$ 1,50

Nº 282

Parabrisas

CORSA

14 al 20 de septiembre de 1971

un nombre siempre en la conversación



Los ruidos de la noche

por M. B.

VICTORIA DE VITTORIO

La modelo era rubia como la que atendía el antiguo **pub** vernáculo (pulpería) en Santa Lucía, sólo que sus ojos no reflejaban la gloria del día sino los lujos mortecinos de la noche de Mau Mau y además se llamaba Beatriz Taibo. Debutaba como **mannequin** en homenaje a Vittorio, uno de los grandes de la moda nacional, quien presentó en el cotizado **night place** de Baires sus propuestas para la elegancia femenina en el inminente verano. Los que están en el humo estuvieron esa noche en la moda y Vittorio (con elegante atuendo azul oscuro, de hilado casi obviamente italiano) en ascuas. El supercreativo observaba con placer pero simultáneamente con inquietud la constante llegada de cada vez más gente. "Este es el desfile del siglo", declaró Federico The Great, anunciando también la presencia de Mariquita Gallegos entre las beauties que pasaban modelos. "No te preocupes, Vittorio", dijo Alfredo Scalise, capo del show business televisivo. "Los grandes triunfos siempre



tienen un aspecto caótico". Cundía el whisky y los estruendos musicales, una periodista rubia reclamaba airada que le diesen una mesa y el opulento Ricciardi besó delicadamente el dorso (de la mano) de Violeta Rivas. Era hermoso y divertido a la vez verla a Perlita Caron hacer monerías con atavío de bañista fin de siglo y los modelos de Vittorio tienen un no sé qué de odaliscas u otros exotismos. La esposa del ministro Manrique mostraba rostro de apacible bienestar social y el casual, elegantísimo, Horacio



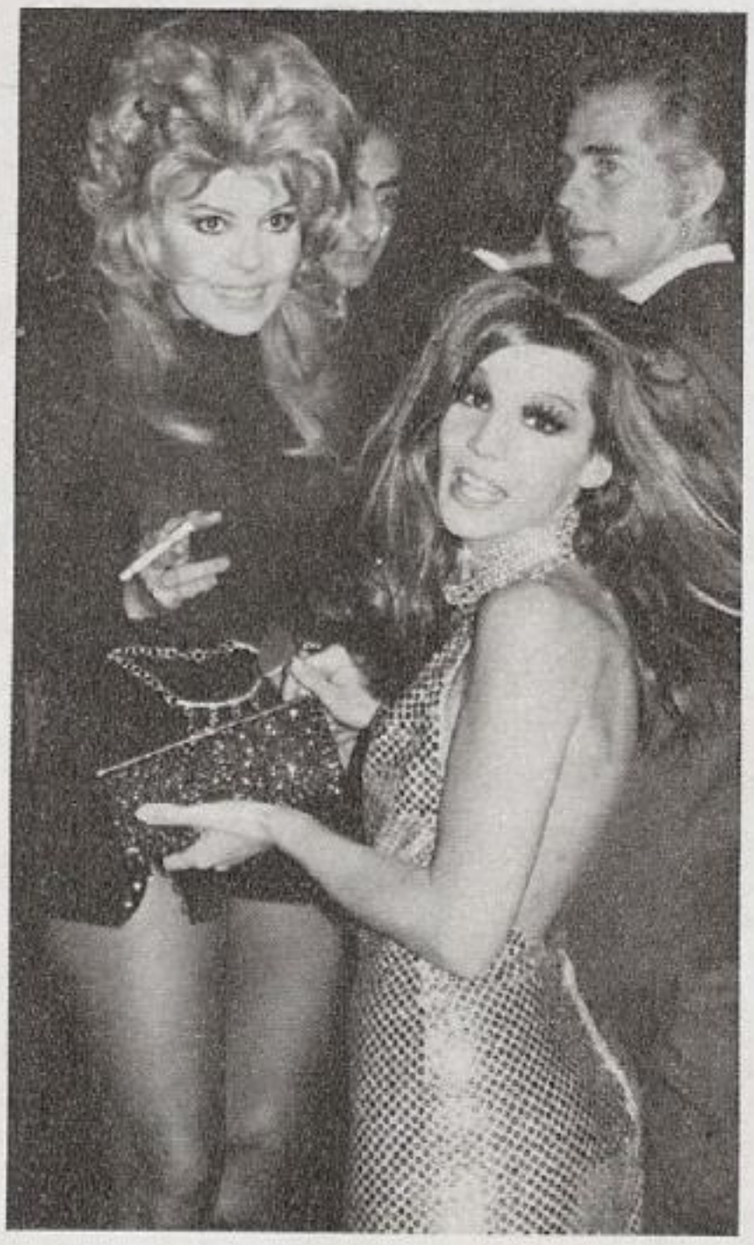


Bustos hizo pendant con Mirta Massa, toda candor como siempre. Magnífico, exultante, Vittorio saludó a cada cual, pidió excusas por las incomodidades, no probó una gota de whisky y se fotografió con Beatriz y Mariquita, sus queridas amigas. Cuando concluyó el desfile empezó el Movete chiquita movete.

Y los meneos siguieron hasta el amanecer.

LA NOCHE SPLENDIDA

Acaeció entre las ensaladas del Hueso Perdido, con un centenar y medio de comensales, algunos célebres (como el racer Carlos Pairetti, el nasolongo Fidel Pintos, la dorada Karim Pistarini, la sugestiva María Creuza, Ricardo Malfitani y Norberto Panizza —capos de la Administración General de Rarios Comerciales—, Alberto "Carburando" Cando, Carmelo Mileo, number one de Radio Splendid, el Tano Cerolini de Korn, Pedro Mele (h.) y Santiago Mele y cónyuge, Julio Moyano, Pepe Mastronardi, etc.), otros divertidos y todos bien empilchados y vivamente interesados en los manjares de la casa. ¿Qué se festejaba? El suceso de **"La noche, tu música, este tiempo"**, de Anselmo Marini, programa de Splendid (para noctámbulos incipientes, va de 23 a 24) y Hecio Cuomo de CBS Columbia transitó por una curiosa combinación de frutillas y una plantita verde con aire a escarola. "A todo hay que ponerle nueces", habría dicho Pepe Mastronardi que desde hace bastante tiempo se especializa en gastronomía afrodisíaca, o sea para etc. Los honores de la noche fueron compartidos por Carlos Insua, propietario del Hueso Perdido. Como coincidió con la veda, Dios mío, las ensaladas no pudieron venir acompañadas por las jugosas proteínas de los densos vacunos nacionales, pero hubo en cambio achuras y avicultura. No obstante lo cual se comió con ahínco, cuchillo & tenedor. En un momento en que las masticaciones depararon un bache al diálogo, en el silencio gutural de la gourmandise, la profesora Cerolini emitió una suerte de interjección. Lo que pasó es que lo había encontrado. "¿Qué?", preguntó un señor que estaba en la nube. "El hueso perdido", contestaron.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 282. Del 14 al 20 de septiembre 1971

EDITORIAL ABRIL
S.A.I.C.I.F. y A. Avenida Leandro N. Alem 696, Cap. Federal. Tel. 32-6010 al 29

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Adolfo Dondo

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Julio del Valle y Juan Carlos Morel
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 696, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340 Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

SP Y F.4 EN 9 DE JULIO

DI PALMA Y RAGNO TRIUMFADORES





Una carrera pobre en 9 de Julio en lo que a SP se refiere. Un nuevo triunfo de Di Palma pese a una detención y una labor meritoria para el Nene Plano que fue segundo. Los problemas de la categoría y la necesidad de salvarla ya. En F-4, Ragno ganó a Laskac por escaso margen y los pequeños monopostos se encargaron de sacar las castañas del fuego

por GERMAN R. SOPEÑA y CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

¿Puede ser que en una carrera de tres series de la categoría superior de nuestro automovilismo larguen sólo siete autos? ¿Puede ser que esos autos sean absolutamente dispares entre sí en cuanto a su performance? ¿Puede ser que se espere como una dádiva del cielo que lleguen a último momento autos de relleno como para justificar que se largue una carrera que de todas maneras se sabe que será un bostezo?

Lo lamentable es que la práctica demuestra que sí puede ser aunque parezca mentira cada vez más la categoría se hunde en una especie de arena movediza fatal y que trasladada esta vez al circuito de Nueve de Julio se deglutió 30 cm más de categoría.

Sólo siete autos en la pista en el momento de largar. Para colmo Pairetti rompió el motor el sábado y no tenía otro de repuesto por lo cual su McLaren también desapareció de la lista del domingo. No sólo había pocos autos. Para peor los autos no andaban nada y la comparación con los tiempos logrados el año pasado en las buenas épocas de la categoría arrojaba un balance francamente triste. Salvo Di Palma y Nasif, el resto anduvo muy por encima del record de vuelta de 1m32s8/10 conseguido por García Veiga con el Chelco de motor delantero. ¿Cómo puede ser que los autos tengan hasta menos potencia que el año pasado? Y sin embargo es así.

Menos mal que, dentro de todo, aunque sólo largaron siete autos, llegaron cinco (sólo Di Palma y Plano sin problemas mecánicos en toda la carrera) a pesar de las tres series que podían provocar un final desastroso. Hasta se pensó seriamente en realizar una sola serie de 30 vueltas para suplir los tres esfuerzos individuales, pero finalmente se prefirió respetar el esquema original.

La carrera en sí se salvó de ser una albóndiga indigerible por obra del azar que puso un obstáculo en el camino de Di Palma en la primera serie, materializado en la pinchadura de la goma trasera derecha a mitad de la serie. Luis se había ido cómodamente andando en un ritmo muy inferior a lo que puede dar, pero suficiente para alejarse de todos. Nasif tuvo un encontronazo leve con el guardrail a las tres vueltas porque caía aceite sobre las ruedas y así el Nene Plano —muy bien con su auto de motor delantero— se ubicó como lógico segundo que automáticamente se trasformó en primero cuando Di Palma tuvo que parar a cambiar la goma.

Una vuelta completa y algo más perdió allí el Berta y entonces Di Palma salió como loco a recuperar. Antes de terminar la serie ya se ubicó en la misma vuelta de Plano aunque con un minuto y fracción considerable en desventaja, brindando así la única posibilidad de lucha real para las dos últimas series.

Por eso, observando reloj en mano el violento andar de Di Palma, la segunda serie fue la única que mostró algo de carrera de autos cuando Di Palma pulverizó el record de vuelta varias veces llegando hasta el 1m 26s1/10 que supera ampliamente el registro de García Veiga. Su auto no tenía quizá las relaciones de caja ideales porque dejaron las mismas de Rafaela y el circuito exigía otros diagramas. Pero aunque el tiempo podría haber sido un poco más rápido todavía, lo realizado por Di Palma fue espetacular. En la misma segunda serie Di Palma le descontó a Plano lo que llevaba y pasó otra vez al frente dejando para la tercera y final un poquito de juego para

→

la tribuna que lo vio andando en una misma línea con Nasif hasta que Luis se cansó y otra vez se perdió por la pista dejando clara muestra de su superioridad total.

El resto —salvo Plano que hizo una excelente carrera que lo confirma como un piloto cada vez más veloz— se movió dentro de un panorama plagado de vicisitudes mecánicas. Nasif con permanentes pérdidas de aceite y consecuente despiste en la primera serie, Alonso, embrague; Ternengo tuvo que cambiar el árbol de levas entre la primera y la segunda series; Pauloni se peleó con una biela, D'Agnillo se designó también por el motor y con eso quedó completa la triste escena del domingo.

Varias son, en definitiva, las causas que determinan un estado de cosas tan lamentable, pero si algo se puede realmente criticar es la falta de soluciones que la propia asociación de SP debería buscar en defensa de sus intereses. Se probó el recurso de los autos brasileños que resultó en su momento pero que después no vinieron más. Teóricamente iban a estar en Nueve de Julio pero no se les vio el pelo. Falla la organización primaria y por eso la categoría —que es muy difícil de mantener dentro del riguroso estado actual del país— tropieza por tener una base absolutamente endeble.

Mucha gente dice "a esta categoría la matan Berta y Di Palma que arrasan siempre." Y eso es falso. Porque si mañana la dupla de "los locos" desaparece y se va a Europa (que ya sería hora sobradamente) la categoría agonizaría de la misma forma. Claro que la categoría llegó a ser la de mayor nivel técnico en el país y por eso los mejores (Berta y Di Palma) ocupan el lugar que ocupan. Pero también es cierto que el dúo de Alta Gracia hace las cosas más en serio que los demás, que tienen motores como la gente, autos bien puestos a punto, buena atención mecánica y por último la conducción de Di Palma.

Lo que pasa es que el nivel de la categoría subió tanto que le quedó grande a muchos pilotos y la gran mayoría se dio cuenta que es más fácil correr en TC, ir a los pesos fácilmente, no arriesgarse mucho y seguir siendo grandes figuras (inventadas o no). En SP en cambio hay que andar muy fuerte para llegar al ritmo de Di Palma. Y hasta es lógico que así sea. En Inglaterra hay un Cosworth y un Graham Hill. En Italia, un Ferrari y ningún piloto de primera línea desde hace años. En Francia, una marca como Matra y un Beltoise o un Cevert y paremos de contar. ¿Por qué nosotros tenemos que tener miles de Bertas y miles de Di Palmas? Fue necesario que se llegara al actual nivel de la categoría para que muchos se dieran cuenta.

Si no, no se explica que la categoría no aporte soluciones por obra de sus propios miembros. Amén de la antideportiva actitud de GM o problemas similares, hay un montón de autos parados. Con una organización más o menos eficiente se podría traer a los cuatro o cinco autos brasileños lógicos. Y por último habrá que caer en algo que ya se conversó en parte y que es vender toda la categoría a una empresa promotora de espectáculos que se encargaría de todo pero haciendo las cosas bien, a la manera de lo que es hoy en día el automovilismo europeo o americano, regenteado por las empresas que se dedican a manejar dinero, porque ése es su negocio.

Pero de cualquier forma que sea, las soluciones las tienen que buscar la misma gente de SP. De adentro hacia afuera y nunca al revés, porque esperar una mano salvadora y milagrosa es muy cómodo pero casi siempre fatal.

DETRAS DE LOS BOXES

El ventoso sábado por la tarde hizo que nos refugiáramos en la casa rodante de **Carlitos Pairetti** a tomar un café y charlar de cosas no muy importantes. Fue ahí cuando nos enteramos del accidente que tuvo la semana pasada en la ruta 8. **"Venía manejando él** —y señaló a uno de sus colaboradores— **y después de San Antonio de Areco estábamos pasando a un Citroën... vendríamos a 150 km/h y cuando estábamos en eso el tipo dobla a la izquierda. ¡Lo agarramos justo al medio!... yo no entiendo cómo no le pasó nada. El que manejaba el Citroën no tenía ni un rasguño. Imaginate agarrarlo con un Fairlane a 150 km/h... ¡Cómo nos salvamos!".**

Un rato más tarde salía a la pista y mientras buscaba el tiempo de clasificación se cortó una válvula aunque en un primer momento supusieron que era un problema en la tapa de cilindros. Al desarmar el sábado por la noche se llegó a la triste conclusión que la falla se debía, no a un problema en la tapa sino a una válvula que se cortó limpita y cayó dentro del cilindro dejándolo en condiciones lamentables. Fue imposible arreglar y Pairetti no estuvo el domingo.

