$m/n 100 $1

Nº 257

Parabrisas

CORSA



EL 23 AL 29 DE MARZO DE 1971



SP: EL COMIENZO DEL AÑO

LOTUS 56 B: LA TURBINA EN F.1

VIVEN AQUÍ: FERRARI 212 E

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.
A 200 km/h Ud. depende de sus neumáticos.



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.

ejemplo publicidad

Nº 257. Del 23 al 29 de marzo 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

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Rodolfo Díaz Guerra

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

Esta revista fué ferozmente atacada por un batracio poco interesado por el automovilismo...



EDITORIAL

SP: EL COMIENZO DEL AÑO

A fines del mes de marzo, cuando la actividad se encuentra próxima a reiniciarse de una vez por todas, la categoría mayor de nuestro medio se encuentra frente a un panorama que si bien es halagüeño desde un punto de vista técnico-deportivo, en cambio presenta dificultades económicas que pueden afectar su normal desenvolvimiento. Ejemplo de ello fue la suspensión de la carrera de Las Flores que debía realizarse el domingo pasado y que no pudo reunir la cantidad mínima de inscriptos (doce autos por lo menos).

Desde luego que la improvisación de último momento que suele imperar en nuestro país en cualquier orden, también afectó en parte a la gente de SP que llegado el momento de competir no tenía sus coches listos para largar. Pero la raíz de los problemas va más allá y éstos deben ser analizados a conciencia.

Hagamos un simple repaso del parque de SP en los comienzos de este 1971 para ubicarnos mejor en el asunto.

La CDC General Motors presentó el año pasado dos coches en todas las carreras (llevándose el campeonato) pero desde la última carrera de 1970 no se tocaron más los autos, lentamente se está construyendo un nuevo SP motor atrás y la mayoría de los esfuerzos se dedica a los dos autos de TC (ver página 60 a 63) por lo cual por el momento la CDC se mantendrá ausente de las carreras de SP. ¿La razón? Demasiados costos que no pueden aguantarse. El año pasado, a pesar de ganar el campeonato se gastó mucho dinero y este año la única salida fue apretarse el cinturón y reducir la actividad por donde se pudiera. Resultado: dos autos menos en cada carrera de SP.

Horacio Steven por su parte presentó durante 1970 dos autos. Este año, al menos por ahora, sólo hará correr al Trueno de Angel Monguzzi.

Formisano, antes con Pairetti y Marincovich y luego con Palretti y Fernandino, utilizó también dos autos en 1970 en tanto ahora correrá un solo auto de su equipo, a cargo de Nasif Estéfano (ver página 8 a 12). Pronello lo mismo. El año pasado tenía dos Huayra —aparte de los Halcones de TC— y por ahora (mientras se termina el nuevo motor atrás) sólo presentará a correr un Huayra spider a cargo de Pirín Gradassi.

Sólo Oreste Berta, por lejos el mejor organizado este año, amplía su campo de acción con dos SP para cada carrera confiados a Di Palma y Bertolini. Con los autos ya terminados y probados y una infraestructura superior a la de sus contrincantes, el equipo de Alta Gracia se perfila como el más fuerte de todos a pesar de la conocida desventaja técnica del motor Tornado, incrementado sin embargo en 15 HP durante este verano.

Como se ve, la reducción general habla de evidentes problemas de origen económico en una categoría que de por sí resulta cara por el alto nivel técnico que hace falta para tener un auto ganador. Escasea el dinero, escasean los patrocinantes, la situación general del país es difícil y por lo tanto nadie puede arriesgarse a construir y mantener equipos antieconómicos.

Pero la gente de SP, que conoce mejor que nadie sus propios problemas, también sabe que iniciado el círculo vicioso es difícil salir de él porque si no hay novedades y si hay pocos autos por falta de dinero, también habrá menor interés por parte del público y consecuentemente menor interés de los eventuales patrocinantes para poner dinero en la categoría. Todo eso hay que prevenirlo y curarlo porque la categoría es necesaria para el desarrollo técnico de nuestra mecánica de competición ya que SP es prácticamente el único lugar donde se reflejan fielmente las últimas novedades mundiales y donde se tiende cada vez más a encontrar ese nivel internacional que hace tanto estamos pregonando. Berta correrá este año con dos autos prácticamente similares al Berta LR y que cumplirían el mismo papel destacado en cualquier carrera de SP internacional. El flamante SP de Formisano es otro ejemplo. Todo eso no puede dejarse perder y la Asociación de SP lo analiza concienzudamente.

Existe al respecto una idea interesante que es la de conseguir el apoyo de YPF (verdadero mecenas de nuestro automovilismo) que contribuiría con una determinada cantidad de dinero por carrera para incrementar así los premios. Alcides Rales, flamante e inquieto promotor de la categoría, se dedica actualmente a darle forma al proyecto que de concretarse significaría una buena salida para muchos inconvenientes de índole económica. Una sola cosa, sin embargo, merece ser puntualizada con atención. Es preferible *no* hacer una carrera con pocos autos antes que deteriorar la imagen de la categoría con eventos de trascendencia menor. Por eso creemos que fue razonable que se suspendiera la carrera de Las Flores antes de que se realizara con pocos autos y sin la importancia que merece la reunión inaugural.

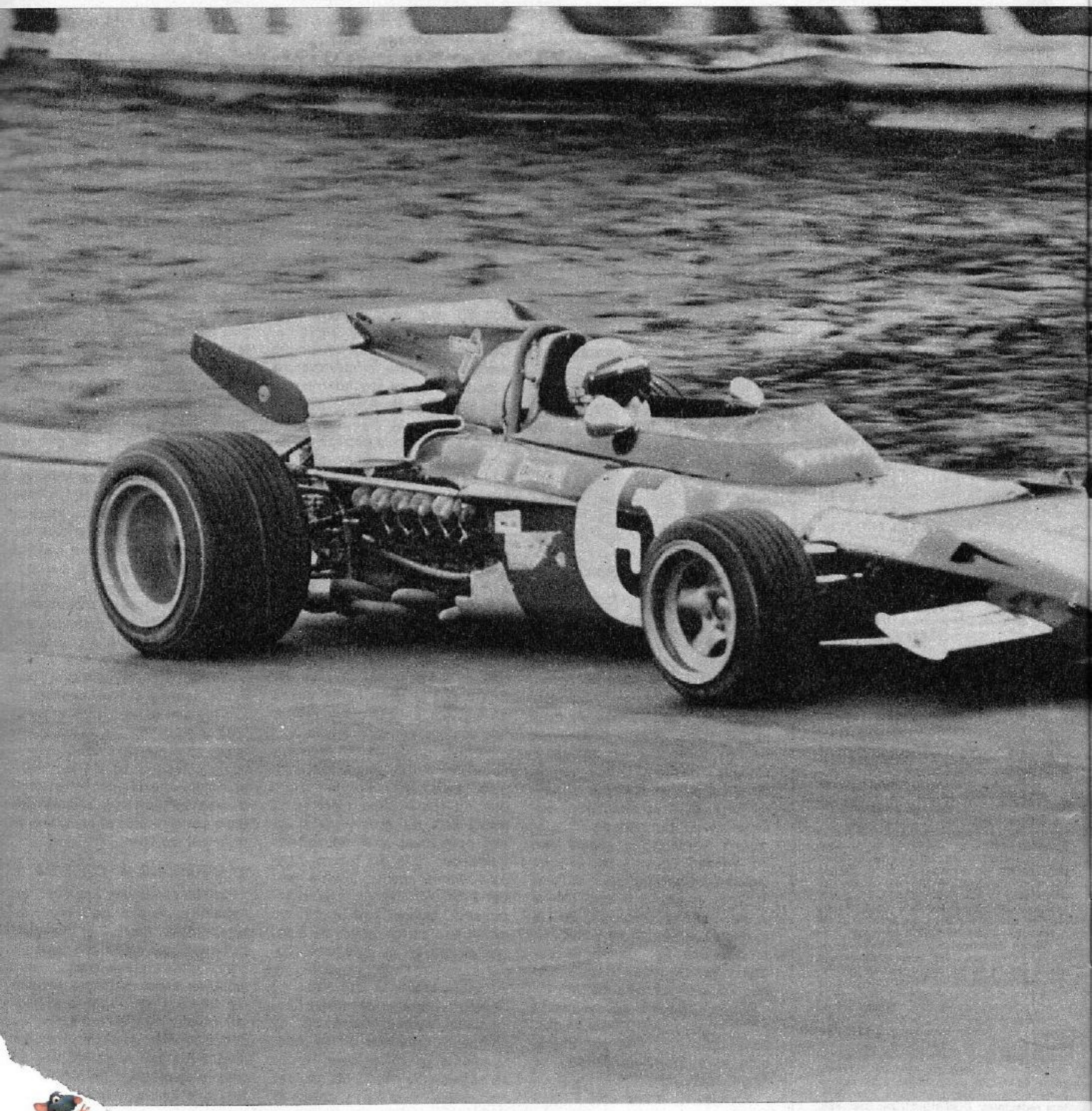
Técnicamente, los autos están mejor que nunca; deportivamente, la categoría brinda sin duda el mejor espectáculo; la solución de las dificultades económicas debe considerarse ahora como el principal objetivo.

EL LOTUS A TURBINA

Del otro lado del Atlántico, en Inglaterra, acaba de hacer su presentación en F. 1 el motor de turbina. El hecho reviste trascendental importancia por lo que significa como adelanto técnico del futuro y por lo tanto el nuevo revolucionario producto de don Chapman merece el extenso análisis que se puede leer en este número (pág. 34 a 39) foto que ilustra nuestra

FERRARI GANO EN BRANDS HATCH

EL BAILE DE LAS DEBUTA



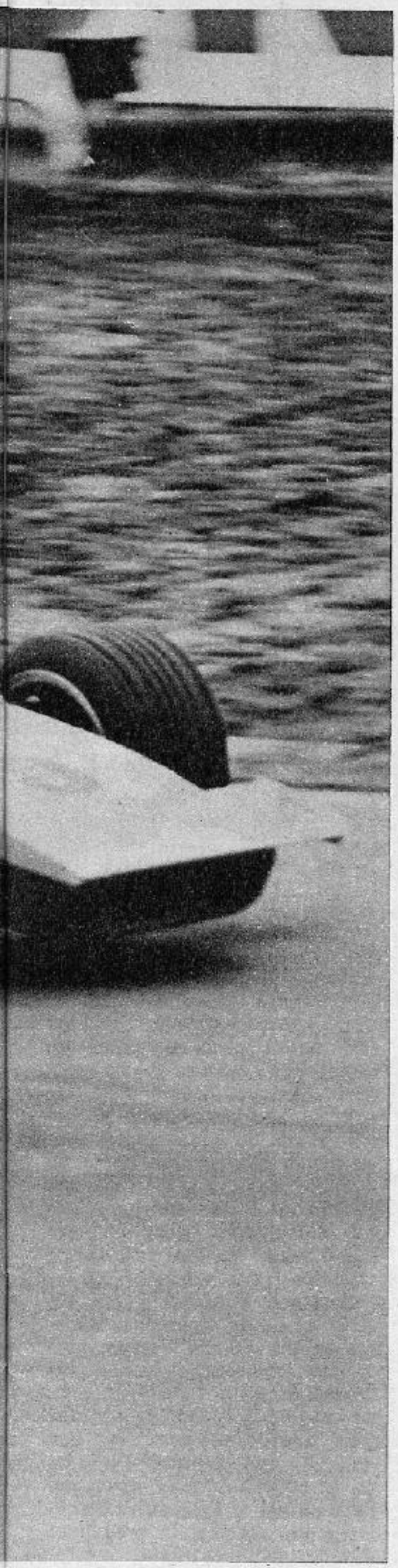


...S CORSA

Textos y fotos de

CARLOS A. REUTEMANN

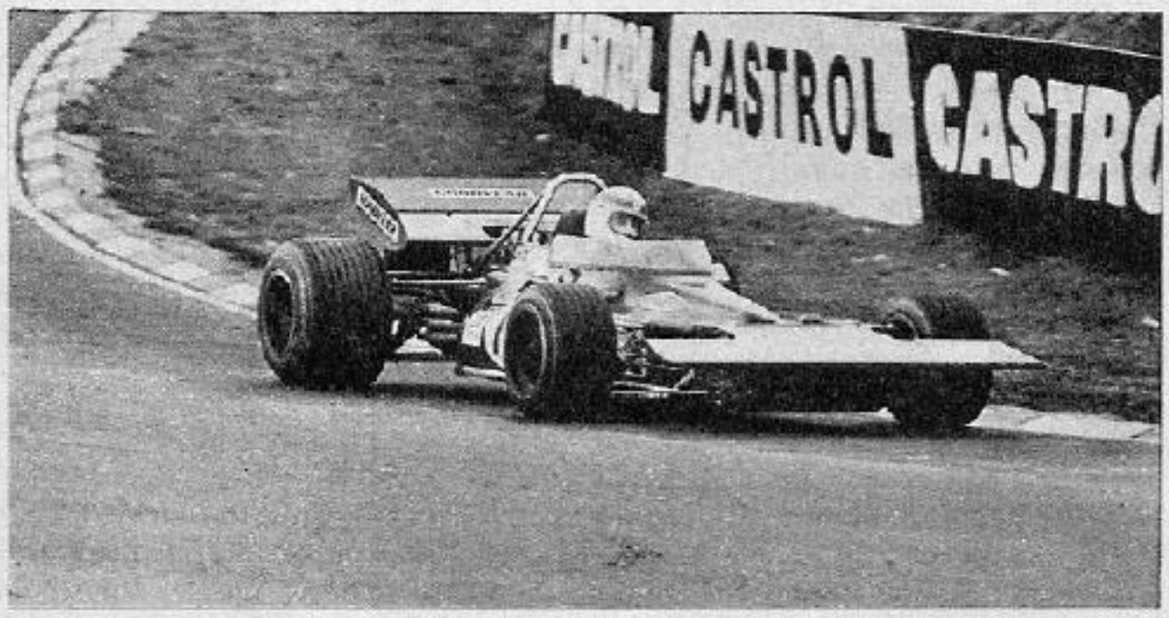
ANTES





Insuperable desde su debut, la Ferrari 312-B2 marcha hacia la meta, sin oposición, de la mano de Clay Regazzoni en su primera aparición en carrera. Dominio total.

Jackie Stewart Un virtuoso que no se puede reencontrar con el éxito, superado por la "polenta" de Ferrari. Su Tyrrell Cosworth anda muy fuerte pero no alcanza



La tradicional carrera de campeones fue ganada por Gianclaudio Regazzoni. Muchos fueron los coches que hicieron su aparición por vez primera en el circuito inglés: El Brabham BT-34, el Lotus Turbina 56-B y el que a la postre resultó ganador, el Ferrari 312-B

¡Cómo pasa el tiempo! Hace exactamente un año me tocó debutar como "periodista" en una carrera de F.1. Recuerdo que apenas llegué a Londres me fijé en los diarios que carrera había y era justamente la Carrera de los Campeones organizada por el gran periódico inglés Daily Mail. Un viaje en tren hasta Brands Hatch y después ¡5 kilómetros a pie! para llegar al circuito.

Por supuesto que este año todo es distinto, pero me da una enorme alegría al ver que Carlos Ruesch siente exactamente las mismas emociones que sentía yo, no le alcanzan los ojos para mirar por todas partes — no quiere perderse nada—, ni los Escort, ni los Minis, etc.

Esta carrera presentaba varias novedades importantes. En primer lugar, el debut en escena de la Turbina-Lotus-Pratt & Whittney, en manos E. Fittipaldi, el Brabham BT/34 con los radiadores frente a sus ruedas delanteras en manos de Graham Hill y la Ferrari 312 B2 en manos de Clay Regazzoni.

Los días de entrenamiento previos no fueron buenos, ya que llovió, así que recién el sábado por la mañana se pudo ver algo. En la clasífica quedó demostrado una vez más que actualmente Jackie Stewart tiene mucha ventaja a su favor en lo que respecta a su manejo. Además la organización de Ken Tyrrell merece 10 puntos de calificación y si a todo esto sumamos el potentísimo Cosworth que equipa su Tyrrell (que tiene un sonido totalmente distinto al resto) estamos de acuerdo en que el piloto escocés es un candidato serio en cualquier carrera.

Personalmente me impactó el andar de Stewart y todo el mundo que hablé estaba con la misma opinión: a ojo! vistas en cualquier curva acelera un 50 % antes. Sin duda un excepcional conductor.

Luego los ojos estuvieron puestos en Emerson Fittipaldi y su turbina Lotus. El auto en sí tiene una aceleración bárbara, pero se notan en él, varios movimientos raros, además no hace casi ruido lo cual le quita un poco esa yersonalidad que tienen los autos de carrera o sea el "Ruido".

De cualquier manera hablé mucho con Emerson y por su optimismo me dio la impresión que en un Circuito como Hockenheim o Monza van a ser grandes candidatos.

Por otra parte observé mucho el nuevo Mac Laren M19 y es un auto con unas concepciones técnicas muy de avanzada, diría que a la par del Lotus 72. Los espirales de los frenos traseros están ubicados también sobre la caja de cambios un poco adelante de los frenos y el sistema de suspensión delantera está formado también por caños puestos de manera muy parecida al Lotus 72, aunque los frenos se conservan en la parte de adelante, el lugar original.

De la Ferrari 312 B2 mucho no se puede decir porque ya ustedes la han visto en fotos en CORSA, (Nº 254) pero si puedo decir algo del Brabham BT/34. Aunque su primera impresión en fotos trasunta el ser un auto muy voluminoso por sus radiadores ubicados al frente que le dan un aparente "choque" al viento, viéndolo de cerca causa una impresión totalmente distinta. A la vez Graham Hill es un excelente piloto que seguramente lo pondrá muy a punto.

BRAND'S COCKTAIL

Luego de los accidentes vienen las consecuencias y a la vez todo el mundo comienza a hacer funcionar la cabeza, veamos si no: El circuito de Monza está siendo reformado actualmente. Se le construiran dos chicanas: La primera estará situada antes dellegar a la curva que sigue a los



FERRARI GANO EN BRANDS HATCH

Será mas o menos lenta y se aprovechará en parte la entrada a un viejo circuito. La segunda chicana estará ubicada antes de la curva de Ascari.

Esta reforma ya estará en práctica para los 1.000 Km de SP que se corren en abril.

Aparentemente hasta el día de hoy Emerson Fittipaldi no correrá en Fórmula 2. Las causas sin confirmación son que todavía Chapman no terminó el nuevo modelo de F.2 que es muy parecido al "72" de F.1 y éste recién estará listo para el año 1972 para albergar un motor de 2000 cm3. Es difícil creerlo, pero veremos que pasa. Por el lado de Wilson, el mayor de los Fittipaldi tiene todo listo para debutar en Hockenheim con el Lotus 69-FVA que le adquirió a Bert Eclestone y que fuera el manager de Rindt. El auto es el mismo que piloteó Jochen.

Más de Emerson: me comentó que la Turbina tiene ¡560 HP!

Tuve gran gusto de conocerlo a Ken Tyrrell y al diseñador del auto de Stewart: Derex Gardner.

Realmente el auto de Stewart hipnotiza a todo el mundo. Uno no se cansa de mirar las soluciones aplicadas en su construcción y se da cuenta que es el auto por el cual Stewart prego siempre. Agil y Fuerte. Un verdadero autazo.

Estuve hablando con mucha gente del ambiente para pulsar la opinión del accidente Beltoise-Giunti en Buenos Aires. Este es un tema que en este momento está muy candente y ocupa muchos centímetros de publicidad. Veremos que pasa.

El fuego sagrado de la Fórmula Dos comenzará el 4 de abril en el célebre Hocknheim —carrera puntable por otra parte— y pensando desde ya lo que va a ocurrir es fácil imaginar el grueso pelotón que se formará primero para hacer buen tiempo y luego en carrera. Es seguro que en Hockenheim haya todo tipo de acusaciones por no ceder paso.

En el aspecto técnico sin ninguna duda que los March 712 M causaron sensación por lo bien que andan. Son chasis monocascos muy penetrantes y además muy livianos.

Por el lado de Brabhan, el BT/36 es muy parecido al BT/30 así que si hay diferencia será en tenida y no en aerodinámica (lógicamente hablando en teoría). La preocupación mayores para ver quien tendrá los mejores motores. Por ese lado sin duda el que más ventajas va a tener será el equipo Tecno-Elf cuyo **number one** será François Cevert y que hereda todo lo que deja Regazzoni. Tampoco deja de inquietar el contrato exclusivo que Mike Warner (Lotus) llevó a cabo con Novamotor de Milán la cual produjo los más exitosos motores de Fórmula 3.

Los motores Novamotor irán montados en los Lotus semioficiales de los Fittipaldi brothers, Reine Wissell y Richard Scott.

Pienso que los diez o doce pilotos que más tirarán este año serán: Jackie Stewart, Cevert, Schenken, Regazzoni, Pescarolo, Peterson, los Fitipaldi brothers, Wissell, Stommelen, Tino Brambilla y Gerry Birrell. Seguramente entre algunos de ellos estará un habitué de la bandera a cuadros.

Otra gran carrera será la del 12 de abril en Truxton por supuesto que para Fórmula 2. En principio hasta la semana pasada había alrededor de 60 inscriptos. El sábado se hará la clasificación y el lunes al mediodía se correrán dos series de las mismas saldrán los 10 mejores de cada una para ir a la final. Será para alquilar balcones.

Los tres motores más potentes que existen el Fórmula Uno los poseen a saber: Elf Team Tyrrell con el DFV 066 que está en manos de Jackie Stewart, el DFV 062 que pertenece a John Surtees. Los tres motores tienen alrededor de 445 HP reales y en Sudáfrica fueron los que más rápido anduvieron.





Cómo fue la carrera

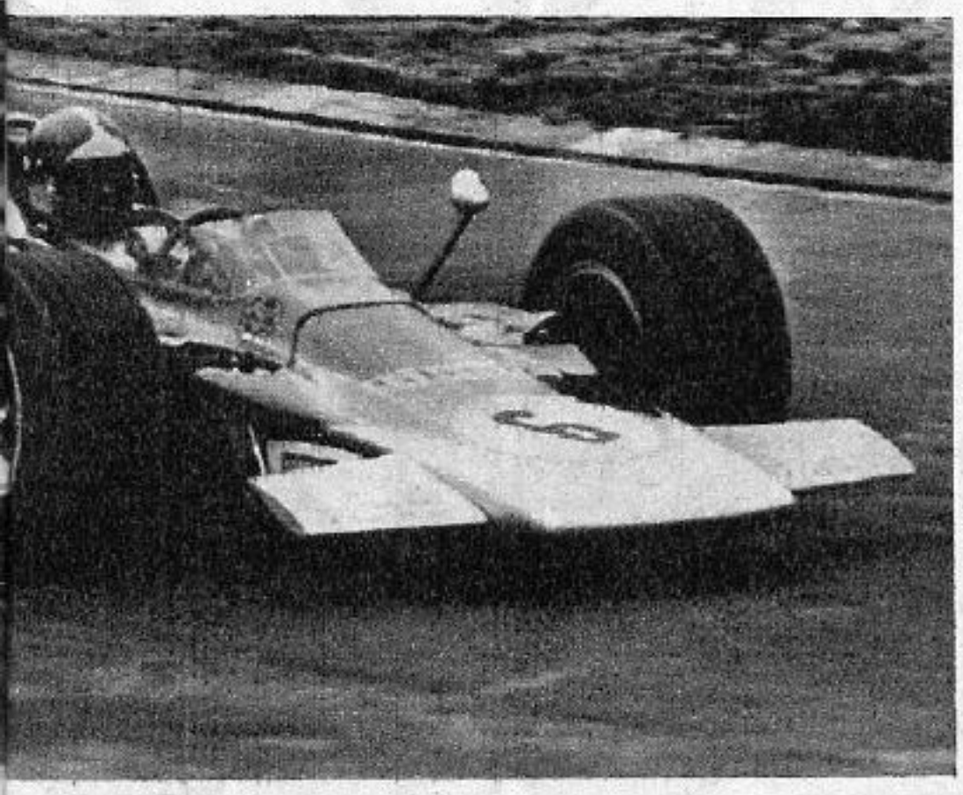
La Carrera de los Campeones nunca tuvo— ni tendrá posiblemente— puntos para el campeonato Mundial de Conductores, pero a cambio de eso por lo general cobra un especial interés por la cantidad de máquinas nuevas que en ella se presentan. Una de las más destacadas que se presentó en esta oportunidad era la que a la postre saldría triunfante del interesante pero poco concurrido lance (solo 15 máquinas).

La Ferrari 312 B2, para ser más exactos la misma unidad que Clay Regazzoni demolió en Kyalami en una sesión de práctica De formas "facetadas" pero muy similares a las del modelo anterior, alerón casi biplano, radiadores de aceite corridos hacia adelante en una disposición parecida a la de la 312-Box pero embutidos en dos colductos más aerodinámicos que los originales, frenos trase-[illegible]s a ambos lados de la caja y [illegible]traña —pero, a no dudar-lo, efectiva— suspensión trasera, con brazos formando una pirámide de base triangular (tetraedro) que pivota sobre amortiguadores horizontales, el aparato italiano dejó sentado desde el momento en que salió a la luz, que su objetivo era continuar sin interrupción la brillante racha de triunfos de su antecesora.

Las pruebal de clasificación, que vieron destacarse más a los pilotos ingleses, como Stewart, Hulme y Hill, ocultaron en parte el enorme potencial de la Ferrari, que largó en segunda fila, pero en la carrera, la garra de Regazzoni llevó muy pronto al frente al producto italiano.

Desde el vamos, Jackie Stewart salió a lo Jackie Stewart, haciéndo humear las ruedas antes que nadie con una maestría para salir que nos recuerda al Clark de hace unos años atrás, pero otro veterano de esas aún cercanas épocas, Graham Hill, no se quedó corto en el bandeo y se acomodó inmediatamente a la par del escocés, a bordo del nuevo Brabham BT-34, que de lindo tiene poco, pero anda una barbaridad. La lucha por la punta se hizo muy intensa y entretuvo al público durante la primera fase de la carrera, viendo alternarse a los dos ases en la vanguardia. Sin embargo, el dueño de la carrera ya era entonces Regazzoni, instalado cómodamente en el tercer puesto observando quién de los de adelante reventaba y quien quedaba en la pista para hacer fuerza. A mitad de carrera, una súbita caída de la presión de aceite en el auto de Hill arranó ayes de dolor a la concurrencia, al ver al veloz Brabham entra en pits haciendo la clesica seña de no va más. Ese fue el momento de Regazzoni. Con el camino clarificado, el prometedor piloto suizo arremetió ferozmente sobre las posiciones de Stewart, lo despojó de la vanguardia y puso un kilómetro de ventaja en bolsa por medio de un rush realmente espeluznante, luego del cual siguió crucereando hasta el final, al que llegó con Stewart remando 800 metros atrás en vanos intentos de recuperar terreno. John Surtees, muy rápido en este su año de regreso al primer plano, no contó con el apoyo de un buen motor, como en Kyalami, pero a pesar de una parada en boxes consiguió trepar nuevamente hasta el tercer puesto final aunque una vuelta atrás de los punteros.

Emerson Fittipaldi vareó sin éxito el Lotus a turbina, siempre en los últimos lugares, hasta que rompió la suspensión delantera. Este auto (ver nota en página 34) no causó una gran impresión, pero hay que recordar que Brands Hatch no es el escenario más adecuado para su uso y sólo se lo inscribió a los efectos de presentarlo al público inglés.

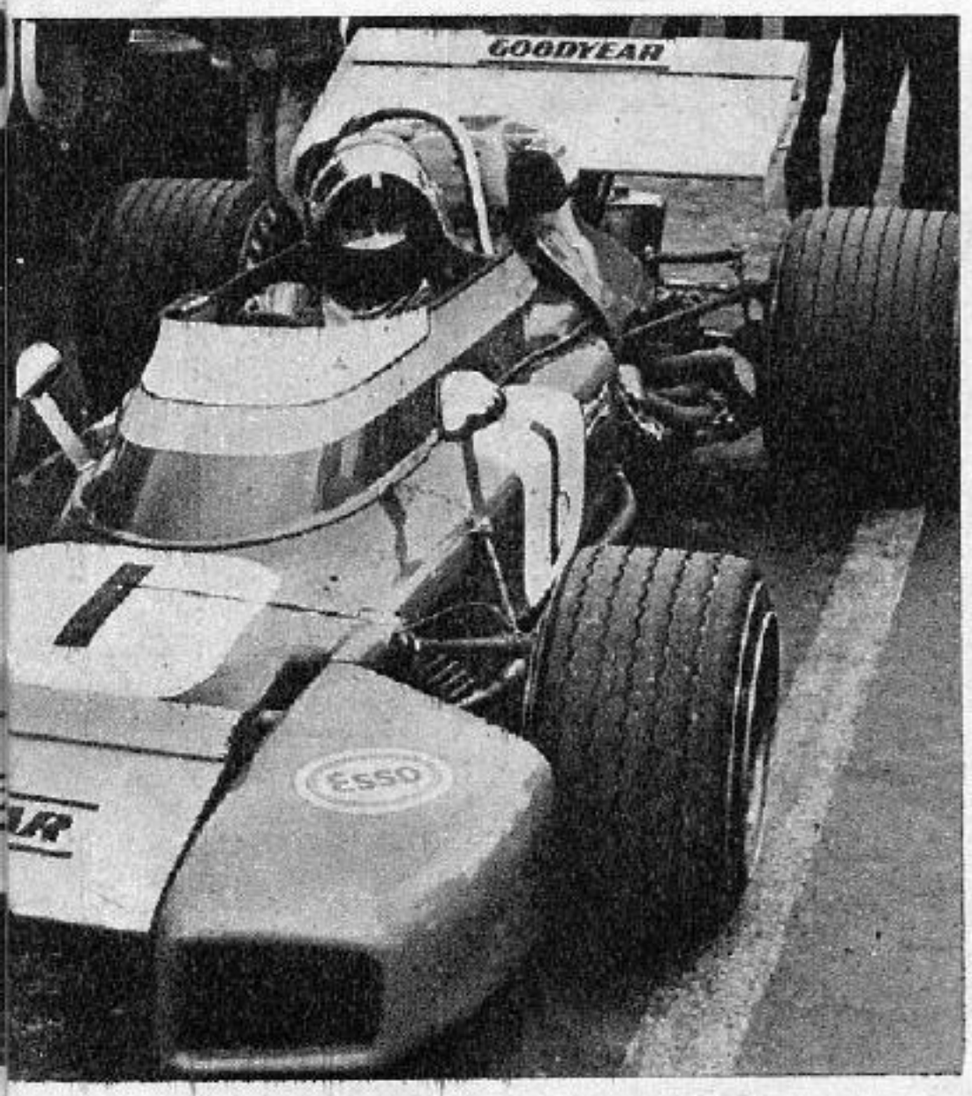


"Big John" llevando su Surtees TS9 a la largada. Acaso el mejor chasis de F1 en la actualidad y un manejo que no merma en kilates. Qué calidad!...

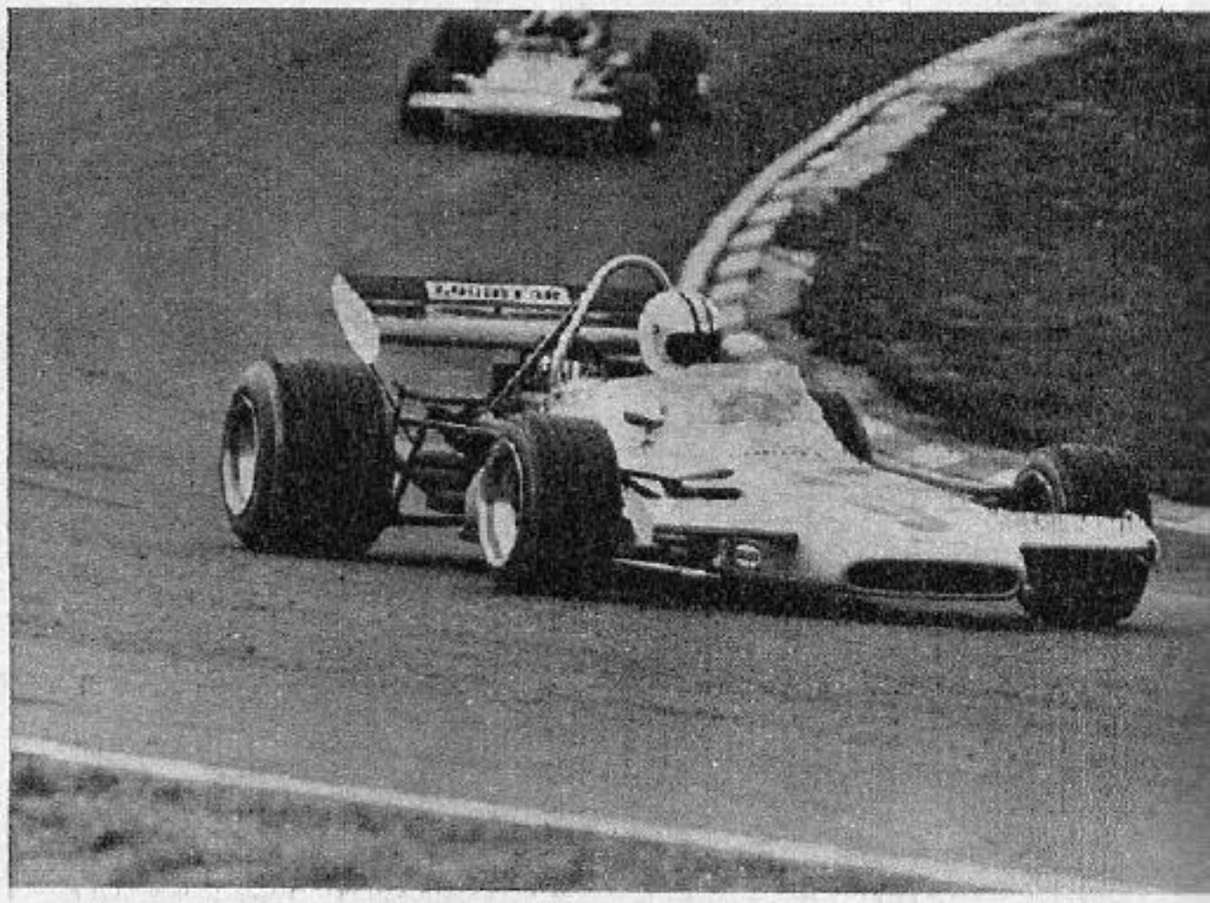


Cachito Ruesch y Pilotto posando con el siempre amable Emerson Fittipaldi, gran gomía que en esta ocasión ofició de vareador del Lotus a turbina para el público inglés.





Denny Hulme anduvo muy fuerte en Brands con el pequeño gran dominador de Kyalami, el McLaren M19A, un auto que hubiera sido el orgullo de quien le dio el nombre.



Arriba: El Lotus 56B-Pratt & Whitney, es una versión modifié del auto de Indianápolis del '68. Emerson hizo lo que pudo en las sinuosidades de Brands Hatch con este aparato proyectado para escenarios más veloces.

El raro pero efectivo Brabham BT 34 conducido por un renovado Graham Hill con los bríos de mejores épocas. Dos radiadores laterales y un alerón central sobre una trompa en forma de cuña.

Una imagen de poderío salta de las líneas de este aparato genuinamente ganador. La "blitzkrieg" de Ferrari con Regazzoni, Ickx y Andretti va a hacer temblaaaaarrrr el cemeeeennnnt0ooo este año.

CARRERA DE LOS CAMPEONES

Brands Hatch, 21 de marzo de 1971

(50 vueltas - 212,5 km)

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Máquina	Tiempo	Vtas.
1	Giam'dio. Regazzoni	Ferrari 312B2	1h13m35s2/10	50
2	Jackie Stewart	Tyrrell 001-Cosworth ..	1h13m56s8/10	50
3	John Surtees	Surtees TS9-Cosworth..	1h14m02s4/10	49
4	Tim Schenken	Brabham BT33-Cosworth	1h13m46s2/10	48
5	Howden Ganley ...	BRM P153 V12	1h13m49s1/10	48
6	Ray Allen	March 701-Cosworth ..	1h14m13s1/10	48
7	John Miles	BRM P160 V12	1h14m47s7/10	48

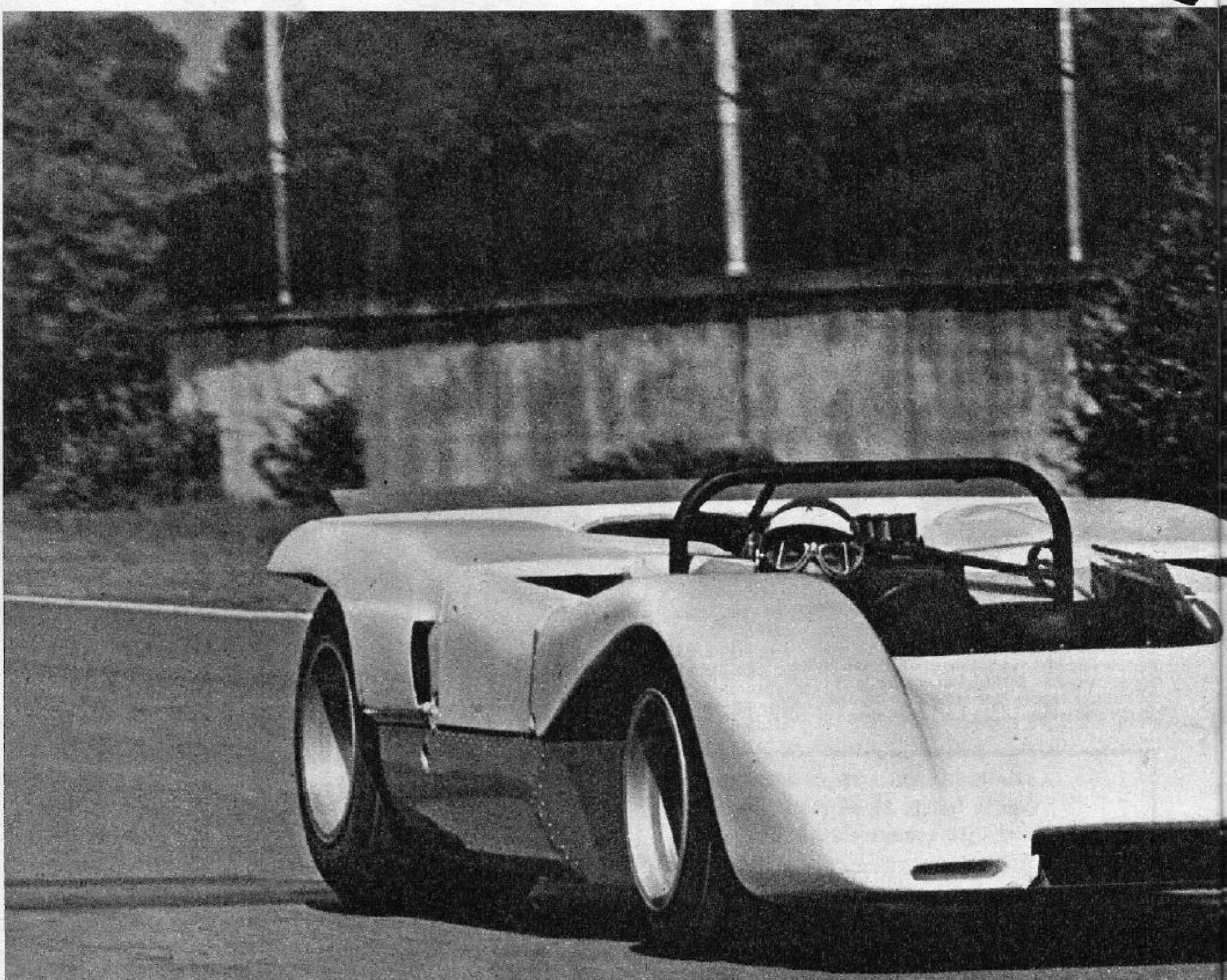
PROMEDIO DEL GANADOR: 173,8 km/h.

RECORD DE VUELTA: 177,6 km/h a cargo de Graham Hill (Brabham BT 34 - Cosworth).



FORMISANO~M

¡ESTE SI Q

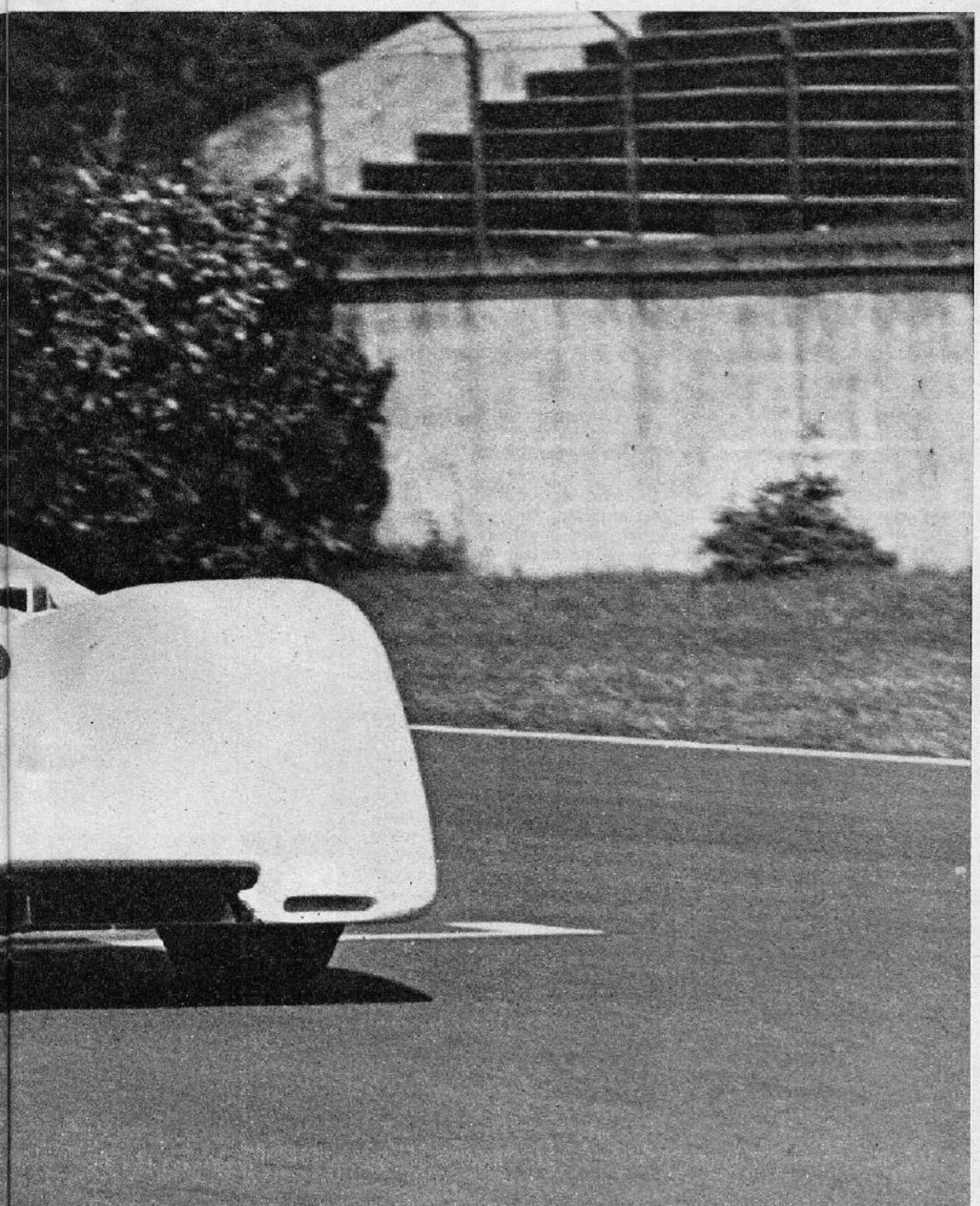




Mc. LAREN

A menos de dos meses de comenzado el proyecto Formisano - Mc Laren para SP nacional, el primer auto ya está terminado y rodando. Fernandino lo probó en el Autódromo Municipal

¡QUE ES LINDO!



Cuando el 25 de enero, luego de los 1.000 Km de Buenos Aires, Formisano nos llamó para ver el Mac Laren que había adquirido y nos dijo que lo tendrían para copiarlo íntegro y hacer un S.P. nacional pensamos que la idea era buena aunque un tanto audaz. Pero cuando dijo que antes de fines de marzo el primer auto estaría en la pista, más que audaz nos pareció imposible. A decir verdad no lo creímos, pero tampoco estábamos del todo convencidos de que lo que decía Vicente no fuera cierto. Así pues, cuando el pasado martes 16 nos llamó para avisarnos que al día siguiente lo probaría en el Autódromo, tuvimos que aceptar que nos habíamos equivocado.

A las 9 hs. del miércoles estaba el auto en el Autódromo y el Chango Fernandino listo para subirse a él y comenzar a dar vueltas. Entre los presentes estaban Formisano, porsu; Tato Ferrea, encargado de la preparación del F-100; el ingeniero Cavallini, de la Comisión de Concesionarios Ford; Oscar Urdiales, de Shell; periodistas y los consabidos curiosos. Y el único ausente era Nasif Estéfano, piloto del auto, que tenía que permanecer en Tucumán por razones particulares.

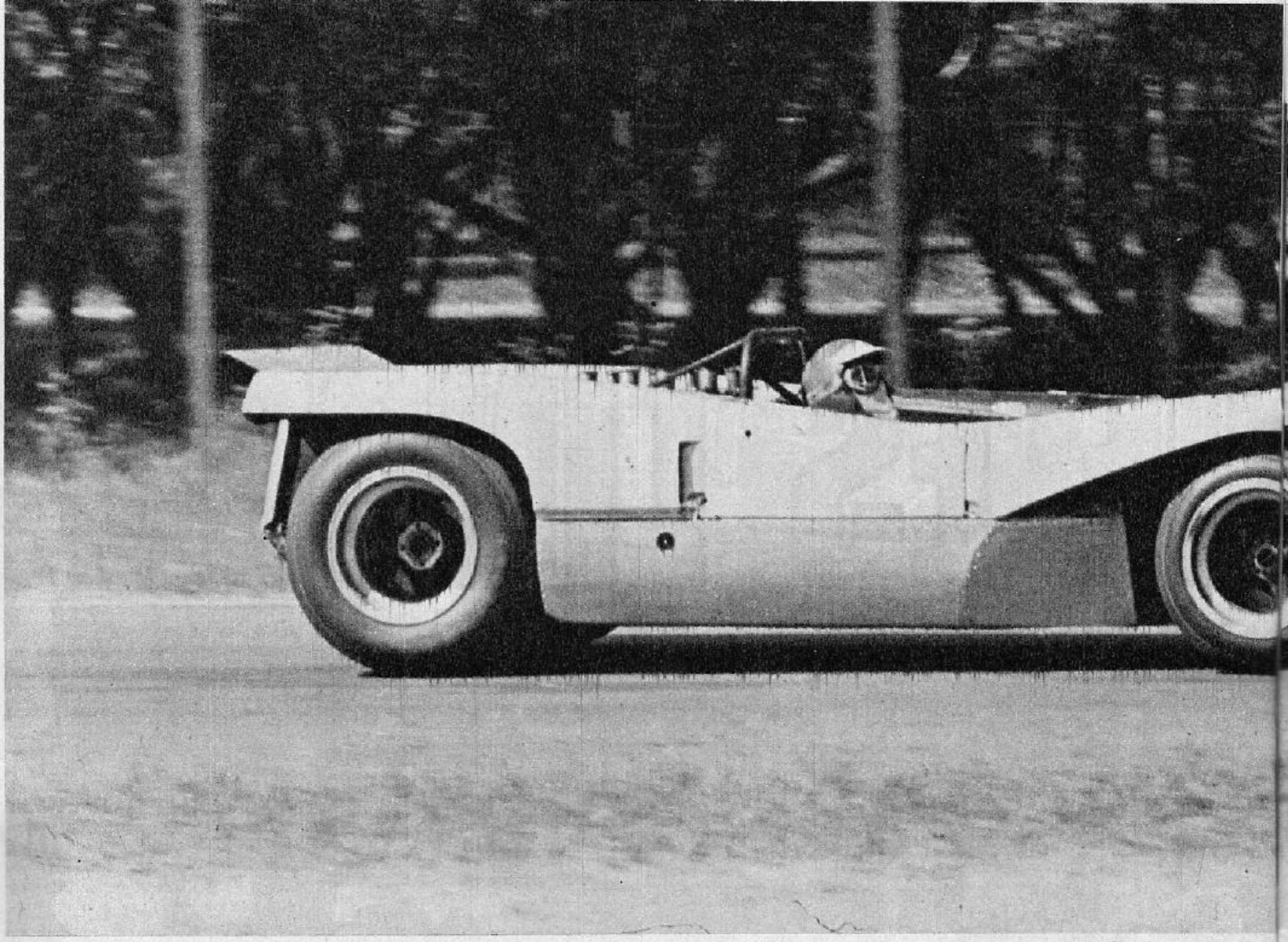
La primera impresión fue más que favorable. El auto está pintado del mismo color amarillo-cremita con el cual Pairetti ganó la última carrera de Rafaela el año pasado, a lo mejor porque les gusta el color, a lo mejor

→

Arriba, izquierda: Formisano mira su auto cuando va a entrar en la horquilla larga. ¡Qué estarás pensando, Vicente!

Aquí vemos que casi no presenta diferencias con el M8C de Mc Laren, tan sólo los deflectores delanteros q... éste no tiene.





por cábala, pero cierto es que le queda muy bien.

Para hacer un poco de historia, el auto es la copia fiel del Mc Laren-Cosworth que trajo Alain de Cadenet a la Temporada Internacional y que salió noveno en los 1.000 Km en manos de los ingleses Chris Craft y Trevor Taylor. Terminada esta carrera surgió la idea de copiar el auto y Formisano le pagó 20.000 dólares al amigo De Cadenet para tener el Mc Laren a su disposición, el cual se llevará luego a Estados Unidos para su venta. De esta forma, en la última semana de enero, en el taller de la calle Azopardo se comenzó a trabajar en los chasis y las carrocerías mientras Tato Ferrea se encargaba de sacarle burros y confiabilidad al F-100.

Este mismo auto, bajo la denominación de Mc Laren M8C, es el que corre y gana todas las carreras de la Can-Am con el motor Chevrolet de 7 litros. Este campeonato puede llegar a ser una de las metas del equipo, pero por el momento no es más que una idea. Lo cierto es que ya hay un auto listo y el otro lo estará dentro de muy pocos días. Como dijo Vicente **"está bien que podamos hacer las cosas rápido, pero no podemos hacer milagros".**

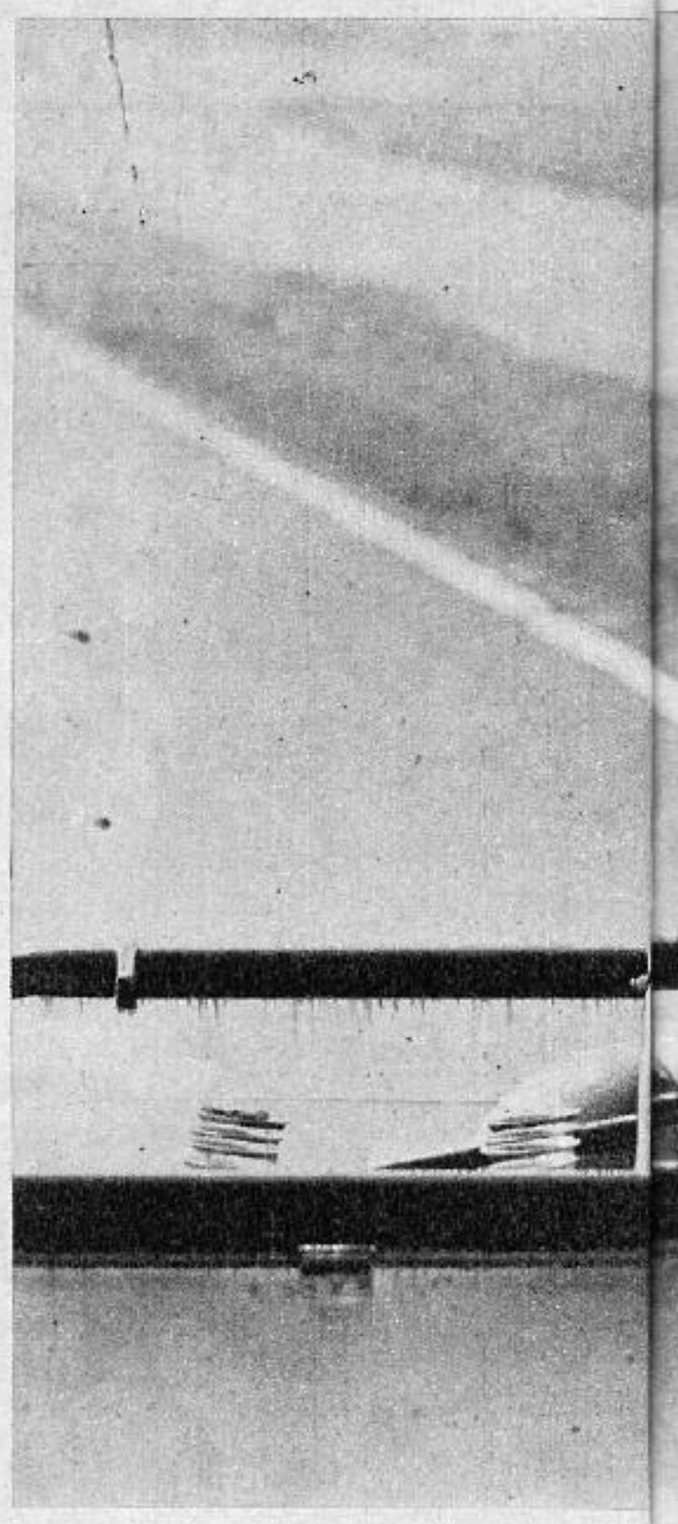
Fernandino giró en el circuito [illegible]no (para que hagan memoria es el perimetral con curvón y horquilla larga) donde corrían los T.C. en la época de las cupecitas, debido a que la horquilla corta tenía muchos charcos de agua. El tiempo record de los T.C. en ese circuito es de 1m11s tiempo en el cual Fernandino giró a sólo 5000 vueltas muy tranquilo, sólo para ablandar el motor y ver qué tal acelera y dobla. Luego de dar más de diez vueltas el Chango paró en los boxes y pudimos hablar con él: **"Mirá, el auto es una barbaridad. No lo pasé nunca de 5000 vueltas pero te aseguro que da gusto manejarlo. Creo que es un auto que no tiene vicios. Lo que más me impresionó es la forma en que doblás en el curvón, el auto se va acomodando solo, la aceleración es pareja y en general me parece que todo está bien."**

El piloto de este auto no será Fernandino sino Nasif Estéfano, pero éste tuvo que viajar a Tucumán, y como Fernandino correrá un auto igual pero con motor Chevrolet para Froilán González, Vicente lo llamó a él para que lo probara en su jornada inicial.

