos; los taburetes de la barra son llantas metálicas de verdad, resplandecientes en sus cromados impolutos; y la cabina del disc jockey está instalada en un Torino impecable al que se le han retirado los asientos y en lugar de motor atesora las complejidades electrónicas del equipo sonoro. El barman se llama Antonio Arrieta y prepara un trago largo con el nombre de la casa (gin, jugo de ananá, champagne demi sec y ciertas gotas de bitter rojo), adecuadísimo para los-que-están-en-el-humo. Hay que empezar por ese drink y luego pasar a dos áreas especiales, ubicadas a la derecha y a la izquierda del Torino, donde la penumbra apenas permite distinguir, muy vacilantes, las brasas de los cigarrillos 43/70. A continuación puede pasarse a la pista de 10 por 5 para acometer meneítos bailables o pasar a la barra para





alternar con racers y tuercas locales muy sofisticados.

ANTOLOGIA DE LA NOCHE

Se atribuye a la beauty fílmica, esposa de su racer local, la siguiente frase: "No es que yo prefiera estar con hombres porque sean hombres sino porque no son mujeres".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 294. Del 7 al 13 de diciembre 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 Balsi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

ARCHIVO
Horacio De Curti

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Armando Rivas y Pedro Siedmann

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

FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director: Jorge Alberto Quercia
Supervisor: José Alberto Rivas
Promotores: Juan Carlos Morel, Alberto Oliveira
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se 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., Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Buenos Aires, T. E. 45-0406/8712/2844.

TURISMO DE CARRETERA: LA CARRERA QUE TODOS QUIEREN GANAR

Hablando con Gradassi nos surgió la idea de hacer una encuesta rápida para establecer el índice de chances de cada uno en el Premio de la Montaña. Gradassi fue el más explícito. "Será muy difícil ganarle las dos primeras etapas a Canedo Tiene un medio muy adecuado para una carrera así. Además hay que contarlo a él, a su conocimiento de la ruta y a que viene muy en ganador en este tipo de carreras. Además, no tiene nada que perder y mucho que ganar. Nosotros estamos casi todos iguales con los TC tradicionales. El Ford puede tener alguna ventaja porque tiene mucha fuerza de abajo. Personalmente creo que puede ser una carrera electrizante. Como dice el slogan del gobierno, éste es un partido que queremos (debemos) ganarlo (jugarlo) todos. Es muy bravo todo porque se define el campeonato y pensá que hay otros que queremos ganarla por imagen. Salvo Di Palma, Marincovich y Bordeu, que deberían salir a cuidar un poco, los otros: Pairetti, Canedo, Malnatti, Castañón, Copello, García Veiga, Loeffel y "Yofre", saldremos como para pintar todos los puentes...".

Luis Di Palma salió a recorrer la ruta. Es una respuesta muy común en estos días. El sábado, con el R-12 particular, fue hasta Mina Clavero en una hora 16 minutos. El domingo, a las seis de la mañana, salió a conocer el camino, y por lo tanto tenemos la impresión de Tito Hanley, su mano derecha, y de Cacho Rutte, su acompañante y amigo de siempre: "Luis está en ganador. Quiere ser el primero en obtener dos campeonatos en un solo año de las categorías más importantes: ya es de SP y quiere serlo de TC".

Carlos Marincovich, el otro arrecifeño que aspira a la corona, también ha encarado las cosas con responsabilidad. Para encontrarlo hay que instalarse en Copina o El Cóndor, mientras que Raúl Zagaglia prepara en Alta Gracia el auto que está a medio punto del Torino líder del certamen. "El ruso también se tiene una «efe» suprema. Sabe que va a ganar. El motor de Oreste tiene la palabra. Va a ser un carrerón."

El tercer candidato está desde el jueves a la noche en Carlos Paz. Los lugareños dicen que es el que más ha recorrido la ruta. Tantas veces ha ido Juan Manuel Bordeu hasta Mina Clavero que Graciela Borges, su esposa, se estaría poniendo celosa de esta señorita. Bordeu confiesa: "Venimos a luchar pero en inferioridad de condiciones. Hace mucho que no corro en montaña y este camino, donde he corrido varias veces en Grandes Premios, hace tiempo que no lo hago. Prácticamente lo tengo que conocer de nuevo. El piso está bien y se podrá andar fuerte. ¿Canedo? Puede andar muy bien..."

Un balance de última hora nos indica que los pálpitos populares se inclinan por las siguientes factibilidades: que Canedo ganará las dos primeras etapas; que ninguno de los tres candidatos al título ganará la carrera y que Gradassi puede cortar la racha. ¿El campeonato? Nadie quiere apostar un peso por miedo a perder.

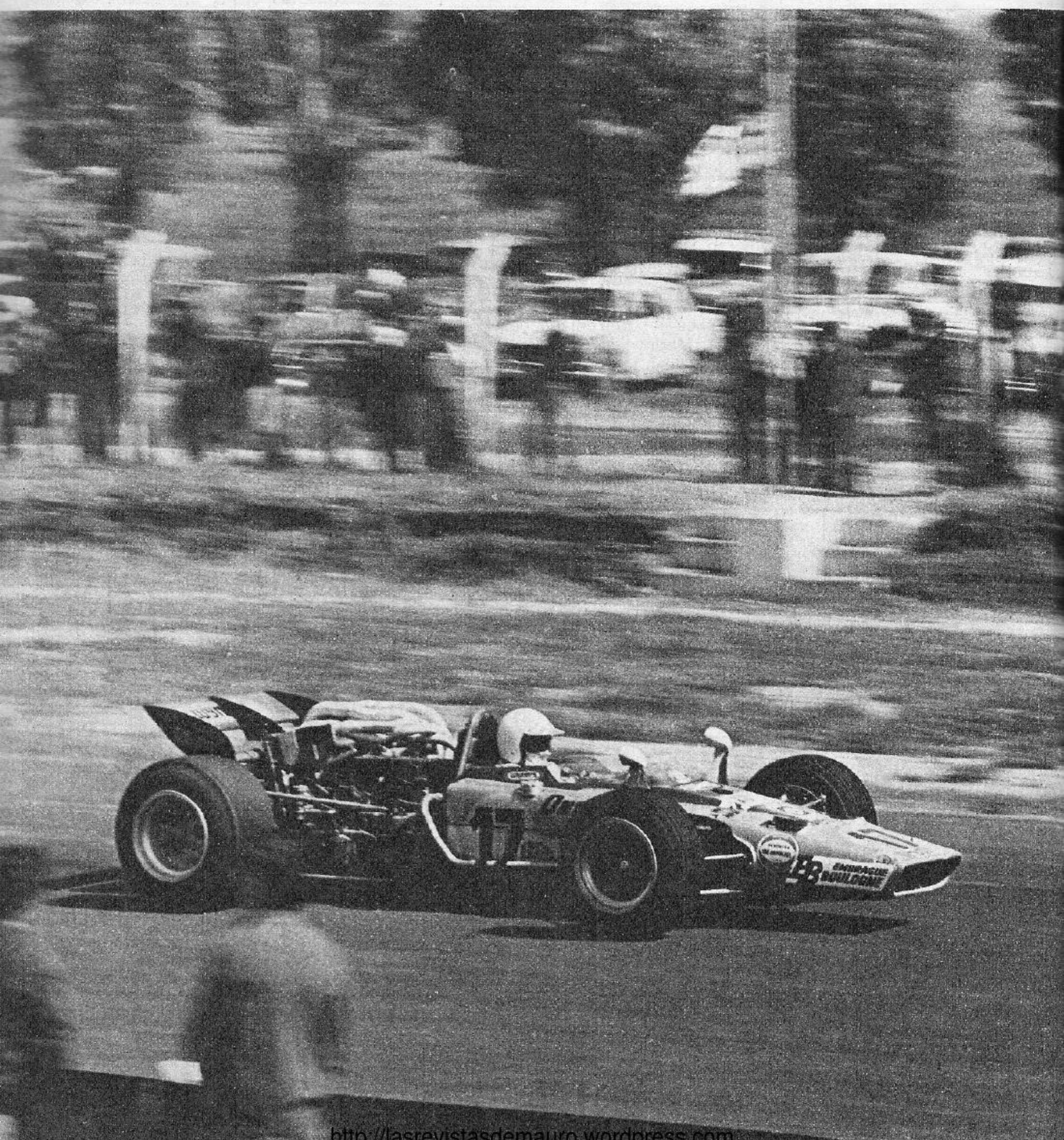
PREMIO CORSA EN EL II SALON DEL AUTOMOVIL CLASICO

Coincidente con el cierre de esta edición, la Exposición Confort II, y junto con ella el II Salón del Automóvil Clásico, cerraban sus puertas por este año. Tal como lo anunciáramos al comenzar la muestra, CORSA se propuso premiar al automóvil que a criterio de nuestra redacción resultara "el" auto de la muestra.

Dicha elección fue resultado de la consideración de una cantidad de ítems que daba similares posibilidades a cada uno de los autos expuestos. En ese complejo análisis triunfó el Daimler 1911 presentado por el señor Egon Rosarios, y dada la alta calidad de muchos de los autos expuestos, decidimos acordar así también dos menciones honoríficas que tuvieron como destinatarios a: Jaguar SS 100 del señor Ernesto Olhsson y Maserati 8 C de Pascual Puoppolo. Ocuparon lugares preponderantes en nuestra complicada elección el Delahaye 135 M y el Metz 1911, de Carlos Seguin, y los Rolls Royce de Rodolfo Magnasco y Jorge Pereyra Iraola o el Delage D 8 de Héctor Podestá. Los acreedores a las distinciones de CORSA recibirán tres plaquetas que serán entregadas oportunamente.

por CARLOS FIGUERAS con fotos de TURU ALBORNOZ

OTRA VICTORIA



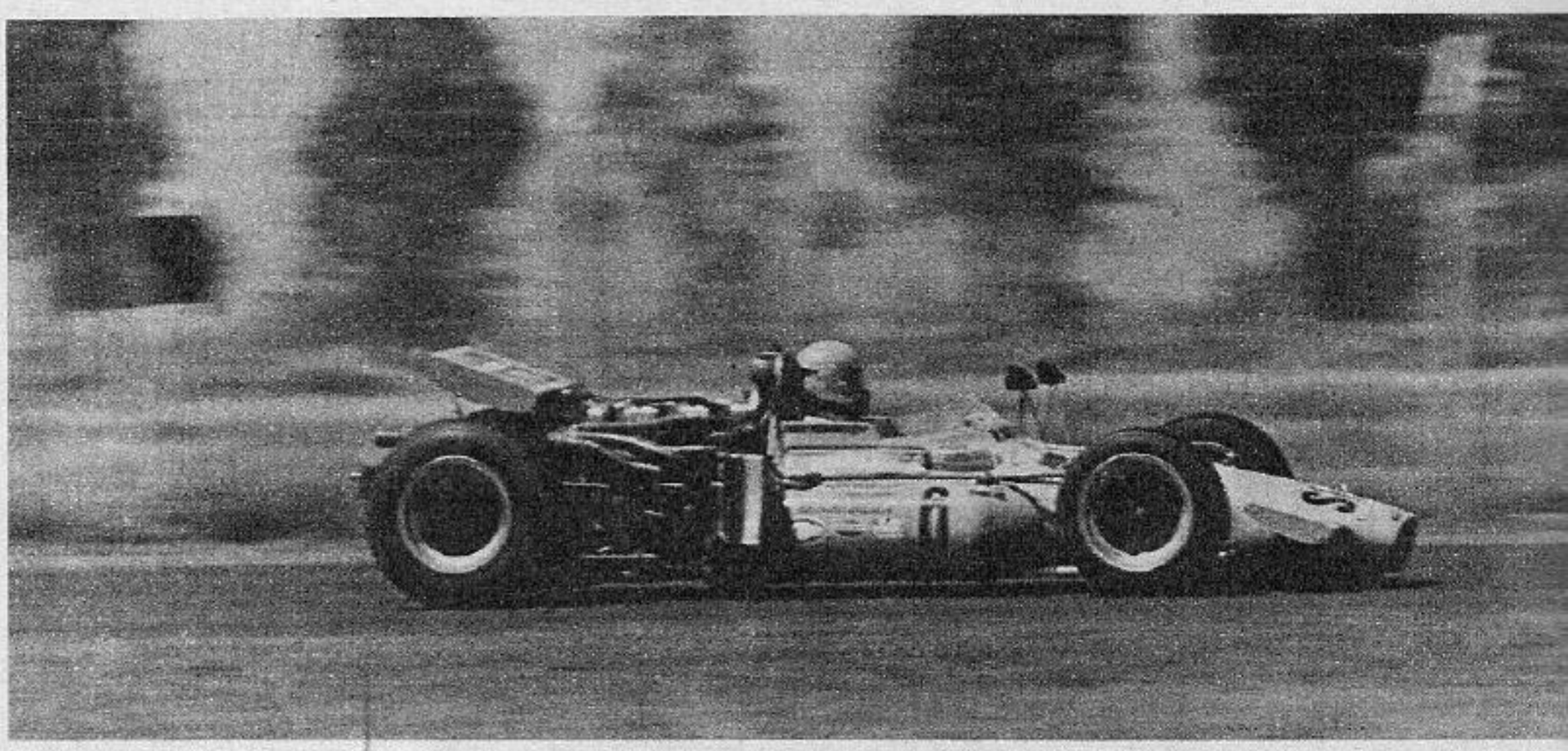
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

M.A. F1 y F2 en RIO IV

A DE REQUEJO

Ante la deserción de quien fuera dominador de la carrera -Jorge Cupeiro,- el veterano pero siempre combativo Ramón Requejo no tuvo problemas en alzarse con el triunfo. El Indio Lorenzani ganó en Fórmula Dos





Nuevamente el Martos modificado por Requejo terminó ganador en la pálida F. 1. Triunfo de la perseverancia.

Ternengo, pese a las reiteradas fallas de su motor, arrimó con un segundo puesto final.

Es más difícil escribir acerca de lo que pasó en una carrera casi intrascendente, donde no existió ningún tipo de lucha, ni hubo alternativas destacables, que hacerlo sobre una carrera donde pasa de todo. Sucede que con estas últimas, las ideas se amontonan en nuestras cabezotas, mientras que con las primeras —como la del domingo—, uno no sabe por dónde empezar.

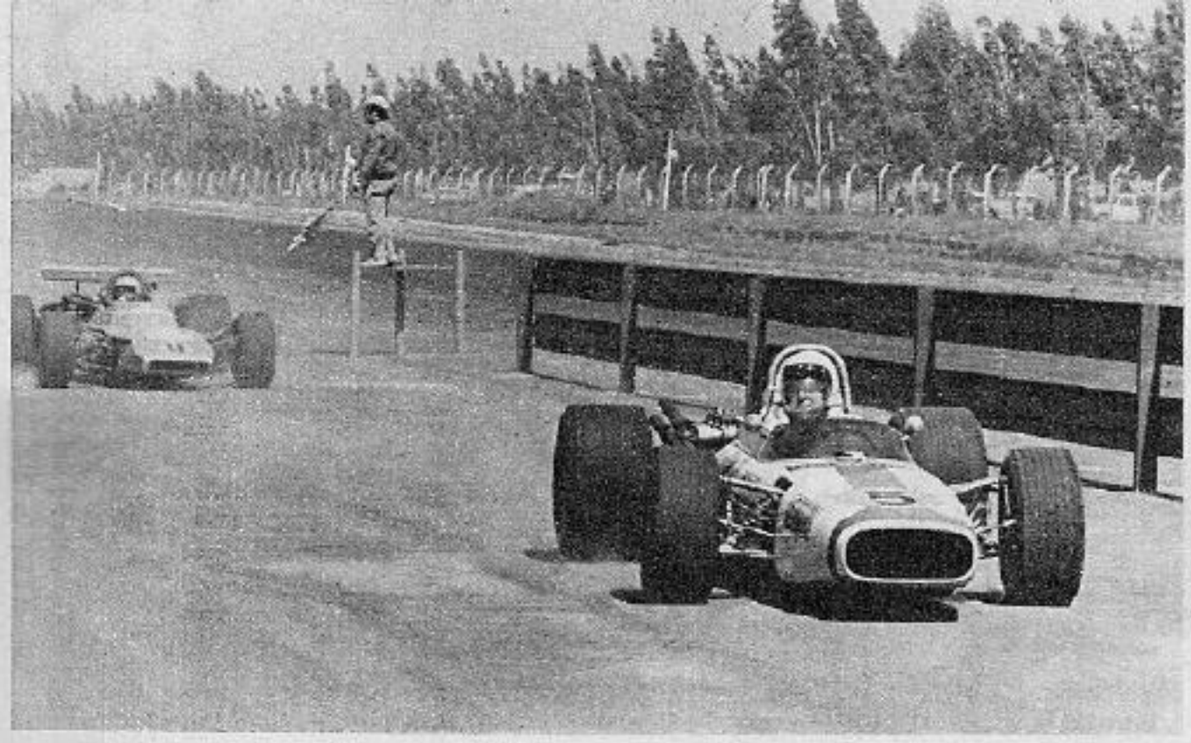
¿Qué fue lo importante? ¿Qué sobresalió del resto? De lo del domingo en Río Cuarto muy poco es lo narrable, después de las cuarenta y cinco vueltas previstas, que en la práctica fueron treinta y nueve.

¿Lo más importante? Sin duda, el segundo triunfo consecutivo de Requejo en Fórmula 1 y cuando ya es un auténtico veterano de la categoría.

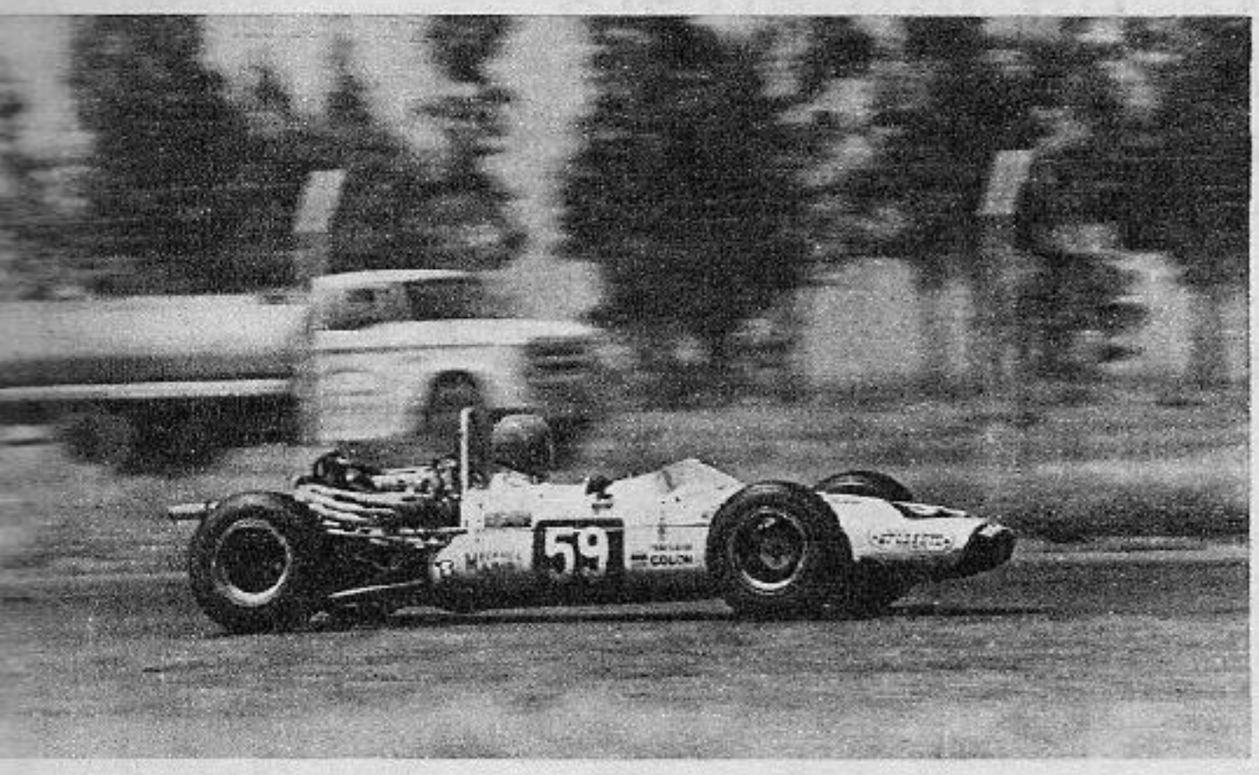
¿Lo más sobresaliente? También Requejo, porque hace las cosas bien, porque el motor que él arma ahora funciona, y porque él maneja con la solvencia de un chico rápido de 25 años, pero con la experiencia acumulada de un viejo que ya cumplió un millón. Y también la labor de Cupeiro, con un excelente chasis (lo mejor de la categoría) y un motor que no tuvo contemplaciones para con sus rivales mientras estuvo en carrera. Y nada más, no busquemos porque no hay más.

Seis autos de F-1 y cinco de F-2 fueron los que se presentaron en el momento de la verdad, y con eso no se podía esperar mucho. Dos autos netamente superiores —Requejo y Cupeiro— y un manojo con falta de potencia como para tutearse con los dos primeros, como por ejemplo Daniel Sancho, que conjuga tras el volante los verbos más extraños y le salen bien, tanto como para quedar segundo en algún parcial de la carrera, aunque más no sea por un par de vueltas. Carlos Ternengo con un motor armado a los apurones, con pistones fundidos el día anterior, y torneados el día anterior a la carrera por diligencia de Alfredo Pián, y Héctor Prono, con su Tornado que muy poco anduvo acusando fallas de embrague durante dos series, pero defendiéndose dentro de sus limitaciones mecánicas. Con estos ingredientes era absurdo esperar algo mejor de lo que se vio el domingo, ya que ni siquiera Cocho López y Bessia pudieron darse como hacen siempre, debido a que el motor

→

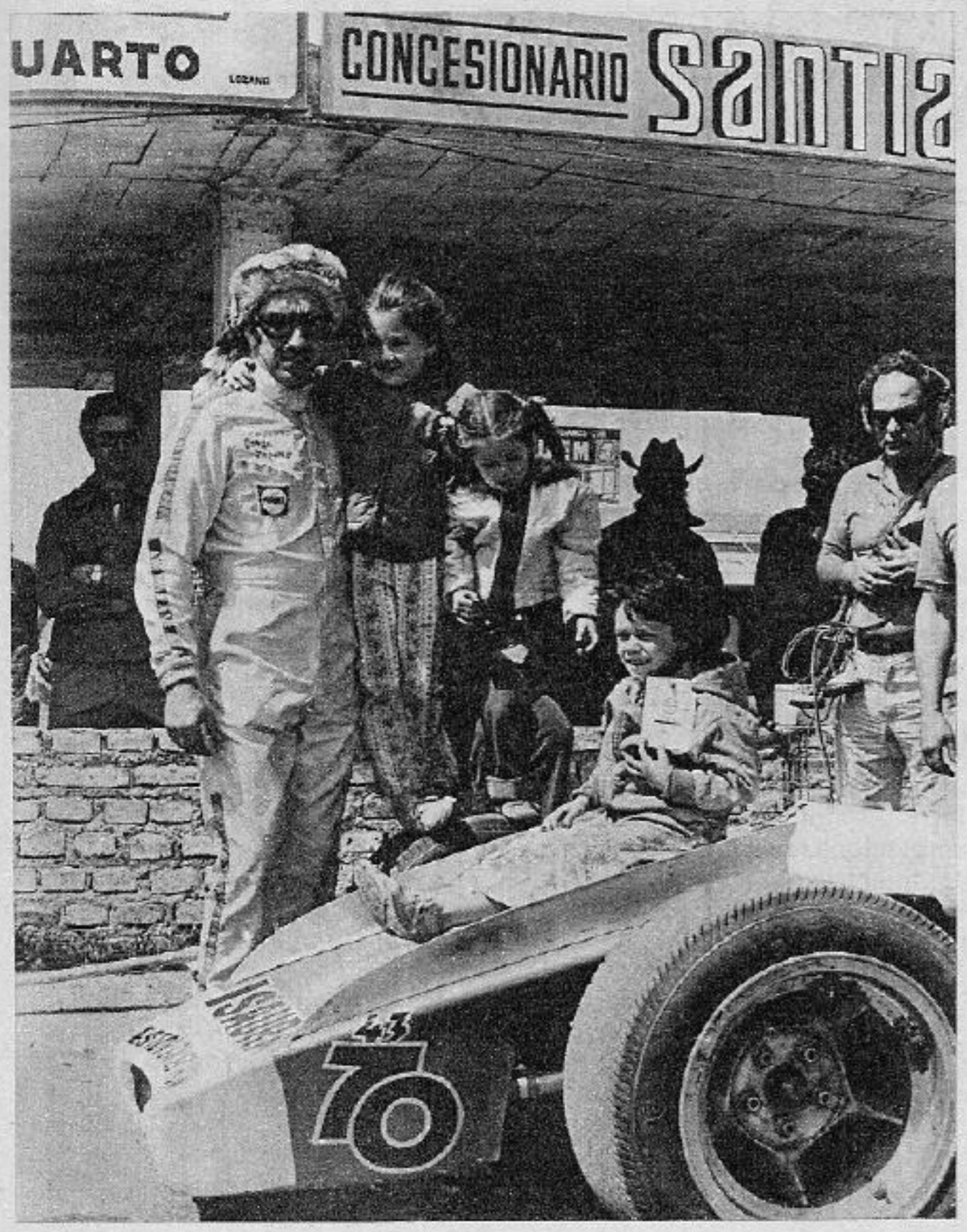


Orlando Sotro anduvo en lo suyo. Llegador, como siempre, se gratificó con un tercer lugar.



Al fin se le dio al Indio de Mar del Plata. Hace mucho que se le venía negando. Fue el mejor F. 2.

Hasta el momento de abandonar, Cupeiro dominaba. Un palier dijo basta, ¡y a ponerse el sombrerito y jugar con los chicos!



Peugeot de Cocho marcó presión de aceite cero y no fue de la largada.

Así, con un panorama pobre y un viento impresionante, comenzó la carrera de Río Cuarto. Con algunos espectadores desparramados detrás del alambrado, que no llegaron a depositar en boletería lo suficiente como para que el primero se llevara más de cincuenta mil nacionales con mucha suerte. Incluso, por todas estas razones, en las primeras horas de la mañana se habló hasta de la suspensión del asunto, una actitud que debería ser bastante lógica en el caso de cumplirse porque con ese lote —escasa docena—, no se podía ir a ninguna parte.

Requejo y Cupeiro eran los encargados de dilucidar el asunto. O el "Gallego" o Don Ramón. El auto de Requejo se puso de manifiesto en la largada y tomó distancia del Trueno Chevrolet de Cupeiro, que había largado en segunda fila, hasta que en la séptima vuelta Cupeiro se adueñó del liderazgo y se fue yendo poco a poco hasta llegar a los 14 segundos de ventaja a su favor. Sancho paraba en la quinta y Bessia en la siguiente, ambos con problemas de caja. Tercero entonces quedó Jorge Ternengo con su Berta Tornado, que fallaba sin pausa y cuarto Orlando Sotro.

La segunda serie no presentó alternativas interesantes pero, sin dudas, fue la más emotiva de las tres. Cupeiro se quedó en la largada con el embrague atascado y no le entraba la primera, lo que le hizo perder un montón de tiempo que don Ramón aprovechó bien. Sancho volvió a ser el segundo durante un lapso hasta abandonar al pasar por boxes, y segundo quedó Ternengo en tanto el "gallego" arrancaba y descontaba a razón de dos segundos por vuelta, hasta que un palier del Trueno se cortó y se acabó la carrera para Cupeiro. Intentó cambiarlo, lo buscaron a Plá para que le prestara uno (ya que el de Las Rosas tiene un coche similar y no fue de la partida) pero Plá había hecho sus bártulos y rumbeado para el pago. De esta forma el "chivo" quedó en boxes listo para subir al camión. Requejo no tuvo problemas para ganar y Ternengo fue su escolta a tres segundos del puntero. Tercero Bessia con el mejor F-2 de la serie aunque en la general lo era hasta el momento Lorenzani.

La última batería fue la peor. Ya estaba todo decidido y nada quedaba por conversar. Requejo adelante, sin problema y sin apuro. Ternengo salió a cuidarle las espaldas a Sotro que era su perseguidor en la general y que con tenerlo a la vista sabía que el segundo puesto no cambiaría de mano. Bessia poco podía hacer por mejorar su condición de escolta del marplatense Lorenzani, debido a que lo separaban tres vueltas de éste. Así comenzó y terminó todo. Sin ningún tipo de imprevistos. Cupeiro miró la serie desde los boxes ciñéndose la corona de campeón argentino de F-1 de MA, en tanto Sotro se trasformaba en príncipe al entrar tercero en la carrera y segundo en este pálido campeonato.

Requejo, con su segundo triunfo consecutivo del año en la última prueba de F-1, despidió la temporada con una merecida sonrisa. Osvaldo "Klear" Bessia estaba en situación parecida a la de Cupeiro, ya que era virtual campeón de F-2 con el Brabham Fiat del ACA, y se vio relegado por la caja y debió entregar el triunfo a Lorenzani.

No hubo espectáculo, no hubo nada que mereciera ser destacado, salvo el exagerado precio de las entradas generales que se vio reflejado en el escaso público que se dio cita, y un broche de temporada de F-1 para nada halagüeño y que da muy pocas esperanzas para que 1972 sea un año distinto.

CUARTITOS DEL RIO

Domingo Di Santo, veterano valor de la Mecánica Nacional, y hombre de Río Cuarto fue despedido en forma definitiva en lo que respecta a su actividad automovilística. Por ello fue ofrecido un asado en su agasajo el sábado por la noche y el domingo —antes de la carrera— Di Santo, en el auto que condujera habitualmente, dio un par de vueltas al circuito delante del pelotón escoltado por Requejo y Cupeiro. Fue el agradecimiento de una ciudad para un hombre que supo cosechar respeto y amistad.

Cocho López fue uno de los cinco pilotos de F-2 que se presentaron el fin de semana pasado en Río Cuarto. Su Martos Peugeot no pudo largar porque la presión de aceite estaba en cero y de ahí no pasó durante las dos vueltas de recalentamiento. Fin de semana perdido para Cocho López que ahora alterna su actividad automovilística con la moda y suele "pasar" modelos masculinos en lugares de divertimiento nocturno. ¡Seguí así "rarito", Cocho!

Insólito y bastante absurdo el auto del villamariense Osvel Morel. Se presentó con un chasis de soluciones técnicas incalificables con fierros redondos de diámetros cuyas proporciones eran insólitas y carcomidos por el óxido. Equipado con motor Valiant trasero con múltiples de

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.

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



cicero publicidad

Nueva Fate TM-con o sin cámara.

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

Cubiertas
FATE TM
Seguridad en alta velocidad

fate O

El neumático argentino.



El trío más mentado. "Klear" Bessia (sentado) es rodeado por Cocho López y Lorenzani. Gente de la F. 2.

MECANICA ARGENTINA FORMULA 1 Y FORMULA 2
AUTOMOVIL CLUB DE RIO CUARTO

AUTODROMO DE RIO CUARTO (3.276,490 metros) - 5/12/1971

CLASIFICACION

1ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Jorge Cupeiro	Trueno Chevrolet	19m13s8	15
2º	17	Ramón Requejo	Martos Chevrolet	19m27s9	15
3º	6	Jorge Ternengo	Berta Tornado ..	20m43s8	15
4º	5	Orlando Sotro	Sotro Ford	20m46s8	15
5º	9	Héctor Prono	Bravi Tornado ..	20m57s3	15

Promedio del ganador: 148,207 km/h.
Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la 6ª en 1m17s7 a 151,806 km/h.

2ª SERIE

1º	17	Ramón Requejo	Martos Chevrolet	16m07s8	12
2º	6	Jorge Ternengo	Berta Tornado ..	16m10s6	12
3º	51	Osvaldo Bessia	Brabham Fiat ...	16m47s6	12
4º	5	Orlando Sotro	Sotro Ford	16m51s3	12
5º	59	Alfredo Lorenzani ...	Rafaela Fiat ...	16m16s8	11

Promedio del ganador: 146,253 km/h.
Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la 5ª en 1m17s6 a 152,002 km/h

3ª SERIE

1º	17	Ramón Requejo	Martos Chevrolet	16m10s8	12
2º	5	Orlando Sotro	Sotro Ford	16m18s9	12
3º	6	Jorge Ternengo	Berta Tornado ..	16m20s6	12
4º	51	Osvaldo Bessia	Brabham Fiat ..	16m22s4	12
5º	59	Alfredo Lorenzani ...	Rafaela Fiat ...	17m10s	11
6º	11	"Andrea"	Crespi Tornado .	17m05s1	10

Promedio del ganador: 145,801 km/h.
Record de vuelta: Orlando Sotro en la 8ª en 1m19s5 a 148,320 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	17	Ramón Requejo	Martos Chevrolet	52m26s5	39
2º	6	Jorge Ternengo	Berta Tornado ..	52m55s	39
3º	5	Orlando Sotro	Sotro Ford	53m57s	39
4º	59	Alfredo Lorenzani ..	Rafaela Fiat ...	53m48s	35
5º	51	Osvaldo Bessia	Brabham Fiat ..	40m28s5	29
6º	9	Héctor Prono	Bravi Tornado ..	———	24

Promedio del ganador: 146,200 km/h.
Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la 2ª serie, 5ª vuelta, en 1m17s6 a 152,002 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE M.A. F-1

POSICIONES FINALES

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Cupeiro, Jorge	26
2º	Sotro, Orlando	23
3º	Fernandino, Esteban	18
4º	Prono, Héctor	16
	Requejo, Ramón	16
6º	Almeida, Omar	15
7º	Ternengo, Jorge	14
	Sancho, Daniel	14
9º	Favre, Daniel	10
10º	Mainardi, Emilio	9

CAMPEONATO ARGENTINO DE M.A. F-2

POSICIONES FINALES

1º	Bessia, Osvaldo
2º	López, Osvaldo
3º	Zunino, Ricardo

admisión y escape como chinchulines trenzados y para rematarla, con neumáticos delanteros Firestone de calle que muy bien pueden servir para viajar de Buenos Aires a Mar del Plata a 150 km/h, pero mal para circular por la pista riocuartense aunque la velocidad del vetusto aparato no fuera nada extraordinaria. Finalmente no largó por algún pequeño gran problema. La comisión técnica o el comisariato deportivo tendrían —de todos modos— que haberle prohibido la entrada a la pista.

Víctor Hugo Plá fue otro de los que no pudo largar. Durante las pruebas de clasificación del sábado y circulando por plena recta frenó para entrar en la horquilla y se le bloquearon los frenos, según propias declaraciones. En esa curva se encuentra el ya criticadísimo terraplén de tres metros de altura. Plá le pegó de trompa al seguir derecho y destrozó el Trueno Chevrolet. "Lo único que sirve son las ruedas traseras...", comunicó el damnificado.

Los premios en las carreras de F-1 se prorratean de acuerdo a la cantidad de pesos que los espectadores dejan en ventanillas. De esa recaudación, a los pilotos les corresponde el 70% en concepto de premios. Un buen porcentaje sin duda que deja de serlo en el momento en que como el domingo pasado en Río Cuarto las pruebas de F-1 y F-2 no tuvieron eco de ningún tipo y el público cantó ausente. Escasísima concurrencia debido a un precio exorbitante y premios que habrán llegado a sumas ridículas. Como ejemplo basta decir que Cocho López ganador entre los F-2 en Maggiolo y clasificado 3º en la general incluyendo los F-1, se llevó 350 pesos de los nuevos. ¿Que tal?

Osvaldo Bessia del equipo del ACA estrenó las gomas slick que el equipo de F-2 en Europa usara en alguna prueba del Campeonato Europeo. "Son sensacionales —nos contaba Klear el sábado por la noche en mesa de café— porque no se agarran nada en las rectas. El auto se desliza constantemente y cuanto más pisa la goma más se calienta y más se tiene al piso. Por otra parte tienen la ventaja de que en la recta no te paran nada, no te quitan vueltas. Estoy encantado."

Hermosas botitas de cuero de media caña mostró Orlando Sotro por los boxes. Son las mismas con que maneja dentro de su F-1 ¿Cómo hace para no pisar los tres pedales juntos? La respuesta sólo puede darla el hombre de Banfield.

Algunas causas de retrasos y abandonos: Osvaldo Klear Bessia paró en la serie inicial a cambiar la horquilla de la caja de velocidadades. Agreguemos que Bessia necesita un nuevo antiflama porque el que tiene ya está un poquito gastado. A ver si el ACA se encarga de la compra. ¡Por favor! Cupeiro cortó pallier en la segunda serie y tuvo que abandonar. Intentó cambiar pero le faltó el elemento reemplazante. Héctor Matraca Prono no largó la tercera serie por problemas en la bomba de nafta. Daniel Sancho, caja de velocidades en la primera serie. El problema se repitió en la primera vuelta de la segunda batería.

Sensacional fue lo que le pasó a "Andrea", el amigazo tucumano. Venía tirando en la primera serie y al pasar frente a boxes se le voló la polea de distribución que fue a parar al medio del campo. Uno de los pocos espectadores que se dieron cita detrás del alambre, la encontró y se la devolvió. Gracias al gesto, Andrea pudo largar la segunda serie. En la tercera batería el elemento se le cortó definitivamente.

Pese a la escasísima cantidad de autos, público y espectáculo el director de la prueba se negó a reducir las series a dos, en lugar de tres sobre quince vueltas cada una como estaba previsto. Pero finalizada la serie inicial a quince giros las dos restantes se programaron sobre doce, cosa que evidentemente no tiene sentido, porque se puede tomar como medida arbitraria. Lo ideal —que era lo que pedían los pilotos— era correrlo sobre dos series de quince vueltas y a otra cosa.

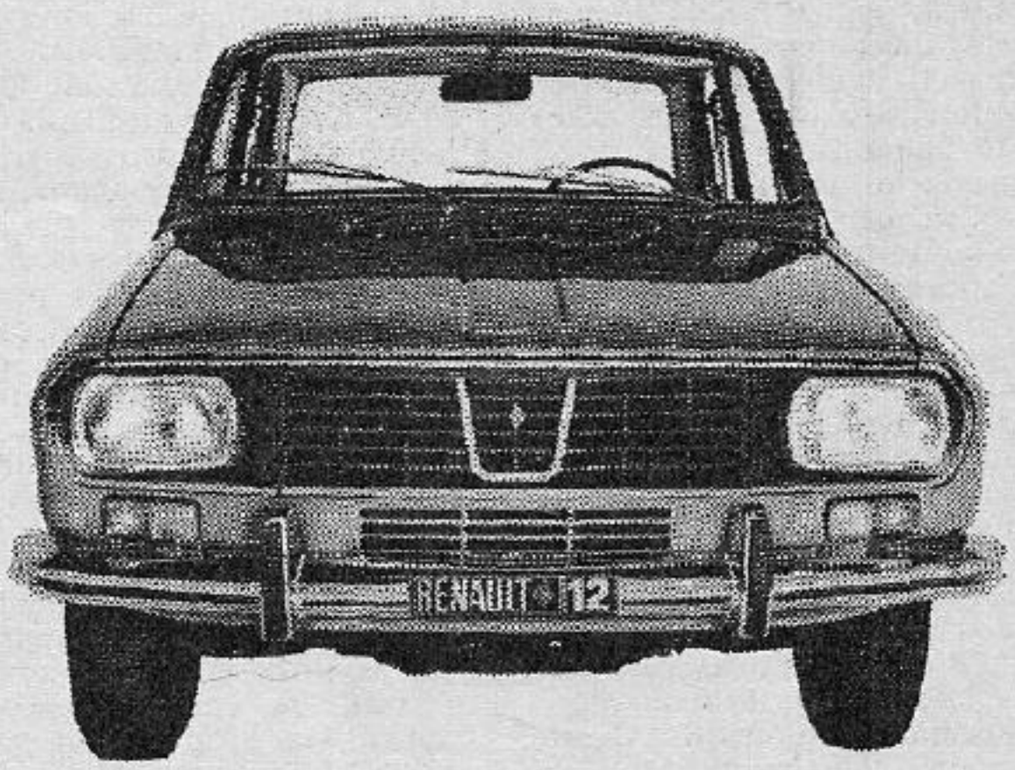
Dos teorías existieron en base a la presencia del Gallego Cupeiro en Río Cuarto. Algunos opinaban que ya era campeón aunque no corriera el domingo, mientras que otros opinaban que para serlo por lo menos debía largar. "Yo ya soy campeón, vine porque no tenía nada que hacer y me gustan los monoplazas" fue la respuesta del Gallego a la pregunta del sábado por la noche mientras comíamos en el Gran Hotel. Entre sus planes futuros está ir a correr a Brasil el próximo fin de semana con su Sport Prototipo, y también se rumorea su posible vinculación con Herceg. Lo que indicaría su cambio de marca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR S. A.

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Venga a habitar su Renault 12



Y cuando lo maneje va a entender por qué, con su línea Flecha, es más bajo adelante y más alto atrás.

Va a entender su precisa mecánica.

Va a vivir su confort: cómodos asientos regulables e inclinables, piso plano, baúl espacioso.

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el Poder del Diseño.

RENAULT 12 es un producto
IKA RENAULT

ROMBO FLORIDA
Avda. Mitre 333 - Florida

AUTOMOVILES PITTALA S.A.
Avda. Rivadavia 17702 - Morón

ROMBO SUR
Avda. H. Yrigoyen 8525 - L de Zamora
Avda. H. Yrigoyen 12802 - Adrogué

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

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

EL BERTA LR-V8

Finalmente está todo listo para que el primer Berta LR V8 ruede en prueba por la pista del Oscar Cabalén. No se pudo girar entre sábado y domingo como estaba previsto pero la obra máxima del mago está pronta. Todos los detalles del crucial momento y hasta un adelanto que muestra la ilimitada capacidad de Berta: también está listo el desarrollo teórico del mismo motor V8 para Fórmula Uno Internacional

La mañana del domingo amaneció tan desapacible como las dos anteriores que le precedieron. Es que, en Córdoba, luego de una gran tormenta de tierra que hubo hace 48 horas el clima varió tanto que está irreconocible. Parece una ciudad de nuestro sur, Zapala, Trelew, Río Gallegos, cualquiera, porque está siendo azotada permanentemente por un viento, frío, persistente, fuerte y molesto. Casi como todos los vientos.

Imagínense que con este panorama era muy poco probable que Berta y su gente pudiera animarse llegar hasta el autódromo. El viento imposibilitaba las prácticas aun cuando todo estuviera listo. Pero, a pesar de todo nos llegamos hasta el autódromo temprano tratando de detectar auditivamente ese sonido nuevo que ha nacido hace poco en La Fortaleza. La pista estaba en calma. Nadie había podido vencer la resistencia del viento que allí era más huracanado.

Seguimos camino y a las 9 ya estábamos en La Fortaleza. Llegamos casi juntos con Pepe Diez quien se venía sacando las telarañas de un sueño que anoche no había sido completo. Anoche era sábado.

Dentro del taller-fábrica la actividad era escasa. Tan sólo un chapista trabajaba sobre la Liebre de Luis Di Palma masillando el techo y el lateral derecho para pintarla. Se estaba dejando en condiciones el coche Nº 1 del TC "A" tras su vuelco sureño.

Después fueron llegando todos. Primero Emilio Bertolini a probar en el dinamómetro su Tornado TC. Ese motor le servirá para volver a la actividad en una categoría que no le gusta del todo pero que le agradará correr porque es en la montaña y a pesar de saber que largará de atrás y con pocas posibilidades en la primera etapa hasta que se acomoden las cosas.

Cuando llegó Oreste en medio de un bostezo ya todos estaban trabajando en las tareas que estaban inconclusas. Muy pocos dedicados al TC y la mayoría elaborando elementos para el SP, prioridad uno del grupo.

Con Berta revisamos en un rápido análisis las cosas que le faltan al auto para seber si se podrá rodar en pocas horas. Nos quedaban las esperanzas que, aunque más no sea a última hora de la tarde, podríamos ver andar por primera vez al conjunto completo de motor y chasis "todo argentino".

El auto del pueblo, la esperanza nacional sobre ruedas, como lo han bautizado algunos, está sobre caballetes. A un metro del suelo está logrando —tal vez — su sueño propio de volar.

Mientras enumeramos lo que falta los mecánicos se apresuran a armar la carrocería completa, dos inmensos cascarones color celeste metalizado, para poder fotografiarlo ya terminado. Y aquí el primer detalle. Falta pintar una franja transversal amarilla sobre la trompa. De esta manera se conseguirá una versión actualizada de los colores argentinos internacionales. El coche todo metalizado celeste tiene un aspecto imponente y el "hocico" amarillo le dará el toque de vida que le está faltando.

En cuanto a los elementos mecánicos que aún no están incorporados al auto son: los soportes de los frenos traseros, que van a la salida de la caja y que en ese mismo momento Oreste se dispone comenzar a fabricarlos partiendo de dos pequeños trozos de metal y acotando **"pensar que en Europa esto ya viene hecho y lo comprás en cualquier momento"**; también faltan las dos mazas traseras que fueron llevadas a templar y que sólo falta retirarlas, dos bieletas de la dirección y las dos llantas traseras que entregó "Ruedas Argentinas". Como se podrá apreciar el auto está listo pero dos o tres elementos claves para el armado del tren propulsor que todavía no están en Alta Gracia no sólo impiden el rodaje sino la casi antojadiza satisfacción que Oreste quiere darse de verlo al coche apoyado en el suelo sobre sus cuatro enormes patonas.