Di Palma mientras observaba el trámite de la primera serie de F-4 donde Ragno-Laskac-De Rossi se dieron como si fuera la última vez: **"¡Qué lindo sería si en SP hubiese la lucha que hay en F-4!... ¿no?".**

Extrañó mucho la ausencia de **Emilio Bertolini** con su Berta-Tornado aunque el coche estuvo presente. Las causas que se barajaron fueron muchas. Di Palma nos dijo que el único problema que existía era la falta de gomas adecuadas para el otro auto ya que en Rafaela se inutilizaron cuatro neumáticos. Además desmintió la publicación que "La Razón" dio a conocer el viernes donde aseguraba la desvinculación de Bertolini del team Berta, una información que emanó de la corresponsalía cordobesa del citado diario. Oreste Berta por su parte nos aseguró también que el motivo era "gomas". Y que Bertolini no estaba fuera de su equipo sino que "correrá menos carreras". También trascendió que el contrato entre Di Palma y Bertolini era sólo por un par de carreras y nada más, cosa que no se pudo confirmar.

En fin, no se supo a ciencia cierta cuál fue el inconveniente o cuál la causa del problema que desde hace tiempo aqueja a las relaciones entre Berta y Di Palma con Bertolini o Bertolini con Di Palma y/o Berta. El auto estuvo, Bertolini no y tampoco han dicho que correrá la próxima de SP. Algo pasa y no es de ahora...

Luis Di Palma con sensatez: **"Me parece que no hay que hacer más carreras de SP, de lo contrario vamos a quemar aún más la categoría".**

Rubén Alonso tuvo esta vez la satisfacción de llegar y de no tener mayores problemas. La mecánica corre ahora por cuenta de Juan Carlos Zurita y se mostró más rebozante de salud que en anteriores ocasiones. Garibotti feliz a juzgar por la sonrisa dibujada en su cara y Rubén Alonso conforme con lo hecho aunque no todo salió bien. Esperemos que las caras felices duren.

Héctor Plano después de su triunfo parcial en la serie: **"El auto anda bien dentro de lo que es. Le llevo a Luis 1m11s pero no va a tener problemas en descontármelos. Si fuesen dos en lugar de tres las series podría llegar a ganar porque saldría con todo, exigiría el auto y me exigiría yo... pero con dos series más Luis me pasa por encima sin problemas...".** Y así fue, pero el trabajo de Plano

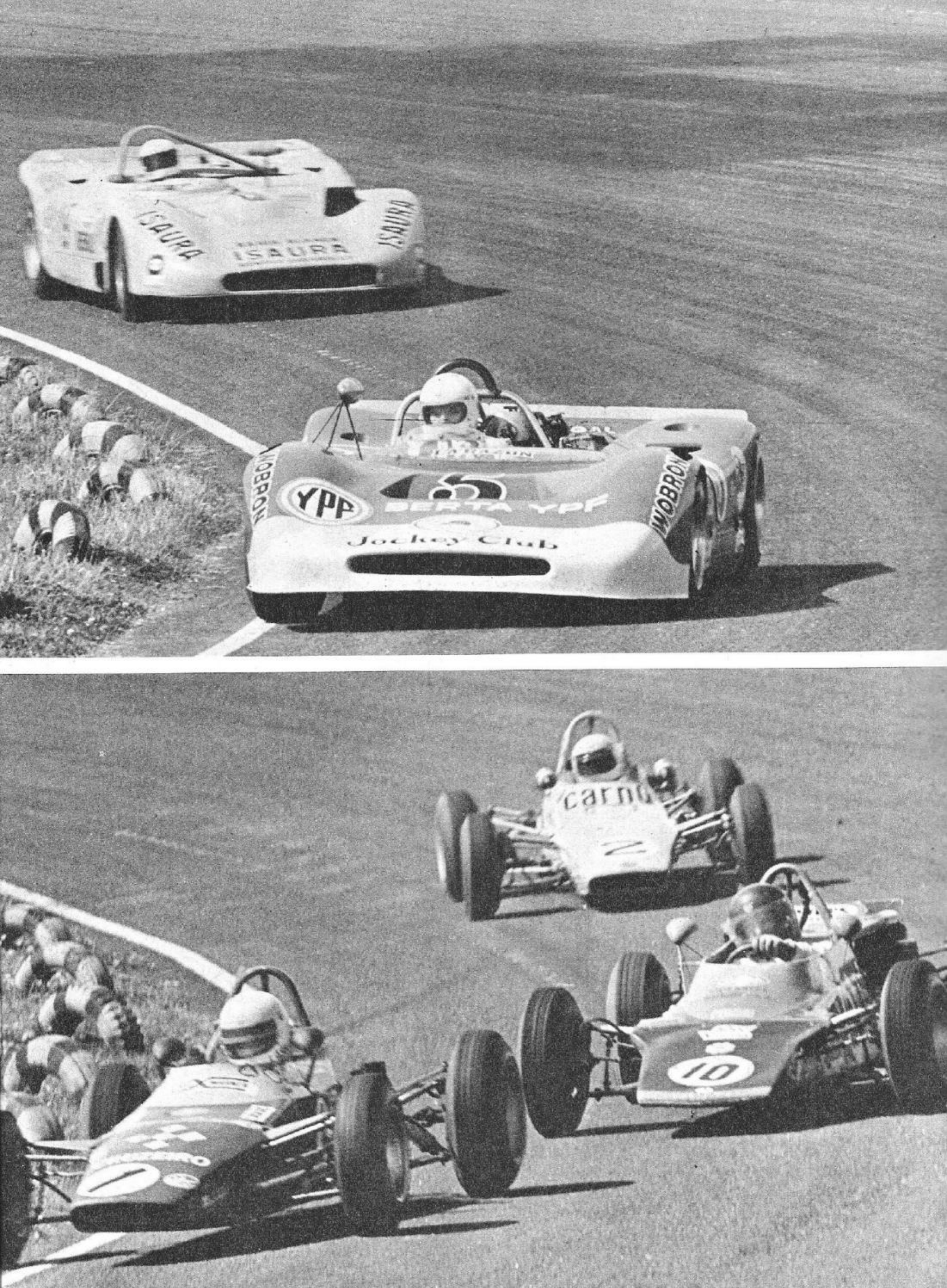
→



Luis Di Palma, primero; Héctor "Nene" Plano, segundo. Ambos en SP y dentro de sus posibilidades hicieron lo suyo.

Los que hicieron el espectáculo. Los F-4. Los protagonistas fueron Laskac (1), Ragno (10) y De Rossi (2).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


ISAURA
ISAURA
ISAURA
IMOBRON
YPF
BERTA YPF
Jocky Club
IMOBRON
carn
10

fue realmente bueno en todos los sectores del circuito.

Nasif Estéfano y su piña: **"¡Yo no pego ni una! El motor empezó a perder aceite por la tapa de válvulas y me lo tiró arriba de la goma trasera izquierda, hice un trompo completo y se me voló la trompa al chocar contra los neumáticos enterrados que demarcan la banquina interna del circuito... ¡Qué mala suerte, hermano!".**

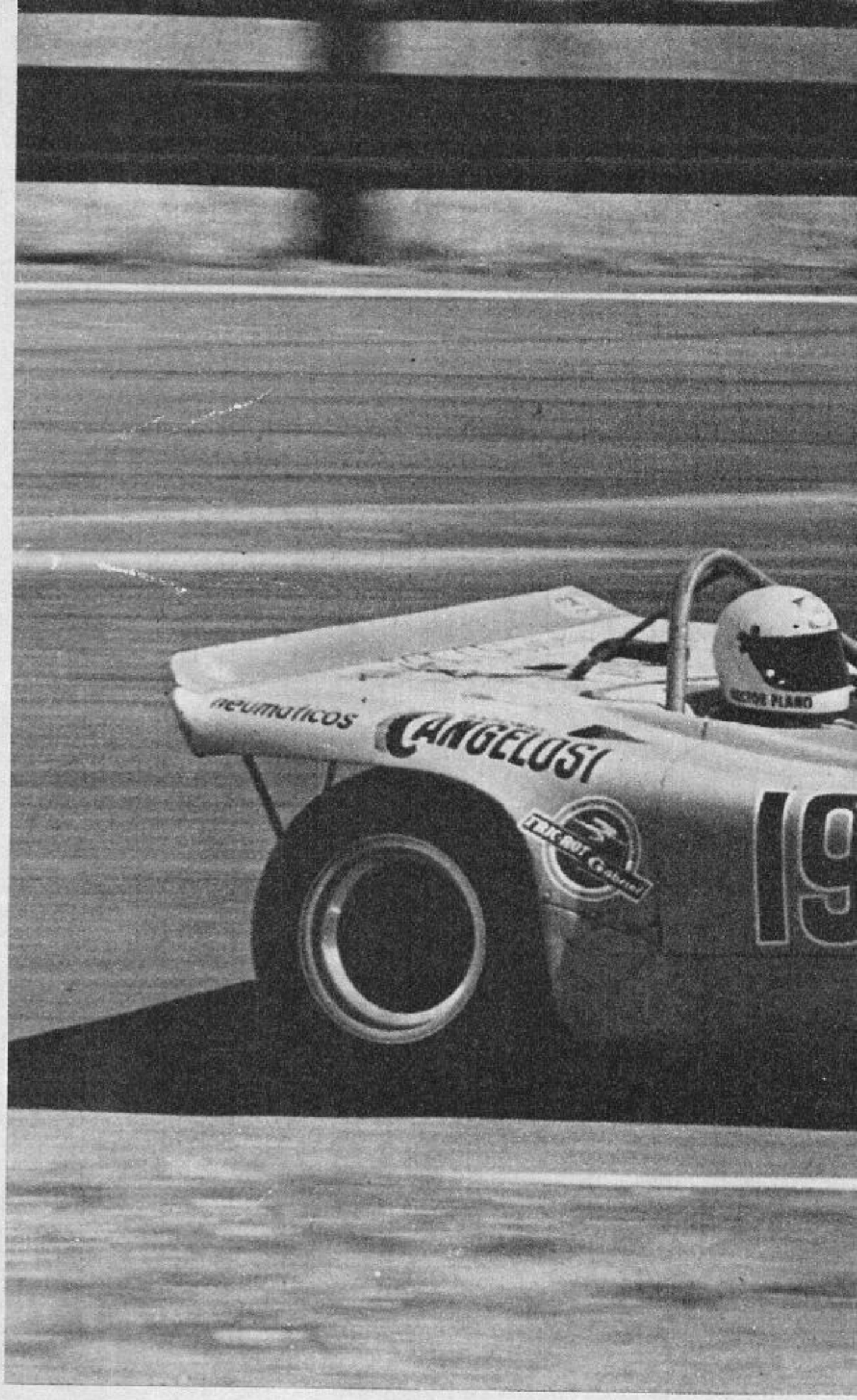
Dos de Di Palma.

Primera) Nos enteramos que la semana pasada apareció en el taller de Berta en Alta Gracia todo sucio y con barro hasta en los dientes. Todos le preguntaron preocupados qué era lo que le había pasado. La respuesta fue simple. **"Nada serio... me encontré en el aero club con umos muchachos que hacen paracaidismo y me invitaron a tirarme. Se imaginan que agarré viaje... ¡qué me la voy a perder! ¡Es bárbaro!".** El Loco Luis ya no tiene cura y las esperanzas de quienes quisieron reivindicarlo con la "normalidad" se han visto frustrados. Qué le vas a hacer...

Segunda). En la segunda serie mientras giraba a la manija en todos lados para descontarle la ventaja a Plano, en la curva 2 se habían ubicado varios fotógrafos del lado de afuera, detrás del guard-rail. En pleno viraje Luis manejando con una mano les hizo señas en dos ocasiones para que se corrieran porque al salir pasaba muy pegado al guard-rail y en cualquier momento podía pasar cualquier cosa. Luis además de manejar, mira, saluda, ve a los amigos, aconseja a los fotógrafos...

Ausencias en SP: **Evaristo Aranzana** por no tener el coche terminado pese a que ya lo donó a la Unión Obrera Metalúrgica para sus cursos de manejo deportivo; **Carlos Pairetti** por romper motor el sábado, **Ramón Requejo** suponemos que por los problemas de siempre: la falta de fierros para el Chivo; **Jorge Cupeiro** una vez más dejó el Baufer-Chevrolet descansando en Buenos Aires porque no es competitivo; **Emilio Bertolini** por razones no del todo claras y **Pozzuetta** y **Bouvier** también ausentes.

Y otra vez Di Palma: **"Viste... al final es como digo siempre. Es una estupidez girar en 1m30s si podés hacerlo en 1m28s. Mirá lo que me pasó. Pinché una goma y perdí una vuelta y media; si hubiera girado a mi ritmo en lugar de levantar, ahora en lu-**



El Gentile-Chevrolet con motor en proa cumple con su función. El Nene Plano sabe llevarlo. Cuarto en el campeonato y cerca de Nasif.

Abajo, centro: Primera serie de F-4. Muchos autos, todos parejitos y buscándose entre sí. Salvaron los papeles aunque les falta arraigo popular.

Abajo, derecha: Nasif Estéfano estrenó color azul. Le sienta mucho mejor, aunque no por eso las cosas andan bien. Fue segundo en dos series.