El auto en general no presenta ninguna diferencia con el modelo original. Podríamos decir que si los ponemos uno al lado del otro la única diferencia estaría en los deflectores que el auto de Formisano no tiene. Claro que sí podemos encontrar grandes diferencias con cualquier S.P. nacional. La principal de ellas no es muy importante en lo que hace al andar del auto en sí, pero sí es importante que se tienda hacia ello: una buena terminación. Para ser justos, da gusto mirar el coche por cualquier lado ya que está todo prolijo sin remaches grotescos o pintado de cualquier manera. Por lo demás hasta el color del plexiglass que hace de parabrisas es del mismo tono azulado con que viene el modelo original.

La inversión y el trabajo han sido muy grandes. Los resultados en cuanto a fineza, calidad y presentación están a la vista. Sólo falta que lo "tiren" en algún circuito o, lo que es mejor, esperar hasta su debut para ver ya con más seguridad qué se puede esperar de él. Sus padres están contentos. Por el momento seguirán probando este auto y terminando el que adquirió Froilán para que corra Fernandino. Si todo sale como es de esperar, este año Nasif tendrá un buen auto y Ford respirará más tranquila que en el 70. No arriesgamos pronósticos pero pensamos que toda esta conjunción va a dar mucho que hablar.

Carlos Agustín

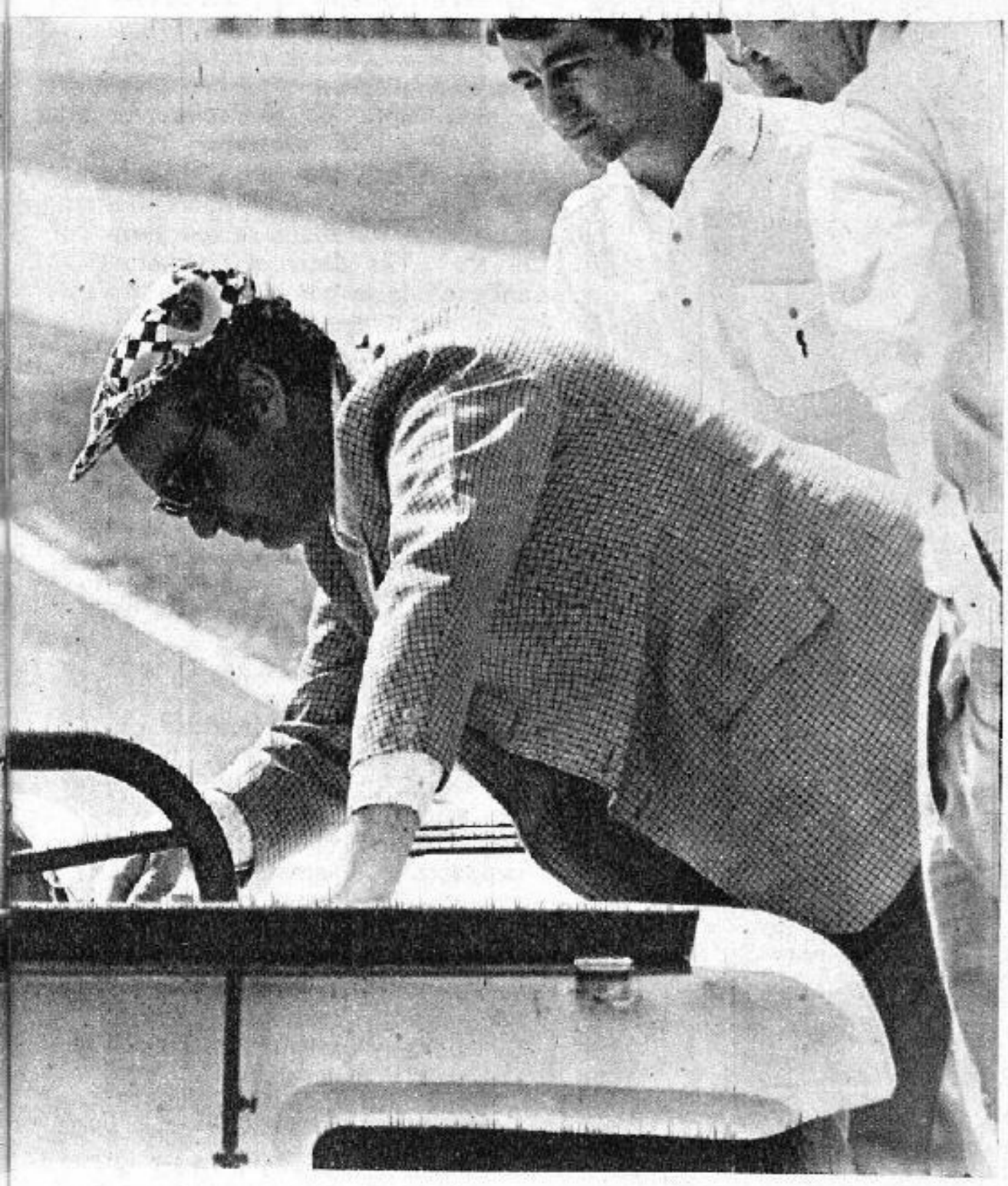




Ver para creer. Este es el perfil de un auto que si bien es copiado ha sido construido totalmente en Argentina.
El Formisano Ford promete ser un auto notable.

Abajo, izquierda:
Vicente: "¿Qué te parece, Chango?" **Fernandino:** "Haceme caso, andá a verlo en el curvón, sensacional".

El "Chango" Fernandino fue el primero en probar el nuevo auto. "Mirá, esto es una cosa de locos".





ZONAL METROPOLITANO EN EL AUTODROMO



2



3

PATITOS Y B



1

por RANCALES
fotos PINGÜINO ALBORNOZ

Este año la cosa viene en serio. La Regional Nº 1 de CADAD ha decidido organizar un campeonato metropolitano (zonal) para dos categorías que día a día van ganando terreno en difusión: Fiat 600 y Citroën 2 CV. A lo largo del año, diversas entidades como el Avellaneda Automóvil Club, el San Isidro, el Vicente López, la AAAS y otras programarán carreras en el autódromo, utilizando diferentes circuitos. En la del domingo fue transitado el que lleva el Nº 7, es decir el perimetral antiguo con la horquilla corta. No es el más indicado para estas categorías, ya que uno más trabado empareja las posibilidades en un plano mecánico y resalta las virtudes de los "manejadores".

Más interesantes fueron las carreras de Fiat 600 que las de los 2 CV. Aquellos, además de más numerosos, son más veloces obviamente, y en ellos es más fácil descubrir quién es el que maneja y quién no. En cuanto a los "patitos" se lucen más en carreras de circuitos chicos o de tierra donde su accionar compensa con creces la poca velocidad.

Creemos que hay que insistir con estas "carreritas" (dicho sin ánimo peyorativo). En ellas gente verdaderamente amateur hace sus primeras armas y va familiarizándose con las luchas en pelotones, trayectorias ideales, etc., etc. Vienen a constituir el sano encauzamiento de "picadas" rodeadas de medidas de seguridad y fiscalizadas por organismos.

LOS PATITOS

Como en el caso de los fiatines, se hicieron dos series, resultando



4



5

OLITAS

Citroën y Fiat 600 en el Autódromo. Entre aquéllos por diferencia mínima se impuso Oscar Fryc. En Fiat, gran triunfo de Spinetto. Un zonal que promete y una escuela no desdeñable

la clasificación final por suma de ambas. En las dos series los que resultaron ubicados en los primeros cinco puestos fueron los mismos. Un reducido lote (10 coches) se dividió en dos: los primeros y el resto, muy desparejo en sus posibilidades. En la primera serie el ganador Ernesto Crocco se vio algo favorecido por un tapón que lizar la pequeña escapada de aqu sufrió Fryc y éste no pudo neutralizar la pequeña escapada de aquél. Sobre el final de la serie, Oliva se retrasó un tanto y llegó distanciado en el tercer puesto.

Más interesante fue la segunda serie de palmípedos antiestéticos. Los que terminaron en los cuatro primeros puestos se vinieron dando con todo a lo largo de las once vueltas (la carrera se acortó en una vuelta por error de planillaje). Chupados y en pelotón se alternaron en la punta aprovechando cualquier error del rival, ya que, insistimos, la paridad mecánica era asombrosa. Fryc salió segundo adelante de Oliva y eso bastó para arrebatarle el primer puesto en la suma a Crocco por sólo dos décimas. Oliva ganó la serie en un escenario que ya lo ha visto vencedor en otras oportunidades con esos coches. Lo notable: ningún abandono entre los Citroën.

LAS BOLITAS

Dieciesiete Fiat de preparación Libre largaron la primer serie. Entre ellos algunos de los nombres más conocidos de la promocional clase, conocidos por sus actuaciones en las tenidas de Pilar y el cercano Oeste Bonaerense, como Spinetto, Perfecto Antelo, Saracho y Crespo.

Ambas series sirvieron para que Spinetto —crédito de Caballito— paseara su manejo suficiente y su fiatín sin fantasmas mecánicos a través de las cuarenta y ocho vueltas. Fue dominador absoluto y en ningún momento nadie pudo pisarle el poncho. De los que lo siguieron, en la batería inicial se destacaron Carlos Blasco, Julio Apugliese y Reginaldo Dal Rí que curiosamente —o no tan curiosamente ya que las bolitas se mostraron asaz frágiles— tuvieron que abandonar. Fernando Boggio, un chico con muy buena conducción, lo escoltó en la bandera a cuadros.

En la segunda serie Spinetto, con cinco segundos de ventaja y la posibilidad de más sin mucho trabajo, salió tranquilo a ganar. Y se repitió lo de la serie anterior: quienes más hicieron para merecer el puesto de escolta se fueron relegando poco a poco por diversos problemas: Quarello por temperatura, Boggio por palier roto, Saracho por embrague, fueron viendo esfumarse las posibilidades de una buena figuración final. Alberto Crespo (h) vio entonces su oportunidad y no la despreció: sin menoscabar su segundo puesto, se vio favorecido por las desgracias ajenas.

Para la próxima fecha de este Metropolitano sería de esperar eso sí, algo importante: que más pilotos se acerquen al Autódromo, del que posiblemente no fueron partícipes el domingo por una razón que ya va perdiendo vigor: "lo prematuro del inicio de la temporada".

1 *Fryc y Oliva bailando con el mismo paso.*

2 *Segunda serie de Citroën y diez vueltas así: cuidando el centímetro.*

3 *Jorge Spinetto y 8.200 rpm: nadie les pisó el poncho.*

4 *La paridad mecánica es lo interesante de estas categorías promocionales. Lucha sin cuartel, escuela de manejo.*

5 *Boggio: poca suerte y mucha pericia. Rompió un palier.*

¡SE HACEN LAS 26 HORAS!

Finalmente luego de anuncios frustrados, postergaciones y ambigüedades, A.P.A.T. anuncia para los días 10 y 11 de abril próximo, la realización de su clásico endurance al que este año se le adiciona una hora con respecto a la anterior versión.

Podrán participar en la misma automóviles de la flamante categoría Turismo Nacional de las clases hasta 2000 cm3 y de más de 2000 cm3. El circuito a utilizarse será el Nº 12 del Autódromo de Bs. As. y la competencia otorgará puntaje para el campeonato zonal metropolitano. ¡A prepararse muchachi, que la mano viene divertida!

PRIMERA FECHA DEL TORNEO ZONAL METROPOLITANO - AUTODROMO MUNICIPAL - CIRCUITO Nº7
Vicente López Automóvil Club

CLASIFICACION

CATEGORIA CITROEN CV, SEMIPREPARADOS

Primera Serie

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	52	Ernesto Crocco	21m34s1	12
2º	54	Mario Oscar Fryc	21m37s	12
3º	55	Antonio Oliva	21m54s3	12
4º	59	Aldo Sundberg	22m05s8	12
5º	1	Felipe Macarrón	22m06s8	12

Segunda Serie

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	55	Antonio Oliva	19m34s7	11
2º	54	Mario Oscar Fryc	19m35s2	11
3º	52	Ernesto Crocco	19m37s9	11
4º	59	Aldo Sundberg	20m01s5	11
5º	1	Felipe Macarrón	22m26s6	11

Suma de Tiempos

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	54	Mario Oscar Fryc	41m12s2	23
2º	52	Ernesto Crocco	41m12s6	23
3º	55	Antonio Oliva	41m29s	23
4º	59	Aldo Sundberg	42m07s3	23
5º	1	Felipe Macarrón	44m33s4	23
6º	56	Fernando A. López	44m54s9	23

PROMEDIO GENERAL: 88,448 km/h.
RECORD DE VUELTA: Oliva, 1m 44s a 92,287 km/h.

CATEGORIA FIAT 600 LIBRE

Primera Serie

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	67	Jorge Spinetto	32m32s7	24
2º	2	Fernando Boggio	43m37s3	24
3º	11	Alberto J. Crespo	32m39s3	23
4º	70	Horacio Miranda	33m11s1	23
5º	64	"Mandrake"	33m17s9	23

Segunda Serie

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	67	Jorge Spinetto	32m26s9	24
2º	11	Alberto J. Crespo	32m33s	23
3º	68	Ricardo Brugnone	32m52s5	23
4º	66	Mariano Saracho	32m44s4	22
5º	4	"Emiliano"	33m01s8	22

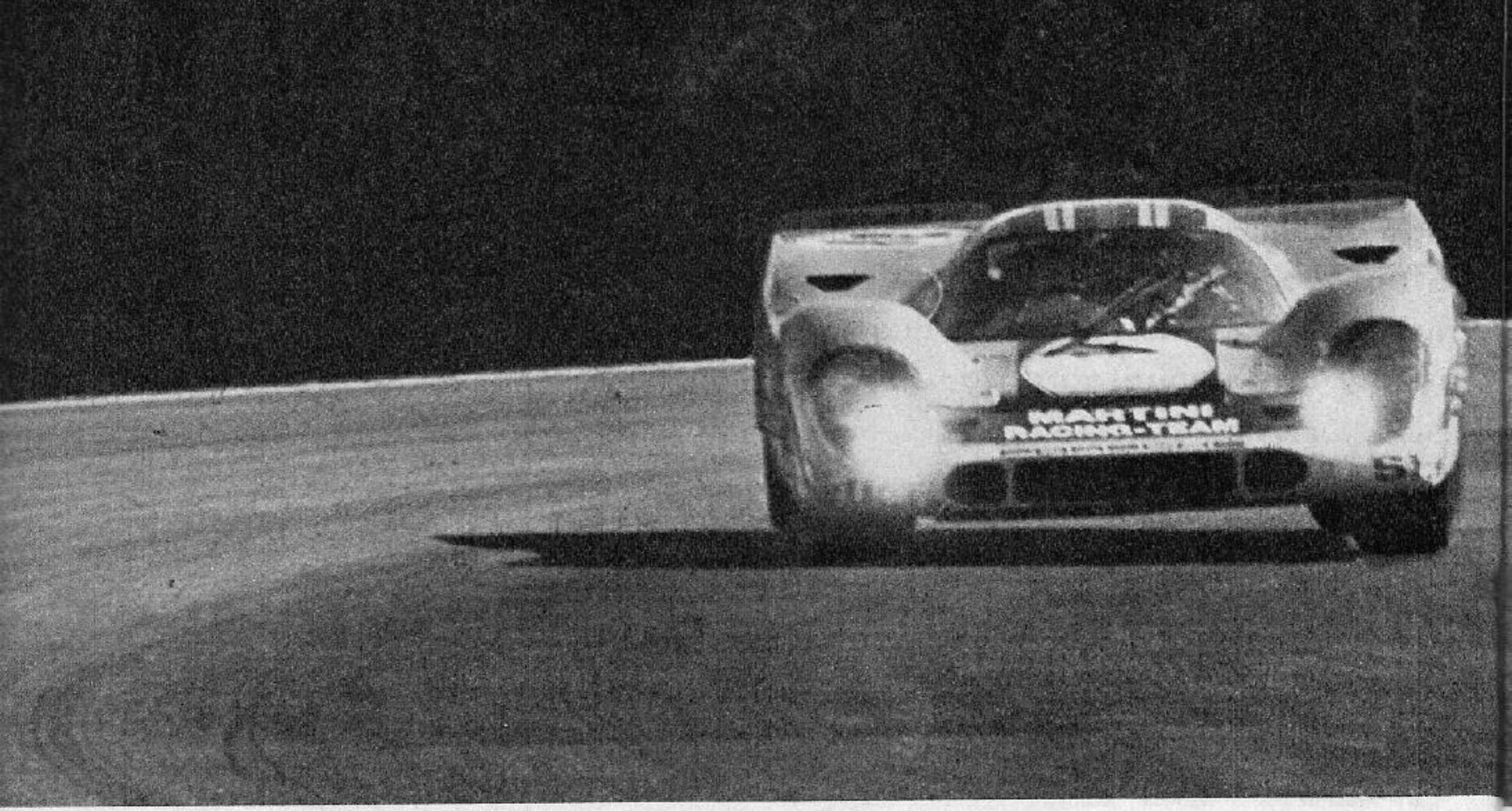
Suma de Tiempos

Pos.	Nº	Nombre	Tiempo	Vtas.
1º	67	Jorge Spinetto	1h04m59s6	48
2º	11	Alberto J. Crespo	1h05m10s3	46
3º	68	Ricardo Brugnone	1h07m48s2	46
4º	64	"Mandrake"	1h00m25s	45
5º	4	"Emiliano"	1h00m11s7	44
6º	1	Oscar Caputo	1h06m13s9	42
7º	2	Fernando Boggio	56m21s4	41
8º	66	Mariano Saracho	55m20s4	

PROMEDIO GENERAL: 117,022 km/h.
RECORD DE VUELTA: Spinetto a 124,806 k



TRIS DE POR



"...Yo no soy de los que esperan la carrera corriendo de atrás. Me gusta ir al frente, aunque no sea precisamente primero, pero sí estar entre los de vanguardia desde el vamos". Vic Elford, no necesitaba la aclaración que hizo luego de su excepcional triunfo en pareja con el francés Larrousse, un tipo con nombre de diccionario y regularidad de cronómetro.
Elford es de los que meten pata sin miedo y esta vez se le dio la buena. Sebring, con sus doce horas en hacha y tiza, se rindió a la primacía de un Porsche 917 (el año pasado la victoria había sido de Ferrari, en angustioso final elaborado por Andretti). Lo que estuvo fuera de libreto resultó que fuera un Porsche de Martini-Rossi y no uno de los tradicionales colores de Gulf quien se alzara con los laureles (materializados en sendas coronas de plástico... ni el verde de los laurales se salvaba del plástico). Así que, consolidara el inefable Lini siempre encuentra la ex-

cusa para salvar la "Honra italiana"— el primer puesto fue de los alemanes pero con un piloto inglés, otro francés y sabor a vermouth italiano.

Antes de la carrera, Roger Penske había exteriorizado su confianza en el equipo de su dirección (Sunoco-Ferrari). "Es muy simple —nos comentó— lo único que tenemos que hacer es terminar la carrera. Si completamos las 12 horas, ganamos."

En la clasificación pareció tener razón y la 512 M preparada en Norteamérica le sacudió el polvo a itálicos y germanos por igual. Solo se dignó a mirar con desconfianza a su colega de primera fila: la Ferrari 312 P (exactamente igual a la que condujera el malogrado Giunti en Buenos Aires) que con los superdotados Andretti e Ickx era arma oficial del team y desde su aparición en Sebring había demostrado ser más veloz que sus homónimos rojos de 5 litros presentados por el N.A.R.T. de Luigi Chinetti. Pero el sueño de Penske se hizo añicos por obra y gracia de Pedro Rodríguez. Donohue lo había pasado zumbando en la chicana, imponiendo respeto en los primeros entreveros de la carrera, mas el mejicano se le pegó a la cola y, según el propio Donohue, le dio tres autazos sucesivos. De tales "besos" la Ferrari del norteamericano quedó con el tanque de nafta deteriorado y una vez en los boxes tuvieron que emplear 53 febriles minutos para emparchar el destrozo (repitiéndose así la mala suerte de Daytona). En cambio Rodríguez apareció por el "rancho" de Gulf con cantidades industriales de carrocería rota en su frente izquierdo (parte del Porsche que usó como ariete contra la Ferrari). Pero que con varios metros de cinta adhesiva y otro poco de aluminio fueron remendados provisoriamente en menos de diez minutos.

Con tales demoras de dos de los candidatos y el Porsche de Siffert-Bella retrasado cuando el suizo se quedó sin nafta por la recta más lejana, puntero indiscutido fue el auto que desde el vamos les había dado guerra y que —para hacer honor a la verdad— era el que más fuerte doblaba: el fabuloso tres litros boxer de Andretti-Ickx. En tanto, un inicial retrasado —Vic Elford— que antes de mediodía le había dado imprevisto empujón a un pequeño Lola y como consecuencia fue al box por un rato con la rueda derecha en llanta y dirección media trabada, comenzó a recuperar terreno. Corrían poco más de cinco horas y el baile se había puesto lindo. Con la tribu de Porsches, la Ferrari de Donohue buscando revancha y los sorpresivamente agresivos prototipos Alfa-Romeo (Galli-Stommelen y Vaccarella-Hezemans al comando de sendos tres litros) en plena persecución.

Algunos habían quedado fuera de carrera en forma de agujeros de respetables dimensiones en la maquinaria o con artísticos "vuelos" hacia el paisaje como el del pibe Greg



CORSA

SCHE

XII HORAS DE SEBRING

En la tercera competencia del Mundial de Marcas, Porsche -esta vez vía Larrousse-Elford con un 917 del equipo Martini- volvió a imponer su supremacía. Gran actuación de la squadra Alfa Romeo que ocupó el 2° y 3er puestos



XII HORAS DE SEBRING
Florida (USA) 20-21 de marzo de 1971
Circuito de 8.413 metros de recorrido

CLASIFICACION

Pos.	*Pilotos*	*Marca*	*Vtas*
1º	Elford - Larrousse	Porsche 917	260
2º	Galli - Stommelen	Alfa-Romeo 33-3	257
3º	Vaccarella - Hezemans	Alfa-Romeo 33-3	248
4º	Rodriguez - Oliver	Porsche 917	248
5º	Siffert - Bell	Porsche 917	244
6º	Donohue - Hobbs	Ferrair 512 M	243
7º	Greenwood - Smothers	Ferrari 512 M	243
8º	Chinetti - Eaton	Chevrolet Corvette	

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,025 km/h.
RECORD DE VUELTA: Joseph Siffert en el vuelta 25 a 201,279 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

1º	Porsche	27 puntos
2º	Alfa-Romeo	12 „
3º	Ferrari	9 „

F. 1 EN CALIFORNIA

Estados Unidos se convertirá en el primer país que disponga de dos carreras puntables de fórmula uno en el mismo año, ya que a partir de 1972 se correrá, además del tradicional GP de USA en Watkins Glen, una segunda prueba puntable en el circuito de Ontario (California) y que se llamará precisamente GP de California. El atractivo principal de esta carrera consistirá en la abultada cantidad de premios, lo cual evidencia una vez más (lamentablemente) que cuando hay guita detrás.. se consigue lo que se quiera.

Young, que se quedó sin frenos a la salida de la horquilla y tras pasar por elevación por el terraplén se clavó de punta y cayó invertido. El auto se incendió casi inmediatamente y a Young lo sacaron del aplastado Ferrari 512 M (de su propiedad y corrido en pareja con M. Gregory) milagrosamente ileso. Otros —como por ejemplo la Ferrari del equipo NART manejada por Parsons, prefirieron incorporarse directamente al que se convirtió en fatídico teraplén, clavando su auto de punta en la tierra cuando se le trabó el acelerador.

Por ese entonces se concretó el único temor que Mario Andretti nos había confesado antes de largar: "Mi auto camina más que ninguno, pero el problema puede estar en que la caja no aguante. Tenemos que hacer como 30 cambios de velocidad por vuelta para compensar la diferencia de potencia." Dicho y hecho, transcurría casi media carrera cuando el prototipo Ferrari, con Ickx al volante, quedaba tirado al costado de una curva con la caja rota y cuando llevaban cuatro vueltas de ventaja.

Del duelo entre los herederos, como el más fuerte emergió el Porsche 917 de Elford y Larrousse, con los dos Alfa-Romeo pisándole los talones en asombrosa performance y los Porsche de Gulf en desesperada persecución. Donohue y Hobbs, que de punteros habían quedado por atrás y a 25 vueltas luego del incidente con el Porsche de Rodríguez, descontaron lo que pudieron (ocho vueltas) pero el apurón sólo les sirvió para terminar sextos y para que Donohue fuera consagrado como el "hombre de la carrera" por su espíritu y condiciones de piloto (aparte del disgusto del autazo del que sólo comentó mordiéndose: "Conque así quieren jugar ... OK, ya van a ver..." (Donohue había largado con un tobillo herido) Penske fue más allá de la bronca destilada por su ingeniero-piloto y presentó tres protestas contra Porsche-Gulf. Dos fueron desestimadas (carrocería reglamentariamente incompleta en el de Rodríguez luego del choque y que Siffert había hecho un pitt-stop para cerrar una puerta del auto sin detener el motor). En cambio la tercera fue contemplada, descontándosele, cuatro vueltas a Siffert por haberse mandado la avivada de viajar parte del recorrido en motocicleta cuando se quedó sin nafta y fue a buscar un bidón.

En tanto al Porsche plateado de Elford-Larrousse ya no había con qué darle. El flamante motor de cinco litros respondió sin fallas hasta el último minuto y cuando recibieron la de cuadros habían completado 260 vueltas (record absoluto en Sebring) con un promedio de 112,5 millas por hora (182,025 km/h). Tres vueltas detrás quedó el Alfa que más presionó y siempre estuvo listo para el triunfo al menor descuido del Porsche, el proto conducido sin errores por Galli y Stommelen. El tercer lugar fue para otro Alfa (Vaccarella-Hezemans) con 248 vueltas, ubicando así a la marca con un doblete a la cabeza de la categoría SP.

Cuarto y quinto puestos (también con 248 vueltas) correspondieron a los "917" del team Gulf, aunque posteriormente el de Siffert-Bell quedó con 244 vueltas por la penalidad que le impusieron al suizo. Sexta fue la Ferrari de Donohue Hobbs con 243 vueltas. Las posiciones siguientes acusaron la gran performance del Corvette de Greenwood-Smothers (ganador de la clase Gran Turismo) y un meritorio octavo puesto para la Ferrari 312 Prototipo de Chinetti-Eaton (el mismo auto que corriera García Veiga en Daytona).

De los 57 autos que habían largado, sólo 24 lograron clasificarse. El record de vuelta fue rasras. El record de vuelta fue señalado en el circuito número 25 por Siffert con 201,279 km/h. Por último digamos que el [illegible] cuito está trazado sobre [illegible] tiguo aeropuerto.



Nene García Veiga, recién casado y correr en TC...

No pudo correr en Sebring, pero hizo algo mucho más importante: se casó el sábado pasado. Encara el año 1971 dedicándose fundamentalmente al TC con los Chevy de la CDC y manteniendo siempre la esperanza de correr afuera. Por el momento no habrá SP hasta que se termine el auto nuevo pero el campeón de 1970 no se preocupa

FRENTE A 1971



Teóricamente, en este momento, el Nene García Veiga habría terminado recién de correr las 12 Horas de Sebring, según el plan previsto hace apenas un mes.

Completamente aparte de los autos, sin embargo, a estas horas el Sr. García Veiga y su flamante señora (Estela Bacca de García Veiga) pasean en luna de miel por Córdoba. Sin duda el Nene cambió la desvanecida posibilidad de correr en Sebring por la decisión mucho más importante de casarse y así el sábado 20 se lo vio entrar en la iglesia del Santísimo Sacramento para dar el sí definitivo.

De todas maneras no logró apartarse mucho de la vida cotidiana porque eligió el itinerario de su luna de miel un poco por los lugares (Valle de Punilla, Valle de Calamuchita) y otro poco porque de paso aprovecha, llevando a su mujer de acompañante para recorrer el famoso circuito de La Cumbre donde el domingo próximo interrumpe momentáneamente su luna de miel para correr la carrera de TC con el Chevy de la CDC.

Lástima, sin embargo, que la posibilidad de Sebring quedó atrás y lástima también que el Nene García Veiga se encuentre frente a un año 1971 que todavía se presenta con ciertas incertidumbres. Por eso el campeón de SP ordenó perfectamente su vida particular (casado, vivirá en su departamento de Belgrano), su actividad profesional con la CDC compitiendo asiduamente en TC y no se preocupa mayormente porque 1971 no sea todo lo proyectivo que él podría aspirar.

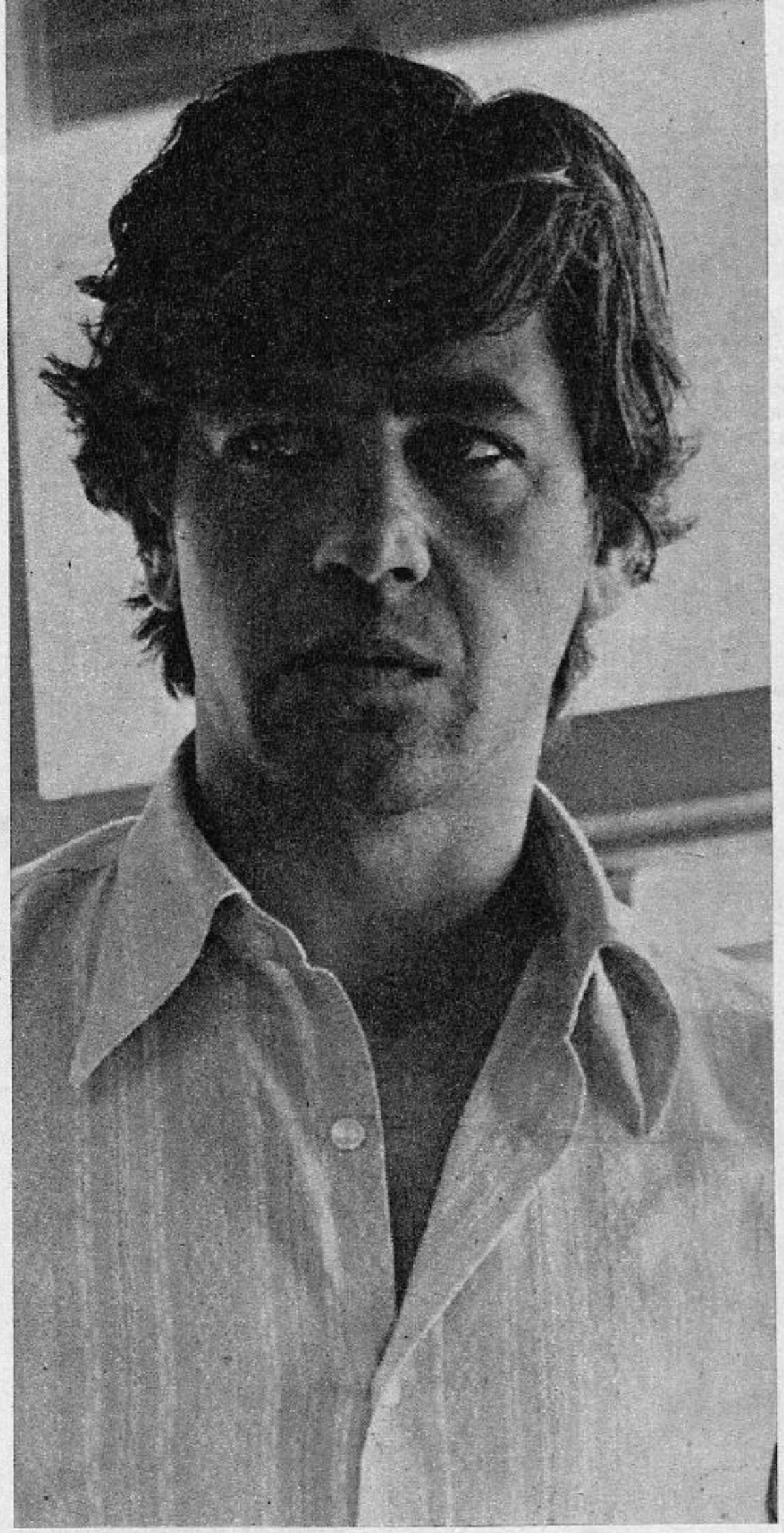
—Por ahora 1971 puede ser para mí un año de incertidumbre si pienso que no desarrollaré una actividad realmente nueva, pero, si bien correr en TC no creo que me enseñe cosas nuevas, por otro lado yo tenía una serie de compromisos monetarios que no podía evitar, así que otro camino no podía elegir.

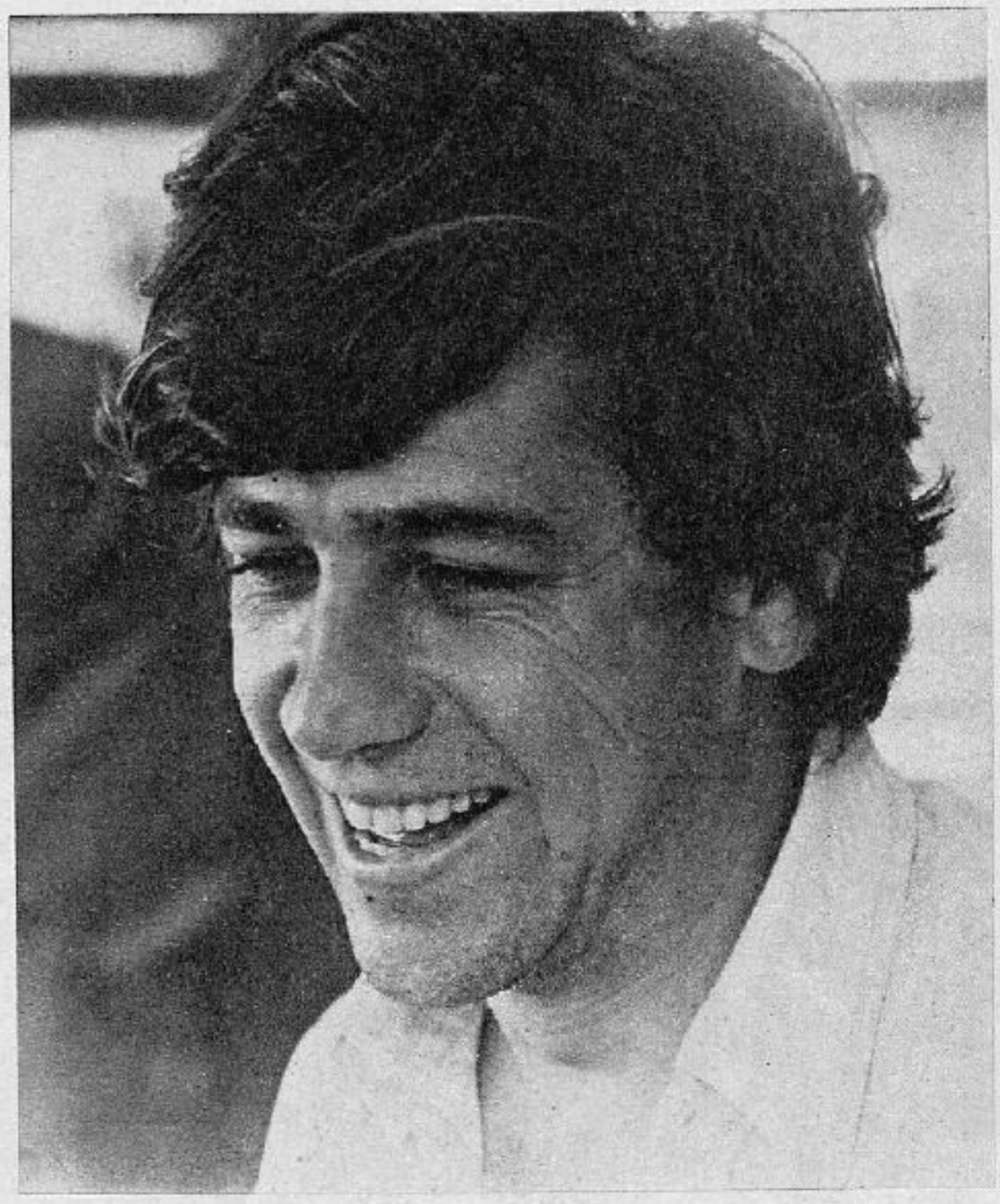
—¿Notás que en SP aprendiste mucho el año pasado?

—Claro. A fin de año tenía muchísima más seguridad, más confianza en todo momento y un gran entrenamiento. Con el TC no sucederá eso pero no me importa demasiado porque al fin y al cabo lo que a mí me gusta es correr en auto, sea en lo que sea. Además, ¡no sabés lo que son los Chevy TC! Parecen dos SP directamente. Están hechos con una calidad extraordinaria.

—¿Y por qué no corrés con el SP motor delantero del año pasado?







—La CDC quiere que corramos con ese auto y yo creo que todavia sigue siendo ganador pero Joseph también tiene razón. El dice que durante estos cuatro meses todos los esfuerzos se dedicaron integramente a la construcción de los dos TC y como sobre el SP no se hizo nada no quiere ir a ninguna carrera en inferioridad de condiciones. Cuando esté listo el auto nuevo con motor atrás si volveremos a correr en SP pero todavia faltarán como dos o tres meses para que esté definitivamente terminado.

—Por otro lado, existía la idea original para que corrieras una buena cantidad de carreras por el campeonato mundial de marcas, ¿qué pasó finalmente?

—Mirá... para correr en Sebring me pedían cinco mil dólares para correr la misma 312 de Daytona y diez mil dólares si quería correr una 512, en ambos casos con Chinetti Jr. de copiloto. Yo creo que a esta altura no tiene mucho sentido pagar para correr y por eso no se concretó el arreglo. Ahora estamos tratando de llegar a un acuerdo para correr con el mismo equipo las 24 horas de Le Mans y eso puede ser porque cuento con el apoyo de la Editorial Atlántida que está realizando gestiones con Chinetti.

—¿Qué tal son los Chinetti?

—El hijo es un tipo bárbaro, el viejo... no sabés bien qué pasa.

—¿Qué carreras te gustaría correr en el exterior?

—Todas las que pudiera pero en tren de elegir me gustaría correr Le Mans y los 1.000 Km de Nürburgring.

—¿Te cansó correr las 24 Horas de Daytona?

—No es fácil. Fisicamente se nota el esfuerzo y al final estaba un poco cansado. No hay que pensar que siendo una carrera larga la gente anda cuidando. Nosotros anduvimos fuerte todo el tiempo y cuando llegamos a estar terceros seguíamos a la manija todo el tiempo.

—¿Y la oferta del ACA para correr en Europa con el equipo de F-2?

—Te imaginás que me hubiera encantado correr todo el año en Europa y yo le agradezco mucho a la gente del ACA que hayan tenido la deferencia de invitarme pero lamentablemente yo no me podía pasar el año sin ganar plata porque tenía muchos compromisos ya contraídos, si no, hubiera ido de inmediato pero... en febrero terminó mi contrato anterior con la CDC y podría haber hecho lo que quisiera pero tuve que elegir lo que me convenía materialmente.

→

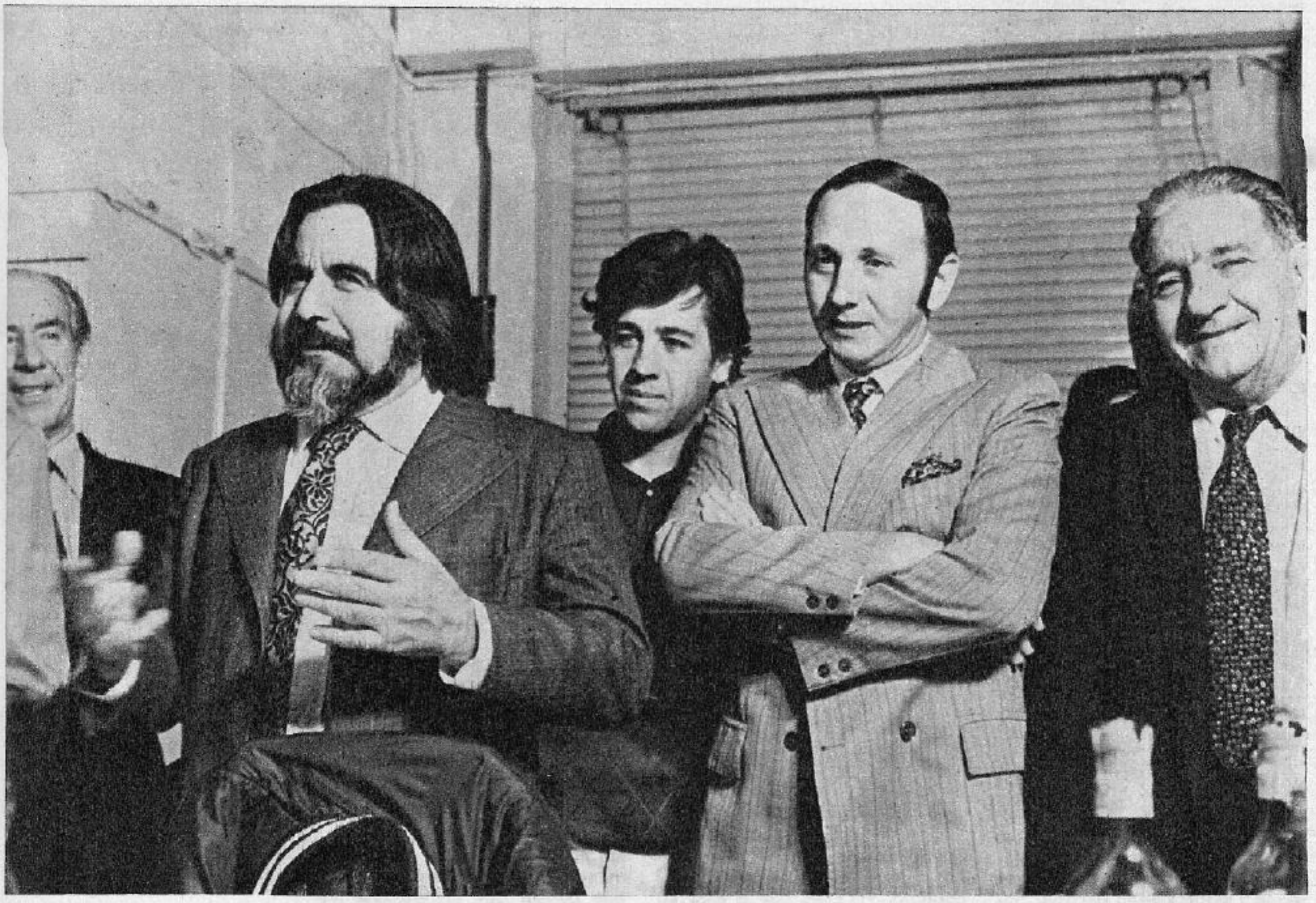


DESPEDIDA

La semana pasada fue pródiga en despedidas para el resignado Nene García Veiga. Finalmente, nadie concretó el anhelo de dejarlo atado impúdicamente frente al Obelisco pero amenazas hubo muchas y pacientemente, Néstor García Veiga fue "soportando" los diversos agasajos.

Entre los varios que hubo, estuvimos en el que le brindó la CDC en Fechoría, un boliche de la calle Córdoba, donde se comió y se libó convenientemente y donde abundaron las palabras graciosas a cargo —nada menos— que del buen amigo Landriscina y diversos émulos que hicieron reir a todo el mundo y también al Nene, no muy seguro sobre lo que podría venir.

Más tarde, Landriscina, Jorge Cupeiro, Froilán González, Pedro Campo, Jorge López (presidente de la CDC), el folklórico Horacio Guarany y demás comensales (una cantidad) se encaminaron hacia el rancho de Don Fernando Ochoa donde el viejo tema del casorio, las mujeres, las novias et ainda mais se trató a nivel folklórico y de camaradería. El Nene se lo merecía.



Horacio Guarany dice cosas sentidas sobre el matrimonio y García Veiga, Landriscina y demás escuchan con cara de acuerdo a la decisiva circunstancia.

FRENTE A 1971

—¿Y tuviste alguna otra oferta para correr localmente en otro equipo?

—No, quedándome aquí yo ni pensé en cambiar de equipo porque en ningún lado me podría sentir tan cómodo como estoy ahora. Además me permiten correr afuera sin problemas cada vez que ello sea importante.

—Dejando de lado a este 1971 más bien dedicado al TC, ¿cuál es tu idea respecto al futuro automovilístico?

—Por supuesto que yo quiero ir a Europa, seguir subiendo de categorías para no estancarme pero sé que hace falta pasar este año que por ahora parece más o menos incierto y no me quejo. Al fin y al cabo, sólo tengo 25 años. Empezaría a preocuparme si tuviera 40 pero no ahora. Mientras tanto corro en lo que sea, que es lo que me gusta, y listo.

En realidad, el razonamiento de García Veiga no es incorrecto. Con 25 años en el bolsillo no vale la pena preocuparse porque pase un año más o menos y sí es necesario saber calcular cada paso que se da para no equivocarse en la delicada vida de un corredor que vive de las carreras. Lo que pasa es que todos sabemos que Néstor García Veiga está en el momento justo para seguir subiendo de categorías, para correr internacionalmente, y en cierta manera no parece muy positivo que el Nene vuelva a correr en las carreras de ruta, un tipo de automovilismo que ya no tiene nada para enseñarle. Pero al mismo tiempo pocos esperaban también que el Nene decidiera casarse y dejar de ser Nene, pocos podían suponer que sus ideas fueran tan claramente tranquilas y por lo tanto no hay que asombrarse por su decisión serena y a la vez contagiosa: **"Puede tomarse como un año incierto pero a los 25 años no puedo realmente preocuparme por eso".**

G. S.



GOWLAND PUBL

Se vende

En verano se vende hielo, precisamente porque es el mejor momento. Claro . . . también se venden bikinis, gaseosas, abanicos, pantalones de poplín, motores fuera de borda, tratamientos para adelgazar, acondicionadores de aire, bronceadores, helados de sambayón, salvavidas, autos con refrigeración, anteojos para sol, cerveza, revistas . . . .

Fundamentalmente revistas.

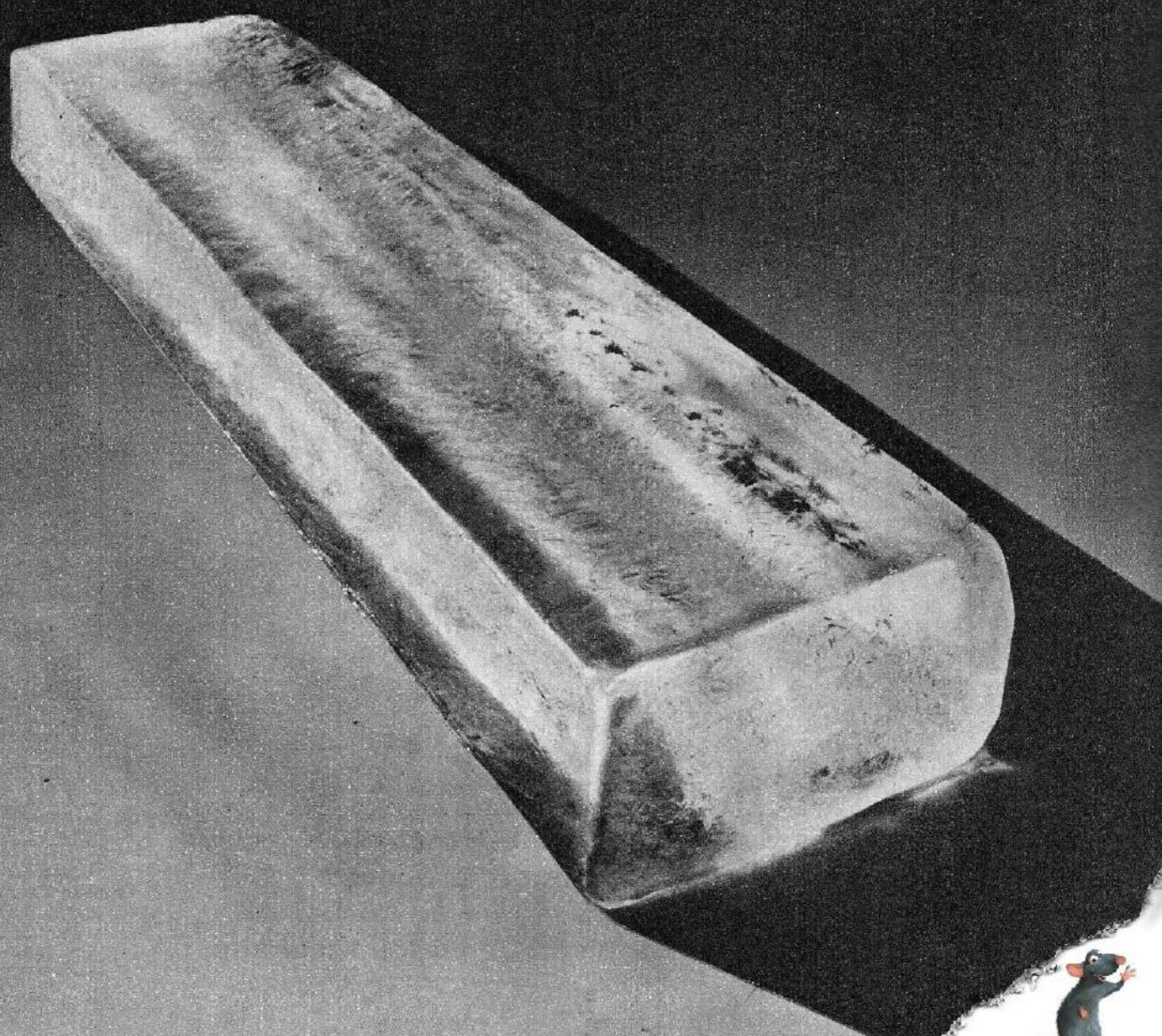
Porque se dispone del mejor tiempo para leerlas. El tiempo libre.

Además, todo lo que uno necesita en el verano está en las revistas.

Revistas: el producto de verano de los anunciantes y lectores.

Si interesa, está en las revistas

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS.