Y ese es uno de los aspectos que a Berta lo tienen tranquilo. A través de un contrato con Good Year dispondrá de las mejores y más actualizadas gomas que precisará el auto para estar a la altura de los más competitivos. El juego que acaba de recibir es similar al utilizado por Jackie Stewart para la conquista de campeonato de mundo de este año y similar, también, al que le vimos usar a Lole Reutemann en Brands Match sobre el BT-33 de Fórmula Uno.

Adelante llevará sobre llantas de 11 pulgadas los neumáticos 3.50/11.20-13, y atrás sobre llantas de 16, los de la medida 5.50/15.30-13, ambos de perfil bajísimo y con un compuesto de caucho amado G-18 apto para rotación a altas temperaturas (entre 70 y 80 grados). Pero estas gomas serán las que se utilizarán para entrenamiento, ya que antes de dos semanas estarán en la Argentina las **G-26** que no sólo tienen los mismos valores sino que le quitan menos potencia al motor. Estas cubiertas son absolutamente lisas, carentes de dibujo, y sólo cuenta con 36 ranuras de una pulgada de largo por 1/8 de pulgada de ancho a todo lo largo de los bordes de la misma. Tiene también las ranuras correspondientes para poder medir la temperatura.

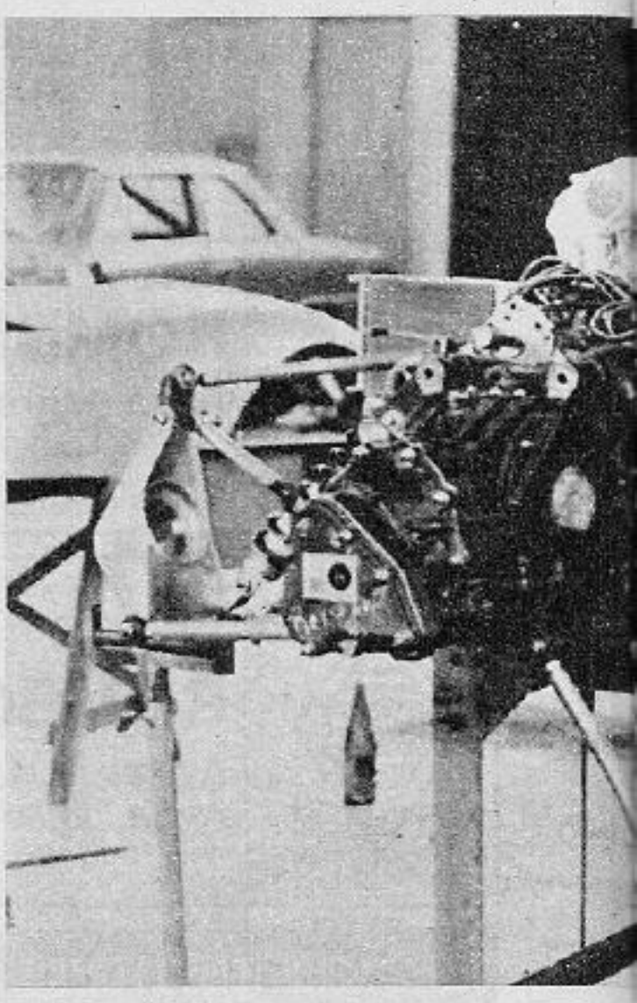
Los entrenamientos comenzarán de inmediato. Es por eso, lector, que cuando estas páginas entintadas estén en sus manos Ud. ya sabrá —seguramente— de los primeros ensayos del Berta-LR. Se harán en el autódromo cordobés y si el de Buenos Aires se llegara a habilitar, continuarán allí, o en su defecto las últimas pruebas de velocidad se efectuarán en Maggiolo para mayor seguridad.

Todas las pruebas se harán con un solo auto, conservando el otro que también está casi listo (sólo falta armarlo) para ensayar directamente en Buenos Aires. Motores hay dos listos. A uno le falta colocar los casquillos de la tapa, a otro le falta el cigüeñal para poder armarlo y que se completará antes del viernes próximo, y hay dos más que están completados en un 80 por ciento aproximadamente.

Siguiéndolo por todo el taller a medida que va haciendo cosas nos enteramos de las últimas novedades. Berta dixit: **"Creo que un buen tiempo en el Cabalén estará en el orden de los 54", teniendo en cuenta que los F.2 han hecho 54"4, ya que siempre los SP han hecho en Europa los mismos tiempos o muy parecidos a los de F.2 en determinados circuitos. Son casi 206 kms. por hora. Además hay que contar que los pilotos están muy faltos de entrenamiento. Aparte de los dos confirmados —Di Palma y Bertolini— elegiré a otros dos de la lista que resulte seleccionada por el periodismo argentino. Con los que me interesa ya he hablado y todos están conformes de subir al auto, excepto uno —que no voy a decir quién es— que cuando lo consulté sobre si le interesaba correr el SP lo primero que me dijo fue, «¿y el derecho de partida para quién es?». Ese, seguramente no subirá".** Berta considera que no hay más de 5 ó 6 que están en condiciones de correr.

Por último nos señala que existe una posibilidad de ir el 19 a correr en Interlagos con los dos Berta - Tornado, respondiendo a una invitación de los organizadores brasileños.

HECTOR ACOSTA

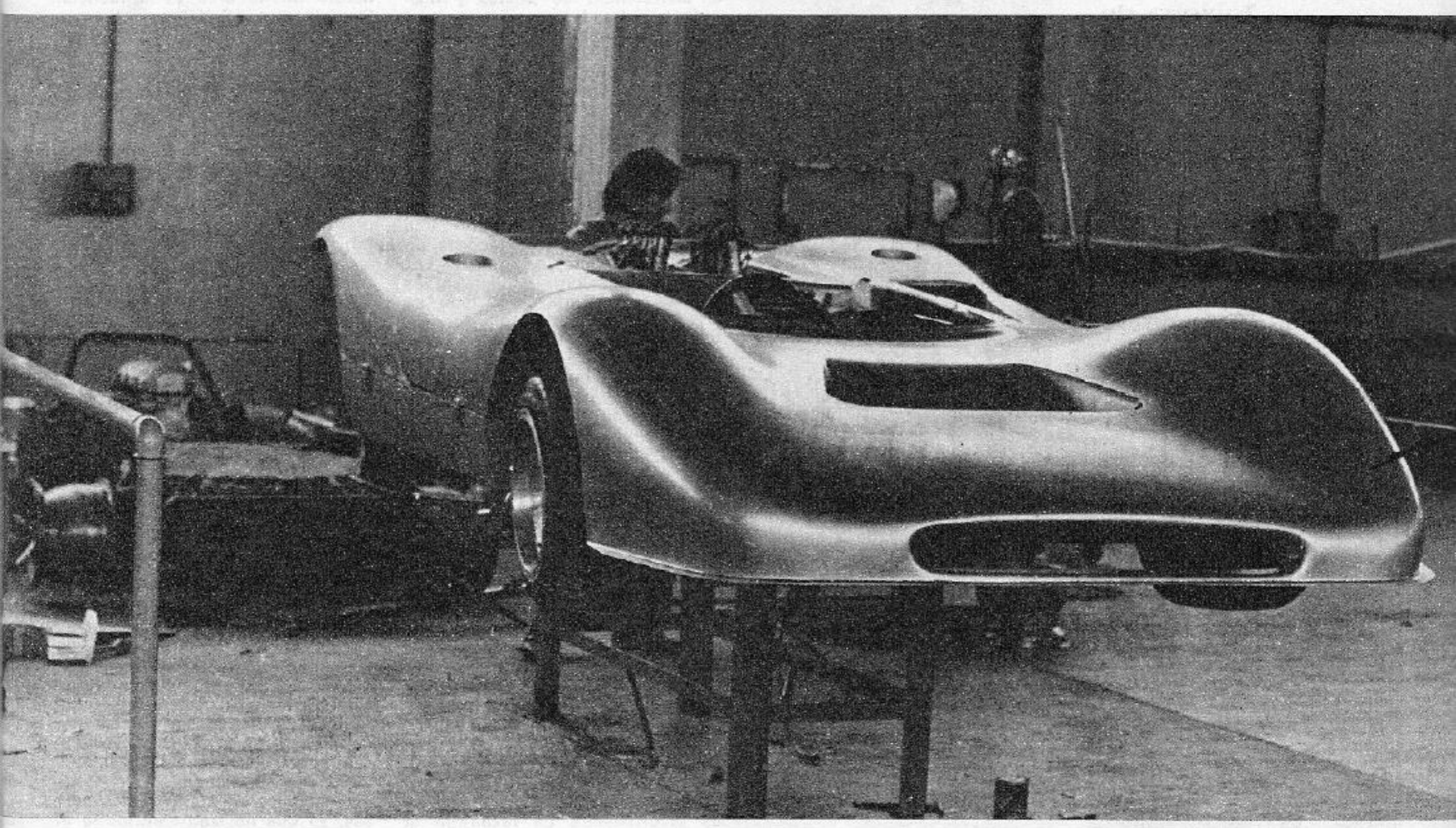


Desde atrás se ve el motor Berta V8

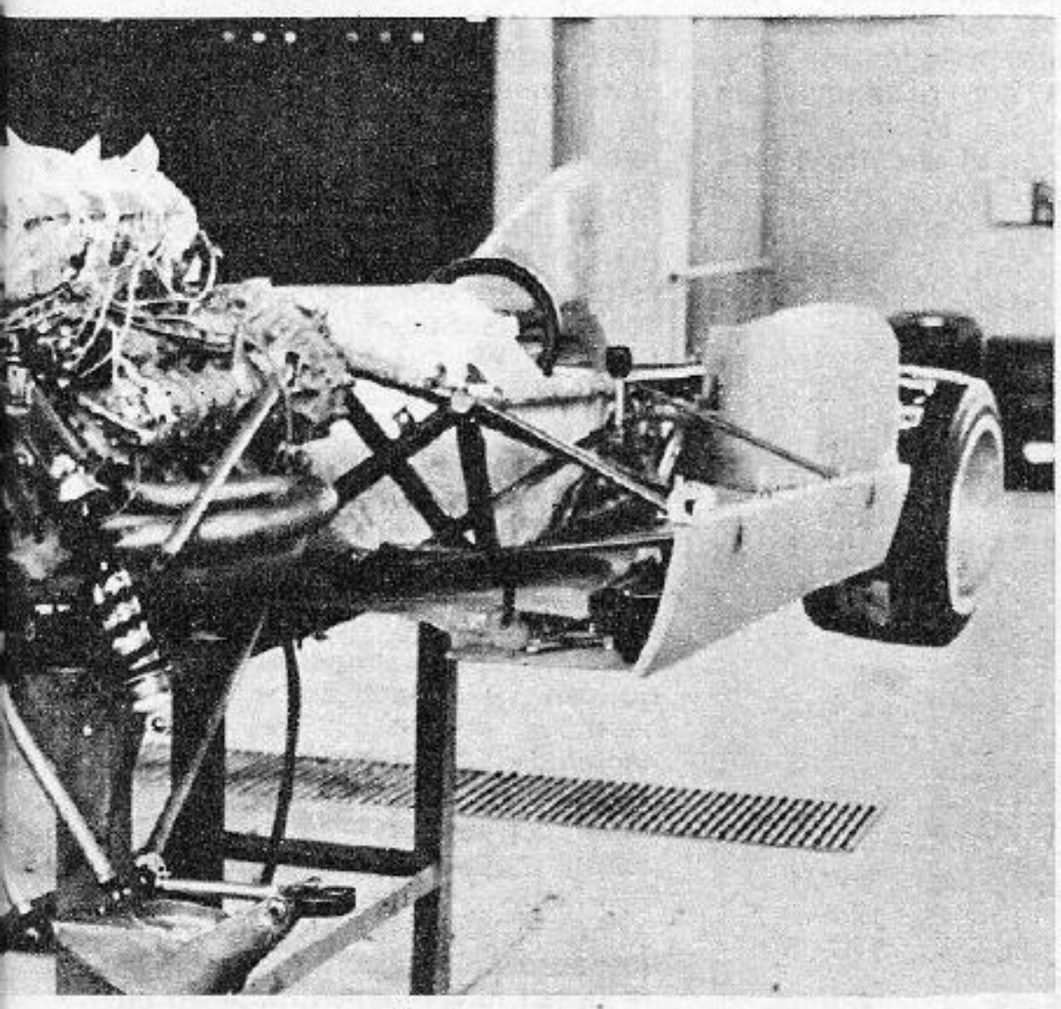
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN ALTA GRACIA

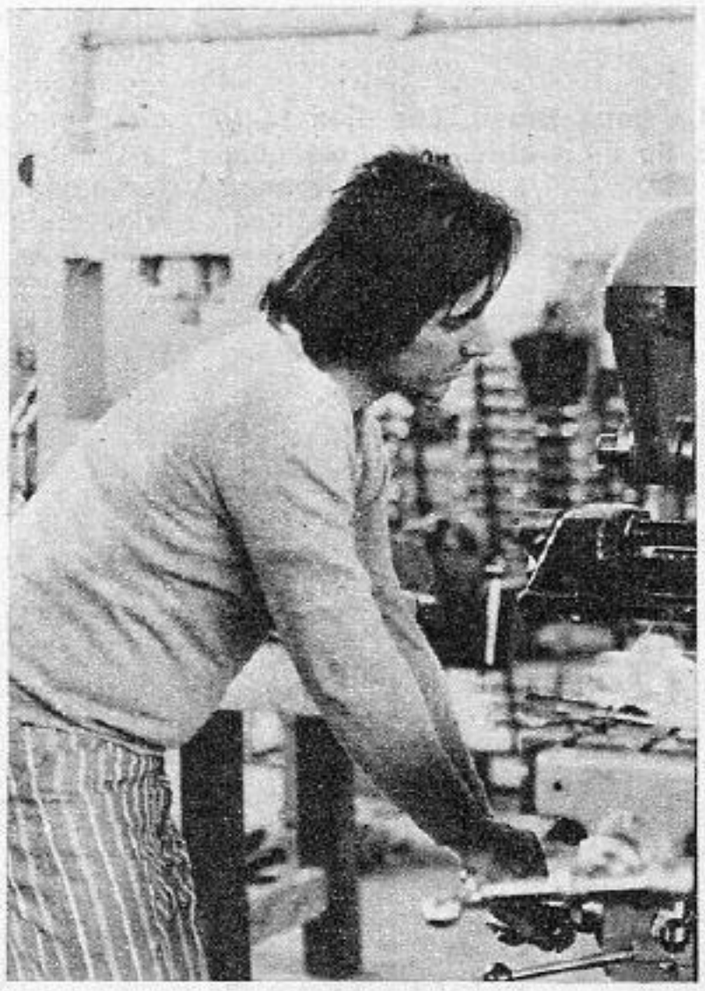
SALE A LA PISTA



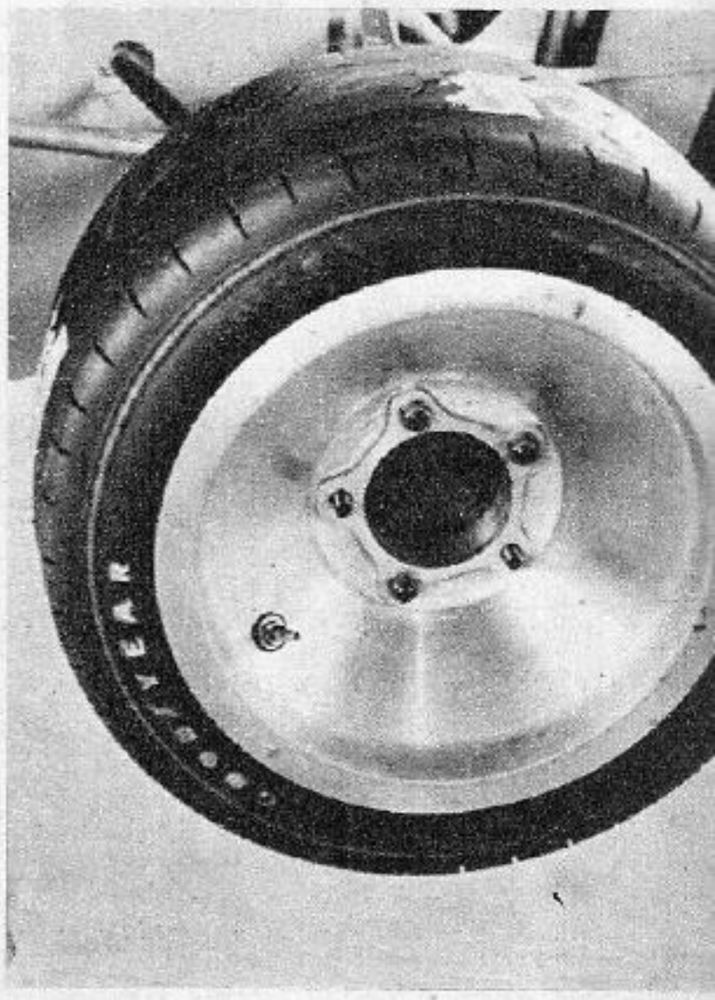
El Berta con motor instalado y flamante color celeste metalizado al cual se le agregará una franja amarilla adelante. Sólo faltaban para salir a rodar las llantas traseras que estaban a la entrega.



nido al chasis y la suspensión trasera derecha con el portamazas.



El alquimista en su atanor. La piedra filosofal será arrojada en la temporada.

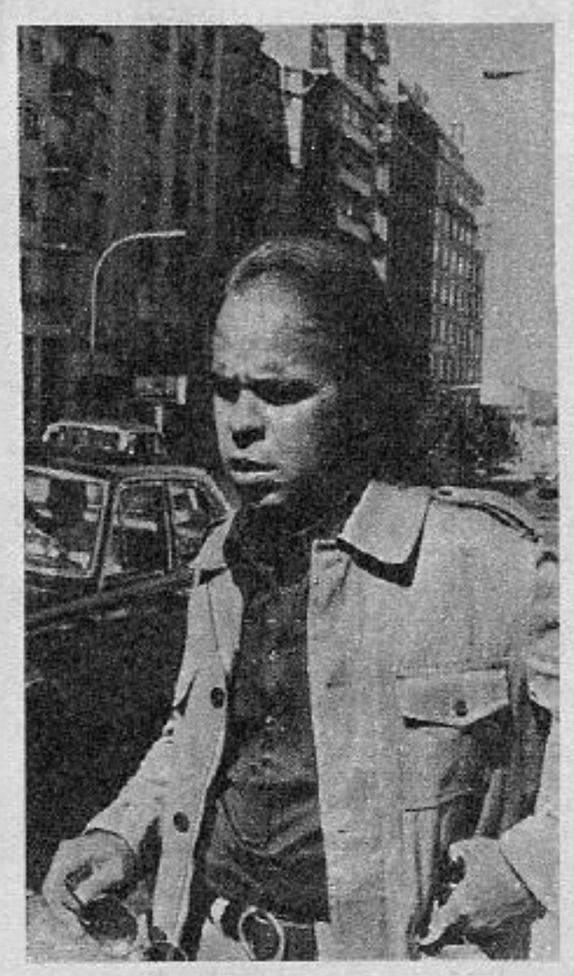


Esta es la novísima goma Good Year G-18 (3,50/11,20) recién llegada La vemos armada.

¿Y LA COPA SUD

Pedro Victor De Lamare, Antonio Teixeira de Barros y Mario Patti estuvieron la pasada semana de Buenos Aires realizando contactos para la copa Brasil a correrse a mediados de este mes. Estuvimos con ellos y charlamos sobre el futuro de la Sud-Am.-

por JORGE A. AUGE BACQUE



Pedro Víctor de Lamare: "Hay que defender la Copa Sud-Am y hay que apoyarla a muerte".



Horacio Steven: "Con la Sud-Am se abre un nuevo mercado para nosotros, los constructores".

La Copa Brasil. Los días 11 y 18 de diciembre, con presencia de por lo menos 5 autos argentinos.



Desde hace un par de años, los organizadores argentinos y brasileños vieron con muy buenos ojos el intercambio de pilotos y máquinas entre los dos países. La primera incursión de este tipo fue la carrera de Interlagos para autos de Turismo, donde viajaron los Torino del equipo de "Chiquito" Edreira, el Fiat 1500 cupé de Roberto Galluzzi y Roberto Sáenz, el Peugeot 404 de Mayorga-López y el 404 de Gagliardi-Galanti. Fue en esa carrera donde los argentinos que habíamos viajado con la delegación descubrimos a un tipo snsacional, que además corría en auto: Pedro Víctor de Lamare. Los argentinos usaron su taller en las puertas de Interlagos y todo su equipo se brindó para que los autos que venían de Buenos Aires pudieran estar en óptimas condiciones el día de la carrera.

A partir de ese momento, el intercambio de pilotos se acentuó a través del viaje de argentinos al Brasil y de brasileños a la Argentina. A través de esas visitas, Pedro Víctor de Lamare se reveló como un auténtico amigo de todos los que lo iban conociendo.

A fines de la semana pasada, De Lamare viajó a Buenos Aires junto a Antonio Luiz Teixeira de Barros Jr. (director tesorero de la Federación Paulista de Automovilismo) y a Mario Patti (del Automóvil Club del Estado de San Pablo). Lo contactamos y tuvimos una larga charla con los tres, sobre el futuro y las posibilidades de la Copa Sud-Am.

.....

"Este viaje a Buenos Aires no es precisamente en razón de la Copa Sud-Am, pero sí tiene mucho que ver en relación al intercambio de pilotos argentinos y brasileños. Hemos venido a Buenos Aires a contratar a todos los pilotos argentinos que podamos para que vengan a San Pablo a correr la Copa Brasil en el circuito de Interlagos los días 11 y 18 del corriente. Si bien —como ya dije— no tiene nada que ver con la Sud-Am, creo que podemos involucrar esta carrera —la Copa Brasil— dentro de su área de influencia. Para la Copa Sud-Am tendremos dos carreras en Brasil: el 28 de mayo del '72 en el autódromo de Interlagos en San Pablo y el 24 de septiembre en el autódromo de Tarumá en Porto Alegre. Además, habrá tres carreras en la Argentina (Buenos Aires, San Juan y Oscar Cabalén), por lo que pienso que ha de ser un año muy significativo para esta nueva idea. Creo que el futuro es la Sud-Am" (Antonio Luiz Teixeira de Barros Jr.).

.....

El centro de operaciones de los representantes brasileños se fijó el pasado fin de semana en el hotel Lancaster de Buenos Aires, en la calle Córdoba. El sábado, Norberto Pauloni, Horacio Steven y Hugo Garibotti estuvieron con De Barros y con Mario Patti realizando las gestiones inherentes al viaje de sus respectivos automóviles a San Pablo. En otra mesa, Pedro Víctor de Lamare y nosotros mantuvimos una larga charla sobre el pasado, el presente y el futuro de la Copa Sud-Am.

.....

"Yo creo en la Sud-Am y pienso, además, que es la salvación del automovilismo tanto en Brasil como en la Argentina. Debemos hacer fuerza todos para que la Sud-Am sea una realidad y se concrete definitivamente. A la Copa la considero una de las más brillantes ideas automovilísticas de los últimos tiempos en nuestros dos países, ya que no sólo contribuirá al desarrollo de todo el automovilismo, y en especial los prototipos, sino que además llevará a la promoción y evolución de las industrias automovilísticas brasileñas y argentinas. En lo que a mí respecta, he sido uno de los que más han bregado por este campeonato en mi país.

"En Brasil ya hay aproximadamente unos cinco o seis autos que estarían en condiciones de intervenir en la Sud-Am en 1972: dos Chrysler V8 de Avallone, un Casari A-230, algunos Royale y Bino-Ford y mi Trueno Spider que me está terminando de construir Horacio Steven en la Argentina. En este momento lo fundamental es no modificar los lineamientos primeros de la Sud-Am que marcaban que durante 1971 podrían intervenir autos importados, pero que en 1972 esos autos deberían estar ya equipados con motores nacionales (argentinos o brasileños). Si en 1972 se dejan correr autos con motores importados se pondrá en peligro el futuro de la Sud-Am.

"En la Argentina todos los SP que corren son hechos en el país; en Brasil hay solamente cuatro autos importados. ¿Por qué hacer un campeonato teniendo en cuenta las

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

-AM?

posibilidades de unos pocos (los importados) y no de la mayoría? Definitivamente, creo que en el próximo año no se deben permitir los autos con motores importados. Es una de las bases del éxito de esta Copa Sud-Am" (Pedro Víctor de Lamare).

.....

A los pocos minutos de charla, Horacio Steven se sumó al grupo de los que charlábamos y opinábamos sobre el campeonato Sud-Am. Muy relacionado con De Lamare y uno de los creadores de la copa, Horacio Steven coincidió en un todo con lo dicho por el piloto paulistano.

.....

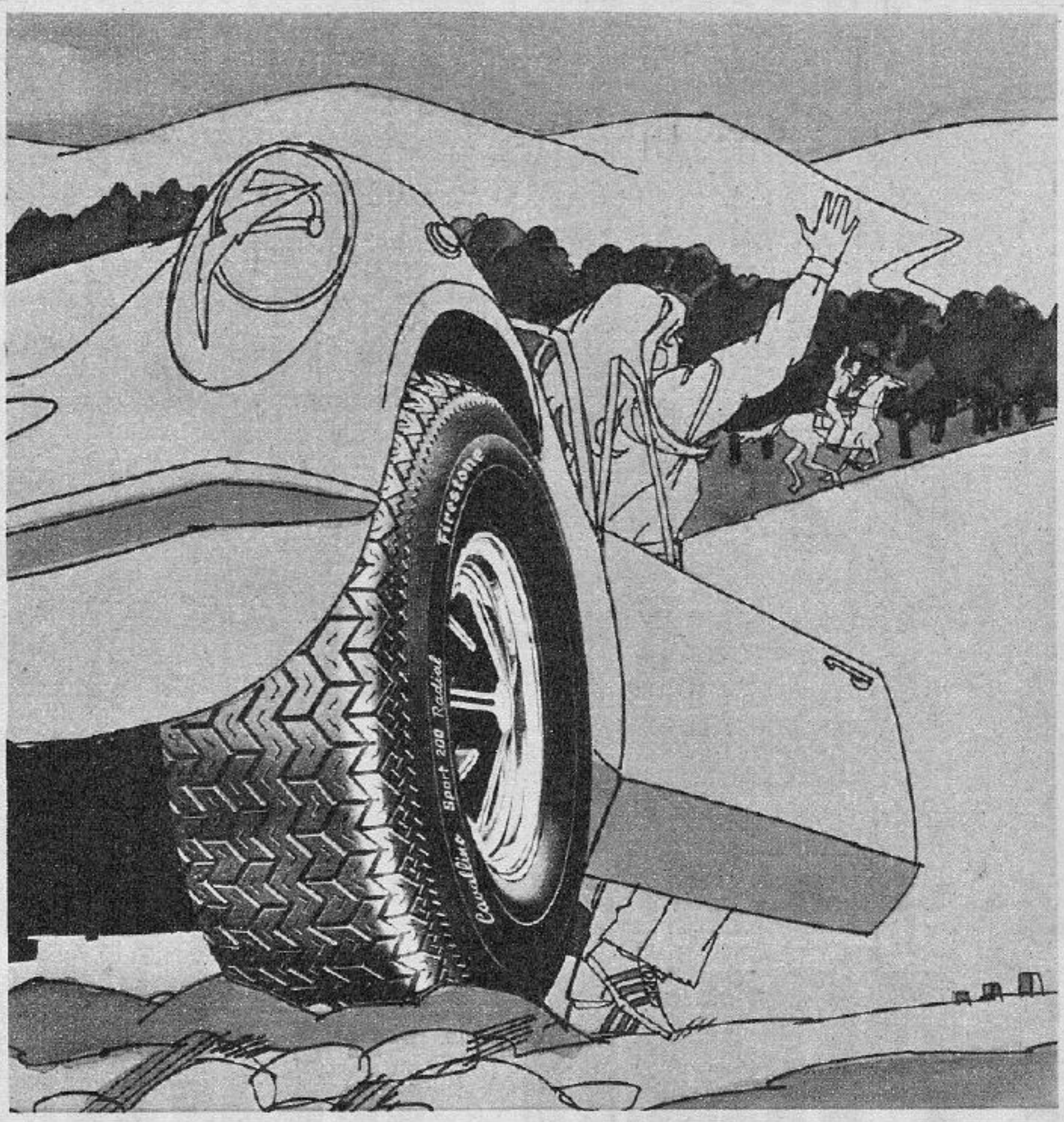
"A Pedro lo considero como uno de los pocos que creyó en la Sud-Am. Tanto es así que un día vino a mi taller y me compró un auto para poder correr en 1972 con un vehículo que estuviera dentro de los reglamentos de la Sud-Am. También Avallone, en Brasil, está trabajando fuerte en terminar seis autos que serán impusados con motores Chrysler V8. Todos estos esfuerzos deben ser respetados y la reglamentación de la Copa debe quedar tal como está, en sus distintos pasos progresivos. Como constructor, considero que la Copa Sud-Am es una gran idea. Por mi parte, nos abre a los constructores un nuevo campo de acción y un mercado potencial muy importante. Tanto es así que ya estoy trabajando en algo para el año que viene y Pedro Víctor será mi contacto en San Pablo.

"En otro orden de cosas, pienso que el calendario de la Copa Sud-Am no ha sido muy bien elaborado. ¡Fíjese! La carrera de Interlagos es el 28 de mayo en San Pablo y resulta que siete días antes tenemos una carrera en Maggiolo por el Campeonato Argentino. Es el mismo caso de la carrera de Tarumá, que se corre siete días después de Concordia. Considero que la CADAD nos tendría que haber dado un poco más de tiempo entre carrera y carrera.

"¿El futuro de la Sud-Am? Si no aparecen inconvenientes de último momento, la Copa Sud-Am será el futuro de nuestro automovilismo, y no sólo del Sport Prototipo" (Horacio Steven).

.....

El domingo a la mañana, los talleres de Formisano y Cupeiro recibieron la visita de los dirigentes brasileños para tratar de llegar a un acuerdo para la Copa Brasil. Quizá el futuro de nuestro automovilismo dependa de esas tratativas, volcadas a 1972



Cavallino Sport 200.
La nueva radial de más larga vida.

Mayor aguante. Seguro diseño antideslizante, muy deportivo. Insuperable performance.

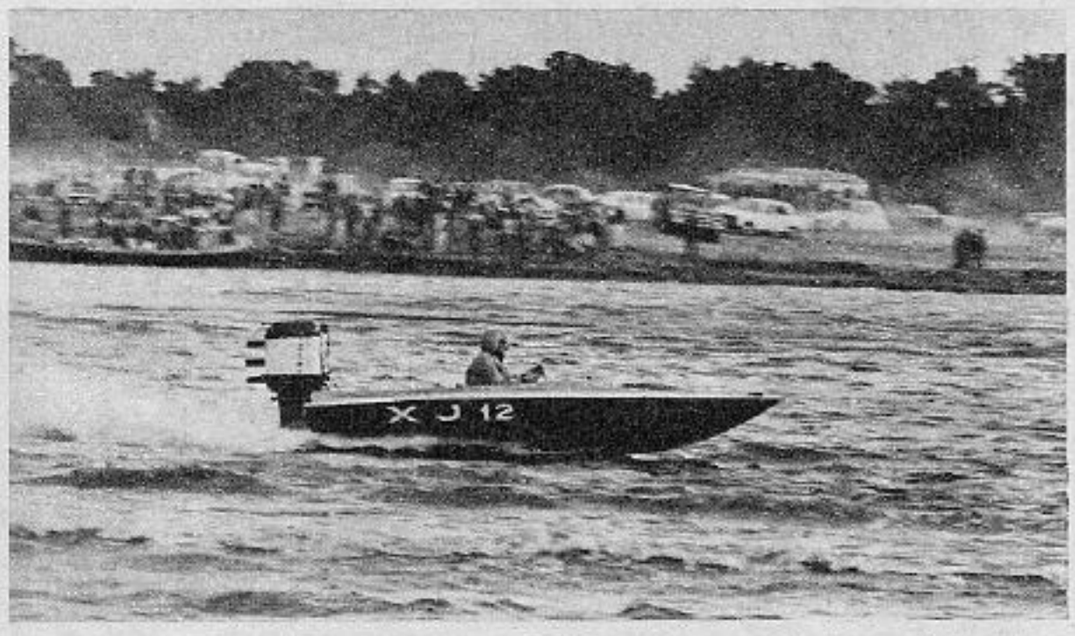
Apóyese sobre Cavallino Sport 200. Sentirá la diferencia en curvas y frenadas. Y en el rendimiento, porque es Firestone Construcción Triple Fuerte.

Disfrute su larga vida, exíjala en su revendedor Firestone.

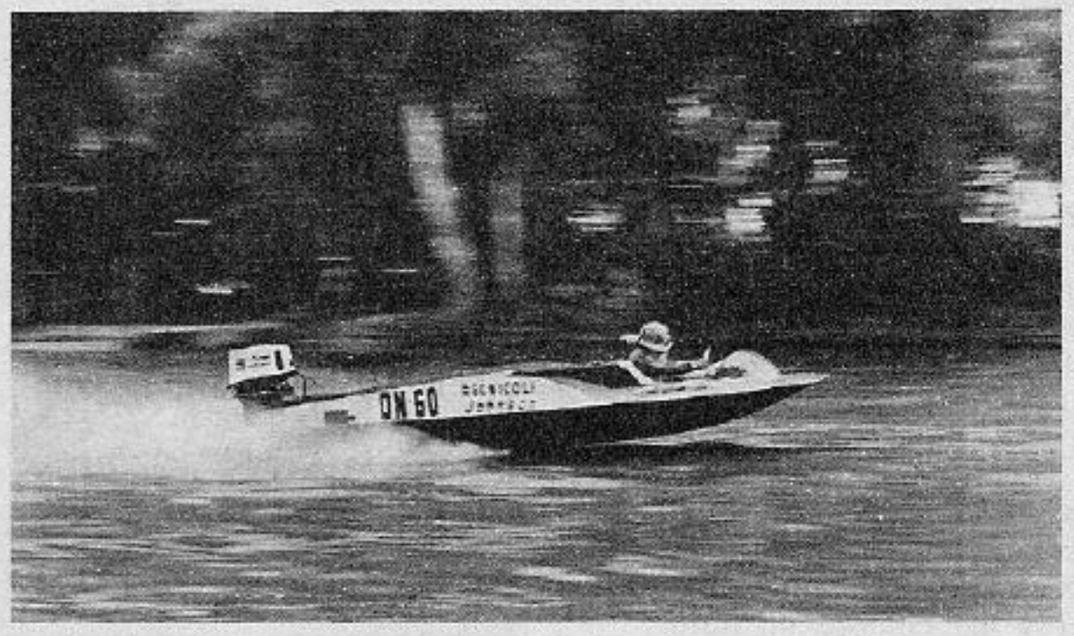
Cavallino Radial
Sport 200
Firestone
LA GRAN DIFERENCIA A SU FAVOR

por NICOLAS GELORMINI

La séptima victoria consecutiva en esta carrera de Alberto Regnicoli lo ratifica como un especialista en carreras de río. Jorge, por su parte, no solamente se dió el gusto de puntear largo rato la competencia sino que se ubicó a sólo tres minutos de su primo, al tiempo que triunfaba en su categoría. José Pini, en Turismo Argentino, sigue mostrando buena aptitud para estas competencias



Ricardo Viaggio sigue la racha de primeros puestos en el río; justo premio a un infatigable animador de la categoría.



La lancha de Jorge Regnicoli; con semejanzas de Batman en su diseño, también "voló" sobre las aguas: fue primera en su clase.

¡COMO ANDAN LOS

Condiciones increíblemente calmas de las aguas del Paraná esperaron a los veintiún corredores que largaron el VII Gran Premio Motonáutico que une a Buenos Aires con Rosario. La ausencia de viento y el poco tráfico de barcazas que encontraron los pilotos favorecieron los altos promedios, aunque las aguas en bajante hacían aparecer peligrosos bancos de arena que usualmente quedan bastante abajo de la superficie.

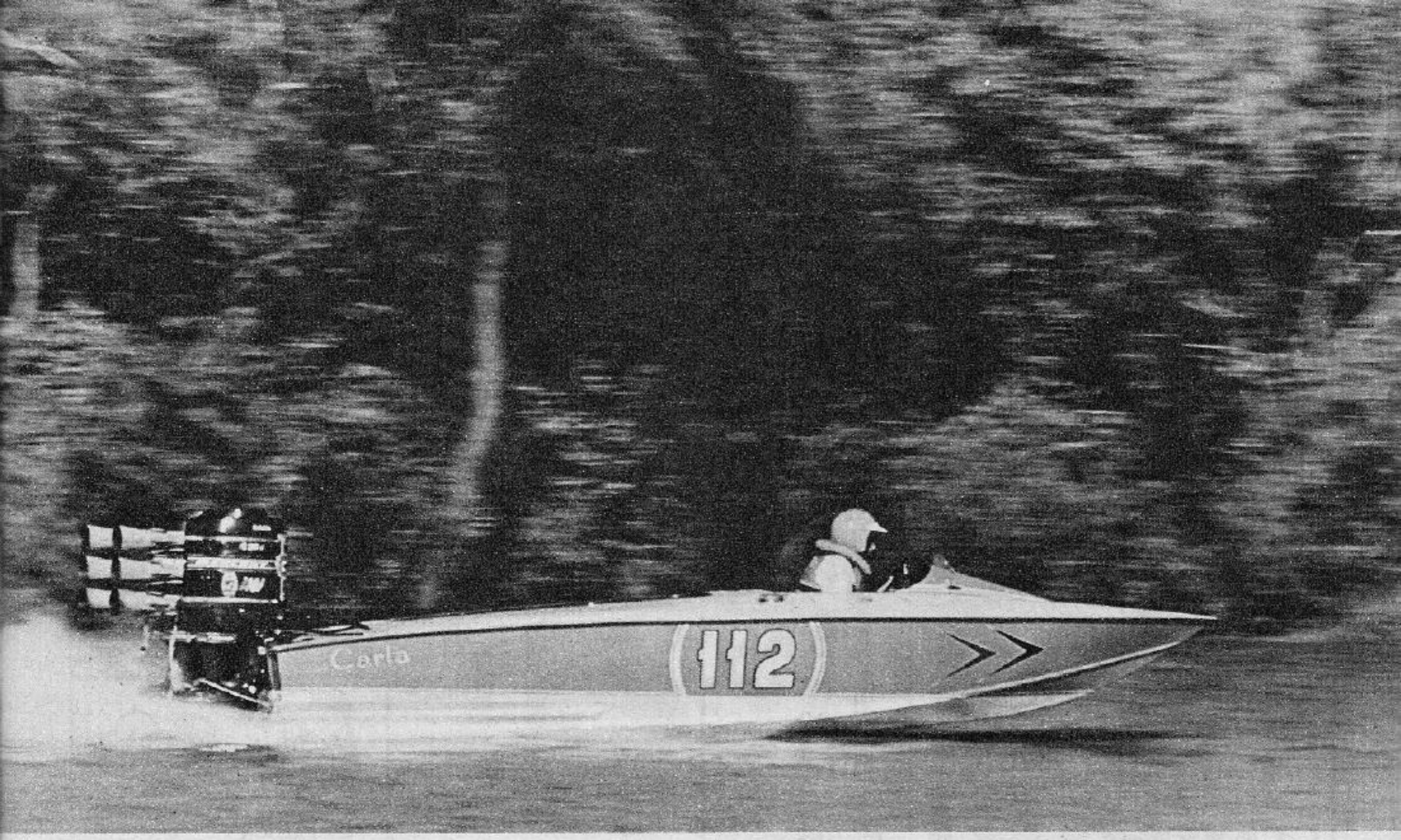
Una de las principales atracciones de la prueba, donde el número de inscriptos fue sumamente reducido, era el enfrentamiento tantas veces esperado de Pedro Soriano y Alberto Regnicoli. Desgraciadamente, el primero no logró hacer arrancar el motor de su Algramar, con lo que Alberto Regnicoli largó solo en su categoría. Y la historia volvió a repetirse: Alberto Regnicoli, con su Carla, no sólo se adjudicó la Fuerza Libre sino que estableció el mejor tiempo y un nuevo record para unir las dos ciudades.

¿Cuántas veces ha ocurrido lo mismo? Se le achaca elegir las carreras y no presentarse sino en las que tiene posibilidades de vencer; a eso podría responder que conoce las aptitudes y limitaciones de su casco y que haría un papel bastante ridículo en presentar su catamarán en el Lago de Palermo cuando está hecho fundamentalmente para río abierto. Se le achaca ser en extremo "prudente"; a eso podría responder que entonces son mucho más prudentes los que llegan detrás de él, que hace siete años que gana esta carrera y que nunca le ha prohibido a nadie andar más rápido que él. En resumen, que una Cinta Azul más fue a parar a los bien nutridos escritorios del "Ñato" Regnicoli.

Para los que gustan de las estadísticas damos a continuación los tiempos empleados por dicho piloto en las últimas siete ediciones de la carrera Buenos Aires-Rosario: en 1964 empleó 3h 26m 44s; en 1965 lo bajó a 3h 8m 31s, que en 1966 se elevó a 3h 15m 15s. En 1968 las condiciones del río solamente permitieron 3h 28m 51s, y en 1969 por primera vez consiguió bajar de las tres horas: 2h 41m 37s. El año pasado, es decir en 1970, bajó en más de 20 minutos ese tiempo, estableciendo 2h 20m 45s; y ahora, en 1971, fijó el record en 2h 12m 43s. Si se divide la distancia de algo más de trescientos kilómetros por ese tiempo, el promedio resulta impresionante, pero debe tenerse en cuenta que en este tipo de carreras resulta casi imposible medir exactamente cuánto ha recorrido un piloto, ya que en muchas zonas cada corredor elige lo que considera su mejor camino entre islas e islotes. Sin embargo, sea cual fuere el promedio, la verdad es una sola: otra vez la Carla mostró el camino al resto, quizá con muchísimo menos margen que en otros años, ya que Jorge Regnicoli, primo de Alberto, entró a sólo tres minutos de él, pero ratificando excepcionales cualidades de conducción y, fundamentalmente, de preparación del equipo. Pedro Soriano, para quien la carrera se presentaba muy favorable por lo calmo del río, se quedó sin largar por una causa tan infantil, según él mismo lo cuenta, que resulta increíble. **"Había mandado mis mecánicos a San Pedro para el reabastecimiento, por lo que arrojé mi lancha al agua con ayuda de dos amigos. Por un lado estaba yo con la cabeza en la carrera, por otro mis amigos no estaban en los detalles de mi Algramar; en resumen, que ninguno se acordó de destapar los carburadores, a los que por precaución habíamos cubierto con trapos. Arrancó el motor, pero a los dos minutos era tal el ahogo que treinta minutos después desistimos de intervenir."**

En la clase Turismo Argentino volvemos a ratificar lo que dijimos en otras ocasiones: José Pini demuestra una rara habilidad para carreras de este tipo: Carmelo, Nueva Palmira y ahora Rosario lo señalan como uno de los pilotos más aptos para navegar en "ruta". El año pasado esa categoría se había ganado con 4h 45m 35s, tiempo que Pini se encargó de bajar en 13m 50s.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Alberto Regnicoli fue otra vez el más rápido; saca poco la lancha, pero cuando lo hace es para meterse otra Cinta Azul en el bolsillo.

REGNICOLI !

En la XI triunfó Jorge Di Fiore, si bien su éxito se vio favorecido por inconvenientes de Germán Barbot, quien llegó sensiblemente retrasado. Sin embargo, es digna de elogio la actuación del piloto de la Orca GT, que empleó exactamente el mismo tiempo que Barbot el año pasado: 3h 7m 55s.

En la XJ, Ricardo Viaggio aprovechó la soledad en la que lo dejaron sus rivales y empleando 42 minutos más que el año pasado (en que había cumplido el recorrido en 3h 7m 57s) se llevó el primer puesto con abundantes puntos para el campeonato argentino.

Llegamos a la ON, donde la nueva Orca II de Jorge Regnicoli se adjudicó la categoría después de haber mantenido un sensacional mano a mano con su primo Alberto, al que llegó a aventajar en la primera parte del recorrido. Evidentemente, este nuevo aparato de Jorge Regnicoli anda muchísimo. En cuanto a Néstor Sarthou, piloto de la Melange, fue descalificado según la información que hemos recibido el lunes siguiente a la prueba. La situación fue así: Néstor Sarthou largó con su lancha, pero a la altura del Antequera tuvo problemas de motor, por lo que su hermano Juan Carlos le cedió su embarcación, con la que llegó a Rosario en 2h 41m 25s. Sin embargo, el artículo 37, inciso c), del Reglamento Deportivo Motonáutico dice: "El timonel deberá utilizar en las mangas y series el mismo casco y motor", y, entendiendo las autoridades que ello no se había cumplido, procedieron a descalificarlo. Realmente, lo interesante desde el punto de vista deportivo era el duelo Orca GT-Melange y el resultado del nuevo Mercury; habrá que esperar el próximo domingo 12 en el Lago de Palermo.