AUTODROMO DE 9 DE JULIO — 4.614,85 m.
PREMIO SUPER NAFTA Y.P.F. — F-4 — 12/9/71

CLASIFICACION PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Juan P. Laskac	Renault	18m31s9
2º	10	Carlos Ragno	Renault	18m32s1
3º	2	Héctor De Rossi	Renault	18m33s8
4º	9	Carlos Faverio	Renault	19m11s9
5º	16	Juan C. Lavenna	Renault	19m12s5

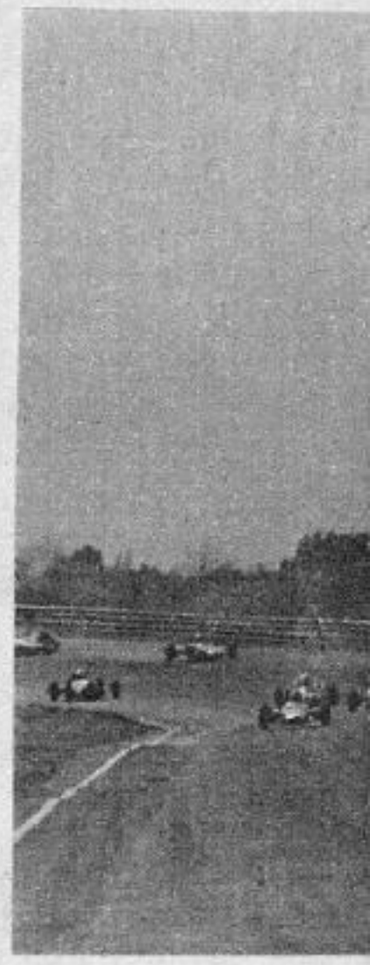
SEGUNDA SERIE

1º	10	Carlos Ragno	Renault	18m48s4
2º	1	Juan P. Laskac	Renault	18m49s3
3º	9	Carlos Faverio	Renault	18m57s5
4º	125	Angel Guerra	Renault	19m22s5
5º	117	Ricardo Almada	Renault	19m48s5
6º	142	Luis Gougy	Renault	19m48s9

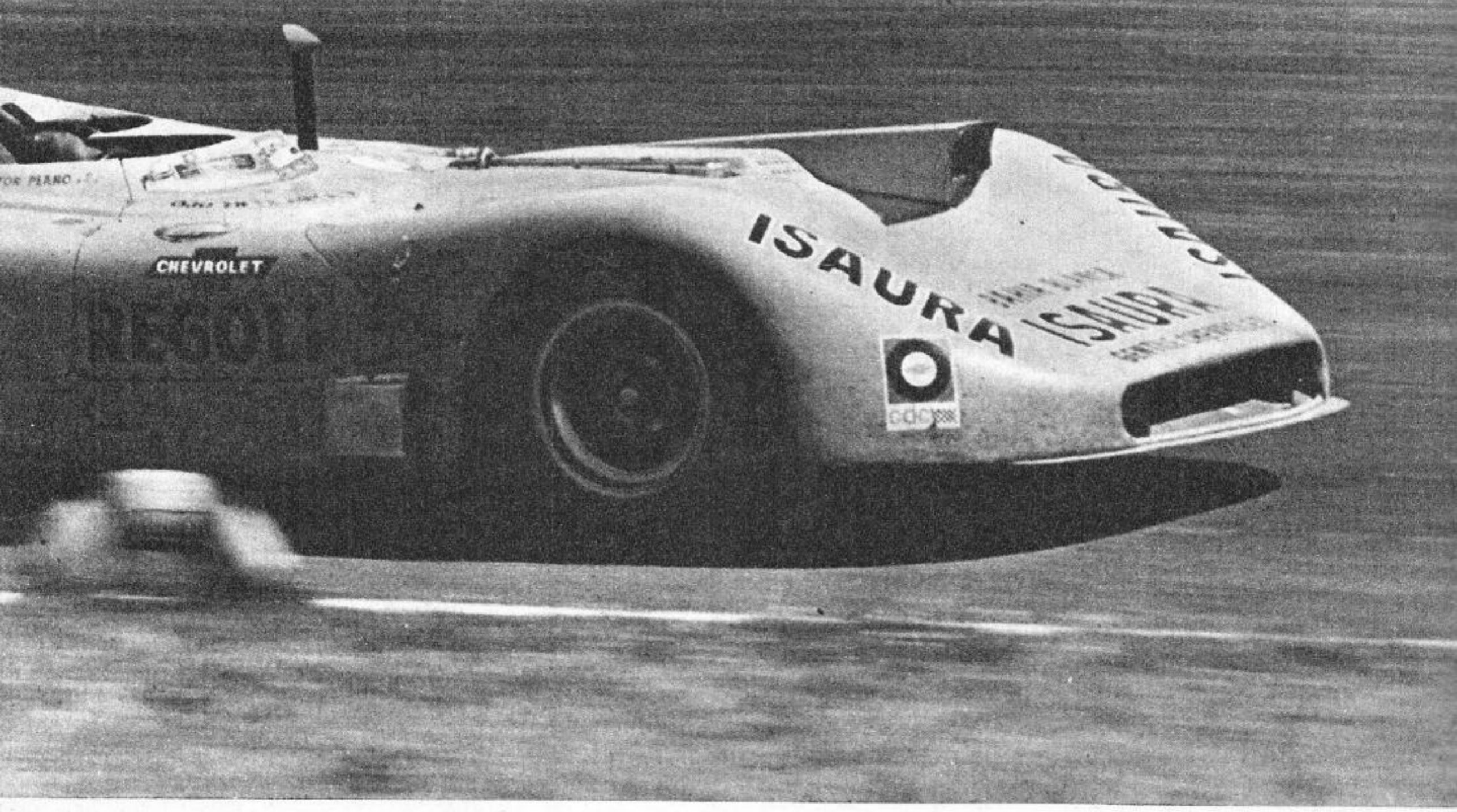
CLASIFICACION FINAL - SUMA DE TIEMPOS

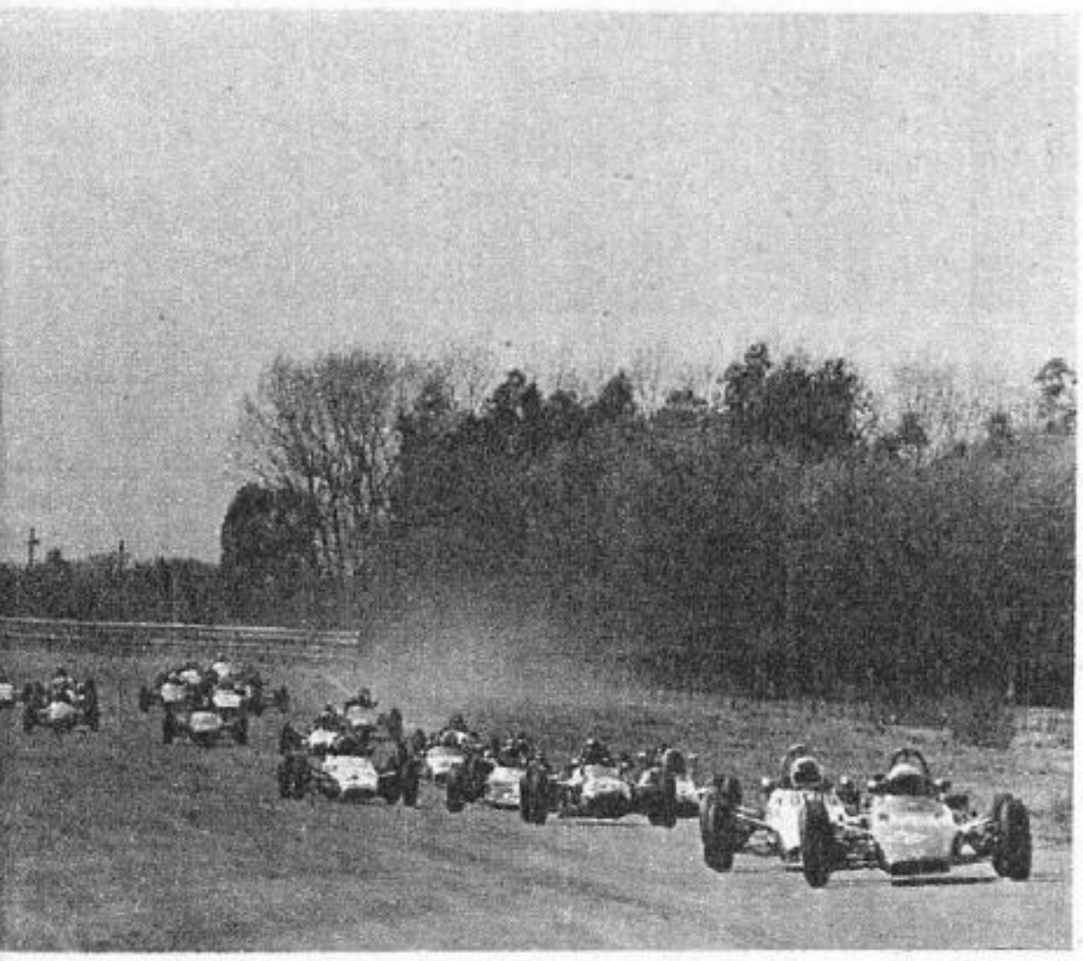
1º	10	Carlos Ragno	Renault	37m20s5
2º	1	Juan P. Laskac	Renault	37m21s2
3º	9	Carlos Faverio	Renault	38m08s4
4º	11	Osvaldo Avalle	Renault	38m46s0
5º	125	Angel Guerra	Renault	39m19s5

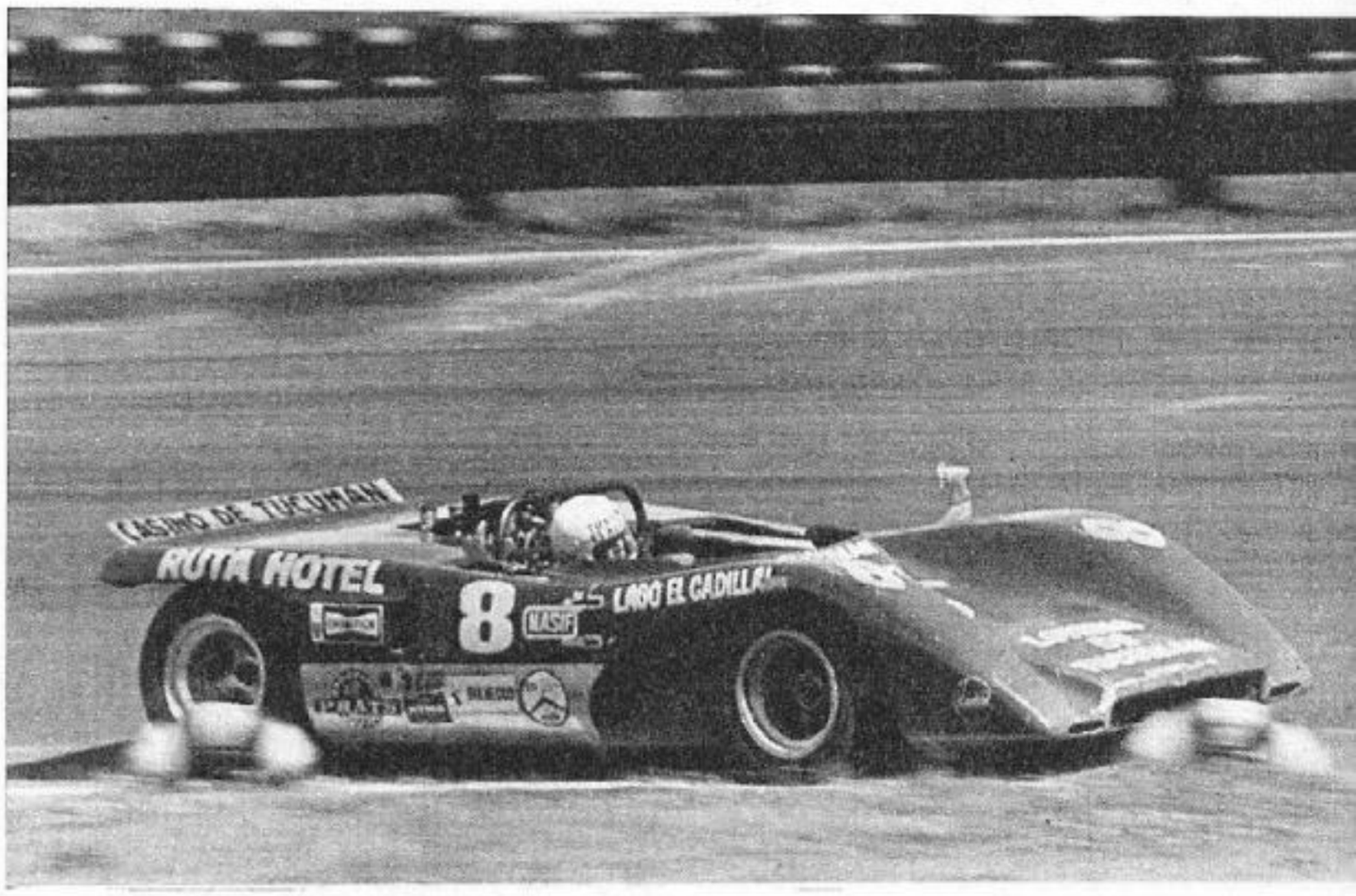
Promedio del ganador: 148,301 km/h.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


CHEVROLET
ISAURA




RUTA HOTEL
8

gar de llevarme 1m11s me llevaría 45s o menos... por eso pienso que siempre hay que andar a fondo", confesaba Luis mientras mirábamos pasar los F-4.

González Barceló (esta vez colaborador en el equipo Colorado) se tomó de un sorbo todo el contenido de una Bidú que lanzó a presión pulmonar por una manguera con destino al embrague de Alonso. Un sistema viejo pero que no falla nunca.

Carlos Ragno ganador en F-4 tuvo un final con suspenso que le habrá hecho subir las pulsaciones a 120 cuando faltando 100 metros para la llegada y en la ultísima vuelta de la segunda serie se le rompió la parrilla inferior de suspensión trasera derecha dejando la rueda con una comba impresionante y a punto de desprenderse. Llegó con lo justo.

Mucho tiempo perdió **Jarque** en la primera serie debido a un fuori-pista. Chutrau hizo un trompo provocando el taponamiento de Jarque que venía detrás. Paró en boxes, le sacaron la trompa y siguió sin ella. En la segunda cortó balancín apenas iniciada la serie.

Chiche Andreetta cuando venía peleando la punta con De Rossi sufrió un desperfecto con el grifo del radiador al cortársele por donde se le escapó el agua. Siguió en carrera hasta que el motor se agarró del todo.

Problemas en la suspensión también para **Héctor De Rossi,** otro de los autos de Osvaldo Antelo. Al llegar a la horquilla se cortó el tensor de la rueda delantera derecha. Abandonó, por supu.

Nuevo valor de F-4: anotar nombre y apellido porque en todas las carreras de la categoría aparece uno. Esta vez fue **Angel Guerra,** mecánico en el taller de Antelo al cual el famoso Gordo le había prometido un F-4 cuando cumpliera 18 años. Así fue como al soplar las 18 velitas se encontró con un Tulia 10 con motor Renault powered by Antelo. Debutó hoy con el número 125 y fue 4º en la suma de tiempos. Buen comienzo.

El equipo Meriggi creía que no se realizaba (falta de información, muchachos) y viajaron a último momento. El domingo a las 4 de la mañana salieron todos rumbo a 9 de Julio. Laskac segundo y Faverio tercero no es un mal resultado teniendo en cuenta el apuro. Los muchachos siguen acumulando puntos.

José Regula perdió una rueda en la curva Nº 2 y armó un interesante desparramo general debido a que venía en punta por haber clasificado sexto el sábado. No pasó nada serio amén de plástico disperso en la pista y algún que otro susto.