F. 3 ALPINE - RENAULT - F. 2 TECNO

LOS NUEVOS



Recientemente Abarth, Tecno y Alpine-Renault han llevado a cabo las pruebas destinadas a poner a punto los nuevos autos para la temporada que se inicia. ctuadas en el circuito Paul Ricard, aquí los resultados

RISAS CORSA

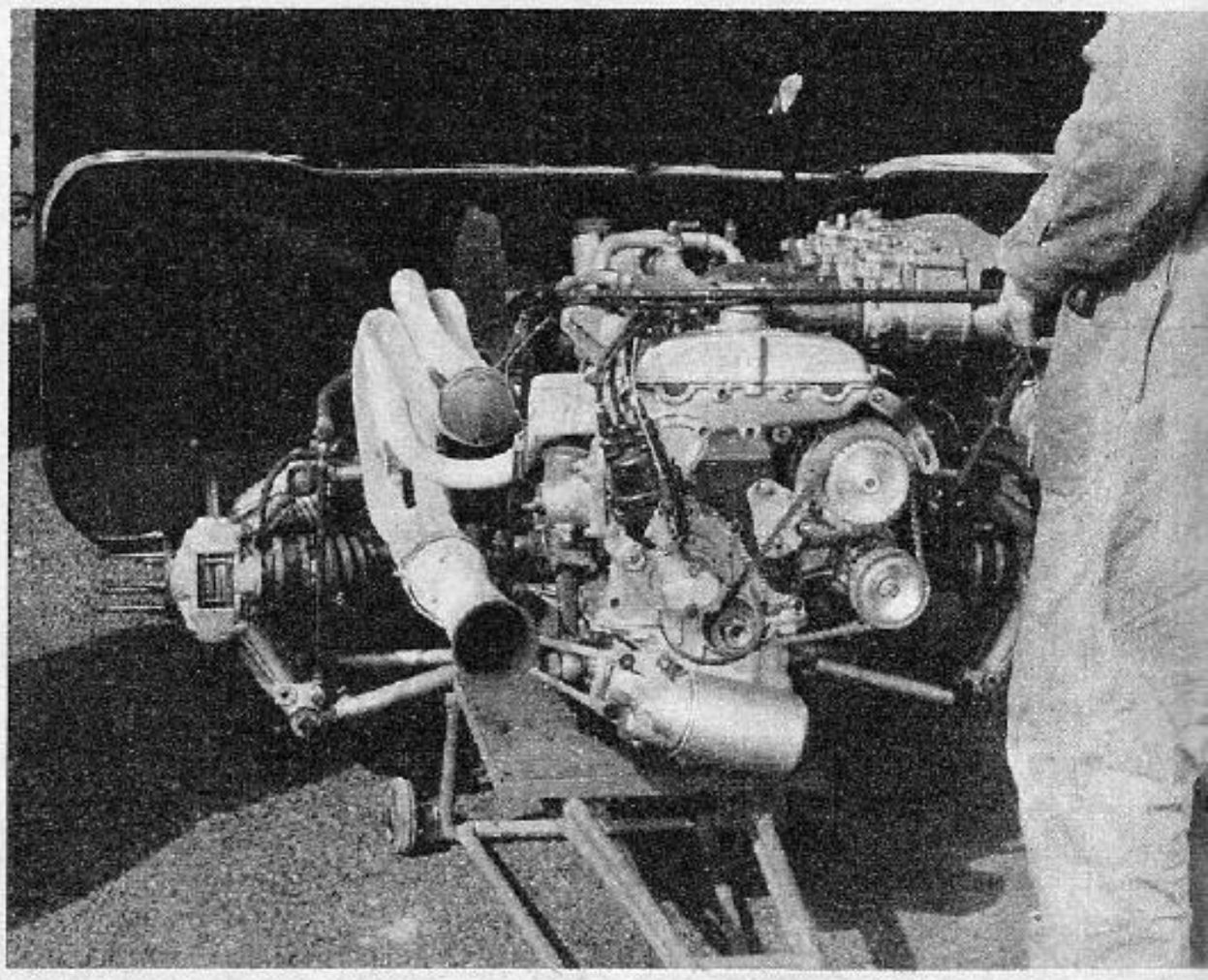
Fructuosas jornadas de pruebas para Tecno, Alpine y Abarth se realizaron en el circuito francés Paul Ricard, elegido como base fija de experimentación para los equipos europeos, por lo menos durante la temporada in-

- SP ABARTH

Texto y fotos: FRANCO LINI (corresponsal en Europa)

DEL COLEGIO

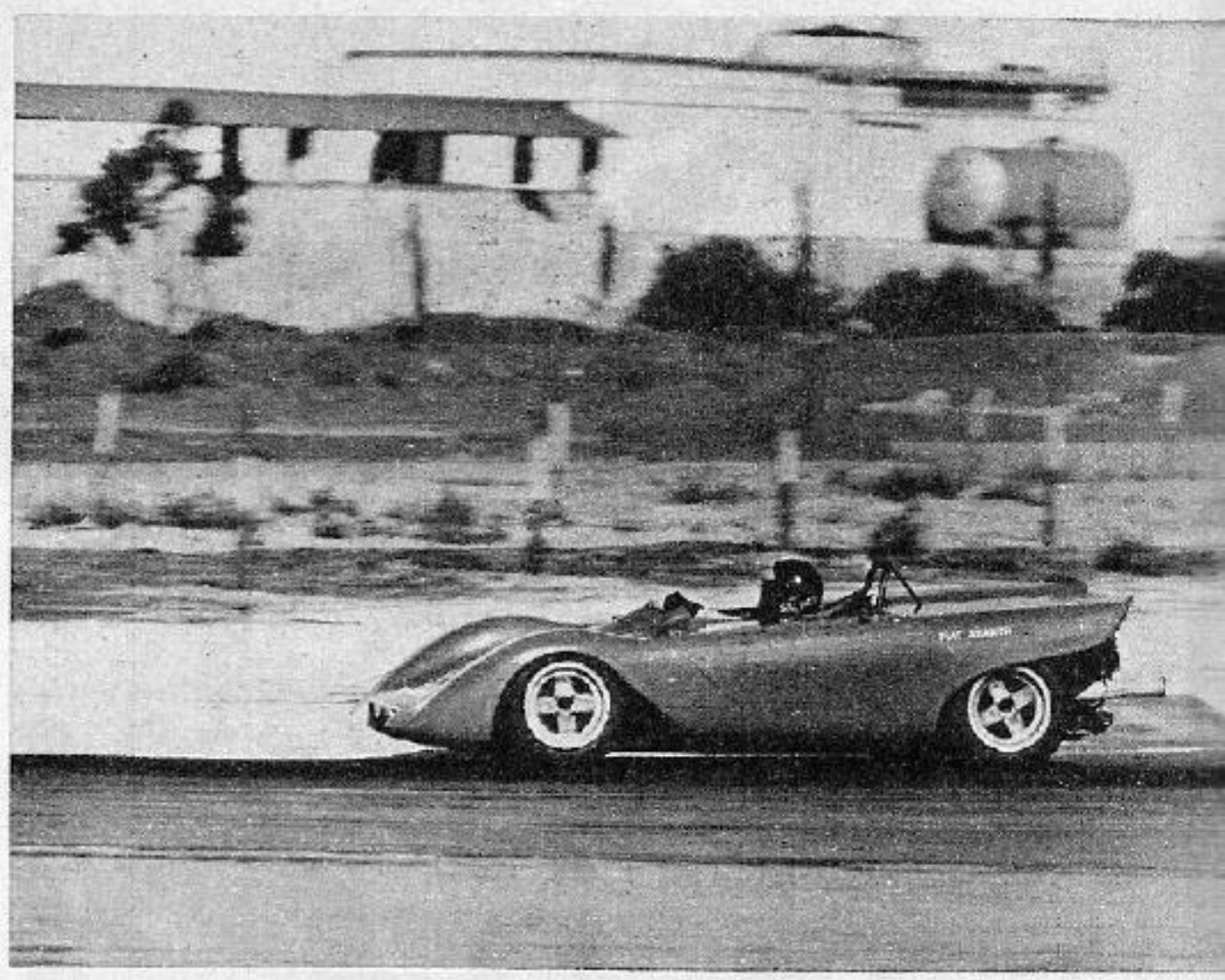




Detalle de la suspensión anterior y del motor trasero del Abarth 1000. Los otros autos tienen motor central.

El nuevo Tecno-Elf F. 2, testeado por François Cevert en el circuito Paul Ricard. Este auto utiliza el motor Tecno construido sobre base Cosworth.

Linea pulida y muy aerodinámica del Abarth Mille. A bordo, Salvati, quien consiguió buenos tiempos en el Paul Ricard.

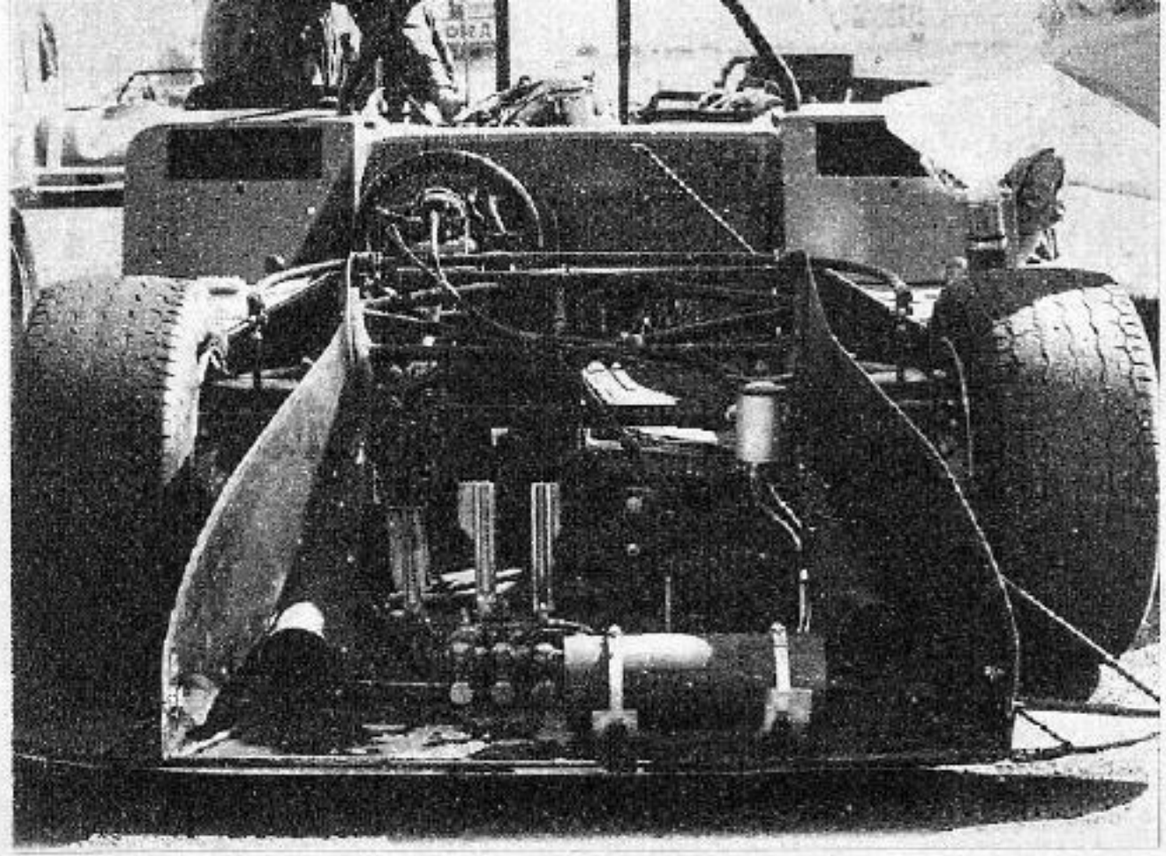


vernal. Su posición geográfica lo hace ideal por las cualidades de clima necesarias, mientras que su trazado, veloz en tramos y trabado en otros, favorece cualquier tipo de prueba.

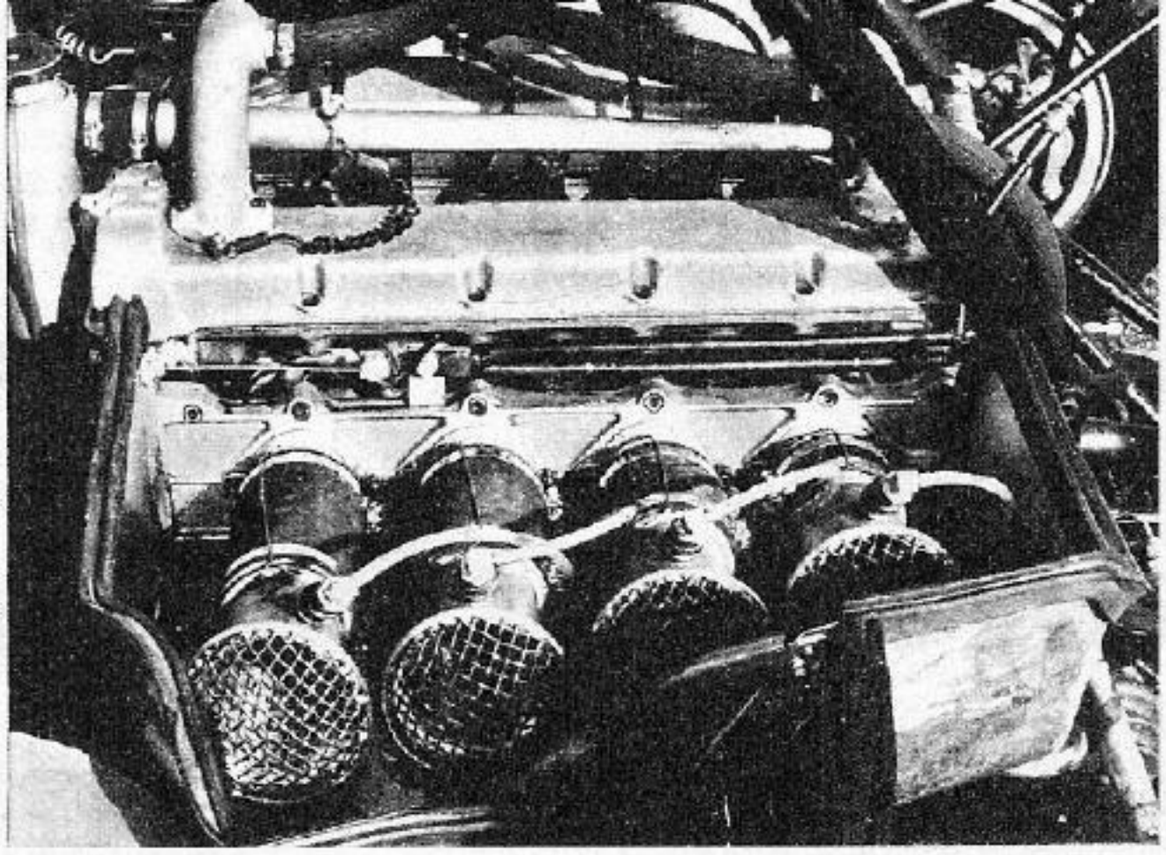
La Tecno-Elf, o sea la escuadra oficial Tecno F2 con pilotos franceses, comenzó a probar las máquinas a utilizarse en la temporada 1971, especialmente una comparación entre un Tecno con el motor Cosworth tradicional y otro Tecno con un motor sobre base Cosworth, pero íntegramente desarrollado en la firma bolofiesa.

Las pruebas comparativas no tuvieron un final muy feliz ya que para hacer la felicidad de algunos fotógrafos, especialmente enviados por la Elf, Cevert realizó unos cuantos giros en sentido inverso al normal (por tener el sol en posición más favorable para los chasiretes), haciendo pomada el auto con un guard-rail en uno de

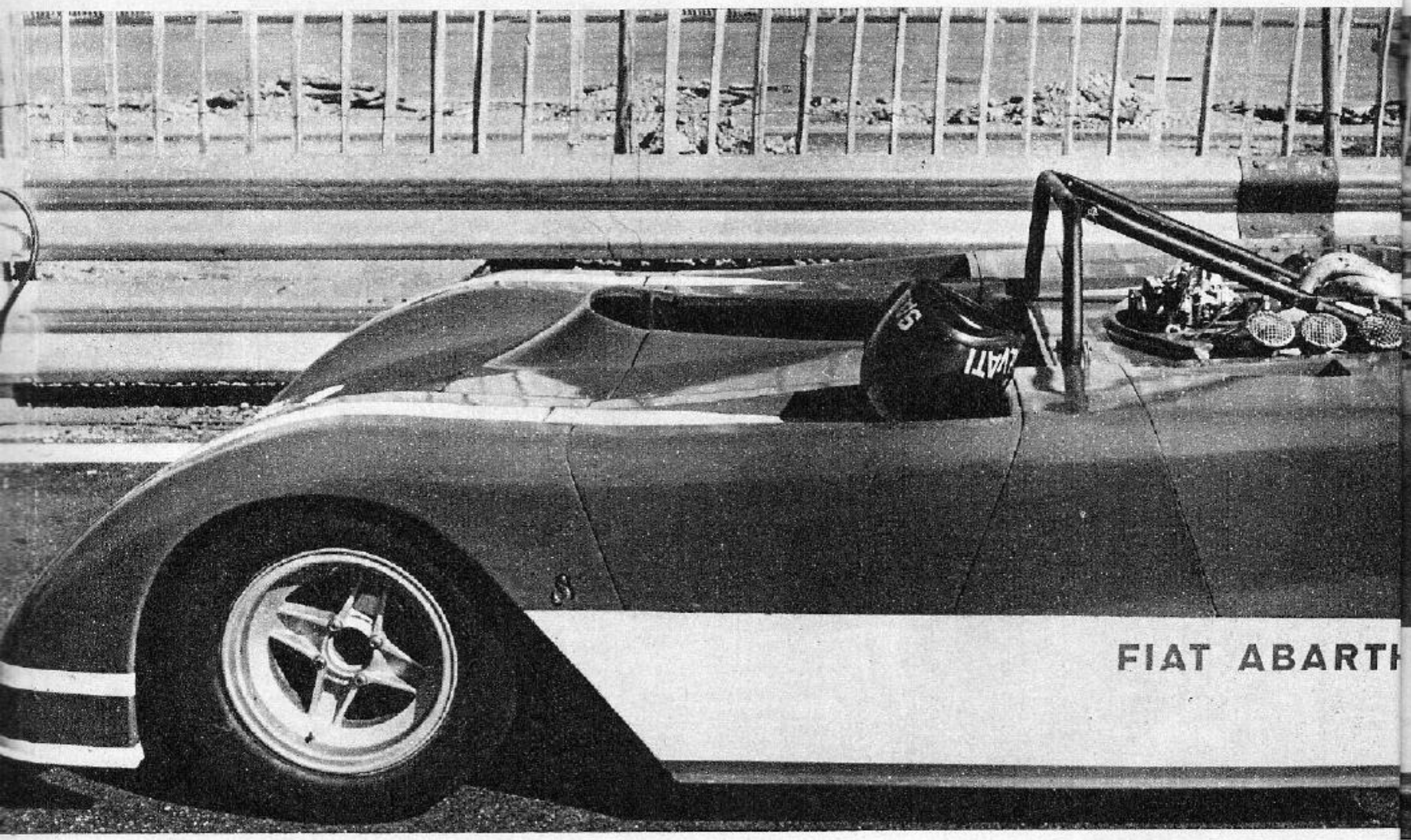
PARABRISAS



Detalle de estructura frontal del Abarth 2000.



Las bocas de aspiración del Abarth 2 litros son de largo decreciente. Una solución ya adoptada por Ferrari para el 12 cilindros boxer.



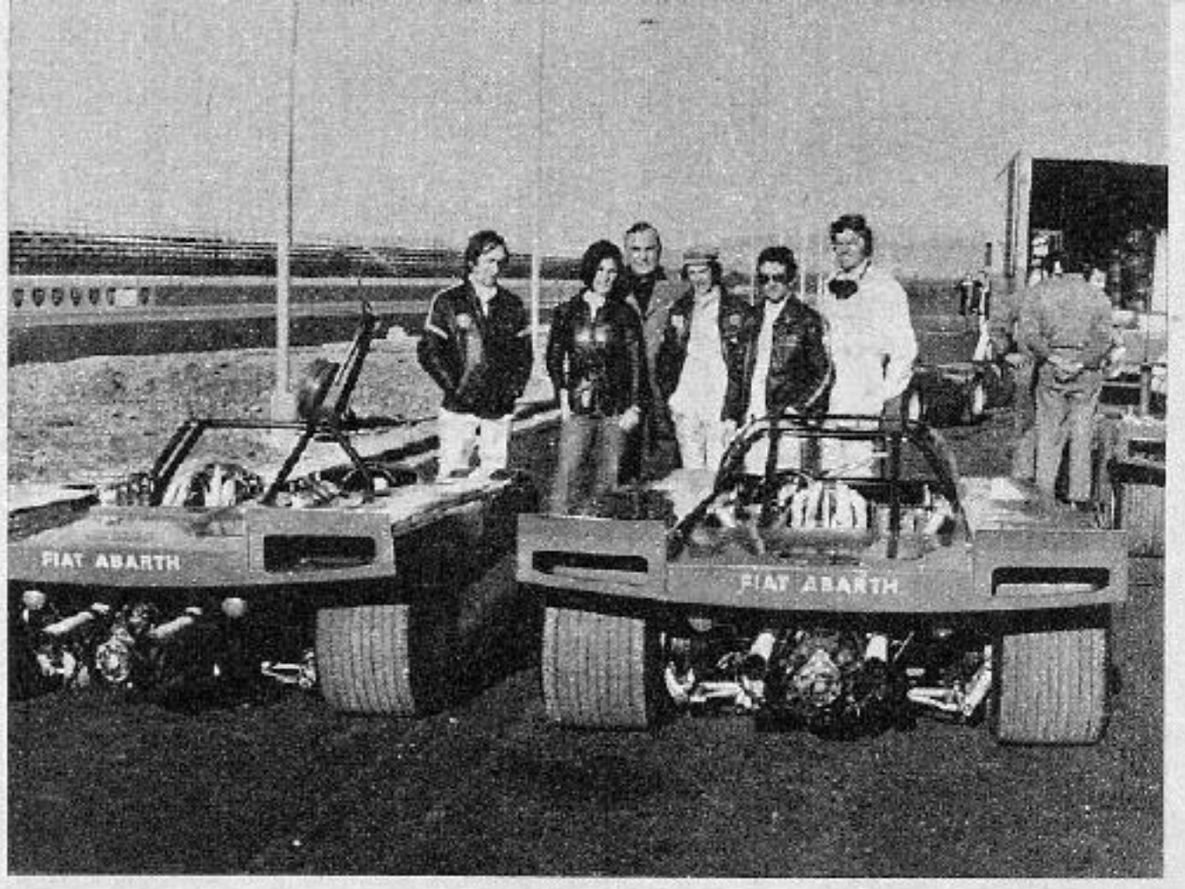
▲
Perfil de la 3000 monotipo que correrá el campeonato italiano.

Como fondo, Gianfranco Pederzani, Jabouille, François Cevert y Nanni Galli. Adelante, el nuevo Tecno F-2.

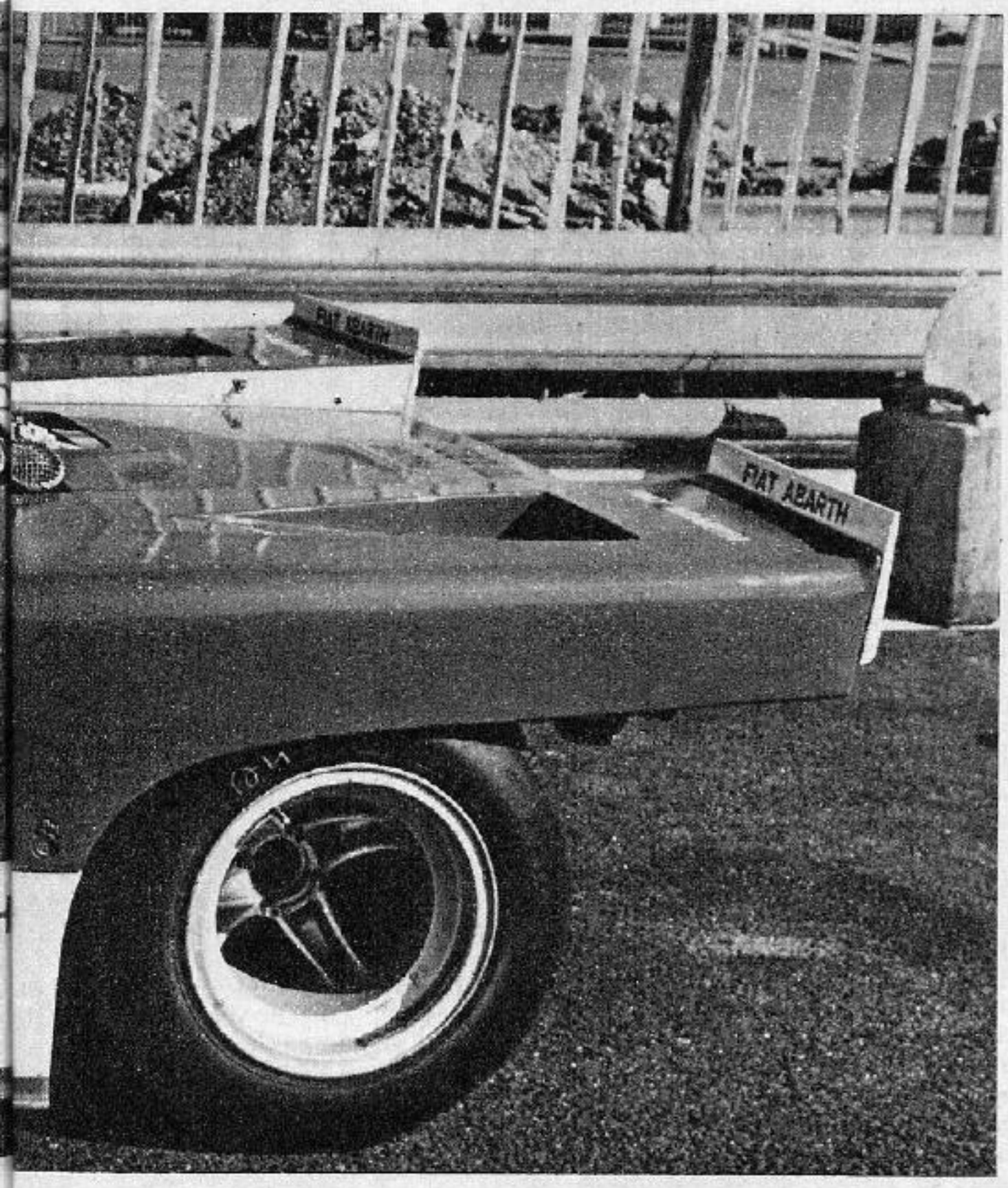
Parte anterior del Tecno sin la trompa. El carenado interno envía el aire hacia los radiadores laterales.



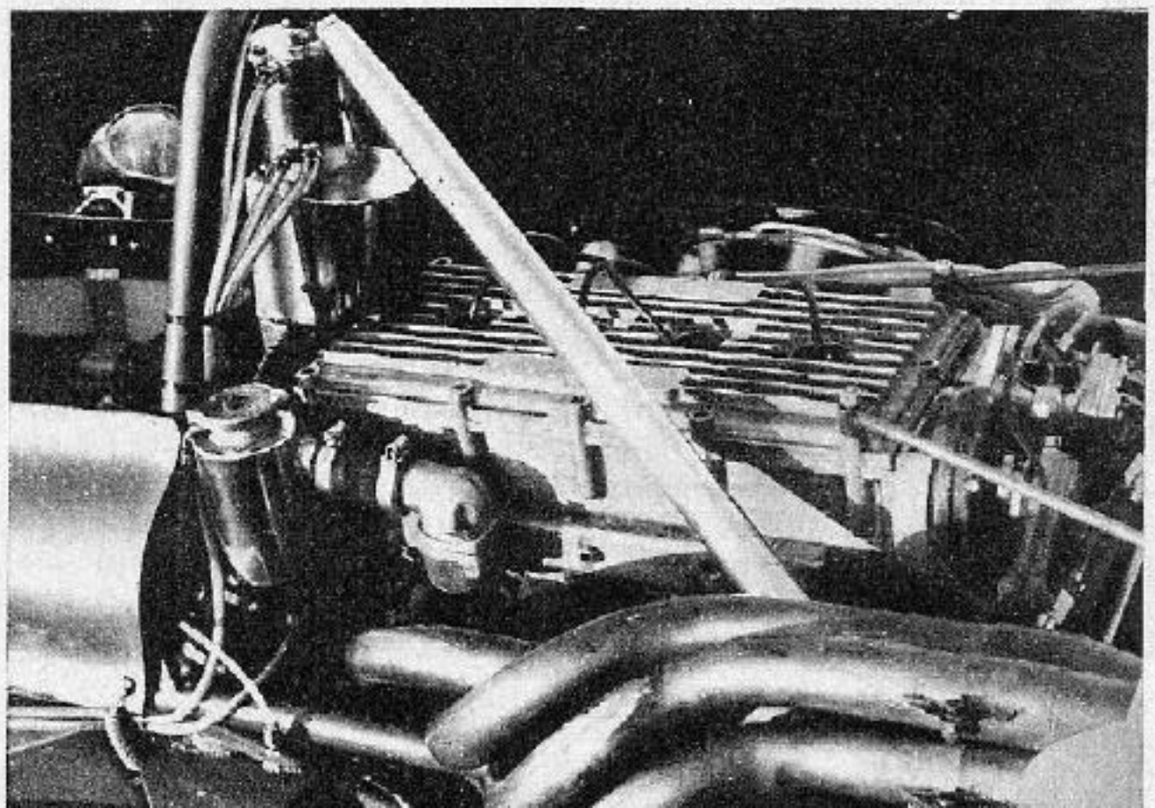
La comparación de performances entre la 2000 y la 3000 resultó favorable a la primera. Aquí, ambas en acción: la 2 litros adelante, seguida por la tres litros.



Durante las pruebas en el Paul Ricard. De izquierda a derecha, Nanni Galli, Sra. de Abarth, Carlo Abarth, Arturo Merzari, Salvati y Ortner.



Nueva tapa de cilindros desarrollada por Tecno sobre base Cosworth. Bajo la roll bar se aprecia el nuevo pulmón "desaireador" de la nafta.



ros —precisamente el último—. La pavada dejó a pie a Nanni Galli, quien debía, junto con Cevert, comenzar a tomarle la mano al nuevo auto.

No obstante el contratiempo, las pruebas fueron satisfactorias, especialmente en cuanto a la comprobación de la potencia efectiva y la resistencia. El Tecno recorrió más de 800 km, lo que permitió realizar íntegramente el capítulo más importante de la experiencia: neumáticos. Se utilizaron Dunlop, Firestone y Good Year, para finalmente comprobar —considerando, inclusive, las relaciones finales de cambio utilizadas— que los mejores resultados se obtenían con las Firestone.

Sobre el Tecno sobreviviente se alternaron los pilotos franceses previstos: Cevert, Jabouille y Depailler, predominando Cevert, quien fue el que desplegó mayor actividad.

Resultó interesantísimo comprobar que el mejor tiempo obtenido se haya verificado luego de que la tapa de cilindros se hubiera aflojado a causa del largo recorrido de prueba, es decir, cuando el motor comenzó a evidenciar fatiga, cosa que demostró que, en perfectas condiciones, el rendimiento puede ser aún mayor. El tiempo obtenido fue de 1m17s9 sobre el trazado corto del Paul Ricard, tiempo que no se puede comparar a ningún otro tomando como referencia directa a la F-2. Se estima que el Tecno F-2 mermó su rendimiento en casi 1s por vuelta a causa de la tapa de cilindros, de manera tal que una vez solucionada la panne no sería difícil que obtuviera el primado absoluto del circuito corto, actualmente en poder de Clay Regazzoni, quien marcó 1m17s con la Ferrari 312B.

Gianfranco Pederzani, que ha dirigido las tres jornadas de experimentación de la Tecno, ha retornado a Italia con satisfacción por los resultados obtenidos y con una buena pila de indicaciones útiles.

ALPINE - RENAULT

Prácticamente superpuesta con Tecno, dado que han utilizado dos de los tres pilotos de la escuadra italiana, los responsables de Alpine-Renault han efectuado también las primeras pruebas del Alpine-Renault F3, auto que señala el retorno de la firma francesa a los monopostos, luego de la interrupción sucedida en el año 1970.

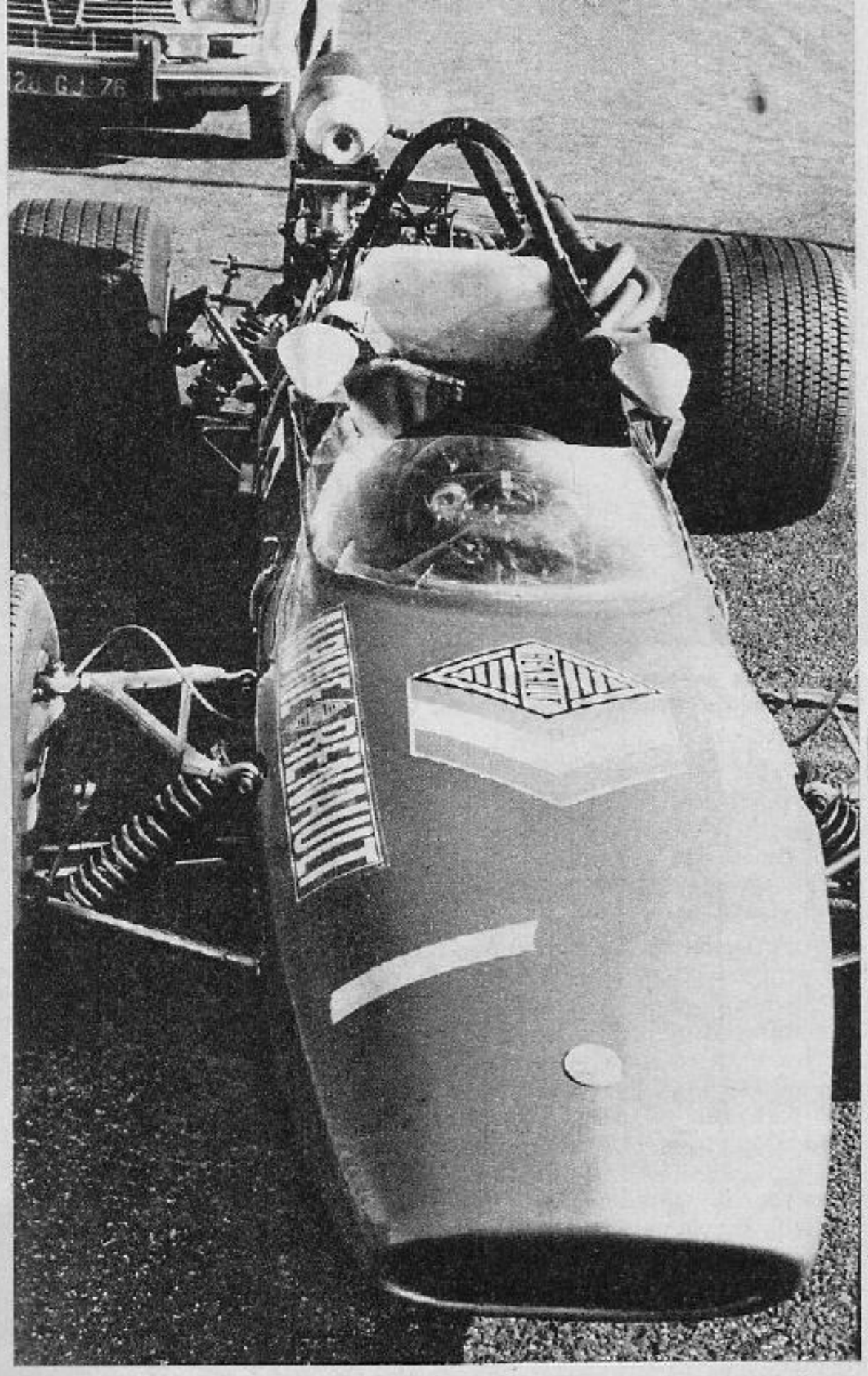
Si bien el auto es nuevo, el chasis es el que fuera utilizado durante la campaña F3 de 1969, modificado en algunos puntos y dotado del nuevo motor Renault 16TS, similar al utilizado por la berlinetta Alpine vencedora del Rally de Montecarlo. Alimentada a través de los 20 mm a la aspiración exigidos por la nueva reglamentación y en base a las modificaciones introducidas, el auto está en el orden de los 120 HP de potencia. Con una cupla motriz de 17 mkg que resulta excelente, dadas las condiciones particulares de alimentación.

El fenómeno más curioso observado por los pilotos —Jabouille y Depailler— estriba en la excelencia de la aceleración inmediata a la deceleración, pero que disminuye de golpe luego de fracciones de segundo, fenómeno debido al hecho de que la buena carburación inicial —cuando la cámara que envuelve la entrada de aire está llena— disminuye en eficacia cuando la cámara se vacía, resultando insuficiente el llenado a través de la estrangulación de 20 mm.

Los mejores tiempos obtenidos son buenos para el período de experimentación; el mejor —1m 24s7— correspondió a Depailler, tiempo que a efectos de comparación puede confrontarse con el mejor de 1970 —1m25s7— obtenido por J. P. Jassaud. Un tiempo mejor, 1m23s obtenido por Jean-Luc Salomon, ha sido objetado, ya que ningún tiempo ha podido siquiera aproximarse a ése, entendiéndose que se trata de un error de medición.

Como puede observarse,

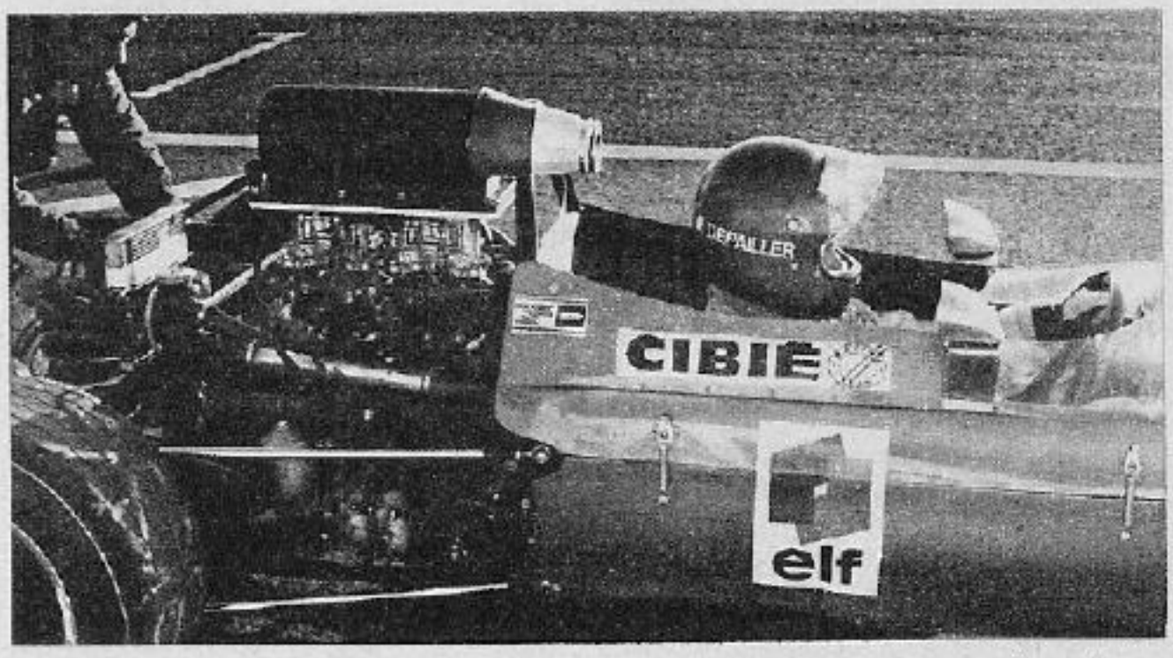
PARABR



La Alpine Renault F. 3. Notar, sobre los carburadores, la voluminosa cámara de aspiración, con la entrada de aire estrangulada adelante.

Detalle de las nuevas llantas del Alpine-Renault.





Sistema de alimentación del Alpine. Utiliza los mismos carburadores que han dado magníficos resultados en la berlinetta Renault-Alpine 16 TS, ganadora en Montecarlo.

fotos, la Alpine-Renault ha adoptado para la alimentación una solución que recuerda a la Holbay, consistente en una cámara de entrada de aire estrangulada hacia adelante, de manera de aprovechar al máximo las posibilidades dinámicas.

Jabouille como Depailer coincidieron en afirmar que el comportamiento del chasis Alpine supera en eficiencia al Tecno experimentado coincidentemente.

ABARTH

Después de los tres días de Alpine y Tecno, Abarth se adueñó del Paul Ricard, para experimentar con los prototipos de 1.000, 2.000 y 3.000 cm³. Un ejemplar respectivamente de las dos primeras y dos ejemplares del tres litros. Junto con los nuevos autos, los nuevos pilotos: Salvati y Nanni Galli, junto a los "tradicionales" Ortner y Merzario. Todo el ensayo fue dirigido por Carlo Abarth en persona y el Ing. Tomaini.

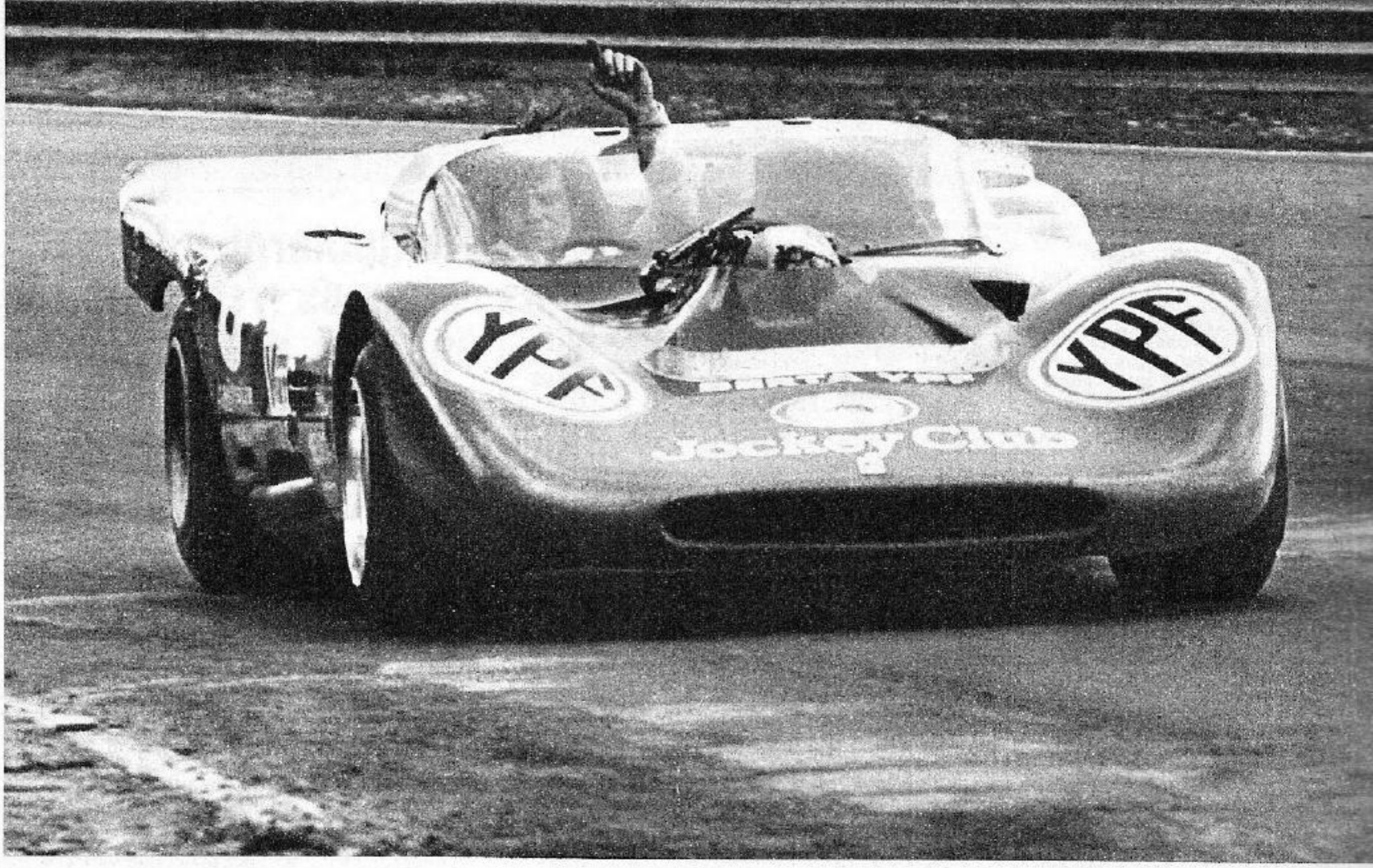
Con respecto a las dos **tres litros**, una de las máquinas presentaba parabrisas y la otra no. Sustancialmente, los dos autos, que en el momento de la presentación eran netamente diferentes, una con el peso libre de los monotipos 1971 y el otro con el peso previsto para los prototipos (650 kg), resultaron iguales en el Paul Ricard en cuanto a peso se refiere, distinguiéndose por el parabrisas, que en el prototipo era reglamentario y en el otro modelo no existía.

Lo esencial en las pruebas fue la puesta a punto de los pequeños detalles lógicos en la fase de experimentación, e inclusive la comprobación de neumáticos, utilizándose Dunlop y Firestone. Resultaron mejores en función a las exigencias de Abarth, los Firestone.

La distribución de pilotos es la siguiente: Salvati piloteando el 1.000 cm³; Nanni Galli sobre el dos litros corriendo en las carreras del campeonato europeo de marcas que le resulten posibles, en base al compromiso ya contraído con Autodelta para las carreras de larga duración y las de F1 sobre el March-Alfa; sobre los dos tres litros, Merzario y Ortner. También experimentaron sobre estos dos autos Salvati y Galli, a efectos de familiarizarse con máquinas más potentes.

El resultado final de las pruebas arrojó como saldo que, sin duda, el Abarth 2000 resultó el mejor de los tres autos.

Arturo Merzario ha podido obtener un tiempo de 1m20s en el segundo día de pruebas, habiendo bajado exactamente 1s con respecto al día anterior, tiempo que demuestra que el auto puede ser competitivo frente a los Lola y Chevron, especialmente teniendo en cuenta que el record para la categoría está en manos de Bonnier, quien con el Lola obtuvo el año pasado un tiempo de 1m21s1. Recordemos que el mejor tiempo para ese circuito es de 1m17s, marcado por Regazzoni sobre la Ferrari 312 PB. El tiempo de la Ferrari puede servir como pauta comparativa para evaluar el comportamiento de los Abarth 3000, muy buenos en cuanto a tenida y aerodinámica, pero carentes de potencia. Con el motor actual de dos válvulas por cilindro, se ha llegado a los 360 HP, verdaderamente poca potencia comparada con los 450 HP de la Ferrari 312 PB (bautizada PB por tratarse de la Ferrari 312 P del '69, pero con el motor boxer) cuya condición fundamental radica en las características netamente superiores a todas las demás tres litros (Porsche, Alfa Romeo, Matra). De manera que el esfuerzo de Abarth se encauza hacia la obtención de mayor potencia; la adopción de cuatro válvulas por cilindro llevaría la potencia a 400 HP, solución demasiado costosa para llegar a un resultado de ninguna manera óptimo. De manera que cabe pensar que Abarth hará correr las dos máquinas en el campeonato europeo de montaña y en las carreras del campeonato italiano, trabajando mientras tanto en motores más potentes para las eventuales carreras del campeonato de marcas de 1972.

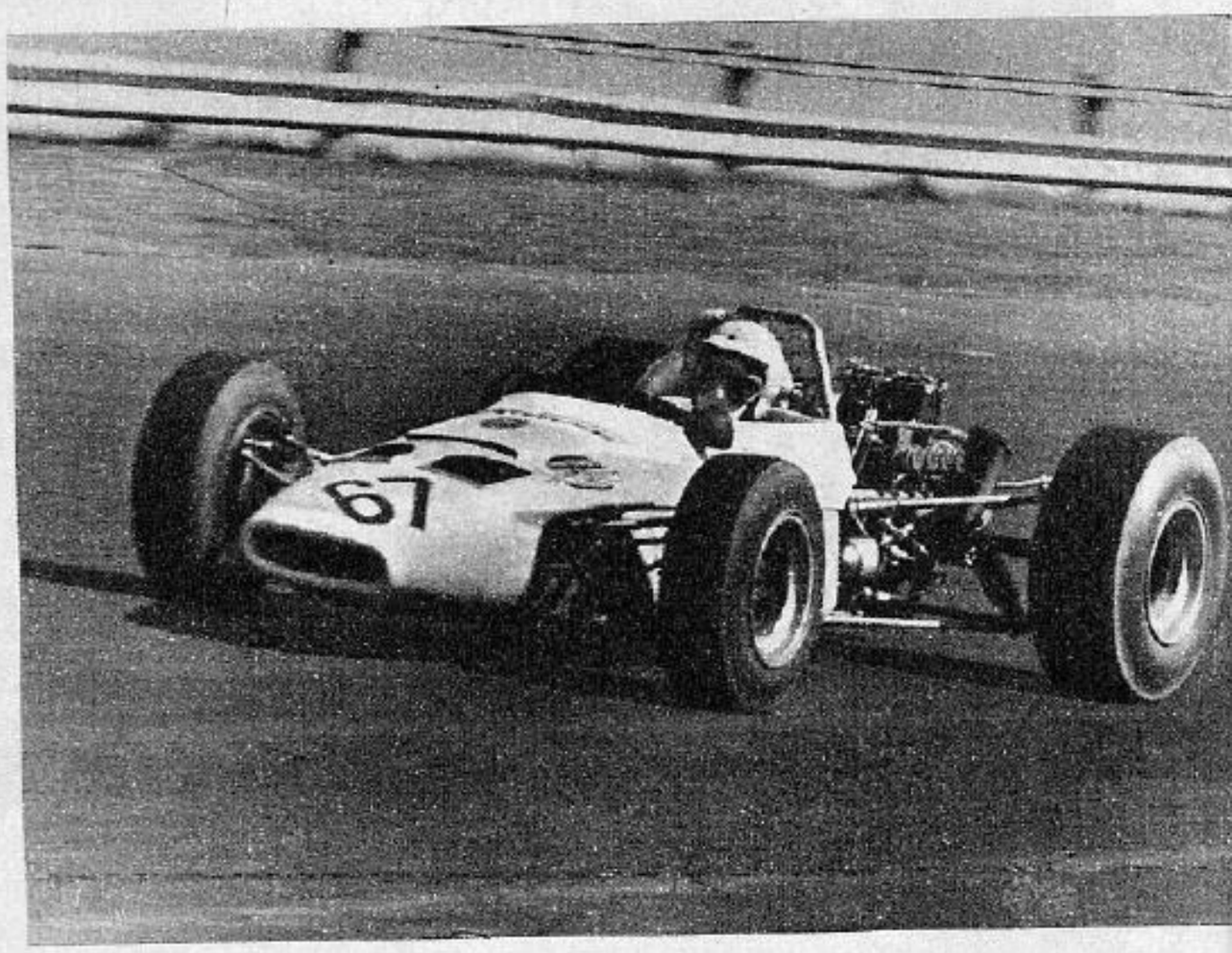


LA SUL AM ESTA MAS CERCA

por JULIO F. PEREZ BALBI







NORMAN BARBOSA CASARI: Profesional ciento por ciento

Hace una semana estuvo en nuestra prolija redacción uno de los mejores pilotos profesionales de Brasil: Norman Barbosa Casari. Vino a la Argentina como enviado de la Asociación de Volantes de Brasil y de paso adquirir ciertos elementos para sus autos. Además, se interesó sobremanera en la construcción de autos de carrera en nuestro país, especialmente en lo que a costos se refiere.

Su equipo posee tres autos para la categoría Sport Prototipos y tres más para Fórmula Ford. Los SP son un Lola T70 y dos Casari, de construcción propia; uno de ellos —el auto fuerte del equipo— es un spyder construido por el mismísimo Casari, de estructura tubular con motor Ford, idéntico al F100, pero con 4.500 cm³.

Hasta el momento los brasileños se remitieron a comprar autos importados que "... **entran al país sin recargo, siempre y cuando sean autorizados por entidades de nuestro automovilismo. Pero son demasiado caros: un McLaren cuesta tres o cuatro veces más que un Baufer como este que estuve viendo el otro día, la Pantera Rosa... Creo que Brasil es muy buen mercado para los constructores argentinos y la Copa Sul Am puede abrirles el camino...**", afirmó Barbosa Casari.



Barbosa Casari se quejó de la reglamentación aprobada para la Copa Sur Am. "**En mi caso, por ejemplo, tengo un Casari A-1 con motor F100 de 4.500 cm³; tengo que rebajarle la cilindrada para poder intervenir y surgirán los problemas de temperatura que ustedes también tuvieron en el F100. De cualquier manera, con más o menos cilindrada, los autos argentinos nos ganarán, técnicamente están más avanzados y sus motores son más potentes...**"

Así Barbosa Casari resume sus problemas con la Sul Am y cómo ve la técnica de aquí, pero aseguró que "**lo más importante es que la Sul Am se realice; esta primera vez lo importante es hacerla...**".



A-1, excelente muestra de lo que es un buen SP brasileño.

S CORSA

Ya se estipularon algunas fechas, algunos reglamentos. Y se incluyó al Turismo Grupo Dos dentro del Calendario de la Copa. Habrá cuatro carreras para cada una de las categorías. Promete la cosa

Vaya si los brasileños están entusiasmados con la concreción de la Copa Sul-Am; trabajan a mil por hora en el proyecto y aceptaron sin chistar todas las exigencias de la AASP a pesar de que en absoluto resultan beneficiados con lo que pidió Steven como voz cantante de los hombres de SP. Sin lugar a dudas son los que más se preocupan por ir desmenuzando esta cosa que ellos (Brasil) llaman Sul-Am y nosotros Sur-Am. Todavía se siguen gastando horas en burocráticos papeleos entre la Confederación Brasileña de Automovilismo y nuestra CADAD y las fechas previstas en un principio se vienen encima. Si bien por cantidad de autos los dirigentes no se tendrán que procurar ni por promoción tampoco, hay mil y un detalles que ya se tendrían que ir estudiando y recién están en los fraseos previos.

Hay algo muy importante. Además de SP y F2 (que de aquí en adelante se llamarán monoplazas Sur Am, para darle más importancia) se incluyeron cuatro carreras también de Turismo Grupo Dos reservadas para automóviles de fabricación brasileña y argentina.

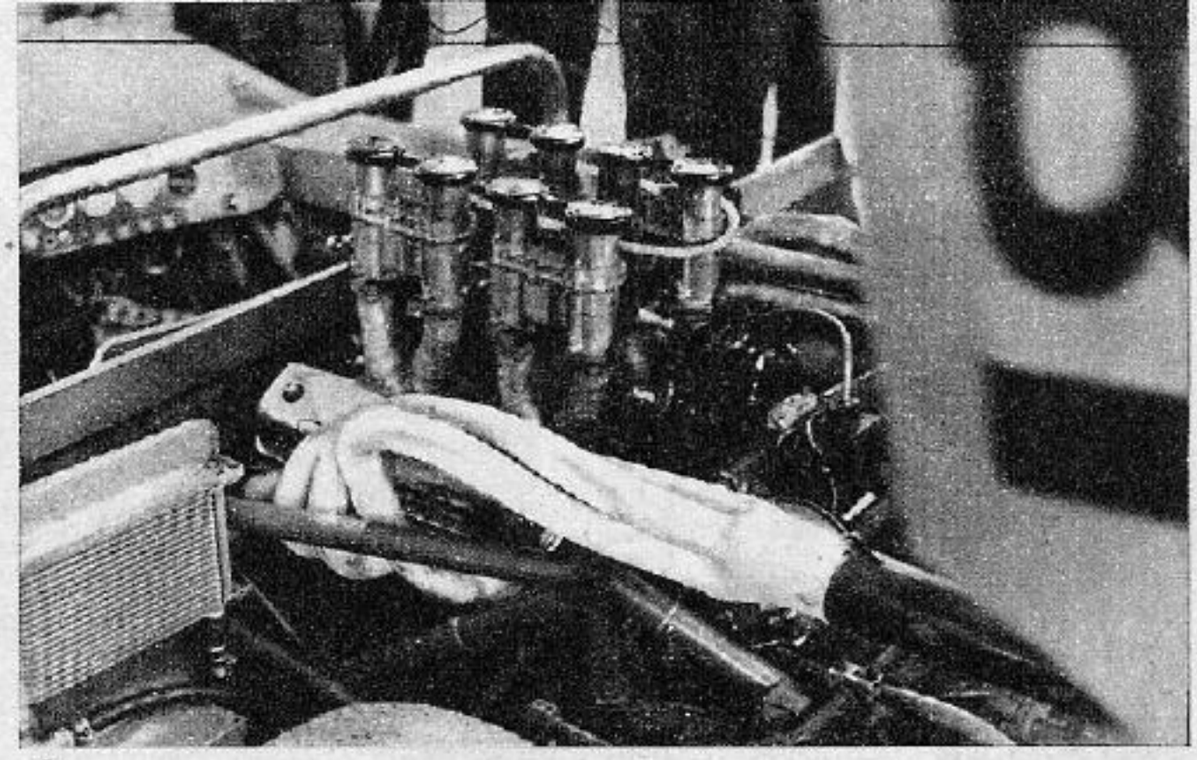
Todo esto en términos generales. Vayamos a comentar categoría por categoría.