Además de la actuación de Alberto Regnicoli lo más positivo de esta carrera debe ser la performance de la Orca II, que vuelve a demostrar, como ampliaremos pronto, que junto a la Melange están a nivel de campeonato mundial.

VII GRAN PREMIO MOTONAUTICO
BUENOS AIRES-ROSARIO
Club Organizador: Motonáutico Rosario - Fecha: 28/XI/71
Escenario: Aguas del Paraná

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO
Categoría hasta 60 HP

1º	José Pini	Tahutah	4h 31m 45s
2º	Luis Hans	Gold Fish	4h 32m 50s
3º	Oscar Botti	Changuita II	5h 32m 07s

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

1º	Raúl Pereyra	Pyraña	3h 49m 37s
2º	Emilio López	Cadorcha VIII	3h 50m
3º	Eduardo Gamst	Trueno	3h 58m

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

1º	Arturo Tirsendo	Titán	3h 48m 15s
2º	Marcelino García	Huayra II	4h 31m 45s

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

1º	Jorge Di Fiore	Orca GT	3h 07m 55s
2º	Lucio Morales	Laureana VI	3h 09m 50s
3º	Germán Barbot	Chita XVI	4h 13m 37s

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

1º	Ricardo Viaggio	Troncomóvil	3h 49m 25s

FUERA DE BORDA DE CARRERA
Categoría ON
(para motores de más de 1.500 y hasta 1.650 cm³)

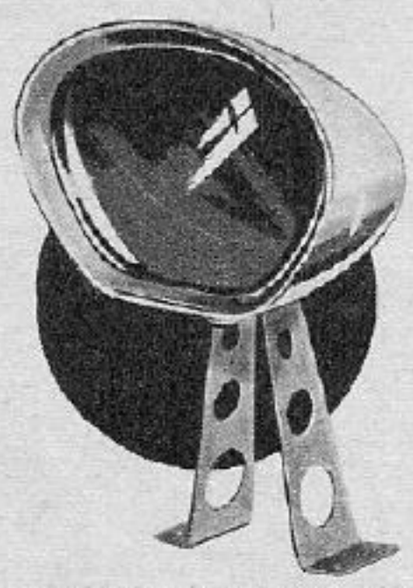
1º	Jorge Regnicoli	Orca II	2h 15m 47s
2º	Carlos Fleck	666	3h

FUERZA LIBRE

1º	Alberto Regnicoli	Carla	2h 12m 43s

ESPEJO RETROVISOR
DINO CORSA
DEPORTIVO

DISENO DE AVANZADA...
COLORES ORIGINALES
PARA FIAT Y PEUGEOT



ES UN PRODUCTO
TORINO S.C.A.
SANTA ROSA Y SAAVEDRA - VICTORIA
Pcia. de Bs. Aires - Tel. 89-7339



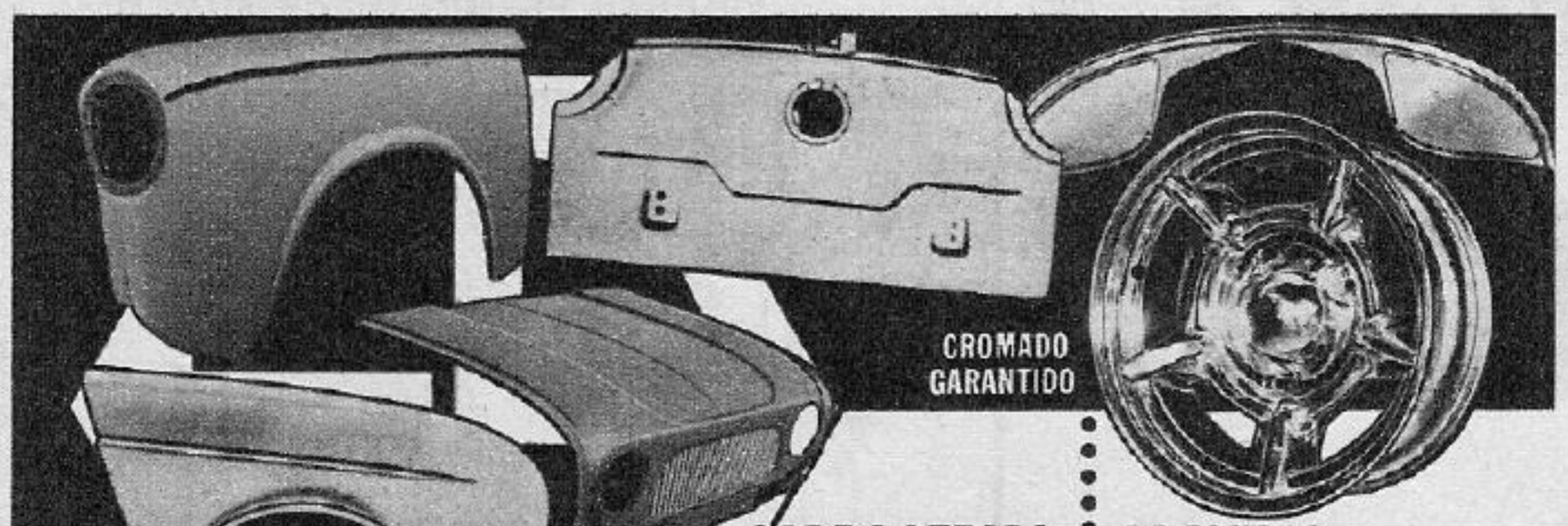
SU FABRICA

SONORIDAD REGLAMENTARIA

COLOCAMOS EN EL ACTO:
SILENCIADORES, CAÑOS DE ESCAPE
ORIGINALES Y EQUIPOS DEPORTIVOS.

MARLIT®

BATALLA DEL PARI 433 al 68 (Ex PALIQUE) T. E. 54-0303
HERRERA 582 - T. E. 21-4075 - BUENOS AIRES



CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS

LLANTAS Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino, Peugeot, Fiat 1500

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA

COLOQUE PARTES DE CARROCERIA
ESTAMPADAS "EMACA" SON EXACTAS

STOCK COMPLETO DE
TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE
PCIA. BS. AS. - TEL. 653-1175/8647
AV. JUAN B. JUSTO 8553 - CAP. FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

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

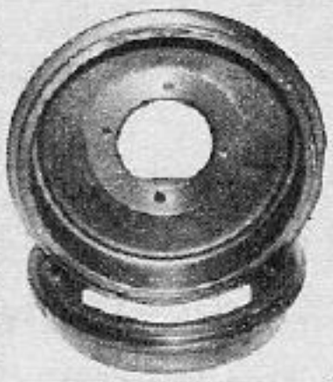
ELASTICOS ANGELITO



ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO

ANGELITO S.R.L.
MONROE 4069 - CAP. - T.E. 52-5262

CAMPANAS DE FRENO PARA CITROEN



PARA 2CV - 14 Y 18 HP.

REMO MACCAFERRI
Distribuidor Mayorista
CANGALLO 3486 - Tel. 89-4194 - Bs. As.

CITROEN

REPUESTOS - ACCESORIOS
HERRAMIENTAS - STOCK COMPLETO
REPUESTOS REPARADOS
CON RECAMBIO
Chasis - Travesas - Brasos - Capotas - Radiadores - Centrífugos - Embragues - Cigüeñales - Cilindros - Estabilizadores - Asientos.
SOLICITE COTIZACION
ENVIOS AL INTERIOR

R.I.D.A.C.
AV. LA PLATA 1917 • CAP. • 923-1247



LATEX CON SILICONA HUMEDO

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

PALANCA AL PISO

ESTAMPA M.R.



Para FALCON - FAIRLANE - VALIANT - DODGE CHEVROLET - CHEVY - FIAT - PEUGEOT - PICK-UPS Y OTRAS MARCAS

COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR

Fabrica y Distribuye:
ESTAMPA LTDA. S.R.L.
CARRASCO 267 - CAP. - T.E. 67-8106

---

butacas
lintap MR
y... nada más

Modelo Universal Reclinable



TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas

FIAT 600	$ 109.-
CITROEN	$ 121.-
RENAULT	$ 124.-
DI TELLA	$ 132.-
RAMBLER Ent.	$ 136.-
VALIANT	$ 137.-
FALCON Ent.	$ 144.-

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

SERVICE GASTON PERKINS

Gastón Perkins reunió a un grupo de personalidades que respondieron como en pocos casos al llamado de un verdadero hombre popular del automovilismo. El motivo de las copas no era para menos. Después de tantos años de estar relacionado con IKA Renault por correr autos de la marca, el "gaucho de Alberdi" intensifica ahora esa relación mediante la inauguración del service autorizado IKA Renault Gastón Perkins S. A.

El local, ubicado en la calle Zapiola (entre Belgrano y Saavedra) está magníficamente bien puesto con una decoración colonial que le da un aspecto inusual. Una gran cantidad de gente se sumó al ágape de la inauguración confirmando en las felicitaciones el aprecio que ha ganado Gastón en el medio automovilístico. De la misma manera nos adherimos nosotros.

REUTEMANN SOBRESALIENTE

Lole es un joven sobresaliente. Ya de niño sobresalía en su boletín de calificaciones de la escuela; luego fue al secundario, no se iba a marzo, etc. Por último decidió correr y parece que sabe. Tras una corta pero productiva recorrida por muchas categorías llegó a Europa y se doctoró en la facultad más difícil del mundo que es la de Fórmula Dos.

Todo lo bueno hecho por él este año sirvió para elevarlo definitivamente a un sobresaliente plano internacional y también así lo entendió la Cámara Junior de Buenos Aires que anualmente designa a los diez jóvenes sobresalientes del año y que incluyó en esa selecta lista a Carlos Reutemann junto a científicos, economistas, hombres de empresa y artes. El lunes pasado en el teatro Municipal General Alvear se hizo la ceremonia ad hoc y cabe destacar que con Carlos Reutemann por tercera vez se distingue con este premio a un joven relacionado con el automóvil. Antes lo habían sido Augusto Cicaré, el notable mecánico de Polvaredas y Oreste Berta de quien no hace falta recordar nada.

Una distinción más —y de gran prestigio— para Carlos Reutemann en este su gran año.

MAS DE REUTEMANN

Del sillón del teatro Alvear al avión de Aerolíneas Argentinas rumbo a París para recibir en solemne recepción en la FIA (Federación Internacional del Automóvil) el premio correspondiente al subcampeonato de F.2.

La gran fiesta se llevará a cabo el próximo sábado en la sede de la FIA (Place de la Concorde, París) y Lole regresará a ésta dos días después.

Por otro lado se confirmó la semana pasada que existía un Lola tres litros SP para que sea corrido en los mil kilómetros de Buenos Aires por la pareja Carlos Reutemann-Emerson Fittipaldi. Sin embargo, ambos están ligados por contratos a Brabham y Lotus, respectivamente y esos contratos señalan específicamente que no pueden correr más que en autos de fórmula. Sin embargo se gestionó la excepción para esa carrera y de tal manera el dúo argentino-brasileño tripulará seguramente un SP en los próximos 1000 Kilómetros.

Y OTRAS FIESTAS Y ASADOS

Hubo una que nos "tragamos" la semana anterior y que fue la fiesta de la Asociación de pilotos de F.2 en el Pinar de Rocha que resultó como se podía suponer: brillante.

Con pretensiones más íntimas, en cambio, Lutteral reunió en un pantagruélico asado a un pequeño grupito para celebrar la salida de la unidad número 300 del exitoso Comahue. También felicitamos.

COPA BRASIL: ARGENTINOS DE VIAJE

Representantes de la Federación Brasileña de Automovilismo y del Automóvil Club de San Pablo estuvieron en Buenos Aires la semana pasada para concretar los contratos con cinco o seis argentinos, para correr la Copa Brasil SP, los días 11 y 18 de diciembre en Interlagos.

Hasta el momento los pilotos argentinos que concretaron sus viajes son: Rubén Alonso (Vounta M3D-Tornado); Juan Carlos Salatino (Chango-Chevrolet); Jurgen Nathan (Martos-Peugeot) y muy posiblemente Jorge Cupeiro (Baufer-Chevrolet) y Nasif Estéfano (McLaren-Ford F.100).

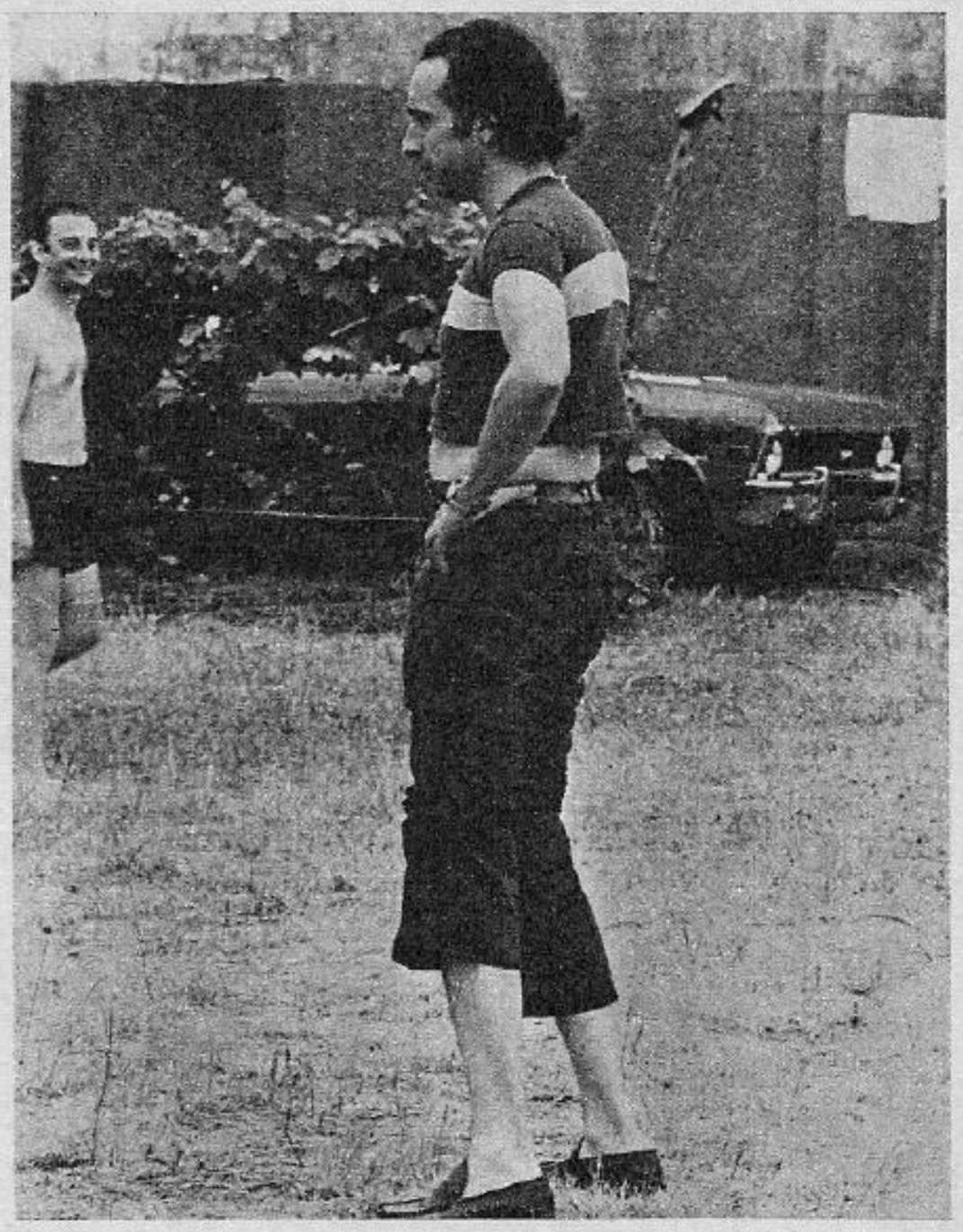
También para esta carrera llegaron a un arreglo Horacio Steven y el piloto brasileño Pedro Víctor de Lamare para que este último tripule en la Copa Brasil un Trueno-Sprint-Chevrolet.

FESTEJOS DEL EQUIPO CHAMPION DE COMPETICION

En el Club Americano, Champion Spark Plug Co —Champion a secas para los amigos— realizó la semana pasada una festichola para agasajar a los integrantes de su squadra corsaiola.

El señor Alexander H. Bell, gerente de ventas de la firma, después de ajustar la altura del micrófono a sus generosos 1,90 m., se refirió a los motivos de la reunión y entregó en nombre de Champion un magnífico presente a Juan Manuel Fangio, recordatorio de los veinte años de la primera conquista del campeonato mundial. El presente era una réplica escultórica bañada en oro del Alfa Romeo 158 con el que el Chueco triunfó en el G.P. de España en 1951 →

LIBRO DE PASES 72: ¡SENSACIONAL!



Jorge Cupeiro: A partir de 1972 con la camiseta de... ¡Ford!

Si bien ya habían comenzado a anunciarse algunos importantísimos cambios de marca para 1972 en lo que a automovilismo internacional se refiere, el automovilismo local no se había visto conmovido por ninguna noticia que proveyera cambios de monta para 1972.

Pero en esta última semana se pudo saber que varios son los pilotos que pasarían de una a otra marca, en Sport Prototipos y Turismo de Carretera.

La más importante de estas noticias estuvo a cargo de un llamado telefónico llegado el viernes a última hora a nuestra redacción, donde se nos informó que Jorge Cupeiro había mantenido, en un carrito de la Costanera, una charla formal con José Miguel Herceg, Roberto del Campo y Carlos Nanni. En esa charla se trató el pase de Jorge Cupeiro a la marca del óvalo para 1972 y fue Roberto del Campo (Comisión de Concesionarios Ford) quien habría llevado la voz cantante.

Por su parte Cupeiro habría exigido que tanto los motores de TC como de SP y F. 1 —en el caso de que se concretara el pase— deberían ser realizados por el "Polaco" Herceg. Indudablemente, ésta es una de las noticias más importantes del año.

También por el lado de la calle Azopardo soplarían vientos de cambio: Nasif Estéfano y su McLaren recibirían una planta Dodge V8 preparada por los Bellavigna y no habría duda de que el que manejaría el nuevo equipo sería el propio Formisano.

Finalizando con el libro de pases, se rumoreó que Carlos y Rody Marincovich estarían finalizando los últimos detalles tendientes a la unificación de marca de su equipo, Sandokan Competición: ambos correrían, en 1972, en Turismo de Carretera con sendas cupés Chevy, materializándose así el cambio de Carlos Marincovich, de Torino a Chevrolet.

TOQUECITOS DE BOCINA

Fangio, después de bajar la altura del micrófono para adaptarlo a su humanidad, agradeció el homenaje con la sencilla elocuencia que lo caracteriza. Después del agradecimiento del Quíntuple los Distribuidores de las bujías Champion entregaron medallas recordatorias a los integrantes del equipo de competición de la marca que estuvieron presentes: Cupeiro, Estéfano, Migliore y Larry (que lo hizo en representación de Copello y Perkins).

Estuvieron presentes en la "tenuta" los constructores Tulio Crespi y Heriberto Pronello, el capo de la ACTC Mario Spada, el capo de la Asociación de SP Horacio Steven y el negro Oliveira que comió como un beduino pasado de hambre. Stadius, de J. Walter Thompson se horrorizó por el proceder del mencionado morocho, pero no dijo nadá porque es educado.

¡DEJAAAME!...

Recientemente tuvimos oportunidad de ver la exposición de 'Humor Tridimensional, Cinético y Cibernético" del humorista Siulnas. El asunto fue en las flamantes instalaciones del Centro de Informaciones de Citroën Argentina en la avenida Santa Fe 975. Dentro del horario de la exposición se exhibió también un desopilante cortometraje en colores realizado por el mismo Siulnas titulado "Porque no me clasifiqué en las 24 Horas" donde lo onírico, lo fantasioso y corsaiolo se dan la mano. Ahora esperamos saber porque no se clasificó tampoco en las 30 Horas. Lo sabremos el año que viene.

CADAD: ¿Y EL CASO CUPEIRO?

El affaire Cupeiro en la carrera de Chivilcoy del pasado 19 de septiembre todavía no ha llegado a una definición. La semana pasada consultamos en CADAD acerca del caso y se nos dijo que actualmente el expediente está siendo estudiado por los asesores legales de la institución.

Sería conveniente que se llegara a una decisión final antes de la largada del GP de la Montaña ya que de no ser así el asunto podría llegar a tener más implicancias porque podría quedar pendiente de ello el primer puesto del campeonato.

Dos meses y medio nos parece tiempo más que suficiente como para llegar a una conclusión sin pecar de apresuramiento.

INSCRIPTOS PARA EL GP DE LA MONTAÑA

Hasta el domingo por la noche la nómina de inscriptos para participar de la última competencia con puntaje para el Campeonato de Turismo de Carretera era la siguiente: Aurelio Santoro, Julio Dante Muñoz, Ernesto Pierángelo, Carlos Loeffel, Juan Manuel Bordeu, Héctor Camou, Carlos Giay, Carlos y Rodolfo Marincovich, Antonio Lizeviche, Adrián Villegas, Juan Marconi, Mauricio García, Eduardo Rodríguez Canedo, Cacho Fangio, Angel Di Nezio, Francisco Navarro Ocampo, Carlos Pairetti, Anselmo Pérez, César Malnatti, Héctor Luis Gradassi, Norberto Castañón, Juan Manuel Faraoni, Jorge Cupeiro, Juan Ayarza Garré, Alberto Rodríguez Larreta, Eduardo Copello, Julio Cao López, "Libera-Bozzone", Eduardo Muchenik, Domingo Novisky, "Hermanos Suárez", Nello Marsilli, Luis R. Di Palma, Néstor J. García Veiga, Eduardo Kovacs, Jorge Martínez Boero, Juan Carlos Grosso, Rodolfo Mariani, Jorge "Pepe" Cano y Carlos Pascualini.

TEMPORADA: NUEVA NOMINA PARA LOS 1000 KM DE BUENOS AIRES

El Club Y.P.F. ha dado a conocer por intermedio de su Comisión de Carreras una nueva lista de inscriptos para los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires que se disputarán en enero.

La lista es la siguiente:

Jacky Ickx-Mario Andretti	Ferrari 312PB
Ronnie Peterson-Tim Schenken	Ferrari 312PB
Gianclaudio Regazzoni-Brian Redman	Ferrari 312PB
Vic Elford-Helmut Marko	Alfa Romeo 33.3
Rolf Stommelen-Andrea de Adamich	Alfa Romeo 33.3
Toine Hezemans-Nanni Galli	Alfa Romeo 33.3
Nino Vacarella-Un argentino a designar	Alfa Romeo 33.3
Luis Di Palma-Emilio Bertolini	Berta LR
Joachim Bonnier-Reine Wissell	Lola T-280
N. N.-N. N.	Lola T-280
Arturo Merzario-Spartaco Dini	Abarth 2000
Dieter Quester-Alex Soler Roig	Abarth 2000
Dos volantes argentinos a designar	Abarth 2000
Hine - Bridges	Chevron B-19
Una tripulación a designar	Chevron B-19
Giovanni Alberti-Carlo Facetti	Alfa Romeo 33.3
Juan Fernández-Jorge de Bagration	Porsche 908/3
Luiz Pereira Bueno-Lian Duarte	Porsche 908/3
Eris Tondelli-Un argentino a designar	Chevron B-19
Carlos Pace-Angel Monguzzi	A.M.S. 2000
Moretti - Ruesch	Lola T-212
Nikki Lauda-Chris Craft	Lola T-212
Hughes de Fierland-Un argentino a designar	Lola T-212
Georges Dumoing-Masten Gregory	Lola T-212



DISTINCION EUROPEA PARA EL FIAT 127

Como ya sucediera en 1966 con el Fiat 124 y en 1969 con el Fiat 128, este año ha sido el Fiat 127 quien se llevó el galardón del "Automóvil del año". Esta distinción que otorga anualmente un Jurado Internacional de periodistas especializados convocados por la revista holandesa Autovisie nuevamente recayó en un producto italiano. Fueron examinados concienzudamente 20 autos lanzados al mercado en Europa en el transcurso de este año, y el puntaje consagró al "127" de Fiat con una ventaja del 49 por ciento de la evaluación, siguiéndole el Renault 15-17, el Mercedes Benz 350 SL, el Jaguar V12 y el Mazda RX.

El 127 que ya fue presentado en las páginas de CORSA tiene motor de 907 cm^8 y tracción delantera. Sus 47 CV-DIN le permiten alcanzar una velocidad de 140 km/h plus y sus comodidades interiores lo destacan netamente entre modelos de su área de competencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Juguemos con visión de futuro.

El Gran Acuerdo Nacional nació con vocación de futuro. Y como el futuro nos está mirando ya, es tiempo de ofrecer respuestas inteligentes y constructivas.
Los argentinos debemos, de una vez por todas, organizar y consolidar nuestra vida política: tenemos que asegurar el porvenir de nuestros hijos.
En este gran partido todos somos responsables y usted es el principal protagonista. Porque usted es irreemplazable: el futuro lo necesita con toda su fuerza cívica. Ubíquese en su partido. Haga valer sus ideas.
El Gobierno lo apoya.

gran acuerdo nacional

un partido que debemos jugarlo todos

Telam

ANECDOTA

AUXILIO A DEDO

Gonzalo Barceló sigue aún hoy despuntando el vicio en carreras de Turismo. Ahora es con Renault, pero en una época montaba briosamente sobre un NSU Sportprinz. Fue allá por el año 1962 y como era lógico llegó el Gran Premio. O mejor dicho llegó la fiebre del GP, fiebre que hoy ya se ha extinguido totalmente para tristeza de todos. Así fue como Barocló se dio cuenta de que para correr un GP, además de pagar la inscripción, tener ganas, frasear en el boliche con los amigos y demás yerbas... hace falta llevar por lo menos un auxilio. Luisito Herrero, otro integrante de la barra que sentó sus reales en el barcito de Caballito —"El Parque"— se ofreció a hacerlo. Y miren como sería de amigo y campechano el susodicho, que con una rueda de auxilio del NSU y una caja de herramientas en la mano se presentó dos noches antes de la largada en el barcito de Florencio Balcarce y Rivadavia.

—**¡Qué hacés, loco...! ¿Adónde vas?** —le preguntó uno de los habituales parroquianos.

—**Voy a hacerle el auxilio a Gonzalo...**

—**¿Y en qué auto?**

—**Ma'que auto... a dedo, querido, a dedo...**

Y partió con rumbo desconocido. Pero créalo o no, estuvo en todos los lugares donde prometió estar con la rueda de auxilio y la caja de herramientas.



El auxilio que se hizo de abajo.

DEBUT

Las incursiones de los Turismo Carretera, de las auténticas y nunca olvidadas cupecitas en la pista del autódromo siempre trajeron aparejadas un montón de situaciones insólitas. Es que hacer un pistero de un auto que nació para andar en rutas de tierra es cosa muy difícil y más de una vez fue nota cómica. Porque si bien había autos razonables y lógicos para la época —como el de Devoto, Piersanti, Pena, Galbato y algunos pocos más que equipaban sus autos como para poder doblar decorosamente— el resto ni noticias de lo que era una suspensión adecuada o una barra antirrolido.

Por el '62 **Tuqui Casá** hizo sus primeras armas en TC con el Tractor plateado acompañado de Pepe Rentería. Llegó el momento de ir al autódromo de Buenos Aires y Tuqui fue. El viernes, durante los entrenamientos, apareció con el Tractor y alguien le preguntó:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si pensó que se había
agotado el tema se equivocó.
Esto da para varios
años más. Lo que sucedió es que
nos tomamos
un descanso, nada más que
eso. Por eso hoy
volvimos y continuamos con la serie

RIO

El increíble auxilio
"a dedo" -Las cosas de Tuqui
Casá- Charlie
Menditeguy lo dijo- Los problemas
de un reloj y sus
agujas- El repollo de Farina
y las trompadas
que revoleó Hayle Aguilar.
Otro día la seguimos

por CARLOS F. FIGUERAS



Rentería, Manolo y Tuqui. Allá por el '63.

—**Escúcheme, Casá, ¿qué opina del circuito? ... ¿le gusta?**

—**No sé, porque no anduve, pero me dijeron que allá por el fondo** —y señaló el curvón viejo— **hay una curva bastante difícil, ¿no?**

OTRA DE TUQUI

Esta vez fue en una Vuelta de La Pampa también por esa época. Y también con Pepe Rentería. El sábado a la tardecita caía una llovizna pesada sobre General Pico y el viento la acompañaba con una sinfonía gris y fría. No daba ganas de salir del hotel. En el bar estaban todos los que al día siguiente correrían la tradicional "vuelta". Tuqui y Pepe Rentería se miraban como preguntándose qué hacer y de pronto el que oficiara durante tanto tiempo de acompañante de Casá se animó a abrir el fuego.

—**Tuqui ..., ¿qué te parece si vamos a dar una vuelta al circuito? No tenemos ni idea.**

Tuqui se quedó pensativo y contestó con una insólita evasiva.

—**¿No sabés si Saigós salió a recorrer la ruta ...?**

—**Claro, ¿pero eso qué tiene que ver ...?**

—**¡Cómo que tiene que ver! Esperamos a que vuelva y le preguntamos cómo es. Si ellos se anotan todo. Mozo ... me da dos café ...**

FRASE

Charlie Menditeguy estaba de espectador en una de las carreras internacionales del circuito de Palermo donde corría Juan Manuel Fangio. El 10 de hándicap en polo y scratch en golf aún no se había iniciado en el automovilismo y uno de los aficionados que estaba cerca suyo comentó al paso de Fangio que peleaba la punta en forma magistral:

—**¡Van a pasar muchos años antes que salga otro piloto como Fangio!**

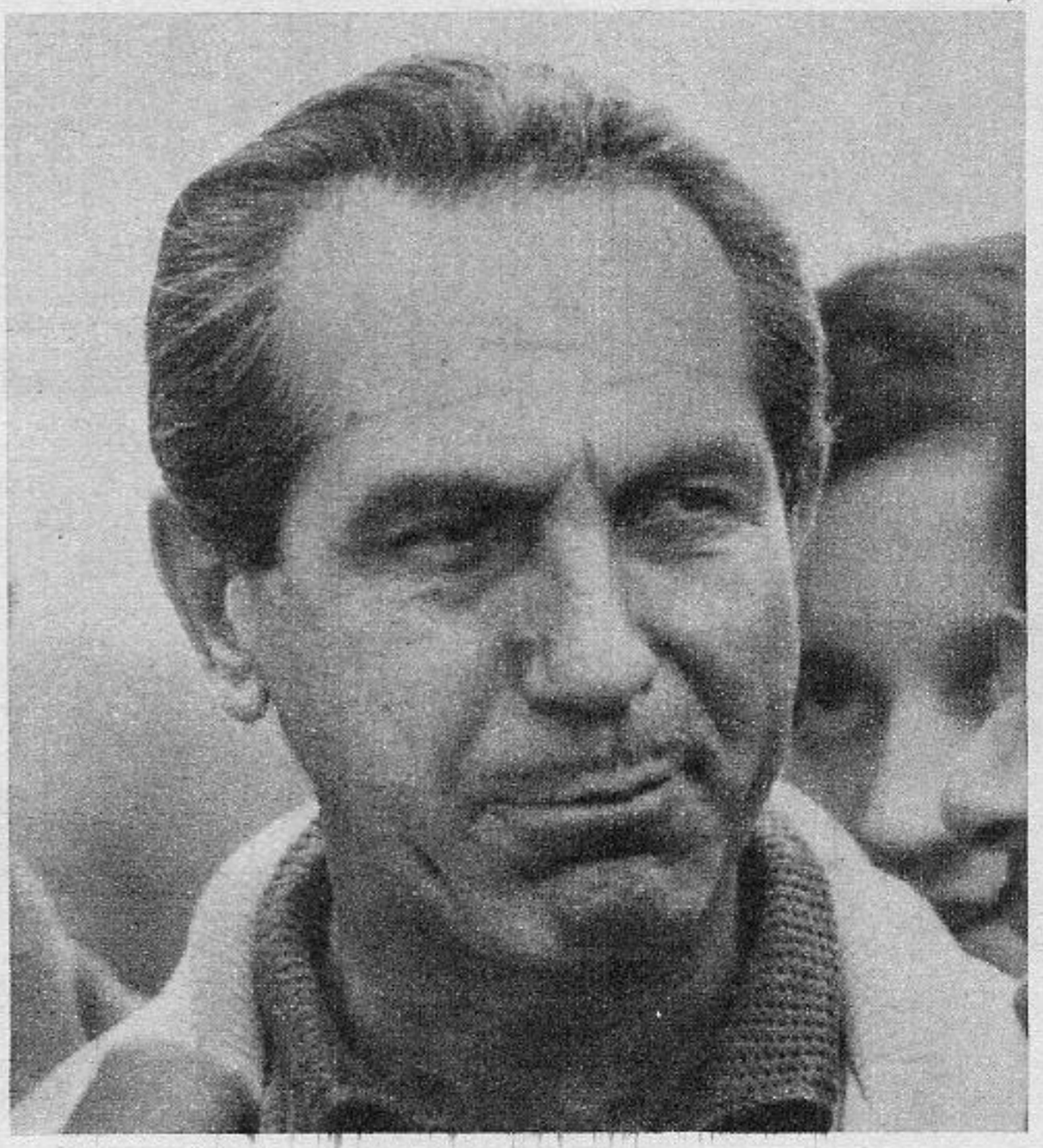
Menditeguy se dio vuelta y lacónicamente le contestó:

—**Muchos, no ...**

¡Epa!

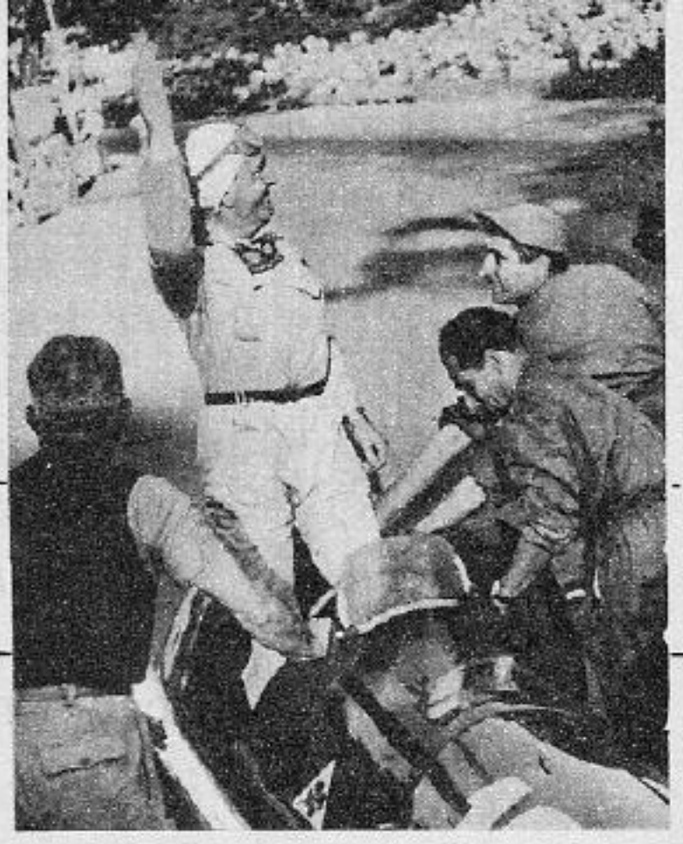
LAS AGUJAS DEL RELOJ

Pedrito Sancha siempre fue un personajón de nuestro automovilismo. Y a partir del año '60 cuando llegó con su vetusto Mer- →



Menditeguy: "Muchos no ..."

ANECDOTARIO



Farina con repollo bajo el casco.

cury '56 en tres ruedas al autódro de Buenos Aires, el público lo acogió plenamente. Chiquito, simpático, nervioso, parecía imposible que pudiera dominar esa mole de 1.800 kilos por los caminos más rebuscados administrando los 200 y tantos caballos del V-8 que en rectas lo llevaban a 220 km/h. Velocidad que en esa época daba escalofrío.

Precisamente en 1961 Sancha intentó nuevamente suerte en el GP con el Mercury. Había llegado a Carlos Paz bastante bien ubicado en la general y en su categoría y el auto estaba entero y sin problemas. Pasó el día de descanso y Sancha junto con su acompañante se fueron a dormir a las diez de la noche.

De pronto "Perico" se despierta sobresaltado por el ruido de un par de autos con escapes libres que irrumpieron por las calles del centro de Villa Carlos Paz e instintivamente miró el reloj. La sorpresa no pudo ser mayor. Desesperado, Sancha le gritó a su acompañante:

—¡Che... son las siete de la mañana!

El Mercury debía largar poco después de las siete y cuarto pero debía sacarlo de parque cerrado a las 7.06. Sin pensar un solo instante agarraron lo primero que tenían a mano, se pusieron un pantalón y una camisa... agarraron los cascos y salieron como locos dejando la mayor parte de la ropa en la habitación y todos los demás enseres. Bajaron las escaleras, salieron a la calle dando portazos y comenzaron a correr como si fuese la última vez. Por supuesto la cuenta del hotel había quedado sin pagar y debido a los ruidos todos los huéspedes salieron a la calle con ropas de dormir comentando la forma en que los dos sujetos se habían "rajado" sin pagar en tanto una señora gorda y con ruleros comentaba:

—Esta gente merece un castigo. ¡Estas no son cosas de hacer!

Sancha y acompañante seguían corriendo como desesperados. Aún era de noche pero ninguno de los dos sospechaba nada porque ninguno de ellos sabía si en Carlos Paz a las siete de la mañana es de día o aún de noche. Y siguieron dándole a las piernas hasta que trataron de ingresar al parque cerrado y un conscripto que estaba de vigilancia disparó dos tiros al aire, gritando en tono militar:

—¡Alto o disparo!

Ante semejante amenaza los dos "fugitivos" detuvieron su carrera en tanto se iban acercando algunos curiosos y los dueños del hotel cuenta en mano para detener a los evadidos. Ya a esta altura nadie entendía nada. Los autos descansaban pacíficamente en el parque cerrado y no había movimiento de ningún tipo. Los dos se miraron y Pedro Sancha miró el reloj incrédulo... **¡era la una menos veinticinco de la mañana!** Faltaban más de seis horas para largar la etapa.

Cuestión de agujas nomás. El asunto fue hacerle creer al dueño del hotel cómo había sucedido todo.

REPOLLO

1949. Palermo. **Giuseppe Farina** aparece en el circuito palermitano con un repollo en la mano. Las sonrisas y las carcajadas estallaron de todos lados. Farina, impávido, sacó una hoja de repollo y la puso dentro del casco. El calor empezó a apretar y las detenciones en boxes se sucedían por problemas de calentamiento de motores y también de pilotos que en lugar de pedir agua o nafta o recambio de goma suplicaban:

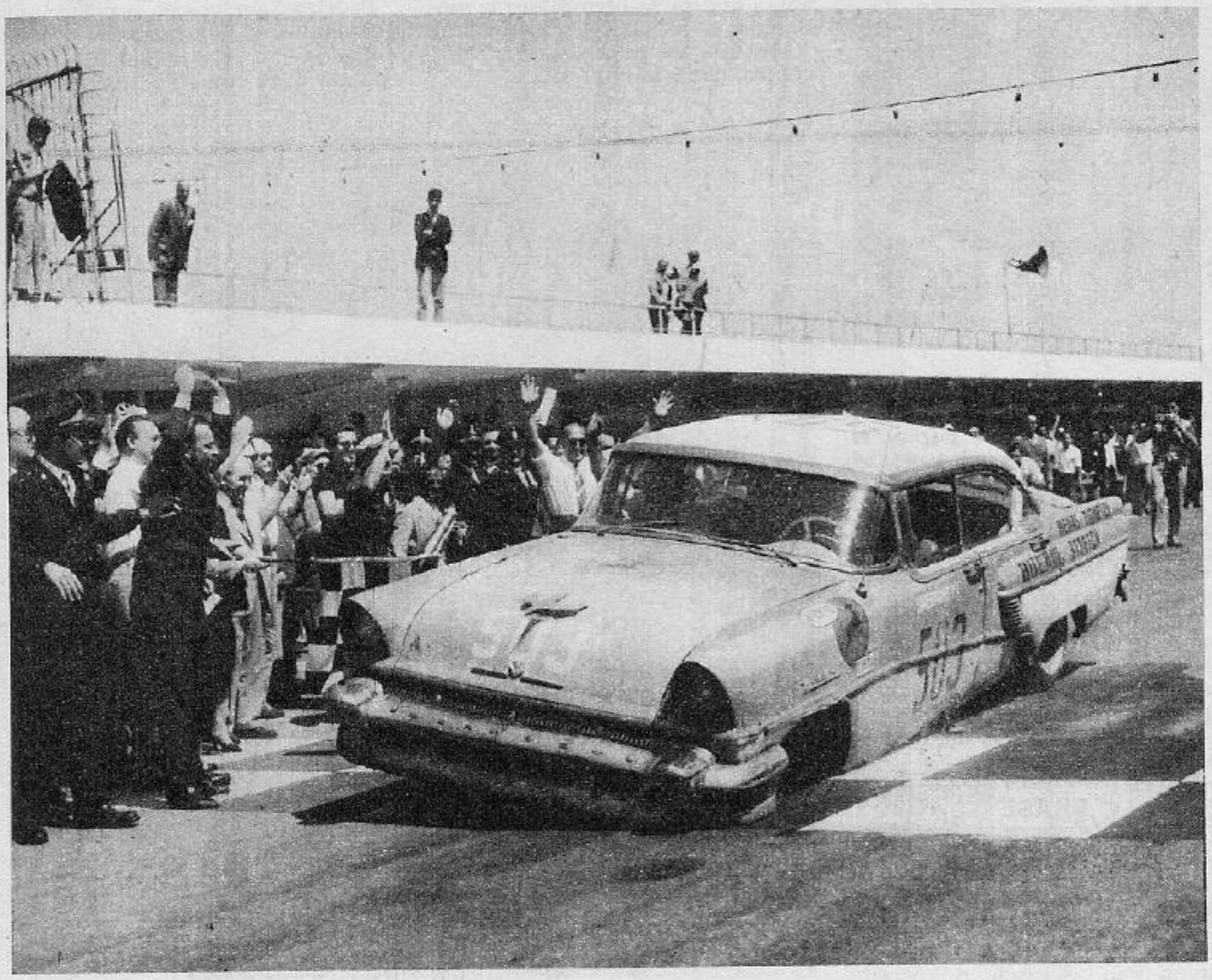
—¡Por favor! Pídanle a Farina una hoja de repollo...

A la hora de carrera, del repollo no quedaba nada. Cada cual con su hojita en el casco. Nunca más se rieron de los repollos de Giuseppe.

INESPERADO

En el GP de Turismo de 1959 **Hayle Aguilar Ferraguz** corrió con un Simca 1.290 cm³ de tres marchas denominado "Aronde". Participaba en la clase "D" que incluía autos que no figuraban en las A, B y C, pero que por sus características configuraban un auto de pasajeros de uso corriente. Así rezaba el reglamento. Y el uruguayo se encontró ganando la general por 15 minutos y sin rivales a la vista.

Al pasar por un pueblo de la provincia de Buenos Aires y ya en el último tramo, uno de los que se encontraban al costado del camino le tiró una piedra contra el parabrisas que si bien no llegó a destino pegó contra la chapa. Pero sin duda alguna, lo que menos esperó el "buen" hombre era que Hayle Aguilar frenara, diera marcha atrás, se bajara del auto y le diera una merecidísima tunda que jamás olvidará. Cumplida la misión subió al auto y fue rumbo al banderazo que marcó su triunfo en la clase D del Gran Premio del año 1959.



Sancha: el personaje inolvidable.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

(creemos que ninguno)

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

LA ACTIVIDAD NACIONAL D

CALENDA

La CADAD dio a conocer el calendario que regirá para la temporada próxima. El sistema utilizado para otorgar las fechas se ajustó a lo previsto. Salvo pequeñas disidencias, en general fue bien aceptado

• • • • • • • • •

✣ Sport Prototipo y Fórmula 4 seguirán compartiendo fechas.

✣ En Turismo pocas fechas pero todas correspondientes a carreras importantes, tratando de esa forma de fomentar los campeonatos zonales.

✣ Quince carreras para el Turismo de Carretera. Seguramente el tiempo le dará dos o tres fechas más para conformar a todos.