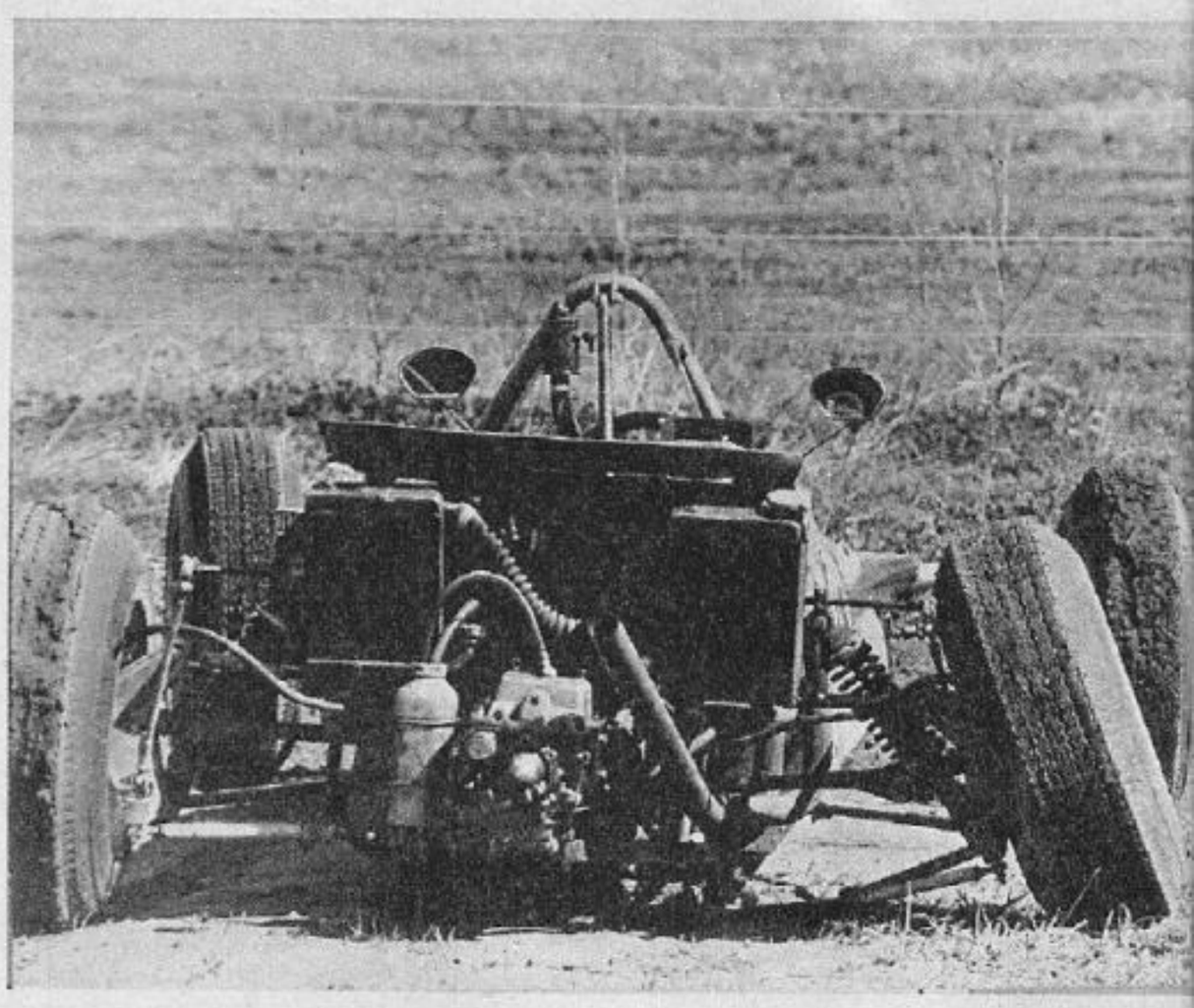
LOS QUE SALVAN LA PLATA

La Fórmula 4 es —hoy por hoy— la categoría más auténtica de nuestro automovilismo. Es donde se corre más en serio, donde hace falta jugarse en una curva por un puesto y donde la igualdad entre muchos autos asegura siempre una carrera peleada que se define únicamente en el momento final. Ragno, Laskac y De Rossi protagonizaron en la primera serie un duelo entre tres que fue espectacular y en la segunda fueron Laskac y Ragno los que tomaron a su cargo la definición que llegó a favor de Ragno después de un emotivo suspenso motivado por la rotura de la suspensión trasera de la cuña de Ragno que llegó arrastrando una parrilla y ganando con lo justo.

Las dos series fueron muy interesantes pero la mejor fue sin duda la primera. No largaron todos los coches que habitualmente puede reunir la categoría pero con algunas pocas ausencias estaban todos los importantes. El campeón Laskac no pudo clasificar el sábado y largó de atrás por lo cual su escalada hasta los primeros puestos fue algo verdaderamente destacable. Allí se encontró con Ragno, De Rossi y Andreetta para integrar con ellos un trencito muy alegre. El cuarteto se trasformó en trío cuando el motor de Andreetta se agarró por rotura del grifo del radiador.

Ragno, Laskac y De Rossi venían como los bomberos pero sin sirena y cuando llegó el momento de la bandera a cuadros fue Laskac el que aprovechó mejor la chupada para ganar por escasa media trompa a Carlos Ragno al más puro estilo europeo. De Rossi, un poco más lejos.

La segunda serie también tuvo su alternativa destacada cuando Carlos Ragno se quedó en la largada y recuperó como por arte de magia para ubicarse ya en la tercera vuelta en el pelotón de punta junto a Faverio, Lavenna, Laskac y el debutante Gue- →



Así llegó el coche de Carlitos Ragno. La foto es bastante explicativa.



Pairetti y Herceg, el sábado, luego de la rotura del motor. No había posibilidades de arreglar para el domingo.

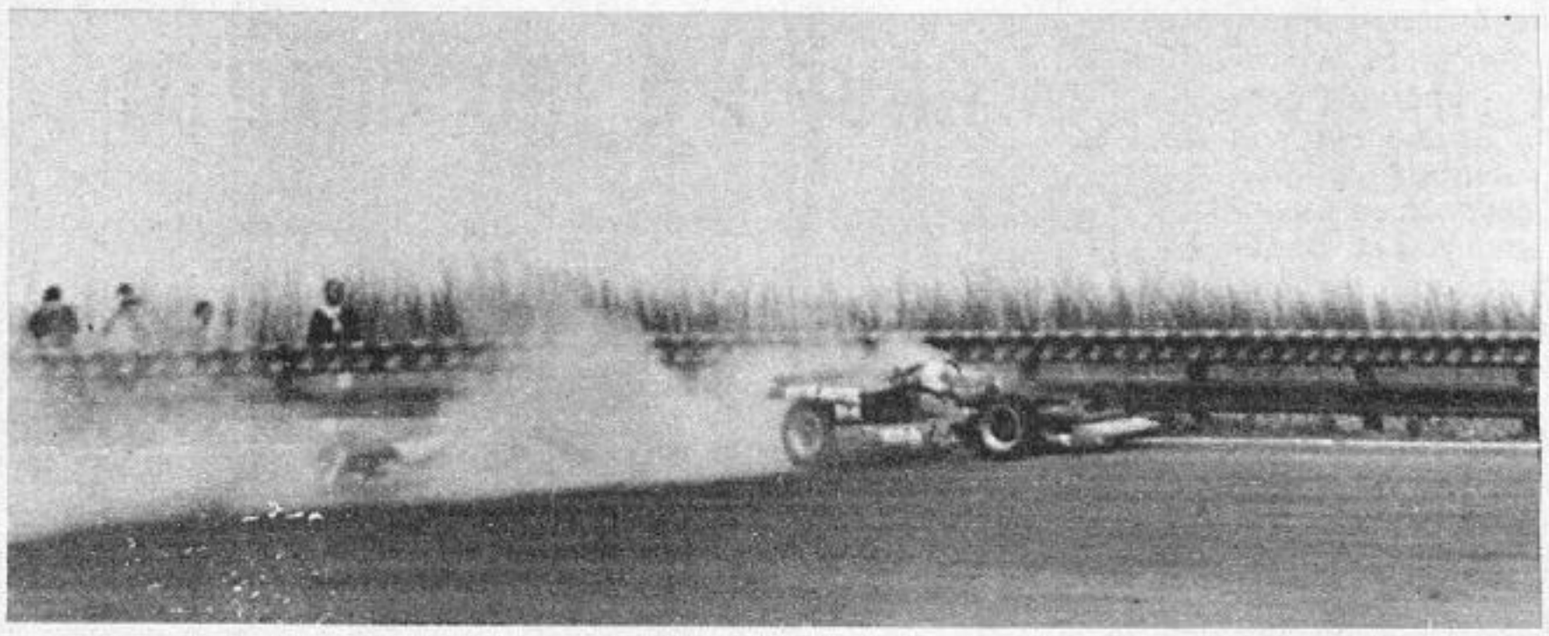
EL EJEMPLO DE HECTOR PLANO

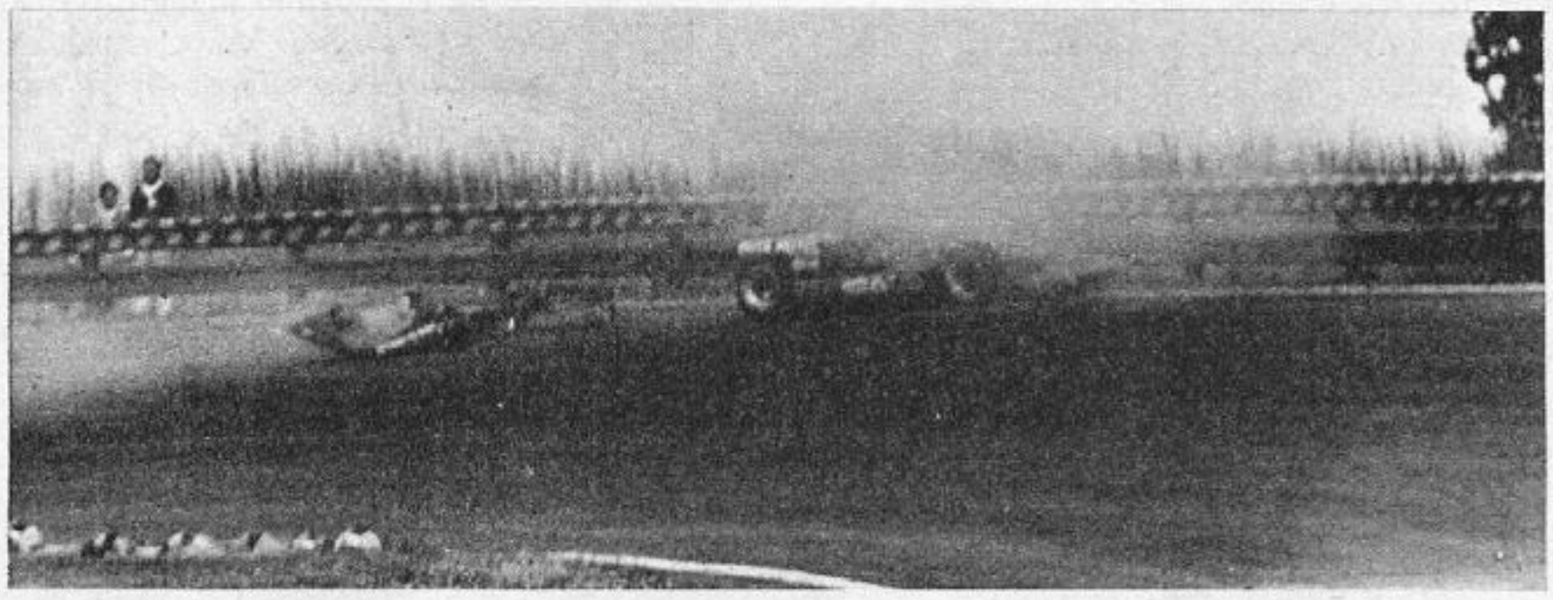
Cuarto en el campeonato y a un solo punto de Nasif Estéfano. Primero en la serie inicial del domingo en 9 de Julio. Y siempre está ahí, luchando en el segundo pelotón, a veces entremezclándose con el primero, y todo en base a una mecánica no muy veloz pero sólida y a un manejo que ya no pasa inadvertido a nadie.

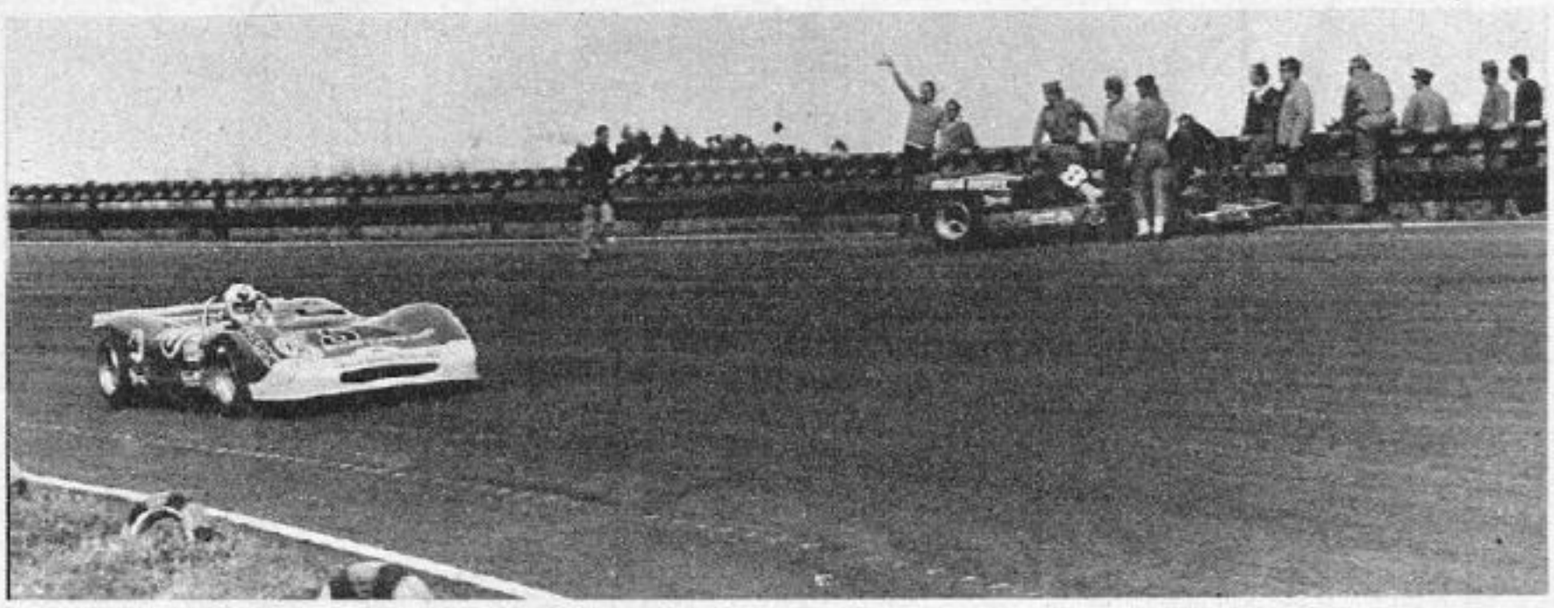
"Lo lo dije siempre pero nadie se fija. Plano anda fuerte y si tuviese un auto mejor estaría prendido...", nos decía Luis Di Palma el sábado por la tarde antes de la clasificación.