SPORT PROTOTIPOS

Fue sin lugar a dudas la categoría que más se hizo desear de la Copa. En Brasil están muy interesados en conocer nuestros autos porque SP de allá, naciente ella, necesita para nutrirse piezas, elementos y hasta autos enteros del SP de acá. Un SP argentino les resulta un 60 ó 70 por ciento menos oneroso que un McLaren, por ejemplo, además de conseguir repuestos y atención con mayor facilidad.

Muchos brasileños pretendieron que el tope de la categoría SP fuese 4.500 cm³ y otros libre, sin límite alguno de cilindrada. AASP se opuso y exigieron fechas y un reglamento prácticamente idéntico al que rige nuestra categoría. Por esas razones se exige una altura mínima de 80 cm, parabrisas libre y se permiten los autos importados en Brasil y controlados por la CBA hasta el 31/1/71, siempre y cuando se atengan a las reglamentaciones que están a punto de sancionarse.

Por otro lado, las fechas también benefician a los argentinos. En Brasil se corren las dos carreras un domingo tras otro. En cambio en la Argentina hay dos semanas de diferencia entre una y otra. Es que el calendario de SP en nuestro país no da para soluciones mejores y más democráticas. También se establecieron límites mínimos de peso que son los siguientes: motores sobrealimentados hasta



Los brasileños tienen muchos SP con motores fabricados en Brasil. La foto nos muestra un F-100 montado sobre un chasis brasileño. Si tiene más de 4.000 cm3 tendrán que achicar.

Los Fórmula Dos argentinos también competirán. Junto a los Fórmula Ford brasileños formarán un lote de cincuenta autos fácilmente. Se llamarán en conjunto Monoplazas Sul Am.

A la izquierda: También habrá Turismo Grupo Dos. Fueron la última inclusión dentro del Calendario de la Copa Sul Am.

LAS FECHAS

Sport Prototipos de hasta 4.000 cm³

Fecha	Autódromo	País
16 de mayo	Interlagos	Brasil
23 de mayo	Tarumá	Brasil
27 de junio	A. Brown	Argentina
11 de julio	O. Cabalén	Argentina

Turismo Grupo Dos

2 de mayo	Interlagos	Brasil
9 de mayo	Tarumá	Brasil

Argentina: fechas a determinar.

Monoplazas Sul Am (F-2 y Fórmula Ford)

Fechas a determinar.

2.000 cm³: **570 kg**; motores de hasta 3.000 cm³: **650 kg**, y motores de hasta 4.000 cm³: **800 kg**.

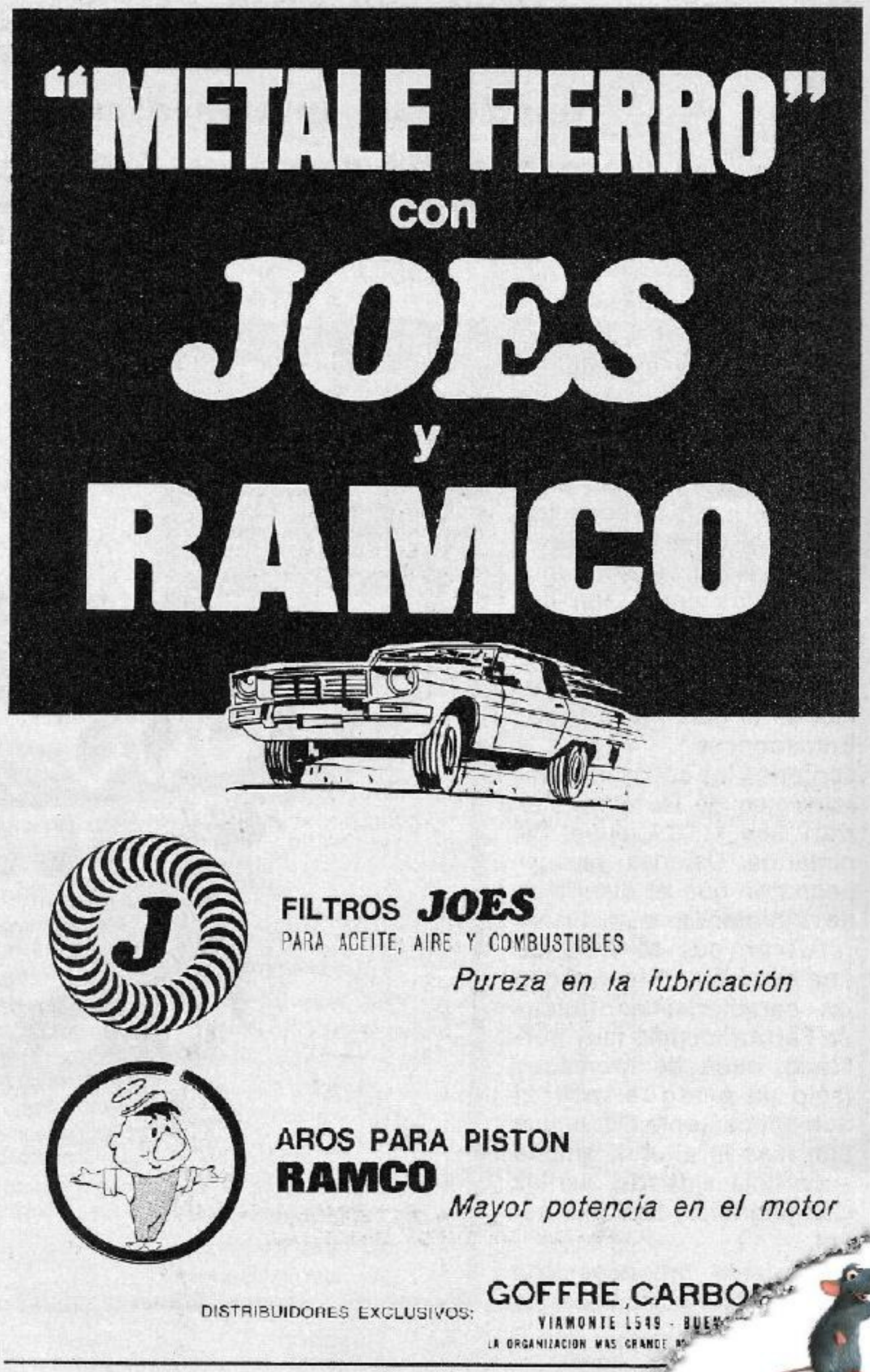
MONOPLAZAS SUR AM

Dentro de esta categoría competirán nuestros F2 y los Fórmula Ford brasileños. El reglamento es prácticamente idéntico al de nuestro país, pero se propusieron algnas medidas. Por ejemplo: los 450 kilogramos de peso mínimo. Los FF brasileños adaptarán —además— parte motriz de reglamentación más liberal que es la que regirá a los monoplazas Sul Am. Creemos que pueden llegar a los 130 HP en los cálculos más optimistas. Pero tienen la ventaja de poseer autos más livianos que los F2 nuestros (430/440 kg de peso promedio); aproximadamente pesan unos 380/390 kg; por lo tanto, si tendrán la misma potencia que los nuestros, por lo menos que se equiparen los pesos para que exista una mayor igualdad.

TURISMO GRUPO DOS

Reglamentar esta categoría no es ningún problema porque de eso ya se ocupó la FIA hace un año y se aplica en ambos países. Solamente habrá que esperar que los autos de cada uno de los dos mercados sean competitivos entre sí. Las fechas todavía no han sido determinadas pero el Calendario de Grupo Dos si bien es abundante en fechas, resulta que a lo largo del año va perdiendo una a una por suspensiones justificadas por esto o aquello.

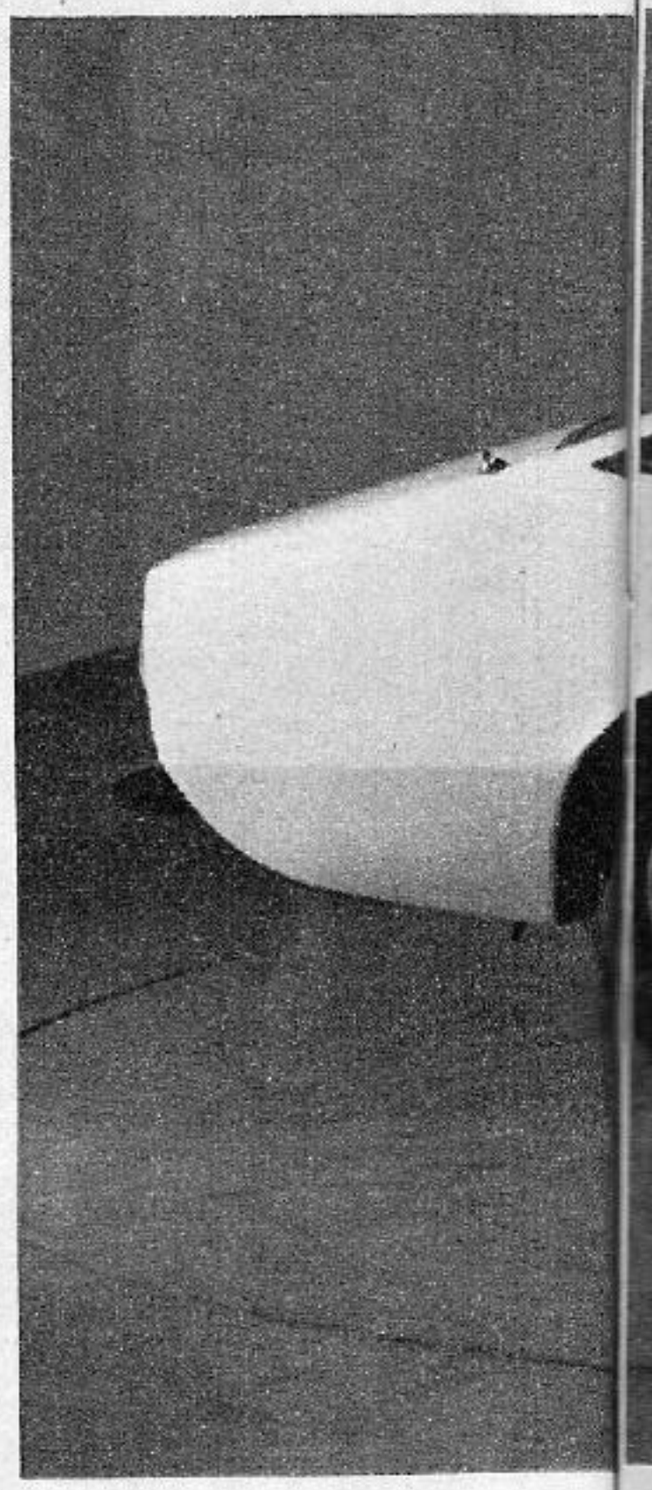
Esperemos que todo se lleve a cabo, por lo menos que resulte como se intenta que salga. Pero los dirigentes tendrán que cuidar detalles: PARIDAD MECANICA es una de ellas, no importa quién gane; lo que interesa en esta primera edición, lo importante es que haya lucha entre los pilotos y autos de cada país y el año que viene, si se puede, hilar más fino una vez que haya un punto de partida. Aunque sea un simple valetodo, pero EMPEZAR. Eso sí: que sean autos que anden más o menos parejos y no que los brasileños tengan que modificar mucho de lo que tienen por aquellos lares.



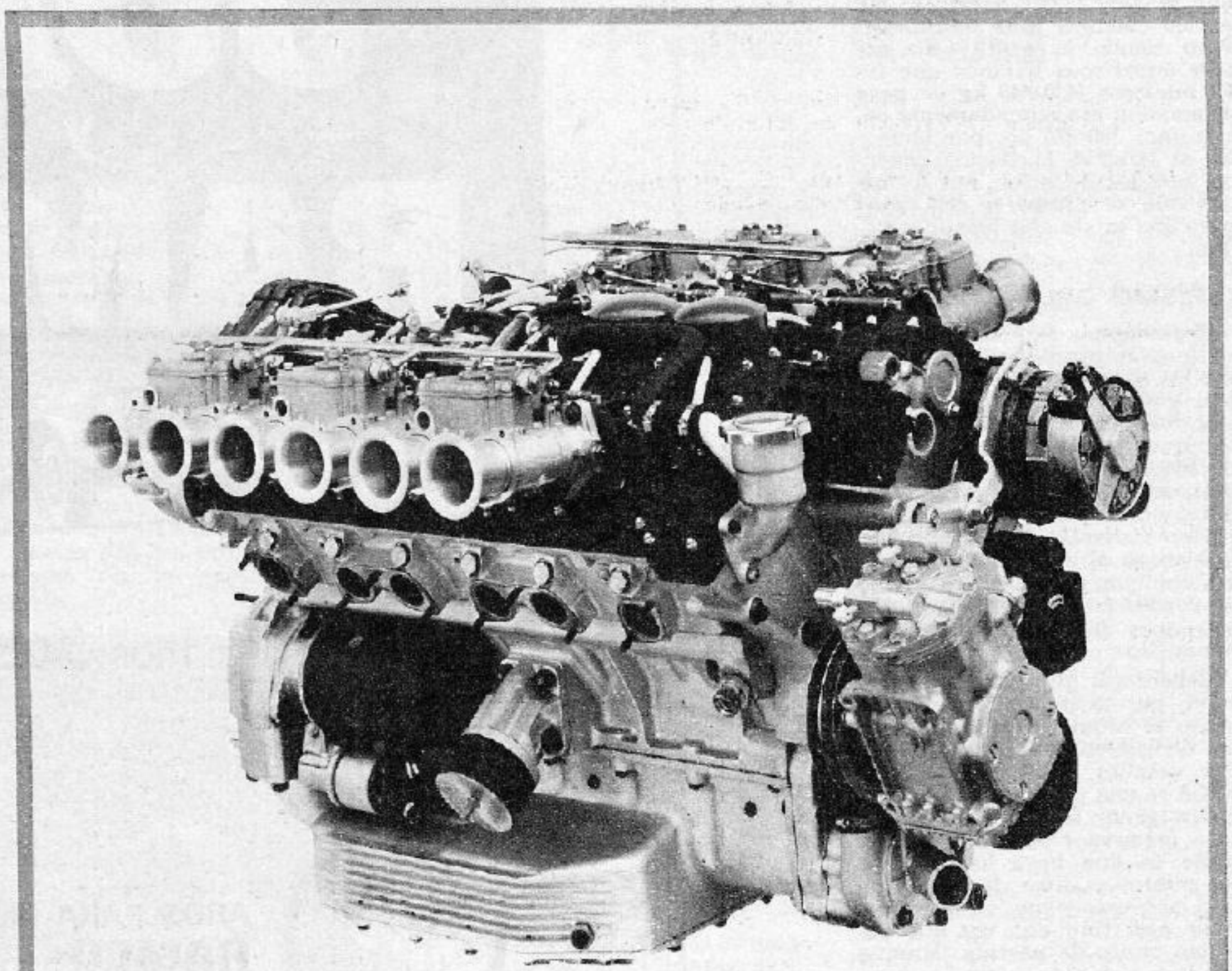
FERRARI 365 GTC4 PININFARINA

CUPECITA CHICHE VENDO

Tratar con Enzo Ferrari, directamente en Maranello. De particular a particular. Intermediarios y carentes de recursos, abstenerse



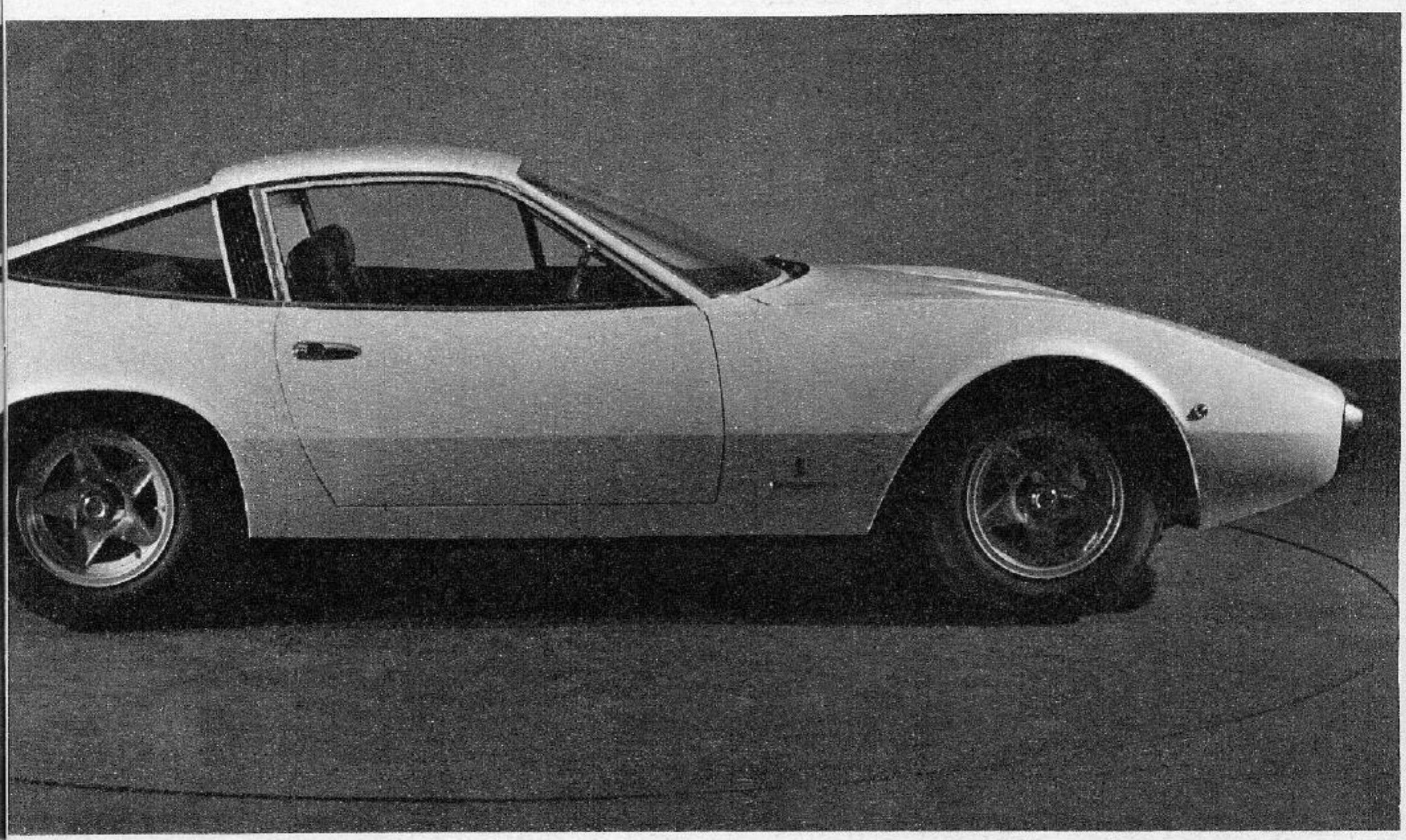
Hace muy poco tiempo, en un país no muy lejano que se llama Italia, un prestigioso commendatore —Enzo Ferrari— mandó a construir un hermoso auto para alegría de todos los niños del reino. Don Enzo ya había construido muchos autos antes, tan lindos como éste, pero resulta que precisamente el que mostramos, por ser el último, es el más novedoso. Entoooonces... vamos a contarles las cosas más importantes de la nueva Ferrari 365 GTC4 cupé Pininfarina. Ustedes ya sospecharán que el diseño es de Pininfarina e inclusive intuirán que se trata de una cupé 2 + 2, con todas las características típicas de Ferrari: diseño muy perfilado, nada de cromados (sólo un pliegue lateral que ópticamente disminuye aún más la altura), amplia superficie vidriada, llantas Campagnolo y tutti gli fiocchi.



elante entonces con
s importantes.

CORSA

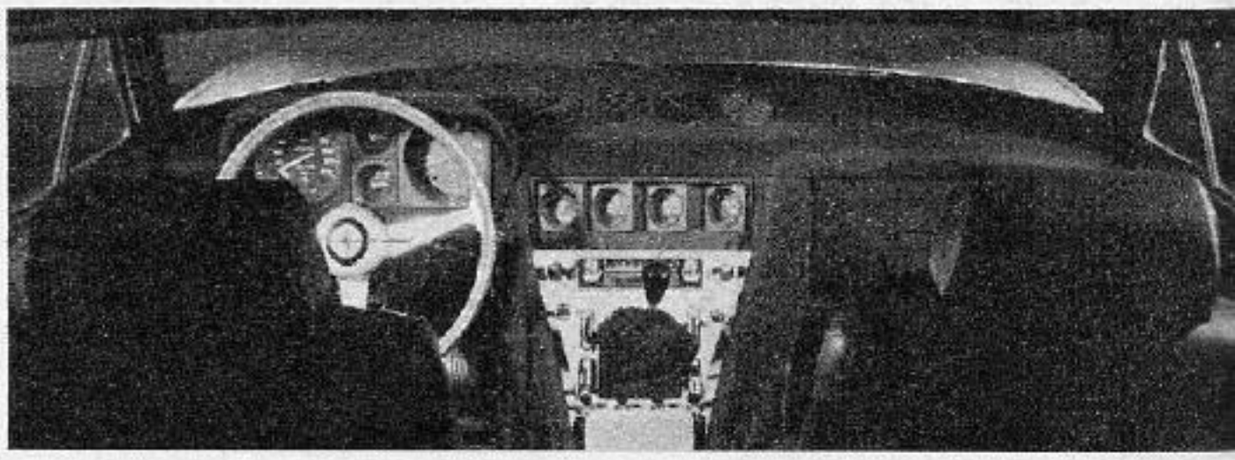




FERRARI 365 GTC4 PININFARINA
Ficha técnica

Perfil de la nueva cupé Ferrari 365 GTC4, diseñada por Pininfarina. La última creación de Maranello en autos de calle.

El tradicional V-12 Ferrari con sus seis carburadores Weber. Apreciar adelante el mecanismo oleodinámico de la dirección.



El tablero resulta extremadamente racional en cuanto a la disposición del instrumental, convenientemente implantado y orientado.

MOTOR

Cantidad de cilindros	12
Disposición	en V a 60°
Diámetro y carrera	81 x 71 mm
Capacidad cúbica	4.390 cm^3
Relación de compresión	8,8:1
Block de cilindros	realizado en silumin
Camisas	de fundición
Cigüeñal	sobre 7 bancadas
Válvulas	a la cabeza
Disposición	en V
Comando de válvulas	4 árboles de levas a la cabeza
Accionamiento de los árboles	cadena silenciosa y tensor
Lubricación	bomba a engranajes
Cárter	húmedo, con intercambiador
Encendido	a batería y distribuidor Marelli
Alimentación	6 carburadores Weber 40 DCOE 49/50
Refrigeración	a agua; ventilador eléctrico automático

TRASMISION

Embrague	monodisco seco
Caja de cambios	5 marchas y retroceso, sincronizadas
Diferencial	autoblocante
SUSPENSION	independiente en las cuatro ruedas, a cuadriláteros trasversales
CHASIS	tubular
Dirección	oleodinámica
Frenos	a disco en las cuatro ruedas, ventilados.

DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2.500 mm
Trocha delantera	1.470 mm
Trocha trasera	1.470 mm
Peso en seco	1.450 kg
Capacidad del tanque	100 litros
Medida de neumáticos	215/70 VR 15 X

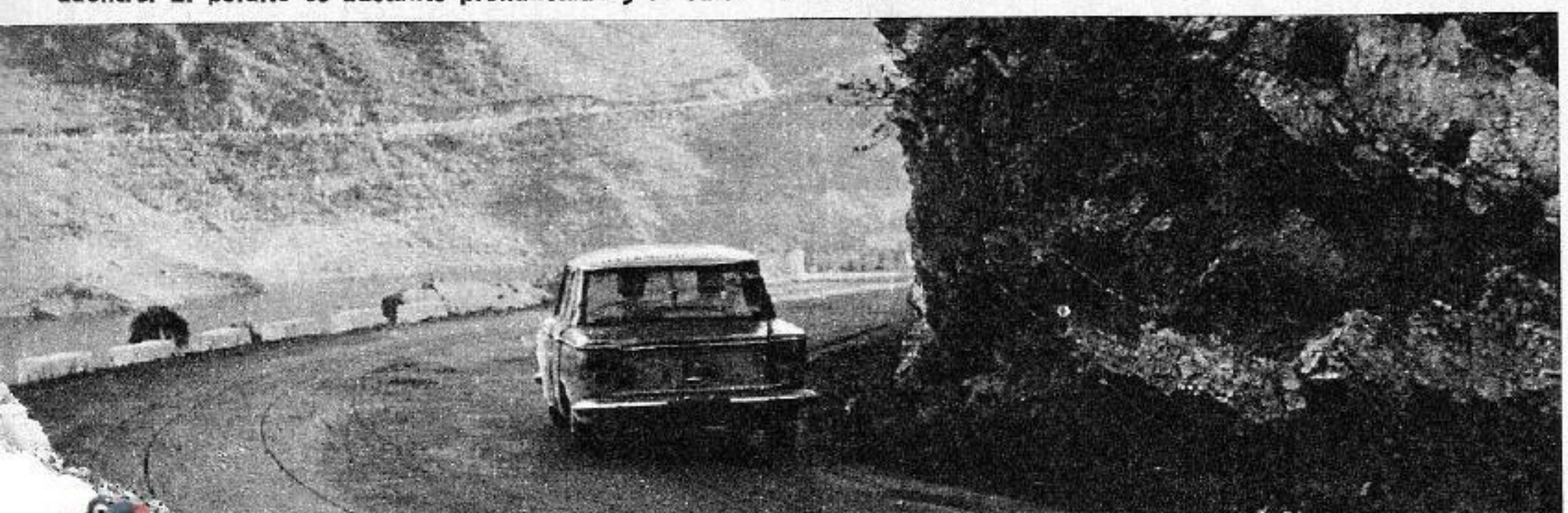
Dos circultos independientes y servofreno.

PERFORMANCE

Consumo cada 100 km	20/22 litros
Velocidad máxima	270 + km/h.

CONSEJOS PAR

Arriba, doblando sobre piso de pavimento. Pegadito a al montaña, dejando mucho margen, y de esa forma poder corregir en caso de derrape. Como se ve, el piso tiene poco peralte y la curva es rápida. En la foto de abajo, también el piloto dobla en la forma indicada, cortando por adentro. El peralte es bastante pronunciado y la curva es más o menos lenta.





A LA MONTAÑA

Con esto usted no va a bajarle el tiempo a nadie, pero seguramente le servirá para asimilar un montón de cosas que es necesario saber para andar correctamente en montaña. Aquí van quince consejos muy útiles y que llegado el momento le servirán de algo



Mucho se ha escrito, mucho se ha conversado y comentado acerca de las formas correctas e incorrectas de andar en caminos de montaña. Sin embargo, cuando uno viaja y toma contacto con lo sinuoso, se encuentra con muchas sorpresas desagradables debido a la falta de experiencia de muchos turistas que con sus familias hacen el camino de la Pampa de Achala o el Pan de Azúcar, el mismo cruce de la cordillera, o lo que sea.

La gente, en general, comete errores elementales que son mucho más fáciles de corregir de lo que ellos creen; simplemente hay que tener espíritu de autocrítica como para aceptarlos y erradicarlos. Por supuesto que hay quienes nunca aprenderán a manejar y eso lo sabemos todos. Hay quienes nacen con cualidades para la pintura o los trabajos manuales y sin embargo no tienen la menor idea de cómo se maneja un auto. Para ejemplo basta viajar de Buenos Aires a Mar del Plata y tomar conciencia de que nadie (90 %) usa el espejo retrovisor antes de pasar a otro vehículo y se pega flor de espantada cuando siente la frenada a sus espaldas del que viene a 130 km/h y le apoya el paragolpe en la cola. Encima, todavía hacen señas como si el loco fuese el otro. En fin... eso sucede y sucederá siempre porque a Mar del Plata va todo el mundo. Pero el que maneja en la montaña es otro tipo de gente.



CONSEJOS PARA LA MONTAÑA



Como usted no va a tratar de bajarle el tiempo a nadie, esta foto sirve para indicar cómo NO se debe andar en la montaña. Dejando deslizar el auto se consigue que las cubierats se rompan y sufran al morder piedras con el talón. Otra cosa es en carrera...

Estos consejos que les daremos a continuación no son para que usted agarre su Fiat 600 y trate de cruzar la Pampa de Achala en 1h45m, sino para que no se encuentre con sorpresas o sepa resolver situaciones que no figuraban ni en su libreto ni en el manual de fábrica. Son para que usted viaje al mismo ritmo de siempre pero con mayor seguridad, y por otra parte sepa resolver momentos difíciles teniendo la precisa para cada caso.

1º **NO FATIGAR LOS FRENOS.** Principalmente si son de campana, ya que con el uso indiscriminado de los frenos los recalienta y su eficacia disminuye en un 50 %. Si los frenos son de disco, el asunto cambia, pues los de este tipo, si bien toman temperatura, no pierden poder de frenaje sino que, por el contrario, mejoran levemente. Por supuesto que uno de los puntos que se debe tener muy en cuenta es si se está en pendiente ascendente o descendente. En caso de ir en subida, los frenos casi no hay que usarlos para entrar en una curva, pues al largar el acelerador, el vehículo pierde velocidad inmediatamente. En cambio, si el auto va bajando habrá que frenar con mucha anticipación para no tragarse la curva, pues las distancias de frenaje son —por lógica—, mucho mayores. Hay algo elemental que también debe tenerse muy en cuenta. Si usted va en pendiente descendente use el mismo cambio de marcha que usaría para subir esa misma cuesta...; de esa forma el motor siempre lo ayudará a frenar.

2º **FORMA DE FRENAR.** El asunto no se soluciona con el simple accionamiento del pedal a fondo y nada más. Por el contrario. Los caminos de montaña generalmente son de ripio y [illegible]na a fondo las ruedas se van a bloquear, pero el auto seguirá derecho. ¡Así no! ¿Cómo? Supongamos que usted llega por una corta recta de montaña y viene a 90 km/ en cuarta y tiene una curva a cien metros en la que deberá entrar a 40 km/h. Frene en forma enérgica pero no "clavando" y deje el pedal pisado siempre, llevando el auto derecho para que no se empiece a poner de costado. Ponga el cambio inmediato inferior (3ª ó 2ª, depende de la cantidad de marchas) y cuando esté sobre la curva largue totalmente el freno y acelere dosificando el pedal para entrar a la curva con el motor "tirando". Si le parece —es aconsejable en caminos muy tortuosos— puede peinar antes el freno con el pie izquierdo o con el derecho, eso va en gustos, para certificar que el sistema funciona. Todo esto, lógicamente, con la debida antelación y un tramo antes de iniciar la frenada. Cuando ya esté sobre la curva no se olvide de tocar bocina si la curva es ciega. En general la gente no la usa, usted úsela siempre.

3º **LAS CURVAS CIEGAS.** Son las más peligrosas porque no existe la posibilidad de ver si viene otro vehículo en sentido contrario y ésa es una de las sorpresas más desagradables que nos regala la montaña. Para evitarlo, nada mejor que tomar bien por su mano (la derecha) y hacer todo el trayecto de curva en su senda y con todas las lamparitas encendidas para evitar imprevistos. Además siempre conviene tocar la bocina para anunciar nuestra llegada al viraje.

4º **ADIVINANZA QUE NO FALLA.** Los pilotos dotados para andar en la montaña dan un consejo que no falla. En una curva ciega (donde no se ve la salida) si hay peralte (camino inclinado hacia el lado de adentro) levante, frene, ponga el cambio correspondiente y doble tranquilito. Ahora bien: si no ve peralte, o sea que el camino sigue plano, péguele fuerte, aunque con precaución, porque eso indica que la curva es amplia y no existe problema. No hay excepciones, pero cuídese.

5º **EN CASO DE APURO.** Si pierdo el control del auto, nunca lo deje ir sino, por el contrario, doble más aún y trabe el auto (apuntando siempre a la montaña, obvio) buscando provocar el trompo. Si le pega a la montaña no se haga problemas: las piñas en caminos de montaña son siempre a velocidades bajas y, por consiguiente, sólo atentan contra la chapa.

6º **JAMAS CORTE EL CONTACTO.** Se han dado muchos casos de accidentes serios debido a conductores que cortaron el contacto porque se quedaban sin nafta y necesitaban ahorrar para llegar a la primera estación de servicio. Consecuencia: generalmente los autos nacionales tienen traba de dirección y al cortar el contacto se traba el volante y la piña es inevitable. Si necesita ahorrar nafta ponga punto muerto cuando encuentre rectas en bajada, aunque no sea lo correcto.

7º **MIRAR, MIRAR Y MIRAR.** Siempre mirar y estar alerta. Mire hacia abajo y hacia arriba. Muchas veces la montaña le da oportunidad de hacerlo cuando viaja en una rectita corta y puede distraer la vista. Los caminos de montaña son en caracol y la tierra que se levanta anuncia la presencia de algún vehículo en sentido contrario.

8º **COMO PARAR.** Si tiene necesidad de parar en la montaña para sacar una foto con la patrona y los chicos, cerciórese muy bien de que el auto quede en 1ª velocidad y con el freno de mano puesto... ¡Ah! corte el contacto. Cuando se baje recoja una piedra más o menos grande y colóquela adelante o atrás, depende de la inclinación del camino. Cuando reanude la marcha trate antes de quitar la piedra y arrojarla al costado del camino.

9º **DE NOCHE.** Contra lo que todo el mundo supone y comenta, andar de noche en caminos de montaña es mucho menos peligroso de lo que se cree. Si uno dispone de buenas luces se puede viajar con seguridad, aunque con las precauciones lógicas que se deben tomar de noche, pero por otra parte los autos en sentido contrario se anuncian con mayor anticipación porque se ve el reflejo de los faros a gran distancia.

10. **CUIDAR GOMAS.** Para ello nada mejor que evitar andar con la "cola afuera" o derrapando por el ripio. De esa forma las cubiertas se deforman más y apoya el flanco que siempre es mucho más débil que la banda de rodamiento; en consecuencia la cubierta se rompe. Tampoco es recomendable acelerar a fondo sino hacerlo en forma progresiva. **Como consejo lleve siempre dos gomas de auxilio, por las dudas.**

11. **ANDAR POR LA HUELLA.** Siempre por la huella. Nunca dejarla. Es su amiga en el ripio. Por allí se puede viajar sin problemas y con una tenida buena. Apenas salga de ella y agarre el colchón de ripio, su vehículo comenzará a moverse caprichosamente y si no tiene experiencia le costará mucho dominarlo.

12. **CONSIDERE:** Que en el piso de ripio los autos no frenan ni por asomo como en el pavimento o en la tierra. Tampoco andan derecho y pueden comportarse de otra forma. Ayude al auto con la caja de velocidades. Si no tiene experiencia en ese terreno, viaje tranquilo y doble relativamente despacio.

13. **NO SERRUCHAR.** Trate de no serruchar el volante porque eso no conduce a nada cuando viene a tren de turismo. Los volantazos no son aconsejables; sólo cuando se viene muy fuerte y hay que corregir o doblar muy finito esa táctica rinde sus frutos. En general y a la velocidad que usted anda en la montaña con su señora y los niños... no vale la pena.

14. **VENTANILLA ABIERTA.** Viaje siempre con la ventanilla abierta. El viento no lo va a molestar porque en la montaña pocas veces se superan los 80 km/h y de esa manera usted podrá escuchar la bocina del que viene del otro lado y estar más en contacto con el ambiente exterior. Lo mismo por si se le rompe el parabrisas, situación en la que tendrá que sacar la cabeza por la ventanilla hasta poder detenerse.

15. **USELOS.** Nos referimos a los cinturones de seguridad. Si no los tiene, póngalos. Son muy importantes.

EN CASOS DE EMERGENCIA

Quedarse sin frenos. Si su auto no tiene traba de volante, corte contacto y ponga un cambio bajo antes de girar la llave. Caso contrario apúntele a la montaña en chanfle y... péguele fuerte. Es lo más conveniente.

Quedarse sin luces. Si recuerda cómo vienen los siguientes 100 metros, trate de acercarse a la montaña y vaya frenando. Saque la cabeza por la ventanilla, así evitará que los reflejos de las luces del tablero le impidan una visión clara, aunque sea de noche. Además, le deseamos suerte porque es lo peor que le puede pasar.

Rotura de parabrisas. Si encuentra un auto adelante suyo y tiene intenciones de pasarlo, espere una recta con camino amplio y páselo lo más lejos posible. Si viene en sentido contrario acérquese para que las piedras que lanza en abanico no puedan tomar altura y de esa manera lo alcancen. Si se le rompe, saque la cabeza por la ventanilla y pare. Tome un trapo —para no cortarse— y saque hasta los últimos restos de vidrio. ¡No rompa la luneta trasera! Cierre toda las ventanillas y no le molestará el viento, ya que el auto está cerrado casi herméticamente por efectos de la acción aerodinámica (colchón de aire embolsado).



Promocionar el automovilismo

LOS PLANES '71 DE LA AAAS



La Asociación Argentina de Automóviles Sport ha presentado ya su plan de actividades para 1971. Apoyo a una nueva categoría SP y a las clases menores

La Asociación Argentina de Automóviles Sport ha dado a publicidad su plan de actividades para 1971 y 1972. En este programa, la AAAS será una de las entidades que contribuirá a dar color al Campeonato Zonal de la Federación Nº 1 con la realización de competencias para Fiat 600, Citroën y Turismo Grupo 2. Por otra parte, los directivos de la entidad ya se encuentran abocados a la organización de las "6 Horas Internacionales Grupo 2", para lo cual se han cursado ya invitaciones a los distintos clubes y entidades automovilísticas de Uruguay, Paraguay, Perú, Brasil, Venezuela y Chile. Sin duda alguna, la realización de esta competencia ha de ser un paso muy importante para la concreción de la deseada unión sudamericana.

El programa de la AAAS es el siguiente:

2 de mayo: "6 Horas AAAS Fiat 600", reservada para automóviles Fiat 600 semipreparados, con puntaje para el Campeonato Zonal Metropolitano y Campeonato Interno de la AAAS. **16 de mayo:** "Rally Aniversario", festejando el 13º Aniversario de la Fundación de la AAAS y reservada a socios de la entidad. **9/10/11 de junio:** "Rally Independencia" con puntaje para el Campeonato Argentino. **25 de julio:** "6 Horas AAAS Citroën", reservada a automóviles de los modelos 2 CV y 3 CV semipreparados según reglamento de la Federación Nº 1 con puntos para el Zonal Metropolitano y el Campeonato Interno de la AAAS. **26 de septiembre:** "5ª Edición 6 Horas Internacionales Grupo 2", con puntaje para el Campeonato Argentino de las distintas categorías. **31 de octubre:** Carrera con puntaje para el Zonal Metropolitano e Interno de la AAAS para Grupo 2, clases A, B y C; Fiat 600 semipreparados, Citroën 2 CV y 3 CV semipreparados. Además se disputará la clásica carrera para socios con autos preparación libre hasta 2 litros. **28 de noviembre:** "Premio Clausura", con carreras para el Campeonato Zonal Metropolitano y Campeonato Interno de la AAAS. Categorías Grupo 2 (clases A, B y C), Fiat 600 semipreparados y libres, Citroën 2 y 3 CV semipreparados y libres, categorías hasta 2.000 cm³ preparación libre para socios únicamente y Sport Prototipos nacional hasta 1.150 cm³ y hasta 2.000 cm³.

Como se puede observar, el calendario de competencias de la AAAS es profuso realmente y si se observa detenidamente se va a ver que en la última fecha habrá una competencia reservada a automóviles SP de hasta 1.150 cm³ y hasta 2.000 cm³, lo que significará la primera oportunidad para que ese tipo de vehículos pueda pisar una pista. Podrán correr en esa carrera los Andino GT, los Tulietta, el Dogo, los Lotus Seven con mecánica Fiat, los prototipos que están construyendo Jurgen Nathan y Ernesto Santamarina con motores Peugeot y otros que a esa altura del partido estén ya listos para correr. Indudablemente, la AAAS vuelve a su temática de promoción de nuevas fórmulas y creemos que va a tener el mismo éxito que aquel que tuvo en sus primeras carreras de minijuniors (o Fórmula Cuatro).

Finalmente, la AAAS organiza para este año un nuevo curso de pilotos con una beca para el ganador, consistente en un curso de perfeccionamiento en Inglaterra. También continuará el famoso curso de banderilleros, pero con la idea de que la gente del interior también participe.

Como no podía ser menos, deseamos a la Asociación Argentina de Automóviles Sport el éxito que se merece en su ya extensa campaña en pro de la difusión del automovilismo y de nuevas categorías.

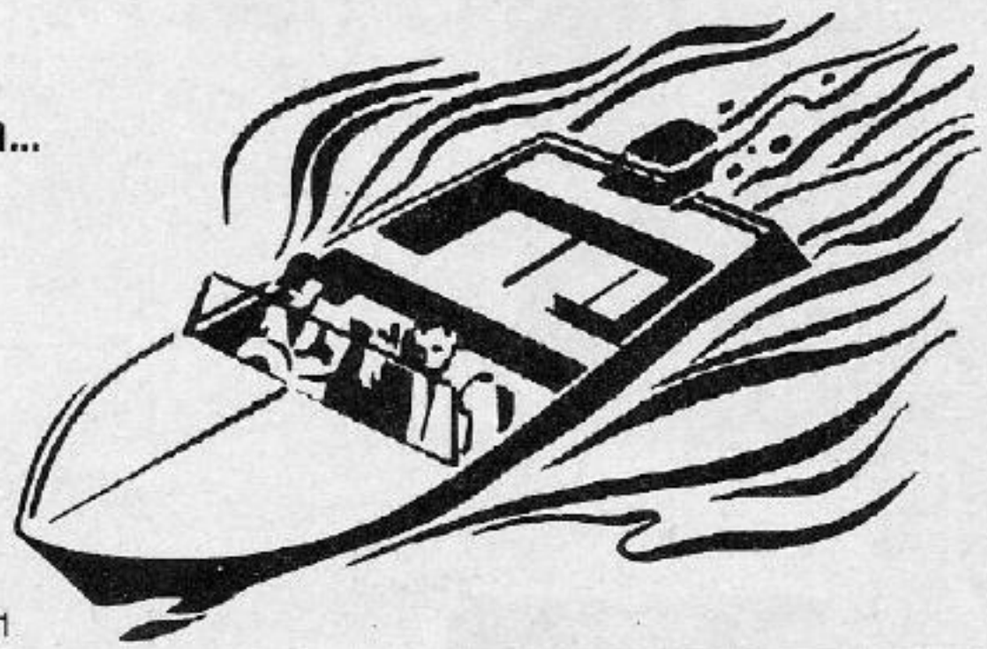
Si usa Champion nunca cambiará de marca



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 - Tel. 89-1611

LOTUS A TURBINA

EL SONIDO DEL FUTURO

El Lotus que estuvo a punto de venir a correr la Temporada Argentina. Comentamos aquí las opiniones de Emerson Fittipaldi, que fue quien lo condujo en la primera prueba seria a fines del 70, en Snetterton, Inglaterra. El Turbina debutará este año como un adelanto de lo que puede ser el coche de carrera del futuro

El Lotus a turbina; sobre el que mucho se presagió días antes de la carrera de F1 de nuestra última temporada a pesar de las noticias que, como cuentagotas, nos llegaban del Lotus 56B, tal como lo bautizó Chapman, al final no pudo verse en nuestro país. Sin temor a equivocarnos podemos decir que éste será el auto de carrera de los próximos cuatro o cinco años; la turbina avanza a pasos agigantados y solamente el motor rotativo parece serio rival —por lo menos en el campo deportivo— para eclipsar de una vez por todas al inacabable motor a pistón. Solamente hay que solucionar algunos aspectos técnicos, como ser la falta de desaceleración en el caso del motor a turbina— con respecto a su similar a pistón. O sea que para detenerlo todo queda bajo responsabilidad de los frenos, cosa no tan simple como muchos creen.

Se puede presagiar un cambio muy grande en el automovilismo deportivo. Si la turbina llega a ser cosa común, el manejo será muy diferente aunque el volante siga siendo redondo y el acelerador continúe a la derecha. La falta de caja de velocidades y la atención que tendrán que prestar los pilotos al momento de frenar variarán mucho el estilo de manejo. Amén de las diferencias que existirán entre la reacción de una turbina y el motor a pistón, y etcétera, etcétera.

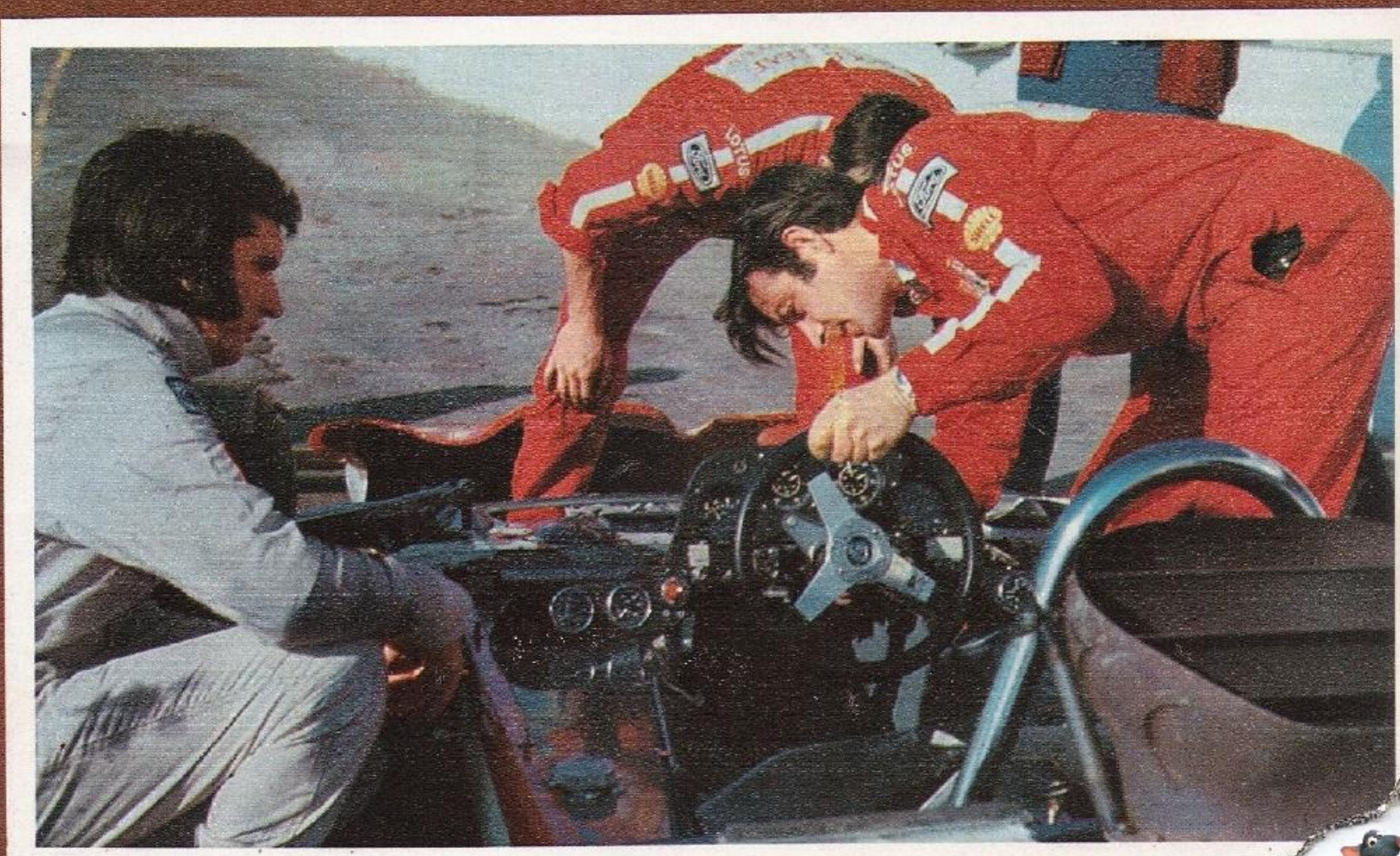
Como bien nos dijo Emerson Fittipaldi en la última temporada: "...considero que el Lotus a turbina es un auto sensacional, pero todavía es un poco salvaje para ponerlo en línea de partida". Después de triunfar en el G.P de EE. UU., Emerson Fittipaldi viajó a Snetterton para realizar las primeras pruebas del Lotus 56B. Prácticamente era el Lotus 56, similar al que corrió en Indianápolis en manos de Graham Hill y Joe Leonard, pero mejorado, con carrocería que recuerda en sus injertos aerodinámicos al nuevo Lotus 72. La turbina también fue modificada pero solamente a título reglamentario: se redujo la cilindrada relativa a 3.000 cm³, para adecuarla al reglamento de F1.

LA PRUEBA

Emerson Fittipaldi estaba ansioso por conocer la aceleración del auto, su ruido y fundamentalmente, por lo que le había dicho Chapman, probar cómo frenaba al encarar una curva lenta después de venir a mil por hora por una larga recta.

Después de acomodarse en el cockpit, regular volante y pedalera a su gusto, se encontró con dos pedales solamente, acelerador y freno, nada de embrague. Para ponerlo en marcha se accionan dos llaves: primero una general y posteriormente la del motor de arranque. Es entonces cuando la turbina comienza a vibrar, accionada por el motor de puesta en marcha. A partir de ese momento hay que esperar seis segundos (intervalo similar al que hay que mantener entre el accionamiento de la primera y segunda llaves); entonces se conecta la tercera y última llave, la que "enciende" la turbina.

Para la prueba de Snetterton el auto fue abastecido con nafta, pero puede funcionar indistinta-



BRAKE LINERS

MINT

EMERSON FITTIPALDI

LOTUS 56B TURBINE

EL SONIDO DEL FUTURO

FICHA TECNICA

CHASIS:
Monocasco de aluminio.

MOTOR:
Turbina Pratt & Whitney, modelo PT-6 de 560 HP.

TRASMISION:
En las cuatro ruedas, sistema Ferguson con traccion limitada en las ruedas delanteras.

FRENOS:
Cuatro a disco, Girling, ventilados.

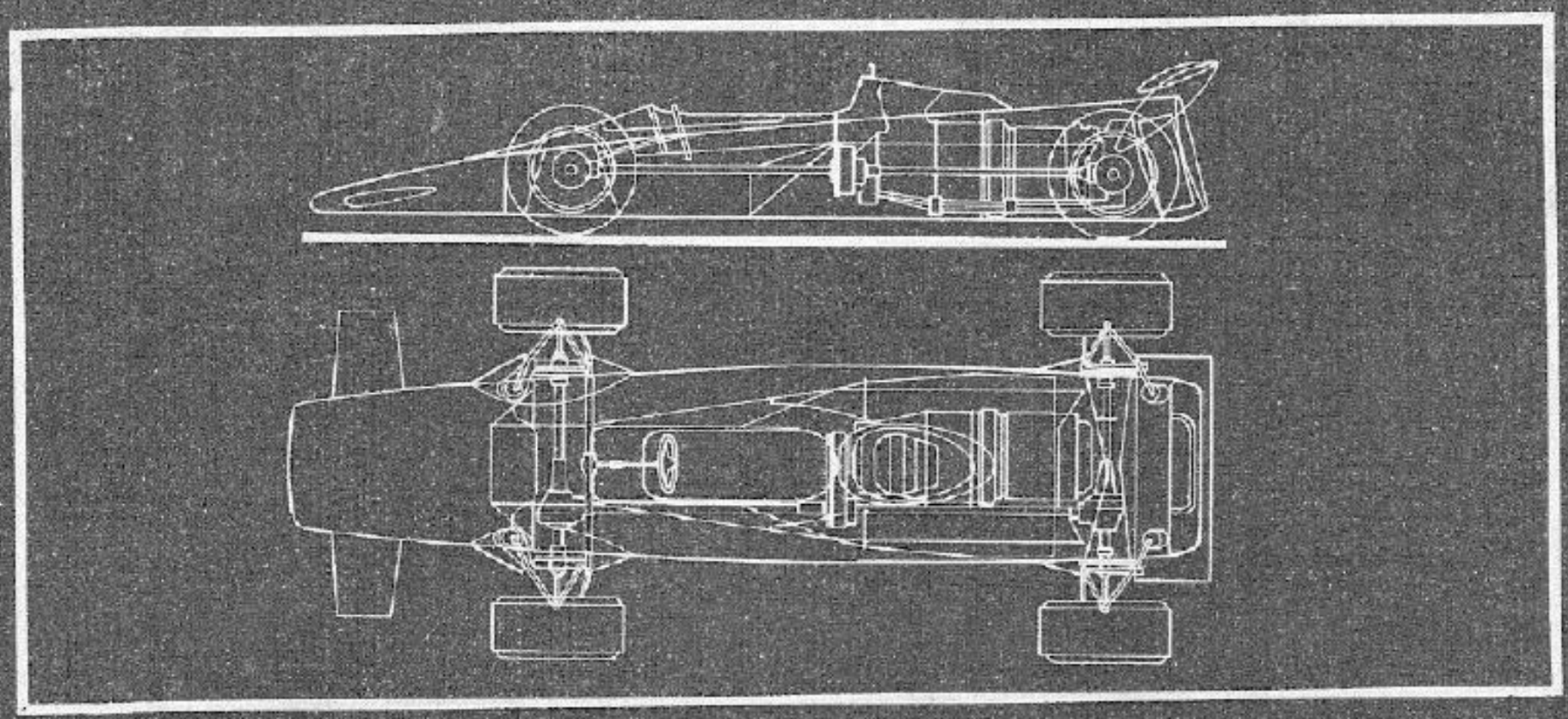
SUSPENSION:
Independiente en las cuatro ruedas, tipo Lotus 72.

MEDIDAS:

Distancia entre ejes	258 cm
Trochos (del. y tras.)	158 cm
Altura total	81 cm
Despeje	8,5 cm







mente también con querosene. Cuando el auto está listo para ponerse en movimiento se acelera la turbina y el sonido es similar al de un avión que está en la cabecera de pista listo para decolar. Si está muy acelerado es necesario pisar el freno para que no salga bruscamente hacia adelante. Según Emerson "hasta me asusté la primera vez por el ruido, parecía que en cualquier momento todo explotaría".

UN JET

No es exagerado compararlo con un jet. Para ponerlo en marcha necesita baterías auxiliares tal como un avión. Una vez funcionando trabaja simplemente con su propia batería. Cuando los mecánicos retiraron las baterías auxiliares fue el momento en que Emerson recibió la orden de partir... salió de los boxes acelerando levemente, tanto como para ir sintiendo de a poco la potencia del aparato. El motor de la turbina trabaja a unas 35.000 rpm; ese es el límite máximo de vueltas del motor, pero no tiene cuentavueltas. Prácticamente se puede decir que es innecesario, no hay peligro alguno de pasarse de las 35.000 rpm ya que la misma inyección de combustible, automáticamente, lo evita.