✣ Intento de revitalizar la F-1 que el año próximo compartirá fechas con la ascendente F-2

MARZO

5	Buenos Aires Moto Club	SP y F.4	Aut. Bs. Aires
5	Asoc. Sanjuanina de Volantes ..	TN y G-2	
12	Automoto Club C. Rivadavia ...	F.2	Aut. C. Rivadavia
19	Las Flores Automóvil Club	SP y F.4	Aut. de Las Flores
26	Andes Automóvil Club (Mendoza)	TC	
29/ 2	Asoc. Volantes Gral. Roca	TN	Vuelta de la Manzana

ABRIL

2	Auto Club Concordia	F.1 y F.2	Aut. de Concordia
9	Automóvil Club Pergamino	TC	Circuito Chico (Pergamino)
16	Allen Automoto Club	SP y F.4	Aut. de Allen
16	Depto. Automovilístico Las Rosas	F.2	Aut. de Las Rosas
22/23	Asoc. Pilotos Aut. de Turismo..	TN y G-2	Aut. de Bs. As. (26 Horas)
30	9 de Julio Automóvil Club	SP y F.4	Aut. de 9 de Julio

MAYO

7	Club Atlético de Rafaela	F.1 y F.2	Aut. de Rafaela (500 Mil.)
14	Auto Club 25 de Mayo	TC	Circuito de 25 de Mayo
14	Auto Club Capilla del Monte ..	TN	Circuito Capilla del Monte
21	Club Atlético Maggiolo	SP y F.4	Aut. de Maggiolo
21	A.M.A.	F.2	Aut. de Los Barrancos (Mza.)
25/28	Asoc. Tucumana Aut. Standard.	TN y G-2	Vuelta del Noroeste

JUNIO

4	Las Flores Automóvil Club	F.1 y F.2	Aut. de Las Flores
4	Depto. Automovilístico Las Rosas	F.4	Aut. de Las Rosas
11	Asoc. Sanjuanina de Volantes ..	TC	San Juan
18	Vte. López Automóvil Club	SP y F.4	Aut. de Bs. Aires (Copa Sudam)
18	Automóvil Club Salta	TN	
25	Hughes Football Club	TC	

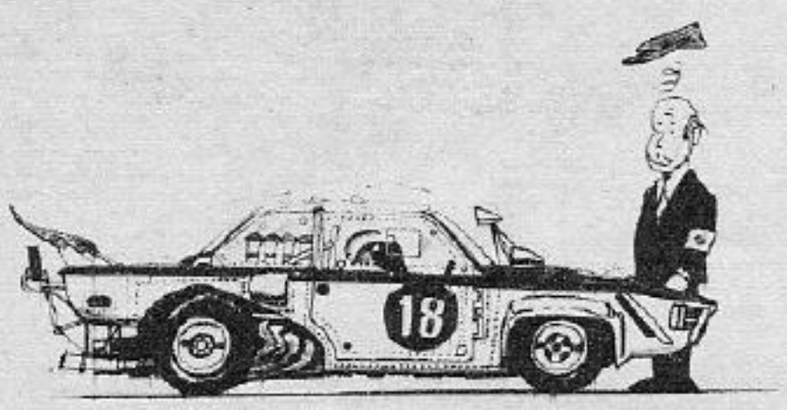
JULIO

2	Club Volantes Entrerrianos	F.1 y F.2	Aut. de Paraná
2	Auto Moto Club Junín	F.4	Aut. de Junín
2	Asoc. Arg. de Automóviles Sport	G-2	Aut. de Bs. As. (6 Horas)
9	Asoc. Deportiva Automovilístic	TC	Vuelta del Noroeste (Tucumán)

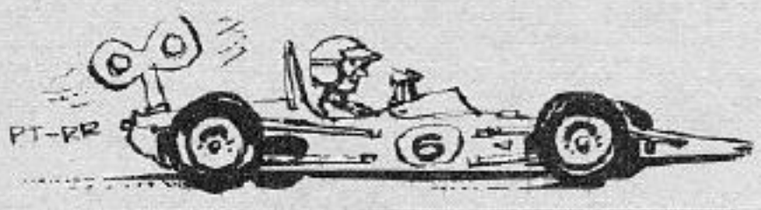
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEL AÑO PROXIMO

ARIO 1972

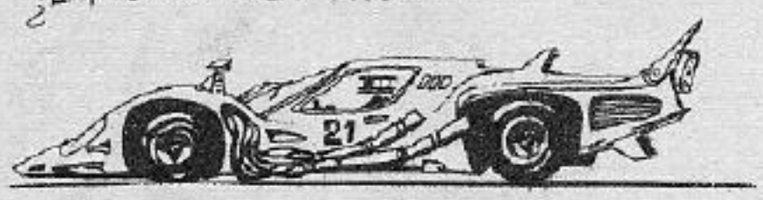


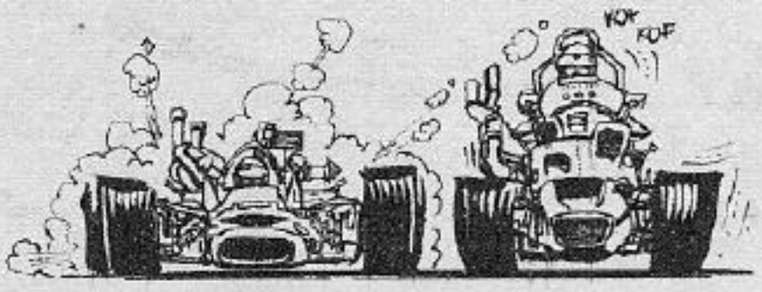
¿SEGUIRAN LOS PERROS?



¿LA VERDAD CRIOLLA?

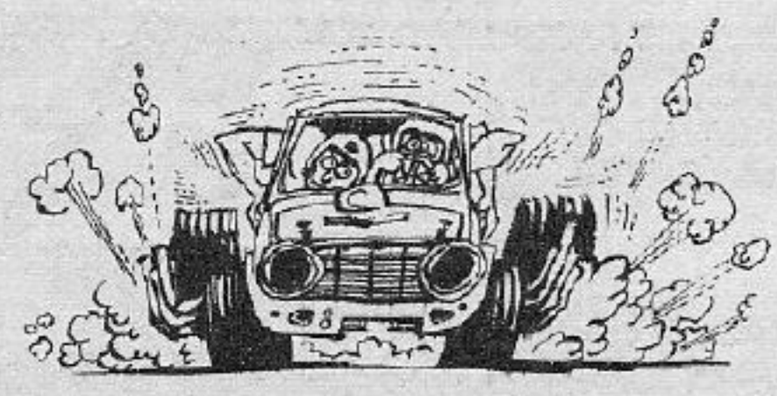
¿ARRUGARON LOS MUCHACHOS?

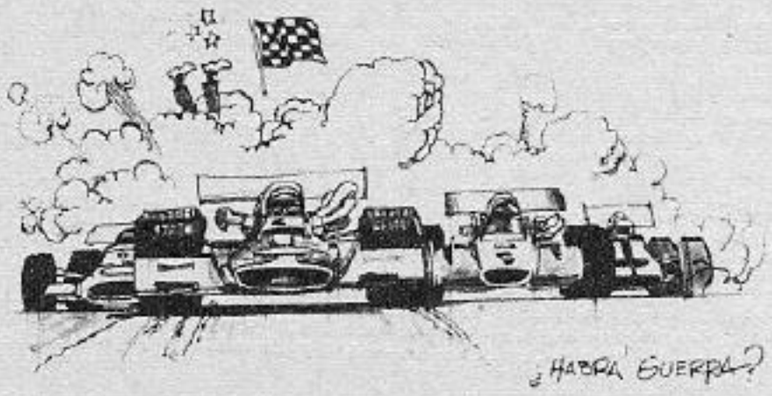




EL BERRETIN DE RICOTTI

"... EL TC QUE ES NUESTRO" (LS5)





¿HABRA GUERRA?

AGOSTO

6	Asoc. Tucumana Aut. Standard	F.1 y F.2	Aut. de Tucumán
13	Automoto Club Olavarría	TC	
13	Asoc. Mendocina Automovilismo	F.4	Aut. Los Barrancos
13	Automoto Club Carlos Paz	TN	
20	Club Atlético Rafaela	SP	Aut. de Rafaela
27	Asoc. Cordobesa de Volantes	TC	

SETIEMBRE

3	Club Atlético Maggiolo	F.1 y F.2	Aut. de Maggiolo
3	Las Flores Automóvil Club	TN y G-2	Aut. de Las Flores
10	Auto Club Chivilcoy	TC	Circuito de Chivilcoy
17	Club Volantes Entrerrianos	SP y F.4	Aut. de Paraná
17	Automoto Club Junín	F.2	Aut. de Junín
24	Club. Atl. Jorge Newbery	TC	Cir. de Venado Tuerto
24	Vte. López Automóvil Club	TN y G-2	Aut. de Bs. Aires

OCTUBRE

1	Córdoba Automóvil Club	F.1 y F.2	Aut. Oscar Cabalén
8	Asoc. Sanjuanina de Volantes	SP y F.4	Aut. El Zonda
9/15	Automóvil Club Argentino	TC	
22	Automóvil Club Río Cuarto	F.1 y F.2	Aut. de Río Cuarto
28/29	Auto Club Concordia	TN	Aut. de Concordia
28/29	Asoc. Corredoras de T. C.	TC	Circ. de 25 de Mayo

NOVIEMBRE

5	Allen Automoto Club	F.4	Aut. de Allen
12	Zapala Auto Club	TC	Circuito de Zapala
19	Avellaneda Automóvil Club	SP y F.4	Aut. de Bs. Aires
19	Centro Social Jesús María	TN	
22/26	Auto Moto Club Carlos Paz	TC	G. P. de la Montaña

DICIEMBRE

3	Nueve de Julio Automóvil Club	F.1 y F.2	Aut. de 9 de Julio
3	Automóvil Club San Luis	F.4	
5/13	Automóvil Club Argentino	TN y G-2	Gran Premio
17	Aut. Club. Comodoro Rivadavia.	SP y F.4	Aut. de C. Rivadavia
22	Allen Automoto Club	TN	Aut. de Allen

16	Córdoba Automóvil Club	SP y F.4	Aut. Oscar Cabalén (Copa Sudam)
23	Club. Cía. General de Salto	TC	
23	Parque Com. Justiniano Posse	TN	Circuito Posse
30	Automóvil Club Río Cuarto	SP y F.4	Aut. de Río Cuarto

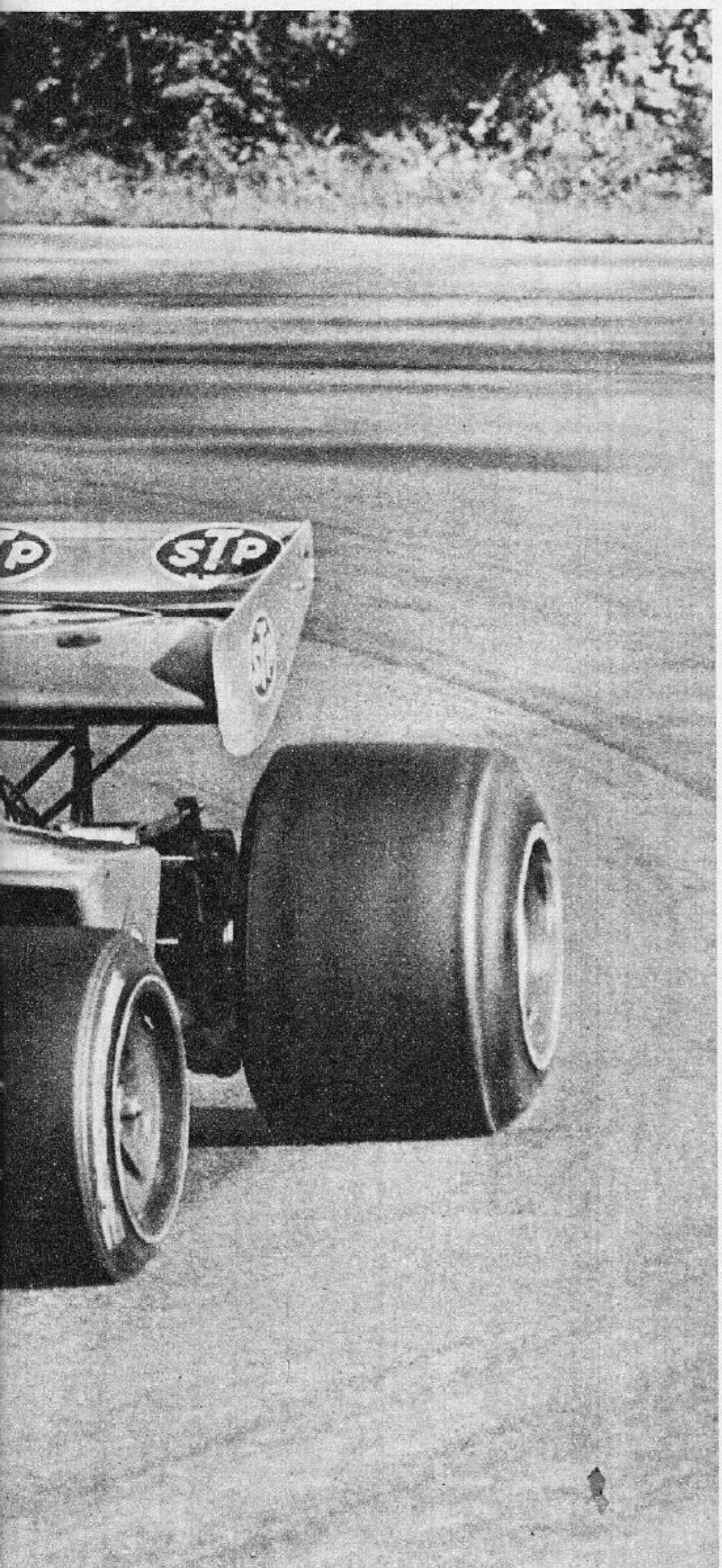
RONNIE PETERSON

EL MONSTRUO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE 1971





En la tranquilidad de los días previos a la carrera de F. 2 en Córdoba charlamos con Ronnie Peterson, el sueco que capitalizó en este año el gran caudal de elogios de la crítica mundial. Ganó en todo tipo de circuitos y ante los grandes del mundo. Indiscutible ganador nato en el auto que corra. Pero también un tipo tranquilo y casi indiferente a todo cuando se mostró sin casco ni auto de carrera

por GERMAN SOPEÑA

El hábito no hace al monje.
Ni la cara al corredor.
Si así fuera, Ronnie Peterson
podría ser un tranquilo
guardabosques sueco
o un estudiante
de la universidad con no
muchas luces ni muchas ganas
de romperse el alma.
Cuando el casco integral le
cubre casi toda la cara
y sólo quedan al descubierto

RONNIE PETERSON

Pocas veces un piloto logró tantos éxitos contundentes en un solo año. Ronnie Peterson se clasificó campeón del trofeo europeo de Fórmula Dos 1971 y al mismo tiempo subcampeón de Fórmula Uno detrás de Jackie Stewart. Sus triunfos, además, no tuvieron visos de especulación. Ganó siempre dominando las clasificaciones, asustando con su autoridad de dueño en Fórmula Dos. Y sólo le faltó ganar un Grand Prix de F. 1, cosa que mereció ampliamente luego de sus muchos y brillantes desempeños en la fórmula superior



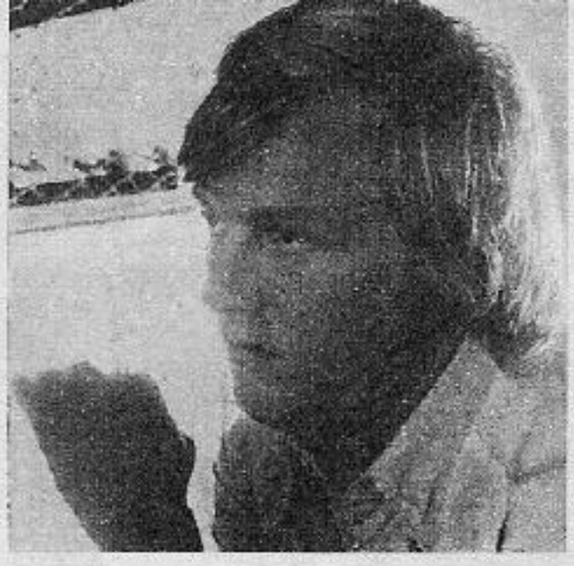
los ojitos nadie diría tampoco que esa expresión revele un gran dinamismo por nada.
Pero Ronnie Peterson sale a la pista y entonces su personalidad hay que observarla a través del instrumento que maneja. Como si fuera un violinista cuya dimensión empieza con la primera nota que inunda el teatro y concluye con el final del concierto.
Ni más ni menos es Ronnie Peterson.
Arrollador, impetuoso y violento en la pista pero tranquilo, distraído, ausente y aparentemente incapaz de emocionarse por nada.
Como si toda su potencialidad la guardara para el auto.
Que puede ser...

.....

Claro que su personalidad es también prototípica del país del cual procede.
Que hablamos en inglés, que resulta un doble filtro idiomático porque para ambos es una lengua foránea.
Y que además Ronnie Peterson sale pocas veces de su encierro.
Se le iluminaron por primera vez los ojos cuando recordó que el día anterior (jueves antes de la carrera de Córdoba) había alquilado un caballo. para dar una vuelta por Carlos Paz y de resultas de lo cual le quedaron las piernas cansadas.
Pero en seguida vuelve a su pasividad habitual relatando correctamente su pasado automovilístico.

.....

—Yo no creo que haya hecho una carrera especialmente rápida si se piensa que empecé a correr en 1962 o sea hace ya casi diez años. Sí se puede decir que en los últimos dos años mostré más cosas pero pienso que es



sólo resultado de todos esos años de haber corrido en monopostos.
(Una primera impresión de modestia que se va confirmando a lo largo de la charla).
—Reutemann por ejemplo ha llegado mucho más rápido en sólo dos años...

.....

—¿Cómo se desarrolló tu afición por el automovilismo y cómo llegó a canalizarse luego en forma profesional?
—Yo nací y viví en Orebro, un pueblito pequeño ubicado a 200 km. de Estocolmo donde trabajaba de mecánico en un garaje Renault. Con la plata que me quedaba corría en karts y después de un tiempo empecé a correr en el campeonato sueco de F.3.
Mis primeras carreras fueron en 1962 pero mis primeras locuras en auto las hice a bordo de un Volvo 544 de calle que me sirvió para aprender.
Después de haber corrido muchas carreras de F.3 en Suecia me di cuenta de lo que quería era dedicarme exclusivamente a correr y me fui a vivir a Inglaterra que era la única manera de encarar el asunto.
Eso fue hace justamente cinco años, para recorrer el camino de la Fórmula Ford y la Fórmula Tres.
En 1969 me ligué a March por un contrato de tres años de duración, llegando así al profesionalismo absoluto.
—¿Dónde vivís ahora?
—En un departamento en Londres.
—¿Qué hacés además de correr?
—Nada. Durante la semana hay que probar siempre cosas de los coches oficiales o los nuevos modelos futuros ya que debo probar cada auto de March. Hay muchas



pruebas, por lo general.
—¿No te deja tiempo para ninguna otra actividad?
—No.
—¿Practicás algún deporte durante la semana?
—Sí. Cuatro.
(Una segunda impresión de laconismo, poco interés en cualquier otra cosa que no sea autos como parece reflejarlo su tranquila vida privada).

.....

—Todo el mundo se hizo eco repetidamente de tu estilo de manejo espectacular o arriesgado; ¿te parece que ha cambiado en los últimos tiempos o siempre fuiste igual?
—Por supuesto que al aprender uno va mejorando pero yo siempre fui más o menos igual. Me gusta —reconozco— cruzar el coche y doblar controlando la salida de la cola y eso de afuera parece más espectacular.
No sé si será más arriesgado. Otros prefieren recorrer el circuito sin hacer deslizar tanto el auto.
Creo que siempre manejé igual.
—¿Quiénes se aproximan más a tu manera de manejar: Reutemann, Fittipaldi, Cevert o Schenken?
—Pienso que Carlos.
Viéndolo creo que le gusta cruzar el auto como a mí.
Fittipaldi se parece menos a mi estilo, me parece.
Y Schenken anda en forma muy prolija, casi como sobre un riel. Cevert en cambio anda como Reutemann y yo en F.2 pero en Fórmula Uno anda con más delicadeza mientras yo prefiero andar en F.1 igual que en F.2, o sea con el auto cruzado aunque haya diferencias notables entre un F.2 y un F.1.
—Sin embargo vos tuviste una serie de accidentes a principio de este año que hicieron pensar muchas veces si no estabas arriesgando más de lo lógico;

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿pensás que se debieron a tu forma de andar y que ahora estás más sereno?
—No. Simplemente se debieron cada uno de ellos a una falla del auto en cada oportunidad.
Si fuera un error mío no tendría inconveniente en reconocerlo pero la culpa la tuvieron los autos en todos los casos.
(A la impresión de modestia que no se desvirtúa se agrega sin embargo, una notoria confianza en sí mismo).

.....

—¿Quiénes son los mejores pilotos de F.2?
—Podrían ser cinco: Emerson Fittipaldi, Schenken, Reutemann, yo... Cevert... también Wilson Fittipaldi...
—¿Y los mejores de F.1?
—Es difícil decidirlo. Se puede decir que hay diez pilotos en una misma línea.
—¿Diez? ¿Cuáles?
—Digamos que hay diez...
(Y sonríe mostrando sus pocas ganas de quedar bien o mal con sus colegas por las posibles consecuencias del comentario).
—¿Cuál fue tu mejor carrera hasta ahora?
—Dos. En Fórmula Dos, la de Brands Hatch este año donde gané una carrera en la que había mucha competencia. Fue donde salió segundo Hill y tercero Reutemann. En Fórmula Uno, otra de este año. El Grand Prix de Canadá donde salí segundo y que hubiera ganado si no hubiera sido por un trompo bajo la lluvia cuando venía punteando.
—Este fue tu año más exitoso, ¿eso no indica que estás realmente asentado?
—Es relativo. En 1969 gané quince carreras de las 20 que corrí o sea que comparativamente me fue mejor aunque la importancia de las carreras no fuera la misma.
En 1970 me fue mal porque los coches que manejaba andaban mal.
Este año los March mejoraron mucho y por lo tanto los resultados también fueron superiores.
Claro que siempre habré aprendido más.
—¿Pensás que ya estás definitivamente adecuado a la Fórmula Uno?
—Me encuentro cómodo pero los Fórmula Uno exigen mucho conocimiento y la experiencia que se va acumulando es fundamental.
—¿Qué circuito del mundo te gusta más?
—Cualquiera me da lo mismo. Tanto me da que sea veloz o no. Como placer para manejar me gusta Nürburgring.
—¿Cuánto tiempo más pensás seguir corriendo?
—Ahora tengo 27 años así que pienso que voy a seguir un buen rato aunque ya llevo varios años corriendo. Recién cuando me dé cuenta que empiezo a declinar será el momento de parar. Antes no.
(Impresión final de sensatez como lo fueron en general todas sus respuestas).

.....

O sea que a Ronnie Peterson se lo puede considerar humanamente como un hombre joven, sensato, normalmente ubicado, sin mayores aspectos que lo destaquen si no se lo conociera como corredor.
Ronnie Peterson precisa entonces calzarse los guantes, ponerse el casco y salir a la pista para enfrentar, ya sí, cualquier desafío a la ignominia de pasar desapercibido.
Esa es su condición brillante. Allí hay que encontrar sus virtudes.
Periódicamente el automovilismo entregó figuras únicas, capaces de destacarse por encima del tiempo que les toca actuar y Peterson parece tener las condiciones para ello.
Pocos años más darán la pauta.

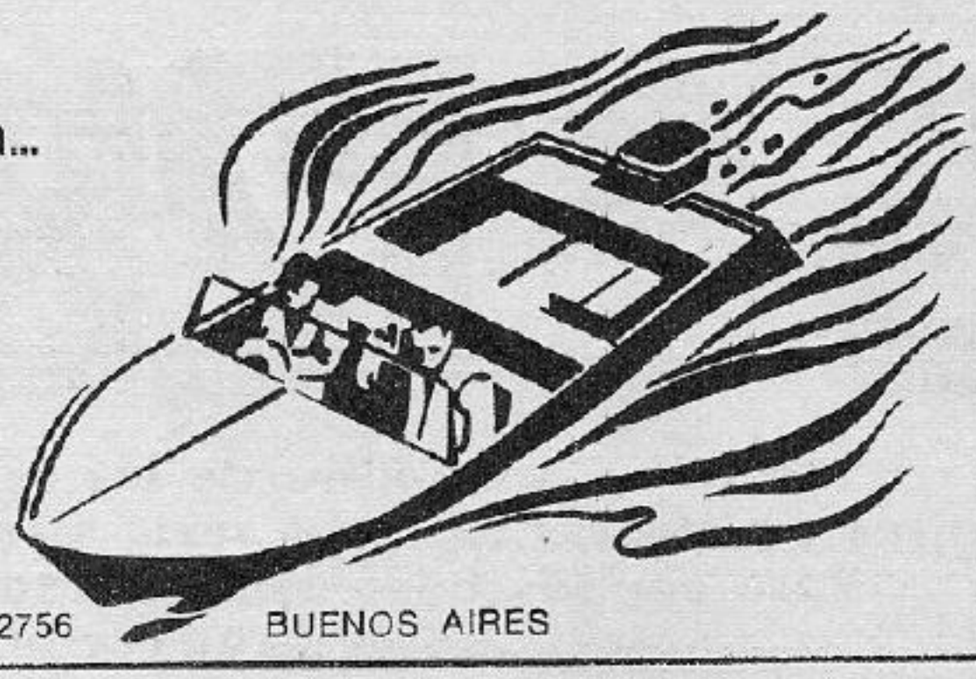
Si usa Champion nunca cambiará de marca



Obtenga fácil arranque y más performance con...

el campeón de los acumuladores

CHAMPION





y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica

CHAMPION

CHAMPION S. A. - CORDOBA 2756 BUENOS AIRES



PRESENTACION EN ITALIA

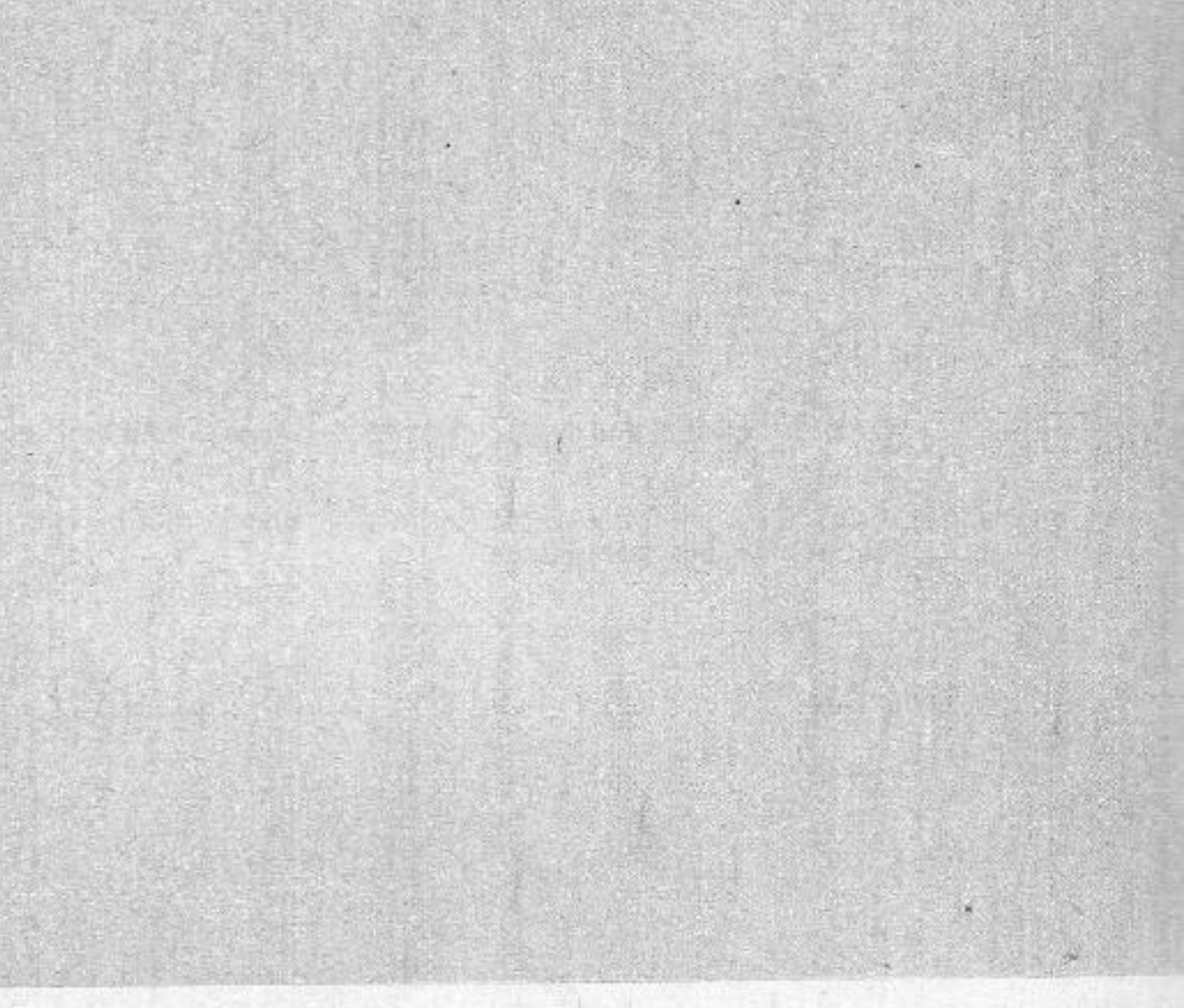
LOS «128» DEP

Como es costumbre de las fábricas italianas, y principalmente de FIAT, los autos utilitarios de gran serie siempre tienen su versión deportiva. Pasó con los 850, con los 1500 y ahora el 128 no es excepción de esta regla. Los motores son el 1100 cm y el 1300 para sus modelos S y SL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ORTIVOS

Interior del nuevo Fiat 128 Sport Cupé. Amplitud, pese a su reducido tamaño exterior, y funcionalidad en los controles.



Este es el 1300 SL; también podría ser el 1100: exteriormente son iguales. Las llantas del S son de otro modelo.

Linda colita, ¿no? Muy personal es el estilo y el diseño de la cola tipo fast-back. Obsérvense las uñas colocadas debajo del paragolpes.



LOS 128 DEPORTIVOS

Es común que en salones internacionales del automóvil alguna fábrica se destaque, o llame la atención, con nuevos modelos.

Con motivo del 53º Salón Internacional del Automóvil en Torino realizado entre el 3 y el 14 de noviembre de 1971, las novedades en el ámbito automotriz fueron muchas. Y una de las fábricas que más se hizo notar es Fiat. Con una notable tendencia a seguir incursionando en la cilindrada media presenta ahora 4 nuevos modelos. Son los Sport coupé 128 S 1100, 128 SL 1100, 128 S 1300 y 128 SL 1300.

Se trata de cuatro variantes sobre una misma carrocería, de diseño totalmente nuevo, diferenciándose entre ellas con la sigla S y SL, siendo la primera para el 128 standard y la segunda para el de lujo, a la vez que varían en la cilindrada. El 1100 es de 1116 cm^3 y el 1300 de 1290 cm^3.

El nuevo Fiat 128 Sport se destaca por la fineza de detalles de terminación y buen gusto, como así también por su línea

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



completamente diferente a la de la berlina 128.

No es difícil creer que el mercado se ha de inclinar hacia el 1300, que no es otra cosa que el mismo motor del 128 (1100 cc) al cual se le ha modificado el diámetro, aumentando de esa manera la potencia de 64 HP a 75 HP. El motor en ambos tipos es de cuatro cilindros en línea, árbol de levas a la cabeza y distribución por engranajes. Ubicado en forma trasversal y con tracción delantera. Resumiendo, es el mismo motor del 128 que se fabrica en nuestro país con la única variante en el diámetro de los cilindros.

La carrocería está íntegramente realizada en chapa de acero, formando así una estructura resistente. Agregando como refuerzo un túnel longitudinal, que en caso de choque frontal disminuye la posibilidad de deformaciones peligrosas. El diseño realmente deportivo ha sido llevado a cabo por el "Centro Stile Fiat".

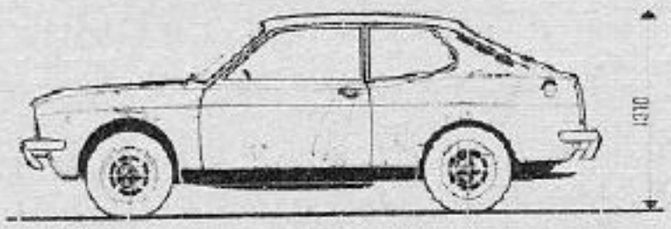
La diferencia entre el modelo standard y el de lujo está dada por los marcos de los vidrios, la tapa del tanque de nafta, las manijas de las puertas y la parrilla que en el de lujo son cromadas. Las llantas en el 128 SL son de diseño netamente deportivo. El standard viene equipado con dos faros rectangulares mientras que el de lujo posee cuatro circulares.

El tablero es de tipo completo en ambos modelos, equipados con velocímetro, cuentarrevoluciones, temperatura de agua, indicador de combustible, luz de presión de aceite, luz testigo del funcionamiento de los indicadores de viraje, etcétera.

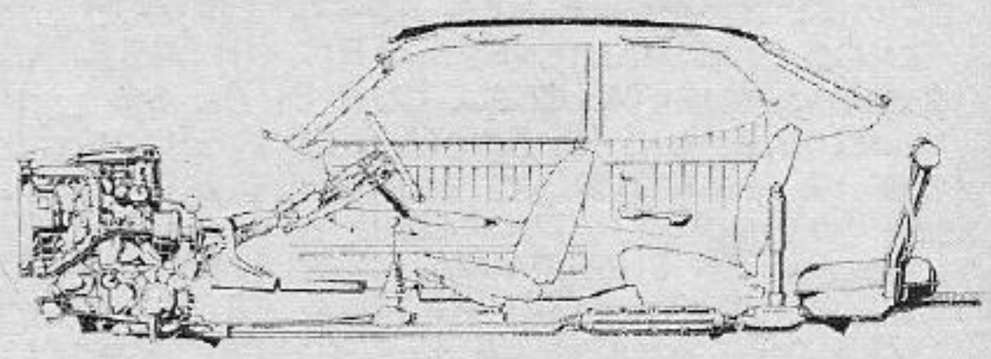
Los asientos de diseño anatómico dan la sensación de ser realmente cómodos, reclinables los delanteros, mientras que los traseros permiten la ubicación de dos personas grandes.

Novedoso es el diseño del pedal del acelerador, que por su forma curvada permite hacer punta y taco cómodamente.

Todos los detalles del 128 Coupé Sport nos demuestran la intención de Fiat de no dejar libre este renglón en el especializado mercado italiano



Trasparencia y dimensiones completas del 128 SL 1100 y 1300. Excelente aprovechamiento del espacio interior.



PRINCIPALES CARACTERISTICAS TECNICAS

	Coupé 128 S - SL 1100 cc	Coupé 128 S - SL 1300 cc
Motor:		
4 cilindros en línea, 5 bancadas, árbol de levas a la cabeza		
Diámetro x carrera	80 x 55,5	86 x 55,5
Cilindrada	1116 cc	1290 cc
Compresión	8,8 : 1	8,9 : 1
Máxima potencia	64 HP	75 HP
Rég. máxima potencia	6600 rpm	6600 rpm
Cupla máxima	8,3 kg	9,8 kg
Rég. de cupla máxima	3800 rpm	3600 rpm
Alimentación	1 Weber	1 Weber
Trasmisión y suspensión:		
Caja de 4 marchas sincronizadas		
Suspensión independiente en las 4 ruedas		
Freno de disco	Servofreno	Servofreno
Dirección a cremallera, diámetro de giro	9,8 m	9,8 m
Sistema eléctrico por alternador y batería		
Dimensiones:		
Distancia entre ejes	2223 mm	2223 mm
Trocha delantera	1325 mm	1325 mm
Trocha trasera	1333 mm	1333 mm
Largo total	3808 mm	3808 mm
Ancho total	1560 mm	1560 mm
Capacidad de baúl	350 dm³	350 dm³
Peso en orden de marcha	810 (S)	815 (S)
	815 (SL)	820 (SL)
Prestaciones:		
Velocidad máxima	más de 150 k/h	160 km/h
Relación peso potencia (Kg/HP)	12,6 (S)	10,8 (S)
	12,7 (SL)	10,9 (SL)

...Y HOY LE TOCA A F2

¿SI SE VA C... ...OCO NO IMPO...
...PORQUE SI YO LE LLEVABA 4s 91/100 DE LA PRIMERA SERIE Y EL EN LA PRIMERA VUELTA ME LLEVABA 1s 76/100 YO TENGO QUE MANTENERME EN 1m 34s2 PARA LA VUELTA, COSA QUE SI EL SE MANTIENE EN 1m 34 CLAVADOS, FALTANDO 17 VUELTAS YO PUEDA SEGUIR EN MI RITMO CON MARGEN PARA DOBLAR EN CUARTA EN LA CURVA NÚMERO TRES, Y AUNQUE LE TENGA QUE RESTAR 30/100 CADA VUELTA Y MEDIA NO FUERZO EL ENGRANAJE DE QUINTA, QUE A 8.900 VUELTAS Y CON UN TORQ... E APROXIMA...

PERO ENTRAÁA, ¡@#☆*@☆!
O TE REVIENTO A MANIJAZOS

¿LO ESCUCHÓ DESDE...

...Y AQUI RONNIE PETERSO...
LA SIMPATIA QUE LO CARACTE...
DONDE RECUERDA SIEMPRE C...
QUIEN QUIERE MANDAR UN...
TAMBIEN, POR QUE N...

TRACK

FFFFFF

VICK

SMOS

Firestone

SUPER

SKRRRCH

OWCH

diferencias de estilo
que le dicen...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ELECCIÓN DE GOMAS EN VALLELUNGA

¿USAREMOS LISAS, CON DIBUJO O DE BORRAR?

DOS BANDERAS MR

BERAC

DOS BANDERAS MR

2

...EUROPA?..

...N SALUDA A LA AFICION ARGENTINA CON ...RIZA, Y DESEOSO DE VOLVER A BUENOS AIRES, ...ON MUCHO CARIÑO A JORGE CUPEIRO, A ...H EFUSIVO ABRAZO, COMO ASÍ ...NO, AL COMODORO.....

GLAD!

SMASH

¿UH?

TIC TIC TIC

WAAH!

MANDA A DECIR QUESTER SI NO NOS PUEDEN PRESTAR UN TORNILLITO PARA EL SOPORTE DEL ALERON

MMM... LO LAMENTO, PERO LOS CLAVOS, LAS ARANDELAS Y LAS TACHUELAS VIENEN RECIEN MAÑANA EN LOS TRES CAMIONES QUE TODAVIA FALTAN LLEGAR

ITEM THOUSAND SPARE MILLIONS

ONE DOZEN NOVAMOTO SUPERSPECIAL

ONE BRAND NEW COSWORTH

KONI SUMPU KANLI

DIRETTO DA

NOVAMOTOR ITALIA

RESORTE DE VALVULA

ARGENTINISCH! RENNEN GUTEN MORGEN

BUNTE

BONT

NIPLES

FLEXLL NEOPR

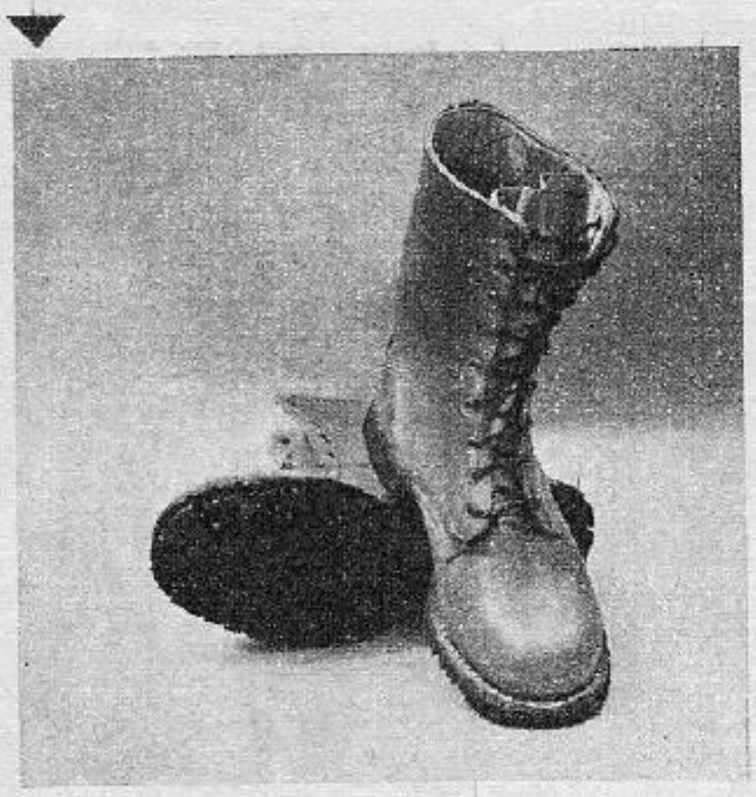
JEH!.. ¡NO TENES POTENCIAL, GOROSITO!

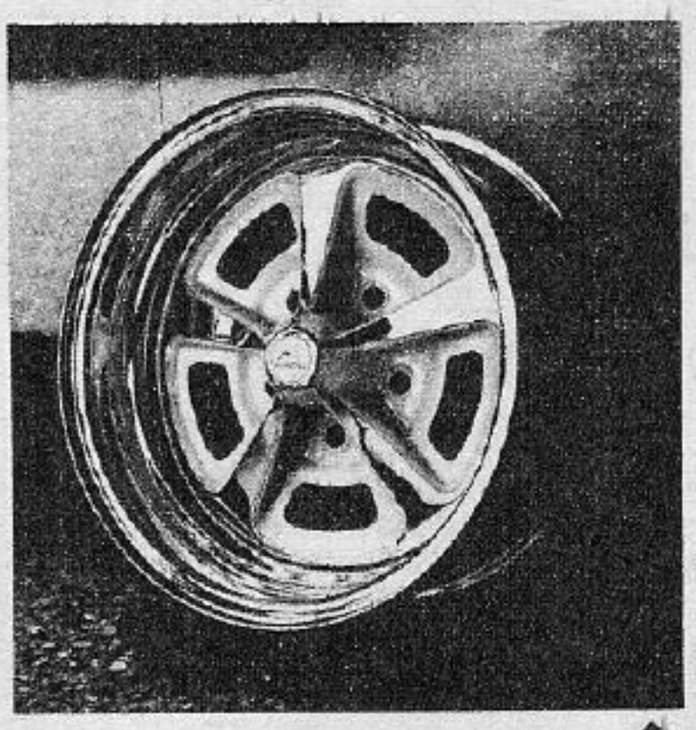
La vidriera de Corsa



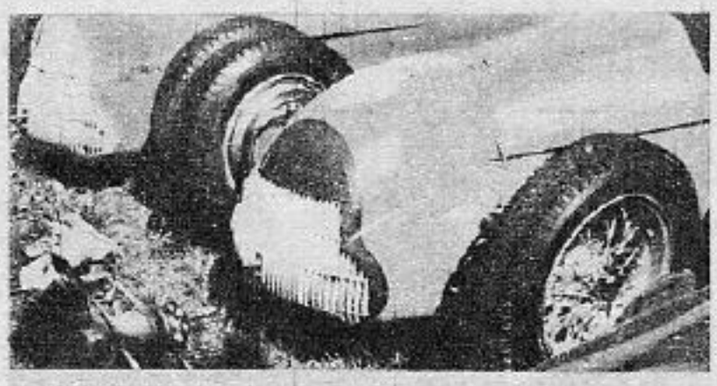
Calcomanía de los amortiguadores Monroe, que reproduce el diseño que en EE. UU. lucen los corredores de la escudería de la marca. Pidiéndola a Monroe Argentina (Calcomanía T 71), Avda. Márquez e Italia, José León Suárez, provincia de Buenos Aires, la remiten gratuitamente.

Borceguíes de cuero rústico para camping. Reforzados, cosidos y con suela de goma "Febo". En Náutica Flores, Rivadavia 6556, a $ 42 el par.





Llanta Cimetal de acero estampado en medida 14"x6" para Dodge, Valiant, Chevrolet o Ford, pintada. De diseño exclusivo vale $ 84,50 en Cimetal, Santa Fe 4949, Capital Federal.