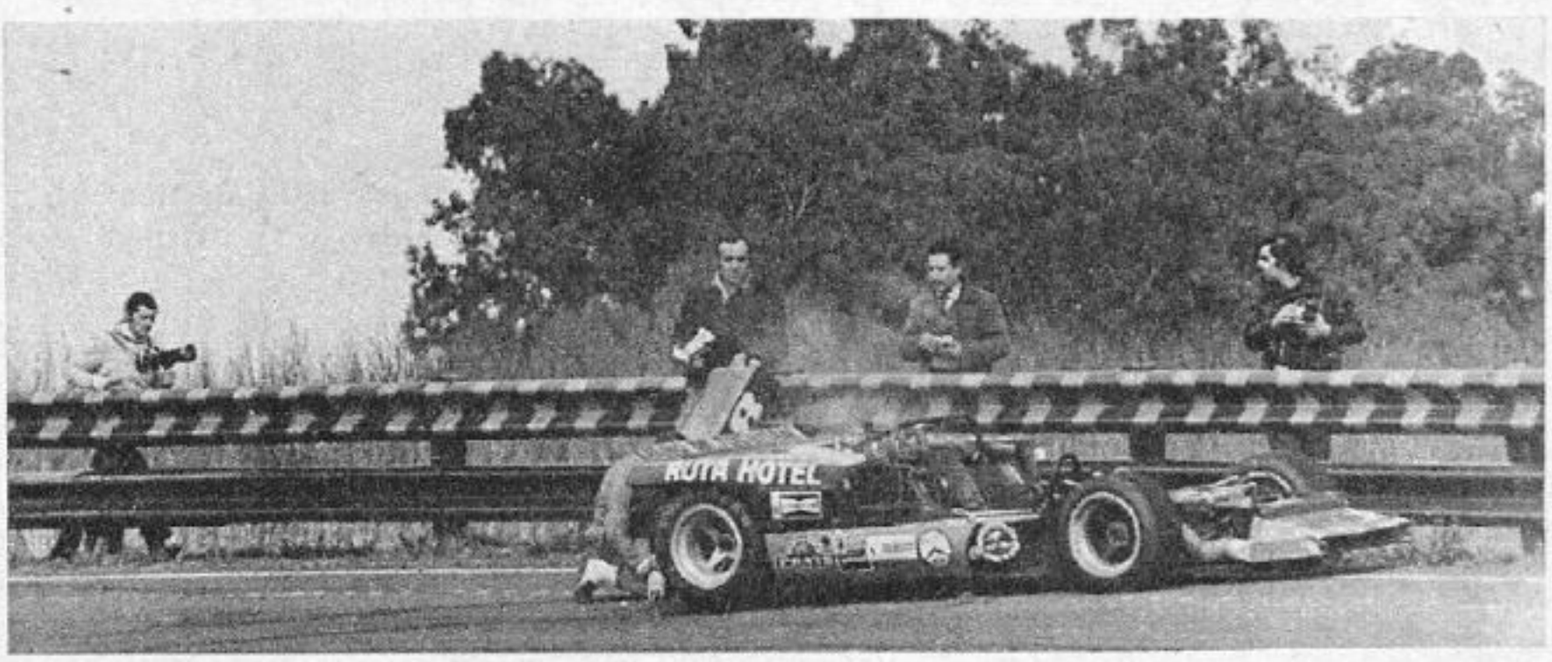
El domingo hizo todo bien. No tuvo errores, dobló fuerte en todas partes, incluso descontándole metros a Nasif. Giró con su obsoleto Gentile —comparándolo con los McLaren y los Berta— de motor delantero en 1m32s y monedas en más de una ocasión, bajando

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









el tiempo que García Veiga ostentaba desde el año pasado y que era de 1m32s8, lo que demuestra por medio de los rigurosos números que la mecánica que el mismo Plano produce en su taller de Bahía Blanca sirve y mucho.

Es el único motor Chevrolet que arrima, que llega y ahora hasta gana series, aunque sea por retraso de Di palma, pero es parte del juego. Sin embargo, el apoyo que obtiene es ínfimo, la publicidad ayuda pero no es suficiente. Bahía Blanca está lejos y hay que movilizarse con colaboradores que trabajan ad honorem, pero está en todas porque le gusta la categoría, porque le gusta correr, porque es parte de lo suyo.

Plano merece ya mucho más que este recuadro, pero sirva como homenaje a un hombre que pelea por lo suyo y nunca pidió tregua ni se quejó por nada. Es ejemplo para "figuras" de punta que por no poder ganar prefieren escucharla por radio.

SECUENCIA a), b), c), d): Susto para Nasif Estéfano: un impresionante testa-coda con desprendimiento de trompa que finalizó afortunadamente al lado del guard-rail sin mayores consecuencias.

INSUSTITUIBLE



EL WHISKY

INDUSTRIA ARGENTINA

rra. A medida que fueron trascurriendo las diez vueltas Ragno y Laskac se escaparon quedando para ellos dos la definición de la carrera. El final fue emotivo porque si bien Ragno logró despegarse en la última vuelta poco antes de llegar se le rompió la parrilla de suspensión trasera derecha y llegó arrastrándola pero aguantando la arremetida de Laskac que se perdió así la serie y la final por suma de tiempos por muy poco. Claro que en descargo de Laskac, hay que aclarar que al principio de la segunda serie también se vio obstaculizado cuando De Rossi que viajaba detrás de él rompió la suspensión, lo tocó a Laskac y lo hizo entrar en trompo.

La carrera fue lo habitualmente notable que son todas las carreras y vamos a repetir el concepto una vez más. **La Fórmula 4 es ya una categoría de gran valor propio y cuyo único inconveniente para alcanzar la popularidad que merecería, es que los coches no impresionan visualmente por su velocidad.** Que sigue siendo, lamentablemente, el factor decisivo para el gran público. Pero precisamente esa limitación de potencia, esa velocidad tope de 200 km/h es la que empareja posibilidades, la que permite que hasta un debutante pueda destacarse y que les brinda a todos la posibilidad de aprender para luego seguir subiendo.

AUTODROMO DE 9 DE JULIO — 4.614,85 m.
PREMIO SUPER NAFTA Y.P.F. — SP — 12/9/71

SP - CLASIFICACION PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	19	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	23m56s7	15
2º	26	Jorge Ternengo	Berta-Tornado ..	24m21s5	15
3º	55	Rubén Alonso	Vounta-Tornado .	24m21s8	15
4º	5	Luis Di Palma	Berta-Tornado ..	25m08s1	15
5º	42	José D'Agnillo	Trueno-Tornado .	s/t.	12
6º	8	Nasif Estéfano	McLaren-Ford ..	s/t.	3

Promedio del Ganador: 173,453 km/h.
Record de vuelta: Luis Di Palma en la 11ª 1m28s3 a 188,147 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	5	Luis Di Palma	Berta-Tornado .	22m02s7	15
2º	8	Nasif Estéfano	McLaren-Ford ..	23m25s1	15
3º	19	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	s/t.	14
4º	55	Rubén Alonso	Vounta-Tornado .	s/t.	11
5º	26	Jorge Ternengo	Berta-Tornado ..	s/t.	9

Promedio del ganador: 188,403 km/h.
Record de vuelta: Luis Di Palma en la 10ª: 1m26s1 a 192,955 km/h.

TERCERA SERIE

1º	5	Luis Di Palma	Berta-Tornado ..	22m37s9	15
2º	8	Nasif Estéfano	McLaren-Ford ..	23m28s3	15
3º	19	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	s/t.	14
4º	55	Rubén Alonso	Vounta-Tornado .	s/t.	14
5º	26	Jorge Ternengo	Berta-Tornado ..	s/t.	14

Promedio del ganador: 183,520 km/h.

CLASIFICACION FINAL - SUMA DE TIEMPOS

1º	5	Luis Di Palma	Berta-Tornado .	1h09m48s7	45
2º	19	Héctor Plano	Gentile-Chev. .	s/t.	43
3º	55	Rubén Alonso	Vounta-Tornado	s/t.	40
4º	26	Jorge Ternengo	Berta-Tornado .	s/t.	38
5º	8	Nasif Estéfano	McLaren-Ford .	s/t.	33

Promedio general del ganador: 181,093 km/h.

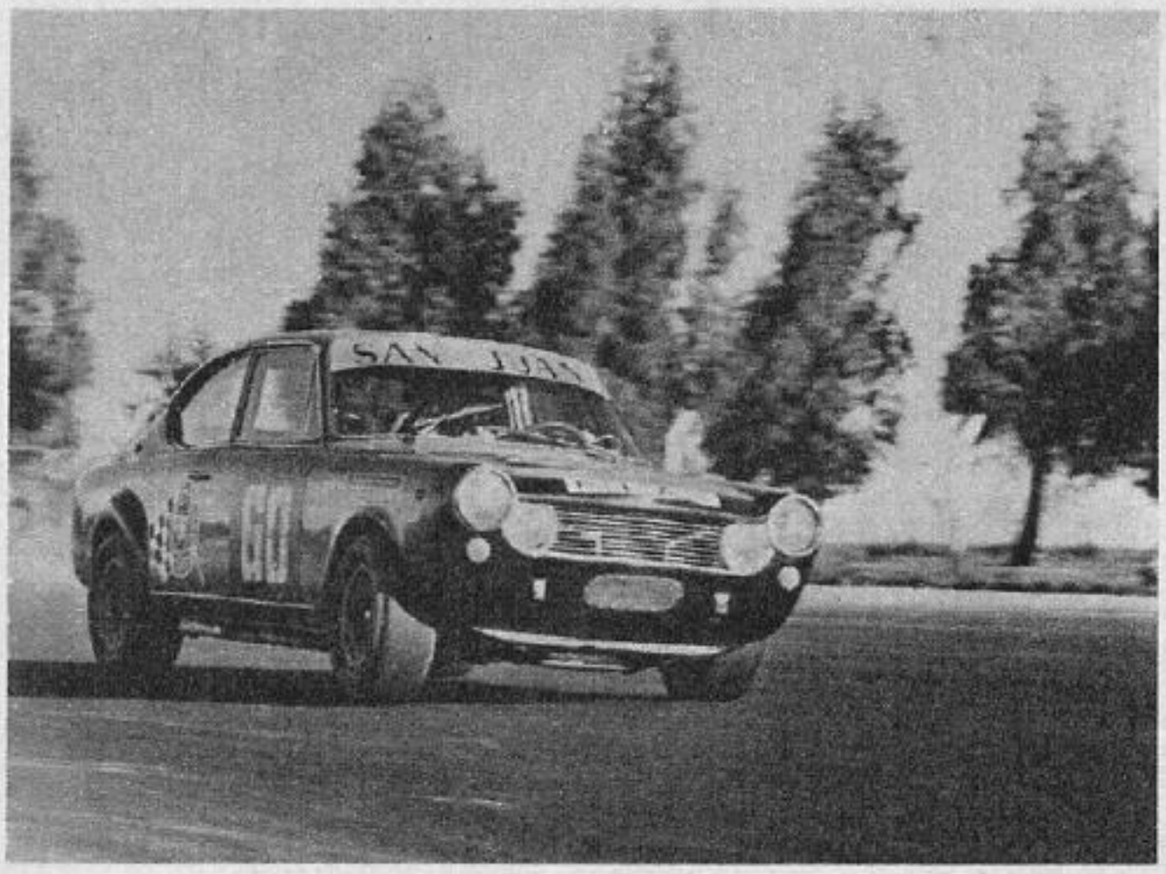
CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Luis Di Palma	18
2º	Carlos Pairetti	8
3º	Nasif Estéfano	7,5
4º	Héctor Plano	6,5
5º	Emilio Bertolini	5
6º	Jorge Ternengo	4,5
7º	Jorge Cupeiro	3,5
8º	Rubén Alonso	2
9º	José D'Agnillo	1
	Fco. Navarro Ocampo	1
11º	Evaristo Aranzana	0,50
	José Gallo	0,50
	Ramón Requejo	0,50

GRUPO 2 RIO CUARTO

El domingo en el autódromo de Río Cuarto y organizado por el Automóvil Club local se realizó una nueva fecha del campeonato argentino de Turismo Grupo 2 para las clases "A" y "B". También, y luego de un receso de año y medio, se disputaría una prueba reservada para coches de más de 2 litros, pero la escasa cantidad de anotados hizo que se suspendiera. En las restantes se registraron 20 presencias en la "A" y 12 en la "B", lo que dio lugar a un buen espectáculo, especialmente en la clase más chica, donde el ganador, el sanjuanino Víctor Hugo "Poli" Malaisi, doblegó recién en las últimas vueltas de la tercera serie al hasta ese entonces puntero de la suma de tiempos, Angel Monguzzi. En la "B", en cambio, Cascote Juárez (fotografía) se erigió desde el vamos en indiscutido ganador, superando a otra agradable revelación, el mendocino Blayota Peña, en forma holgada.

En el próximo número de Corsa nos extenderemos sobre esta carrera. Por ahora —y a modo de adelanto— les ofrecemos la clasificación de ambas clases disputadas.



TURISMO G.2 — AUTODROMO DE RIO CUARTO

CLASIFICACION

CLASE "A" - 3 series a 8 vtas. Final por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	10	Malaisi, Víctor	Renault	41m05s0	24
2º	45	Monguzzi, Angel	Renault	41m28s8	24
3º	3	Colavino, Carlos	Renault	43m29s6	24
4º	1	Giordano, Eduardo ...	Renault	43m40s7	24
5º	4	Santa María, Raúl ..	D. K. W.	44m13s6	24
6º	2	"Epsilon"	Renault	40m38s2	22
7º	37	Botazzi, Juan Carlos .	Renault	43m57s7	21
8º	17	Maluf, Orlando	Renault	36m07s0	20
9º	27	Luppi, Eduardo	Renault	35m01s9	19
10º	22	Bossa, Aldo	Renault	42m01s3	19

Promedio del ganador (general de las tres series): 114,843 km/h.
Record de vuelta: el 10, de Víctor Malaisi, en la 3ª serie, 3ª vuelta, en 1m40s4, a 117,483 km/h.