Un instrumento marca la potencia del motor o mejor dicho el porcentaje usado en ese momento; la cifra máxima es 104 %, la turbina trabaja siempre a altísimo régimen si se quiere tener una buena aceleración. Por lo tanto la fuerza útil oscila entre el 90 % y el 104 %.

Emerson, cuando salió de los boxes partió con un 70 % de la potencia máxima. Cuando entró a la recta principal aceleró al máximo y se llevó la primera sorpresa: tarda unos segundos en llegar a los 90 % de fuerza a diferencia del motor a pistón que gracias a los oficios de la caja de velocidades es de reacción más rápida. Pero Emerson aseguró que "entre los 90 % y 104 % era impresionante la aceleración, jamás creí que tuviese tanta".

En reemplazo del embrague, la turbina posee un sistema de fricción que permite que el auto se ponga en movimiento con poca rotación del eje de álabes. "Cuando en una recta viajaba a 295 km/h. comencé a frenar cuando estaba a 400 metros de la curva. Ahí me di cuenta del problema de este auto: pararlo." ¿Las razones? Los frenos tienen sobretrabajo: además de no contar con el poder desacelerante del motor la turbina continúa al mismo régimen que tenía antes de sacar el pie del acelerador. O sea que los pobrecitos frenos delanteros tienen que disminuir la velocidad del auto y además hacer que la turbina vaya perdiendo vueltas gradualmente. Por eso es tan difícil de parar el Lotus 56B.

En el primer viraje, de 80 km/h., después de habérselas rebuscado aceptablemente para parar el auto, Emerson notó que a la salida del viraje el auto estaba nuevamente en un 70 % y para llegar al 90 % mínimo tardó nuevamente unos tres segundos, demasiado tiempo para perder en una carrera. Cuando se detuvo después de cinco vueltas, los frenos delanteros estaban calentísimos (son internos tal cual el Lotus 72). El mejor tiempo había sido de 1m32s, más o menos el mismo que un Fórmula 3 bueno.

"Para manejar este auto se necesita una técnica especial, es necesario entrar a las curvas frenando y acelerando a la vez para que el motor mantenga el 90 % de fuerza. Pero no es tan fácil especialmente cuando se entre tan al límite, el auto se te escapa para cualquier lado. Pero cuando las cosas comenzaron a salir mejoré los tiempos, llegué a hacer 1m28s en algunas vueltas..."

EL ACOSTUMBRAMIENTO AL AUTO

Poco a poco fue puliendo su manejo, su nuevo manejo. Algo realmente diferente de lo quel estaba acostumbrado a hacer. En las entradas de las curvas frenaba lo máximo posible, entraba al viraje frenando con el izquierdo pero sin bajar el pie del acelerador, tanto como para mantenerlo en el 90 %. El Lotus 56B se comporta como un auto de tracción delantera, se va de trompa y la cola se mantiene firme. Un detalle increíble: después de las segundas cinco vueltas las pastillas de freno se habían gastado totalmente.

Posteriormente se fueron bajando los segundos, hasta llegar al mejor registro: 1m24s, menos de dos segundos del mejor registro de Emerson para ese circuito con el Lotus 72. Pero una horita después, luego del cambio de spoilers delanteros bajó aún más ese tiempo, clavando en 9/10 más solamente la diferencia en contra con el Lotus 72.

Sin lugar a dudas la aceleración es increíble, especialmente en las largadas. Acelerándolo al 90 % y manteniéndolo frenado para en el momento del banderazo largar el freno y hundir aún más el acelerador, se obtienen rendimientos muy superiores a los del 72 a pistón. "Además las ruedas no patinan porque tiene tracción en las cuatro..."

Quizá tarde más de un año la terminación de este aparato. Urge solucionar inmediatamente el problema de frenos, se calientan demasiado por el exceso de trabajo y no hay pastilla que aguante. Otro problema algo serio es el consumo de combustible: deglute el doble más que un F1 convencionalote (1 litro por kilómetro). Chapman es el único por el momento que está abocado a desarrollar el auto a turbina, pero sin vuelta de hoja será el auto de carreras del futuro.



adivina, adiv


1

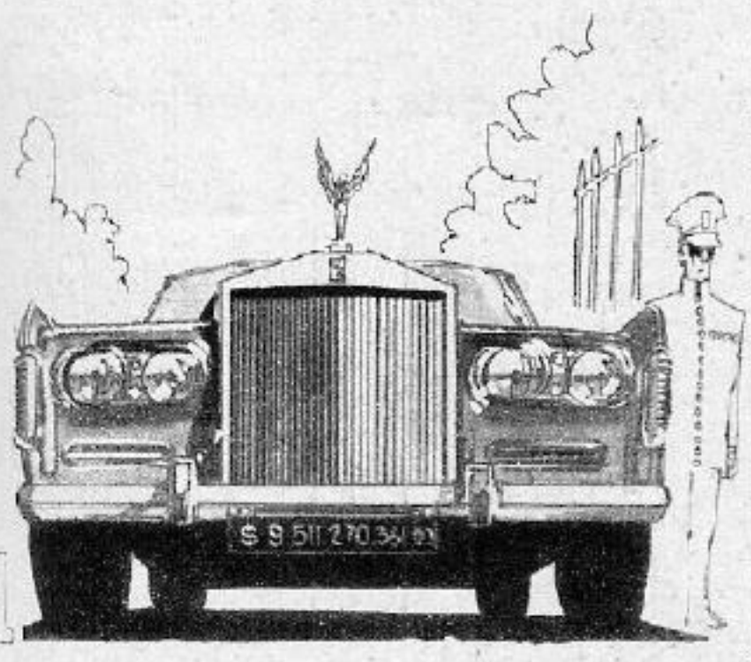

2


3


6


7


8

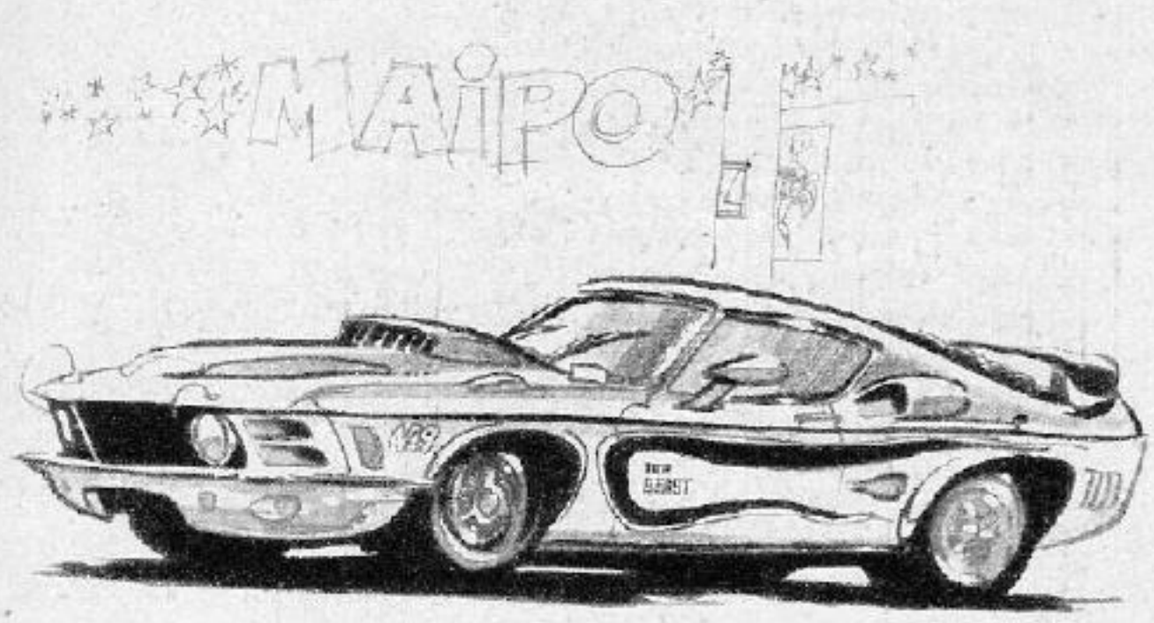

11

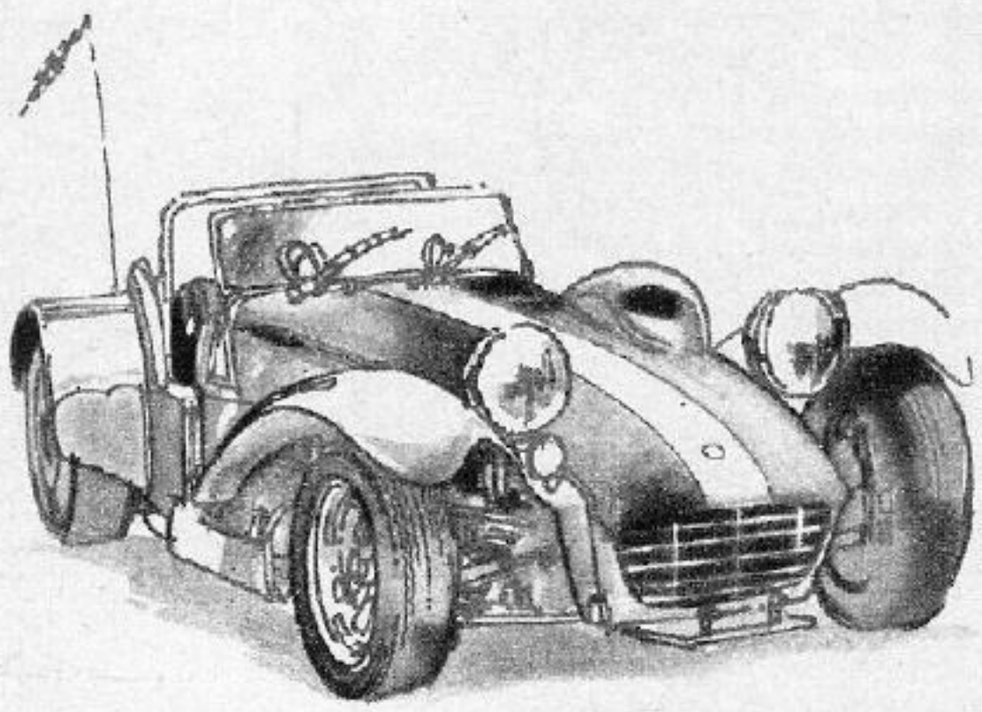


12



13



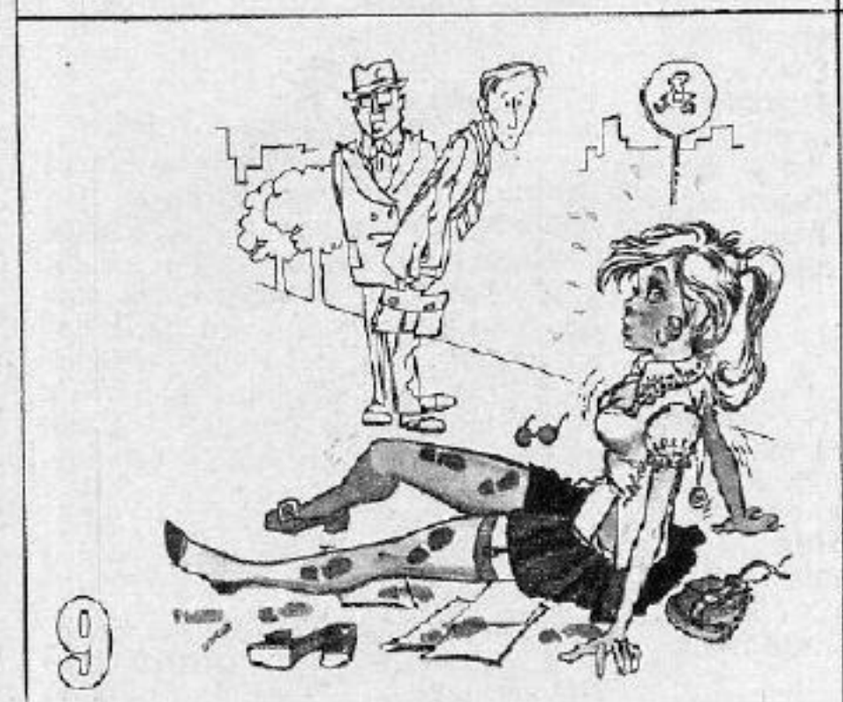

17



...inador...

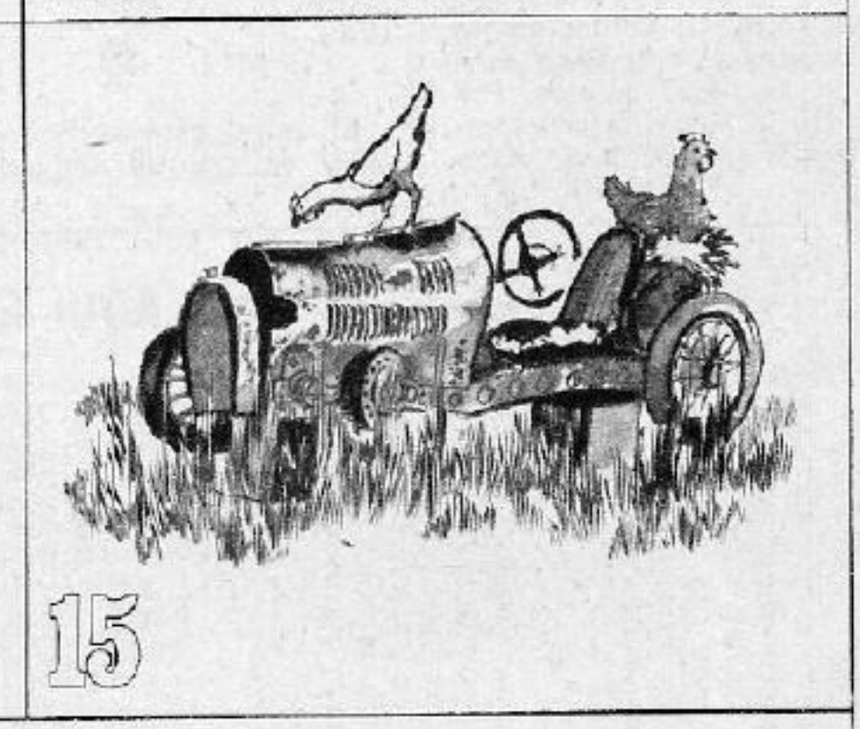


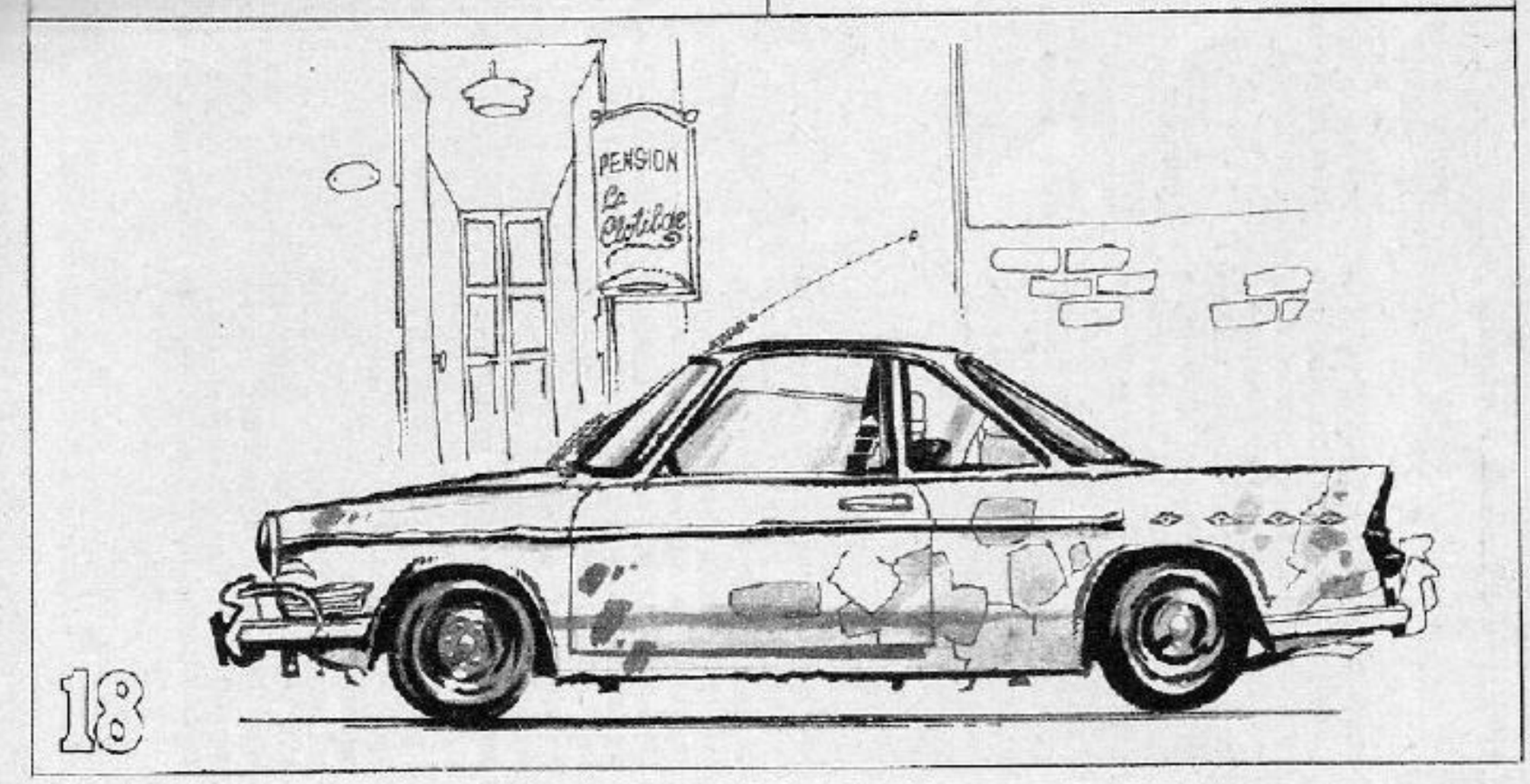








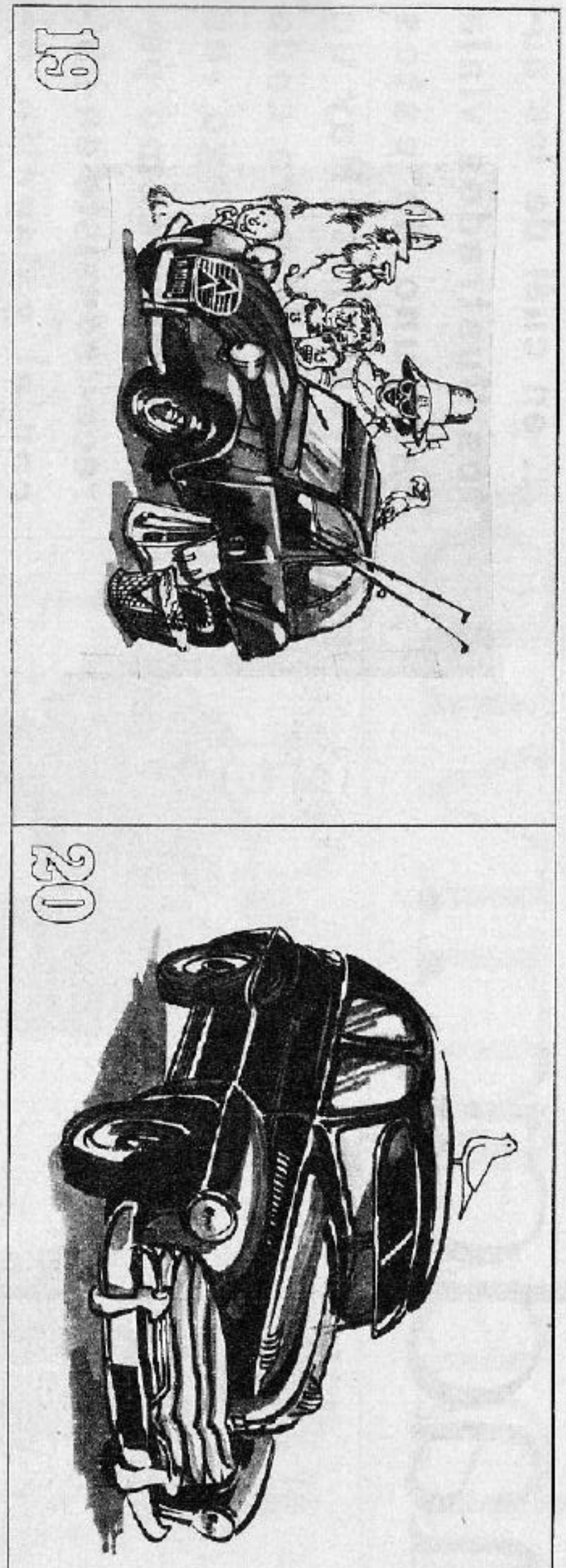




... en cuál de los autos ilustrados viaja cada uno de estos personajes. Hay un personaje para cada auto y el juego -no tan simple como parece- consiste en ubicar al galancito de TV, el obeso cura de pueblo, el oficinista tipo, una loca que mejor ni hablar, un carnicero venido a más, un ciruja, un gamuza como pocos, un romántico barbeta, una chica que se gana la vida decentemente y un modernito con todo el sekendengue, en el auto que posee o que utiliza para viajar cada uno de los representativos personajes.

Aclaramos: 1°) No dejarse llevar por las apariencias; 2°) Usar la perspicacia y la sutileza, cualidades que conviene desenterrar algunas veces





dale a su viejo que le instale el consultorio.

✿

Si adivinó **nueve**, en el codo le llueve. Y póngase 9 puntos. Usted no es Siegmund Freud, pero puede llegar a serlo en breve. Persevere.

✿

Si acertó con **ocho**, coma los bizcochos solos. Obviamente, se anotará 8 puntitos a su favor. Usted es bastante inteligente. Por casualidad... ¿usted no era el mejor del grado en la escuela "Difunta Correa" del distrito escolar XXI, hace más o menos unos 18 años?

✿

Si acertó **siete**, su actuación no estuvo brillante, pero todavía está del lado de los muy buenos. Por casualidad... ¿usted no se copiaba del mejor alumno que hace unos 18 años iba a la escuela "Difunta Correa" del distrito escolar XXI? Anótese 7 puntos.

✿

Si acertó **seis**, está jugadito del lado de los buenos; en cualquier momento sube o baja. Ojo: la próxima vez que le hagan adivinar algo, Anótese no más los 6 puntos. Por esta vez, pasa...

✿

Si —en cambio— exprimió su mollera intentando resolver el dilema, le daremos una calificación para que evalúe su sentido crítico y su capacidad de observación.

✿

Y aquí va el puntaje: si adivinó **todas**, usted es Siegmund Freud. Póngase 10 puntos y después pídale a su viejo que le instale el consultorio.

✿

Si acertó **cuatro**. Flojito... flojito... No le diremos nada más. Usted ya sabe lo que tiene que hacer. Anótese cuatro puntos

✿

Si acertó **tres, dos o uno**, da lo mismo. Usted no distingue un chancho de un lavatorio. Tenga cuidado; por ahí se come un lavatorio adobado o se lava las manos con un chancho. En cada caso, anótese 3, 2 ó 1 punto, respectivamente. Le sugerimos tomar un curso con los Rosacruces... A ver si por ese lado saca algo en limpio...

✿

Si no acertó **NINGUNO**, usted vive en un **SOTANO INUNDADO**. No se moleste en anotar ningún punto; el punto es usted. ¿No notó si últimamente lo cargan en la oficina, o le hacen la cama furca en su casa? Despiérte, Pierrot...

Puntaje: Antes de ir directamente al grano, queremos decirle esto: si en lugar de esforzarse para adivinar usted vino directamente a la página de las soluciones, se las leyó de punta a punta y después se divirtió con los dibujitos, permítanos decirle que es usted un amigote de la vida fácil, que seguramente lee CORSA al lado de la pileta, tirado en una reposera y con un planter punch o cualquier otro trago caribe en la mano.

Y AQUI ESTA LA LISTA DE SOLUCIONES:

Personaje Nº 1, va con el auto Nº 18. Es el típico galancito que recién comienza a hacer extras en películas o algunos cortos publicitarios de TV. Como tiene que gastarse toda la mosqueta en pilchas, peluquería y cosméticos, vive en la pensión "La Clotilde". No puede tener más que una cupecita De Carlo, aunque en el emblema diga BMW...

•

Personaje Nº 2, va con el auto Nº 20. Obeso sacerdote —preconciliar, por supuesto— destacado en una parroquia de pueblo chico. Por lo general, poseen modelos del '38 al '47, especialmente Ford, Chevrolet o Plymouth. Por ahí aparece algún Hudson o Nash. Si tuviera auto más moderno, es porque mete los deditos en la alcancía...

•

Personaje Nº 3, va con el auto Nº 19. Típico burócrata con rasgos inusuales de inteligencia. Observar que tiene un auto que se compran los inteligentes que tienen poca guita.

•

Personaje Nº 4, va con el auto Nº 14. Señorita alegre o liviana de cascos. No queremos ser bocinas, pero la del cuatro "B" sabe de dónde salió el Spider 850...

•

Personaje Nº 5, va con el auto Nº 16. Señor que comenzó vendiendo chuletas a domicilio y que movió en el interín los pisos suficientes para llegar a intermediario. De ahí a la cadena de carnicerías hay un solo paso. Con toda la mosqueta en un paquete de papel de diario, se metió en la primera agencia de autos importados y dijo: "**Quiero el más caro, quiero...**". Le vendieron el más faolero.

•

Personaje Nº 6, va con el auto Nº 11. No es la primera vez que se muere un mendicante zaparrastroso, para dejar como herencia mansiones, fábricas, propiedades y el Rolls Royce que aparece en la ilustración, aunque a la fábrica no le guste mucho el asunto...

•

Personaje Nº 7, va con el auto Nº 15. La Bugatti no pertenece al mendigo, como la mayoría piensa, sino al romántico barbudo que se enloquina ante un veltsto farotto comprado —muy caro— a un botellero. Mientras tanto, la Bugatti espera ansiosa que alguna vez en la vida el romántico se decida a arreglarla, dejando el romanticismo de lado y dándole al laburo pesado.

•

Personaje Nº 8, va con el auto Nº 13. Sí...., ya sabemos...., el gaturuzo se las sabe todas... Le ensenó a manejar a Jackie Stewart y dicta cátedras en el Oubá, enfundado en su campera Les Leston repleta de escudos y exhibiendo el Rolex a quien lo quiera mirar. Luego guarda cronómetros, cierra la campera... y se va a casa en el primer taxi que pase por la puerta del automóvil, porque... no tiene auto.

•

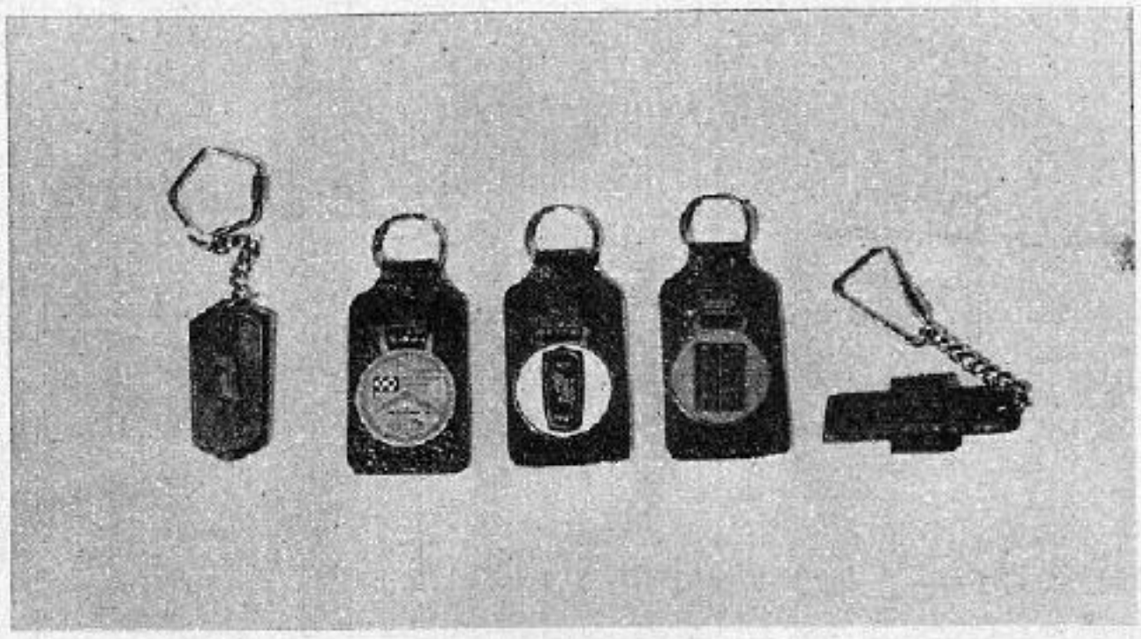
Personaje Nº 9, va con el auto Nº 12. Señorita muy de hoy, que se gana la vida llevando niños al colegio en la vieja Kombi VW. Independientemente, decidida... y valiente para lidiar todos los días con la manga de demonios que le pasan por arriba desde las siete de la mañana.

•

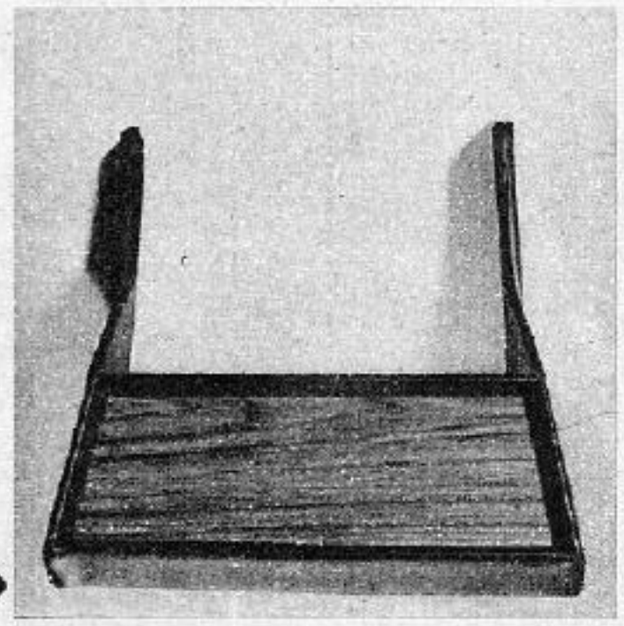
Personaje Nº 10, va con el auto Nº 17. Joven con dinero de mas. Conoce todos los bolches. La vida le sonríe.... pero desde que el papá le compró un Lotus Seven vive pagando boletas a los vigilantes que —vaya a saber por qué— no le sonríen...



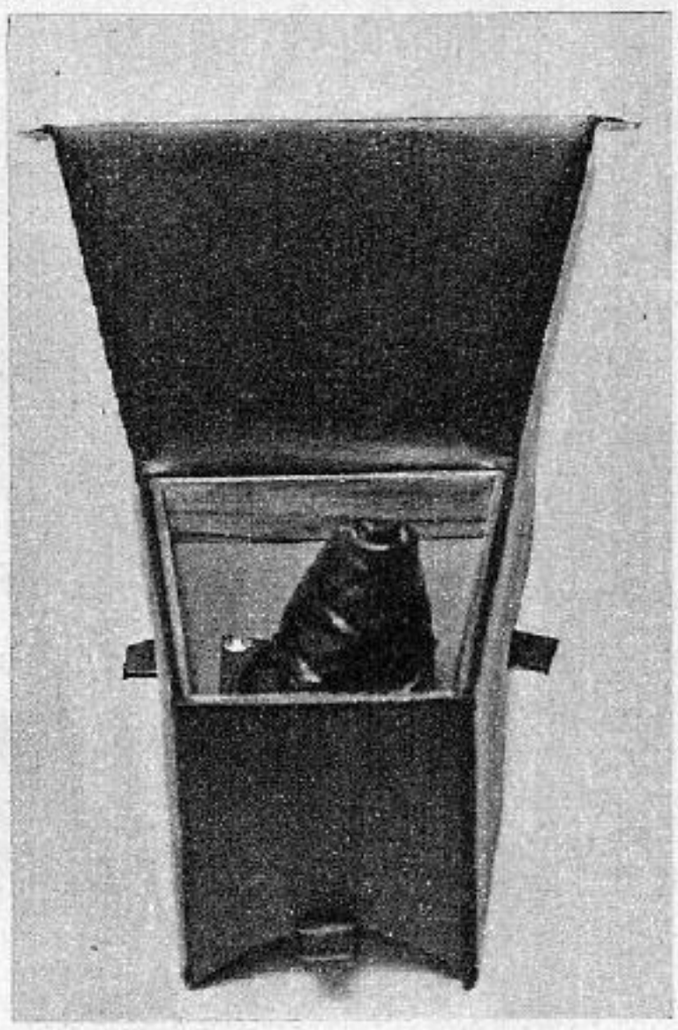
la vidriera de corsa



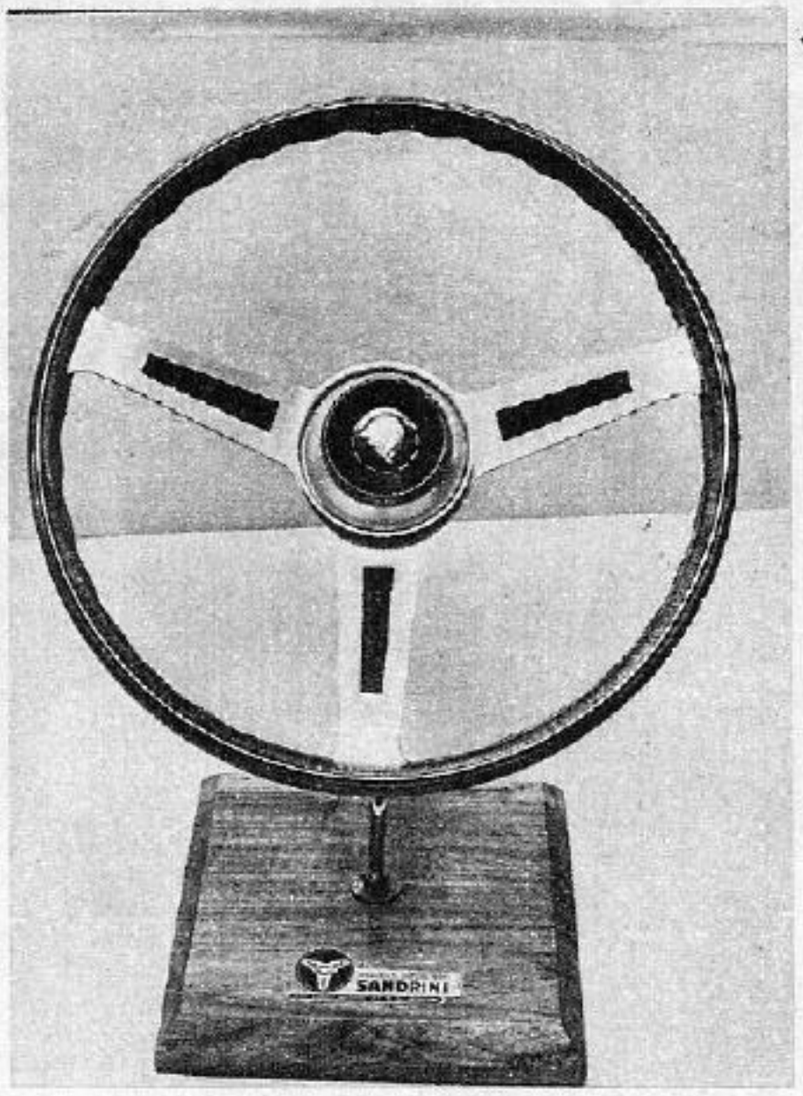
Llaveros varios modelos, $ 7. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



Consola Fiat 1600, $ 35. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



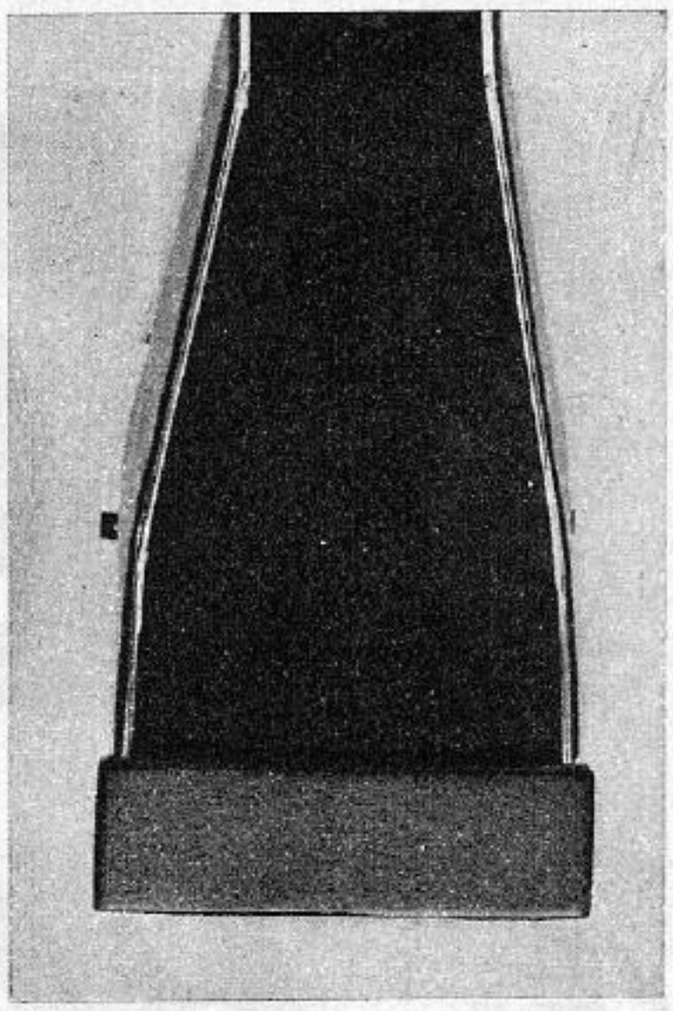
Consola para palanca al piso e instrumental, Anglo-Franc, Avda. Alem 1110, Capital.



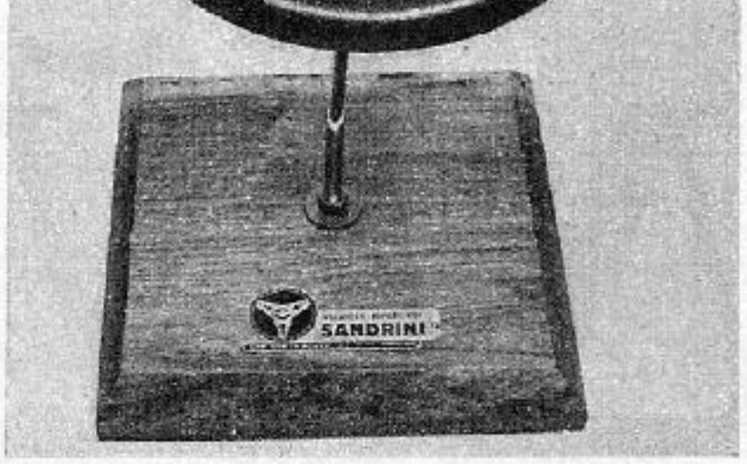
Peugeot "Le Mans", volante Sandrini, 40 de diámetro, de viraró y aluminio. Aprox. $ 146.

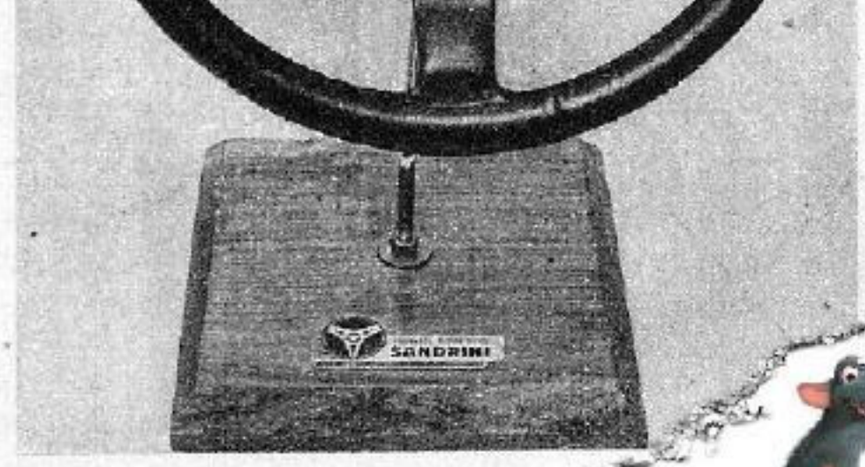
Volante Sandrini, diámetro 33, cuero, costura negra, para Fiat 600, NSU, De Carlo, y Fiat 1100, 1500 y 1600, aprox. $ 136. En agentes autorizados.

Volante Sandrini, F-1, Torini, modelo universal para autos americanos, incluyendo Peugeot 504, cuero y aluminio. Aprox. $ 175.



Consola para Peugeot 504, radio e instrumental, $ 86. Anglo-Franc, Avda. Alem 1110, Capital.



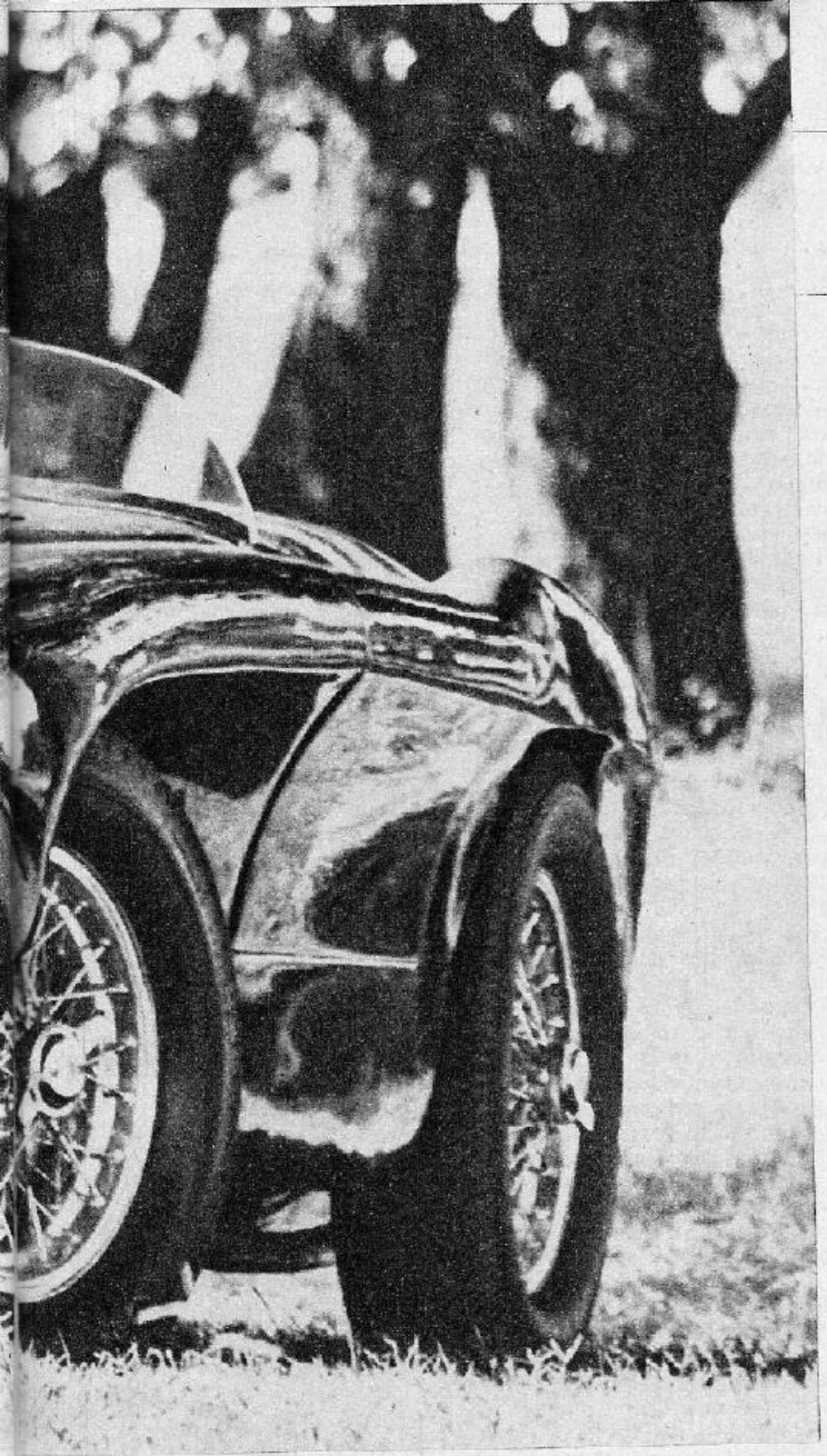




FERRARI 212

"LA NIÑA BO

CORSA



VIVEN AQUI

Después de dos años de intenso trabajo de restauración, revivió el que fuera el auto sport más lindo de nuestro país en su momento. La carrocería de Vignale es posible que haya sido un ensayo y sea única. Corrió los Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires y en 1954 fue segunda en la categoría 3 litros. Renacida, ahora vuelve a vivir aquí.

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



INTER

ONITA")

Le decían "La Niña Bonita" en su momento de plenitud porque era —casi por inclinación unánime— el auto sport más lindo de nuestro parque.

La trájo José Froilán González al principio de los años '50 (posiblemente fue un regalo de la fábrica mientras el "Cabezón" defendía el estandarte del caballito rampante). Después siguió el inexorable proceso biológico por el que ha pasado la mayoría de los pura sangre que vinieron a pastar en nuestra tierra: la llegada fascinante magnificada por un rancio pedigree sobre sus ruedas tuvo su momento de días felices y consecuente apogeo, comenzó su decadencia ignor[illegible] para terminar —final[illegible] agonizando (más ig[illegible]



PARA

VIVEN AQUI

nunca) tirada en un patio cualquiera a la intemperie.

Menos mal que apareció un buen samaritano —como también suele ocurrir— que pagó doscientos mil pesos por los despojos (hace dos años) y comenzó con paciencia la tarea de restauración. La voluntad mecánica y el cariño de Carlos Cerana por el fierro hicieron que renaciera con todo el clima, la potencia y el estado general (de origen) que tenía cuando aquellos primeros 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.

En 1954 se inscribió con la Ferrari 212 Inter la pareja Lucio Bollaert - Angel Maiocchi para participar en la primera edición de la que sería tradicional prueba internacional (cuando los coches salían en el recorrido a la avenida General Paz). Finalizaron octavos en la clasificación general y segundos en la subdivisión hasta 3 litros. El año siguiente el mismo auto (propiedad de Angel Maiocchi) entró en la misma carrera pero en esa oportunidad piloteado por su propietario junto con "El Pescado" Lostaló.

"Angel Maiocchi la había comprado prácticamente 0 km —recuerda Lucio Bollaert— y, en efecto, era el coche más bonito que teníamos. Pero seguramente el chasis era bastante anterior a la carrocería. Era prácticamente intenible, puede que haya sido el bastidor de una tipo 195 o de las primeras 212. Era mucho más difícil de conducir que la 212 de Bonomi, bastante anterior a la 212 Inter que corrimos. Es posible que naciera de una forma y luego el chasis fuera recarrozado con el diseño único (seguramente) de Vignale. No he conocido otra Ferrari con carrocería igual, aunque sí hubo un Osca muy parecido de líneas pero con techo duro. La 212 puede haber sido un ensayo de Vignale."

Después —relatan los cronistas— actuó en alguna oportunidad en las carreras que se hacían en la Costanera de Buenos Aires conducida por Maestreti. En ese entonces la Ferrari estaba como en sus mejores momentos: Maiocchi la había llevado a Italia —Cerana conserva las boletas de recibo de Ferrari —para reparar casi íntegramente el motor e intentar modificar la carrocería agregándole un techo. "Pero —dice Cerana— Vignale se negó terminantemente a realizar el injerto."

Poco después o mucho después comenzó su caída. Que terminó ... Libertador y Bulnes, donde ...rió prolijamente a la som... viejo nogal. Hasta que ...

...RRSA

apareció su actual propietario. Y comenzó la tarea de restauración, que no fue nada fácil. La carrocería estaba completa, en general todo estaba completo y original. Pero el motor había sufrido los embates de tantas "manos negras", muchas cosas habían sido "mejoradas", algunas faltaban y otras estaban rotas. No obstante, el coche salió de su sombrío purgatorio con casi todos los doce cilindros en marcha.

Pasaron dos años y el coche revivió. ("Ricardo Sapia y Rodolfo Recadito fueron quienes trabajaron en la restauración.") "El cigüeñal me lo regaló Fangio —repasó Cerana (los metales de las bancadas habían sido modificados adaptando el mismo sistema de los motores Ford)—. Lo sacó de un motor Ferrari que estaba en el taller de los hermanos Nanni y había sido del coche que después corrió Carlitos Travers en el autódromo con motor Peugeot. Esta otra Ferrari fue de Miguel Angel Barrau y él se la dio a Fangio con el motor desarmado. Se la llevaron sin retirar todos los fierros; cuando lo fui a ver a Fangio me mandó a lo de Nanni y me llevé lo que me faltaba para armar mi motor."

Así revivieron a la "Niña Bonita", una niña bien que llegó a la Argentina heredera de un apellido que para entonces ya era reconocido a pesar de su breve abolengo.

En 1930 Enzo Ferrari se hizo cargo de las actividades deportivas de la casa Alfa Romeo formando la escudería que llevaba su nombre. Ese era el epílogo de casi una década de ligar su nombre con la marca mediante una intensa participación en carreras.

La escudería se mantuvo en actividad durante ocho años y finalmente, especulando con la sobrada experiencia, en 1938 Enzo Ferrari resuelve construir sus propios automóviles. Su primer auto, el tipo 815, fue diseñado por Alberto Massimino y estaba construido a partir de elementos Fiat, como hacían casi todos los pequeños constructores italianos de preguerra. Pero este primer diseño —un ocho cilindros en línea de 1.500 cm³— no tenía nada que ver con los coches que Ferrari anunció oficialmente en 1946 y que serían los primeros en llevar su apellido como marca.

Hacia fines de 1946 Ferrari anunció tres modelos, todos ellos impulsados por un nuevo motor de 12 cilindros en V diseñado por Gioacchino Colombo. Estos coches llevaron la denominación "Tipo 125" de fábrica. Y las tres variantes del 125 era el "Sport", "Competizione" y "Gran Premio". De éstos, los dos primeros hicieron el principio de su exitosa campaña en 1947. La elección de Colombo como diseñador de los motores no pudo ser más acertada —y muy inteligente—, ya que él había realizado el motor del Alfa 158 que fuera invencible durante cinco temporadas. Después Colombo sería el creador del motor de seis cilindros para Maserati que impulsó a los logrados monopostos de la Fórmula 2,5 litros en vigencia de 1954 a 1957.

El motor de las Ferrari sport fue evolucionando gradualmente a través de los tres años siguientes. Se aumentó primero a 2 litros (con esta cilindrada impulsó a las tremendas Tipo 166 Mille Miglia), después a 2,3 litros, a 2,5 litros y finalmente a 2,7 litros alrededor de 1950. En esos días Ferrari cayó en cuenta de la importancia del mercado americano que para entonces prácticamente monopolizaba —en cuanto a coches deportivos— Sidney Allard. Al mismo tiempo pensaba en un motor de mayor cilindrada (sin compresor) para equipar a un coche de Grand Prix. Se lo encargó a Aurelio Lampredi, para que sobre el V-12 rediseñara un nuevo motor, y así nacieron los 3,3 litros que luego llegarían a los 4.100 cm³.

"La Niña Bonita" es hija de la Tipo 166 de 1948. Las que llevaron el motor que originalmente nació como litro y medio y pasaron —en su primer escalón evolutivo— a los dos litros. La relación diámetro/carrera era de 60 x 58,8 mm, lo que arrojaba una capacidad de 1.995 cm³. Tenía dos árboles de levas a la cabeza y la caja escalonaba cinco marchas hacia adelante. La potencia era de 130 HP a 6.000 rpm. El chasis tenía suspensión delantera independiente por elástico trasversal y el clásico brazo triangular. La trasera, rígida, tenía elásticos semielípticos. Con estas características, el coche aceleraba de 0 a 80 km/r en 7,3 segundos y la velocidad máxima alcanzaba los 200 km/h en su derivación para la Mille Miglia.