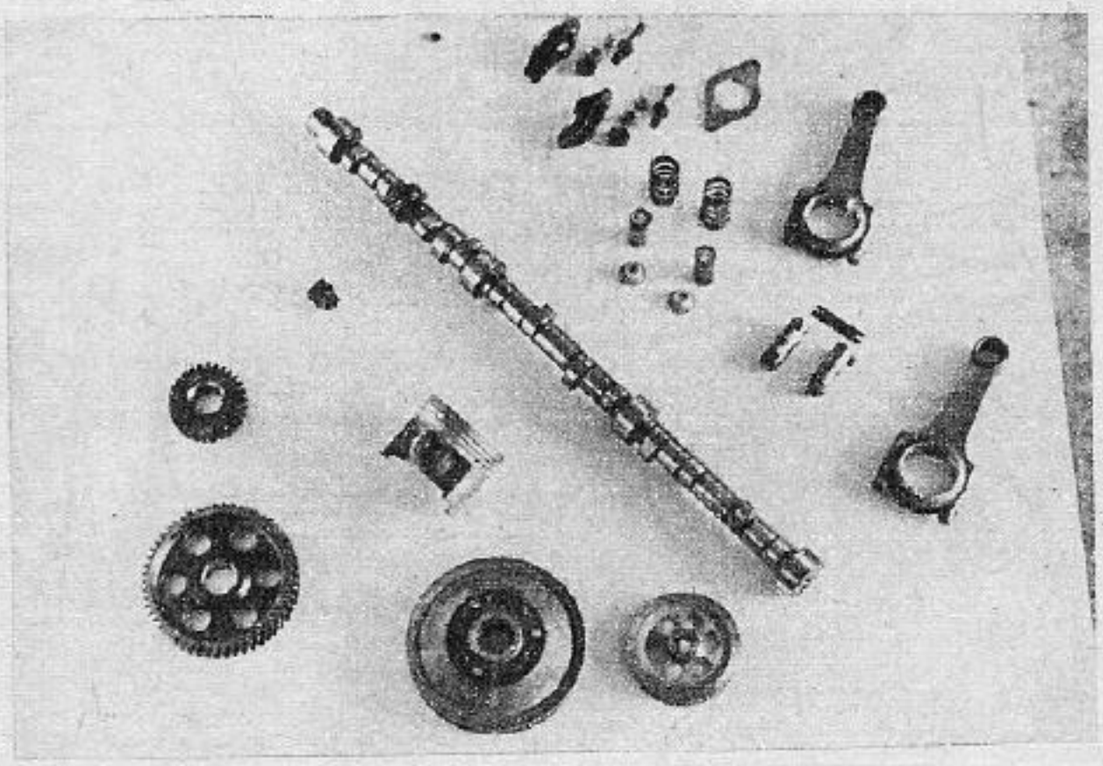


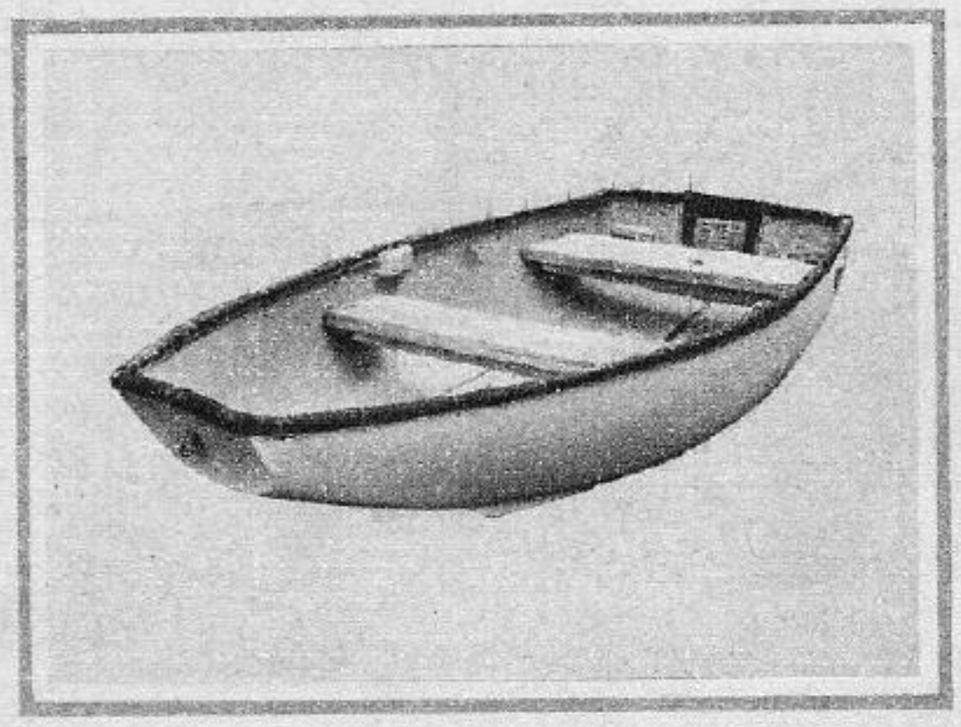
ITALIAN
High-Performance
CARS
ANTHONY PRITCHARD
and **KEITH DAVEY**



"Italian High-Performance Cars" (Automóviles italianos de alta performance), por Anthony Pritchard y Keith Davey. Completa reseña de los "purg sang" con una breve historia sobre cada uno de ellos. En Librería Rodríguez, Galería Pacífico, locales 15 y 27, Florida 753, Capital Federal, a $ 63.

Arbol de levas tipo TC o SP para Chevrolet. Botadores a rodillo. Resortes dobles importados o nacionales. Balancines especiales con tornillos y vástagos. Engranaje de distribución de acero. Plaqueta de leva especial. Biela especial de competición. Poleas especiales. Pistones especiales de competición. En una palabra, la papa de Penín que se encuentra al alcance de todos en Soler 5617.





Chinchorro "Kitty", ideal para desempeñarse como embarcación auxiliar. Milde 2,56x1,34x0,52 metros (eslora-manga-puntal), con bandas forradas en goma y toleteras. Integramente realizado en plástico reforzado. En Náutica Flores, Rivadacia 6556, Capital Federal, a $ 690.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el negro
charlando las noticias
+ diálogo con Blackie
la gallina verde
= el producto que Ud. vende

La radio

Piénselo ahora que está por poner su producto en el aire.

RADIO BELGRANO
La radio

AUNQUE PAREZCA REITERATIVO...

ESTA TODO DI

(y no podemos evitar recordarlo)

GRAN PREMIO DE TURISMO 1971:

CORSA

PROPONE, EL

A.C.A.

DISPONE

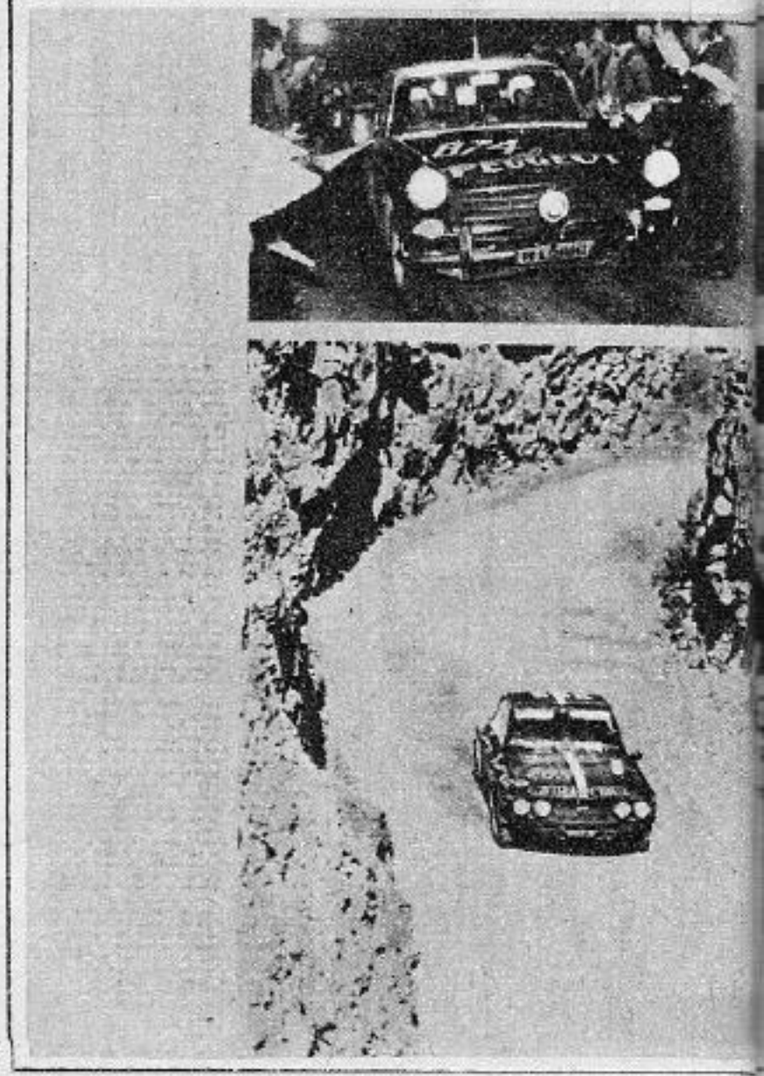






Una tarde nos juntamos, discutimos, desplegamos un mapa sobre un escritorio y empezamos a garabatear un trazado que consideramos ideal para el GP de Turismo 1971. Así nació un GP de seis etapas y 9.625 kilómetros de recorrido por la zona norte, centro y sur del país. Una carrera larga, difícil y que será discutible, pero que seguimos defendiendo porque consideramos que así debe ser el GP. Las opiniones de quienes están en el tema y son sus protagonistas. Les presentamos "nuestro" Gran Premio

1



2

Cuando este número tome la calle —7 de diciembre—, 4 al suspendido Gran Premio de Turismo hubiese estado en su segunda mitad y rumbo a Santa Rosa, final del GP que organizó el A.C.A. Pese a lo que se dijo, a lo que se escribió, a que fuimos consultados por las autoridades responsables de la "gran" carrera, el A.C.A. insistió con el GP al Sur y los resultados están a la vista. Aunque parezca pedante, es verdad y sirve como arma. En el mes de marzo de este año CORSA propuso un GP con el que todos los corredores estaban de acuerdo. Balanceando sur, centro y norte del país. Con seis etapas largas, un recorrido total extenso pero con cabeceras lógicas y una eventual largada simbólica desde Buenos Aires. La nota se llamó "CORSA propone, el A.C.A. dispone". Diez días después de publicar "nuestro" GP, el doctor César Carman enviaba a los dos redactores que asistieron a la reunión convocada por el A.C.A. una conceptuosa nota de agradecimiento. Tiempo después el A.C.A., en conferencia de prensa, anunciaba el recorrido del GP 1971 por caminos y cabeceras insólitos. El resultado fue el lógico. Hubo que suspender por segunda vez un GP al Sur. Para 1972 el organizador volvió a pedir fecha. Cabe sólo preguntarse: ¿será nuevamente ilógico e imposible de concretar? Los documentos son pruebas definitivas.

Buenos Aires, marzo 17 de 1971.-

Señor
D. Jorge Augé Bacqué
Leandro N. Alem 896
CAPITAL.-

Estimado Augé Bacqué:

Mucho agradezco a usted su amable visita a la reunión de la Comisión de Carreras, para considerar aspectos más salientes de la realización del Gran Premio Internacional de Turismo que, a partir del corriente año y durante los próximos años consecutivos, el Automóvil Club Argentino se propone realizar en nuestro país.

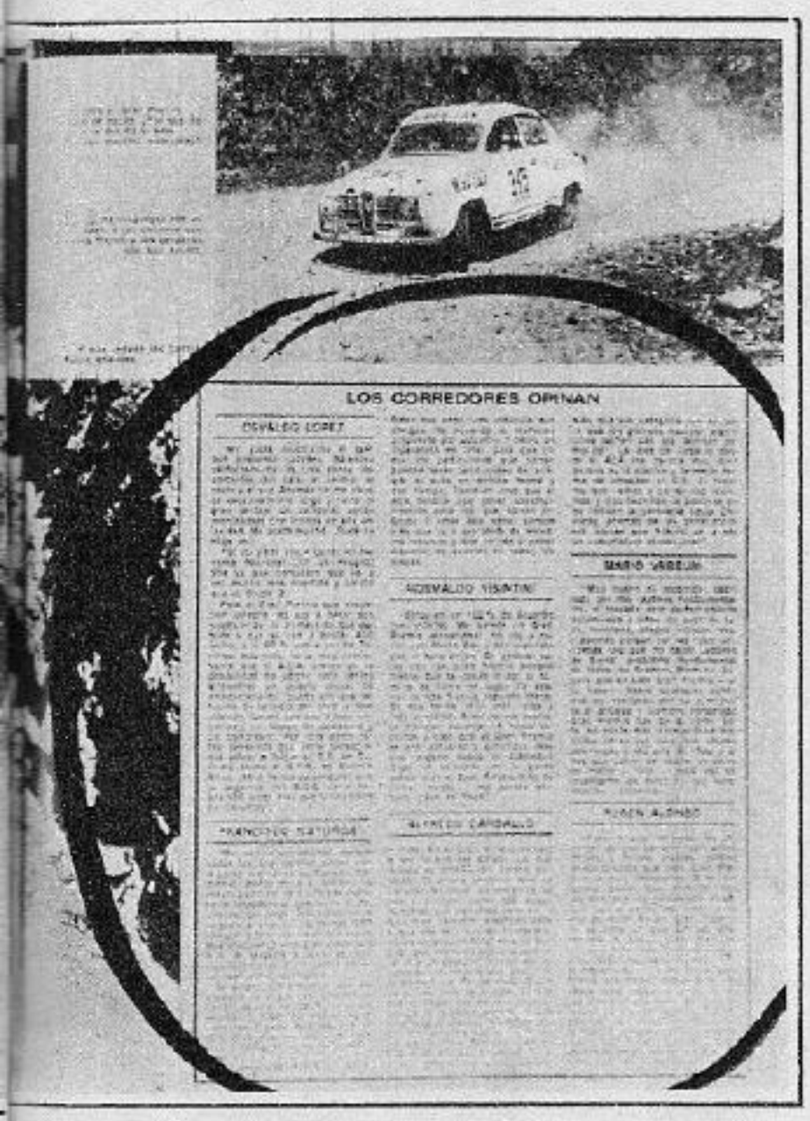
Su cooperación nos ha sido valiosa y sus juicios y opiniones nos han servido para acrecentar nuestra información. Consideramos que el Automóvil Club Argentino, aparte de la complejidad de los problemas inherentes a la ejecución de esa iniciativa de largo alcance, debe preocuparse fundamentalmente por esa competencia, ya que servirá también para la promoción de un vasto territorio del turismo argentino y el fomento de la industria automotriz nacional.

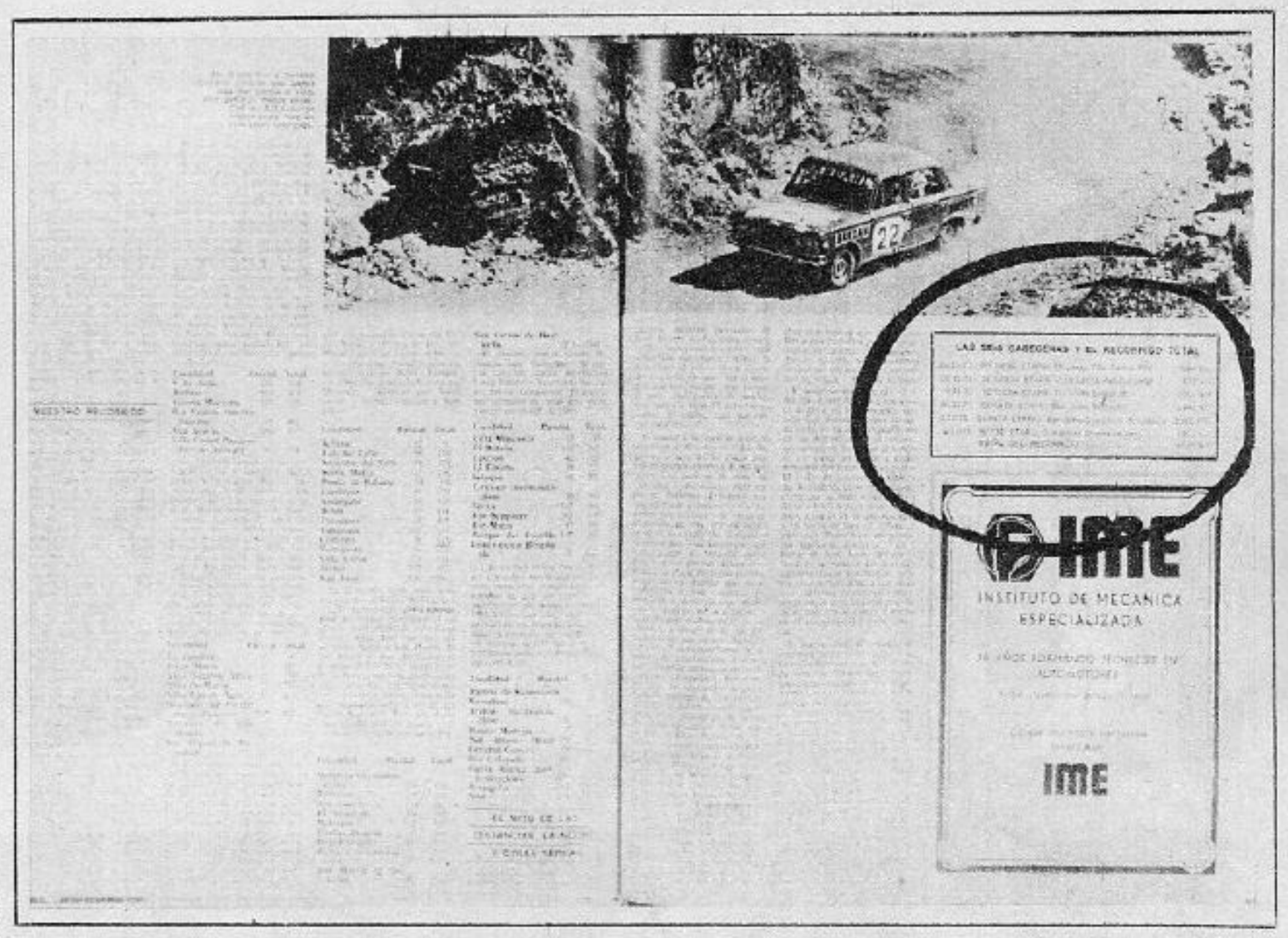
Al agradecerle su colaboración, me complazco en saludarle muy cordialmente.

Dr. CESAR C. CARMAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHO





3

FOTO 1.— Aquí la nota. El plano de la Argentina con el trazado del recorrido que abarcaba parte del sur, centro y norte del país. 6.625 km distribuidos en seis parciales. Con etapas de 1.400 km de hasta 14 horas de manejo constante. Esa fue la idea que se le presentó al doctor Carman (presidente del ACA) y a su grupo de asesores, a su propio requerimiento. No tuvo eco.

FOTO 2.— No era una idea lanzada al azar. Consultamos, investigamos, balanceamos pro-contras y de allí salió el recorrido de lo que consideramos "el" Gran Premio. En el recuadro publicado en aquella oportunidad seis corredores de los muchos consultados opinaban sobre el GP propuesto. Todos coincidieron: ¡Sensacional! Pero eso no fue suficiente.

FOTO 3.— Dentro del círculo están detalladas las fechas de cada una de las etapas, sus cabeceras y los kilometrajes parciales y totales. TN y G-2 hubieran formado el elenco de ese GP. No serían 400 los inscriptos, pero se hubiese hecho con una cantidad más que suficiente.

FOTO 4.— Todo un documento. El agradecimiento oficial del doctor César C. Carman a uno de nuestros redactores por su "colaboración tan valiosa". Poco tiempo después el Sur era nuevamente escenario del fallido GP. ¿Volveremos a tener Gran Premio de Turismo?

Carlos Rodari.
De lunes a viernes, Radio Continental.
19.30

Cruz del Sur.
Cuesta del Parral. Casa de Piedra.
Valroy.



Test GACELUX

Hace dos años hubo un bautismo con agua salada: una lancha, la Gacelux, del astillero Pagliettini, con apenas quince días de vida, triunfaba en la primera edición de la Buenos Aires-Punta del Este. Indice de performance, categoría 4T y un segundo puesto en fuerza libre eran una demostración de aptitud competitiva que, aunque suene paradógico, no era la principal idea de su diseñador cuando la lanzó al mercado. Pasada con éxito la difícil prueba que había sido ese debut, se inició la producción en serie de la Gacelux (5,12 m de eslora) quedando definitivamente abandonada la vieja Gacela (4,77 m) a la que aquella había venido a reemplazar.

DISEÑO

Hay algo que caracteriza a las embarcaciones del astillero Pagliettini: sus diseños son evolutivos; cada uno que aparece no constituye nunca una revolución sino que se presenta como un nuevo miembro de una familia ya existente. Un nuevo miembro con características propias en el cual se van volcando las enseñanzas obtenidas con los "parientes" anteriores pero conservando siempre un aire de familia peculiar. La Gacelux es el caso típico de esta política constructiva y sus líneas así lo confirman ya que presenta su sistema de fondo en V semiprofunda que había arrancado con la Pagliettini 445 (o sea el conocido Comodín). El mismo Oscar Pagliettini aclara no haber inventado nada nuevo: "Lo que hacemos es probar y mejorar pero sobre la base de diseños cuyos resultados, por experiencias del astillero, sabemos que son técnicamente aptos, es decir, que posibilitan una navegación segura en todo sentido. Tratamos de buscar en este caso una lancha de diseño moderno, inclinándonos a los requerimientos del mercado y ofreciendo todo lo que podíamos en cuanto a confort y línea". Así fue como se reemplazó la Gacela con la Gacelux que resultaba más moderna y actualizada en cuanto a estética y funcionalidad; su diseño está fundamentalmente dirigido a la aplicación de motores internos, en especial al entro-fuera Mercruiser de 120 HP, porque se entendía que en ese orden de potencias se produce la zona de ruptura entre el fuera de borda y el interno y comienza a convenir el uso de este último. La V no es demasiado profunda, el valor de la misma depende de cómo se mide, pero en el plano horizontal oscila alrededor de 24°. Posee tres deflectores por banda que son horizontales (no en ángulo invertido como el Codinet) y que van convergiendo en proa. Un detalle curioso es que durante las pruebas del fondo se filmó el comportamiento del mismo para ser observado en cámara lenta, de forma de sacar las mejores conclusiones sobre el trabajo de los escalones longitudinales, cantonera, etcétera.

CONSTRUCCION

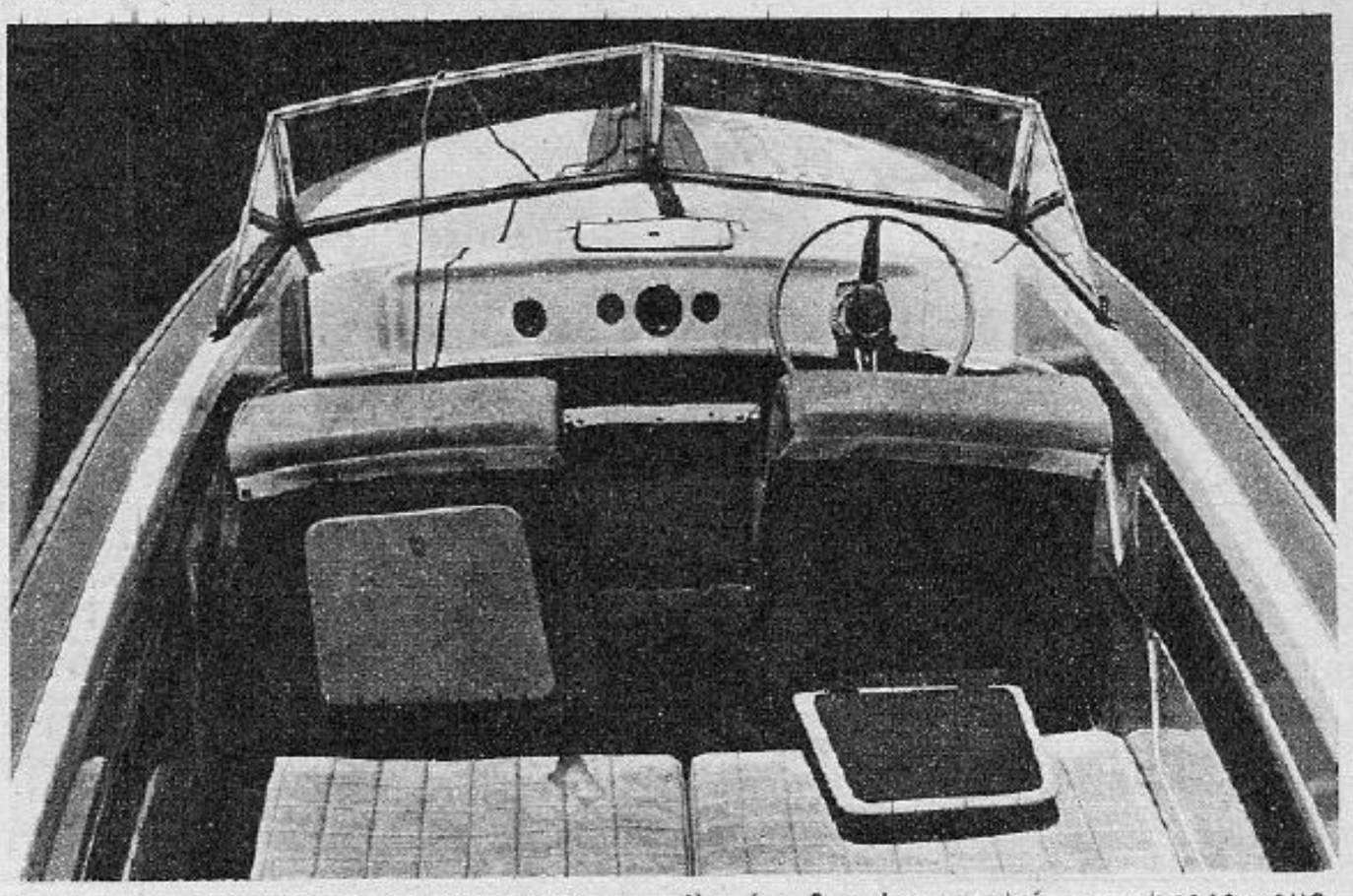
La Gacelux constituye la primera aplicación de matrices en los interiores: la cubierta va ensamblada con dos cajones laterales que hacen las veces de guantera, pero cuya misión principal es trabajar como componente estructural de la lancha, ya que constituyen en realidad dos vigas cerradas. La unión de la cubierta a los cajones se efectúa mediante unas "patas", yendo además todo soldado entre sí. La cubierta tiene en sus partes planas terciado fenólico plastificado en ambas caras, refuerzos que se suman a los que dan los baños dando una solidez extraordinaria. La cubierta resulta así más que apta para las solicitaciones a que queda expuesta que, aunque parezca ilógico, son

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

motonáutica

La lancha más grande del astillero Pagliettini. Una embarcación muy robusta, de líneas elegantes y que permite ubicar con comodidad hasta ocho personas. Detalles de construcción, navegabilidad y performance. Lancha ideal para largos paseos, de muy buena velocidad y moderado consumo. El Mercury 135

Por NICOLAS GELORMINI



Lista para apoyarse en el agua tras un salto. La Gacelux mostró muy buenas cualidades de velocidad no comunes en lanchas de ese tipo.

Vista de popa. Compartimientos en los respaldos de los asientos delanteros, guantera con llave en el tablero y parte central del asiento volcable para subir a cubierta son señales de la comodidad que hay a bordo.

a veces mayores que las que debe soportar el fondo ya que en éste los esfuerzos se distribuyen en zonas amplias; en cambio en la cubierta una persona de 80 ó 100 kilos se apoya en un pie o salta desde un muelle.

Desde el punto de vista del material utilizado la Gacelux tiene: en la parte del fondo primero el gel-coat, luego refuerzos en cada uno de los deflectores o escalones, rovin de quince cabos, dos fieltros (en la zona de bases de largueros van fieltros suplementarios), otro fieltro recubriendo los largueros y un rovin de 60 cabos. En los laterales gel-coat, rovin de 15 cabos, fieltro, rovin de 60 cabos más refuerzos en el arrufo y cantonera. Los cajones que hemos señalado formando las guanteras llevan gel-coat, dos fieltros y rovin de 15 cabos. Sobre el fondo se alinean siete largueros longitudinales de madera que en parte son paralelos entre sí y en parte no, ya que al ir en coincidencia con cada escalón, y uno en crujía, siguen la forma del casco. Tienen 15 milímetros de espesor y su altura va variando desde 25 centímetros hasta 6 según la zona de que se trate. Sobre la parte superior de los largueros se apoya el piso horizontal. En cuanto a los refuerzos trasversales son el apoya pie y otros específicos que van encastrados sobre los largueros sirviendo también de apoyo al piso. El espejo de popa es de madera de veta cruzada, encolado, y, como todos los sistemas constructivos de Pagliettini, tiene dos escuadras que unen el espejo de popa a dos largueros básicos del fondo; algo así como lo que en automovilismo sería armar el chassis, pero en este caso del lugar donde se soportan todos los esfuerzos de empuje y del motor. El espejo tiene 34 milímetros de espesor en la parte central.

Entre la versión para fuera de borda y para entro-fuera, lo único que cambia es la cubierta de popa y la piletita de atrás, que sirve para desagote del doble fondo y para acumular el agua suelta por el piso. La razón del cambio es la necesidad de dar cabida al cárter del motor interno. La Gacelux tiene un solo estanco con distintos compartimientos comunicados entre sí para drenaje, con una capacidad total de unos 400 litros. De la robustez de la construcción da idea el hecho que con el Mercruiser 120 HP, completa y sin combustible, pesa 740 kilos.

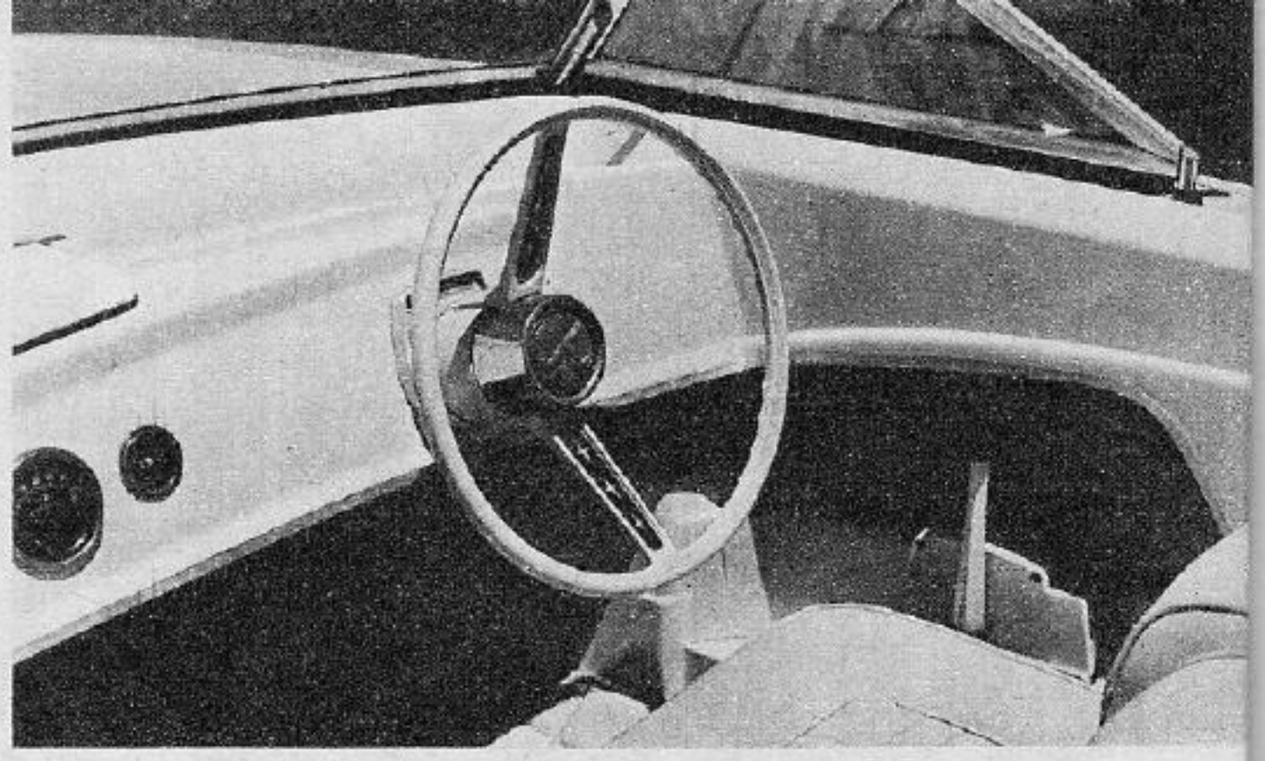
ESTETICA Y TERMINACION

Es fácil definirla: elegante. Por sobre el aspecto deportivo o de utilización prima lo proporcionado de sus líneas, dentro de las cuales se destaca la ininterrumpida línea de cubierta. Colabora en ello la acertada ubicación de la luz de proa, que en otros casos (el mismo Pagliettini lo ha hecho) se ubica en el medio de la cubierta rompiendo la línea de la misma, molestando para sentarse y, sobre todo, puede llegar a dificultar la visión de noche por producir reflejos sobre cubierta. En la Gacelux el artefacto va casi sobre el botazo, con vidrios redondos de unos treinta milímetros de diámetro y que vistos a la distancia forman un círculo de luz muy grande. Los herrajes son cromados (porta espías, cáncamos con gatillo a cada banda casi sobre el espejo de popa, porta asta de bandera, etcétera). Los bordes interiores de las bandas van rematados en aluminio anodizado lo mismo que el botazo, el que además lleva la infaltable protección de goma. El piso (terciado fenólico recubierto con fieltro y pegado a los laterales con quince cabos) va salpicado de plástico en el mismo color que el resto del interior. Normal la mano de obra en el cuidado de los detalles.

→



La cubierta de proa (donde va la tapa del tanque de proa) va totalmente hecha en plástico antideslizante; el cockpit es amplio y los asientos mullidos, aunque nos resultaron un poco bajos.



El puesto de comando. Nótense los refuerzos del parabrisas y el buen espacio que queda detrás del mismo para apoyar cosas.

CARACTERISTICAS DEL MOTOR

Marca: Mercury
Modelo: 1971
Potencia: 135 HP
Régimen Máximo: 5.300 rpm.
Cilindros: 6
Cilindrada: 1638 cm³
Diámetro: 73,03 mm
Carrera: 65,09 mm
Relación nafta-aceite: 50:1
Arranque: eléctrico
Relación de engranajes: 14:25
Hélice: 3 palas
Paso: 21"
Diámetro: 13"

CARACTERISTICAS DEL CASCO

Fabricante: ASTILLERO PAGLIETTINI

Modelo: GACELUX — Material: Poliester reforzado

Eslora	Manga	Puntal	Peso	Capacidad	Potencia admisible
m	m	m	kg	pasajeros	HP
5,15	2,02	0,87	480	6-8	80-140

Precio: $ 10479 Completa
Accesorios: Carpa, capota, asiento trasero, ½ cabina

PERFORMANCE

Velocidad mínima de planeo: 2.600 rpm lo que equivale a 37 km por hora.

Tiempo que tarda en planear: 3s7/10

Velocidad máxima: 73,4 km/h, a 5.200 rpm

Nota: Todas estas mediciones fueron efectuadas con tres personas a bordo. Por otra parte las mediciones de velocidad son el promedio, en cada caso, de dos corridas: una a favor y otra en contra de la corriente.

TEST GACELUX

HABITAT

Una de las características más importantes, donde no hay una definición previa absoluta y donde el gusto o deseo del diseñador debe quedar subordinado al gusto o deseo del mercado. La experiencia que el astillero había adquirido con la Gacela y la observación de la plaza local indicaban una pronunciada inclinación por un asiento delantero enterizo y atrás abierto, es decir, libre para poder colocar una colchoneta ocupando todo el espacio. También se pedía bastante el asiento back-to-back, o sea opuesto por las espaldas. Por ello, en la versión fuera de borda, se entrega con delantero enterizo en el equipo original, pudiendo adquirirse como opcional uno para dos que, bajo el mismo, puede usarse como cajón para pescado, elementos de a bordo, heladera, etc. En cuanto a la versión entro-fuera trae ya de por sí dos asientos traseros individuales, uno a cada lado de la caja del motor. La cubierta es muy amplia. En cuanto a su diseño hay un detalle interesante: va totalmente hecha de plástico antideslizante siendo así segura y cómoda para caminar, sobre todo porque se supone que el que anda en lancha se moja nadando o haciendo esquí y los pies desnudos son bastante resbaladizos. No es fácil de limpiar por su superficie no lisa.

Las guanteras laterales reciben remos, esquíes, etc. sin ningún problema y bajo la cubierta, a los lados del tanque fijo de 75 litros que allí se ubica, pueden llevarse chalecos salvavidas, paquetes, etc. En la versión fuera de borda, a cada lado del motor, hay espacio más que suficiente para acomodar los tanques portátiles grandes. Los respaldos de los asientos delanteros tienen gavetas con llave y en el tablero hay una guantera también con llave y cuyo borde asegura un hermético cierre mediante burletes de goma. En medio del asiento delantero hay una madera terciada volcable hacia adelante que facilita pasar a la cubierta, lo que debe hacerse por sobre el parabrisas. Cómodos los asientos aunque nos resultaron un poco bajos; creemos que un par de pulgadas más de altura mejorarían la visión.

NAVEGABILIDAD

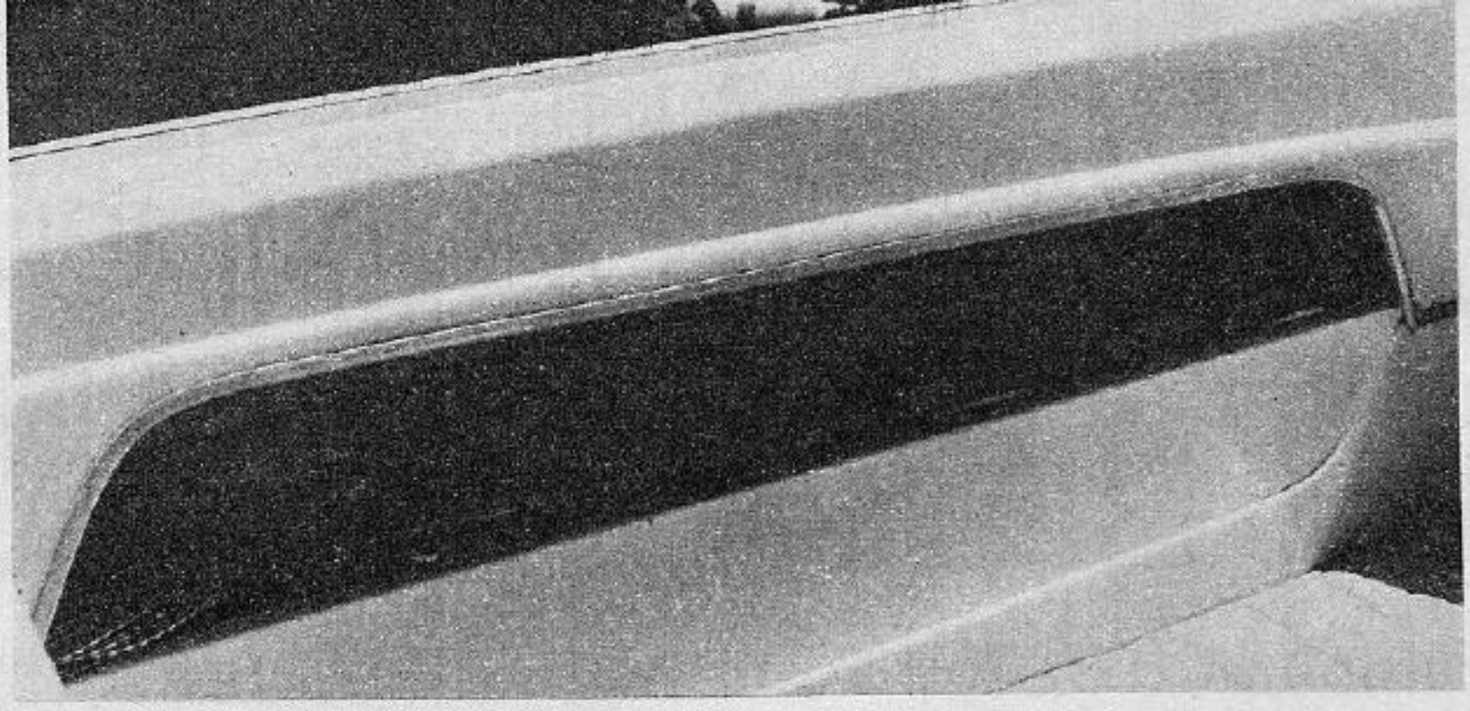
Prueba de la misma fue que la número uno (en aquellos momentos la única fabricada) tuvo la destacada actuación que todos conocen en la Buenos Aires-Punta del Este conducida por Néstor Sarthou. Corrió con todas las características de lancha de serie, ni siquiera se había levantado el motor ya que habría podido modificarse su posición para correr; lo único especial que se hizo en aquella oportunidad fue poner una buena hélice de bronce y reemplazar el asiento delantero por dos butacas individuales, anatómicas y robustas. La lancha no sufrió nada y fue el mejor banco de pruebas que permitió sacar la conclusión que lo que se iba a ofrecer era resistente, seguro y capaz de navegar con éxito en condiciones de mar mucho más severas que las que normalmente iba a enfrentar en el Delta.

Manejarla es agradable; suave y serena. Como lancha grande que es cuesta hacerla saltar ya que si la marejada es mediana la atraviesa sin dificultad; cuando finalmente salta (nosotros pudimos hacerlo en el oleaje cruzado de dos lanchas colectivas) la caída resulta muy amortiguada; diseño de fondo y mullidos almohadones colaboran en ello. A pesar de ser sencillo manejarla, la Gacelux se presta fácilmente a conducción defectuosa, y ello ocurre cuando se llena el tanque de proa (75 kilos), se instalan cuatro personas en el asiento delantero (cosa que puede hacerse y representa 300 kilos) y se lleva el motor con la pata pegada al espejo de popa. Evidentemente la lancha castiga demasiado la zona de proa, navega "enterrada"; si se levantara uno o dos puntos el motor se navegaría más suave. Esto nos lleva a hablar del "power-trim", que es un servomecanismo que permite la elevación o bajada del motor desde el tablero, en plena navegación, mediante un simple botón. De esa forma, para cada condición de carga y de mar, se va corrigiendo de manera tal de obtener la posición ideal del motor; este servomecanismo es caro pero permite la navegación justa. El alto puntal hace seco el cockpit y permite efectuar giros cerrados y bruscos con seguridad.

PERFORMANCE

La velocidad máxima obtenida fue de 73,4 km/h. con tres per-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



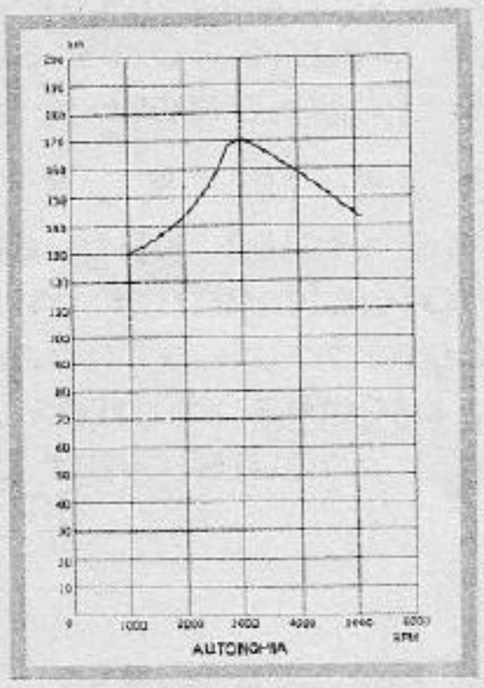
Detalle de las guanteras laterales; elementos de resistencia estructural importantes.