CLASE "B" - 2 series a 12 vueltas - Final por suma de tiempos

1º	60	Juárez, Carlos	Fiat 1600 Cupé	37m50s2	24
2º	55	Blayota Peña, Osvaldo	Fiat 1500 Berlina ..	38m52s4	24
3º	59	Sosa, Juan Raúl	Fiat 1500 Cupé	39m15s0	24
4º	56	Blas, Luis A.	Fiat 1600 Berlina ..	39m45s2	24
5º	63	Geretto, Mario	Fiat 1500 Cupé	40m30s1	24
6º	52	Zegaib, Jorge	Fiat 1500 Cupé	39m24s0	23
7º	58	Abramo, Vicente	Fiat 1500	39m39s1	20
8º	99	Bergandi, Mª Cecilia	"Corre La Licorne" .	s/t.	85

Promedio del ganador (general de las dos series): 124,697 km/h.
Record de vuelta: el 60 de Cascote Juárez, en la 1ª serie, 3ª vuelta, en 1m32s5, a 127,517 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IKA RENAULT CONCESIONARIOS IKA RENAULT

Tenemos su Jeep 1000. El más "Jeep" de las Pick-ups.



Naftero o Gasolero

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

TORINO 1971



coupé
TORINO TS
TORINO GS

cuatro puertas
TORINO TS
TORINO L
TORINO S

Sabemos lo que usted quiere de un coche

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

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



La calidad bien financiada empieza por...

SANABRIA AUTOMOTORES S.A.
Sanabria 2470 - Capital

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



AUTOMOTORES CANDIANO CONCIV
Avda. Cabildo 4137 - Capital

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

La seguridad no tiene cámara.

Y no cuesta más.



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

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

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

Por eso es la más probada cubierta antisusto sin cámara.

Hable con su revendedor Firestone.
Comprobará que la seguridad no cuesta más.

Campeón de Lujo sin cámara

Firestone

LA GRAN DIFERENCIA A SU FAVOR

- PARABRISAS CORSA

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

¡SU

Ronnie Peterson ganó con dominio total el Gran Premio de Austria de F2 dedicado a la memoria de Jochen Rindt, tal como corresponde a su aparente sucesor. Carlos Reutemann tuvo aprontes muy, pero muy buenos, pero se quedó en la primera serie por rotura de embrague. Y bien Ruesch, que, aunque rezagado, pudo correr otra carrera acumulando experiencia.

La carrera del domingo tenía una importancia fundamental para las aspiraciones de Carlos Reutemann con respecto al Campeonato Europeo de F-2. Bien sabido es que Ronnie Peterson cuenta con un March 712 atendido por la fábrica a nivel F-1, que usa el único motor preparado por Brian Hart para la categoría —lo que significa un as en la manga— y que el sueco está pasando por el momento más brillante de lo que va de su carrera. Aclarando que lo antes dicho no quiere ser la típica excusa pavota **"Eeeh... nos ganan pero con ventaja"** sino una simple semblanza de lo que es su rival, es bueno saber que Reutemann no se achicó ni mucho menos mientras tuvo con qué darle al líder del campeonato. La posibilidad más feliz que se planteaba para "nuestro gusto" era que Lole ganara la carrera y Peterson abandonara. Dadas tan ideales condiciones, el nuestro podría haber pasado al frente en los puntos. Sin embargo no fue así, sino todo lo contrario. Mientras Reutemann se quedaba en la primera serie con el embrague roto, el vikingo con cara de muñeco se alzaba con otra copita para la colección, sin una seña de trastornos mecánicos.

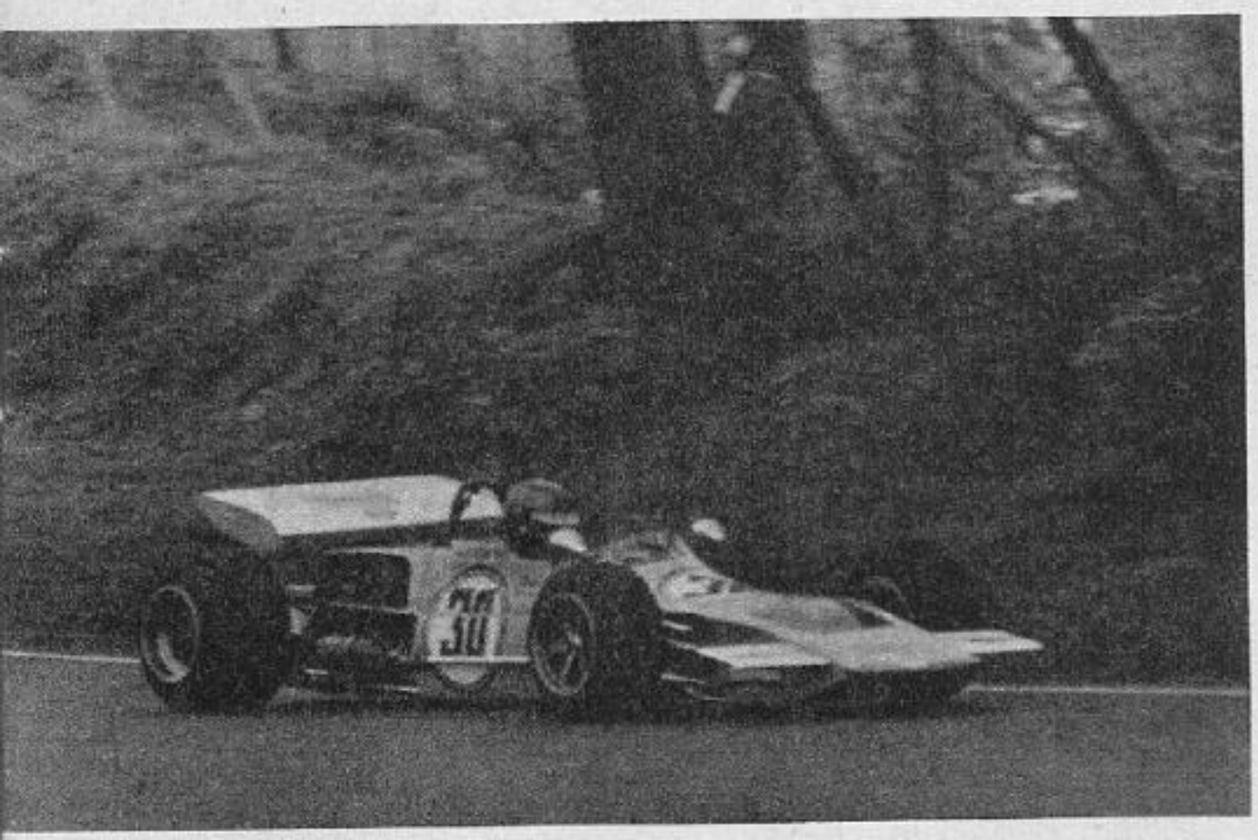
Pero démosle a todo un orden.

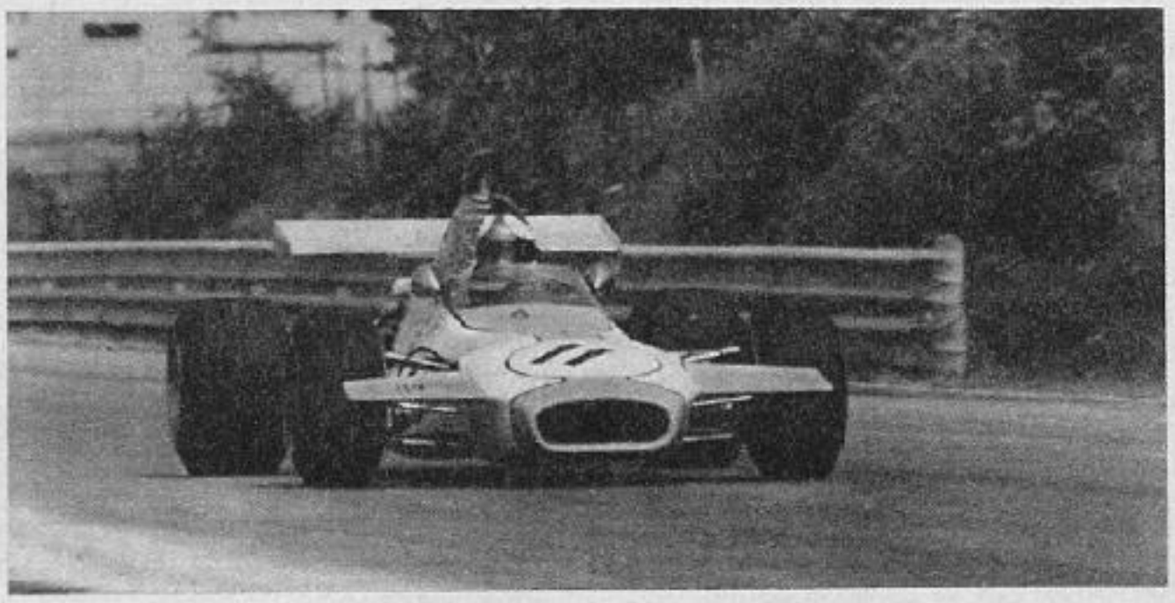
El Gran Premio de Austria para F-2 se disputó en un circuito trazado en las instalaciones del aeropuerto militar de Tulln-Langenlebarn, ubicado a 17 kilómetros de Viena. Veloz pistita ésta, en la que, con un recorrido de 2.862 metros se puede promediar 170 km/h. para la vuelta, aunque en una sola de sus curvas se pueda entrar "alegre" y en las otras haya que hacer mayonesa con la caja de cambios.

Ronnie Peterson no tuvo ningún empacho en ser el más ve-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PERPETERSON!





No sólo es Ronnie Peterson el auténtico dominador de la categoría, sino que el March en sus manos es, sin duda, el auto más exitoso de ella.

Cacho Ruesch tuvo algunos inconvenientes, pero no se notan al lado de la satisfacción de haber largado —por fin— una carrera.

loz de todos los aspirantes a clasificar —ya no se cohíbe más para estos menesteres— con una vuelta en 1m00s48/10 a 170,542 km/h. Lole, ni lerdo ni perezoso —al fin y al cabo es el escolta del futuro campeón— sacudió los relojes con un tiempazo: 1m00s49/10 **—apenas una décima detrás del sueco—** a 170,539 km/h, superando ampliamente a Cevert, Schenken y toda la comparsa. Por su parte, Cachito Ruesch se mandaba otra patriada digna de mención. Las autoridades de la carrera le habían rebotado la inscripción objetando la falta de currículum adecuado del cordobés para este tipo de pruebas, con lo que ponían su granito de arena para que lo que le pasa a Cacho se trasforme en un círculo vicioso crónico: no correr por falta de experiencia y no tener experiencia por falta de correr.

Movidos algunos piolines, se logró que Ruesch entrara en la pista y tuviera la oportunidad de girar con el segundo Brabham del equipo argentino para en caso de lograr un tiempo competitivo, permitirle estar en la largada. De todos los inscriptos sólo 20 podían aspirar a este derecho, y Ruesch obtuvo el 15º lugar, clasificándose holgadamente y dándose el lujo de dejar atrás, en calidad de suplentes, a pilotos ganadores en F-2, como Carlos Pace, de Brasil y el italiano Vittorio Brambilla.

La mañana del día de la carrera amaneció una porquería. Llovía a palanganazos y antes de largar la primera serie se autorizó a los pilotos a girar durante 45 minutos a fin de poner todo a punto y reconocer la pista para una "navegación" sin contratiempos.

Aquí se produjo el segundo alegrón del fin de semana, puesto que Reutemann fue cómodamente el más veloz de todos los participantes para recorrer el circuito mojado, haciéndolo en 1m12s, tres segundos más rápido que el gran favorito Peterson. Semejantes aprontes hacían prever una actuación sensacional de parte de Lole, que corría con un motor nuevito, recién salido de fábrica, mientras Ruesch lo hacía con uno de los preparados por Peter Westbury.

Momentos antes de largar se permitió a todo el pelotón salir a dar dos vueltas más, lo que confundió un poco el panorama, ya que se creyó que la carrera se había largado y suspendido a las dos vueltas. Aclarado el matete, Niki Lauda picó en punta ante el verdadero banderazo, pero fue inmediatamente alcanzado por Peterson, Schenken y Reutemann, pasando en la primera vuelta con el sueco en punta seguido por Schenken, Lole, Dieter Quester, François Cevert y Nanni Galli con el Tecno del team Iris. Peterson francamente a la disparada, tratando de acumular ventajas, y Schenken colgado de los talones, y a pocos segundos Reutemann expectante seguido de Quester, ambos a la expectativa. El escape de Peterson se fue concretando poco a poco, pero eso no alteró a Reutemann que siguió a su tren preestablecido, hasta que de golpe una repentina rotura de embrague lo dejó de lado, sin ninguna chance. Sin más novedades en la punta terminaron las primeras 35 vueltas, mientras en la retaguardia Ruesch perdía todos los puestos ganados a causa de varias salidas de pista provocadas por un embrague también defectuoso.

En la segunda serie, Peterson salió mucho más tranquilo, aunque siempre en punta y con el acoso ininterrumpido de Schenken. Al cabo de varias vueltas, y a sabiendas de que el australiano no podía birlarle la carrera, Peterson lo dejó pasar adelante, pasando a controlar que al Brabham de Rondel Racing no se le hicieran las ruedas repeluz.

El triunfo final de Peterson por suma de tiempos lo ubica en una posición inmejorable para ceñir la corona a fin de año, mientras que Schenken iguala ahora el puntaje de Reutemann, que sigue segundo a pesar de esta inoportuna defección.

Esperemos la carrera de Albi. Las cosas están para un alegrón a corto plazo, a menos que Don Destino no vuelva a opinar otra cosa.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA DE F-2
CARRERA PUNTABLE POR EL CAMPEONATO EUROPEO
Circuito de Tulln-Langenlebarn (2.862 m) - 12/IX/71

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE - 35 vueltas

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth ...	42m24s86	35
2	Tim Schenken .	Brabham BT 36-Cosworth	42m34s58	35
3	Dieter Quester ..	March 712-BMW	42m38s46	35
4	François Cevert.	Tecno 71/2-Cosmorth ..	42m56s40	35
5	W. Fittipaldi ...	March 71/2-Cosmorth ..	43m02s05	35
6	V. Brambilla ...	Brabham BT 36-Coswarth	43m07s48	35

Promedio del ganador: 141,580 km/h.

Record de vuelta (serie y carrera): Tim Schenken en 1m10s79 a 145,280 km/h.