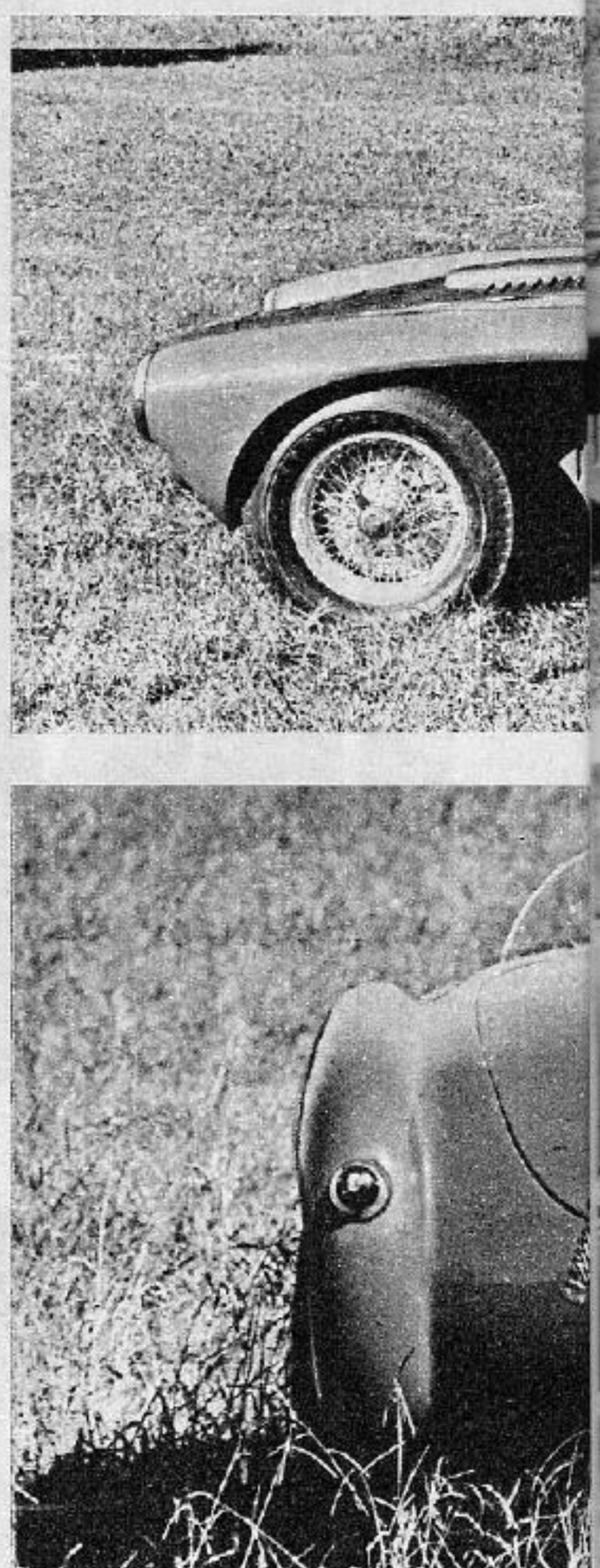
Estas 166 derivaban directamente del primer Ferrari, luego se agrandó el diámetro de los cilindros para que quedaran 65 x 58,8 mm de diámetro/carrera, lo que arrojaba un total de 2.340 cm³. Este motor se puso en un chasis de mayor distancia entre ejes y se lo denominó 195 Inter.

La inmediata modificación llevó el motor a 68 x 58,8 mm de diámetro/carrera y 2.562 cm³ de cilindrada en 1950. Y conjuntamente un nuevo tipo de Ferrari se ponía en circulación, la Tipo 212. Seguía manteniendo el doble árbol, la caja de cinco marchas y la potencia se elevaba a 170 HP a 6.500 rpm. La suspensión seguía manteniéndose básicamente igual, con el agregado de reactores que guiaban el diferencial. La aceleración en este nuevo modelo hacía posible alcanzar los 80 km/h en 8 segundos (con partida detenida) y una velocidad máxima de 192 km/h.

A ésta la sucedió una versión de menor distancia entre ejes denominada 212 Export y, para finalizar la evolución, apareció la última expresión del mismo motor impulsando al tipo 225 S (había sido llevado a 2,7 litros).

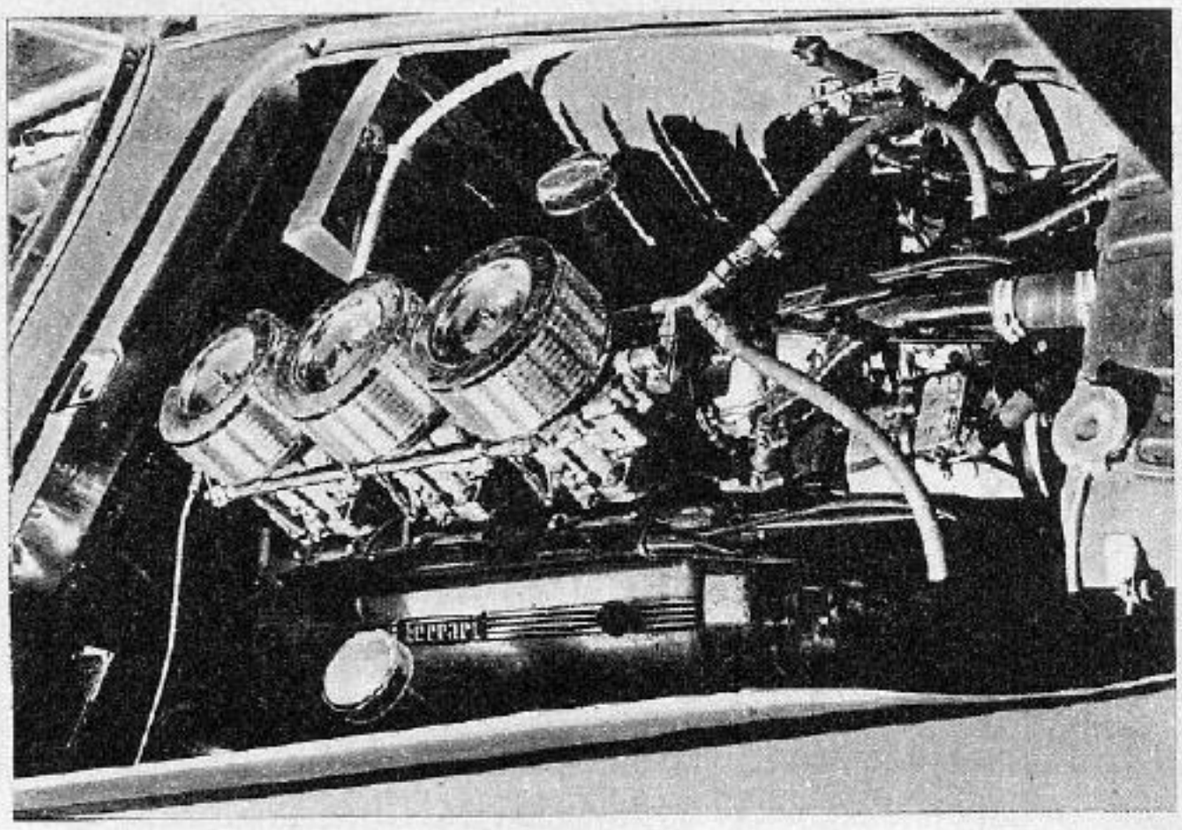
"La Niña Bonita" es una 212 Inter (Export), denominación que implica el motor de 2.562 cm³ (derivado inmediato del 195) y una menor distancia entre ejes con respecto a la original 212 (estas más cortas son las 212 Export).

Se salvó casi porque sí, un poco por casualidad. Revivió y ahora vuelve a vivir aquí. Mientras no la exporten.









CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA FERRARI 212 INTER

Motor: Cilindros 12 en V a 60°. Relación diámetro/carrera: 68 x 58,8 mm. Cilindrada 2.562 cm³. Potencia 170 HP a 6.50 rpm. Compresión 8:1. Válvulas a la cabeza comandadas por dos árboles de levas a la cabeza. culatas de aleación liviana, tres carburadores duales invertidos Weber 36 DCF/3, dos bombas de nafta mecánicas, refrigerado por agua, capacidad del radiador 13,5 litros.

Trasmisión: Tracción trasera, embrague monodisco seco, caja de cambios de cinco marchas con la segunda, tercera, cuarta y quinta silenciosas, tercera y cuarta sincronizadas y quinta demultiplicada, comando por palanca central.

Chasis: Bastidor de tubos elípticos soldados, travesaños de tubos redondos y para mayor rigidez dos travesaños centrales en equis. Suspensión delantera independiente con elásticos trasversales, suspensión trasera con ballestas y reactores, amortiguadores hidráulicos sistema Houdaille. Rodado de 6.40 x 15.

Medidas: Entre ejes 2.260 mm, trocha delantera 1.278 mm, trocha trasera 1.259 mm, largo 4.100 mm, ancho 1.500 mm, alto 1.350 mm, despeje del suelo 170 mm. Peso 950 kg.

Velocidad máxima 185 km/h con relación final de 5:1 [illegible] km/h con relación fin[illegible]

RECORDS MUNDIALES



La Unión Internacional Motonáutica es el ente rector internacional que reglamenta el deporte motonáutico a nivel internacional. La República Argentina se encuentra representada ante ella por el Yacht Club Argentino, que constituye nuestra autoridad nacional. Aparte del valor estadístico que constituye toda recopilación de records la ocasión no es mala para recordar que todo aquel que desea batir un record mundial (homologado por la U.I.M.) debe hacerlo en una "cancha" oficialmente medida. Tal como están las cosas en este momento no poseemos en nuestro país ninguna "cancha" medida por el Yacht Club Argentino, de forma que, aunque quisiéramos, no podríamos batir ningún record sino en forma extraoficial. No hace mucho Pedro Soriano bajó casi 180 km/hora el record sudamericano para la categoría KB y, según él mismo ha dicho, tiene intenciones de preparar un equipo para aspirar al mundial de 5 litros. En caso de que él, o algún otro, se decida, lo más razonable es, a través del club a que pertenezcan, iniciar las gestiones para que el Y.C.A. "oficialice" una distancia determinada. La Laguna de Junín, el Cadillal, Potrero de los Funes (cuando tiene agua), son quizá los lugares más apropiados para efectuar las tentativas. El año pasado, a mediados del mismo, la Federación Motonáutica Argentina organizó las tentativas de records nacionales sobre el kilómetro lanzado. Para este año, a mediados de julio, se organiza el evento nuevamente. Claro que con un interés adicional: las tentativas exitosas devengarán puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles 1971. Existiendo este año puntaje diferencial para las carreras, aún no se sabe cuál será la escala a aplicar para los records, pero se estima que han de ser los mismos puntos que se usan en las carreras de circuito.

¿Vale o no la pena batir un record? ¿Aporta algo positivo al deporte andar un solo kilómetro más rápido que otro? Es una discusión antigua, cada posición tiene defensores y detractores. Pero más que tratar de determinar si realmente vale o no, veamos qué representa. Representa que durante un lapso de tiempo un motor funciona en sus condiciones más críticas y severas sin fallar una sola explosión; un motor en el cual se ha buscado la "precisa" en cada detalle, con ensayos y más ensayos, con ese toque mágico que consiga unos pocas vueltas más de la hélice.

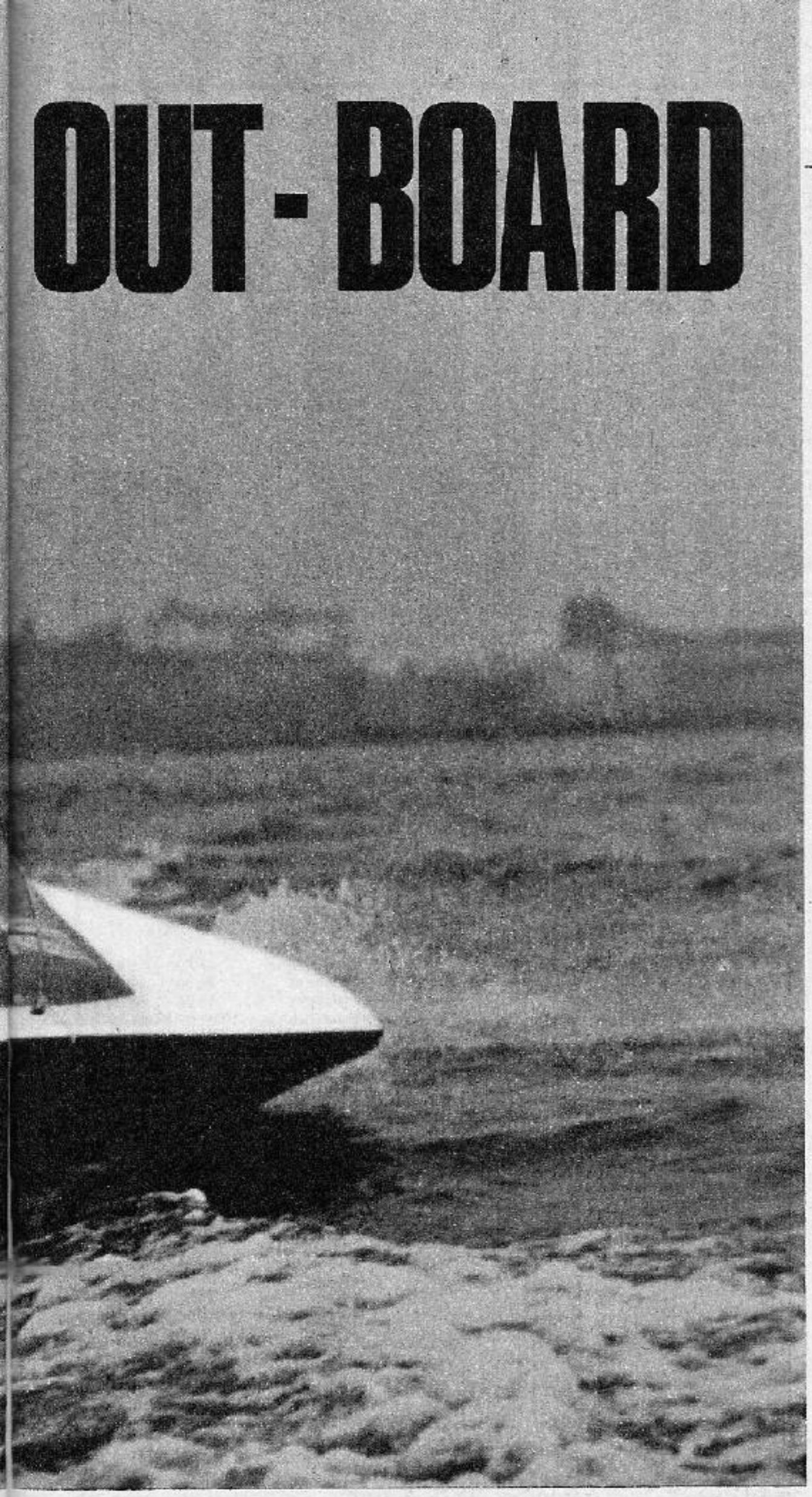
El casco debe soportar por su parte los esfuerzos derivados de la velocidad con el mínimo peso establecido y es ya un lugar común que el diseño de los cascos se divide en dos grandes conceptos: hidroplanos y catamaranes. Los hidroplanos ofrecen una tentadora apariencia: apoyan apenas en tres puntos, se aplican perfectamente bien a potencias no muy elevadas y, con grandes motores, su resistencia al avance es tan pequeña que permite desarrollar altas velocidades. Los catamaranes tienen el inconveniente (o mejor dicho característica) que para poder "salir" del agua precisan una buena potencia; obtienen así el perfecto "llenado" del túnel de aire y limitan su apoyo al elemento propulsor y extremo de pontones. Pero la verdadera diferencia aparece en cuanto se presenta la marejada. Allí el cas-

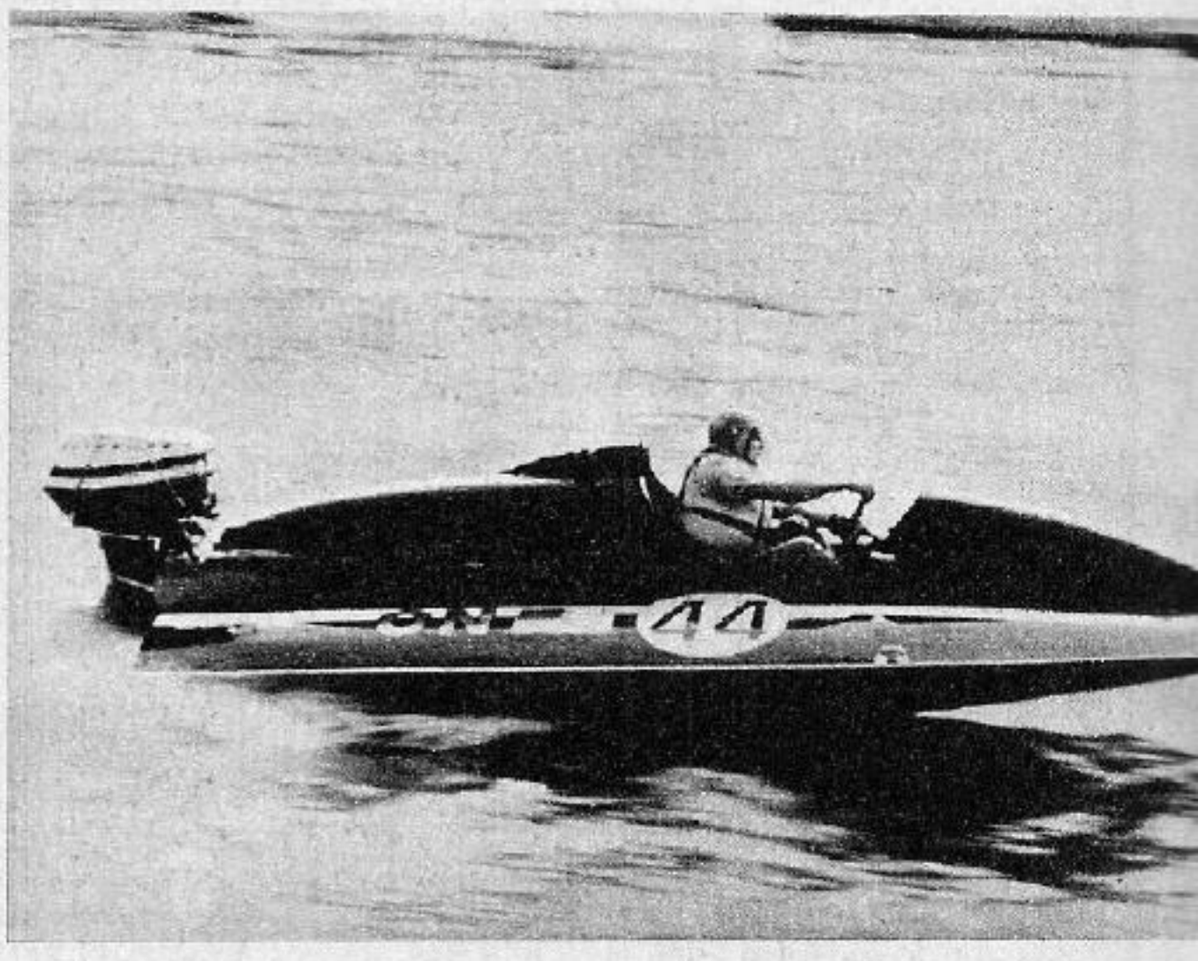


OUT-BOARD

motonáutica

Lista de los records mundiales con motores fuera de borda homologados por la Unión Internacional Motonáutica. La necesidad de una "cancha" oficial en la República Argentina para efectuar las tentativas. ¿Qué significa batir un record? Hidroplanos y catamaranes. En la clase hasta 175 cm3 el record de velocidad superó los 100 Km/hora





co tipo catamarán se destaca incuestionablemente, pudiendo mantener toda su velocidad cuando el hidroplano debe disminuir la suya por efectos del oleaje.

Estas consideraciones son las básicas en las que se desarrolla la elección de un casco para tentar un record; elegido el casco es cuestión de ir modificando, experimentando, calculando, improvisando. Al final se obtienen unos pocos kilómetros más de velocidad que la que obtuvo otro piloto en otro país en otra oportunidad. Y ésa es la satisfacción del piloto y del técnico. Haber acertado obteniendo el resultado anhelado. Bajo ese aspecto debe mirarse la planilla que se da por separado. Cada simple renglón representa muchos esfuerzos ¿Buscamos la comparación con tiempos locales para ver cómo andamos? Por ejemplo en la OF, nuestros inolvidables hidroplanos del Lago de Palermo, el record mundial está en más de 177 km/hora. Los nuestros creemos que deben de andar cerca de los 135. Así podríamos seguir, pero es justo reconocer que las posibilidades mecánicas y de mercado son totalmente diferentes. Allá en Europa, hay lucha de firmas, lucha de empresas, y por lo tanto hay fuerte apoyo financiero a toda empresa que signifique destacar el nombre de una marca por encima de otra. En tanto no se den acá condiciones similares dediquémonos a analizar los records fuera de borda. Nos permitimos recomendar el de velocidad de la O-I con 210 km/hora (1500 cm³) y el de velocidad de la O-J, 105 km/hora con sólo 175 cm³ de cilindrada.

ABREVIATURAS Y SIMBOLOS UTILIZADOS

Tipo: clase de record
Nac.: nacionalidad del piloto
Casco: Nombre del constructor
Millas: en millas terrestres por hora
KM: en kilómetros por hora
Vit: record de velocidad pura
Fnd: record en prueba de fondo
1H, 2H, etc.: records de duración horaria
10M, 15M, etc.: records de competición
AR: Argentina
AU: Australia
BE: Bélgica
CA: Canadá
DE: Alemania antes de 1939
DB: Alemania Federal
DD: Alemania Democrática
FI: Finlandia
FR: Francia
IT: Italia
JA: Japón
GB: Gran Bretaña
MO: Mónaco
OE: Austria
PB: Países Bajos
PO: Polonia
SV: Suecia
SU: Suiza
US: Estados Unidos de Norte América

PARABRISA

SERIES CON MOTOR FUERA DE BORDA DE CARRERA

Clase O-J, hasta 175 cm³

Tipo	Piloto	Nac.	Fecha	Casco	Motor	Velocidad Millas	Velocidad Km
Vit	Frosenow	DD	1965	Seidel	V. E. B.	65.45	105,34
Fnd	Knubben	DB	1961	Schulze	König	56.28	90,58
2 H	Blankenfeldt ..	DE	1935	Pfennig	König	33.29	53,57
4 H	Chybowski ...	PO	1953	Gajecki	Gad	26.85	43,21
6 H	Chybowski ...	PO	1953	Gajecki	Gad	25.31	40,72
5 M	Barth W.	DD	1965	Pfennig	IWL	45.48	73,20
10 M	Barth W.	DD	1965	Pfennig	IWL	46.15	74,29
15 M	Bunger	DD	1965	Pfennig	IWL	37.89	60,97

Clase O-A, hasta 250 cm³

Vit	Walin Gerry ..	US	1966	Hallum	Anzani	84.11	135,36
Fnd	Teruzzi G. ...	IT	1967	Schulze	König	63.56	102,45
1 H	Teruzzi G. ...	IT	1967	Schulze	König	52.08	83,82
2 H	Teruzzi G. ...	IT	1967	Schulze	König	42.00	67,59
4 H	Pagliano C. ..	IT	1938	Riva	Johnson	36.37	58,54
6 H	Pagliano C. ..	IT	1938	Riva	Johnson	32.67	52,57
5 M	Walin Gerry ..	US	1965	Halum	Anzani	68.97	111,00
10 M	Teruzzi G. ...	IT	1966	Molinari	König	56.93	91,61
15 M	Karolak	PO	1956	Gajecki	König	47.58	76,57

Clase O-B, hasta 350 cm³

Vit	Walin Gerry ..	US	1967	Hallum	Anzani	90.94	146,35
Fnd	Hellwig	DB	1961	Schulze	König	69.84	111,14
1 H	Zander C. E. .	SV	1965	Roos	Crescent ...	56.53	90,97
2 H	Serbelloni C. .	IT	1954	Posillipo	Mercury	44.46	71,55
4 H	Serbelloni C. .	IT	1954	Posillipo	Mercury	43.81	70,51
6 H	Serbelloni C. .	IT	1954	Posillipo	Mercury	43.18	69,50
5 M	Sutter L.	US	1965	Marchetti	Anzani	73.17	117,76
10 M	Fiorenza G. ..	IT	1966	Schulze	König	59.25	95,36

Clase O-C, hasta 500 cm³

Vit	Hennes P.	DB	1964	x	König	104.77	168,22
Fnd	Goetze	DB	1961	Schulze	König	67.89	109,27
1 H	Tord Rosen ..	SV	1967	Schulze	Crescent ...	59.95	96,48
2 H	Carena G. ...	IT	1955	Molinari	Carniti	56.86	91,50
4 H	Rousset L. ...	FR	1938	Chauvière	Evinrude ...	40.20	64,68
6 H	Casalini C. ..	IT	1937	Passarin	Laros	36.69	59,04
5 M	Hulgan Billy .	US	1967	König	König	77.06	124,01
10 M	Guérin A.	FR	1965	König	König	68.26	109,85
15 M	Guérin A.	FR	1965	König	König	68.00	109,43

Clase O-D, hasta 700 cm³

Vit	König Dieter .	DB	1964	x	König	106.79	171,88
Fnd	Goetze	DB	1961	Schulze	König	71.64	115,30
1 H	Stefanoni C. .	IT	1955	Molinari	Mercury	57.53	92,58
2 H	Casalini C. ...	IT	1955	Molinari	Mercury	56.59	91,07
4 H	Casalini C. ...	IT	1955	Molinari	Mercury	55.73	89,69
6 H	Casalini C. ...	IT	1955	Molinari	Mercury	54.54	87,77
5 M	Waldman	US	1964	Sidcraft	Mercury	79.50	127,96

Clase O-F, hasta 1.000 cm³ sin compresor

Vit	Entrop H.	US	1964	Entrop	Mercury	110.48	177,80
Fnd	Goetze	DB	1960	x	Mercury	76.68	124,41
1 H	Ludwig W.	DB	1968	Molinari	König	50.94	81,98
2 H	Vieser Walter .	DB	1967	Schulze	Carniti	45.31	69,70
4 H	Vieser Walter .	DB	1967	Schulze	Carniti	43.00	69,20
6 H	Vieser Walter .	DB	1967	Schulze	Carniti	43.20	69,53
5 M	Waldeman J. ..	US	1967	Entrop	Mercury	83.26	133,99

Clase O-X, hasta 1.000 cm³ con compresor

Vit	Ross	US	1960	Jones	Mercury	115.54	185,94
Fnd	Cafron	FR	1941	Rabu	Dupuy	63.79	102,68
1 H	Romani A. ...	IT	1938	Loterio	Laros	48.42	77,92
2 H	Romani A. ...	IT	1938	Loterio	Laros	46.49	74,83
4 H	Zwaro	PO	1954	Gajecki	Evinrude	39.96	64,31
6 H	Zwaro	PO	1954	Gajecki	Evinrude	35.52	57,18
5 M	Rose	US	1954	Swift	Mercury	63.63	102,39
10 M	Reclnet	FR	1955	x	Evinrude	36.84	59,29

Clase O-I, hasta 1.500 cm³

Vit	Walin Gerry ..	US	1966	McDonald	Evinrude ...	131.05	210,90
Fnd	Schulze Dieter.	OE	1968	Schulze	Johnson	64.46	103,73
1 H	Schulze Dieter.	OE	1968	Schulze	Johnson	62.67	100,85
2 H	Schulze Dieter.	OE	1968	Schulze	Johnson	61.61	99,47
4 H	Guillard A. ...	FR	1968	Cormorant	Mercury	57.77	92,87
6 H	Guilla d A. ...	FR	1968	Cormorant	Mercury	57.45	92,45

Clase O-N, hasta 1.650 cm³

Vit	Lowisin G. ...	SV	1969	Jansson	Chrysler	89.01	143,26
1 H	Wyss Ch.	SU	1968	Molinari	Evinrude ...	59.68	96,04
2 H	Wyss Ch.	SU	1968	Molinari	Evinrude ...	59.64	96,30
4 H	Argiles O.	FR	1968	Cormorant	Mercury	57.78	92,99
6 H	Argiles O.	FR	1968	Cormorant	Mercury	57.64	93,08

Clase BS (idem a la B pero con motor standard)

Vit	Fägerström S..	SV	1968	Schulze	König	73.92	118,97
Fnd	Knubben	DB	1961	Schulze	König	58.97	94,90
5 M	Lowe J.	US	1965	Marchetti	Mercury	60.26	96,98

Clase CS (idem a la C pero con motor standard)

Vit	Zander Carl ...	SV	1967	Schulze	Crescent	94.59	152,22
Fnd	Steinwaecher V.	DB	1966	König	König	72.36	116,45
1 H	Trögers A.	SV	1967	Schulze	Crescent ...	57.15	91,97

Clase DS (idem a la D pero con motor standard)

Vit	Fiorani A	IT	1966	Schulze	König	81.89	136,62
Fnd	Fiorani A.	IT	1966	Schulze	König	70.00	112,65
1 H	Fiorani A.	IT	1966	Schulze	König	67.73	109,21
2 H	Fiorani A.	IT	1966	Schulze	König	45.00	72,42
5 M	Dumartray	FR	1958	x	Mercury	39.04	62,83
10 M	Bruelli R.	IT	1967	Schulze	König	56.58	91,06
15 M	Dumartray	FR	1958	x	Mercury	35.50	57,53

SERIES CON MOTOR FUERA DE BORDA UTILITARIOS

Clase J-U, hasta 175 cm³

Vit	Mosahim	JA	1964	Japan Mfg	Hatsudoki ..	40.43	65,08
Fnd	Vahle F.	DD	1956	Besme	König	31.65	50,93
1 H	Vahle F.	DD	1955	Besme	König	29.44	47,38
2 H	Vahle F.	DD	1955	Besme	König	29.25	46,18
4 H	Vahle F.	DD	1955	Besme	König	27.86	44,84

Clase A-U, hasta 250 cm³

Vit	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	40.98	65,95
Fnd	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	38.87	62,55
1 H	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	37.75	60,76
2 H	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	37.57	60,46
4 H	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	35.62	57,32
6 H	Carena G.	IT	1955	Molinari	Mercury	26.47	42,60
5 M	Howlett	US	1958	Carlsen	Mercury	44.98	72,39

Clase B-U, hasta 350 cm³

Vit	Locatelli P. .	IT	1956	Molinari	König	54.71	88,05
Fnd	Locatelli P. ..	IT	1956	Molinari	König	50.86	81,85
1 H	Locatelli P. ..	IT	1956	Molinari	König	50.39	81,10
2 H	Locatelli P. ..	IT	1956	Molinari	König	47.23	76,02
4 H	Derrington	GB	1958	Derry	Mercury	25.25	40,63
6 H	Derrington	GB	1958	Derry	Mercury .. .	23.72	38,18
10 M	Sabatucci	IT	1956	Molinari	König	40.75	65,58

Clase C-U, hasta 500 cm³

Vit	Zander C. E. .	SV	1969	Molinari	Crescent ...	73.34	118,03
Fnd	Knubben	DB	1961	Molinari	König	50.32	80,99
1 H	Knoch R.	OE	1958	Molinari	Mercury	48.09	77,39
5 M	De Angelis G. .	IT	1956	Molinari	Mercury	44.39	71,44
10 M	Galimberti	IT	1956	Speedline	Mercury	45.22	72,77
15 M	Duflot	FR	1961	Simoneau	Mercury	27.37	44,04

Clase C'-U, hasta 600 cm³

Vit	Antognini	FR	1964	x	West Bend .	47.50	76,44
Fnd	Speroni P. ...	IT	1967	Molinari	Crescent ...	43.09	69,35
1 H	Speroni P. ...	IT	1967	Molinari	Crescent ...	42.38	68,21
2 H	Mlle Pétard ..	FR	1964	Chapron	West Bend .	37.17	59,83
4 H	Mlle Pétard ..	FR	1964	Chapron	West Bend .	35.41	57,16
6 H	Mlle Pétard ..	FR	1964	Chapron	West Bend .	35.97	57,89
5 M	Antognini	FR	1964	x	West Bend .	44.50	71,63
10 M	Antognini	FR	1964	x	West Bend	44.82	72,15
15 M	Antognini	FR	1964	x	West Bend .	45.01	72,44

Clase D-U, hasta 700 cm³

Vit	Boucquey G. .	BE	1965	Sauvage	König	59.89	96,38
Fnd	Cesarini	IT	1955	Posillipo	Mercury	53.73	86,47
1 H	Dell'Oro L. ...	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	46.32	74,55
2 H	Carniti P. L. ..	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	45.34	72,97
4 H	Dell'Oro L. ...	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	45.06	72,52
6 H	Anghileri P. ..	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	45.14	72,65
5 M	Le Forestier ..	FR	1960	Rocca	Mercury	46.79	73,71
10 M	Funaro	IT	1956	Molinari	Mercury	46.69	75,14
15 M	Le Forestier ..	FR	1960	Rocca	Mercury	45.39	73,05

Clase E-U, hasta 850 cm³

Vit	Miles Fred ...	GB	1968	Dalla Pietà	Carniti	58.15	93,58
Fnd	Carniti S.	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	54.94	88,41
1 H	Vasena A.	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	51.91	83,54
2 H	Carniti S.	IT	1968	Dalla Pietà	Carniti	51.60	83,05
4 H	Bisbal	FR	1962	Simoneau	Mercury	44.51	71,64
6 H	Bisbal	FR	1962	Simoneau	Mercury	44.83	72,16
5 M	Candelli	FR	1964	Matonnat	Mercury	50.90	81,92
10 M	Candelli	FR	1964	Matonnat	Mercury	51.12	82,28
15 M	Candelli	FR	1964	Matonnat	Mercury	51.32	82,75

Clase F-U, hasta 1.000 cm³

Vit	Goetze	DD	1958	Gehermann	Mercury	70.80	113,94
Fnd	Goetze	DD	1958	Gehermann	Mercury	60.53	97,42
1 H	Chapron	FR	1964	Chapron	Mercury	55.22	90,48
2 H	Candelli	FR	1963	Molinari	Mercury ...	46.43	74,72
4 H	Candelli	FR	1963	Molinari	Mercury	45.99	74,02
6 H	Force	FR	1963	Simoneau	Mercury	43.62	70,20
5 M	Chapron G. ..	FR	1965	Bisbal	Mercury	51.43	82,76
10 M	Chapron G. ..	FR	1965	Bisbal	Mercury	51.84	83,43
15 M	Chapron G. ..	FR	1965	Bisbal	Mercury	51.69	83,18

Clase I-U, hasta 1.500 cm³

Vit	Van der Velden	PB	1969	Baayens	Mercury	76.35	122,87
Fnd	Walter Horst ..	DB	1968	Cormorant	Evinrude ...	60.11	96,73
1 H	Walter Horst ..	DB	1968	Cormorant	Evinrude ...	58.38	93,95
2 H	Walter Horst ..	DB	1968	Cormorant	Evinrude ...	56.83	91,46
4 H	Walter Horst ..	DB	1968	Cormorant	Evinrude ...	56.11	90,29
6 H	Walter Horst ..	DB	1968	Cormorant	Evinrude ...	50.61	81,45

Clase N-U, hasta 1.650 cm³

Vit	Lieven Herman .	PB	1969	Baayens	Mercury	79.61	128,12
1 H	Lieven Herman .	PB	1967	Lieven	Mercury	55.63	89,52
2 H	Lieven Herman .	PB	1967	Lieven	Mercury	55.71	89,65
4 H	Lieven Herman .	PB	1967	Lieven	Mercury	55.48	89,28
6 H	Lieven Herman .	PB	1967	Lieven	Mercury	55.41	89,18



LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA de BUENOS AIRES

PANORAMA DE NECOCHEA

Con la invitación del Club Atlético Palermo y del Club Rivadavia de la ciudad de Necochea, que gestionaron nuestra excursión, con motivo de la realización del "Gran Premio Apertura de Automovilismo" para las categorías "Cafeteras y Turismo Mar y Sierras", con puntaje para el Campeonato Regional, y con la fiscalización de "A. Z. A.", o sea, la Asociación Zonal de Automovilismo, entidad que nuclea a todos los clubes que participan de estos eventos deportivos. Lamentablemente San Pedro no estaba de acuerdo con los organizadores y abrió todas las canillas el viernes 5 a la noche hasta el sábado a nuestra llegada a la madrugada, luego las cerró un poco, como para mantener el suspenso y de paso no dejar secar la pista. Pese a los ruegos y múltiples plegarias del presidente del Club Palermo, señor Carlos Saez, rodeado siempre y en igual actitud por el resto de la comisión directiva. Mientras tanto los amigos de la audición radial "Deportes a Nivel 71" Juan A. Danunzio y Carlos Muñoz de L.U. 13 Radio Necochea y Raúl Olivera con Neli Prieto en su audición "El Show de la Píldora" proclamaban nuestra presencia y publicitaban la competencia con la esperanza de su realización. El domingo a la mañana, con el mejor de los criterios se decidió la suspensión de la carrera; muchos eran los pesos a distribuir en concepto de premios: más de $ 800.000 (de los jovatos) en realidad no se pueden arriesgar así nomás, pues existía la incertidumbre respecto a la asistencia por parte del público, debido a lo inestable del tiempo.

Recién a la tarde mejoró un poco, pero no mucho, y dio cabida para que algunos visitantes y también algunos pilotos locales tomaran contacto con la pista con el fin de poner a punto sus coches y de paso "sacarse el gusto" de enroscar la chancleta hasta la tabla. Lo que ellos no sabían en verdad era (y sea justicia) nuestro interés por ver a los muchachos del sur y a sus máquinas en acción, así fuera en pruebas de entrenamiento, y allí fuimos junto al inseparable "cicerone" (de fierro) y amigo Alberto Espíndola, al circuito "Parque Pedro A. Zugazua" de propiedad del Club Atlético Rivadavia de aquella bonita ciudad. Comenzando por el circuito, pudimos apreciar que todos los de la zona sur son de una longitud un poco mayor que los de la zona oeste de la provincia de Buenos Aires, pues el de Necochea mide 1320 metros. Su trazado, ubicación, comodidades para el público, es decir arboledas y comodidades sanitarias preferentemente son las mismas, su ubicación muy cerca de la ciudad, con medios accesibles en todo sentido. Puede llegarse al circuito en monopatín, bicicleta o automóvil, también en sulky.

El tratado de la pista está hecho en base a la tan mentada "tierra tosca" que da sus buenos resultados, el ancho de la misma es de casi 10 metros aproximadamente con un trazado sumamente interesante, apto para todos los gustos, con rectas en ascenso y descenso, curvas más o menos amplias y también las hay muyyyy cerraditas, como para no entrar a lo loco y tener que volantear como un desesperado para poder corregir.

Como último detalle, el terreno es irregular, es decir está ubicado en una especie de loma. Pudimos ver y apreciar algunas máquinas en tren de prueba y puesta a punto, una Cafetera y varias de la categoría "Turismo Mar y Sierras": sin lugar a dudas la potencia de sus motores en ambas categorías difiere sustancialmente de la de las del Oeste, aquí las Cafeteras son hasta modelo 1933 y en "Turismo Mar y Sierras" la "cosa" es más seria pues la cilindrada no puede exceder los 5.000 cm³ como máximo y no se permite la participación de pick-ups, camiones, camionetas o furgones, después en adelante el gusto respecto a la preparación es poco menos que libre. Allí roncan, y cómo roncan, motores Ford 46 (vimos y oímos) motores Ford F 100 (caso Gallinotti), el coche de Omar A. Pirola, de Olavarría, con Chevrolet 230; Miguel "Paisano" Espertino con un chasis Whippet Mod. 1929 tiene montado un motor Falcon (el Futura) de 116 H.P.; en fin, cositas muy interesantes, que más lo podrían haber estado en caso de llevarse a cabo dicha prueba. Es de esperar que el ánimo no decaiga en los clubes organizadores Palermo y Rivadavia; nosotros trataremos de estar allí para cubrir la información a la vista de nuestros propios ojitos; con lo visto, si apenas sirvió para "un cachito así" de "aperitivo corsaiolo zonal". Es necesario que la comisión organizadora tome los recaudos con su debido tiempo y haga las paces, ceda concesiones, etc., etc., con el dueño de las canillas, nuestro querido San Pedro, para que se inicie de una vez por todas la actividad zonal de "A. Z. A." en las categorías Cafeteras y Turismo Mar y Sierras, porque "el soberano" así lo requiere, no más vacaciones . . . , así nos confiaba un ocasional y joven interlocutor nuestro.

A modo de ilustración, les comentamos que: el espectáculo da comienzo a la mañana, de 9.30 a 10 hs., con pruebas de clasificación, para pasar a la tarde a disputar las series y finales, claro, después que todos hayan dejado limpitas las parrillas, momentos antes pobladas de chinchulines, mollejas, chorizos, morcillas y una que otra tira de asado, con algún pedazo de vacío para completar el juego . . . ¿De la ensalada? . . . , bueno, a algunos les gusta con cebolla y a otros no, pero en lo que todos estamos de acuerdo es en que no deba faltar el vinito . . . si es una damajuana, mucho mejor . . . ¿acertamos? . . .

"Morfi" de lado, nuestra fugaz estadía en Necochea no pudo ser más movida, nos metimos en todo rincón donde era factible palpar la actividad "corsa" zonal, para poder tener una idea precisa de dicho movimiento y poder contársela a ustedes . . . ¡en jin! . . .

CLUB ATLETICO PALERMO

Entidad deportiva fundada el 13 de abril de 1948, está afiliada en "A. Z. A.", Asociación Zonal de Automovilismo. Comenzaron apoyando la práctica del fútbol, bochas, básquet, etc., etc., reúne en su seno afiliados de clase modesta, es un club sencillo donde el visitante se siente muy a gusto y donde el socio está como en su casa.

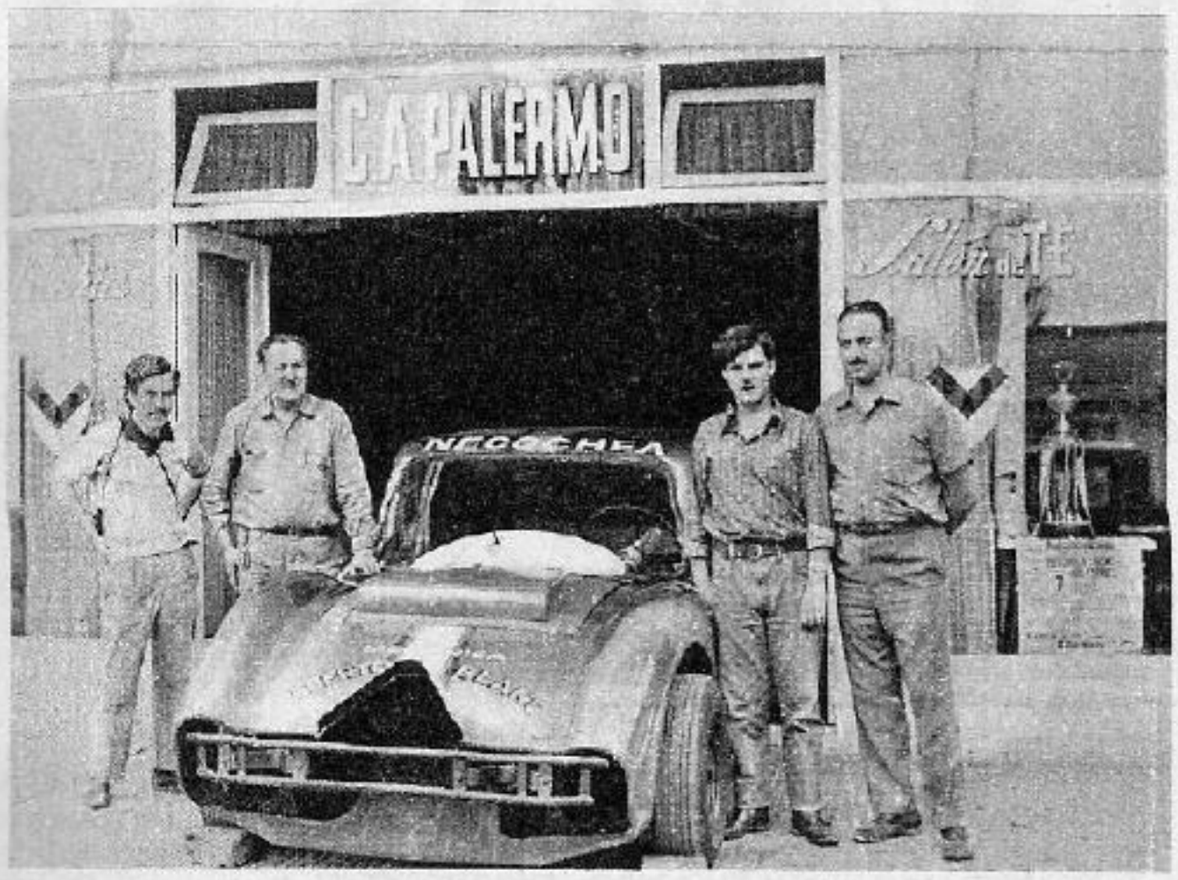
Comenzaron hace 5 años con el automovilismo deportivo con la Categoría Ford "T" semipreparado, y con la Categoría Libre como complemento, siendo ésta una de las maneras de llenar el vacío dejado en la afición por el desaparecido T.C. de nuestras rutas. La categoría Libre creció "a toda máquina" y en 1970 pasó a llamarse "Turismo Mar y Sierras" donde tienen cabida las tradicionales Cupés, donde se admiten motores hasta 5.000 cm³ mezclándose entre ellos motores F 100, Chevrolet 7 bancadas, Dodge, Valiant, etcétera.

Se organizan competencias con un promedio de tres carreras anuales, siendo por el momento siete las instituciones asociadas; cuentan con el circuito "Parque Pedro A. Zugazua" de propiedad del Club Atlético Rivadavia, organizando las competencias en forma conjunta.

El señor Carlos Saez, hombre joven y dinámico, es el presidente del Club Palermo, secundado en la vicepresidencia por Osvaldo Boldrini; secretario: Teodoro Meske; prosecretario: Raúl "Bigote" Balderrama; tesorero: Antonio Paselli, y vocales: H. Di[illegible]marro, Juan C. Guillot, Ma[illegible] Borrás, Carlos Anderson[illegible]



LA ACTIVIDAD ZONAL



Borrás, Francisco Fareda, Silvano Soloa y Juan A. Da'Nuncio. Nos confía el señor Carlos Saez su deseo de poder tomar contacto vía postal con otras instituciones similares para el intercambio de ideas, reglamentos y métodos a aplicar con el fin de mejorar en todo aspecto el espectáculo deportivo automovilístico en estos campeonatos zonales. Piensa que en el futuro se podrán intercambiar delegaciones de amistad con exhibiciones de cada categoría, para un mayor conocimiento mutuo.

SEDE DEL CLUB A. PALERMO, a la derecha el presidente, Sr. Carlos Saez, junto a un grupo de colaboradores. A la derecha nuestro "cicerone mayor", el amigo Alberto Espíndola.

La plana mayor de la comisión directiva rodea al presidente de la misma, Sr. Carlos A. Saez.



EL PRESIDENTE DE "A. Z. A."

Charlar con personas del tipo que lo es don Oscar Alberto Peust resulta sumamente agradable. Es del tipo característico de nuestra gente de campo, reposado al hablar y de convicciones profundas y humanas, deja entrever su nata inteligencia y su hombría de bien, por algo es gerente de un importante círculo cooperativista agrario, filial Necochea. Pese a su cargo, se da el tiempo suficiente como para estar de alguna manera metido en el asunto de los fierros veloces, supervisando desde su cargo los contactos lógicos y la solución de problemas de las siete entidades afiliadas. Nos manifestó el Sr. Peust que todas las entidades se reúnen en asamblea una vez por mes y que la sede de "A. Z. A." pasa a ser el club y la localidad donde el presidente tenga su domicilio. Como presidente de "A. Z. A." el señor Oscar Alberto Peust nos expuso los siguientes conceptos que animan a la Asociación que él preside: servir a las cosas del Automovilismo Deportivo con honestidad y lealtad, respeto hacia otras entidades similares, respeto al público, ser sabedores de los sacrificios y sinsabores que proporciona esta actividad es preocupación constante de la Asociación el tratar de mejorar en todo sentido en la parte organizativa, medidas de seguridad y mejores comodidades para el público, coordinar las medidas para el afianzamiento del automovilismo zonal en forma definitiva y permanente, para que sirva de ejemplo a las generaciones futuras. Y así, con la misma seguridad y seriedad con que trata sus problemas agrarios conversamos, charlamos y conocimos a don Oscar Alberto Peust, presidente de "A. Z. A.".



Sr. Oscar Alberto Peust, profundo y humano presidente de "A. Z. A.", Asociación Zonal de Automovilismo.

ASOCIACION DE CORREDORES DE TURISMO MAR Y SIERRAS

Como organización comenzó a trabajar unas veces bien, otras no tan bien, pero a partir de 1970 el asunto cambió en gran forma y hoy en día se puede considerar que las cosas marchan. Para enterarnos de todo esto, sorprendimos en el Club Palermo, y no lo dejamos mover hasta que lo consideramos necesario, al secretario de dicha entidad, señor Milo Gec (después del interrogatorio lo dejamos ir). Esta institución tiene como sede su domicilio en la Calle 59, Nº 2946, Oficina 7, en la ciudad de Necochea, y cuenta en la actualidad con 27 pilotos afiliados. Una de las finalidades principales de la Asociación es mantener el contacto con todos los clubes y coordinar informaciones y criterios lógicos a regir dentro de la categoría. Posee reglamentos propios aprobados por "A. Z. A.", se gestionó y obtuvo de "A. Z. A." una nueva escala de premios, que consideran satisfactoria; premios: por serie: al 1º, $ 15.000; al 2º, $ 8.000; al 3º, $ 5.000. **Finales:** al 1º, $ 100.000; al 2º, $ 70.000; al 3º, $ 50.000; al 4º, $ 30.000; al 5º, $ 20.000; al 6º, $ 10.000; al 7º, $ 8.000 y al 8º, $ 7.000 de los viejos. También se obtuvo que por cada club organizador de "A. Z. A." se perciba por reunión la suma de $ 20.000, que son destinados a un fondo común, para la entrega de un



El activo e incansable secretario general de la Asociación de Corredores de la Categoría "Turismo Mar y Sierras", Sr. Milo Gec (preguntar por Milo).

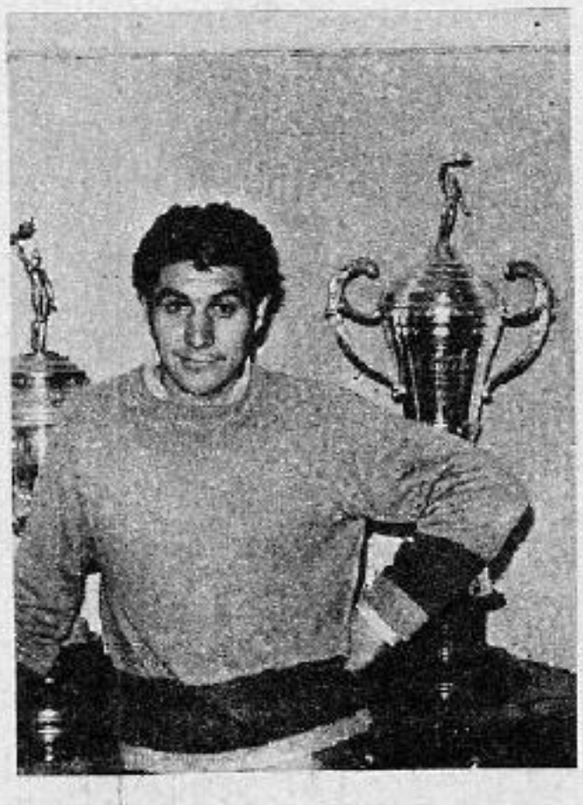


premio anual entre sus asociados y que figuren en el campeonato hasta el 4º puesto. Integran esta comisión como presidente: Rodolfo Stanquievich; secretario general (nuestro ocasional secuestrado): don Milo Gec; tesorero: Alberto Ochionero, y delegados por: Tandil, Anselmo Quintanar; por Necochea, Enrique Gallinotti; por Juárez: Néstor Pascuali; por Juan N. Fernández, Juan C. Brots; por San Cayetano, Raúl Salerno; por Lobería, Rodolfo Stanquievich; por Balcarce, Mariano Calamante (hijo), y por Gral. Madariaga: Arnoldo Paredi. Entre los ruegos en los que nos solicita la libertad, nos pide publiquemos para quienes solicitan reglamentos y calendarios a la sede de dicha entidad, que ellos les serán enviados a vuelta de correo (no lo esperen personalmente, pues el señor Milo Gec no dispone del tiempo suficiente).

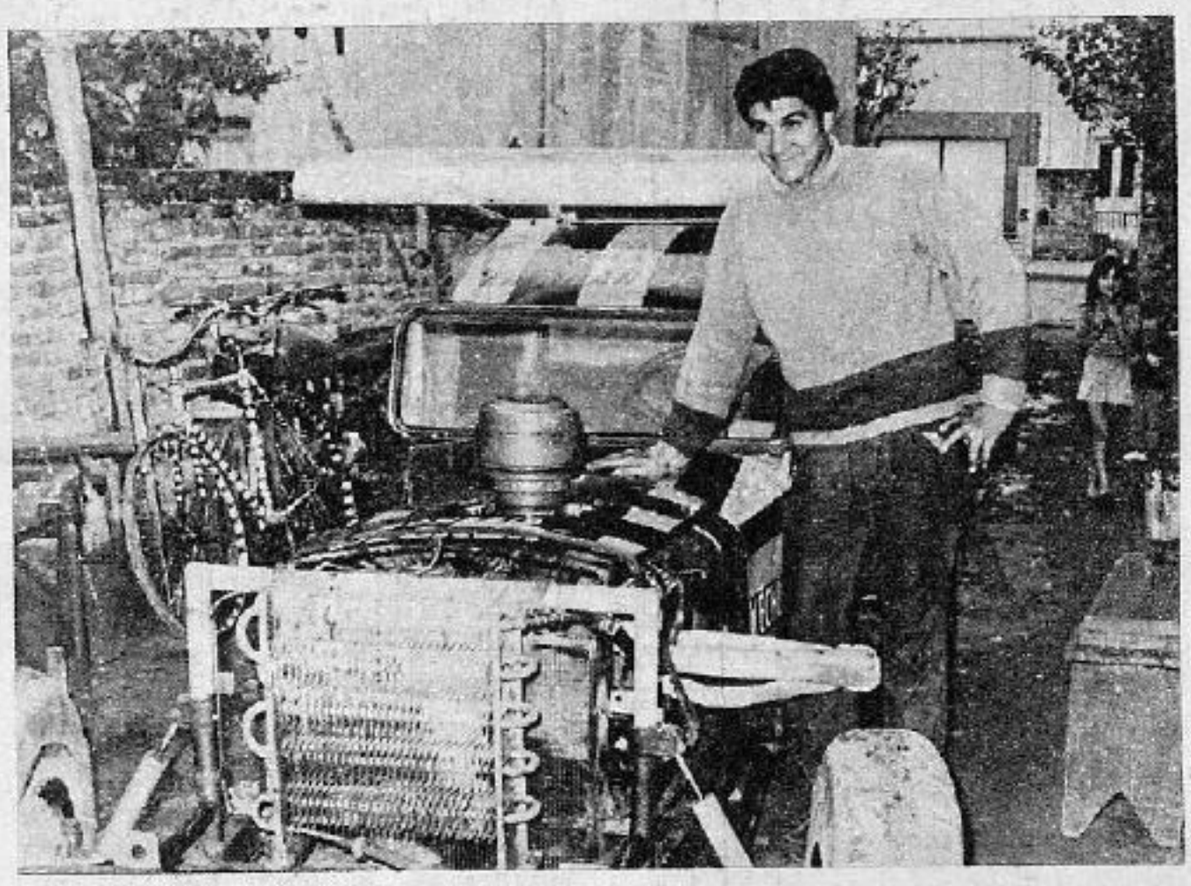
CAMPEON DE LA CAT. MAR Y SIERRAS

A Enrique Máximo "Negro" Gallinotti, de 28 años de edad, lo encontramos ultimando detalles en su máquina de competición, en el taller de su propiedad, rodeado de sus amigos y colaboradores inmediatos e incondicionales: Alberto "Pelado" Gómez, Oscar "Cholo" Martino, junto con Rodolfo Feipeler. El "Negro" Gallinotti es un tipo traquilo, hasta se diría callado; en el campo lo definirían como "un tipo gúenazo ahi'juna", es su carácter, su manera de ser que contrasta totalmente cuando lo vemos accionar en la pista, damos fe que es puro nervio y conoce el oficio. Casado muy joven con Zulma Martino (su hincha Nº 1), comenzó a conocer el vértigo a los 17 años debutando en motociclismo, siempre en pistas de tierra, primero con una Gilera 150 cm³, luego con Ducati 175 cm³ y por último con una Zanella 100 cm³; los triunfos fueron muchos en los escenarios de Tandil, M. del Plata, Olavarría, Lobería, Tres Arroyos, La Dulce, etcétera.