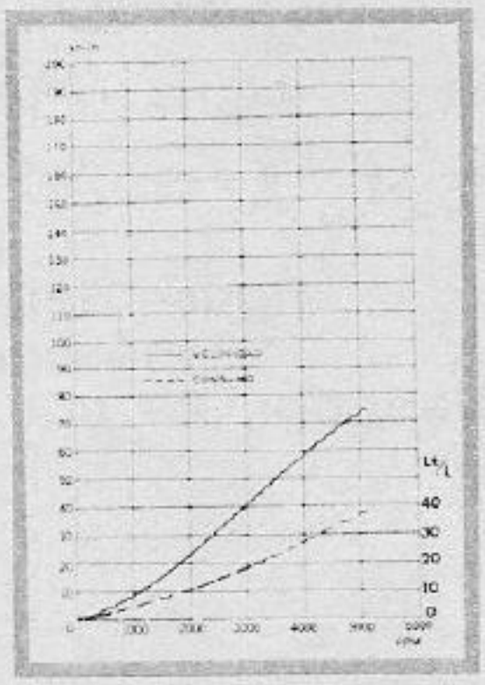
RPM	AUTONOMIA 75
rpm	Km
1000	130
2000	145
3000	170
4000	158
5200	146

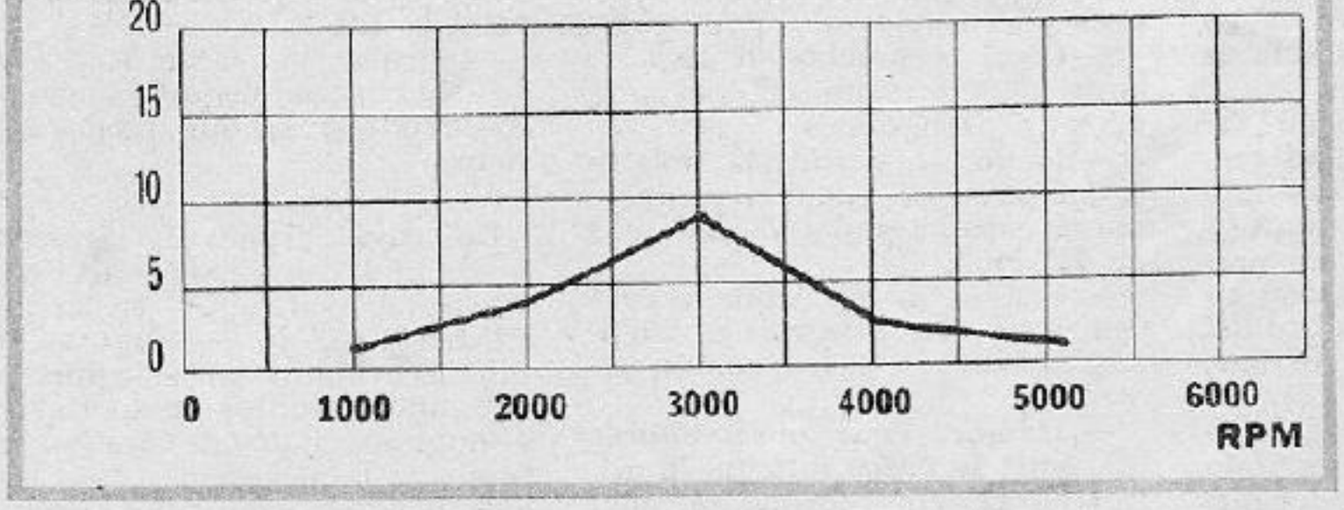
RPM	ASIENTO
rpm	0
1000	2
2000	4.3
3000	8.1
4000	3.7
5200	2.5

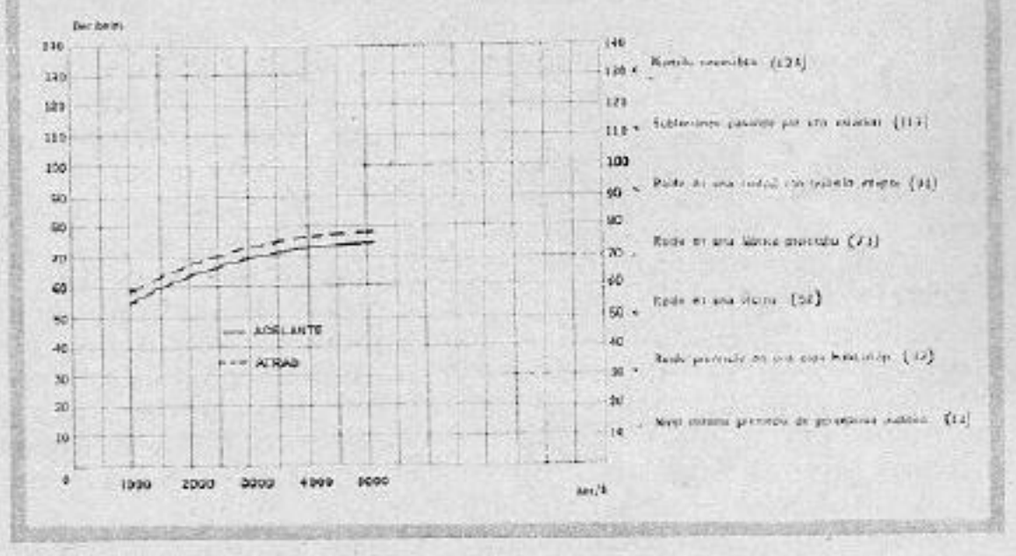
Condiciones meteorologicas vigentes en el dia de las pruebas			
Temperatura	Presion	Humedad	Viento
c	mm Hg	%	km/h
21	757	7	6

Condiciones de la embarcación
Casco: 8 meses de uso
Motor: 100 horas de uso
Cantidad de combustible: Tanque fijo con 50 litros y 2 portátiles de 40 litros c/u.









RPM	VELOCIDAD	CONSUMO ESPECIFICO
rpm	Km/h	Lts/h
1000	9.1	5.2
2000	22.0	11.4
3000	40.9	18.0
4000	58.0	27.6
5200	73.4	37.8

sonas a bordo y con motor Mercury de 135 HP; el régimen fue de 5.200 vueltas y el consumo correspondiente de 37,8 litros por hora lo que significa un rendimiento de 1,94 kilómetros por litro. Las autonomías han sido calculadas para 75 litros, que es la capacidad del tanque fijo, por lo que deben modificarse si se desea establecerlas para otras capacidades. Del gráfico de la misma surge que el máximo radio de acción se alcanza para un régimen algo por encima de las 3.000 vueltas (aproximadamente 3.200) lo que equivale a una velocidad de unos 46 km/h. Los 3s7/10 que tarda en planear son un buen indicio de lo bien que empuja el motor, ya que con una lancha de este tamaño era dable esperar un tiempo mayor. También son favorables a la Gacelux las mediciones de sonoridad que a máximo régimen y en la parte de atrás del cockpit no pasa de 78 decibeles.

El sistema de encendido del motor sigue siendo por descarga capacitiva; lo único que puede dañarlo en forma muy seria es conectar invertidos los bornes de la batería o dejar falsos contactos sin ajustar bien, pero esas son evidentemente las mínimas precauciones a tomar por el usuario.

CONCLUSIONES

La primera sensación que se tiene al subir es de robustez; casco y cubierta forman un bloque sólido y esta última no sólo puede ser pisada sin riesgo sino que puede saltarse a ella desde un muelle, acción tan común que se ha hecho bien en preverla. Para el tamaño que tiene es rápida, planea fácilmente (siendo de 2.600 el régimen mínimo a que se sustenta) y es de fácil gobierno. El cockpit es amplio y allí pueden ubicarse hasta ocho personas sin inconvenientes. El 135 HP de Mercury es evidentemente una cosa seria; tiene buen empuje "de abajo" lo que es útil para sacar simultáneamente a varios esquiadores y además lleva a la Gacelux a valores altos de velocidad.

En resumen. Una embarcación bien "a lo Pagliettini"; sólida, que no se va aflojar ni tener problemas de estructura, con mucha capacidad y a la que un náutico medio tuerca puede exigir a fondo sin temor.







MOTOCICLISM

CON NO

Bicampeón del Mundo de 50 cm³ en 1969 y 70,
Campeón del Mundo de 125 cm³ en 1971,
Subcampeón del Mundo 50 cm³ 1971,
Triple Campeón Español de 125 cm³,
Cuádruple Campeón Español de 50 cm³

Nos visitó Miguel Angel Nieto, gran figura del motociclismo mundial y uno de los más encumbrados "manubrios" del globo. Español, 24 años, piensa dentro de un par de años incursionar por la Fórmula Dos

Hacía ya mucho tiempo que los argentinos nos habíamos olvidado de cómo son, cómo piensan y cómo manejan los campeones mundiales de las dos ruedas. Fue quizás la supresión del Grand Prix Motociclístico de la República Argentina —hace ya unos cuantos años— lo que nos dejó sin las anuales visitas de los reyes del "manubrio".

Quizás como una "rentree" de la calidad internacional a los autódromos argentinos, la presencia en Buenos Aires del tricampeón del mundo de motociclismo, Miguel Angel Nieto, causó el interés de los aficionados a este deporte, en franca decadencia en nuestro país.

Una visita programada con el "monstruo" español, presuponía el enfrentamiento con uno de esos tantos "campeonísimos" europeos, pletóricos en desplantes, poses exquisitas y agresivas maneras.

Pero no. Nos encontramos con Nieto en el hall del hotel Shellthown y como si nos conociera de toda la vida, surgió la conversación a través de un galaico diálogo sin protocolo ni prejuicios.

.....

—¿Quién sos?

—Me llamo Miguel Angel Nieto y tengo 24 años. Nací en Madrid y empecé a correr en moto en 1963 cuando tenía 16 años.

—¿Cuál fue tu primer moto?

—¿Tú dices de carrera, seguramente? ¡Una Derbi, hombre! Corría en 50 cm³. Luego tuve una Ducati también 50, pero por poco tiempo. A partir de ese momento corrí siempre para Derbi.

—¿Cuál consideras que es la mejor moto de carrera actual?

—¡Mira la pregunta que me haces! ¡Hala, la mejor moto de este momento es la Derbi!

—Y de las motocicletas japonesas, ¿qué opinás?

—Simple: me gustan más las españolas . . .

—Pero en Madrid tenés una Honda. ¿Cierto?

—¡Cierto! Pero también tengo una Derbi 74 cm³. La Honda es una 750, cuatro cilindros.

—¿Vivís del motociclismo?

—No, aunque en realidad tengo algunas buenas pesetas gracias a las carreras de motocicletas. En este momento soy propietario de un bar hawaiano en Madrid. ¿Sabes tú qué es eso del bar hawaiano? Pues es un bar, decorado con palmeras, con camareras vestidas con polleras de paja, música de las islas y todo eso. También tengo un taller mecánico, un local donde hago engrase y lavado y un servicio de auxilio mecánico.

—¿Cuál es, cronológicamente, tu actuación en Campeonatos Mundiales?

—Bueno, en 1969 gané el mundial de 50 cm³ y en el 70 también. Este año fui campeón mundial de 125 y subcampeón de 50.

—Pero, en realidad, este año casi sos campeón de 50 también . . .

—Sí, pues iba primero hasta el Gran Premio de España en el Jarama. Fue en esa carrera que tuve un resbalón y perdí el campeonato. Me fracturé un dedo de un pie y me dieron tres puntadas en la pierna. ¡Pero fíjate cómo me repuse que a la media hora ya estaba corriendo otra vez en 125 cm³ y ganando el campeonato!

—¿Cuál es o fue, el mejor motociclista del mundo?

. . —Sin ninguna duda, Mike Hailwood.

—¿Cómo son y qué opinás de tus motos?

—¡Hala, que son sensacionales! La Derbi 125 es la moto más rápida del momento. Anda a 230 km/h y tiene 6 marchas. Su régimen normal de marcha en carrera está en las 14.000 vueltas. Pesa 93 kg, tiene válvulas rotativas y es refrigerada por agua. La más chica, la 50, es muy aerodinámica y muy agradable de manejar. También tiene 6 marchas y es refrigerada por agua.

—¿Corriste mucho en España antes de intervenir en los campeonatos mundiales?

—Bueno, sí, y además tuve la satisfacción de ganar 4 campeonatos españoles de 50 cm³ y 3 de 125 cm³.

—¿Cuál es la razón por la cual utilizas casco integral en algunas carreras y casco común en otras?

—¡Hombre, qué observadores que sois! El casco integral lo utilizo en 125 cm³ porque se anda más rápido y en una caída te protege más. En 50 cm³ utilizo el otro, el común; es más liviano y ofrece menos resistencia.

—¿Es cierto que te gustan los toros?

—¡¡¡Los toros!!! ¡Qué horror! ¡Hala, que les tengo pánico, ostia! Seguramente tú me lo preguntas porque un día participé en una corrida en Madrid. Lo que pasó fue que era a beneficio y eligieron unas cuantas figuras populares y las hicieron participar. Lo único que hice yo es entrar a la arena montado en un caballo y bien lejos del toro.

—¿Pensás correr en auto?

—Sí, por supuesto. Pero recién en 1973. El próximo año quiero correr todo el año en el mundial de 250 cm³ con una Derbi. No quiero todavía correr en auto porque le debo todo lo que soy al motociclismo y quiero seguir un año más en las dos ruedas.

—¿Recibiste ya algún ofrecimiento?

—Sí, tengo algunos, pero todavía no te puedo decir nada.

—¿Crees que vas a andar bien en autos de fórmula?

—No sé, creo que sí. En el Jarama probé un monoplaza de una fórmula española que se llama 1430 y que tiene motores Seat (N. de la R.: Similares a los Fiat 1.500 argentinos) y me sentí muy cómodo aunque son autos de poca potencia y no tienen nada que ver con los F. 2.

—¿Piensas ganar en Junín?

—No conozco las máquinas, pero creo que sí, me tengo confianza.

.....

Dos días después de la charla en el hotel, con Miguel Angel Nieto, nos encontramos en la clasificación de la carrera de Junín. Charlamos con él, compartimos unos minutos de su tiempo y notamos que su cara ya no traslucía la alegría de estar ante una nueva carrera; los hechos previos lo habían descorazonado. Junto a Armando Vivacqua y "Chiche" Caldarella escuchamos la letanía del campeonísimo.

—Me da vergüenza —se lamentó Nieto— **ganar así, de esta forma. Aquí no hay máquinas como para hacer carrera con la Derbi. No me gusta hacer esto. Para mañana, en la carrera, no sé qué voy a hacer. Tengo la duda de largar atrás para hacer un poco de carrera o de largar adelante y correr solo toda la competencia. Por un lado, si largo atrás, el público va a pensar que si soy un campeón del mundo no puedo estar la mitad de la carrera entre el pelotón; y si me escapo van a pensar que yo vine a la Argentina a ganar por muerte. No sé qué hacer.**

Y el domingo se largó la carrera. Pese a que su imagen de gran campeón del mundo podría ponerse en juego hizo lo posible para mantenerse en carrera con el resto. Esta operación la repitió cuatro veces, en las cuatro carreras que ganó.

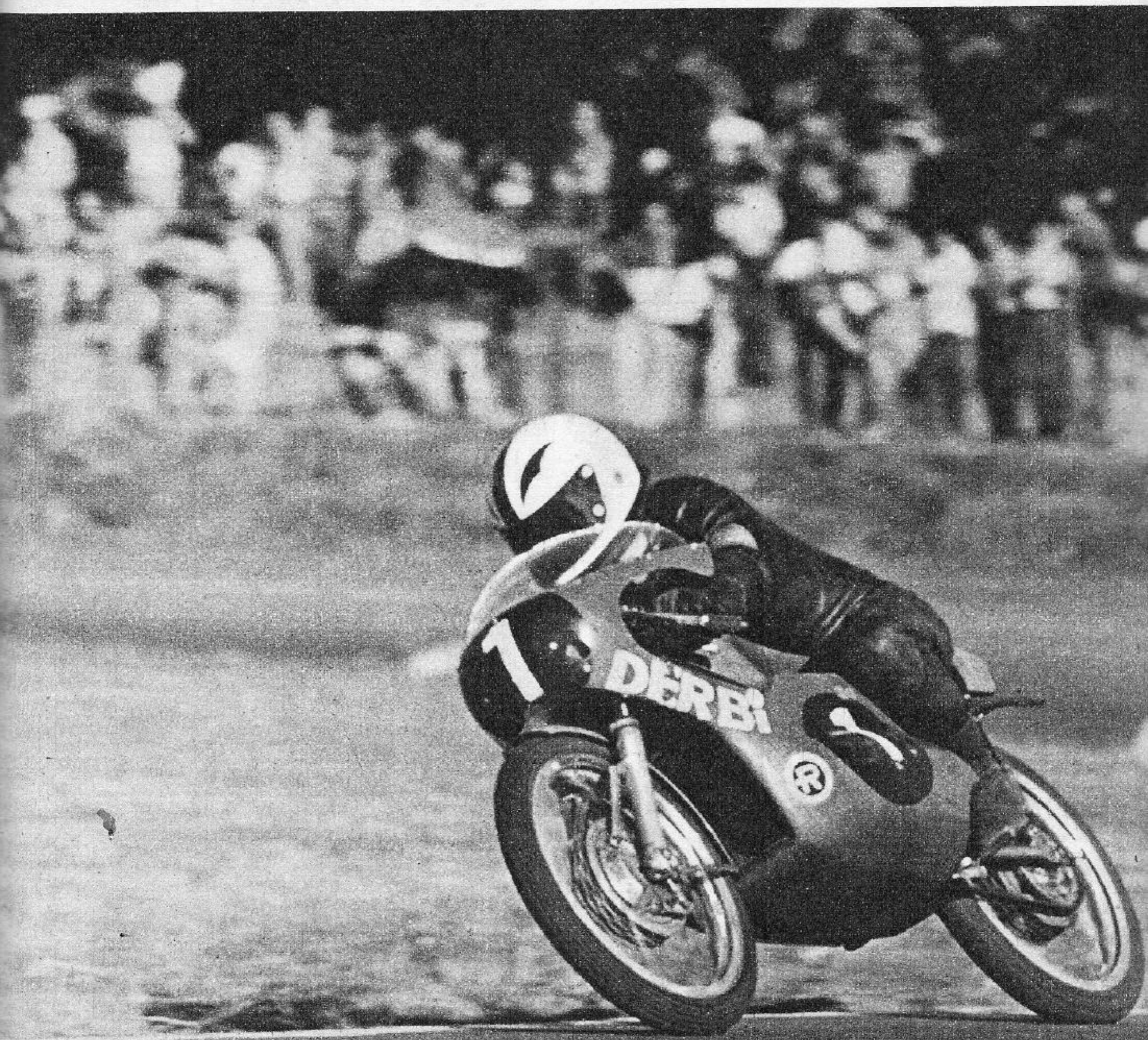
Cuando terminó la carrera nos despedimos de un campeón del mundo, nos despedimos de un ser humanamente fantástico y deportivamente un caballero del motociclismo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

10

Por JORGE AUGE BACQUE
Fotos ARMANDO RIVAS

SOTROS... ¡EL CAMPEON!



LA ACTIVIDAD

PCIA. DE BUENOS AIRES

ESTANCIA CHICA

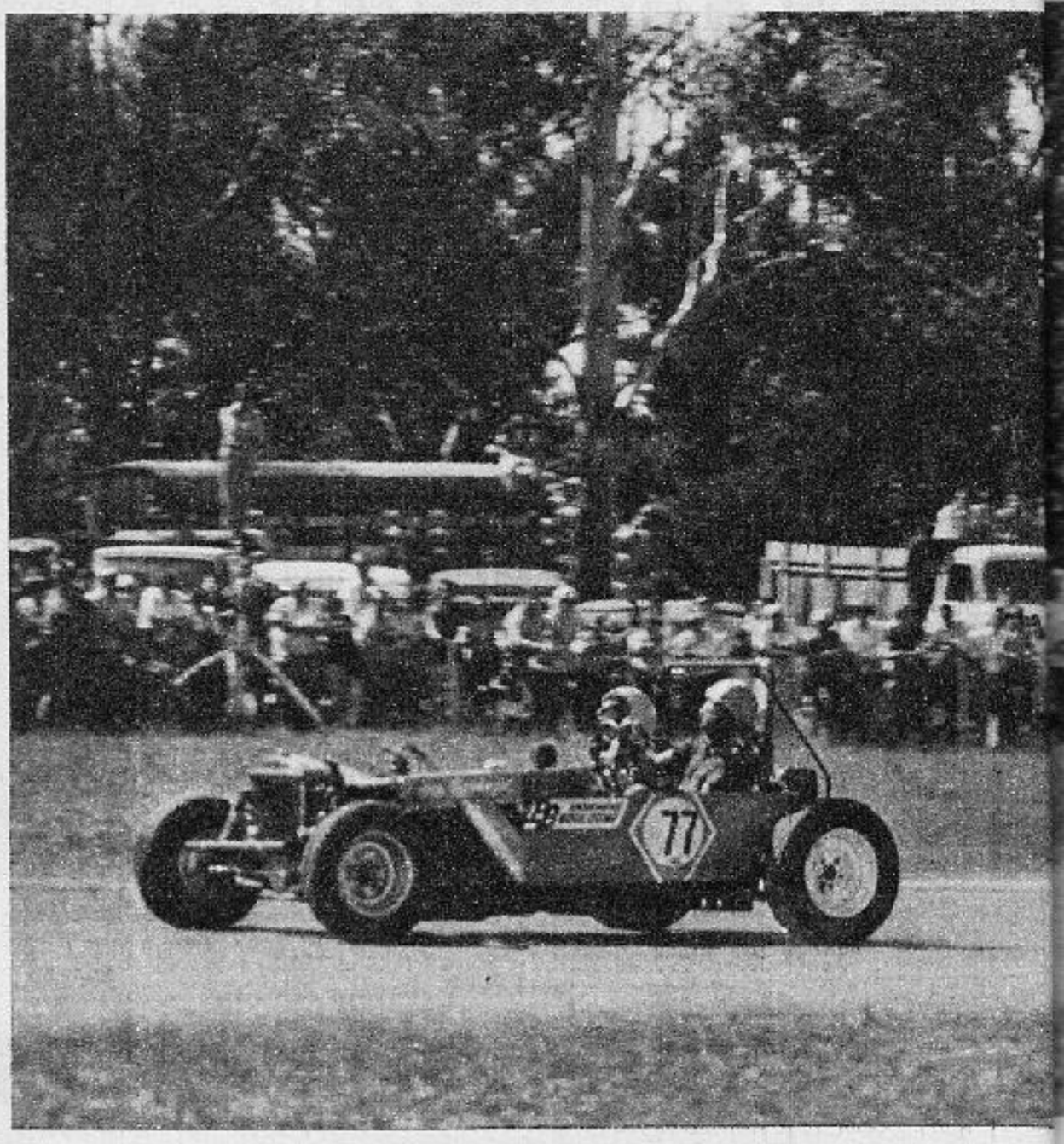
ZINETTI: A LO CAMPEON

Una nueva fecha del II Campeonato Platense de Cafeteras hizo disputar el club Gimnasia y Esgrima La Plata, siempre bajo la eficaz fiscalización del Club Platense de Automovilismo. Esta fecha correspondió a la 10ª del campeonato y fue realmente reconfortante estar presente porque tanto en las series como en la final se disputó intensamente la posición de privilegio.

Hubo un total de 45 inscriptos que se distribuyeron en tres series. En la primera de ellas desde la largada "Coquito" Zinetti se hizo de la punta siendo evidente que ese día estaba con los dientes bien afilados como para pelearle la punta en la final al campeón Ataurí. Atrás de él se escalonaron el platense D'Uva y "Toky" López con remozada máquina. Las cosas siguieron así hasta que en el giro 11, D'Uva frente al palco de control hizo un trompo que logró dominar pero que le costó el 2º puesto a mano de López.

En la segunda serie había un lote importante de coches de punta, entre ellos —y con gran alegría para todos— Leandro Monsalvo con su máquina rehabilitada, que reaparecía luego del accidente que tuvo en Dolores. Picó en punta Lambardi seguido por Gómez, Suárez, Crossio, Cancio, Ataurí y Monsalvo. El dolorense esperó que los de adelante se dieran como en la guerra; en el 6º giro desapareció Lambardi al abrírsele el tren delantero luego de un encontronazo con Gómez, en la vuelta 9ª abandonó Monsalvo con un tensor trasero cortado. Ahí nomás Ataurí lo superó a Suárez y a Gómez colocándose 1º hasta el final. En la tercera serie también hubo lucha —y de la buena— por la vanguardia. De movida se formó un trencito integrado por Garófalo, el "Indio" Muñiz y R. Warner, que viajaban en ese orden separados por escasos metros, hasta que en la vuelta 11 Muñiz logró superar a Garófalo, cuya máquina había mermado un tanto su rendimiento debido a problemas de temperatura. Faltando una vuelta, Garófalo perdió otro puesto al superarlo R. Warner.

Las cosas pintaban lindas para la final que contaba con 25 máquinas en la grilla de largada. Desde el vamos Zinetti comenzó a hacer ver que no en vano había ganado su serie con el mejor tiempo de las tres que se corrieron. Su Ford T sonaba como pocas veces y "Coquito" andaba como siempre: muy bien. Ataurí, que se había escalonado atrás de él, no encontraba la manera de superarlo. Aunque se chupaba y pretendía ganar en la aceleración a la salida de las curvas, con esa pequeña ventaja que le daba el hecho de ir chupado no lograba superarlo. Fue un duelo vibrante, emotivo y espectacular que se vivió durante más de 20 vueltas de la final. Luego algunos rezagados que obstaculizaron y la vehemencia de Ataurí, que lo llevó a pasarse del límite en dos curvas con sendos trompos; como resultado, los distanciaron dándole comodidad a Zinetti en la punta. Otro dúo que también brindó gran espectáculo fue el de Warner y Muñiz que en esa posición lucharon rueda a rueda por el tercer puesto. Durante trece vueltas no se separaron ni un centímetro hasta que Wagner se detuvo por pinchadura dejándolo a Muñiz cómodo en el tercer puesto.

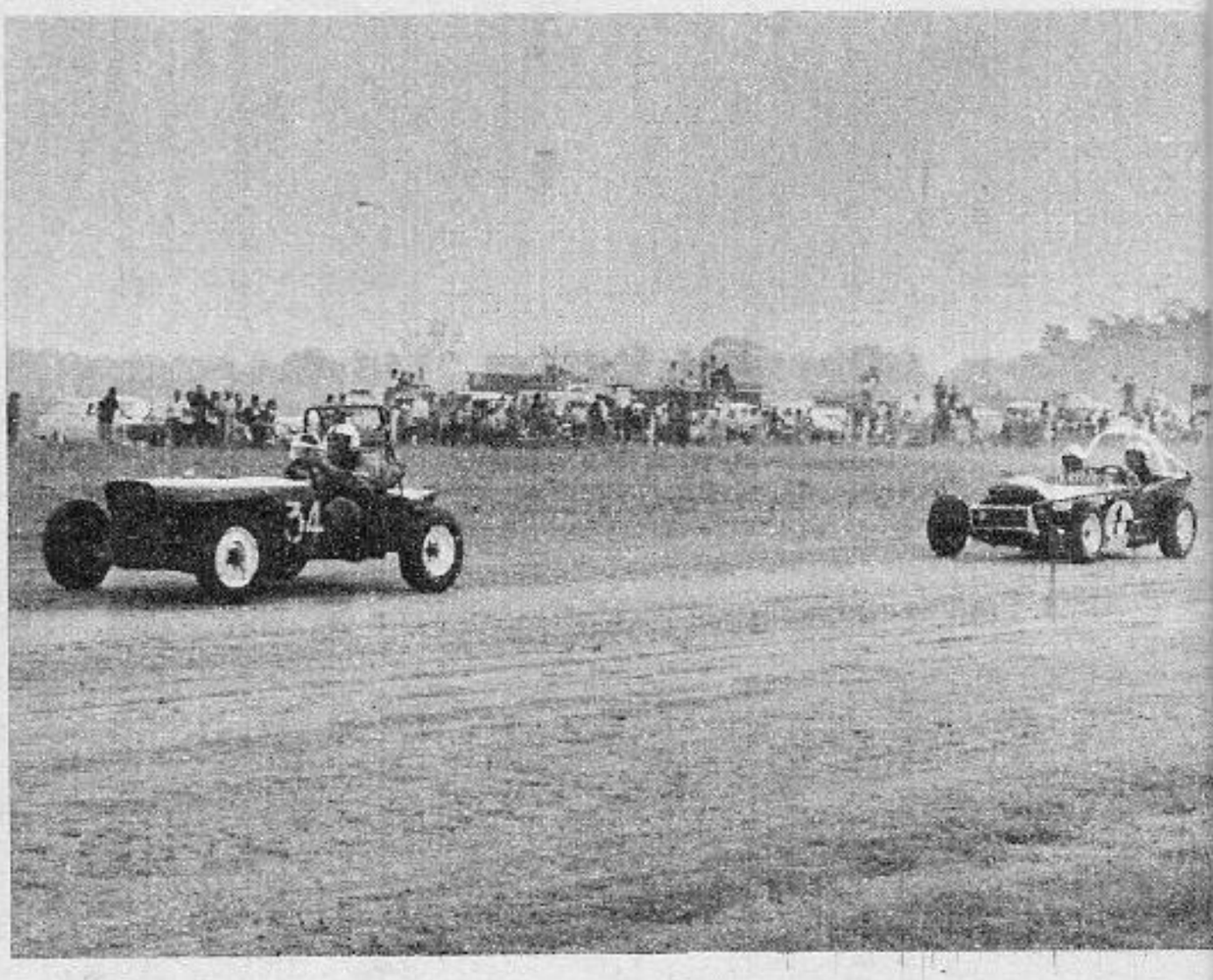


Muy buen espectáculo dieron en la tercera serie Garófalo (Nº 77) y Muñiz (Nº 9). Finalmente venció este último.

Izquierda, abajo: Eduardo Prado triunfó cómodamente. Lo ayudaron en mucho los neumáticos radiales que estrenó.

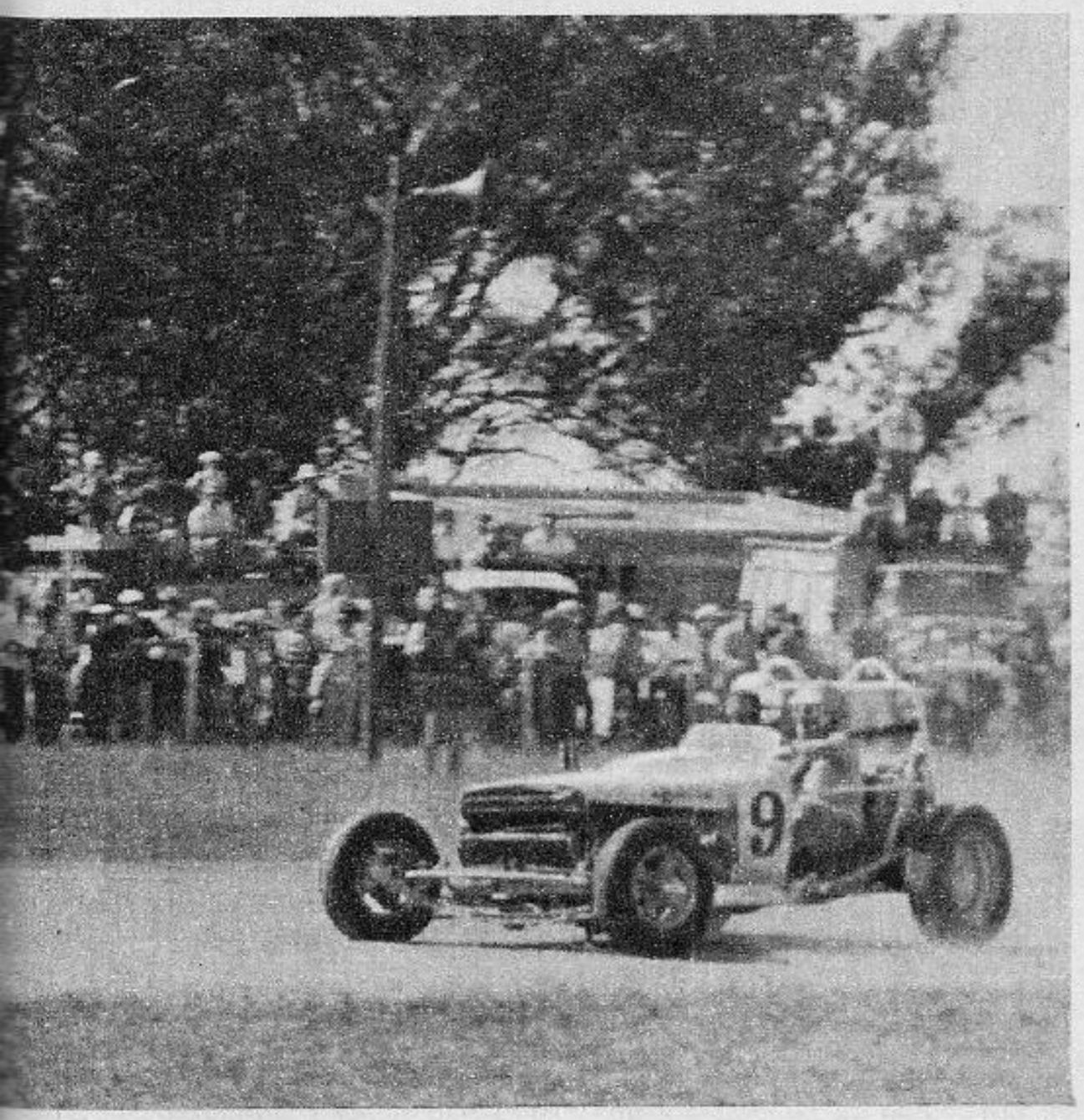
Durante más de veinte vueltas se repitió esta escena en la final. Zinetti adelante y asediándolo a escasos metros Ataurí.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

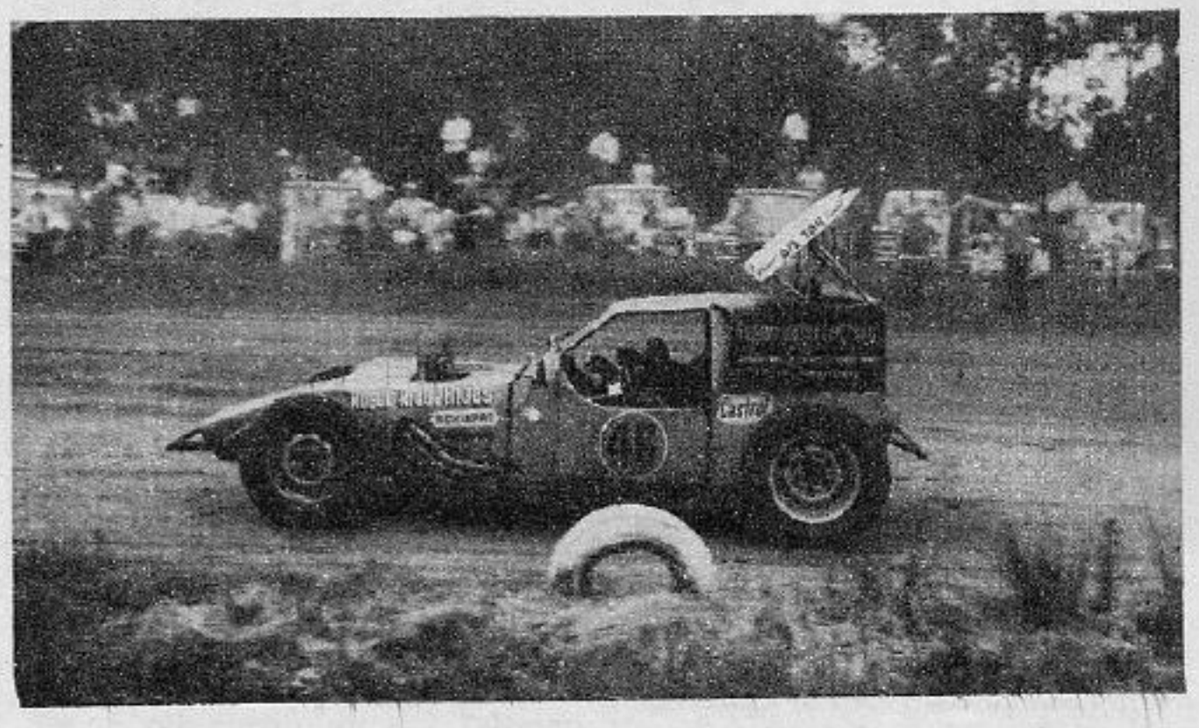
ZONAL



SAN CAYETANO

RUIDO PASADO POR AGUA

Una mañana con sol radiante, la presencia de una enorme cantidad de público y el rubor de diecisiete máquinas de Turismo Mar y Sierras, junto con diez cafeteras, hacían presagiar una magnífica jornada tuerca. Si a ello agregamos el empeño puesto por la gente del Club Independiente de San Cayetano, que trabajó lo indecible para poner la pista en condiciones, todo estaba dado para que la fiesta fuera de primera... Pero los tuercas proponen... y el tiempo, como ya es costumbre, dispone.



Orlando Gratia al comando de su poderoso siete bancadas con el que se dio el gusto de ganar la primera serie de Turismo Mar y Sierras en el circuito del club Independiente de San Cayetano.

BOLITAS STANDARD

Está prendiendo el bichito entre los tuercas locales y cada vez son más máquinas las que se presentan a este tipo de corsas. En este caso lo original estuvo en el debut de Estelita Boquin' —18 años, platense, rubia y soltera—, primera mujer corsa-piloto que viaja en el circuito de Estancia Chica. Lástima grande que haya resuelto desertar después de haber hecho la clasificación debido a problemas de tenida con su fitito. Nos perdimos el espectáculo de verla disputar posiciones en la final junto con los bigotudos de siempre.

La carrera fue para Eduardito Prado. Presentó una máquina muy bien puesta a punto y un manejo impecable. De nuevo Eduardo Rica se debió quedar con las ganas. Esta vez se le soltó un cable de bujía cuando iba segundo

CLASIFICACION FINAL CAFETERAS

1º	34	Juan E. Zinetti ...	Fort T 27 ...	30	Vtas.	27m 23s 4|5
2º	1	Miguel A. Ataurí ..	Ford A 31 ...	30	...	27m 55s 2|5
3º	9	Rubén P. Muñiz ...	Ford A 30 ...	30	...	28m 11s
4º	15	Ovidio Gómez	Ford A 31 ...	29	...	27m 30s
5º	77	José Garófalo	Ford A 31 ...	29	...	27m 38s

Promedio del ganador: 89,338 kilómetro por hora.

Record de vuelta: Zinetti en 53s, a 91,698 kilómetros por hora.

PUNTAJE DEL CAMPEONATO DISPUTADAS DIEZ FECHAS

Miguel A. Ataurí	42	puntos
Juan E. Zinetti	41,5	"
Rubén P. Muñiz	19	"
Leandro Monsalvo	18,75	"
Cayetano D'Uva	16,5	"

CLASIFICACION FINAL DE FIAT 600 STANDARD

1º	11	Eduardo Prado	15	Vtas.	16m 27s
2º	18	Carlos Alvarez	15	.....	16m 29s 2|5
3º	3	Alfredo Irigoyen	15	.....	16m 33s
4º	6	Roberto Viscaíno	15	.....	16m 33s 2|5
5º	25	Norberto Prado	15	.....	17m 15s

Promedio del ganador: 74,311 kilómetros por hora.

CAFETERAS

PRIMERA SERIE

1º	6	Oscar Castellanos	10	.....	11m 16s 2|5
2º	4	Jorge Reymonte	10	.....	11m 40s
3º	22	Luis Boichuk	10	.....	12m 16s 2|5
4º	86	Luis López	9	.....	11m 41s 2|5

CLASIFICACION. Mejor tiempo: Castellanos, 1m 04s 4\|5.

Promedio del ganador: 79,600 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE

1º	5	Sebastián Eder	10	.....	11m 21s 1|5
2º	2	Edgardo Vera	10	.....	11m 41s 2|5
3º	38	Francisco Hernández	10	.....	12m 03s
4º	46	Carlos Gallini	8	.....	11m 47s 3|5

Promedio del ganador: 79,400 kilómetros por hora.

TURISMO MAR Y SIERRAS

PRIMERA SERIE

1º	46	Orlando Gratia	10	.....	11m 35s 2|5
2º	35	Miguel Sydall	10	.....	11m 38s
3º	9	Edgar Pérez	10	.....	11m 39s 4|5
4º	31	José Cordonier	10	.....	11m 43s 3|5
5º	32	Horacio Pando	10	.....	12m 02s
6º	54	Hugo Hernández	10	.....	12m 15s

CLASIFICACION. Mejor tiempo: Gallinotti, 1m 04s 1\|5.

Promedio del Ganador: 78,700 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE

1º	36	Oscar Erratchu	10	.....	11m 26s 1|5
2º	4	Alberto Occhionero	10	.....	11m 43m
3º	5	Roque Spertino	10	.....	11m 47s 1|5
4º	16	Norberto Pascuali	10	.....	11m 51s 4|5
5º	11	Raúl Salerno	10	.....	12m 02s 3|5
6º	56	Alberto Díaz	10	.....	12m 15s
7º	52	Rodolfo Viglianchino	9	.....	11m 44s

Promedio del ganador: 79,200 kilómetros por hora.

El repechaje fue ganado por Hugo Hernández, siendo escoltado por Julio C. Fernández.

LA ACTIVIDAD ZONAL

En la primera serie de Cafeteras logró un nuevo triunfo Oscar Castellano, que pese a faltar algunas carreras ya es campeón. Como decíamos, fácil triunfo de Castellano, escoltado por Jorge Reymonte, Luis Bolchu y Luis López.

La primera serie para los Turismo Mar y Sierras mostró inalcanzable a Enrique Gallinotti, hasta que el cigüeñal de su poderoso F-100 dijo basta, quedando la carrera a merced del sancayetanense Orlando Gratia, que aventajó a sus dos coterráneos Miguel Sydall y Edgard Pérez, ubicándose a continuación José Cordonier, Horacio Pando y Hugo Hernández.

La segunda serie de Cafeteras fue también un fácil triunfo para Sebastián Eder, que aventajó por más de veinte segundos a Edgardo Vera, y luego se fueron ubicando Francisco Hernández y Carlos Gallini.

La segunda de los Mar y Sierras presentó una interesante lucha entre Oscar Erratchu, que a la postre resultó ganador, y Alberto Occhionero, que cuidando su máquina se conformó con la segunda ubicación, siendo escoltados por Roque Spertino, Norberto Pascualini, Raúl Salerno, Alberto Díaz y Rodolfo Vigliancino.

Llegó la oportunidad para ir a la final para los no clasificados mediante un repechaje en el cual resultó vencedor Hugo Hernández, seguido de Julio Fernández.

Con todo dispuesto para las finales de ambas categorías, el agua dijo no y se largó un aguacero "como los de antes", acompañado de granizo. Después de esperar a ver qué pasaba, la gente y los corredores emprendieron rumbo a casita, todos mojados y desilusionados por no poder presenciar lo que prometía ser una final de campanillas.

Lástima por el público, que había dejado en boleterías más de m$n. 1.700.000 en concepto de entradas; lástima por los corredores, que no pudieron darse el gusto de saber quién andaba mejor, pero principalmente lástima por la gente del Club Independiente de San Cayetano, que vio malograda en parte su tan esperada fiesta.

Digno de destacar es que luego de conversaciones mantenidas entre dirigentes y corredores, se llegó a un acuerdo de entregar a todos los clasificados para la final la suma de m$n 20 mil, además de los premios.

PCIA. DE BUENOS AIRES

CAMPANA

"En Fiat 600 Semipreparados el nombre es Juan Pellegrini. En Preparación Libre la variante es... Gava o Giráldez"

Parece mentira, pero es así; después de varios intentos por una causa u otra, recién ahora, a esta altura del año, pudimos estar presentes en el circuito del Campana Automóvil Club. El mismo es de una longitud de 1.650 metros de interesante trazado, con subidas y bajadas y curvas a derecha e izquierda que obliga a los competidores al uso continuo de la caja de velocidades. En fin, un circuito con piso excelentemente compactado que merece ser utilizado con más asiduidad.

Sólo dos categorías tuvieron el privilegio de disputar primacías en Campana: Fiat 600 Semipreparados y Libre hasta 1.150 cc.

En Fiat 600 Semipreparados se disputaron dos series a 8 vueltas, un repechaje a 5 y una final a 12 vueltas. En la 1a. Serie picó en punta Oscar Quarello seguido de Miguel Zanelli. Al culminar la 1a. vuelta fue puntero Miguel Zinelli. Evidenciando una superioridad neta sobre el resto, se alejó notablemente de sus escoltas hasta la culminación de la serie empleando un tiempo de 10m04s2/5 a un promedio de 67 km 920 metros por hora. El record de vuelta también fue establecido por Zanelli (en la 2a.) en 1m11s3/5 a un promedio de 71,648 kph. En segundo lugar se clasificó Horacio Lima y tercero Hernán Medrano.

En la segunda serie se impuso de punta a punta el representante de Carmen de Areco, Juan Pellegrini, conduciendo con solvencia su impecable coche de color celeste, que es una pinturita. Segundo fue Carlos Nicotera, que cada vez anda mejor y por esa razón puede dar la sorpresa en cualquier momento, y es posible que sea antes de que finalice el presente año. Fue tercero en esta trenzada Roberto Prandi, bastante molesto por el calor.

El repechaje fue disputado entre Oscar Paz, Juan Sassone y Alberto Aguila. Se clasificaron con derecho a participar en la final Oscar Paz y Juan Sassone.

LA FINAL. Desde la largada fue bastante movida: tomó la punta Juan Pellegrini seguido de Carlos Nicotera y Horacio Lima. En la tercera vuelta se notó el avance de Miguel Zanelli, que se ubicaba en la tercera posición; a todo esto el tren impuesto por Pellegrini era sumamente violento, pero de todos modos el record de vuelta lo marcó Carlos Nicotera (en la 3a.) en 1m08s2/5 a un promedio de 75 kph. Faltando dos vueltas para culminar la peleada final Miguel Zanelli se ubicó en la posición de escolta desalojando a Nicotera. Ganó la competencia Juan Pellegrini en un tiempo de 14m04s2/5 a un promedio de 72,921 kph.; segundo fue Miguel Zanelli; tercero, Carlos Nicotera y cuarto, en sensacional avance, Horacio Lima.

CATEGORIA LIBRE hasta 1.150 cc. En esta categoría están dadas las condiciones ideales para presenciar espectáculos de esos no fáciles de olvidar. Lo que sucedió el pasado domingo 14 de noviembre en Campana así lo confirma: el patrón de la catería hasta el momento, Franco Gava, fue superado por Antonio Giráldez en una puja que evidenció la notable preparación mecánica de ambos y el nivel conductivo bastante parejo. Esto se pone lindo; será preciso no perderse una sola hasta el final del campeonato.

1a. Serie: Se desarrolló de la manera más lógica. Como Franco Gava tiene "el hierro" se las tomó desde el vamos, les dijo chau a todos y se fue solito; incluso, no conforme con esto marcó el record de vuelta en la serie (en la 2a.) empleando un tiempo de 1m08s4/5 a un promedio de 74,563 kph. Segundo fue Luis Constanzo, tercero el juvenil Horacio Maffía y cuarto el bolivarense Dalmi Macharoli en lucha aparte con Guillermo Siegels. Promedio del ganador Franco Gava: 72,335 kph.

2a. Serie: En esta serie asomó y mostró las uñas el ruqueta Giráldez que venía perseguido por una de esas mufas terribles y que se comenta que se las sacó el "Negro" Medina, su mecánico. Bueno, decíamos que Giráldez mostró las uñas porque se adjudicó la serie sin problemas dejando el segundo puesto para Carlos Aboy, que en todo el trascurso de la serie anduvo prendido a la cola de Jorge Suárez. Tercero, Carlos Frojan y cuarto Jorge Suárez. Promedio del ganador: 71,808 kph. Record de vuelta para Suárez en la 4a. vuelta con un tiempo de 1m09s 3/5 y un promedio de 73,706 kph.