SEGUNDA SERIE - 35 vueltas

1	Tim Schenken .	Brabham BT 36-Cosworth	42m07s40	35
2	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth ...	42m25s33	35
3	Dieter Quester .	March 712-BMW	42m33s48	35
4	W. Fittipaldi ...	March 712-Cosworth ...	42m42s24	35
5	John Watson ..	Brabham BT 36-Cosworth	42m53s46	35
6	Tetsu Ikuzawa .	Lotus 69-Cosworth	42m59s03	35

Promedio del ganador: 142,770 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

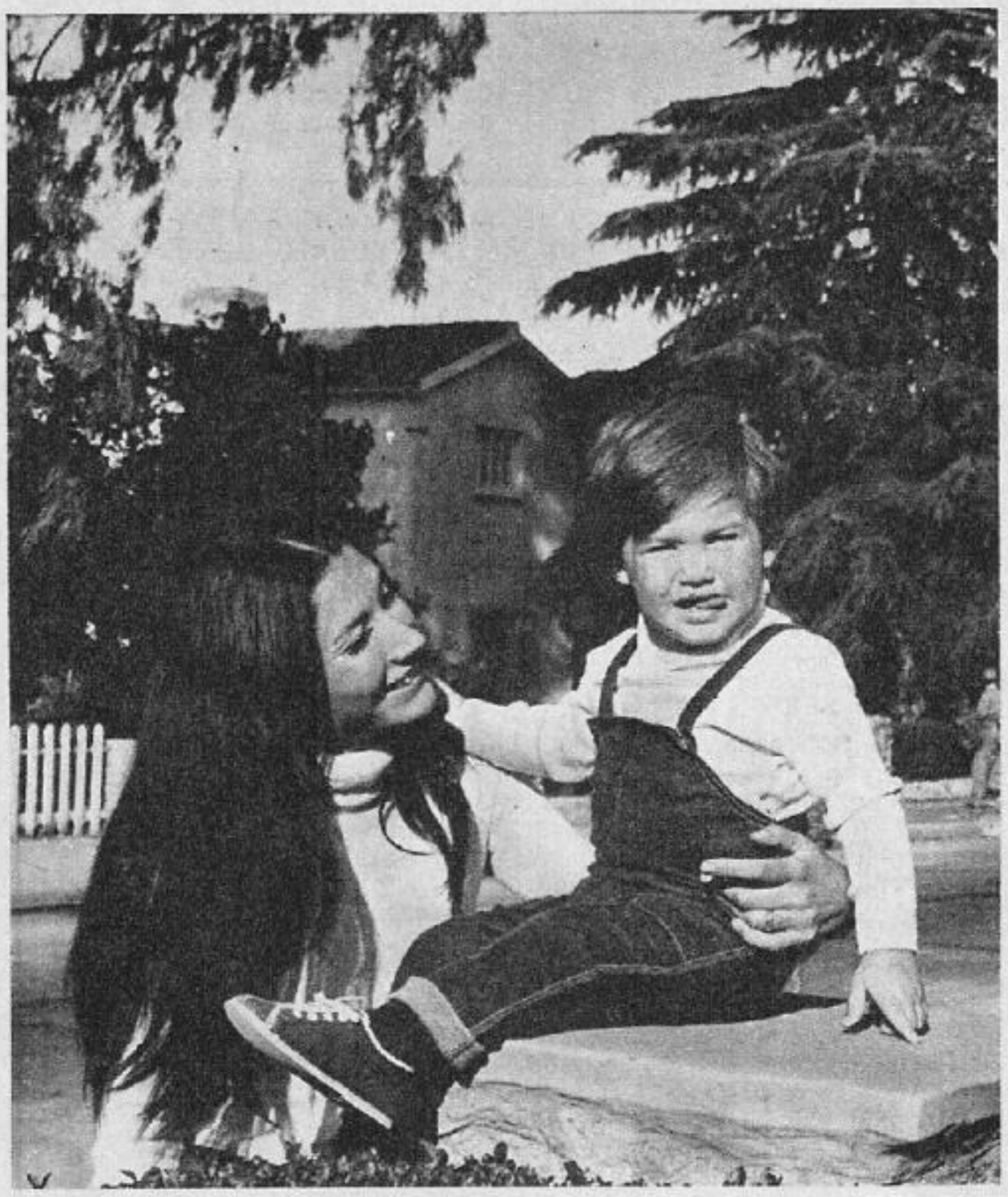
1	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth ...	84m32s26	70
2	Tim Schenken .	Brabham BT 36-Cosworth	84m59s91	70
3	Dieter Quester .	March 712-BMW	85m12s94	70
4	W. Fittipaldi ...	March 712-Cosworth ...	85m44s29	70
5	John Watson ..	Brabham BT 36-Cosworth	85m42s76	69
6	Bob Wolleck ...	Brabham BT 30-Cosworth	85m51s44	69
7	Tetsu Ikuzawa .	Lotus 69-Cosworth	86m03s15	69
8	Peter Westbury .	Brabham BT 30-Cosworth	86m07s28	69

Promedio del ganador: 142,200 km/h.

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

Pos.	Piloto	Puntos
1	Ronnie Peterson	42
2	Carlos Reutemann	27
	Tim Schenken	27
4	François Cevert	22
5	Dieter Quester	19
6	Wilson Fittipaldi	16

Crónica de una Señora



El inesperado regreso a la Argentina de la señora de Cacho Ruesch creó cierta expectativa sobre el motivo de su viaje. ¿Malestar en el ámbito del equipo?... Angelina Rocca de Ruesch habla de la Temporada Europea de F.2, del equipo argentino y por supuesto... del porqué de su regreso

"Estoy maravillada por todo. Aquello es algo deslumbrante y que te enseña mucho, sobre todo a valorar lo nuestro y a diferenciar muchas cosas. Lo que nos está pasando es una de las cosas más importante de nuestras vidas y te aseguro que tanto Cacho como yo lo hemos tomado a ese nivel. Lamentablemente las cosas no salen de entrada como todos quisiéramos que salieran, pero de cualquier manera considera altamente positiva la participación. Cacho cumple tareas de apuntalamiento para que un argentino —Lole Reutemann— se encumbre lo más alto posible. Y todos trabajamos con mucho gusto para eso".

Habla Angelina Rocca de Ruesch y cuenta a grandes rasgos la responsabilidad que les toca a todos en esta empresa tan difícil. Está indudablemente bien ubicada y sus palabras forman una pequeña crónica.

-'Antes que nada quiero decirte que volví por una necesidad natural de ver a los míos, por Pablito (casi dos años) que podría afectarse por el frío y porque mi hermano iba a casarse en estos días, pero ante la inseguridad de que nosotros estuviéramos prefirió postergar la boda. Estoy muy contenta de haber vuelto porque extrañaba, pero me iría ya mismo para estar con Cacho en las últimas carreras de la temporada".

Acaba de regresar tras seis meses de estada en el Viejo Continente —se fueron el 3 de marzo— y por supuesto su vida se limita a contar anécdotas, peripecias, angustias, alegrías y diabluras de ese gordo rubio de ojos celestes que no se cansa de contarme que tiene un mono de felpa que le regaló su padre en la pausa de las carreras. La media lengua de Pablo, mitad castellana - mitad italiana, se comprende y es además muy graciosa.

"Aquello es algo muy distinto a todo. Allá se corre en serio. Fórmula Dos es una categoría dificilísima y este año es la temporada más disputada de las cinco que se llevan realizadas. Hay muchas máquinas y muy parejas. Los puestos se ganan o se pierden por décimas. Para Cacho fue una cosa inesperada y que le [illegible] tiempo adaptarse. Ahora se asienta y creo comenzará a rendir a ple-

Eso queríamos saber. ¿Qué pasa con Carlos Ruesch? ¿Anda, no anda, le falta, podrá andar, hay que esperarlo?

"Todo está relacionado con el cambio. Cacho fue a correr en una categoría desconocida, en un mundo inédito, sin sus amigos que lo alentaran, sin el grueso de su familia, y con una gran responsabilidad. Eso pesa muchísimo. Felizmente Lole lo ayudó mucho y todo el equipo se portó muy bien con él. Los problemas que hubieron son los problemas propios de una familia. Si es lógico que haya discrepancias entre hermanos, cómo no los habría en este tema, en una profesión de riesgo y donde hay generalmente mucho egoísmo. La principal dificultad es la falta de adaptación al auto y eso se consigue con entrenamiento, practicando, cosa que muy pocas veces se pudo hacer. Y no es un problema sólo de Cacho sino de todo el equipo. Otra cosa valiosa es el conocimiento de los circuitos. Allá todos conocen las pistas de carreras anteriores, aunque no sean de la misma categoría. Incluso es el caudal valioso de Reutemann y que él lo utiliza bárbaramente".

¿Entonces Ruesch puede andar?

"Sí. Pero no ya, inmediatamente. El está haciendo la escuela que hizo Lole el año pasado, con la diferencia que la está haciendo en la temporada más disputada. El año que viene habrá progresos y será distinto. Hay que esperar, como hay que esperarlo a todo el equipo. Este es un ascenso con muchos peldaños y hay que respetarlos sin saltearse ninguno".

¿Pero por qué no corre?

"Porque la mayoría de las carreras son por invitación y como él no tiene antecedentes, siempre queda como suplente. Incluso con mucha mala suerte. En Brands Hatch, dio pocas vueltas durante 30 minutos para cederle el coche suyo a Reutemann que había roto el motor. Desde que comenzó a girar hasta que tuvo que parar, había ido bajando los tiempos rápidamente, pero a pesar de que el registro era bueno no le alcanzó para entrar y quedó como primer suplente. Cuando se estaba por largar la carrera faltaba Nikki Lauda que tenía el motor fundido. Al no presentarse lo hicieron salir a la pista y ubicarse en la grilla de sa-

ARABRISAS CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lida. Pero faltando dos minutos, cuando los motores ya estaban en marcha, apareció Lauda y se dispuso entonces que Cacho no corriera. Y aquí viene lo que me subleva. Se larga la carrera y Lauda con el motor rateando pica despacio, da una vuelta y entra a boxes. ¿Para qué largaba así? Para cobrar la prima de partida. Hay cosas increíbles".

¿Qué opinás de Staffa, los mecánicos y el equipo?

"De Staffa, que lo que hace lo cumple bien. El no es técnico para solucionar problemas mecánicos y se limita a cubrir sus responsabilidades. El es el autor de la idea del equipo y todos debemos agradecerle eso. Por supuesto que sería ideal llevar alguien como Berta para que estuviera a cargo de todo lo que sea mecánica, pero es demasiado pedir.

En cuanto a los mecánicos, trabajan bien, aunque a Piloto lo noto un poco cansado de tanto trajinar. Es admirable cómo le tomaron la mano a todo. Sobre Comellas, administrador del equipo, es un tipo macanudo. Tiene 23 años y su señora 20, así que se integraron magníficamente al grupo junto con Mimicha Reutemann que ya tiene más experiencia.

En cuanto al equipo te puedo asegurar que está muy bien conceptuado en todos lados. Tiene gravitación como tal y por la individualidad de Reutemann que es una de las tres figuras del Campeonato".

¿Les costó trabajo adaptarse al medio?

"Por supuesto, pero gracias al compañerismo de todos, pudimos hacer más pasable los momentos de inactividad El primer mes vivimos en el Hotel Crofton, los sesenta días siguientes en unos departamentos que están pegados al hotel. Después cuando las carreras eran en el continente abandonamos Londres (en el caso de la familia Ruesch) y estuvimos en un departamento en Chiavari a orillas del Mediterráneo, donde nació mi padre, y con la cercanía de muchos parientes. Este último mes estuvimos de nuevo en Londres y lo pasamos en el departamento de los Comellas que, incluso, albergarán a Cacho hasta que se emprenda el regreso a Sudamérica. Los trayectos cortos lo hacíamos en un Ford Capri y los largos en avión".

¿Económicamente les fue bien?

"De acuerdo a nuestra idea original sí. Cacho iba a acometer un aprendizaje y lo hubiera hecho gratis. Ahora, comparativamente, con lo que ganan los otros pilotos, nada que ver. Lo nuestro es mucho más amateur, lo considero lógico. No ganamos ni perdimos plata. Es una inversión de futuro que ojalá Cacho pueda continuar aprovechándola, porque de qué valdría que el esfuerzo terminara aquí cuando recién ahora comienzan sus probabilidades.

La vida es cara, pero no mucho más que aquí. Se extraña la carne y algunas otras cosas propias de la Argentina, pero uno se acostumbra".

¿Hay posibilidades que el equipo siga como está?

"Desconozco absolutamente el tema. Allá no se habla para nada de eso porque se trabaja con visión de presente que es lo que más importa. Se buscan resultados en función de las posibilidades del equipo. Lo que más interesa en estos momentos es la posición de Reutemann y hay que defenderla como sea. De acuerdo con lo que me enteré aquí, parece que se está hablando de montar un equipo de Fórmula Dos con los motores de dos litros nuevos y otro de Fórmula Tres con los que se están utilizando, porque creo que cambia la fórmula...".

Así es. A partir del primero de enero del 72, esos serán los límites de cilindrada de las categorías, que permitirían así utilizar todos los elementos actuales, incluso los arrumbados BT 30.

¿Reutemann puede ser campeón?

"Depende de muchas cosas. Peterson es un fuera de serie al que parece importarle muy poco su vida, aunque ahora está mucho más asentado. La madurez la recibió tras varios accidentes. El busca abrirse paso de cualquier forma pero con más riesgos. Reutemann es su rival más serio por su frialdad, por su concentración. Reutemann es un fuera de serie que vive exclusivamente para esto y parece tener ocupada su cabeza sólo con las carreras. Peterson le gana en fogueo y en conjunto chassis-motor, aunque creo que con los nuevos motores habrá sorpresas".

¿Reutemann correrá en Fórmula Uno?

"Ya tendría que estar corriendo. Lo que pasa es que es muy difícil encontrar una buena plaza. Está muy bien conceptuado y es un hecho que el año próximo tendrá un lugar en cualquier equipo. Se lo merece".

Resulta asombroso la claridad de los conceptos de esta mujer que, al comenzar la entrevista nos aclaró que ella sabía poco de las carreras, que había estado más dedicada a la atención de su hijo, que prácticamente no hablaba con su esposo de autos para liberarlo un poco del tema, que había estado desligada de su actividad vocacional en Argentina que consistía en tomar los tiempos y hacer planillas de vueltas para mejor información de su marido. Angelina Rocca desmenuzó con justeza y con la parcialidad que es de suponer por ser parte, todo lo que se vinculara a la Temporada Europea de F2 a punto de terminar. Ahora espera reunirse en octubre ("falta tanto") con Cacho Ruesch para asistir al Torneo Brasileño y después regresar definitivamente a Córdoba, hasta tanto no haya nueva orden de armar maletas para partir otra vez a Europa. Mientras tanto se consuela con sus lindísimos recuerdos y acariciando a ese gordo rubio de ojos celestes que se empecina en contarme que tiene un mono de felpa regalo de su papá que ahora quedó en Europa jugándose las últimas cartas que le permitan —tal vez— volver con una sonrisa enorme, con la experiencia que le faltaba y con un diploma imaginario que diga: "Curso de aprendizaje, aprobado con sobresaliente".