La actividad deportiva automovilística lo conquistó para sí y hace dos años que se desempeña en este métier; sin lugar a dudas la escuela del motociclismo le dejó sus buenas enseñanzas pues en el 70 hizo suyo el campeonato para la Categoría Turismo Mar y Sierras, con un total de 69 puntos sobre el 2º clasificado que alcanzó a totalizar 32 puntos, Anselmo Quintanar, representante de Tandil. También despunta el vicio en la Categoría hasta 2.000 cm³ con Peugeot 404 (prácticamente Anexo JG 2); en esta categoría compitió 3 veces clasificándose 2 veces 2º y un abandono por rotura de embrague. En Mar y Sierras compite con un coche construido sobre la base de un chasis de construcción propia y es empujado por un motor Ford F 100 (con nombre y todo) "Kechun II". Gallinotti gusta del manejo "fuerte" y "violento" para salir cruzado y arando en las curvas, pero reconoce que esto no es muy conveniente. Nos despedimos recordando a su colega, mecánico múltiple, Alfredo "Negro" Gómez.



Ex motociclista y ahora campeón de automovilismo en la categoría "Mar y Sierras" por el Zonal de "A. Z. A.", Enrique Máximo "Negro" Gallinotti.



El campeón de "Mar y Sierras", Enrique Máximo "Negro" Gallinotti, posa apoyado en su máquina, la "Kechun II". No tanta risa, que la empuja un motor F 100 y anda cualquier cosa.

"EL COLORADO" OCHIONERO

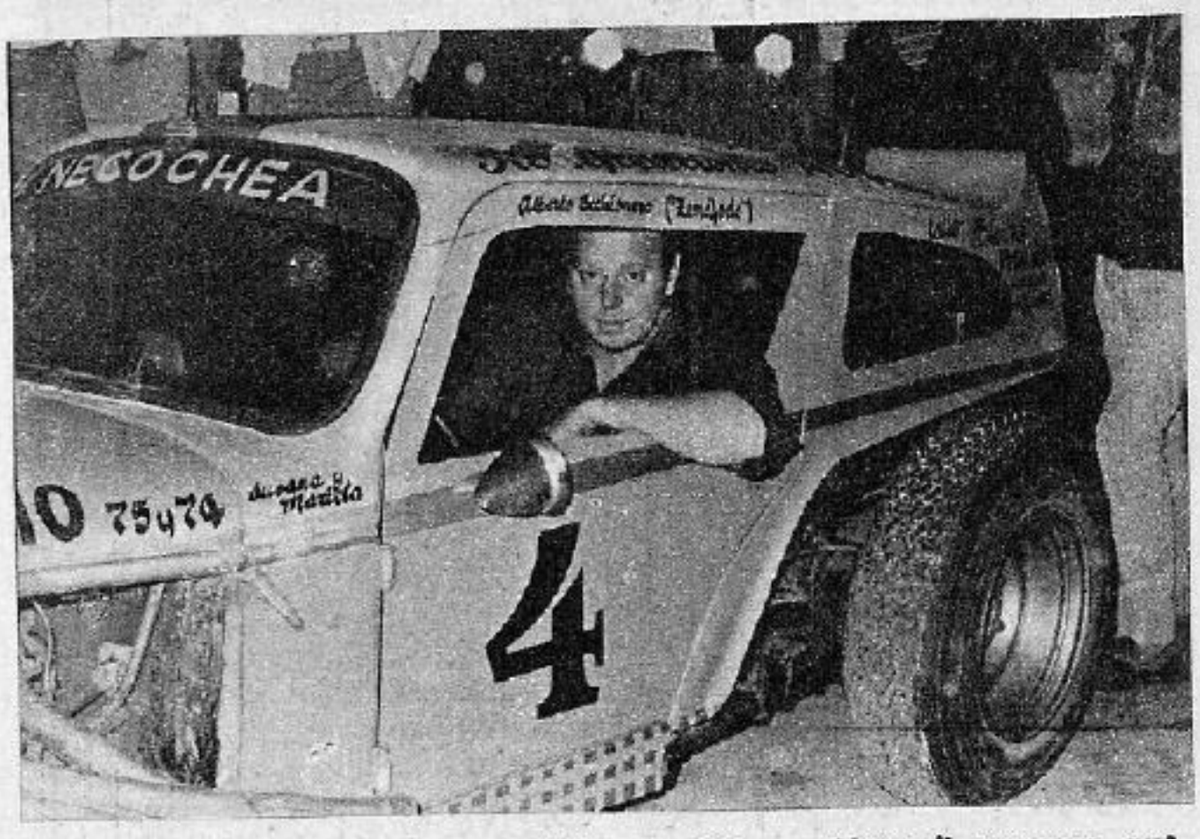
Aún no es campeón pero está en camino de serlo, siempre y cuando se lo permita "El Negro" Gallinotti. Lo vimos andar en la pista y tiene pasta. Tiene 26 años y compite en la Categoría "Mar y Sierras", comenzó con un Cupé Ford Mod. 39 con motor F 100, luego llevó la planta motriz a un chasis Fiat 28 con caja de cambios ZF de 4 marchas y diferencial F 100. En el 69 "daba calambre" la manera como rompía motores, pero él estaba convencido que se trataba de la consabida "mufa". 1970 le fue mucho más propicio ya que se clasificó 4º en el Campeonato Zonal. Gusta del manejo arriesgado, metiendo la trompa primero y frenando último. A su joven esposa Susana no le gusta que corra, pero no se lo prohíbe; si gana, mejor. Como todo competidor, también Ochionero tiene su barra que colabora y lo alienta; su tío "Chilo" Appella como preparador, los hermanos Carlos, Nene, Mingo y Osvaldo Pico, "Pucho" Cabrera, Carlos Melluso y Alfredo "Totino" Rojas. Alberto "Colorado" Ochionero se siente muy a gusto en la categoría, pero muy en especial con los premios (pesos que le dicen) . . . , también con los trofeos. ¡Ojo!, este año puede ser del "Colorado" . . .

JOSE ANTONIO CORDONNIER

De Ayacucho, joven piloto de la Cat. "Mar y Sierras", 24 años, casado, carga sobre sus hombros la responsabilidad de dejar bien sentado el prestigio de un apellido ilustre. Hijo de don José Cordonnier, ex figura de renombre en la categoría Turismo Carretera, y que corrió hasta el año 1953. Hermano de Oscar Cordonnier, que competía en "TC", Limitada del 27 y Fuerza Libre, tuvo que abandonar el automovilismo deportivo por prescripción médica, luego del accidente ocurrido en Pilar. Es pues doble responsabilidad, pero ya demostró que sabe asimi-



El joven José Antonio Cordonnier (de Ayacucho) medita lo difícil que le será defender los prestigios de un ilustre apellido en el automovilismo deportivo. Es piloto de la Cat. "Mar y Sierras".



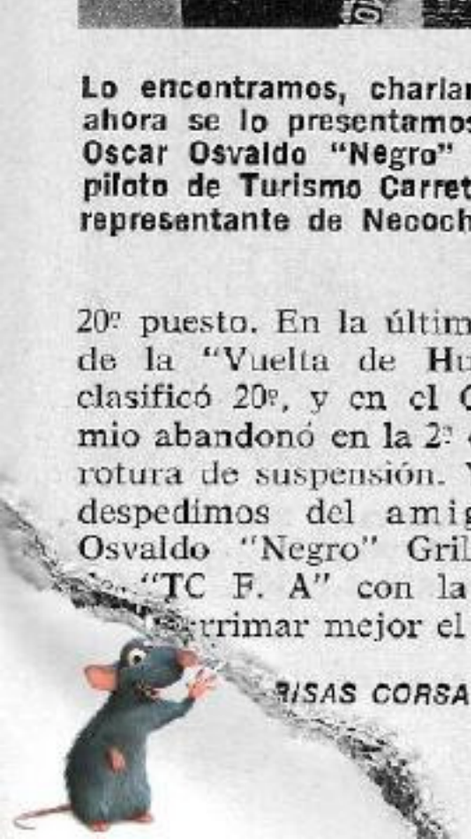
Alberto "Colorado" Ochionero, piloto de "Mar y Sierras", asegura que este año será suyo el campeonato (con permiso del "Negro" Gallinotti). Su "corre-caminos" está equipada con motor F 100, caja de cambios "ZF" y diferencial F 100.

PARABRISAS

lar los consejos de papá Cordonnier y de su hermano Oscar. Siempre está en punta y es ganador en el 60 y 70 con su cupé tipo Chevrolet, chasis Meunier, motor Torino 380 W con un solo carburador Weber; no lo vimos andar, pero puede pesar aquello: "De tal palo, tal astilla".

UN PILOTO DE TURISMO CARRETERA FORMULA "A"

Oscar Osvaldo "Negro" Grilli, de 40 años de edad, soltero, comenzó debutando en la "Vuelta de Allen" en 1968 y su abandono se produjo por rotura del tanque de nafta. Insistió en la "2ª Vuelta de Allen" y esta vez las cosas le fueron mejor, logró clasificarse en el 14º lugar. En 1969 se largó a competir en la "Vuelta de Santa Fe", las cosas pintaban lindo, es decir marchaba en el 9º puesto con una sonrisa así de ancha, con Lincoln Ricci, su acompañante y preparador, cuando la caja dijo "no va más". Luego vino la "Vuelta de Salto" y la bandera a cuadros les cayó en el 15º lugar. "Vuelta de Hughes", avanzaron un puestito, 14º. En la "Vuelta de Chivilcoy" marchaban 7º cuando a la bomba de aceite se le dio por tomarse un descanso, tuvieron que conformarse con un 20º puesto. En la última edición de la "Vuelta de Hughes" se clasificó 20º, y en el Gran Premio abandonó en la 2ª etapa por rotura de suspensión. Y así nos despedimos del amigo Oscar Osvaldo "Negro" Grilli, piloto [illegible] "TC F. A" con la esperan[illegible]rrimar mejor el "bochín"



el próximo 2 de mayo en la "Vuelta de Salto".

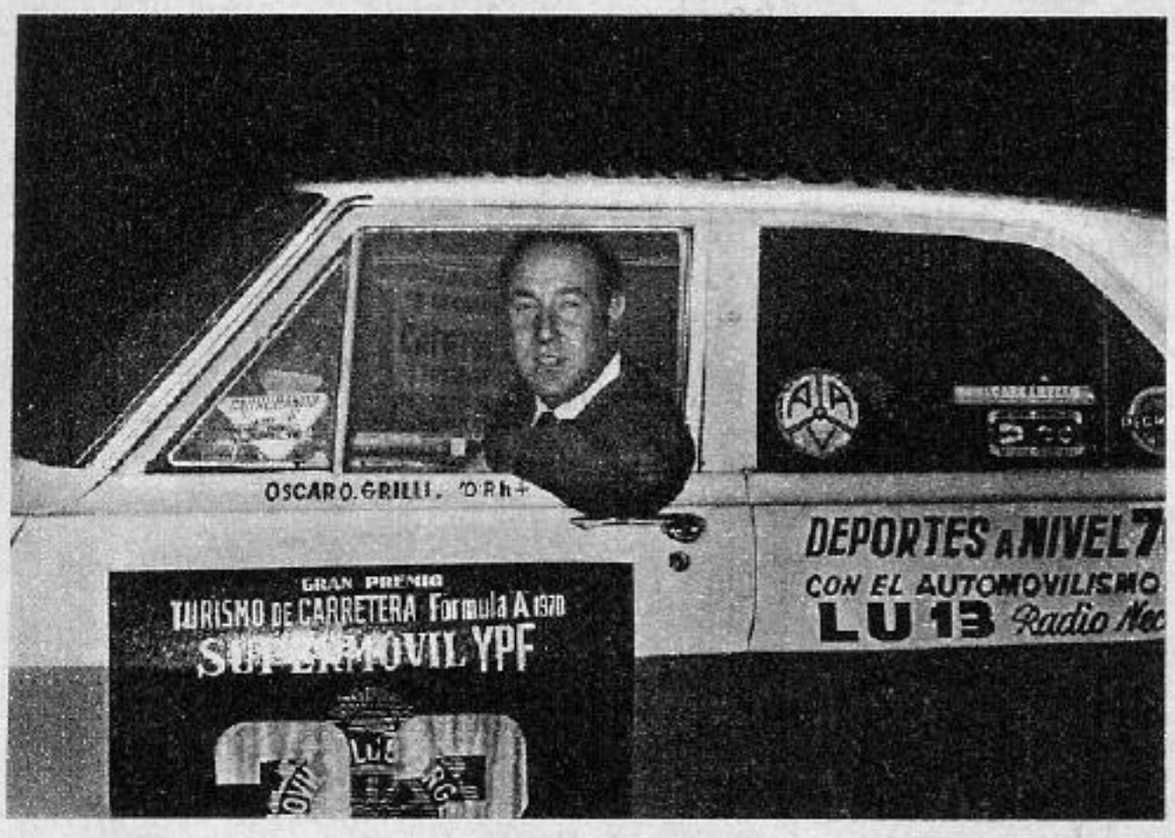
MIGUEL ESPERTINO

Un "Paisano" que se las trae, tiene 38 años, es casado con Cármen Rossi, un hijo, Daniel, de 11 años (dice tener suerte, a su esposa le gusta que corra), tiene la escuela del karting en



Miguel "Paisano" Espertino, ex piloto de karting, también incursionó en "TC" con suerte diversa, ahora está en "Mar y Sierras", junto al coche rodeado de colaboradores y amigos: Carlos "Dinamarqués" Brower y Daniel "Cotorra" Quiroga.

pistas de tierra y asfalto, también incursionó en "TC" en 2 competencias en los años 66 y 67, se clasificó 10º en la "Vuelta de Necochea" y en la "doble Vuelta de Mar del Plata" tuvo que abandonar cuando marchaba en el 6º lugar, por rotura de la polea del ventilador. En la actualidad compite en la categoría "Mar y Sierras" con "el Ataúd", coche con chasis Whippet Mod. 29, motor Falcon 116 H.P., y está equipado con frenos a disco en las ruedas delanteras. Entre sus colaboradores y amigos se destacan su acompañante: Carlos "El Dinamarqués" Brower, Migual Espertino, Daniel "Cotorra" Quiroga y su mecánico y preparador Miguel "Flaco" Vargas.



Lo encontramos, charlamos, y ahora se lo presentamos: Oscar Osvaldo "Negro" Grilli, piloto de Turismo Carretera "F.A." representante de Necochea.

TUCUMAN

Inquietudes del Autoclub

Simón González se desempeñó durante siete años como dirigente de A. T. A. S. (Asociación Tucumana de Automovilismo Standard) contribuyendo con eficacia en la organización de todas las competencias que se disputaron en su provincia, Tucumán. Actualmente, con un grupo de amigos entre los cuales menciona al Dr. Alberto Sánchez Loria, ingeniero Angel Mostajo, Elio y Edelmiro Sogno, se encuentra abocado a la tarea de organizar el Autoclub Tucumán, donde, una vez que consiga la personería jurídica, entre muchas cosas, intentará por todos los medios —dice González— de formar la Asociación de Volantes del Norte. Nos habla con entusiasmo de sus aspiraciones y manifiesta no descansar hasta que el nuevo club automovilístico tenga su sede propia, y de ocurrir eso sería el primer club de automovilismo norteño que la tendría.

Nos dice también del entusiasmo que han experimentado por su iniciativa los corredores Bonifacio Blasco, Pedro Parra, Miguel Angel Carretero, Chacho Matarresse, Abel Tannure, etc., todos corredores tucumanos, al igual que los de fuerza limitada entre cuyos nombres menciona a Dantuen, Rodas, Ingrau y Roselló. El punto de reunión de los integrantes de esta entidad en formación se encuentra en Avda. Belgrano 2432 y se entusiasma cuando habla que están a la búsqueda del terreno donde se levantará la sede, y que cuentan con el apoyo del director de Deporte de la provincia de Tucumán, Sr. Víctor Hugo Flores. Prosigue diciéndonos González que el club se constituyó a fines de octubre del año anterior, esperando lograr pronto la autorización legal correspondiente. También intervino como corredor en varias oportunidades, y entre muchas, el 25 de julio de 1965 con un Rambler Continental 660 ganó en su categoría, la "C", la vuelta de Santiago del Estero a un promedio de 148,100 km/h. Se muestra entusiasmado cuando habla de su actividad para lograr la construcción del autódromo municipal de la ciudad de Tucumán al que se llamó Domingo Basail. Por último, nos interiorizó de la actividad desplegada por las autoridades que rigen la actividad automovilística de la zona 9 (Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero y La Rioja), haciéndonos conocer las fechas que en dicha zona se disputarán las



Simón González, un dirigente con empuje.

distintas competencias. El programa es el siguiente:

2 de Mayo: En el circuito Kiko Pérez, de Catamarca, preparación grupo 2, categoría A y B, organizado por Asociación Automovilistica Catamarca.

20 de Junio: En el autódromo Tucumán, fórmula 4. Por la Asociación Deportiva Automotor.

1 de Agosto: Fórmula 1 en autódromo Tucumán. Por A. T. A. S.

2 de Agosto: Carrera de montaña, Concepción (de Tucumán). Las Estancias (Catamarca). Concepción. Grupo 2, cat. A y B. Por Concepción Auto Club.

5 de Septiembre: Circuito Kiko Pérez. Grupo 2. Cat. A y B (en Catamarca). Por Asociación Automovilística Catamarca.

Días 19, 20 y 21 de Septiembre: Se disputará Rally cuyo itinerario se designará. Por A. T. A. S.

10 de Octubre: 12 Horas Citroën en el autódromo Tucumán. Por A. T. A. S.

14 de Noviembre: Carrera de montaña. Ruta a designarse. Por A. T. A. S.

Es indudable que el noroeste ha salido ya de su sopor y que puede brindar a los corsas de esa zona las oportunidades que durante mucho tiempo han esperado. No falta ni capacidad ni buena voluntad. En fin. Que todo sea por el bien del automovilismo.



ALAS SILENCIOSAS

Una actividad que, sin ser estrictamente mecánica, combina el entusiasmo por un vehículo con la habilidad para manejarlo

Suele decirse que para lograr el silencio absoluto el único medio existente que se tiene más o menos a mano es tripular un planeador. Este deporte, que requiere pericia y audacia para obtener una sensación totalmente distinta, es practicado en Mar del Plata por un grupo de entusiastas que día a día se multiplica.

La historia del Club de Planeadores Mar del Plata arranca en septiembre de 1936, cuando un grupo de pioneros reunido en una confitería céntrica, que hoy ya es un recuerdo, decidió echar las bases de una entidad que los agrupará. La fundación del club tuvo lugar el 27 de ese mismo mes de septiembre de 1936 en el local que ocupaba el ya desaparecido diario "El Progreso". Aparecen firmando el acta de ese acontecimiento Benito Otero y Horacio Quarati. La primera Comisión Directiva se integraba así: presidente: ingeniero Rolando Hume; vice, Antonio Quel; secretario, Juan C. Urriza; prosecretario, Juan J. Ameztoy; tesorero, Alfonso Comelis; protesorero, Enrique E. Antoñanzas; vocales: Arnoldo Masarotti, Antonino Catuogno y Juan Kenedy; revisores de cuentas: Segismundo Verón, Alfredo Merceré y Fausto Toso.

Este último fue un factor preponderante en el impulso dado a las primeras actividades del naciente club; entusiasta deportista, artesano, constructor y diseñador, proyectó y realizó dos planeadores de avanzada para la época: los Toso I y II. Entre sus originales proyectos se cuenta la realización de un "ala batiente" que no pudo ver concluido. Bajo su dirección se construyó el primer planeador con que contó la institución para sus prácticas de vuelo: el Zoglin 33, con el que se inició el aprendizaje siguiendo las directivas del Ing. Rolando Hume.

La actividad deportiva se realizaba en el aeródromo "Los Patos", de propiedad del doctor Bosch; más tarde se trasladó al Aeródromo Provincial "Benjamín Matienzo"; posteriormente, y hasta hace muy poco tiempo, en el campo "La Peregrina", extraordinaria base de vuelo dinámico o de colina, que lamentablemente debió ser desocupado debido a que el Estado tuvo que reintegrar esos campos al no prosperar un juicio de expropiación.

Sería tarea ímproba relatar pormenores de las vicisitudes del club para subsistir en períodos difíciles, como el recordar a todos aquellos que aportaron trabajo e iniciativas. Sólo a título evocativo y corriendo el riesgo de olvidar a muchos, mencionemos a Bruno Casagrande, Walter Gordon, Crisanto Letamendia, Miguel Gou, Enrique Antoñanzas, Hugo Vergnano, Jacobo Wacs, Luis Stanley...

Hoy el Club de Planeadores Mar del Plata desarrolla una intensa actividad tanto en adiestramiento como en la formación de nuevos pilotos. Así es como en cualquier día apropiado para el vuelo, podemos ver en Batán un grupo de gente joven —y no tanto— que hace sus primeras armas en este apasionante deporte, junto a otros veteranos del aire; todos bajo la mirada alerta de su actual instructor, señor Claudio J. Dori, maestro del arte de volar sin motor, como que es el único piloto argentino que cruzó en planeador la Cordillera de los Andes. Emulo de los cóndores, este experto del aire prodiga a diario sus vastos conocimientos teóricos y prácticos.

Esta enseñanza se complementa con horario de taller, en el cual la brigada de alumnos y pilotos efectúa trabajos de mantenimiento y reparación. El club cuenta con taller propio en Santiago del Estero 4246, lugar de reunión donde además de adquirir conocimientos se rinde culto a la amistad en la rueda del mate.

Complementando el personal técnico, el señor Carlos Donadío, mecánico oficial de la Dirección de Aeronáutica Civil, tiene a su cargo la responsabilidad de mantener en condiciones óptimas el material de vuelo, que a la fecha se compone de las siguientes máquinas: un biplaza de instrucción "Tándem Tutor" de origen inglés; un planeador Grunau Baby III de entrenamiento; un velero "Mucha Standard" polaco; y dos veleros K-6 alemanes. El remolque se realiza con dos aviones: un Fleet y un Ranquel.

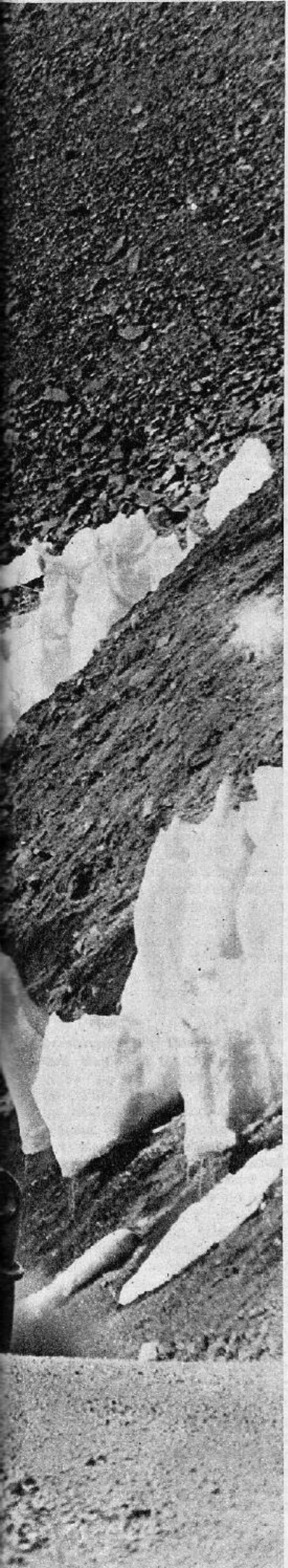
El actual presidente, don Enrique Antoñanzas, nos aclara algunos aspectos de la actividad de este club; está finalizando el curso del presente año con una brigada de quince alumnos, algunos de los cuales ya vuelan solos. Actualmente se incrementa la actividad de los pilotos con experiencia que aspiran a lograr alguna marca deportiva por lo tanto, se dará prioridad a los vuelos con ese propósito, mientras que durante el resto del año hay preferencia para el adiestramiento de alumnos. La zona en que está ubicado el aeródromo no es la más propicia para intentar pruebas de g allento; pero de todos modos los pilotos mantienen constan entrenamiento esperando "su día". Recorriendo las instalaciones con el secretario,Dr. Carlos Alfredo Tomasini, nos enteramos de que el club cuenta con unos trescientos socios, y anualmente forma alrededor de diez nuevos pilotos, como promedio, entre los cuales siempre hay varias damas, que también se sienten atraídas por el vuelo a vela, deporte que no sabe de impedimentos por razones de edad o sexo, condición social, etcétera.

El Club de Planeadores Mar del Plata realiza una intensa e ininterrumpida campaña de difusión que se extiende a todas las zonas donde su influencia puede ser beneficiosa para difundir este deporte; hace muy poco tiempo, por citar un caso, instructores, personal técnico, pilotos y alumnos, se trasladaron con todas las máquinas y material de vuelo hasta Balcarce donde en la zona conocida como sierra "La Chata" realizaron experiencias de vuelo en colina y al mismo tiempo, dieron a conocer su actividad.

Así, a grandes rasgos, hemos querido llamar la atención de los lectores sobre un deporte que merecía mayor difusión: el vuelo a vela, a bordo de esos elegantes pájaros mecánicos que llevados por la mano segura de sus pilotos ascienden en el cielo, giran serenamente, se pierden entre las nubes, y cuando menos lo esperamos, llegan silenciosos y se posan suaves como retornando al




PAIRETTI REPUESTOS FIA
ARGENTINA



JORGE AHUMADA

"QUIERO SEGUIR LA RACHA"

El piloto cordobés confiesa su estupor ante el trato recibido y dice su verdad. Un hombre que gana con una marca que no lo quiere

A la izquierda: Jorge Ahumada, un legítimo entusiasta que corre por placer.

El escenario magnífico de la San Juan - Coquimbo coronó su mejor triunfo. Dos semanas antes, la Carlos Paz - Mina Clavero también lo había visto ganador.

por HECTOR ACOSTA

El tema quema. La actualidad deportiva dice que en 1971 el hombre Fiat es Jorge Ahumada. Ganó la Carlos Paz - Mina Clavero zonal y ahora la San Juan-Coquimbo internacional. En esta competencia, realizada ya en cinco ocasiones, le dio a Fiat su primer triunfo. Antes habían ganado cuatro veces los Peugeot. Pero el ambiente sabe que algo pasa con Ahumada y la Comisión de Concesionarios de la marca porque él lo ha declarado, porque también lo dijo el gerente de la misma y porque —aquí lo más insólito— no se publicitó su importante triunfo como es tradicional hacerlo.

Ahumada es un tipo sencillo, afable, sin ampulosidades. No le gusta hablar por radio, le escapa al periodismo, es reticente a los agasajos protocolares; es, en fin, alguien que corre sin sentido profesional y realmente porque le gusta. Para ubicarlo mejor podemos decir que tiene 44 años, casado, cuatro hijos, y que junto con sus hermanos regenta una curtiembre en Villa Dolores, en el oeste cordobés, en el valle de tras la sierra.

Ahumada, parsimonioso, nos relata el origen del problema, sus sinsabores y todo lo que pueda servir para esclarecer la confusa situación que vive. *"Yo corro con Fiat porque me gusta el auto. Antes me deslomaba corriendo en Ford T y en Chevrolet "Limitada", después me compré un N.S.U. (atención a este dato), luego pasé al Gordini, posteriormente compré una berlina 1500, luego una cupé y finalmente esta otra cupé que todavía la estoy pagando en cuotas a un concesionario de Quilmes. Estos autos que gané en San Juan me vinieron muy bien para*



La comida en Zorba reunió a todo el ambiente cordobés. Sensatos como Peto Colavino, Pepe Tosco, "Epsilon" y Rosmaldo Visintini abocados a profunda discusión.

FESTEJANDO EL CORDILLERAZO

Zorba estaba repleto. El boliche de Carlos Paz que sirve habitualmente para los delirios románticos había cambiado su música por los discursos y las bromas. Después de un apetecible asado, entre palabras serias y de las otras, se llegó al momento cumbre de la reunión: los hermanos Adolfo y Osvaldo Batelli recibieron las medallas que les entregaban sus pilotos, "Epsilon" y Eduardo Giordano, por el 1-2 de la San Juan - Coquimbo. Era el homenaje que les rendían simplemente dos hombres agradecidos por la bondad mecánica y la seguridad de sus máquinas.

Antes habían desfilado Rosmaldo Visintini, quien contó por qué no había podido ganar nuevamente esa carrera y anticipó que se comería la manzana de fin de mes; también habló Tullio Riva, afirmando que debutará en La Cumbre con un Torino propiedad del ingeniero Guillermo Echeverría al que lo han bautizado "Peperina"; otro que también contó sus cuitas fue Carlos Colavino, quien debió justificar su abandono por una piedrita que se le cruzó en el camino y le despatarró todo el tren delantero.

El momento serio lo puso el presidente de la Federación Número Cinco, René Ferrero, quien elogió a los autores del "Cordillerazo"; la nota cómica correspondió a Teddy Jones Otero (acompañante de "Epsilon"), quien, desde su punto de vista de periodista, narró sus anécdotas a bordo del Renault bordó; también fue lindo ver la emoción de Lalo Giordano, que todavía estaba sorprendido por su brillante segundo puesto.

No faltó la pegadiza tonada de Jorge Ahumada, quien declinó formular declaraciones sobre su entredicho con la Comisión de Concesionarios Fiat, pero que, emocionadamente, dedicó su triunfo a todos los "cabezones". Los hermanitos Batelli, timiditos como siempre, balbucearon algunas palabras agradeciendo el homenaje y prometiendo seguir trabajando para ganar más carreras. El ingeniero Céspedes se mofó de su acompañante (el mecánico de bolsillo) y aseguró que junto a Ahumada van a formar un equipo en serio cuando sean grandes. ¡Entre los dos suman 99 años!

Finalmente, el padre espiritual de todos los corredores cordobeses, como él mismo se autodefine, Juan "Peto" Colavino, mostró su regocijo de que los cordobeses anduvieran tan bien en la carrera sanjuanina.

Como epílogo es oportuno destacar que un grupo de adictos al efímero gobernador de turno trató de impedir que hablara la "víbora", hecho que denunciamos públicamente.

algunas cuotas atrasadas..."

Sigue Ahumada: *"Te quiero aclarar que yo no corro contra el equipo. Claro está que me gusta ganarle, porque ¿a qué particular no le gusta imponerse a la opulencia de una escudería como ésa? Los roces que ha habido han sido por otras cosas y los considero personales con Galluzzi. La otra gente es buena".*

—¿Por qué te sentís perjudicado por la actuación de Galluzzi como gerente?

—Principalmente porque reniega del interior. Y te lo voy a demostrar. Para la Carlos Paz - Mi[illegible]avero '69 ellos me iban a [illegible] motor. Cinco veces tuve [illegible]buscarlo. Yo no vivo en Caballito o en Floresta. Vivo en Villa Dolores, a mil kilómetros de Buenos Aires. La quinta vez que fuimos con Iten, mi acompañante y preparador, nos hicieron esperar cualquier cosa. Al final cargamos el motor y nos vinimos a Córdoba. Llegamos, lo pusimos arriba del auto, y cuando le dimos marcha sentimos un golpe raro. Lo paramos y comenzamos a desarmarlo. ¿Sabés qué le pasaba? Tenía un tornillo Parker sobre un pistón. De más está decirte que tuvimos que sacarlo de nuevo, reparar y salir a lo loco para largar a tiempo.

—Pudo haber sido un acto involuntario.

—¿Te parece? Yo te lo justifico a eso, pero ¿qué me decís de esto otro? Para la misma carrera les pedí por favor un núcleo de diferencial autoblocante y una caja como las del equipo. Cuando llegaron me dijeron que se habían olvidado del encargo y tuve que largar con el diferencial de la Multicarga.

—Pero eso puede ser un olvido.

—No. Ya no lo admito. Somos personas grandes. Además, al tiempo vengo a enterarme por el Chango Fernandino de que cada vez que iba a buscar el motor y me largaban duro, el hecho servía para ser motivo de risa de este "señor" Galluzzi.

—¿Y a qué atribuís esa actitud?

—Fijate que pienso es por un problema que tuvimos con Galluzzi hace como diez años. Yo quería correr de cualquier manera y lo único que podía comprarme era un autito chico. Así vi el NSU y me gustó. Hicimos el arreglo y convinimos en que me vendía un Prinz con el motor 34 HP. El auto no andaba nada y tarde me enteré de que me habían puesto un motor de los chicos, llamado de 24 HP. Le hice un juicio y me cansé de reclamarle. Nunca me dio una satisfacción.

—¿Qué te ha dado la Comisión de Concesionarios Fiat?

—Disgustos. Solamente disgustos. Cada vez que me han tirado con algo ha sido para perjudicarme. Y te insisto en que el responsable de todo es Galluzzi.

—¿Con algún piloto tuviste alguna vez problemas?

—Nunca. Siempre me he comportado correctamente, y los que son rivales míos lo saben bien. Canedo una vez dijo que yo lo había taponado en el regreso de la Carlos Paz - Mina Clavero. Son mentiras y me extrañó mucho que lo dijera. Esa vez, y ahora en la San Juan - Coquimbo, lo he dejado pasar como corresponde. Yo no tapono, siempre dejo pasar.

—¿Y con tantos problemas por qué no cambiás de marca?

—Porque me gusta el Fiat. Lo he pensado, me han hablado, pero no sé. Me han tratado tan mal que no sé qué contestarte. Yo soy un lírico que pierdo plata con las carreras. Muchas veces no tengo los 47.825 pesos que pago de cuota mensual por el "auto de carrera". No pido auto oficial. Sólo exijo respeto, consideración, y si pueden tirarme con algún fierro bueno, que bien venga.

Es un caso especial de entusiasmo. No desfallece por nada. A pesar de los sinsabores, de la iliquidez, ya está pensando en qué forma va a encarar su participación en la Vuelta de la Manzana.

—Quiero seguir la racha, ¿sabés? Pero me faltan muchas cosas. La caja de quinta que estoy usando tiene cinco años y en



Comiendo con los amigos, festejando —a pesar de su carácter sencillo y reservado— el grato momento actual.

cualquier momento puede decir basta. Allá hace falta velocidad, buenas gomas, varios auxilios. Como particular es muy difícil, todo se hace cuesta arriba. Los otros días Canedo dijo por radio que al automovilismo lindo lo mataron las fábricas con sus equipos oficiales, y estoy de acuerdo con él. El particular tiene que remar solo.

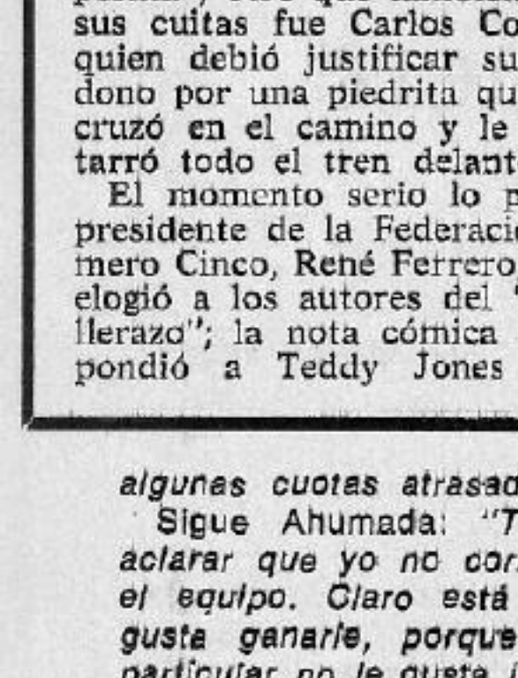
—¿Y a vos quién te ayuda...?

—Mucha gente humilde como yo. En Dolores hemos formado un "equipo", por así llamarlo, que lo hemos bautizado "F.I.B. A.G.", y lo forman: Funes, que es el chapista; Iten, preparador de los autos; Besso, que es el electricista; Ahumada, Héctor y Jorge, y Galaburri, que es mecánico. Todos corremos en algo, y todos nos acompañamos. Así que tenemos tres autos, somos seis, y todos trabajamos para que cada uno ande mejor.

—¿Siempre vas a seguir en Turismo?

—Me gustaría poder correr en TC "A", pero no hay plata que alcance. Además, yo ya estoy medio viejo para empezar de abajo de nuevo. Precisaría un auto de cualquier marca que camine fuerte de entrada y sin problemas. No hay tiempo para andar buscando la vuelta.

No es pedante, se emociona fácilmente, y es casi un chico cuando está contento. Nosotros lo encontramos así, a pesar de sus declaraciones encendidas, porque según él venía de darse el gusto de su vida: ganar la San Juan - Coquimbo con Fiat y cortando la racha de Peugeot. Ni un telegrama, ni una carta, ni un aviso en los diarios le hicieron ver oficialmente que había una marca agradecida por esa importante conquista. El seguía igual. Esperando que vengan manos oficiales a estrecharse en esa derecha amiga que se quedó vacía en la entrega de premios sanjuanina.



ALFA GANO EN MONZA

La primera fecha del Campeonato Europeo de Turismo se corrió en Monza, donde se disputaron las clásicas 4 Horas. Gran lucha entre Ford y Alfa, y el auto italiano vencedor en las últimas vueltas



Con las 4 Horas de Monza se abrió el Campeonato Europeo de la categoría Turismo Grupo 2, que enfrentó por primera vez en este año a los poderosos equipos oficiales de la Alfa Romeo, Ford (inglesa y alemana) y la B.M.W. En el planteo inicial los Ford Capri y los Escort Twin Cam se perfilaban como favoritos para la carrera, ya que en ambos casos el poderío de las filiales alemana e inglesa de la Ford se habían largado con todo a la primera carrera del año.

Por el lado de Alfa, los GTaM dos litros que corrieron todo el año pasado volvieron a las pistas sin grandes modificaciones. Los Ford Capri, con su motor 2.300 cm³ de 6 cilindros en "V", eran quizás los que más posibilidades tenían de ganar la carrera, en los papeles al menos. Los ingleses y sus Escort estaban en Monza solamente con la idea de probar sus autos para el resto del campeonato. No olvidemos que Ford de Inglaterra prefiere lanzarse con "tutti" al Europeo de Rally antes que al de circuito, y si se presenta en las pistas es exclusivamente en carácter de experimentación.

De parte de B.M.W. viajaron a Monza dos equipos semioficiales: el Alpina y el Schnitzer, con máquinas 2002 y 2800 CS. De estos dos equipos, el único que arribó al final de la carrera fue Alpina, clasificando dos máquinas en los seis primeros puestos.

Desde el vamos los dos equipos Ford se pusieron en la punta, encabezando la competencia el Ford Capri del alemán Dieter Glemser (¿lo recuerdan de nuestro GP?). A la tercera hora el Ford Capri debió detenerse por problemas en el motor, ocasión que aprovechó el inglés Fitzpatrick para pasar a comandar la carrera con el Ford Escort Twin Cam del equipo oficial. A todo esto los Alfa Romeo GTaM de Autodelta estaban asediando en forma muy seria la posición de Fitzpatrick. Faltando muy pocas vueltas para finalizar la competencia el Ford Escort reventó un neumático en la curva anterior a los boxes (la parabólica) y debió detenerse en los boxes a cambiarla, perdiendo de esta manera la punta.

Fue entonces cuando el Alfa Romeo del holandés Toine Hezemans pasó a la cabeza, mientras Dieter Quester, con Alpine 1.600 francés, se colocó finalmente segundo. El Alfa Romeo particular del austríaco Erti, que había estado realizando una carrera conservadora hasta el momento, se vio beneficiado con la tercera posición. Los dos B.M.W. 2002 del equipo Alpina se colocaron 5º y 6º luego de haber pasado por mil peripecias debido a un motor experimental.

La próxima carrera por el Europeo de Turismo se llevará a cabo en Austria y en esta ocasión los Ford y B.M.W. tratarán de acercarse a los Alfa, que ya están en la punta del Campeonato.

4 HORAS AUTODROMO DE MONZA — Turismo

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Toine Hezemans	Alfa Romeo GTaM	4h 27m	128
2º	Dieter Quester	Alpine 1600	4h 54m	126
3º	Herlard Hertl	Alfa Romeo GTaM	4h 01m 48s	127
4º	John Fitzpatrick	Ford Escort TC ..	4h 02m 01s	126
5º	Goran Stork	B.M.W. 2002 Alpina	4h 48m	125
6º	Gerord Pank	B.M.W. 2002 Alpina	4h 23m	

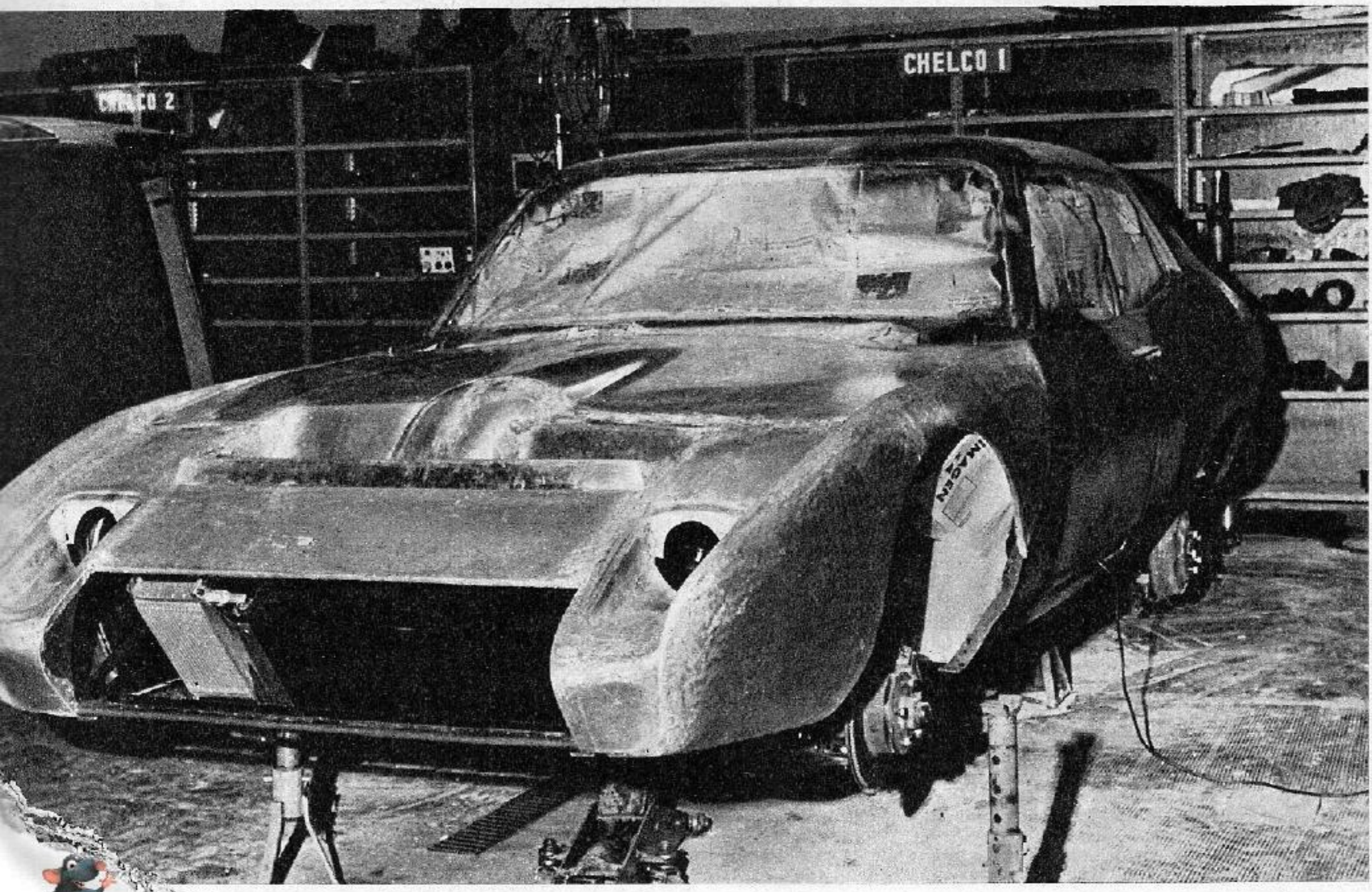
Promedio del ganador: 193,655 km/h.

CHEVR GARCIA

A falta de SP buenos son TC. Y la Comisión de Carreras de Concesionarios G.M. lo entendió así, como no podían (por una serie de razones) dedicarse a repetir lo hecho el año pasado, en SP, comenzaron a mediados de enero a trabajar sobre dos Chevy cuatro puertas para presentarlos en TC. Como se imaginan —o ya sabrán— García Veiga y Marito renovaron sus contratos con el equipo y sobre sus espaldas recaerá la responsabilidad conductiva de los dos TC.

¿Por qué no SP (por lo menos en un futuro inmediato)? ¿Por qué sí TC? Aquí van algunas de las razones tal cual nos las explicó *Rulo* Pellegrino, gerente de la Comisión:

1º) El motor 7 bancadas ya había sido muy promocionado. Todo lo contrario sucedió con la imagen del Chevy, hay necesidad de que se lo vea en competencias; para el producto es una promoción muy interesante que SP no brinda.

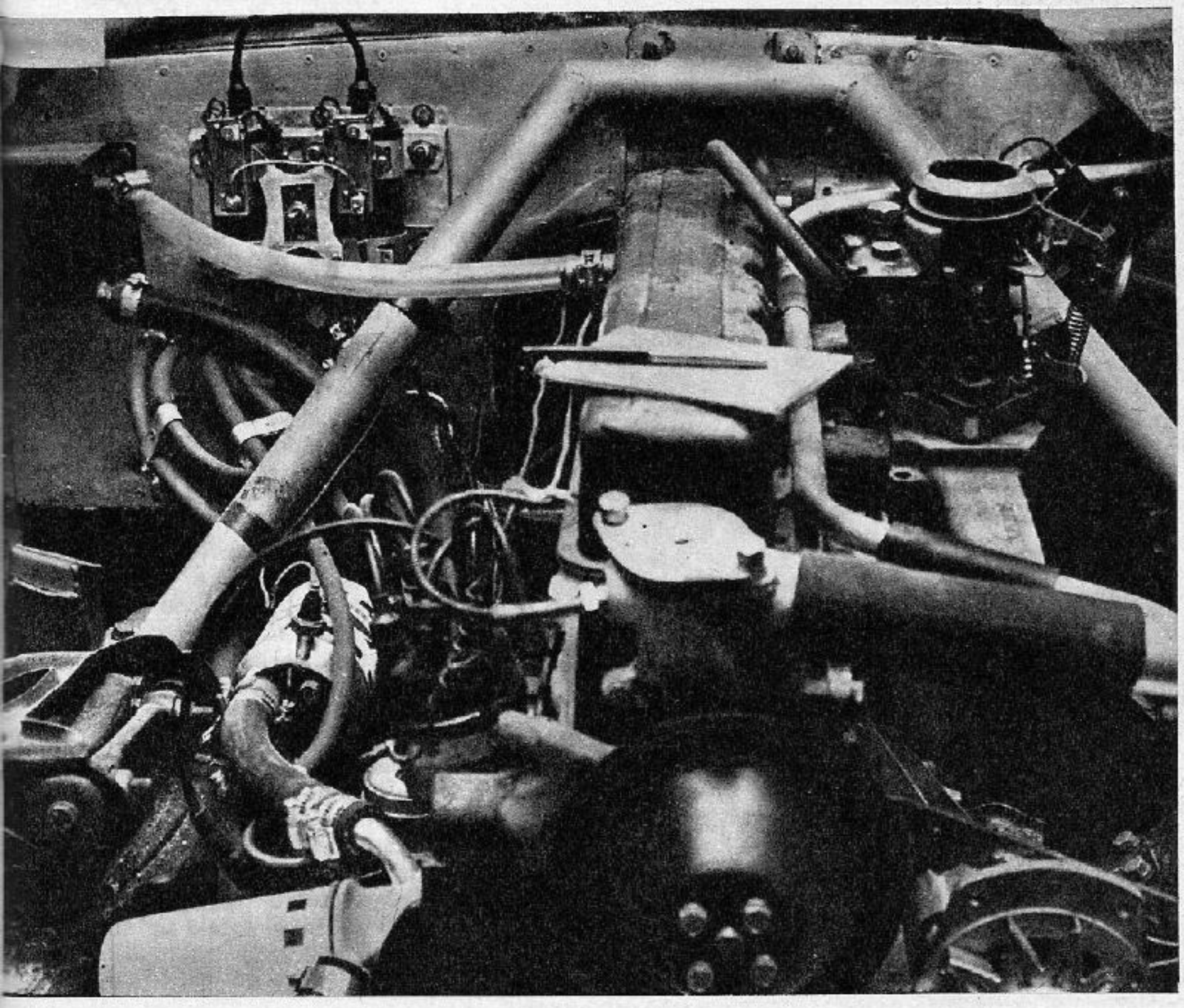


OLET VEIGA TC

El domingo que viene en La Cumbre debutará el Chevy TC de la Comisión G.M. en manos de García Veiga. Joseph es el responsable de la parte técnica

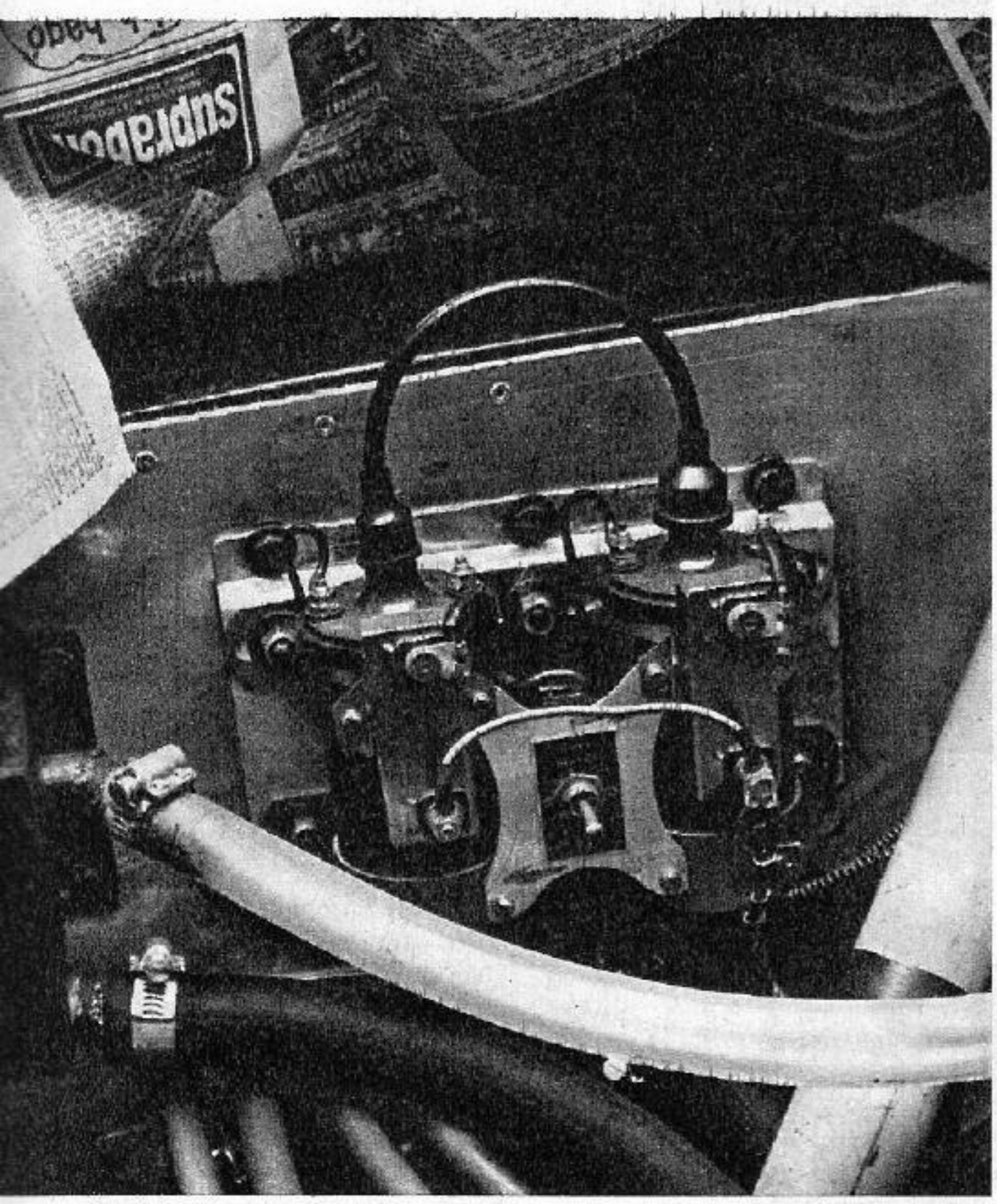
por JULIO PEREZ BALBI

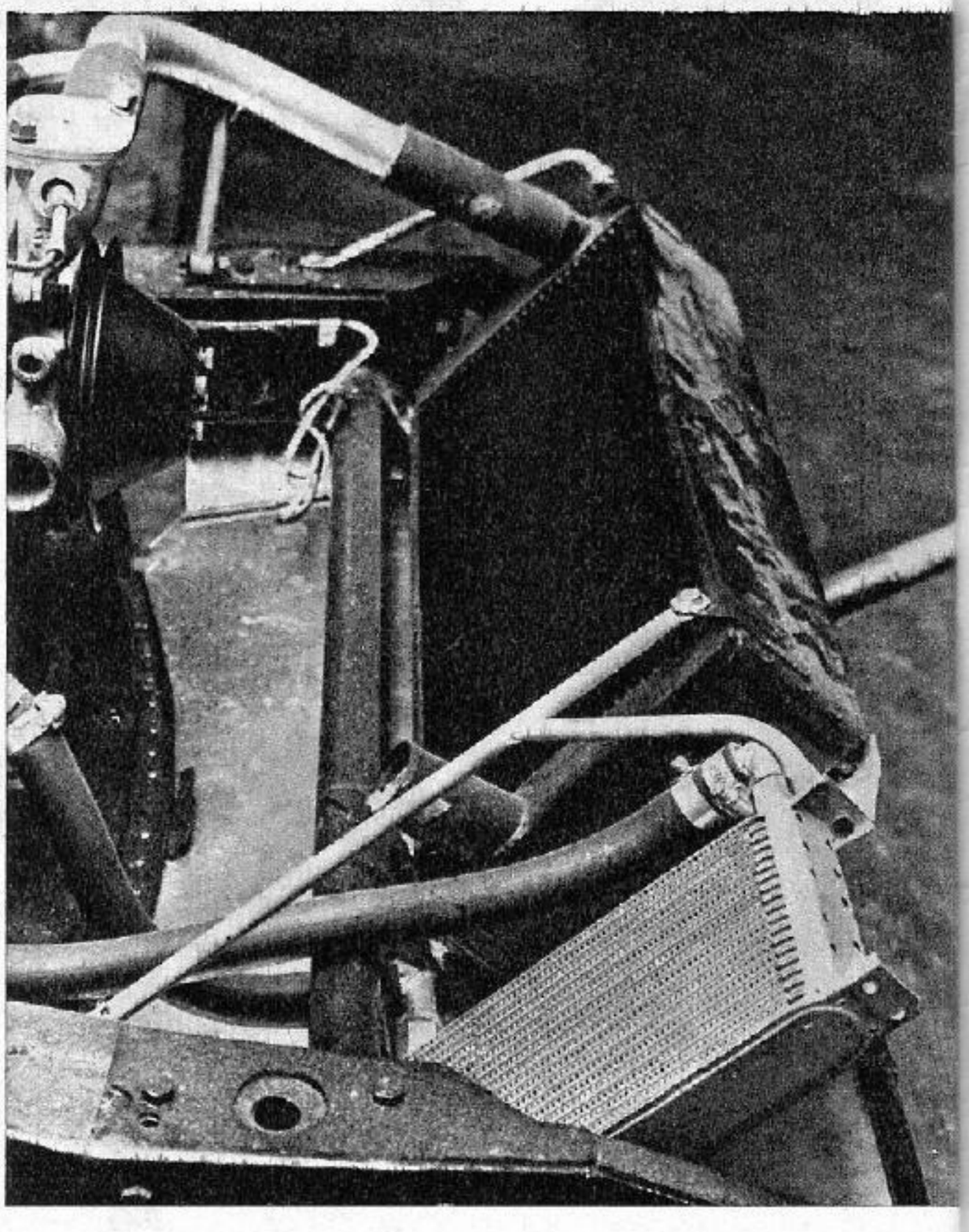
2º) Si bien para imagen de auto standard no hay como TN o Turismo Grupo Dos cuando comenzaron los cabildeos sobre el futuro deportivo de la Comisión nada se había confirmado sobre TN. Construir un Grupo Dos resulta más caro que un TC, es de mantenimiento oneroso (por los bajos premios



A la izquierda: Con este auto Néstor García Veiga correrá en La Cumbre. Es un Chevy modifié, de mayor área frontal que la cupé SS que todavía no está homologada.