Repechajes: Se los adjudicaron Oscar López y Guillermo Siegels.

La Final. A la señal de partida por parte del comisario deportivo Sr. Sergio Herreros, picó en punta Antonio Giráldez y ahí nomás Franco Gava. En la primera curva Giráldez le sacó un coche de ventaja (ver foto) pero Gava no se daba por vencido y perseguía implacablemente a su adversario. En el 2º giro en la primera curva después del palco de control, Gava derrapó y entró en trompo quedando cru-



En la categoría Fiat 600 Semipreparados fue ganador Juan Pellegrini, en foto (Nº 78) circulando por la cuerda, soportando el asedio de Carlos Lenzi, Carlos Nicotera y otros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En Libre Hasta 1.150 cm³ la competencia tuvo dos animadores que se destacaron notablemente del resto: Franco Gava y Antonio Giráldez. Ganó Giraldez (en foto), discutiendo la punta en la brava y traicionera curva después del palco de control.

zado en la misma; se quedó en el molde mientras la jauría pasaba esquivándolo como podían. Acertada medida de Gava de no mover el coche, lo que podría haber causado un accidente de imprevisibles consecuencias. Luego reanudó la competencia pero ya Giráldez se había afianzado en la posición de líder; mientras estuvieron los dos en la punta la lucha fue sensacional; lástima que duró tan poco. De todas maneras vimos a un renovado Giráldez conduciendo sin errores y con una frialdad poco común en él y a un Franco Gava que al reanudar comenzó a apilar monos que daba miedo y con un poco de bronca también . . .

Ganó la final Antonio Giráldez y muy despegado del resto en un tiempo de 17m02s4/5 a un promedio de 75,263 kph; el record de vuelta también lo obtuvo Giráldeez en las vueltas 8 y 93, empleando un tiempo de 1m06s2/5 a un promedio de 77,259 kph. En segundo lugar se clasificó Carlos Aboy a bordo de un Renault, tercero Luis Constanzo y cuarto Guillermo Siegels. Uno de los principales animadores, Franco Gava, tuvo que desertar en la penúltima vuelta por motor fané; el pobre le dio como gallego a la gaita. Con respecto a Horacio Maffia, perdió una honrosa colocación por un eje trasero que se cortó en la última vuelta.

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

1º	Juan Pellegrini	12	Vtas.	14m 04s 2|5
2º	Miguel Zanelli	12	.....	14m 17s 2|5
3º	Carlos Nicotera	12	.....	14m 21s
4º	Horacio Lima	12	.....	14m 48s 3|5
5º	Roberto Prandi	12	.....	14m 49s 1|5

Promedio del ganador: 72,921 kilómetros por hora.

CATEGORIA LIBRE HASTA 1.150 cm³

1º	Antonio Giráldez	15	Vtas.	17m 02s 4|5
2º	Carlos Aboy	15	.....	17m 39s
3º	Luis Constanzo	14	.....	17m 11s 2|5
4º	Guillermo Siegels	14		
5º	Carlos Frojan	13		

Promedio del ganador: 75,263 kilómetros por hora.



Antonio Giráldez y su socio y mecánico El Negro Medina, comentando en breve aparte los efectivos resultados de la ruda macho, que barrió con la mufa que los perseguía desde hace tiempo.

CHACO

CHARATA

MONCADA, MUÑOZ Y ALVAREZ EN LA CORONACION

El calendario tenía previsto a Oberá para la última prueba puntable del campeonato zonal de la categoría Turismo Nacional Grupo 1, pero ante la imposibilidad de los misioneros de realizarla la Federación Regional Nº 7 hizo un sorteo entre los clubes del Chaco y ganó Charata, concretando así el anhelo de tener en 1971 dos carreras puntables en el nuevo circuito que denominaron "El Panorámico".

Postergación de por medio a causa de la lluvia, si bien los esforzados charatenses no tuvieron el apoyo masivo del público sí han tenido la satisfacción de organizar una competencia perfectamente desarrollada en todo sentidd y aspecto.

Tal como estaba previsto, a las 10 horas se alinearon doce máquinas, las cuales disputarían la clase "A" a doce giros, en una sola serie, por la falta de mayor cantidad de inscriptos, pero que no empañaron el espectáculo desde el momento que estaban los más representativos.

Desde el vamos el correntino Moncada tomó la punta para no largarla más, acicateado muy de cerca por el chaqueño Tomás Arce, hombre éste que está haciendo las primeras armas en Fórmula 2 Nacional y que giró muchas veces en el mismo tiempo que el puntero. Pero el auto de este último estaba para más. Hubo mucha demostración de manejo exigido por una pista con bastante tierra suelta, lo que provocaba una cantidad astronómica de trompos y derrapes que hacían delirar al público, que aplaudió a rabiar a sus preferidos. Primero entró Moncada, confirmándose así campeón 1971 de la clase; segundo, Tomás Arce; tercero, Rubén Facal, para dar paso a Guillermo Galassi, cuarto, esta vez con la tapa de cilindros ajustada al reglamento. Juan Carlos (pata) Alvarenga fue quinto con su Fiat, que no caminaba como de costumbre, ya que se había trasformado en el clásico dolor de cabeza de los Renault de punta. Moncada empleó un tiempo de 19m 39s 2|5, a un promedio de 81,270 km/hora.

La clase "C" era sumamente esperada, porque en ella dos hombres jugarían su última carta para definir el campeonato de la misma: hablamos de Juan Ramón Franco y de Juan Félix Muñoz, resistenciano y saenzpeñense, respectivamente.

El duelo fue pactado a dieciocho vueltas a El Panorámico, o El Gancho, como lo llaman los aficionados. Banderazo de largada y Piovano se escapó a expensas de una máquina que caminaba una barbaridad, seguido de Franco y de Muñoz más atrás. Al promediar el segundo giro, y en plena zona trabada, Piovano erró un cambio y Franco derrapó más de la cuenta; allí Muñoz, tras iniciar una arremetida impresionante, los sorteó y se tomó un buque inalcanzable a través de los dieciséis giros restantes. Más atrás se libraba gran lucha entre Torresagasti, Ferrer Corredera, Sebastiani y Oscar Medina, que tuvo que abandonar tras una buena actuación parcial con el motor de su Peugeot fané. En la puja ganó Luis Torresagasti, que llevó su berlina Fiat al tercer puesto, coronando así su mejor labor desde su debut el pasado 8 de agosto en la ciudad termal. Muñoz se clasificó primero, conquistando además el campeonato, galardón merecido a una labor de buen deportista. Muñoz empleó un tiempo neto de 27m 15s 2|5, a un promedio de 87,900 kilómetros por hora.

La nota interesante la pusieron las cafeteras, en cuya clase, tras cinco vueltas, se impuso el piloto de San Bernardo, Aníbal Pellerano, mostrando que hay mucho que hacer todavía en esta especialidad, aunque ya se está metiendo la fiebre cafeteril en los tuercas del interior.

La clase "D" fue un desafío a veinticinco vueltas, que sobre el mediodía se tornaban muchas para las máquinas, debido al gran calor reinante. Desde los entrenamientos el día sábado la cupé Chevy de Parra, con Pocholín Alvarez en la butaca de conducción, se cernía en la más firme candidata al triunfo, a pesar de que los Torino de Marinich, Rabino y Lita, así como el Chevy de Dionisi, que estaban con toda la música, se constituían en rivales de peligro.

La grilla de partida reunió doce máquinas, y en la primera fila se posaron los ojos del público, pues allí estaban: por adentro Helmut Knott con su ultrarrápido Fairlane, que venía de ganar la prueba de Goya por descalificación de Alvarez, un poco insólita por cierto, al cuestionar la barra estabilizadora, elemento éste de seguridad. En el medio, Alvarez con la Saeta Amarilla, tal la denominación dada por José Froilán González el 18 de julio pasado, al triunfar en la prueba puntable por el campeonato nacional; y por fuera el vasco Echazarreta con un Torino no menos rápido. Bajada la bandera, el Chevy de Sáenz Peña asomó la trompa y tomó la cuerda, entrando en apretado pelotón con Dionisi, que apuró desde atrás, y el Vasco, que no aflojaba en la puja por la punta. Ganó el primero, entró más fuerte, derrapó su máquina, volantazo de por medio la corrigió y se fue solo hasta el final. Dionisi luchó con Marinich y Rabino la segunda colocación, pero problemas mecánicos los dejarían al costado tras buena labor, que dice de su afirmación paulatina. Gran cantidad de trompos, derrapes, pinchaduras y reventones fueron los problemas mayores. Marinich y Rabino perdieron por esto una buena clasificación, entrando segundo Di Lucca y Binaghi tercero, que con tranquilidad y manejo pulido se impusieron a los demás en labor de mérito, consiguiendo el primero una gran satisfacción para los tuercas de Machagai. Alvarez ganó así su quinta carrera; para él, para Parra, para Penin — el preparador que día a día obtiene más adictos) y para Chevrolet.

Así cayó el telón del automovilismo zonal 1971 en Charata con una gran fiesta, premio también a los esforzados charatenses, que se brindaron con todo. El desafío queda ahora hecho para el 14 de noviembre en Resistencia, en la prueba denominada "Desafío de campeones", como broche de oro, organizada por el Chaco Automoto Club, y donde seguramente se darán cita los representantes más cotizados de los zonales del interior.



Nuevamente Alfredo Alvarez se impuso en el circuito El Panorámico de Charata. Fue su séptimo triunfo del año. El quinto válido, ya que en dos oportunidades fue descalificado: una por la barra estabilizadora y otra por una polea. No hay con qué darle.

CLASE A

1º	1	V. Moncada ...	Renault	12	..	Corrientes	19m 39s 2|5
2º	4	T. Arce	Renault	12	..	Resistencia	19m 40s 2|5
3º	8	R. Facal	Renault	12	..	Resistencia	19m 52s 2|5
4º	25	G. Galassi	Renault	12	..	Resistencia	19m 58s
5º	3	J. C. Alvarenga	Fiat 600	12	..	Posadas	19m 58s 3|5
6º	26	P. Bacci	Renault	12	..	Reconquista ...	20m 37s 4|5

Promedio del ganador: 81,270 kilómetros por hora.

CLASE C

1º	72	J. Muñoz	Fiat 1500 C ...	18	..	Sáenz Peña	27m 15s 2|5
2º	71	J. Franco	Fiat 1600 C ...	18	..	Resistencia	27m 35s
3º	82	L. Torresagastti	Fiat 1600 C ...	18	..	Sáenz Peña	28m 03s 2|5
4º	87	R. Corredera ..	Fiat 1500 C ...	17	..	Charata	27m 26s 2|5
5º	79	F. Francisco ...	Fiat 1600 C ...	17	..	Charata	28m.07s 4|5
6º	73	P. Oscar	Fiat 1500 C ...	15	..	Resistencia	14m 55s

Promedio del ganador: 87,900 kilómetros por hora.

CLASE D

1º	102	A. Alvarez	Chevy SS C ..	25	..	Sáenz Peña	38m 45s 2|5
2º	104	M. Di Lucca ...	Ford Falcon ..	25	..	Machagai	38m 57s
3º	71	L. Binaghi	Fiat 1600 C ...	25	..	Resistencia	39m 27s 1|5
4º	117	N. Marinich ...	Torino 380 ...	23	..	Quitilipi	39m 27s
5º	123	E. Sever	Ford Falcon ..	22	..	El Dorado	39m 27s
6º	106	M. Rabino	Torino	22	..	Las Breñas	38m 57s

Promedio del ganador: 85,858 kilómetros por hora.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Señores padres: Cómprenles a sus hijos las deliciosas historias de BOLSILLITOS.

Ellos se divertirán y aprenderán muchísimo con las entretenidas aventuras de mil y un personajes.

Toda la imaginación infantil en verdaderas novelas de bolsillo.



BOLSILLITOS

El bestseller de los lectores chiquitos

En todos los quioscos **¡Baratísimos: $ 0,35!**

GRAHAM HILL, UN PERSONAJE DEL AUTOMOVILISMO...

...DE PRONTO, UN HOMBRE DE LA CALLE

Texto y fotos:
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA
y GERMAN SOPEÑA



Graham Hill sale del Aeroparque. 10 de la mañana. La nota en sus primeros pasos.

Viaje, almuerzo, horas de charla con Graham Hill sirvieron para conocerlo como verdaderamente es. Un británico tranquilo, a veces ausente, con rasgos de sutil humor, con una indeclinable pasión por los autos que le impide retirarse a los 42 años de edad. Toda una historia detrás de esa imagen mundialmente conocida

El hombre que ganó cinco veces en Mónaco, el único representante de otra época que aún sigue corriendo hoy, el prototipo del hombre británico que recibe por igual los honores de la reina Isabel o del príncipe Rainiero, viaja en este momento con nosotros en el avión de regreso desde Córdoba a Buenos Aires. Y, por supuesto, entre ambos estudiamos cuál sería la mejor manera de iniciar el diálogo con Graham Hill para lograr una nota sabrosa, sabiendo de antemano que Hill goza de una fama de cierta inaccesibilidad para brindarse con quien no conoce.

—¿Cuál te parece que sería la mejor forma de hablar con él? ¿Pedirle una entrevista para después o seguirlo directamente en sus actividades del día, o invitarlo a almorzar?

—Lo mejor sería cruzar unas palabras informales con él como si no tuviéramos ningún interés en hacer una nota y después vemos cómo viene la mano.

Sabiendo que había venido casi todo el viaje en la cabina del avión, mientras nos unía el común trámite del retiro de las valijas abordamos el tema aeronáutico para sorprendernos nosotros mismos con el relato de Graham Hill.

—Cuando subí al avión, uno de los pilotos me reconoció y me invitó de inmediato a la cabina, aun antes de poner en marcha los motores. No sé si sabría que yo soy piloto aéreo y que me gustan muchos los aviones, pero el caso es que estábamos charlando mientras controlaba todos los relojes, y como todo está en inglés, yo leía perfectamente los instrumentos y observé que una de las turbinas no funcionaba bien. Y cuando el radiooperador que está afuera le hizo la clásica seña con el pulgar para arriba indicando que podía salir, el comandante le contestó con el pulgar para abajo. Después de revisar todo otra vez yo pensé que iba a desistir del viaje y me sorprendió cuando me dijo que iba a salir lo mismo, aunque regulando la potencia de esa turbina. Con el avión lleno de gente no me parecía lo más lógico, así que recién en el momento de aterrizar aquí en Aeroparque di un buen suspiro de alivio.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



(Bien —pensamos nosotros—, por lo visto Hill no es lacónico ni antipático.)

.....

—¿Vuelve directamente a Inglaterra? ¿Cuándo?
—Tengo que arreglar el pasaje, todavía. Quiero retornar lo más rápido posible, hoy mismo, si se puede, porque hace ya un mes que salí de Londres, y aunque andar de un lado para otro es habitual, no lo es tanto el faltar ese tiempo de casa.
—¿Tiene algún inconveniente con el pasaje? Lo podemos acompañar para facilitar el trámite.
—Cómo no, muchas gracias.

.....

(Bárbaro. Ya estaba logrado el gancho para largos minutos de charla.)

.....

Remise rumbo a la oficina de Alitalia, acompañados por Patricio Williams y su mujer, delegados por Austral para atender a todos los integrantes de la troupe en su movilización Buenos Aires-Córdoba y vuelta. Es un día magnífico, aunque caluroso, y Graham Hill mira con todo interés al paso del auto por los jardines de Palermo y recuerda su última visita a la Argentina.
—Eso fue hace ya once años y se nota una gran diferencia. No tanto en los edificios, pero sí en la vida en general y los taxis, sobre todo. Me acuerdo de que en esa época la gran mayoría de los taxis eran todos autos norteamericanos grandes y viejos, con los tapizados rotos, medio deteriorados en general. Ahora, en cambio, en ese sentido se parece más a una ciudad europea. Pero siempre me gustó mucho Buenos Aires; en aquella época me parecía la única ciudad sudamericana que no brindaba un aspecto típico de país subdesarrollado. Y ahora evidentemente está mejor.
"Otra cosa que me acuerdo es que antes había serios problemas políticos. No sé si fue la última vez que había venido o cuándo, pero recuerdo que habían quemado el edificio del Jockey Club. Ahora no hay grandes problemas, ¿verdad?
—Bueno... relativamente —sonreímos nosotros—, y precisamente en Córdoba, de donde venimos ahora, es donde se centralizan las disputas de orden político.
—¿Realmente? ¿Y por qué razón?
—Bueno... es bastante difícil de explicar en dos palabras un asunto tan complejo. Hay muchas fábricas, muchos estudiantes...
—En todos lados los estudiantes producen líos porque aunque son muy idealistas es imposible demostrarles que con el tiempo habrá otros problemas que solucionar y que piensan muchas utopías. Pero es así en todos lados...
Llegamos al local de Alitalia en la avenida Santa Fe. Para tratar de solucionar el problema del inglés que quería llegar cuanto antes a Londres. Un empleado, guía internacional de vuelos en mano, comenzó ese entrecruzamiento de aviones, horarios y aeropuertos que al final de aquellos matemáticos pases de magia lo dejarían a Hill en Inglaterra al día siguiente. Pero para conocer el resultado de aquella perfecta solución había que esperar hasta una hora sensata después del almuerzo. Todavía no eran las doce y a nuestro convidado ya se le caían los ojos, resabio de la noche anterior en Kartkum, en Carlos Paz, cuando las tres de la mañana lo sorprendieron bailando. Resolvimos caminar por Santa Fe hasta el Plaza Hotel, donde debía encontrarse con Antonio Scavone, el brasileño que organizó el Trofeo Dos Mundos y manejó hasta las últimas instancias el movimientos de pilotos y máquinas de aquí para allá. El bar del Plaza, planta baja a oscuras, se trasformó en un verdadero oasis aislado de los treinta y cuatro grados del anticipo de verano porteño de ese mediodía.
—Me gusta la cerveza argentina porque es muy suave —nos dijo después del primer sorbo de espuma—.
Porque cuando quiero tomar cerveza es sólo buscando calmar la sed o refrescarme simplemente. No intento alcoholizarme, y con la cerveza inglesa, que es muy fuerte, no es difícil buscar un refresco y terminar borracho...
¿Se vende mucha cerveza aquí? Quiero decir, ¿se exportan bebidas alcohólicas argentinas?
—Sí, y una de las principales es el vino. Tenemos muy buenos vinos en la Argentina.
—¿Y alguna de esas compañías que exportan vino, por ejemplo, no estarían dispuestas a apoyar financieramente la participación en F-1 o F-2 de un ex campeón del mundo en Europa?
—Sería cuestión de hablar, old man...
—Si no fuera vino podría ser también una empresa como la de los ferrocarriles. Como son ingleses, les interesaría que yo corriera aquí con publicidad de ellos, ¿no es cierto?
—Wait, porque hace ya unos cuantos añitos que los ferrocarriles argentinos no son más de los ingleses. Ahora son íntegramente del Estado. Mucha gente piensa que antes, cuando los ingleses los tenían, funcionaban mejor y no daban pérdidas. Pero si ahora cuesta administrarlos se debe en gran parte a que los británicos tendieron los rieles y todas las líneas en forma de abanico, todas las líneas convergen hacia Buenos Aires. Porque éste era el puerto por donde la corona británica sacaba la carne argentina y los cereales. Todos los ferrocarriles convergen en este puerto y no hay casi ninguna rama importante que recorra el país longitudinalmente.
—Entonces podría ser alguna otra firma mixta la que se podría interesar por mi auto.
—Sí, hay bancos, en fin... Pero, decime, ¿tenés algún hobby además del automovilismo?
—Me gusta mucho la caza. A veces viajo al continente (Austria, Alemania) en busca de lugares donde cazar. Aquí en Sudamérica me dijeron que hay muchos animales para cazar.
—En efecto, hay lugares muy lindos donde se practica la caza. Los otros días hablamos con unos amigos que sería interesante organizar, para cuando ustedes vuelvan en enero, una especie de safari para ir a cazar jabalíes o ciervos. Ya que estará Jackie Stewart, a quien también le gusta la caza.
—Es una buena idea.
—¿Nunca te interesaron los autos antiguos?; quiero decir, en Inglaterra existe una gran pasión por conservarlos y andarlos. Incluso se corren carreras en Silverstone para coches de carrera o sport veteranos. ¿No te interesó nunca el asunto?
—Sí, alguna vez me invitaron a participar, pero me sentí terriblemente deprimido al ver que los coches que yo había corrido ya los tenían en museos y los hacen participar en carreras para reliquias...
A esa altura de la →







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

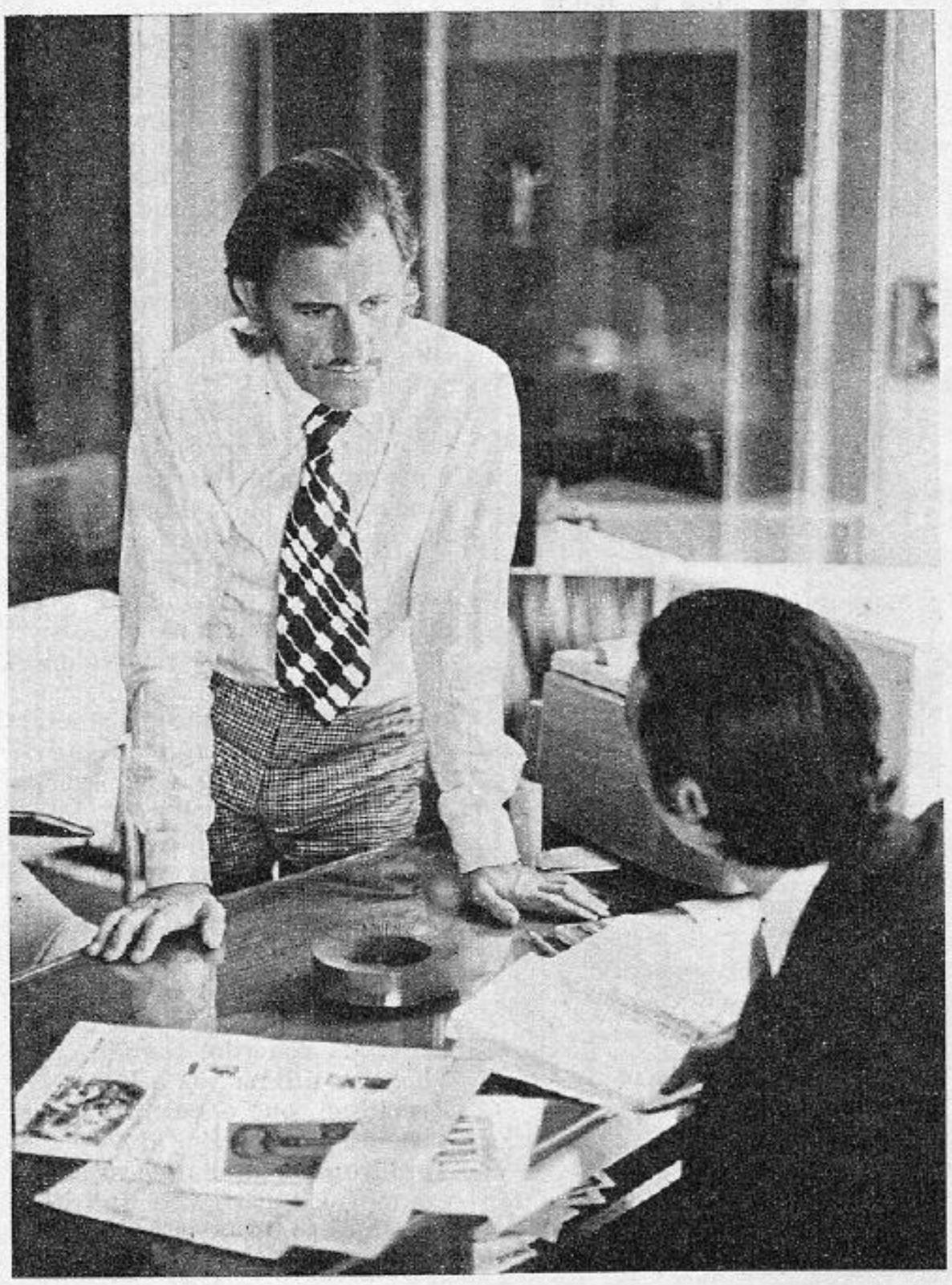




Izquierda arriba:
En el remise rumbo a la oficina de Alitalia para arreglar su pasaje de retorno a Londres. Temas varios sirven para matizar el corto viaje e ir conociéndolo más.



En la oficina de Alitalia.
Un pequeño problema con el pasaje y muchas ganas de llegar lo más pronto posible a Londres.



Caminando por plaza San Martín rumbo al Plaza Hotel.
Un par de compras y una cerveza en el bar del Plaza antes de ir a almorzar.

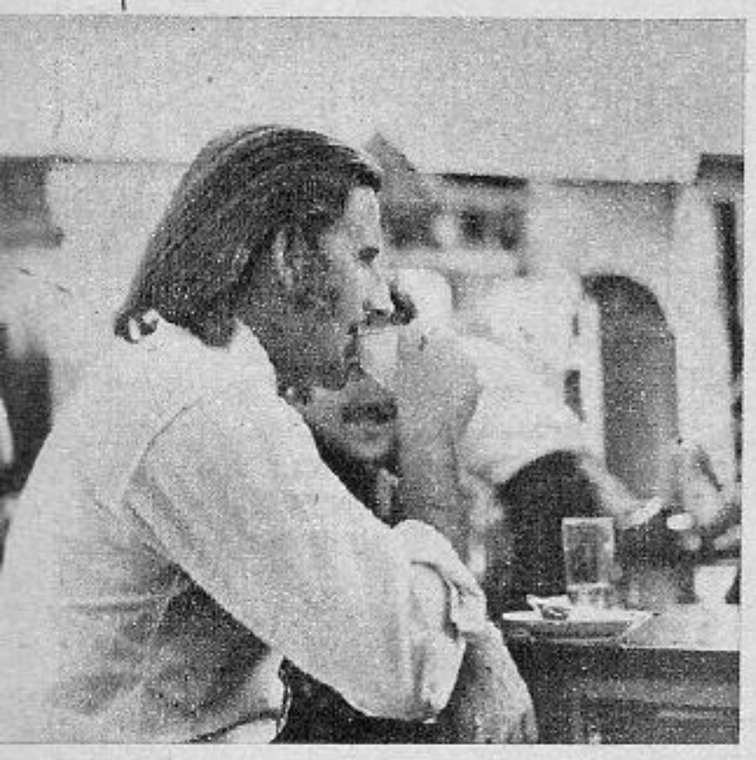


Izquierda centro:
Taxi rumbo al restaurante y un insólito diálogo con el chofer.

Izquierda abajo:
A la hora de la sobremesa llegaron las mejores reflexiones y confesiones del amigo Graham Hill.



¿Quién será este raro? —se preguntaban unas circunstanciales colegialas.



No podía faltar un five o'clock tea. A esa hora la fatiga ya lo vencía.

Y al final cumplimos el gran anhelo de trenzarnos con Graham Hill. En la curva de plaza San Martín, Graham enseña el camino, Sánchez Ortega busca chuparse para la salida, mientras Williams intenta ganar la cuerda y Sopeña —descolocado—, intenta el radio ideal por afuera.



conversación, la cerveza y el gin-tonic llegó Scavone. Nervioso, con una cara que refleja sin dejar lugar a dudas la velocidad que tiene el brasileño para los negocios y las organizaciones. Levantó el teléfono del bar, enterado del problema de Hill, y en dos palabras y tres gritos solucionó el viaje del corredor.

No había más nada que hacer en el Plaza. Era la una y pico y teníamos que almorzar, por demandas gástricas exclusivamente. Nuestro invitado estuvo de acuerdo y salimos a pedir un taxi.

.....

Chofer de origen hispánico, como corresponde. Máquina amarilla y negra con motor gasolero, como también corresponde, y un pasajero bastante inusual. (Conviene aclarar que el chofer había trocado el acento gallego por un sorprendente lunfa porteño, con giros y modulaciones cuasi perfectas.)

—¿Adónde van?

—A la Recoleta.

—¿?

—Al restaurante que está enfrente, vamos a almorzar.

—¿Cómo, van a almorzar a la Recoleta? Esha shí que no la conoshía... ¿Y qué van a morfá?

—(Despacio) ...Más respeto, que este señor es Graham Hill,

—¿Cómo? ¿Ashí que no shon de una orqueshta, muchachos...?

—No.

—Dígalen al corredor eshte que si quiere le empresto el auto, que eshto no es como andar en el shircuito, que aquí en la calle hay que hamacarse.

—(Traducción a Hill) Okey... stop (y el corredor, en el asiento de atrás, amagó abrir la puerta para subir al volante).

—No, que she quede piola, shi quiere le enseño a manejar (díganlen, díganlen), ¿no ven que yo le enshañé a manejar a Fangio (díganselón).

—**What does he said?** (¿Qué dice?

—Que si querés te enseña a manejar.

—**Muy gracioso, pero mejor le piden que vaya un poco más despacio; en Buenos Aires la gente anda como loca por la calle. Me acuerdo, cuando vine por última vez a la Argentina, que chocamos con el taxi que me llevaba al autódromo y el chofer ni se conmovió. Puso marcha atrás y seguimos viaje. Ayer, en cambio, en Carlos Paz me pasó una cosa que todavía no termino de entender. Ibamos desde el hotel donde nos alojábamos los corredores hasta el lago cuando un coche desde atrás empieza a molestarme. Me tocaba bocina y en un momento llegó a pegarme en el paragolpes trasero. Al llegar a una esquina tuve que parar y ellos continuaban con la bocina. Entonces puse marcha atrás, les pegué en su paragolpes y arranqué. Ellos salieron detrás mío y al llegar a la esquina siguiente se cruzaron con el coche delante nuestro y bajaron dos hombres con palos a agredirme. Yo cerré rápido las puertas con seguro. Cuando llegaron al lado del auto quisieron abrir; si no hubiera puesto las trabas me hubieran golpeado con los palos. Puse primera y salí disparando. No entiendo todavía por qué nos quisieron pegar...**

—Aquí están muchachos, en la Recoleta —interrumpió el chofer—. Pero antes de bajar díganmen, ¿a quién van a ver?

No hubo respuesta. Entramos en el Munich; la semana de veda había terminado el día anterior. El gringo iba a conocer los auténticos placeres de la carne.

.....

Elección mayoritaria por consistentes bifes completos con diversas ensaladas y primera reflexión de Hill ante la mesa:

—No entiendo esto de la semana de veda que tienen ustedes. Con semejantes bifes como los que tenemos adelante se me ocurre que sería mucho más lógico comer bifes que fueran la mitad de grandes pero tenerlos todos los días, ¿no?

Y siguiendo con el tema de las comidas Graham nos cuenta de las habituales recepciones previas al Grand Prix de Mónaco, donde él ya es figura legendaria y todos los años es invitado de honor del príncipe Rainiero. O de otra fiesta que hubo hace poco en la Casa Blanca cuando el GP de Estados Unidos de este año y en la cual Nixon invitó especialmente a Graham Hill, Jackie Stewart y Denny Hulme.

—La fiesta era típicamente americana y Richard Nixon saludó como por una hora a cada uno de los invitados. En el momento de darle la mano un fotógrafo sacaba la foto para guardar, así que había que sonreír para las cámaras. Yo pensaba en ese

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAHAM HILL

momento que parecía increíble que el hombre más poderoso del mundo estuviera perdiendo el tiempo dando la mano a una enorme cantidad de personas, y mucho más me impactó cuando mantuvimos un diálogo de este tipo:
"—¿Qué tal, Mr. Hill? Está "haciendo frío, ¿verdad?
"—Sí, bastante . . .
"—Usted es un hombre que "debe viajar mucho, ¿no?
"—Bueno, sí. Corriendo hay "que viajar bastante."
—Ese tipo de diálogo me pareció tan inesperado que no me puedo olvidar, y menos cuando Nixon quiso hacer una rara comparación entre lo que puede ser el automovilismo y el símbolo de lo que es la nación norteamericana, la permanente competición o algo por el estilo. Cuando me hicieron hablar, entonces, yo preferí decir que estaba contento con que hasta en la Casa Blanca se le diera importancia al deporte automovilístico, porque ése es también mi objetivo. Que, por otro lado, es lo que siempre contesto cuando me preguntan cuándo me retiro.
(Magnífico —pensamos para nosotros mismos—, sin necesidad de abordar nosotros el tema más delicado, el mismo Graham lo puso sobre la mesa.)
—El deporte automovilístico es toda mi vida, y aunque yo no sea ahora el mismo de antes, sé que con mi presencia puedo ser útil para que se siga desarrollando como todos queremos. Por otro lado, además, correr es lo que más me gusta en el mundo y no puedo dejar de hacerlo. ¿Por qué quieren obligarme a que me retire?
—Tendrías que hacer una enorme conferencia de prensa en Londres y explicar claramente esa posición para terminar con preguntas inútiles.
—Claro. Pero sería imposible. El hecho es que yo seguiré corriendo porque mi vida han sido las carreras y no puedo apartarme de ellas.
La confesión de Hill es casi conmovedora, porque hay que pensar en todo lo que representa este hombre en el automovilismo mundial.
Una historia como pocas y un indeclinable amor por los autos que no puede soslayar.
Un prestigio increíble en Inglaterra y toda Europa que lo atrapa en su propia vida, haciéndole postergar una decisión que de todos modos deberá asumir.

. . . . . .

Para el británico Buenos Aires seguía siendo otro imperativo: comprar regalos de cuero para la familia.
Antes de almorzar ya se había mandado una fugaz recorrida por las inmediaciones de plaza San Martín, donde compró una cartera para su mujer (u$s 50) y en otro negocio cinturones, cuatro, con forma de rastra de gaucho, uno para su mujer y el resto para cada uno de sus hijos (dos mujeres y un varón).
Quedaban pendientes sus regalos para él. Sugerimos zapatos y estuvo de acuerdo (**"Estos mocasines que tengo puestos los compré hace cinco años"**). Se probó durante dos horas porque tiene una marcada indecisión en el momento de elegir y, sobre todo, porque después del accidente que sufrió en el Gran Premio de Estados Unidos, cuando pensaron que quedaría paralítico para siempre, un pie reconstruido le quedó tamaño 42 y el otro 42 y medio. No obstante, pudo separar cuatro pares que al día siguiente habrán pisado suelo europeo.
Volvimos al hotel a preparar todo como para tenerlo dispuesto en el momento de subir al coche que lo llevaría a Ezeiza. Se acercaban las cinco de la tarde y el "five "o'clock tea" debía estar bullendo en la cabeza del súbdito de la reina.
Lo adivinamos. Y propusimos una taza en la Galería del Este, por simple compromiso geográfico; teníamos poco tiempo, ya que a las cinco y media lo embarcábamos a nuestro huésped rumbo al avión y allí terminaba nuestra misión amistoso-anfitriónico-periodística.
El trascurso del té fue más bien parco. Lo cual nos defraudó tremendamente, porque en realidad pensábamos que el"five o'clock tea" en compañía de un representante tan cabal del imperio británico podría llegar a tener alternativas tan diferentes como atractivas. Apenas si, motivado por la presencia seudohippie de los habitantes de la Galería del Este, emitió alguno que otro concepto respecto de la juventud actual y del largo de pelo de su hijo. Pero nada de importancia, al punto que ya prácticamente nos olvidamos de lo que dijo. No dudábamos tampoco que esa falta de atractivo estaba dada por la fatiga que ya para entonces derrotaba implacablemente a nuestro amigo.
Un par de fotógrafos lo reconocieron y tuvieron tiempo de estamparlo tomando una taza de té enfrente al local donde tienen el estudio.
Entonces sí tuvimos que aceptar que el tema no daba para más.
Volvimos al hotel en franca caminata de despedida. El taxi esperaba en la puerta. En el hall, con sus petates apilados, tuvo un gesto y del portafolios sacó sendas fotografías que se encargó de regalarnos con una sincera dedicatoria de agradecimiento por las horas al sol que lo paseamos por nuestra city. To German with many thanks... To Henrrique (No, Graham, así no se escribe) y un montón más a pedido de los amigos. Williams, mientras el corredor firmaba agradecimientos y desparramaba sus tarjetas con dirección, se probaba la campera Les Leston modelo Graham Hill del mismo que le diera el nombre himself en persona.
—¿Te gusta? Puedes quedártela, es tuya.
—¿Mía? —dijo el caradura—. Oh... ¡thanks, muchas gracias, many thanks!
Poco a poco terminaba de agonizar la imagen de intratable que traía el bicampeón mundial. De dura esfinge inaccesible. Se había abierto como el mejor de los amigos. Un amigo que se iba a Europa un par de meses.
—Volveré en enero. Pero ustedes llámenme por teléfono o escríbanme si saben de alguna empresa anglo-argentina o argentina que quiera poner publicidad en mi coche...
Y por ahí en una de esas lo llamamos y todo. Porque no cualquiera tiene la suerte de hablar por teléfono con este corredor que año tras año se sumerge en la dimensión de las imágenes mitológicas.
A lo mejor lo llamamos, aunque sea para preguntarle cualquier cosa. Porque el gringo resultó mucho más gauchito de lo que ustedes se imaginan.

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

REPUESTOS PARA FIAT

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



FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL • FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

PEUGEOT
Citroën

IMPORTACION
FABRICACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

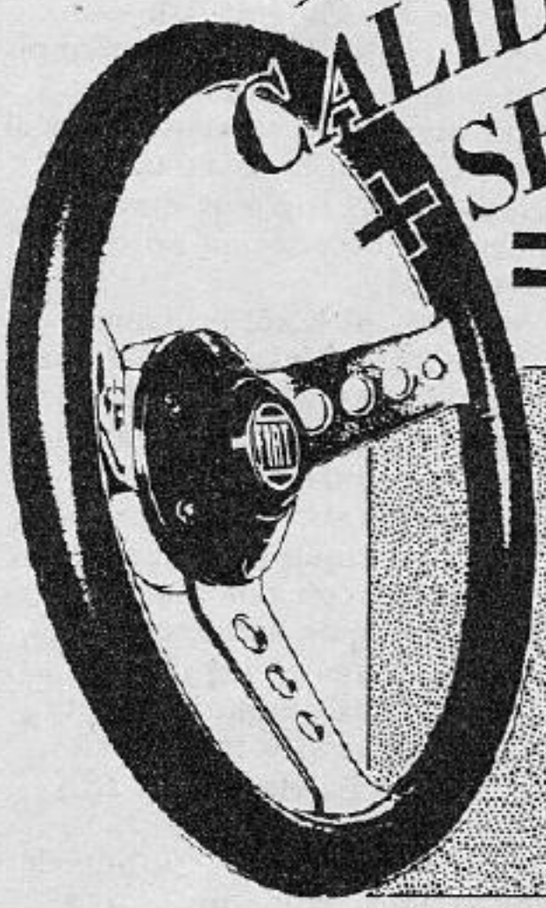
CITROËN 2CV

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

RECTIFICACION MOTORCAR

FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO - T. E. 651-2794

CALIDAD + SEGURIDAD = Sandrini



MODERNOS METODOS DE FABRICACION NOS PERMITEN PRESENTAR ESTA LINEA CON MENOR COSTO.

VOLANTE
F 5.000
Fábrica:
BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

TREN DELANTERO

ALINEACION
OPTICA DE DIRECCIONES
BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS (2 SISTEMAS).
FRENOS EN MEDIO DIA
DAMOS GARANTIA.
ADHERIDOS AL DINERS CLUB
PRECIOS ESPECIALES PARA TALLERISTAS

AUTOSPRINT S.R.L.
BONPLAND 2052 (Esq. Soler)
Tel. 771-4616 y 773-3561

AUTO RADIO "DOBLE A"

AUTO STEREOS
TOSHIBA
MITSUBISHI
PIONEER
MAGAZINES
CASSETTES
SERVICE



11 DE SEPTIEMBRE 2376
SAN FERNANDO

PRODUCTORA



ANEXO J 67 ®

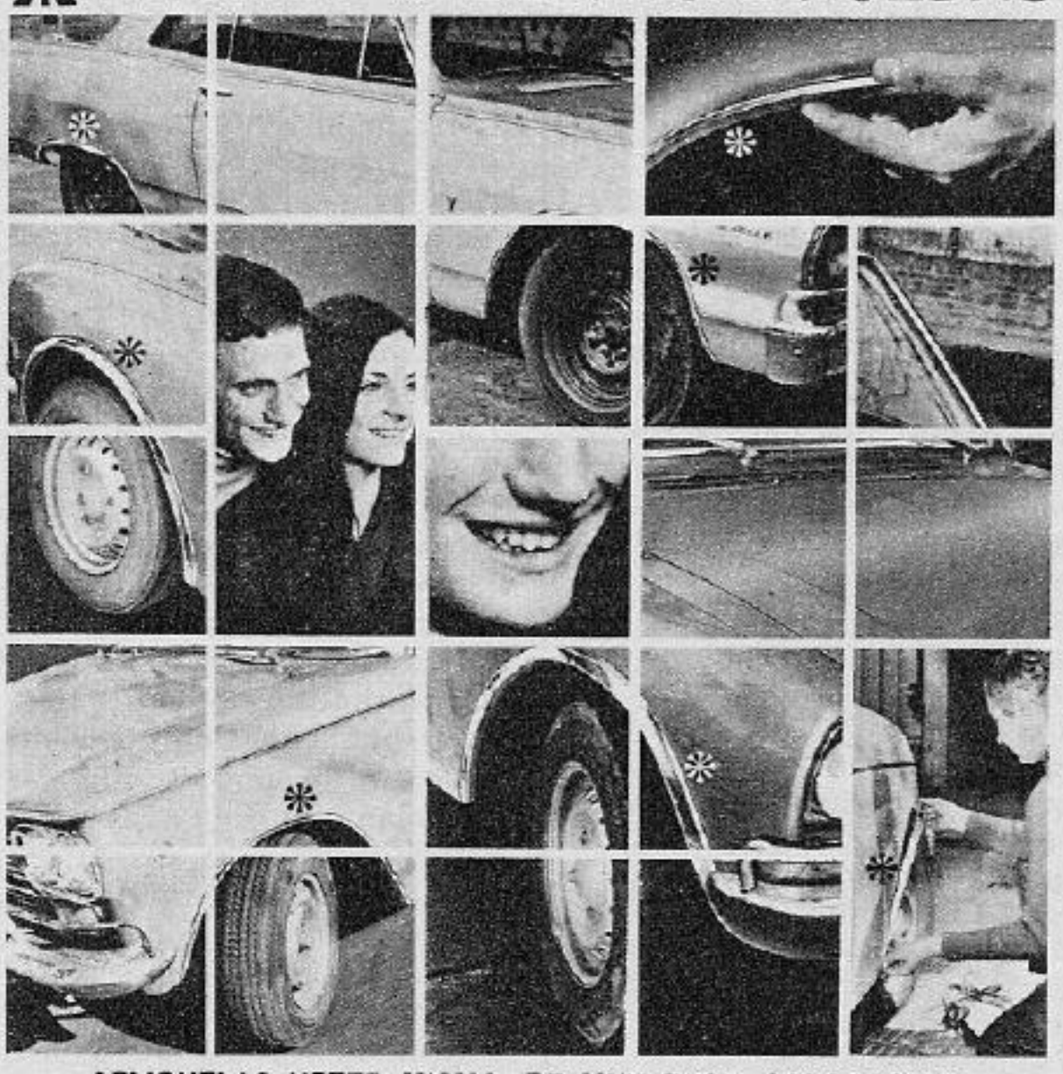
Av. Juan B. Justo 4300 - Cap.

COLECCIONE CALCOMANIAS DEPORTIVAS

CASA ZELENER S.R.L.

REPUESTOS
ACCESORIOS - CARROCERIAS
VENTAS POR MAYOR Y MENOR CITICARD
WARNES 1102/06 - CAPITAL - T. E. 54-7086

✻ BAGUETAS DE PASARRUEDAS



APLIQUELAS USTED MISMO, DE MUY FACIL COLOCACION
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UPS
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

MOBA FABRICANTES Registro Modelo Industrial Nº 10739

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

DARWIN 42 - CAPITAL - T. E. 55-7612
PARA LAS FIESTAS, REGALESE UN ACCESORIO!...
• Volantes deportivos • Instrumental BRD • Consolas • Conexiones • Llantas cromadas • Faros Carello • Lámparas de Bibromo • Aros de faros • Plásticos Espejos • Paragolpes • Parrilla • Campanas • Mazas • Discos de freno • Cinturones de seguridad • Palanca al piso Antenas de Radio látigo, telescópicas e interiores.

CUIDEX®
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

VENTA Y COLOCACION

DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA
VENTA DE TODO TIPO DE ACCESORIOS
VENTA POR MAYOR Y MENOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El miércoles, con la disputa de la primera etapa, se pondrá en movimiento el Primer Gran Premio de la Montaña de Turismo de Carretera. La prueba, que es organizada por el Auto Moto Club Carlos Paz, se desarrollará en tres etapas. La primera de ellas se cumplirá entre Villa Carlos Paz y Mina Clavero, con un recorrido total de 171,400 kilómetros. El día siguiente, jueves 9, será para descanso y reparación de máquinas. La segunda de las etapas se largará al otro día, viernes 10, y su recorrido será Tanti-Salsacate-Tanti, a través de 177 kilómetros. El sábado también se dedicará para descanso y reparaciones, y el último de los tramos se llevará a cabo el domingo en el circuito de Los Cóndores, el cual habrá de ser recorrido en ocho oportunidades. El kilometraje total de esta etapa será de 380,800 kilómetros.

El puntaje que otorga para el campeonato es de 3, 2, 1 y 0,50 para los parciales de cada etapa. Y para los cuatro primeros en la general por suma de tiempos parciales: 9, 6, 3 y 1.

Las especulaciones acerca de quién será el campeón pueden ser miles; lo que sí ya está definido es que son tres los únicos que pueden aspirar a ello: Di Palma, Bordeu y Marincovich.



Luis Di Palma saldrá a jugar su gran chance por el campeonato. Es de los tres candidatos el que con más posibilidades cuenta.

REGULARIDAD

El Vicente López Automóvil Club, en adhesión a los festejos patronales, organiza para el próximo sábado y domingo las primeras 8 Horas de Regularidad Nocturna.

Podrán participar en la prueba corredores de primera, segunda y tercera categorías, así como también debutantes. Habrá 600 mil pesos de los viejos en premios, los cuales serán entregados en una gran fiesta con lunch el domingo mismo por la noche. Para más informes o inscripciones, dirigirse al Vicente López Automóvil Club, Lavalle 1444, Vte. López, T.E. 791-8776.

MOTOCICLISMO

El Junín Moto Club organiza para el domingo próximo una reunión motociclística reservada a las categorías 55 y 105 cm³. La prueba será la segunda con puntaje para el Campeonato Junín Ciudad de Turismo, que finalizará el domingo 19 en el mismo escenario.

MIDGET

En el campo de deportes del club Los Andes, en la calle Boedo y Estrada, de Lomas de Zamora, se cumplirá el sábado, a partir de las 21 horas, una nueva fecha de la Temporada Nocturna de Midget y Speedway.



buscando a Miss CORSA 1971

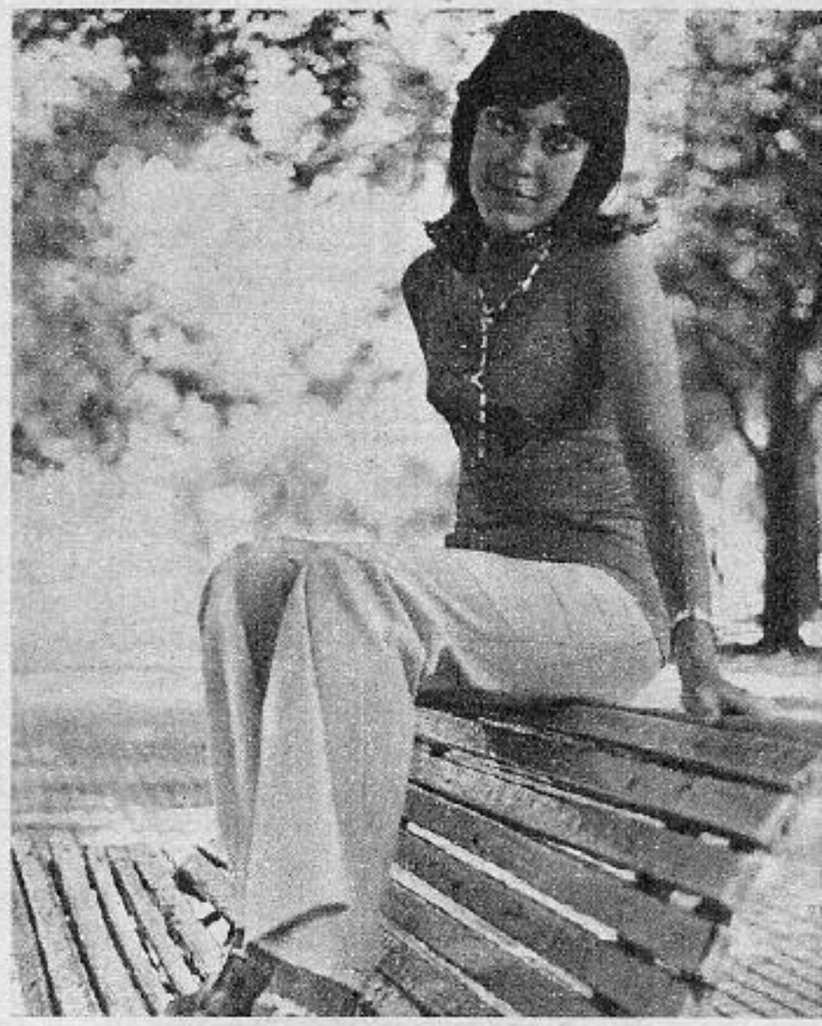
¡BANDERA DE LLEGADA EN ALTO...!



1



- **Tres máquinas del equipo Austral con un muletto**
- **Tres particulares con posibilidades, una de Cañuelas**
- **La teoría de la cola trunca de Kamm no funciona**



3

2

Detengámonos por un minuto y analicemos cómo viene hasta ahora la competencia. Tenemos ya nada menos que 24 máquinas en pugna. La semana próxima se cierran las inscripciones, con lo que pensamos llegar, si nadie lo impide, a las treinta anotadas. Un plantel de treinta fuori-serie que harán de la selección de diez finalistas una tarea tan ardua como frustrante. O sea, el neto corte latino de nuestros volátiles espíritus comprende, como la mayoría de los antibióticos, un amplio espectro. Así nace la encrucijada en el momento de medir que tal piernita es mejor que aquella otra, que un par de ojazos negros no puede competir con las pestañotas que encapotan otros dos pero de tono verdusco. No podemos negar, ni nunca lo hicimos, que nos gustan todas. Y de allí nace la frustración. Se hace necesario ahondar en el interior de la croqueta con ojos que más o menos todos y cada uno de nosotros sostiene sobre sus hombros y dar rienda suelta a las tendencias más profundas. Saldrá así de la elección Fulanita porque se parece a la mamá de alguno de estos jueces, o Menganita porque se parece al compañerito de banco del colegio primario de otro, o Zutanita porque tiene la misma risa de la nona de otro de los selectores, o aquella rubita más flacucha y con bastantes menos posibilidades pero que le gustó a la mujer del que ronca más fuerte y chau... La tumba de la ecuanimidad y la objetividad, para estos casos, se cavó el día que Rodolfo Valentino, heredero de Don Juan y Casanova, sentó jurisprudencia sobre las euforias y las capacidades amatorias del varón de nuestra raza.

Que nadie venga entonces a exigir fallos salomónicos ni ecuanimidades imposibles. Dejemos para eso a espíritus esteparios, a nórdicos monogamos, y sigamos nosotros con nuestro amplio espectro tan bien planteado por sir Alexander Fleming, descubridor de la penicilina.

Hasta aquí el panorama se presenta así: tenemos ya cinco equipos muy fuertes con sus respectivos aparatos en línea de partida. Herramientas Bahco nos anotó su Angélika, una rubia que tiene muchas más posibilidades de las que cualquiera pueda imaginar. Ford, la empresa de Pacheco, inscribió una sola máquina, pero que por sus características generales bien puede equivaler a tres o cuatro ortodoxas. La potencia de Graciela Pfeifer no es nada común.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6

FOTO 1: *VICKY COGNIGNI tiró por tierra todos los estudios aerodinámicos de Kamm. Es más: lo dejó en ridículo. Características del anti-Kamm: altura, 1,70 m; peso, 56 kg; relaciones, 85-60-87. ¡Uupa! Otro valorazo del Team Austral.*

FOTO 2: *CARMEN CASEY es de Cañuelas. Tiene solamente 19 años. Sus medidas son 90-60-92. Mide 1,75 ¡Y le daba vergüenza que la fotografiáramos! Pureza de líneas y de alma. Es candidata.*

FOTO 3: *CLARA INES BOSSIGNON. ¡Nada menos que Clara Inés Bossignon! ¡Qué nos cuentan! Una maquinita que intenta granjearse las simpatías del jurado mediante corazoncitos estampados en su carrocería. Tiene mucho amor a pesar de sus escasos 21 años.*

FOTO 4: *MONICA D'ANDRE; dicen que es el muletto de la escudería Austral. Ahora, si éste es el mulatto, ¿cómo es la máquina de punta? Observar las dos rayas paralelas absolutamente deportivas pintadas en su línea media lateral superior. Características: altura, 1,65 m; peso, 49 kg; relaciones, 85-56-85. ¡Para la papita!*

FOTO 5: *BARBARA KOCH asegura que nada tiene que ver con el basilo del mismo apellido. Completa el terceto de máquinas presentadas esta semana por Austral. Esta máquina será la que el equipo mande a la punta, a romper el resto. No cabe duda de la robustez de su contextura. Mide 1,64 m, pesa 51 kg y carga las 97-60-97.*

FOTO 6: *SUSANA ARACELI JEANNERET no tiene patrocinante. ¿Y quieren saber una cosa? Hace bien. ¡No hay que comprometerse con patrocinantes, chicas! Porque hoy que le pegan una calcomanía, mañana que le pintan la trompa, pasado el alerón ... Las relaciones de Susana la habilitan para cualquier clase de circuito (trabados o veloces): 90-66-91.*



4



5

Chrysler, en cambio, estuvo presurosa en anotarse con dos modelos, Gloria Guedes y Sandra Maschio, una pareja que bueno bueno.

General Motors, como su rival de Pacheco, sólo anotó un nombre en el concurso, Susana Villafañe. Y como en el caso de su rival, se ha confiado más en el planteo cualitativo (a Susanita le sobra calidad para la velocidad pura) que en el cuantitativo.

Exactamente lo contrario que Austral Líneas Aéreas. Una empresa que hará seguramente un bien planeado juego de equipo con sus cuatro aparatos de altísimas performances (40.000/50.000 pies). Marta Graciela Noberasco, Mónica D'Andre, Bárbara Koch y Vicky Cognigni vinieron con las inscripciones del pingüinito y a matar.

Tenemos también catorce inscripciones particulares. Una de ellas, Marta Silvana Villagra, asienta sus esperanzas en lograr el índex de performance por su bajo consumo (tres mates/100 km).

Así están las cosas hasta hoy. Nos queda una semana, el repechaje y la elección. Nosotros ya empezamos a augurarles buena suerte a las chicas y esperamos que ustedes, por su parte, nos deseen aún mejor suerte a nosotros. Todos proclives al infarto...

LOS PREMIOS DEL CONCURSO

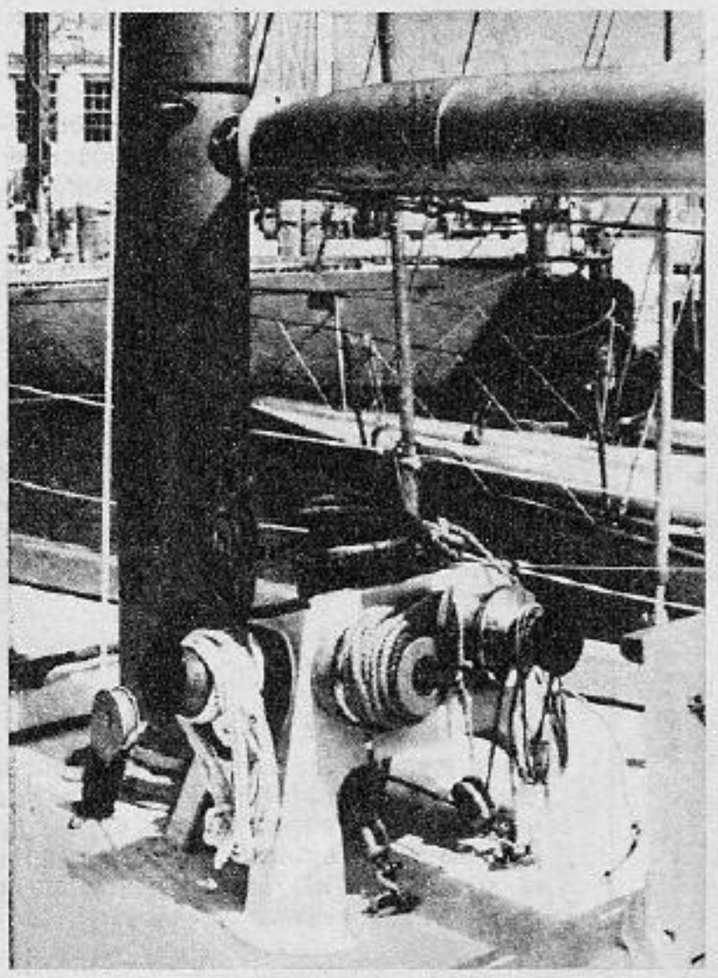
Por si hubo algún olvido, en estos últimos siete días, les recordamos la lista de dádivas que generosamente brindaremos.

- Dos pasajes de avión, para la ganadora y acompañante, con estadía paga, de ida y vuelta, a LIMA, PERU. **Gentileza de Braniff Internacional.**
- Dos pasajes de ida y vuelta, para ganadora y acompañante también, a ASUNCION DEL PARAGUAY. **Gentileza de Austral Líneas Aéreas.**
- Dos boletos de ida y vuelta a BARILOCHE en el fabuloso tren "Los Arrayanes". **Gentileza de Ferrocarriles Argentinos.**
- La ganadora del concurso, es decir, MISS CORSA, saldrá a todo color y a todo tamaño nada menos que en la tapa del semanario SIETE DIAS, revista hermana de CORSA, es decir, de la familia de Editorial Abril.
- Las diez finalistas recibirán otros tantos obsequios de **Cosmética Avon.**

YACHTING

UN SEÑOR OCEAN RACER

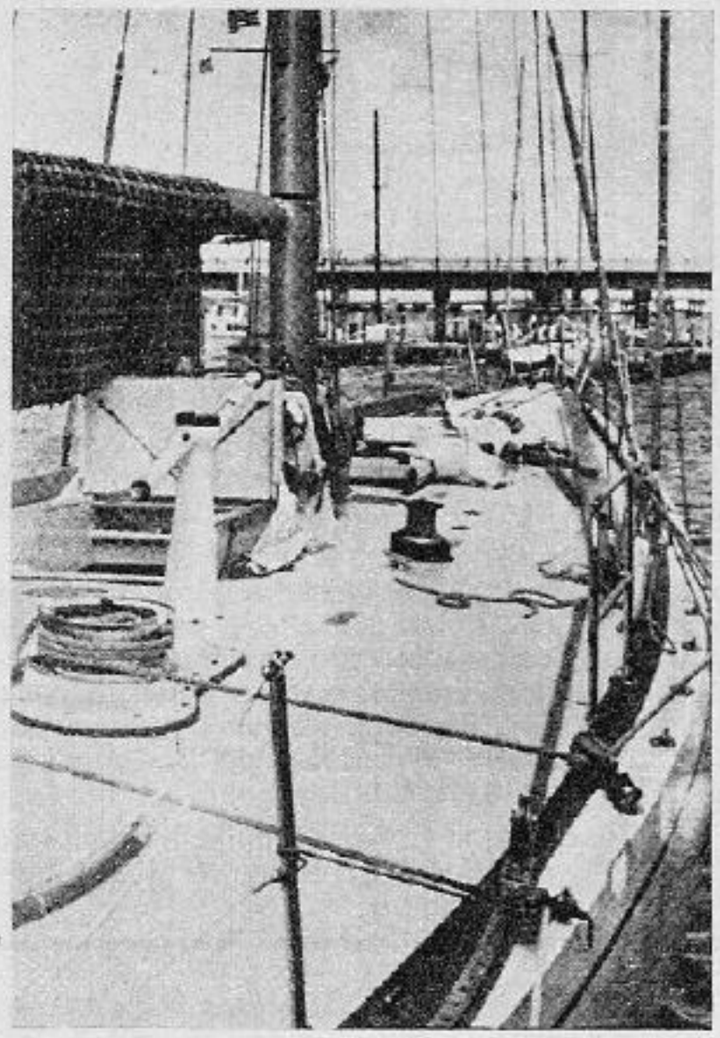
por PEDRO J. SIEDMANN







El Running Tide, uno de los más modernos y exitosos ocean racers de la actualidad. Descripción y aspectos salientes del nuevo diseño de Olin Stephens



Arriba, izquierda: Las drizas internas desembocan en un basamento en el que se encuentran todos los molinetes, lo que clarifica la maniobra y concentra el peso más abajo y en el centro del barco.

En plena navegación. Su parecido a un 12 metros es notable.

Abajo, izquierda: Cubierta del Running Tide. Amplia y clara. Los rieles de Genoa tienen una suave curvatura hacia crujía para ser usados también para el foque.

"Running Water", "Passing Water", "Running Toilet"... y otros sobrenombres por el estilo se le han adjudicado al sloop verde pálido de Jakob Isbrandtsen; sin embargo, el verdadero nombre de esta hermosa máquina de correr es Running Tide. Tal vez el darle apodos sea el único consuelo de los descorazonados adversarios que han visto al Running Tide llevarse una victoria tras otra. En su corta vida, de dos años, ha conquistado un record fuera de serie en lo que a regatas ganadas se refiere, entre ellas el primer puesto en la serie "A" en la última versión de la Newport-Bermudas y recientemente la clasificación general en el SORC.

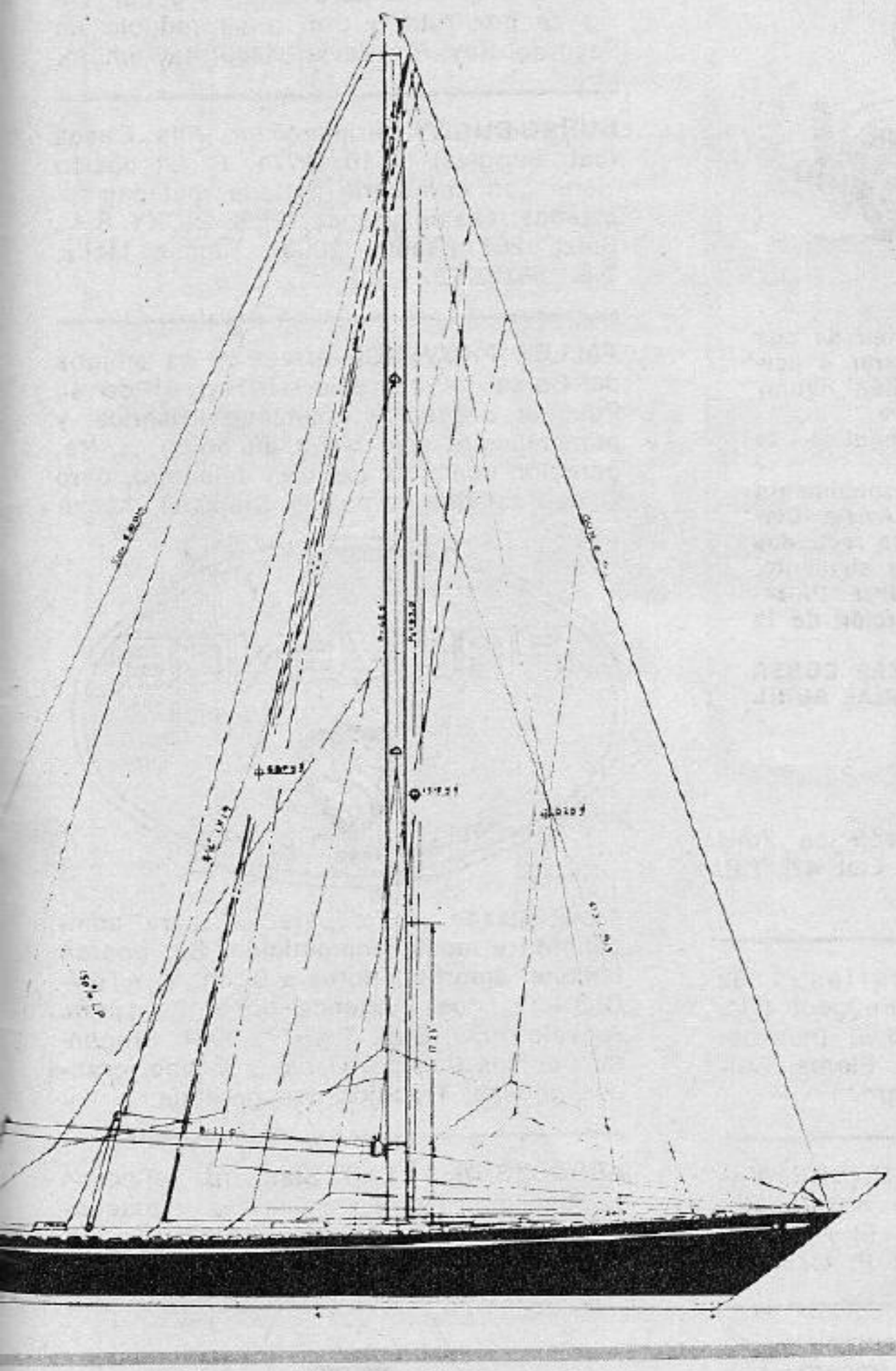
Para el señor Isbrandtsen (feliz propietario) esta circunstancia, la de ganar, no es nada nueva. Su anterior barco, el famoso Good News ya le ha brindado más de un halago y muchas de sus características las adaptó al R. T.

Muchas veces se escuchan comentarios respecto de este barco como que: "es muy parecido a un 12 metros", cosa que no dista mucho de la realidad, pues su cubierta corrida, su aparejo y su perfil llevan toda la imagen de un 12 metros. Sin embargo es menos mangudo, más liviano y nada más que una actualización del Good News; según palabras de su diseñador, el conocido Olin Stephens, es un barco de desplazamiento relativo hecho de acuerdo con las teorías en boga en la casa Sparkman & Stephens basadas en las líneas del Good News, por lo cual en esta oportunidad fueron innecesarias las pruebas en tanque de pruebas.

De ninguna manera es un diseño extremo, puesto que lo que el señor Isbrandtsen quería era un ocean racer grande y rápido siguiendo todas las características de su anterior barco.

Su construcción es sumamente liviana, vacío en los extremos, espartano y funcional, portando grandes velas de fácil maniobra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Plano general del Running Tide, dibujo de Sparkman y Stephens.

CARACTERISTICAS GENERALES

Eslora máxima	60 pies 6,62 pulgadas
Eslora en flotación	45 pies
Manga máxima	14 pies 3 pulgadas
Calado	9 pies
Desplazamiento	52,250 toneladas
Lastre	25,500 toneladas
Superficie vélica ..	1515,5 pies cuadrados
Rating IOR	48,97 pies

Bajo cubierta, el Tide prácticamente no posee mamparos, lo que crea un ambiente muy amplio donde reina una atmósfera muy placentera. Su ancha y sencilla cubierta corrida da la impresión de un área gigantesca con cómodos lugares libres en los distintos puestos de trabajo. La disposición de los elementos en la cubierta, diseñada por su propio dueño, es limpia, clara y eficiente, lo que hace que su aparejo sea sorprendentemente manejable.

Bajo el agua, sus líneas son del más puro estilo S & S. Su quilla posee una suave barrida hacia popa; además tiene **trim tab,** timón semicompensado y hélice rebatible.

El casco de aluminio fue construido en Holanda por los astilleros Huisman y terminado en Nueva York por Kreter; la cubierta es de madera terciada revestida con fibra de vidrio; sus perchas también son de aluminio, ancladas por varillas de acero inoxidable perfilado.

El mástil de sección variable posee stays adicionales, a efectos de poder dar la forma ideal para cada oportunidad y a cuyo efecto se utilizan innumerables criques hidráulicos. Las drizas, todas internas, dan limpieza al mástil, que es sinónimo de velocidad en las maniobras. Los triunfos del R. T., sin embargo, no deben sorprender a nadie, puesto que durante el proceso de diseño, bastante largo, se tuvieron en cuenta todos y cada uno de los detalles que hacen del mismo la última palabra en lo que a racers se refiere. Tanto en el diseño como en la construcción el barco recibió la atención personal del diseñador como de sus futuros tripulantes, hecho que se manifiesta en los tantos detalles que están a la vista, algunos de ellos bastante ingeniosos. Por último, hay que tener en cuenta que la tripulación del barco es estable y sin duda, lo han demostrado, conocen el barco que pisan y cómo se corre una regata

en rosario corsa
López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 - T.E. 61592 - Rosario

PREFERIDAS POR LOS QUE SABEN



LA "PATONA" MAS DEPORTIVA
DISEÑOS EXCLUSIVOS
PARA TORINO
15" x 6"
14" x 6"
14" x 7"
COLORES VARIOS
FABRICANTES
INDARA S.R.L.
SAN MARTIN 2646 - T.E. 81-1166 - 80025
ROSARIO

Guido Baggio
Gestoria
Desde 1959 al servicio para la Integral Documentación del Automotor
27 de Febrero 1901
Esquina Dorrego T.E. 81-1736 Rosario



NO ESPERE QUE LE OCURRA ESTO...!
REVISE SUS FRENOS INMEDIATAMENTE...!!!
RECTIFICACION DE CAMPANAS
CAMBIO DE CINTAS
FRENOS DE POTENCIA "TENSA"
RAPELLI, SALATIN & CIA. S.R.L.
SOLICITE TURNO a los Teléfonos
44468 Y 45072
Güemes 2050 ROSARIO

EXPOSICION PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES



PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS
PTE ROCA 1581 T.E. 27232
ROSARIO

NO BUSQUE MAS!



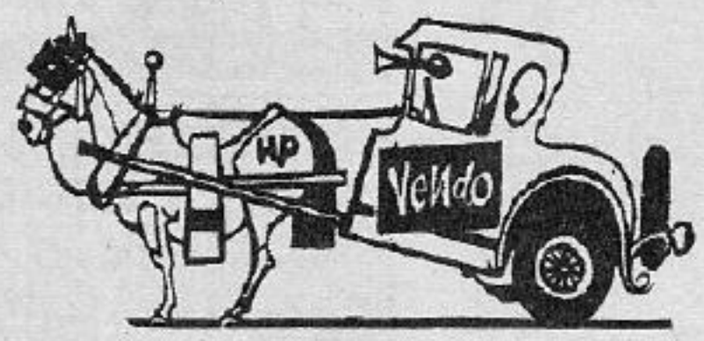
CHAPA·TODO
PARTES DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zócalos, etc.
ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 267 T.E. 39-5896 Rosario

AUTO UNION



chapería
electricidad
cigüeñales
repuestos
y accesorios
legítimos
e importados
AUTOGOL S.R.L.
3 DE FEBRERO 1563
T.E. 45364 - ROSARIO

AVISOS corsificados



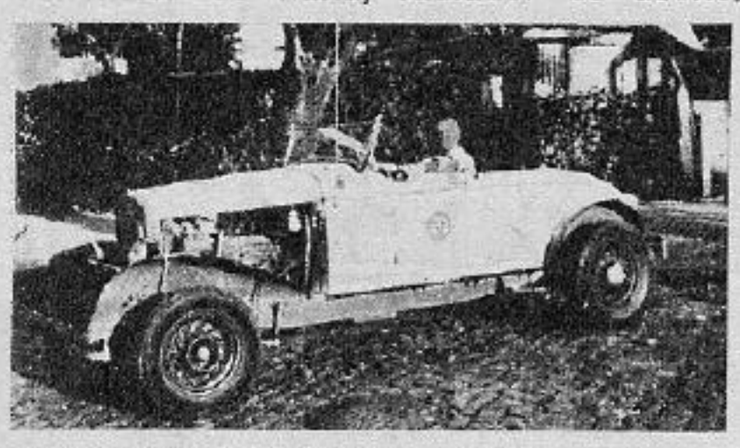
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

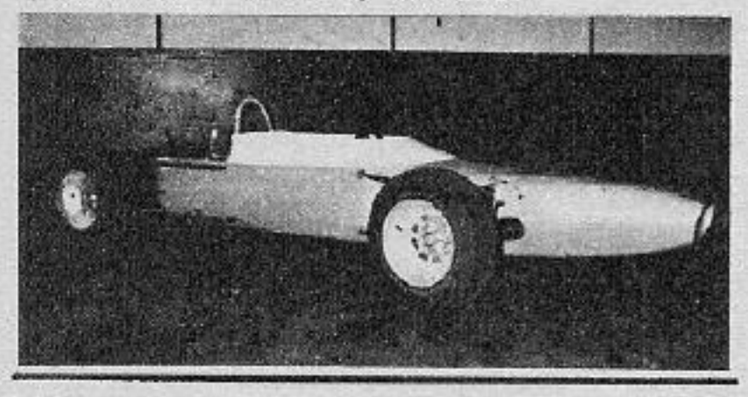
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

CHRYSLER IMPERIAL 1931 Gran Turismo, cupé convertible única, ganadora en el Autódromo (160/180 km/h), muy corsa. Un auténtico HOT ROD. Ideal para maniáticos. Motor super tocado. Idem caja de 4ª, embrague, suspensión, amortiguación, frenos con refrigeración en c/ una de las campanas, dos carburadores, calefactor de nafta, radiador de aceite.



Instrumental completo. Detalles de lujo, butacas, ruedas especiales, moquette, asiento trasero, correas en el capot. Carrocería blanca, guardabarros negros, chasis y motor colorado. Hay facilidades. Escucho ofertas y/o permutas por muebles y/o artículos del hogar. Llamar al 73-6310 todo el día, o ver en Moldes 1930.

FORMULA 4 TULIA, Renault, a nuevo, vendo más que urgente a primera oferta, líquido. T.E. 45-3701, 80-8625.



VENDO PISTA AUTOMODELISMO, 20 metros, 6 vías, completa. Salta 740.

ATENCION. AUTOS DE COLECCION DISPONIBLES. Nash 1928, Buick 1927 8 cil., Adler 1938, Tatra 1947 (único) y otros. Consúltenos. "Desarmadero Detroit", Casilla de Correo Nº 106, Venado Tuerto, Santa Fe.

IDEAL PARA HOT-ROD. Mecánica Ford 85 HP. Carrocería y chasis Fiat 47. T.E. 64-3293.

AUTOMODELISTAS: carrocerías 1:32 irrompibles. Torino, Chevy, Peugeot 504, Fiat 600, varios modelos, 8,50 (nuevos) c/uno. Giros a: Rolando O. Flores, Salta Nº 5, Gral. Roca, Río Negro.

CUPE "TC DEL OESTE" DODGE VALIANT. Como nuevo. Vendo o permuto. Urquiza 432 (esq. Marconi), El Palomar. T.E. 750-4149. Preguntar por F. Colás.

NECESITAMOS FORMULA 2 completo, sin motor, para adaptar motor trasero. Llamar al teléfono 82-7291.

CAVARO "BRINCO". CALIDAD PROBADA. Ganador por tres vueltas en la "Carrera de los Médanos", disputada a diez. Mar de Ajó, 31/10/71. Categoría Buggies. Adquiéralo ya. Listos para rodar o en equipos para armar. Preparamos mecánica. Financiación: 24 meses. Cavaro S.A. I.C. y F. Rodríguez Peña 1165, Villa Progreso, San Martín. T.E. 757-5162.

PEUGEOT. TODA LA LINEA. Su palanca al piso, colocada, por sólo 198 morlacos nuevos. También para la B47. En RUAN-PEUGEOT, Av. Fco. Beiró 4775, Capital. T.E. 53-7368.

¡ATENCION COLECCIONISTAS! Vendo DURANT 1930. Carrocería, tapizado, pintura y motor totalmente originales. Atención: caja 4ª sobre marcha. Tratar Balcarce 270. T.E. 266. Lobos. Pcia. de Buenos Aires.

POLO FIGUERA VENDE, por necesidad de mosca: Fiat 600 de competición, preparado para la categoría Fiat 600 Semipreparados, maldad en sus entrañas, con el asesoramiento de su compadre el Polaco Herceg. Entre otras cosas tiene: cigüeñal Mil, tapa especial, caja Saez, cubiertas especiales, volante deportivo y levas Herceg. Listo para largar y ganar. Dirigirse por ruta o tren a su reducto en Paso del Rey, Rivadavia 34440; hay timbre.

BURRO-BUGGY. Primero en Villa Gesell (cat. Buggies) el 10/10/71. El kit básico viene con carrocería pintada, butacas tapizadas, chasis y accesorios. DICKY S.A., Suiza 268 (Gaona 2000), Ramos Mejía. T.E. 658-0729.

TALLER PROVENCE ofrece a los amigos de Corsa la reparación integral de su Peugeot a precios realmente irrisorios, y para muestra sólo basta un botón... Reparación completa del tren delantero, pero lo que se dice completa. $ 160,00. Anexo

SERVICE PROVENCE PEUGEOT AREVALO 1539 CAPITAL

especializado en preparación para competición y media competición. Se reparan también amortiguadores a 0 km. Y, ATENCION..., que Provence tiene la **papota.** Arévalo 1539, Cap. T.E. 772-9951. Preguntar por sus dueños, Oscar y Eraldo, grandes gomías. Trabajos con garantía.

ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos competición. Todas las marcas y categorías. Kits especiales. — Alberto Crespo Competición: Acassuso 1393 - Olivos (alt. Avda. Maipú 3200). T.E. 795-9864. (Solicite catálogos.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3784, Correo Central, Buenos Aires.

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

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

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA
BALANCEADORAS BERTIN

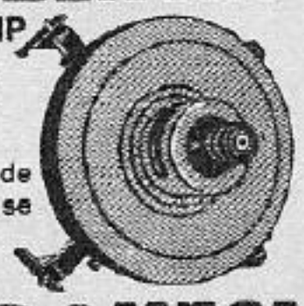


CON GIRARRUEDAS DE 3 HP

PLATO ADAPTADOR, un solo plato adaptador, para cualquier llanta.

PLATO BALANCEADOR, capaz de captar el lugar exacto donde se debe colocar el contrapeso.

TAMBIEN ELECTRONICAS



VENTAS: **SANTIAGO N. DANESI**

ALINEADORAS - BALANCEADORAS - CONTRAPESOS

SALCEDO 3586 - T. E. 921-3662 - CAPITAL

ANTENAS AUTO-RADIO
MAREL®



y deléitese escuchando
la radio de su automóvil

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES

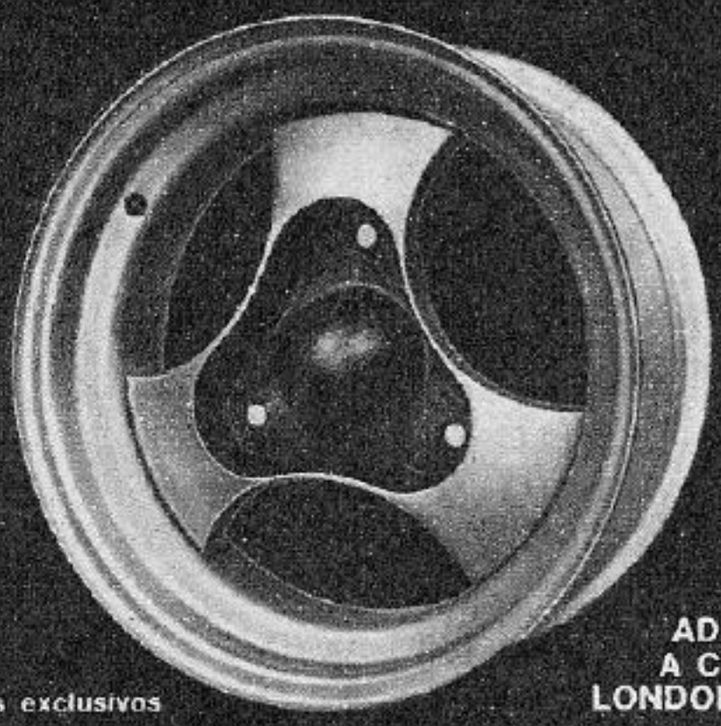
DARWIN 279 - Tel. 55-6548 - Bs. As.

NEW YORK RUEDAS

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

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

PEUGEOT



Modelistas exclusivos

CASA ADHERIDA A CREDITO LONDON CARD

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

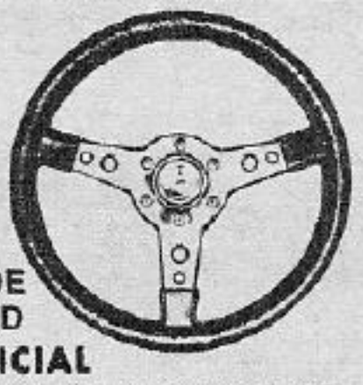
PALANCA AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO

Reparación - Nacarados y Plastificados.



ACCESORIOS DEPORTIVOS

Distribuidor
FUNDAS BOUCLE DE TOALLA SUPERFUND



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE CINTURONES DE SEGURIDAD

CUIDEX®
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires



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

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU **FIAT**

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

NUEVO LOCAL:
Av. J. B. JUSTO 6200 - CAP.

SUCURSAL:
Av. DE LOS INCAS 5057 - CAP.
ENVIOS AL INTERIOR

EQUIPE SU COCHE
BIEN TUERCA!

OFRECEMOS LO QUE UD. BUSCA
A LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA



AMPLIO STOCK EN:
INSTRUMENTAL - TABLEROS DEPORTIVOS
CONSOLAS - FAROS - VOLANTES DEPORTIVOS
CASCOS - ANTENAS - PALANCA AL PISO, ETC.

CONSULTENOS...

Fabrica y distribuye
INSTRUMENTAL ida

CASA cadi S.A.C.I.

WARNES 1055 - CAPITAL T. E. 55-3832 / 54-8914

Parabrisas CORSA

correo

QUINTA SIN PILETA

de Teodoro Zanetti, Avellaneda

Queridos míos: tengo 18 años y una cupé Fiat 1500 modelo 1968 que compré con unos 50 mil kilómetros recorridos. La estuve probando y en velocidad máxima está en los 145 km/h (cronometrados). Según el cuentavueltas, tira 5.400 rpm, y eso me parece demasiado. Ahora bien: tengo entendido que con una caja de quinta y ruedas un poco más grandes el coche puede andar más rápido y con menos vueltas. ¿Es verdad? De serlo... ¿dónde puedo comprar una caja de cinco marchas?



R) Está errado. Es verdad que una cupé 1500 con caja de quinta y ruedas más grandes puede llegar a tener más velocidad final con la misma cantidad de rpm. Pero es una verdad engañosa que varias veces hemos explicado. Si su motor es standard y tiene 50 mil kilómetros recorridos, suponemos que le quedarán vivos unos 65 HP con suerte, y considerando el peso del auto, si usted le pone una quinta velocidad (sobremarcha) y rueda de más "pisada" logrará que en vez de viajar a 145 lo haga a 110 km/hora. ¿Por qué? Porque el motor no tiene la suficiente fuerza para tirar esa multiplicación. Para poder aprovechar una quinta velocidad y un rodado más grande es imprescindible que toque el motor, y no precisamente con las manitas.

Convendrá entonces que rectifique, cambie aros, pistones si es necesario, ponga un árbol con otro cruce y alzada, cambie válvulas y resortes de válvulas, comprima más el motor y coloque como mínimo un Weber 40/40 para alimentarlo. De esta manera logrará una potencia del orden de los 100/105 HP, y entonces sí podrá usar los elementos que nos menciona. Para conseguir una caja de cinco marchas le conviene dirigirse a la comisión de concesionarios de la marca, en Avda. Panamericana y Rolón, San Isidro, provincia de Buenos Aires.

De lo contrario deje todo como está, para pasear con las novias despacio pero seguro, ya que lo menos que le va a insumir una preparación de este tipo son unos 300 mil pesos de los viejos, y cuando el motor regule se le van a caer hasta las pestañas (más aún las de la eventual novia si son postizas). Si usa el auto por comodidad, déjelo así, que tiene motor para rato.

ENDURANCES TC

de Carlos Rossitto, Lanús

Señores: (...) ...y las carreras que más me gustan son las de Turismo de Carretera. No porque yo sea de los que dicen que los pilotos de TC necesitan conducir como Jim Clark ni nada por el estilo, sino porque todo lo que rodea a las carreras de ruta me divierte. También porque lo accesible para los pilotos participantes redunda en la posibilidad de emparejar chances con "mecánicas" de artesanos anónimos o casi. Por supuesto que con respecto a esta categoría es que quisiera que me contesten una pregunta:

¿Por qué razón en TC no se organizan carreras de larga duración, ya sean 24 horas o, sin llegar a tanto, de 12 ó 6 horas?

R) Suponemos que la razón más lógica para que hasta el momento no haya habido carreras de largo aliento es la poca confiabilidad mecánica de los autos participantes. Pero amén de ésa, hay otra no menos importante: corriéndose en ruta sería demasiado complicado cerrarlas por un lapso tan prolongado. No obstante estas dos razones, sabemos que por las cabezotas superpensantes de algunos de los cráneos de la ACTC anda rondando la idea de hacer algo de este calibre para el año que viene. En cuanto sepamos más se lo contamos.

MAS DE GP DEL SUR

de Eduardo Lomasi, Tandil, provincia de Buenos Aires

Señores: me dirijo a ustedes para "charlar" acerca del Gran Premio de Turismo suspendido hace un tiempo atrás. Me extraña mucho que CORSA no le haya dedicado a la suspensión más que un escueto recuadro donde se daba la información de lo sucedido con el GP que iría por caminos del Sur argentino.

Pienso que el ACA ya no tiene ningún interés en hacer el Gran Premio, ya que no haciéndolo se evita un gran problema que en nada lo beneficia. Esa es la única explicación lógica a tantos errores, como son los de llevar esta carrera por caminos del Sur, con cabeceras en ciudades que no pueden absorber una cantidad de gente más o menos importante, caminos de ripio en no muy buenas condiciones y distancias enormes de Buenos Aires, que es el centro del automovilismo nacional —nos guste o no— y que es la ciudad de donde provenían la mayoría de los inscriptos.

Creo que lo más lamentable de esto es que nuevamente en 1971 nos quedamos sin la carrera más importante y tradicional que tenemos en nuestro país. Yo no sé en qué piensan los directivos del ACA cuando trazan semejantes GP, pero es indudable que sus pensamientos deben estar bastante desconectados de la realidad. Y quiero dejar aclarado que no tengo nada contra las provincias patagónicas, ni sus caminos, ni su gente, pero si el GP hubiera ido este año al centro y norte del país no se hubiera tenido que suspender por falta de inscriptos. ¿Qué opinan ustedes de esto?, ¿por qué no abordaron el tema en el momento oportuno?

R) Si usted acostumbra a leer la revista de adelante hacia atrás, al llegar a esta sección habrá visto una nota documentada donde se aborda el tema y se reproduce el ejemplar de CORSA donde en el mes de marzo de este año publicamos "nuestra" idea de cómo y por dónde debía circular el GP de Turismo. Ya opinamos en unas cuantas ocasiones sobre el particular (incluso recientemente en este Correo) y expusimos nuestros puntos de vista con toda amplitud. Con la nota de este número suponemos habrá quedado satisfecho.



STYLING

de Daniel Monte, Capital

Señores: quisiera que me contestaran tres preguntas:

1) Emerson Fittipaldi y Ronnie Peterson, ¿comenzaron corriendo en moto, kart o en qué otra cosa?

R) Ambos en kart. Peterson fue campeón sueco y europeo de karting antes de abordar empresas mayores.

2) ¿Cómo se realiza y en qué consiste el punta y taco?

R) Consiste en apretar al mismo tiempo, y con el mismo pie, los pedales del acelerador y el freno y, obviamente, se realiza poniendo el piecito arriba de los dos pedales. Puede hacerse con la punta en uno y el taco en el otro, o más frecuentemente con la mitad derecha de la suela en uno y la otra mitad en el otro.

3) ¿En qué número de CORSA salieron los artículos sobre diseño de autos del señor Bergandi y dónde puedo conseguirlos?

R) Desde el número 116 y hasta el 128 se publicó una serie de trece notas tituladas "Manual de Styling" firmadas primero por Eduardo Astiz y luego por el "señor" Bergandi (evidentemente, si usted le da ese título es porque no lo conoce). Conseguir esos números a esta altura del partido va a ser medio dificilongo, pero le recomendamos que se fije en las librerías de viejo del centro (Corrientes, entre Paraná y Cerrito, y pasajes subterráneos de la 9 de Julio) o colecciones completas que venden nuestros lectores por intermedio de los avisos Corsificados.

SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | 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



Froilán González lo trae desde Detroit. F/MACH, la vacuna para su auto.

Las patonas, el cuentavueltas, los guantes o el casco . . . están bien. Lo mismo que a veces dedicarle un domingo al auto. Pero y adentro qué?

Sí, buena nafta . . . buen aceite también; claro que hace falta algo más.

El aditivo F/MACH, la vacuna. Contra la corrosión y el desgaste.

Importado desde Detroit, donde saben lo importante que es un aditivo con mayor cantidad de polímeros. En un envase absolutamente tuerca.

Y quién lo va a traer, sino Froilán González, tan famoso constructor como volante.

El Cabezón, Detroit . . . y F/MACH, la vacuna para su auto.



Aditivo

F/MACH

La vacuna contra la corrosión y el desgaste.

F/MACH 500 Para agregar al aceite del motor.
F/MACH 520 Para agregar al aceite de caja y diferencial.
F/MACH 400 Para agregar al agua del radiador (refrigerante).
F/MACH 300 Para agregar a la nafta.

Representantes: HACER S.A.C.I.I.F.A.
Adm. y ventas: Av. del Libertador 254, Vicente López. Tel. 791-1690

Este año el regalo se llama whisky Royal Command

Hecho a su gusto por un escocés,

bajo licencia de Seager Evans (Long John Distillery). Glasgow, Escocia.

Industria Argentina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com