Un motor tipo puesto sobre el primer casco. Obsérvese los dos reactores tubulares de refuerzo que absorben parte las cargas de la suspensión delantera en el chasis





entre otras cosas) y no goza de la promoción de TC.

3º) En el mes de enero, cuando se estudió y se tomó la determinación a seguir, el problema de las transmisiones radiales no se había solucionado. SP no gozó en 1971 de la promoción por esta parte del periodismo. No había que arriesgarse a lo mismo. Con TC no sucede lo mismo, domingo tras domingo cada micrófono machacaba matinalmente con la carrera de TC.

4º) Ricardo Joseph calculó un presupuesto 40 % mayor que el de 1970 para volver a trabajar en SP con posibilidades del campeonato. Los cálculos, sobre la cifra de morlacos sobre la cual tenían que basarse no podía de ninguna manera absorber los cálculos de Ricardo Joseph. Había que dedicarse a TCA sin duda alguna . . .

Los autos se construyeron sobre dos Chevy cuatro puertas usados. No usaron la cupé porque recién para 1971 estará homologada; los motores se desarrollarán en el Departamento Experimental de GM bajo la tutela del Ing. Ricardo Joseph quien además se encargó del diseño



Ing. Ricardo Joseph:
"... te aseguro que la tapa es sensacional..."

Radiador de agua, radiador de aceite, estructuras suplementarias.

A la izquierda: Dos bobinas de encendido con una llave que permite la utilización de una u otra, indistintamente.

Abajo: Para que el Nene pueda patalear tranquilo... cómoda pedalera, barra de dirección de inclinación variable...

de todas las estructuras auxiliares de los cascos.

En el transcurso de esta semana los motores serán puestos por primera vez en el banco de pruebas, se calculan en 7.000 la rpm máximas y 190/200 HP la potencia necesaria para poder estar en la conversación.

Según los estudios de Joseph "la única desventaja que tiene este motor con respecto a los demás es el múltiple de admisión, tiene una restricción de aire que pierde un 20 % de eficiencia en el llenado pero te aseguro que la tapa a pesar de no tener las virtudes de la SP (N. de la R: por reglamento) es ¡¡¡sensacional!!! casi tiene rendimiento similar... estoy seguro que el motor va a andar muy bien..."

El peso estimado está en los 1.330/1.340 kg casi 100 más que el reglamentario mínimo (1.250 kg). Trompa de aluminio diseñada por el mismísimo chapista de la Comisión (el inefable Tino Lazarino), entrada de aire para los radiadores regulables y muchos detalles más, pero mejor vayamos a las fotos...

Realización EDDIE Publicitaria. T. E. 32-0755

sugerencias PARABRISAS CORSA

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS LINEA COMPLETA

NUESTRA GENTE ESTA TRABAJANDO PARA SU COMODIDAD.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

FIATODO

ESTACIONAMIENTO GRATUITO

SARMIENTO 3899 - T. E. 87-1852/1992 - Bs. Aires
UNICA DIRECCION - NO TENEMOS SUCURSALES

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

WASHER S.C.A.

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

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

BUTACAS
lintap MR
y... nada más



Modelo Universal Reclinable

También hacemos Reclinables sus Butacas.

FUNDAS

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

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR

3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE UN FABRICANTE DE ARRANQUES

FIREP FIREP FIAT FIREP FIREP
FIREP FIREP FIAT FIREP FIREP

NOS AGRANDAMOS!...

F

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

NUEVO LOCAL: Av. J. B. JUSTO 6198 - CAP. - T. E. 611-5581
SUCURSAL: Av. DE LOS INCAS 5057 - CAPITAL

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU FIAT
RECUERDE...
COMO SIEMPRE LA LINEA COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO

Reparación, Nacarados y Plastificados



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto

LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10
T. E. 58-9694 - Buenos Aires

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
MARLIT®
PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION STANDARD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO: BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-407[illegible] BUENOS AI[illegible]

MOTONAUTICA
por NICOLAS GELORMINI

LA MARATON DEL LITORAL



La Federación Motonáutica Argentina anunció la disputa de una regata motonáutica que unirá Asunción con Buenos Aires. El primer Secretario de la Embajada del Paraguay, señor Wladimar Palacios y Palacios confirmó el apoyo de su país a dicha prueba

"Con el propósito de despertar una mayor conciencia marítima, propender al conocimiento de las bellezas turísticas de la Argentina y Paraguay y estrechar aún más los vínculos de ambas naciones, la Federación Motonáutica Argentina organiza el Primer Gran Premio Internacional Motonáutico Asunción - Buenos Aires." Con estas palabras, Juan Carlos Quevedo dio comienzo a su exposición. Hace rato que sabíamos que este proyecto estaba en danza y que de un momento a otro la F.M.A. le iba a hincar el diente, "sacando" a la motonáutica local del Delta para obligarla a ser lo que debe ser: verdadera motonáutica, no sólo andar ligero sino buscar su rumbo en el agua. Tanto es así que existe la idea de declarar libre el recorrido, de forma tal, por ejemplo, que la primera etapa que es Asunción-Formosa cada participante puede recorrerla como mejor cuadre a su conocimiento y embarcación; lo único que debe hacer es llegar al punto de destino. Y éste es el momento en que más de uno debería empezar a sacar cuentas si no le conviene llevar una tercera persona a bordo (aunque sea grande la pérdida de velocidad) que conozca bien el recorrido; quizá a la larga se gane tiempo evitando vacilaciones y errores. De la trascendencia de esta prueba resulta superfluo hablar, ya que su recorrido de aproximadamente 1.630 Km la transforma en la regata más extensa del mundo, por lo que probablemente se solicite su inclusión en el calendario mundial.

En cuadro aparte se dan las distintas etapas en que piensa subdividirse la regata, las distancias de cada una y los días en que se disputarán (casi seguramente diciembre).

La presencia en la conferencia de prensa del Primer Secretario de la Embajada del Paraguay, señor Wladimar Palacios y Palacios, sirvió para constatar el firme apoyo de ese país a la prueba y el entusiasmo con que se ha recibido esta idea, no sólo en la Embajada sino también en Asunción. "Mi país cree que debemos despertar conciencia náutica en la juventud y todo lo que con ello se relacione nos merece el más amplio apoyo. Más aún, conozco personalmente a dos o tres pilotos paraguayos que han de anotarse sin duda en la prueba y que han de arrastrar con su entusiasmo a muchos más. Además no sólo queremos que los argentinos vayan a Asunción para largar la competencia; queremos que vayan antes para que conozcan la ciudad, a su gente, y que de ese conocimiento surjan lazos aún más fuertes entre los dos pueblos".

Es evidente que faltando tanto para la fecha de largada no puede disponerse aún del reglamento especial que ha de regir la regata, sin embargo, la F.M.A. ya esboza ciertas ideas. Por ejemplo, se da como tiempo de clasificación para cada categoría el doble del que empleó el primero, es decir, si el puntero gana una etapa en cuatro horas, el máximo para clasificarse en esa etapa es de ocho horas; y así para cada categoría. Además HABRA REENGANCHES, es decir que si por cualquier causa un corredor no se clasifica en una etapa, puede largar en la siguiente. Si pierde los puntos o si se le recarga el tiempo, etc., son cosas que definirá el reglamento, pero el espíritu es claro: que permanezca en carrera el mayor número de inscriptos.

Pasemos a los premios. Dejamos de lado las copas y trofeos que seguramente los habrá a montones y vayamos a los premios en efectivo. Si los pedidos elevados a las autoridades pertinentes arroja los resultados previstos se piensa dar en cada categoría y en cada etapa 500 pesos ley 18.188 al primero (m$n 50.000), 400 (40.000) al segundo, 300 (30.000) al tercero, 200 (20.000) al cuarto y 100 (10.000) al quinto. Eso por cada etapa. Además, al terminar la competencia, 1.200 pesos ley (120.000) al primero de cada categoría, 1.000 (100.000) al segundo, 800 (80.000) al tercero, 600 (60.000) al cuarto y 400 (40.000) al quinto. Nos olvidábamos del ganador absoluto de la prueba que se lleva 250.000 nacionales, 200.000 el segundo, etc., etc., hásta el décimo lugar.

Para terminar con este gran premio digamos que se ha de gestionar ante el Comando en Jefe de la Armada y la Prefectura Naval Argentina que se coordine un operativo de patrullaje, rescate y salvamento con unidades de superficie y aéreas a lo largo de todo el recorrido. También ayudarán las instituciones náuticas pertenecientes al área de la competencia y se descuenta el apoyo de la armada paraguaya.

La carrera que se proyecta puede ser afrontada por algunos astilleros con sentido de "equipo" donde nuestras "vedettes" del agua establecerán los primeros records de cada etapa y el tiempo final de unión de las dos capitales. Pero además de ellos la F.M.A. quiere atraer a las lanchas de paseo, de neta serie, de forma tal de demostrar que lo que parece una carrera de locos puede transformarse en un hermoso paseo, que no durará seis días quizá, pero que puede afrontarse sin peligro. No podría pedirse mejor broche de oro para el año motonáutico 1971.

PRIMER GRAN PREMIO INTERNACIONAL MOTONAUTICO ASUNCION-BUENOS AIRES

1ª Etapa	Asunción-Formosa	180 km	Sábado
2ª Etapa	Formosa-Corrientes ...	240 km	Domingo
DESCANSO Y REPARACIONES			**LUNES**
3ª Etapa	Corrientes-Goya	240 km	Martes
4ª Etapa	Goya-Paraná	370 km	Miércoles

Neutralización en La Paz de 30' a los 215 km de la largada)

DESCANSO Y REPARACIONES Y TRASLADO A SANTA FE			**JUEVES**
5ª Etapa	Santa Fe-San Nicolás ..	250 km	Viernes

(Neutralización en Rosario de 1 hora a 180 km de la largada)

DESCANSO Y REPARACIONES			**SABADO**
6ª Etapa	San Nicolás-Bs. Aires .	350 km	Domingo

(Neutralización en Zárate de 30' a los 245 km de la largada)

NOTA: Cabe destacar que si las condiciones del tiempo lo permiten finalizará en Dársena Norte; de no ser así, en San Fernando.



REDACCION DEPORTIVA SPLENDID

FIORAVANTI

JULIO CESAR CALVO
PABLO ZARO
JAIME RODRIGUEZ
HERNAN CERES
JUAN C. LATERZA
EMILIO CAMPOS
FELIX GELLER
JOSE A. ´CALVO
ROBERTO ROLLERI
MANUEL SITKINA
CARLOS IRUSTA
DANTE MASIERO
ALDO BARROS MONTALVO

LR4 RADIO SPLENDID

LUNES A VIERNES 20.30 a 22.30
SABADO 21 a 24
DOMINGOS 14.30 a 22.30





COMO NACE UN BARCO

por J. PEDRO SIEDMANN

¿Alguna vez tuvo la feliz idea de hacerse construir un barco? Si esa peregrina idea cruzó por su mente, trataremos de darle una mano para que usted sepa por dónde empezar y, más aún, por dónde terminar...

Lo primero que debe hacer es pispear por la ribera o por revistas especializadas para tratar de ubicar a su futuro tormento. Una vez definido el tipo de velero que más le agrade, no tiene más que acercarse al estudio de un dibujante naval.

Desde la puerta no más usted dirá que quiere un barco parecido a tal o cual o le dará las dimensiones de lo que desde tiempo atrás constituye su sueño dorado. A partir de ese instante el dibujante lo bombardeará a preguntas para ubicar su pretensión.

Con todos los datos en su poder, el diseñador le pondrá los pies sobre la tierra con el presupuesto aproximado del aparato. Si usted no se mosquea, juntos fijarán la medida más importante, que es la eslora, con lo que el profesional iniciará el anteproyecto. Esto demorará alrededor de un mes, tras el cual y con su aprobación, por supuesto, hay que empezar a recorrer astilleros, los que por lo general ya están comprometidos con trabajo aproximadamente dos

de gastar mucha suela y discutir precios se llega a un acuerdo con determinado constructor. A esta altura del partido el dibujante hace el proyecto definitivo ajustando las dimensiones, interiores, etcétera.

A la firma del contrato con el astillero se pondrán de acuerdo sobre quién se hace cargo de la compra de los materiales. Tiene dos opciones: que el propio constructor se encargue de todo o que usted provea al mismo de los elementos necesarios. En tal caso, prepárese. Esto implica conseguir desde la madera, el plomo, la bulonería, hasta la última tuerquita, la cual, si se descuida, tendrá que mandar a tornear. Paralelamente también deberá ocuparse de las velas, herrajes, motor y un sinfín de cosas que nunca se imaginó que podrían entrar en un barco.

Vamos a describir algunos aspectos netamente constructivos de una embarcación de madera, para que cuando usted entreviste al constructor no esté totalmente ajeno al problema.

El primer paso lo constituye el trazado sobre madera terciada, en tamaño natural, que corre por cuenta del diseñador. Del trazado en cuestión el carpintero saca las plantillas para iniciar los cortes de las distintas partes, entre ellas: quilla, roda, codaste, espejo, quillote, etcétera. Con lo que se inicia el armado de la columna vertebral del casco.

Paso a paso y siguiendo las fotografías, intentaremos darle una idea de las distintas etapas del armado del barco.

FOTO Nº 1: El barco ya está semiarmado, el molde se ha sacado, se han colocado las varetas (costillas) y algunas tablas del forro. También están colocados los baos (listones que sustentan la cubierta), viéndose el hueco que luego será cubierto por la carroza (cabina).

FOTO Nº 2: Se ha colocado la carroza, se terminó de hacer la cubierta, se inició la colocación de los mamparos principales de los interiores y se ha comenzado con algunos detalles de terminación.

Las tablas del forro que aún faltan colocar (embones) recién se pondrán en su lugar definitivo cuando el clima lo permita, puesto que se necesitan días bien secos a efectos de lograr un encastre perfecto.

FOTO Nº 3: El casco está casi listo tras unos nueve meses de trabajo intensivo (depende del astillero); todavía no llegaron los primeros dolores y la criatura está lejos de nacer. Hay que comenzar con las instalaciones eléctricas, sanitarias, la colocación del motor auxiliar, los herrajes, el quillote, el timón y una tonelada de cosas más; amén de la terminación en general y la pintura.

No dude de que esta etapa es la más laboriosa y prolongada; tanto es así que recién al año y pico podrá reunir a todas sus amistades para romper la tradicional botella y ver cómo el ya concretado sueño se desliza hacia el agua.

No tanta alegría: todavía falta la colocación del o los mástiles y la afinación definitiva de todos y cada uno de los chiches que se encuentran a bordo.

A pesar de que dimos algunos tiempos de construcción, todo esto es un poco relativo, puesto que hay un sinfín de causas que pueden acelerar o retrasar la gestación de su yate. Como que hasta hubo quien gastó seis años en la contienda.

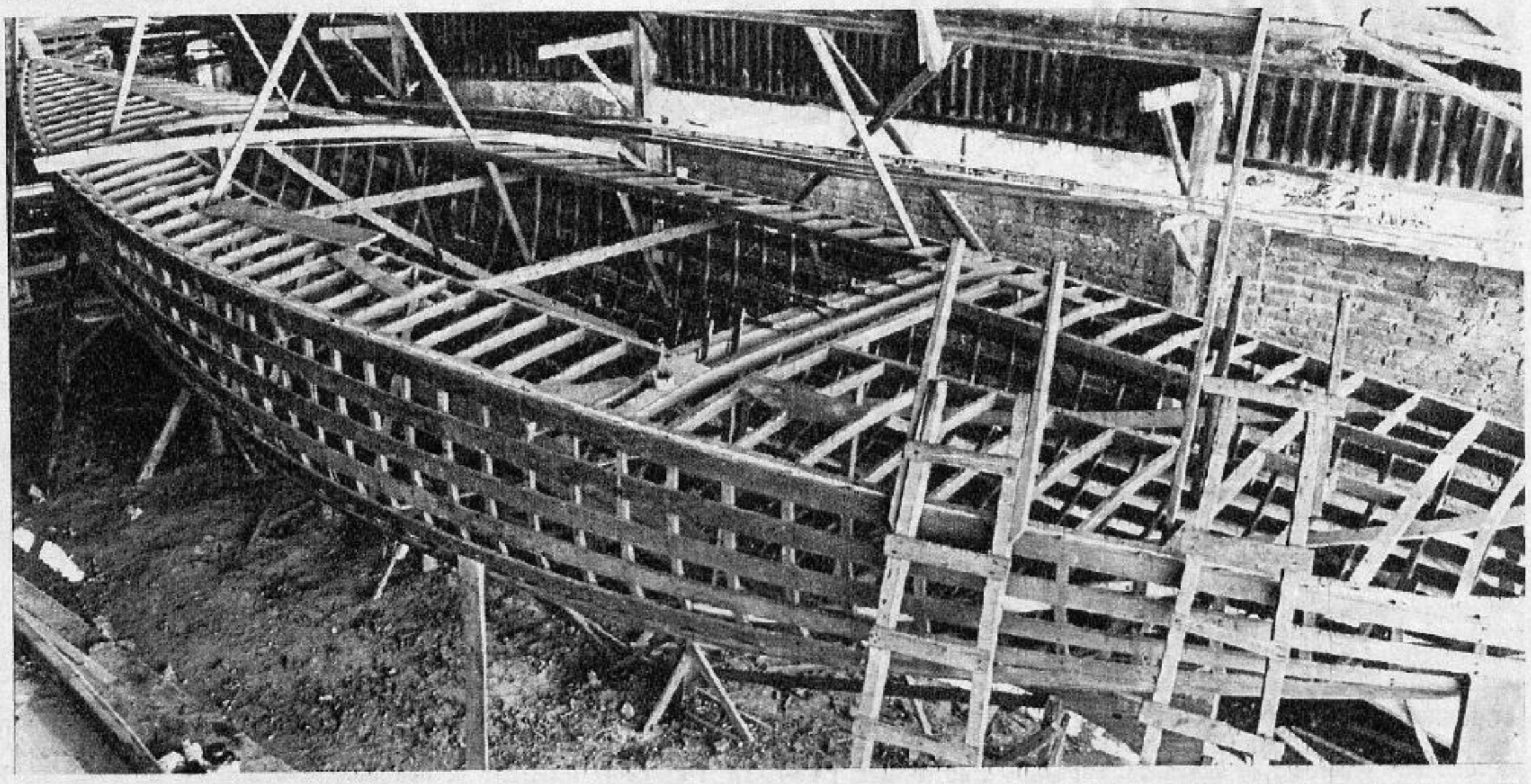
Tras tan somero y poco optimista relato, queremos acotar que no todos son dolores de cabeza, puesto que 'sarna con gusto no pica" y le queda siempre el recurso de comprarse un barco hecho.

También hay otra variante: recurrir a los barcos de fibra de vidrio, lo que tiene como única contra la escasa cantidad de modelos a elegir en nuestro medio, a raíz de que recién en la actualidad está naciendo este tipo de industria.

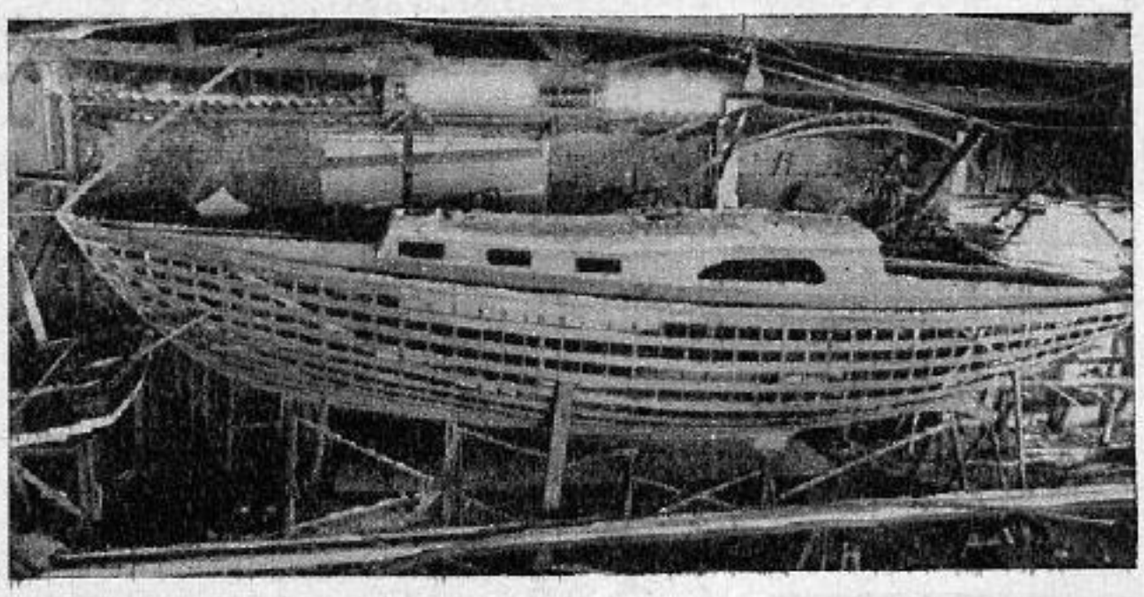
Ahora sí, sólo resta que el barco sea navegado y usted pueda disfrutar de placenteros cruceros, tras tanto trabajo y más de una noche de desvelo.



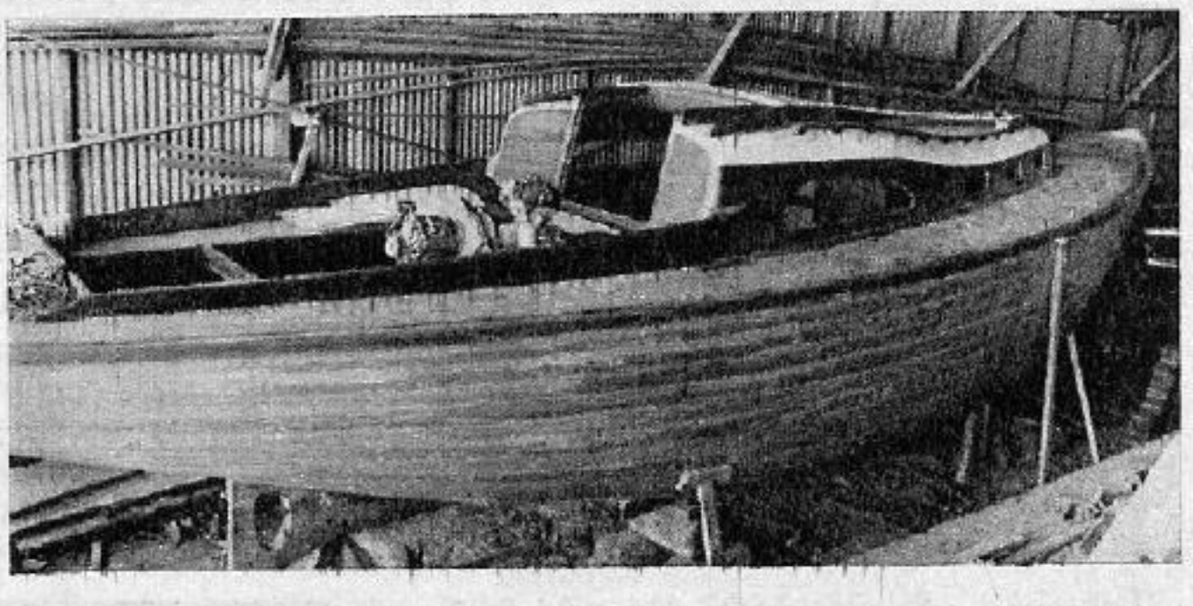
En pocas palabras intentaremos describir
las distintas idas y venidas que implica la construcción de un barco a vela



1



2



3

RESULTADOS DE LAS REGATAS CORRIDAS EL 13 y 14 DEL CORRIENTE

BARCOS DE HANDICAP — FORMULA IOR: Con el auspicio del Yacht Club Argentino se efectuó una regata a la Barra de San Juan. En ella se impuso el timonel Héctor Domato, con lo cual se hizo acreedor a la copa Juan J. Cohelo. Los resultados en tiempos corregidos fueron:

Serie B:

1) Alfredo Segers	Trinidad II	10h 6m 48s
2) J. M. Pultera	Moonlight II	10h 11m 16s

Serie C:

1) Héctor Domato	Victory	10h 5m 51s
2) Alejandro Ponieman	Charango	10h 27m 58s
3) Raúl Montes	Soleil	10h 30m 10s

Serie D:

1) Jorge Martínez	Middy	11h 57m 27s

CLASE DRAGON: Premio "Marca"

1) Héctor Schenone	Calafate	1h 13m 10s
2) Juan Carlos Schenone	Chasquido	1h 32m 30s

Premio "Altair"

1) Jorge Salas Chaves	Karin	2h 10m 10s
2) Héctor Schenone	Calafate	2h 13m 07s
3) Juan Carlos Schenone	Chasquido	2h 15m 20s

CLASE SOLING: Premio "Delphin"

1) Roberto Sieburger	Earline	2h 4m 40s
2) Boris Belada	Ñuma	2h 5m 10s
3) Horacio Campi	Solange	2h 5m 48s

CLASE 505:

1) Alberto Enguix	Rififi	1h 44m 8s
2) Oscar Montes	Superflaca	1h 44m 31s
3) Martín Costa	Mu-Watusi Go-Go	1h 49m 28s

CLASE FLECHA:

1) Pedro Seybold	Cariño	1h 52m 15s
2) Víctor Fratta	Numancia	1h 53m 05s
3) Héctor Sirio	Rainbow	1h 53m 43s

CLASE PENGUIN: Premio "Patricio Marco" (cuatro series)

Primera serie:

1) Pablo Gianelli	Kakatá	1h 16m 10s
2) Sonia U. de Rivi	Comamusa	1h 16m 17s
3) Arnoldo von Foerster	Ney	1h 18m 46s

CLASE FINN:

1) Jorge Sanjurjo	Gondalino	1h 35m 15s
2) Jorge Barneix	Pepe	1h 35m 16s
3) Ernesto Kutter	Flaca	1h 35m 55s

CLASE SNIPE:

1) Jorge Jaca	Hulja	1h 40m 45s
2) Martín Mieres	Kokeshi	1h 41m 30s
3) Enrique Lange	Teide II	1h 43m 15s

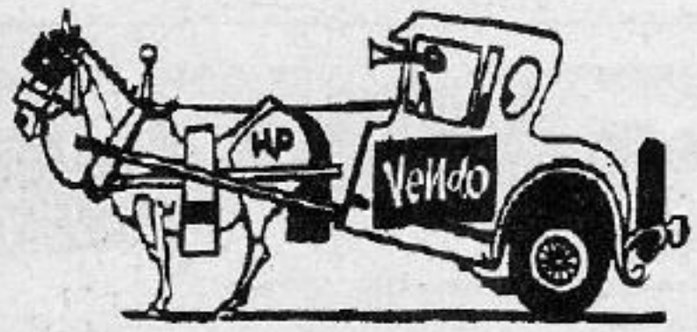
CLASE PENGUIN:

1) Jorge García Guevara	Tonina	1h 00m 02s
2) Héctor Biasotti	Chupho	1h 01m 10s
3) José O'Connor	Engrullo	1h 03m



PARA

AVISOS corsificados



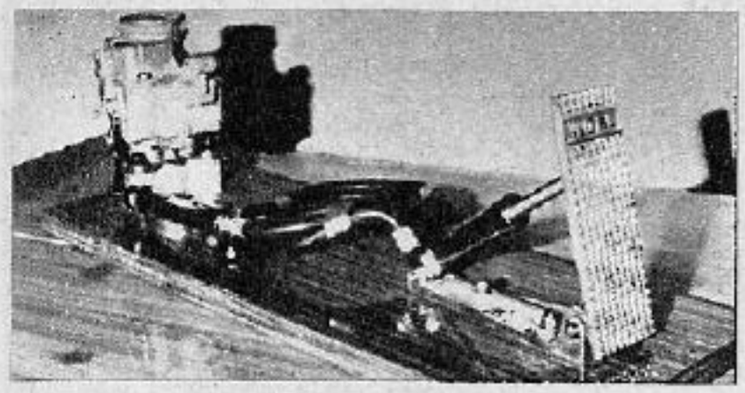
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar autos de competición, sport, clásicos, nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 18. 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.

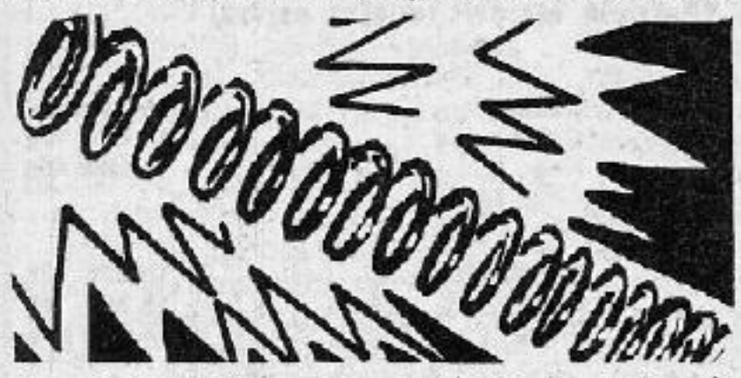
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

ACELERADORES HIDRAULICOS WOEL, de WOEL HIDRAULIC Co. ARGENTINA. Para todo tipo y modelo de vehículos. Especial para competición. Garantía escrita por



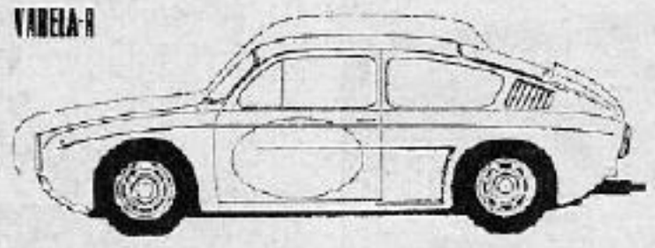
un año. Av. Hipólito Yrigoyen 1575. Morón. F.C.D.F.S. T.E. 629-6052.

"TUERCAS", SU PEUGEOT 404 - 504 CON MAS PIQUE... POTENCIA... Obténgalo cambiando sus resortes de bujías por RESORTES ELECTRONICOS 8 K. Fabricados con una aleación de metales especiales de GRAN PODER DE CONDUCCION (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) que elimina problemas de humedad en el encendido. Ahorran combustible. Dan más "PIQUE". Si no lo encuentra en localidades del interior, envíe giro o cheque ($ 19,50) orden de Electrónica 8 K. Lavalle 2257, local 19, Bs. As. Recibirá un juego por encomienda



postal y podrá usar a pleno la potencia de su PEUGEOT. En Capital adquiéralo en TATEOSSIAN HNOS., de Cabello 3363; Goicoechea S.A., Montevideo 623; Pasatir S.A., Tucumán 1586; Orientación Mecánica, Viamonte 1505. También en Capital: Juan B. Alberdi 7245; Juan B. Justo [illegible]513; Rivadavia 8981; Pedro Echagüe [illegible] Pichincha 1557; J. B. Alberdi 3016; [illegible] 1786; Alberti 1117.

OTROS DOS VARELA - R Vendo. Facilidades. Ver en DONATTI. Y DISEÑO VARELA 40 Nº 324, LA PLATA. T.E. 32657.



BUGGY CARROCERIA TOTALMENTE ALUMINIO. Motor DKW 56. Patonas 8". Palanca al piso. Butacas competición. Con capota, ideal para la arena. Ley 18.188, $ 3.000. Total y al contado. Sr. Juan. T.E. 611-5451.

KART listo para largar. Chasis "Titanio", motor "RF", 2 carburadores, última serie. Cinco carreras, estado impecable. Vende al contado. Edgardo Artayeta, Wheelwright, Prov. de Santa Fe.

VENDO TRAILER PARA F-4 y MONOPLAZAS, usado. Barato, $ 500. Ver de 7 a 16 horas. Brandsen 2953. José Ingenieros. Pdo. 3 de Febrero. Teléfono 757-2628.

VENDO MOTO HONDA 250 cc. Impecable. Arranque eléctrico, guiños... etc. $ 2.500. Tratar Sr. Marcelo. Quintana 916. 4º piso.

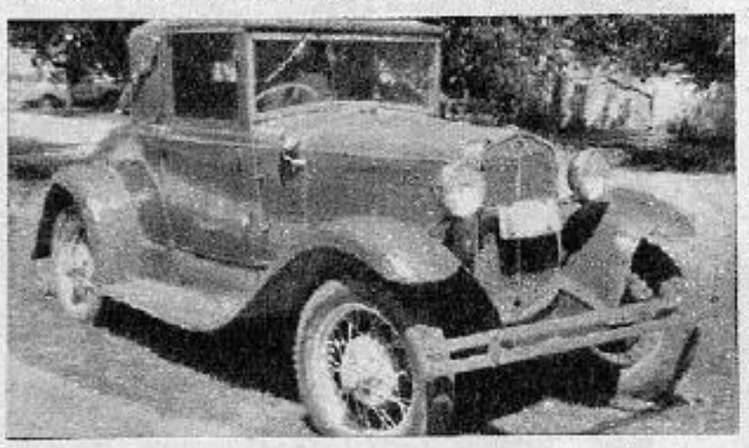
COUPE FIAT 1500 Grupo 2 o T.C. A. Lista para largar, ex comisión deportiva Fiat. Nueva: $ 1.650.000 m/n. FINANCIADA. C. CASARES. Tel. 358 y 375.

MOTOR PORSCHE 1600 SUPER, vendo, totalmente ajustado, ideal para colocar en Volkswagen. Papeles en regla. Sr. Daniel. 85-8715. Después de 9 horas.

PROTEJA LAS AXILAS DE SU VEHICULO colocando el legítimo GUARDAPLAST de Fiberglass y evite la corrosión de guardabarros y demás piezas. Representante exclusivo GUARDAPLAST: Jorge Claudio Damin, Santa Rosalía y San Ezequiel (Sáenz Peña), 757-3194 y 0470. A 1 cuadra de la Gral. Paz.

COLECCIONISTAS. Para restaurar. Completo. VENDO CADILLAC 1932. Teléfono 772-1064. Después de las 21 horas.

AUTOMOVIL FORD A, MODELO 30/31, BERLINA DE LUJO (voiturette convertible con vidrios). Totalmente original de fábrica. Unica mano. Con su manual de fábri-



ca. Estado general impecable. Jamás fue chocado. Ofertas: Carlos E. Tambone, San Martín 88, T.E. 23286. RIO CUARTO.

CONTROL DE CALIDAD. CURSO RAPIDO PARA INDUSTRIAS, MECANICAS, QUIMICA, ELECTRICA. Dictan ingenieros. Práctica intensa con gráficos, medición, normas. Inicia 25 Hualfín 862: 18-20 horas.

---

2 MOTOS VENDO. Guzzi 175. Ducati 175 "Sport". Gran oportunidad. Tel. 80-8535 y 45-3701.

VENDO MOTO HRD, modelo 1950, impecable estado. Ver y tratar en Honduras 6027, Capital.

POR RAZONES DE FUERZA MAYOR, lamento tener que deshacerme de mi colección completa de PARABRISAS CORSA (Nº 0 al 200). Llamar a Ricardo. Tel. 73-8026.

DISEÑO Y CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Curso teórico práctico sobre todos los temas que interesan al constructor de automóviles. Lecciones ilustradas que le serán enviadas quincenalmente junto con cuestionarios relativos a cada lección. Temas principales: aerodinamia, resistencia al avance, diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco, CONSTRUCCION DE MOLDES Y CARROCERIAS EN PLASTICO REFORZADO, moldeo de parabrisas, materiales especiales, etc. **Los cursos son desarrollados por los ingenieros** JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: STYLAUTO, CASILLA DE CORREO 303, LA PLATA (Prov. de Bs. As.).

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 80 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES:

VUELTA DE LA MANZANA

La Asociación Volantes de General Roca organiza la V Vuelta de la Manzana que se llevará a cabo entre los días 31 de marzo y 4 de abril. La carrera está reservada para Turismo Anexo J Grupo 2 y para Turismo Nacional o Grupo 1, en ambos casos para las clases A y B. La primera etapa tendrá un recorrido de 510,600 km largando desde Viedma para finalizar en General Roca. La segunda unirá General Roca con San Martín de los Andes en una extensión de 659.700 km. Entre la segunda y tercera etapa habrá un día de descanso en San Martín de los Andes para continuar al día siguiente hasta San Carlos de Bariloche a 438,570 km. Al día siguiente, 4 de abril, se correrá la última etapa desde San Carlos de Bariloche hasta General Roca a 535,000 km. De esta forma el total del recorrido es de 2.143,870 km. La Vuelta de la Manzana tiene puntajes en sus respectivas clases y categorías para el Campeonato Argentino. El total de premios para Grupo 2 será de 50.303 pesos, para Turismo nacional en cambio será de 22.528 pesos ley 18.188.

TURISMO STANDARD EN PERGAMINO

El domingo 28 también se llevarán a cabo los 350 km Premio Ciudad de Pergamino para autos Standard hasta modelo 1927, a partir de las 10 hs, en el circuito denominado Las Huertas, ubicado en estación Ayerza, a cuatro kilómetros del centro de Pergamino. Los premios serán de 4.000 pesos ley.

LA CUMBRE T.C.

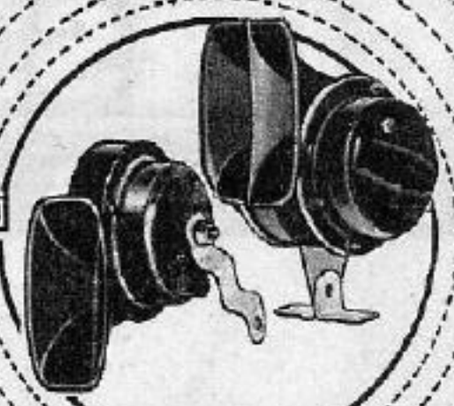
La segunda carrera de T.C. del año se llevará a cabo en La Cumbre (Córdoba) organizada por el Centro Comercial e Industrial y Fomento de La Cumbre. Es de esperar que gran parte del parque de T.C. estará presente ya que la carrera ha despertado gran interés por lo difícil del circuito. ¿O precisamente por eso no estará presente?

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



MAREL



ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.





ES PARA GENTE APURADA...

y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Sabrán por qué somos distintos y muy expertos.

Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio:
Salta 1167

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

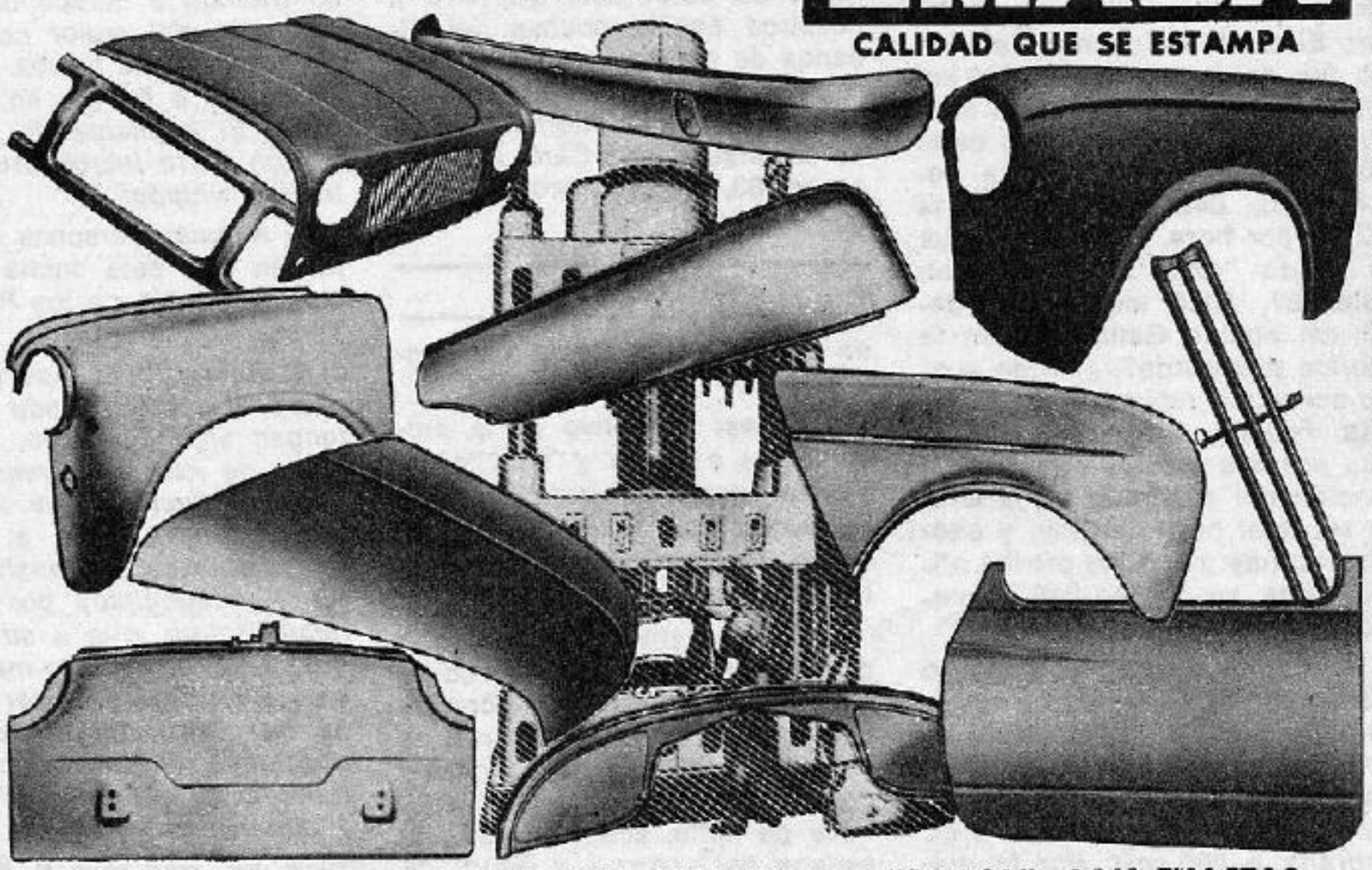
COLOCACION en el ACTO
Sandrini



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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS A INTERIOR

Parabrisas CORSA

correo

2CV "500"

de Tomás A. Carricaburu, San Luis.

Señores: me considero amigo de la revista porque desde la presentación de Parabrisas en aquel último Salón del Automóvil no dejé de leer y coleccionar todas las publicaciones encabezadas con ese nombre, y continúo haciendo lo mismo con CORSA, pese a que ya no es —en cuanto al tipo de material e información— lo que era la primitiva Parabrisas, a secas.

Yo quisiera hacer llegar a la sección Correo una consulta referida a mi automóvil.

Es éste un Citroën modelo 1964 2CV con 60.000 km recorridos (según el cuentakilómetros, ya que lo compré hace sólo dos meses), al cual me informaron le fue modificada la cilindrada original mediante la incorporación de un equipo "Gatti", o "Gati", o algo así. Este equipo lo equipararía en rendimiento con un 2CV 18 HP. Según las pocas referencias que pude obtener, tal equipo consiste en camisas de cilindro de mayor diámetro y pistones de cabeza plana.

Con este coche he recorrido, en estos dos meses, unos 4.000 km. El consumo de nafta acusado fue de 8 litros cada 100 km en el tránsito ciudadano. El consumo de aceite de 0,6 litro cada 100 km, y, de acuerdo con el velocímetro, desarrolla en cuarta 90 km por hora, y parecería que le queda "resto". ¿Qué opinan ustedes?, ¿qué me pueden decir del equipo Gatti?, ¿quién lo fabrica y/o vende?, ¿dónde puedo conseguir repuestos en la Capital Federal para Citroën, ya que acá sus precios se inflan en función del cuadrado de la altura sobre el nivel del mar, y además no hay quién los provea oficialmente, ya que no hay concesionario?

R) Efectivamente, el equipo Gatti para 2 CV (llamado también "equipo 500" o "caja de 500", consiste en un juego de cilindros de mayor diámetro, juego de pistones, aros y pernos y lleva la cilindrada a 500 cm³. Por lo que hemos podido saber, no se fabrica más, pero puede ser que a algún repuestero le quede algún juego. El rendimiento de su 2 CV es normal. Gasta un poco mucho de nafta, pero hay que tener en cuenta que ha sido aumentada la cilindrada y posiblemente tocada la carburación. El gasto de aceite es excesivo y la velocidad aceptable. Los repuestos Citroën se venden a precio fijo y uniforme en todo el país. En San Luis no hay concesionario, pero sí en Villa Mercedes. Diríjase a él.

VOLK-CLUB

del Volk-Club, Bernal, provincia de Buenos Aires.

Estimados señores: la presente es para felicitarlos por la excelente información y orientación desparramadas por ustedes a los cuatro vientos, y para comunicar a los propietarios de automóviles y demás vehículos Volkswagen que hemos creado un club, para agruparnos.

Los beneficios de los socios van desde un descuento del 25 por ciento en la compra de repuestos originales a mantenimiento, para lo cual se ha establecido que trabajos como cambio de platinos, control de puesta a punto, regulación de válvulas, frenos, embrague, etc. se realicen a los vehículos de los asociados sin cargo por la mano de obra. Esto quitará a nuestros nobles coches del alcance de manos inexpertas o no especializadas. Para mayores informaciones, todo interesado puede dirigirse a *Volk-Club*, Av. Belgrano 83, Bernal, provincia de nos Aires.

¿WHIPPET F-1?

de Arnaldo Luis Bernárdez, Capital.

Señores: el motivo de la presente es simple y solicito de vuestra gentileza para que me contesten por cualquier medio sobre las preguntas que paso a formularles.

Estas se refieren a un coche de mi propiedad patentado como coche de carrera, tipo fórmula uno del año 1929. La marca es Whippet y se trata de un chasis con carrocería de aluminio, tanques de nafta, aceite y caño de escape de bronce y motor de cuatro cilindros. Tanto el chasis, motor, ruedas y otros elementos poseen la marca aludida, mientras que en otro lugar figura estampado "equipo Miller" y también la figura de un toro o animal parecido (podría ser también un búfalo). La carrocería fue hecha en la fábrica de guardabarros y enchapados Angilica Hnos., que estaba ubicada en Caseros 2068, de Buenos Aires.

Necesitaría saber:

1) La historia de la marca Whippet y si efectivamente fabricó este tipo de coches de carrera, ya que cuando lo restauramos nos encontramos con la sorpresa de que el motor conservaba todas sus partes originales con los respectivos sellos de EE.UU.

R) Los automóviles Whippet fueron fabricados desde 1903 a 1929 por dos sociedades. Primeramente por la Standard Wheel Co., *luego por la* Overland Co. *de Indianápolis. A la Overland se la conocía también como Willys-Whippet y desde 1939 hasta el definitivo cierre, en 1954, tomaría el nombre de Willys-Overland, de Toledo, Ohio. Su coche era, seguramente, un modelo deportivo de la Overland, al que en la Argentina se le colocó una carrocería especial (en aquella época no había fórmula 1), ya que la Overland no fabricaba coches de carrera. Es posible, en cambio, que Miller (Harry) haya contribuido a acrecentar la performance del motor con alguno de sus picantes fierros. En cuanto al toro o búfalo, no sabemos nada. El emblema de la marca era un perro lebrel (precisamente un "whippet").*

2) Algunas personas me manifiestan que este coche pertenece a la familia de los Rambler y Torino. ¿Es cierto?

R) Bueno, buscando las cinco patas al lebrel, puede ser que tengan algo de razón, desde el punto de vista de parentesco político: la Overland fue absorbida por la Willys, que, a su vez, juntamente con la Nash-Kelvinator, fue fagocitada por la American Motors, que a su vez era dueña de un paquete mayoritario en las Industrias Kaiser Argentina que fabricaba el Rambler y que luego, al ser absorbidas por Renault, lo siguieron fabricando y también al Torino (el toro que sirve de emblema a este último es sólo alusivo al nombre del coche).

3) ¿Cuánto puede valer dicho rodado actualmente, en perfecto estado de conservación y totalmente original?

R) Es imposible tasarlo, ya que no se trata de un coche con valor de clásico, pues la carrocería no pertenece a un carrocero de catálogo y reconocido, como por ejemplo Pininfarina, Touring, LeTourner et Marchand, Figoni e Falaschi, etc. Su precio está dado por el del chasis y motor Whippet con una buena carrocería.

MOLINILLOS DE CAFE

de Ernesto Cabini, Avellaneda.

Señores: quisiera que ustedes me contestaran algunas preguntas en las páginas de CORSA, de la que soy flamante lector, ya que apenas he leído dos números de la misma.

1) ¿Dónde se corre, cerca de la Capital, en la categoría Cafeteras y quién o qué club organiza

R) Hay diversos circuitos: Merlo (circuito ciudad de Merlo), ubicado en Merlo Norte, calle Antezana y Pte. Falbo. En este circuito las reuniones son organizadas por la Peña Automovilística El Bosque, que es independiente de toda otra agrupación y tiene su campeonato aparte. La A.D.A. (Asociación Deportiva Automovilística) hace disputar otro campeonato, en veinte fechas aproximadamente, en los circuitos de San Andrés de Giles, Mercedes, Moreno, Las Heras, Escobar, Pilar, etc., circuitos en los cuales también disputan los Citroën, Fiat 600 y TM hasta 1.150 cm³.

2) ¿Cuál es el reglamento de Cafeteras?

R) Es distinto según sea el de A.D.A. o de P.A.E.B. El de la gente de El Bosque permite motores de no más de cuatro cilindros y hasta 1927, siendo las únicas marcas habilitadas Ford T, Chevrolet, Whippet, Rugby, Dodge, Chrysler, De Soto y Plymouth. Con otras marcas hay que pedir homologación. Los chasis deberán ser de gran serie. El reglamento completo puede pedirse a la Peña, que tiene teléfono Nº 21251 de Merlo. Los reglamentos de la A.D.A. admiten engendros de hasta 1931. Para reglamentos diríjase a la filial Moreno, en Blas Parera esquina Paso, de esa localidad bonaerense.



LFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

Estos CINTURATO están equipados con el nuevo FIAT 128.



Para su nuevo Fiat 128 usted puede pedir un buen neumático radial... o lo máximo: CINTURATO.

CINTURATO es sólo PIRELLI



67 licencias de fabricación en 25 países.

Una idea fresca:
Batido de Gancia!



UN VASO
DE AMERICANO GANCIA,
UN CHORRITO
DE JUGO DE LIMON,
UN POCO
DE HIELO MOLIDO...

Y VIVASE UN
BATIDO DE GANCIA
CON LIMON!