UN PAIS: Francia.

UN CIRCUITO: Nurbürgring.

UNA CARRERA: Imola (Ruesch 3º).

UN PILOTO: Peterson.

UN FORMULA DOS: Brabham BT 36.

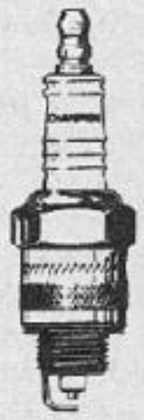
UN FORMULA UNO: Lotus.

COCHE DE CALLE: Mercedes Benz 350.

UNA CIUDAD: París.



Campeones
con
CHAMPION



ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS ACUMULADORES

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

500 Km Fiat 600



5 hs de guerra

El Vte. López Automóvil Club organizó en el Autódromo Municipal el festival de los semipreparados. Cincuenta y cuatro bolitas estuvieron en la largada

El viernes 10, cuando fuimos a retirar las credenciales al Vicente López Automóvil Club, los comentarios en el mismo eran de este tenor: "...No me asombra nada, total siempre que organizamos alguna carrera llueve".

Esta vez se salvaron sobre la hora. El domingo fue un día espléndido, como lo fue la carrera de Fiat 600; por lo numerosa, por lo movida y por el clima que tienen las bolitas doblando en pelotón o totalmente jugadas tratando de ganar la cuerda. Son carreras a vale todo. Así vimos muchas idas al pasto, trompos, pero todos felices y contentos.

Los 500 km fueron una buena idea. Un poco larga pero buena. La categoría Semipreparados da un cierto margen de paridad. El reglamento es bastante claro al respecto, gomas libres mas no las llantas que deben ser originales; árboles de leva modificados pero con la alzada de fábrica y muy pocas cositas más los hacen diferentes a los "fititos" de calle.

A las 14.15 hs las 54 bolitas estaban listas para dar la vuelta de partida al estilo Indianápolis. Los lugares de largada se sortearon, así muchos de los "buenos" estaban en el pelotón de atrás, lo cual hacía a las primeras vueltas más interesantes.

Claro que a las diez vueltas ya el número 3 de los hermanitos Caldarella estaba primero en un lindo tandem con el 33 de Busto-Busto. De esta forma comenzó a transcurrir la tarde. A las 40 vueltas, casi la mitad de la carrera, los Caldarella seguían adelante, segundos Agusti-Salto con el número 8; terceros dos muy buenos y varias veces ganadores Saltzman-Bazterrica con fierros de Ballestrini; cuartos Ansaldo - Stankievich y quintos Busto-Busto.

La mitad que quedaba fue más o menos lo mismo. Algunos saltos en las posiciones y segundos perdidos en los cambios de piloto. Cada uno de los mismos no podía manejar más de una hora y media, lo cual significa dos turnos cada uno, a la vez que debían reabastecerse. Los abandonos fueron varios y de los 54, llegaron poco más del sesenta por ciento.

Sobre el final el 53 de Sánchez-Scabarsi dio el batacazo y se llevó el primer puesto que tanto habían remado para conseguir. Los Caldarella, dignos segundos, y el 33 de Busto-Busto tercero luego de habernos entretenido doblando todos los mixtos a fondo y por donde fuera pero muy fuerte.

Síntesis: las bolitas siempre dan espectáculo, eso no es novedad, pero a veces pensamos que mucho mejor serían carreras más cortas. De cualquier forma bien por el Vicente López que pone el hombro para promocionar a categorías no comerciales.

Tribunas vacías en un domingo de sol. Poca gente, muchos autos y un show siempre brillante.

Los hermanos Caldarella fueron los dueños de la carrera, desde el principio hasta casi el final. Fueron superados por poco más de un minuto luego de casi cinco horas de carrera, por el fitito de Sánchez-Svarbasi.



VICENTE LOPEZ AUTOMOVIL CLUB
500 km Fiat 600 Semipreparados

Pos.	Nº	Pilotos	Tiempo	Vtas.
1º	53	Sánchez-Scabarsi	4h21m47s5	82
2º	3	Caldarella-Caldarella ..	4h22m57s5	82
3º	33	Busto-Busto	4h20m35s9	81
4º	8	Agusti-Salto	4h21m08s	81
5º	6	Saltzman-Bazterrica ...	4h27m46s5	81
6º	7	Ansaldo-Stankievich ...	4h27m42s8	80
7º	51	Pisano-Espineto	4h21m02s5	80
8º	43	Armentano-Colombo ..	4h27m27s2	79

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TEMPORADA INTERNACIONAL

YA HAY NOVEDADES



El jueves de la semana pasada llegó a Ezeiza con media hora de adelanto el trío emisario del Club Y.P.F. que viajó a las Uropas a formalizar con pilotos y equipos que competirán en la Temporada Internacional de SP y F1 a realizarse en enero y febrero del año que viene.

La delegación integrada por José Angel Boeri, Carlos Calzetta y Teodoro Dachsel trajo un sinnúmero de novedades en sus valijas que inmediatamente las dieron a conocer en una conferencia de prensa. Vayamos a ellas dividiendo a la temporada en cada una de las dos categorías:

Sport Prototipo: Entre otras, se visitaron las fábricas Alfa Romeo, Ferrari y Matra. La primera confirmó la participación de tres autos, Ferrari tres 312 P y la tercera una unidad solamente. Abarth recién definirá sus planes deportivos en el mes de octubre, aunque aseguraron por lo menos la participación de un auto de dos litros; Chevron traerá también dos due litri oficiales y Bonnier será el concurrente y piloto de uno de los dos Lola también de dos litros con mucho de oficiales.

Ferrari llegará a nuestro país con tres 312 P similares, aunque mejoradas, a la que conducía Giunti antes de su trágica desaparición. Sobre esto último Boeri aseguró que **"el tema Giunti está totalmente agotado en Europa, ya no se habla más del asunto: todo quedó como un triste recuerdo . . .".**

De las tres Ferrari que viajarán a nuestro país, dos serán para competir y la restante un muleto. Es decir que con Ferrari, Alfa Romeo y Matra presentes estarán las tres marcas más importantes del futuro Campeonato Mundial de hasta tres litros.

Los tres emisarios del Club Y. P. F., lógicamente, no visitaron la casa Porsche, **"porque como ustedes sabrán ya decidieron retirarse de todas las competencias . . .".** También estuvieron con John Wyer, el propietario del actual team campeón del mundo en el Trofeo Mundial de Marcas, el Porsche-Gulf. Wyer competirá aunque todavía no sabe con qué chasis (probablemente de su propia construcción) ni con qué motor (se rumorea un BRM, similar al de F1). Fangio continúa en Europa por razones particulares, pero seguirá las tratativas y conseguirá, además, los autos para los pilotos argentinos.

Fórmula Uno: Viajarán a nuestro país prácticamente todas las marcas. Ferrari, Tyrrell, Lotus, Matra, etcétera. Tyrrell traerá tres autos. Uno para Stewart, otro para Cevert y el restante para un piloto argentino. No sería de extrañar que dadas las muy buenas relaciones que mantiene Reutemann con Ken Tyrrell y el prestigio que la tiene ganado Lole en Europa sea él el piloto que conduzca el tercer Tyrrell. BRM traerá también un F1 para otro piloto argentino. En esto tuvo mucho que ver Jo Siffert, hombre de la marca, quien hizo mucho dentro de la plana mayor de BRM para que los argentinos puedan contar con otro muy buen auto.

Con respecto a Beltoise, si se da por terminado en nuestro país el proceso contra su persona, será quien conduzca uno de los dos Matra F1. De no ser así la firma francesa no determinó piloto para reemplazarlo y es probable que presenten un solo auto conducido por Chris Amon.

¿Dónde se correrá la competencia de F1? Eso tampoco está muy determinado. Por ahora se considera que será posible en Balcarce si es que la pista está lista y los boxes y demás no resultan inadecuados. Si es que se utiliza la pista balcarceña, la FIA exige por reglamento que se dispute por lo menos una competencia con anterioridad para consumar antecedentes. Se haría, por ende, una carrera de F1 sin puntaje una o dos semanas antes de la de F1 puntable. Antes del 15 de octubre hay que contestar a la FIA sobre cuál de las dos pistas se usará.

A mediados del mes de diciembre viajará a nuestro país Jackie Stewart para probar neumáticos con distintos compuestos de caucho. Será un buen aperitivo para ir poniéndonos a tono con lo que vendrá. Las dos carreras serán sensacionales.

Este Banco le dará mayores ganancias!

BANCO DE PRUEBAS ELECTRICO

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

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

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



Modelo registrado
Patente en trámite

FABRICADO INTEGRAMENTE POR:

TELME®

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Solicite informes a nuestros representantes o a INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I.
Calle 29 (ex Pastor Obligado) 536
Villa Maipú - San Martín - Prov. Bs. As. - Tel. 755-2811

F2. EN EL URUGUAY

PASSADORE AQUI Y ALLA

De acuerdo con la costumbre, Pedro Passadore ganó la carrera del Pinar, sin discusión posible. Menos argentinos que los esperados pero sí los suficientes como para que Cocho López se llevara el segundo puesto y Rubén Bulla el tercero, tal como lo determinó la clasificación por suma de puntos

por JULIO PEREZ BALBI III Fotos de JUAN AMEGLIO





Apesar de que el planteo previo no era del todo halagüeño, la carrera de F.2 del domingo pasado en el circuito uruguayo del Pinar tuvo características medianamente aceptables. No fue ni mucho mejor ni mucho peor a lo que estamos acostumbrado a ver en la Argentina; también ganó Passadore y —como acostumbra— en forma aplastante. Cerca de 10.000 personas se repartieron por los bordes del circuito, cifra a la que la categoría no está acostumbrada. Excelente organización y un paso más que se dio para que la F.2 —uruguaya y argentina— puedan entablar más seguido "mano a mano" como éstos. Este tipo de carreras aumentan el prestigio de la categoría y de las ocasionales competencias, ya que se les puede, demagógicamente, tildarlas de "competencias internacionales", dos palabritas que pueden jerarquizar la carrera y llevar considerable cantidad de público al Pinar o al Autódromo de Buenos Aires.

El planteo previo de esta carrera **(dos series por suma de puntos)** era notablemente favorable a Pedrito Passadore. De los argentinos, Bulla con el BWA-Fiat del ACA era el único que podía ofrecerle algo de guerra a este uruguayo que domina la categoría en la cuenca del Plata. A pesar de estar inscripto Néstor García Veiga, el jueves pasado la Comisión de Concesionarios GM (¡cuando no!) le prohibió competir con el De Sanctis-Fiat oficial de la comisión de la marca italiana. Ipso pucho Galluzzi lo reemplazó en la lista de inscriptos por Cacho Fangio, hombre también ligado a Fiat.

Cacho, ahora sin bigotes, probó el domingo a la mañana y en una de las vueltas se le rompió un portamazas (Favergiotti, en carrera, tuvo el mismo problema, accidente seguramente originado por lo desparejo del piso) perdiendo entonces la carrera con Cacho Fangio a uno de sus animadores más importantes.

La primera serie fue —como era de imaginarse— para Passadore. Aunque Mico López tuvo la batuta en las primeras vueltas, perdió el primer puesto rápidamente cuando su paisano Passadore hizo valer los 150 HP que tiene el nuevo motor 1600 Fiat que ahora montó sobre su Lotus ("...mirá... este motor empuja una barbaridad; el motor de Mico es un Ford Holbay con 142 HP y lo pasé parado. Creo que en el autódromo de Buenos Aires bajaré un segundo y medio con respecto a los tiempos que hacía con el motor 1500..."). Al rato Bulla también le ganó la segunda posición a Mico López (que es más o menos el Di Palma uruguayo) y de esta forma quedaron definitivamente establecidas las posiciones de la primera serie: Passadore, Bulla y Mico López, en ese orden.

La segunda serie fue tanto o más entretenida que la anterior. Nuevamente fue Mico López quien estuvo a la cabeza en las primeras vueltas, con su tocayo, Cocho López, a sus espaldas. Poco les duró a ambos el gusto, ya que Passadore comenzó a empujar desde atrás como una aplanadora y recién cuando ganó el primer puesto se quedó tranquilo. Poco después Mico López abandonó por culpa de la junta de tapa de cilindros y Bulla —que había largado sin embrague— rompió, seguramente por la razón antedicha uno de los engranajes de la caja. Con Passadore en el primer puesto y Cocho López tranquilo en la segunda posición, siguió transcurriendo la segunda serie. Pero lo más interesante fueron las tres últimas vueltas por la lucha entre el uruguayo Telcio Rocca (con motor Volkswagen 1600) y el argentino González. Lucharon mano a mano por el tercer puesto y al final de cuentas quedó en las manos del piloto oriental bajo la algarabía del público.

Lo extraño surgió a la hora de la clasificación final. No se hizo por suma de tiempos de las dos series, sino por suma de puntos obtenidos en ambas. De esa forma, lógicamente, quedó Bulla en tercera posición a pesar de no haber corrido —prácticamente— la segunda serie, cuando en realidad el tercer puesto tendría que quedar en manos de González.

En fin, la clasificación final fue oor suma de puntos y por ser oficial la tenemos que tomar como tal. Pero también brindamos la clasificación tradicional —por suma de tiempos— a título informativo ya que es —a nuestro entender— la más sabia y democrática.

A.U.V.O. Y E.C.O. - GP FORMULA 2 "PERFECT CIRCLE"

AUTODROMO DE EL PINAR - R. O. DEL URUGUAY

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	72	Pedro Passadore	Lotus Fiat	15m11s2	12
2º	7	Rubén Bulla	B.W.A.-Fiat	15m17s4	12
3º	2	J. C. "Mico" López .	Lotus-Ford	15m23s2	12
4º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot ..	16m00s0	12
5º	76	Carlos González	Masquerre-Peugeot	16m10s3	12
6º	1	Telcio Rocca	Carsa-VW 1500 ..	16m19s0	12
7º	19	Fernando Favergiotti.	Valacco-Fiat	13m04s2	10
8º	3	Roberto Castro	Opel-Castro	12m05s2	8
9º	18	Rafael Fernández ..	Suárez-Fiat	5m44s3	4
10º	40	Héctor Morás	Renault	10m56s2	3

Promedio del ganador: 127,992 km/h.

Record de vuelta: Rubén Bulla en la 4ª: 1m14s1 a 131,351 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	72	Pedro Passadore	Lotus-Fiat	15m49s1	12
2º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot .	16m01s1	12
3º	1	Telcio Rocca	Carsa-VW1500 ..	16m32s0	12
4º	76	Carlos González	Masquerre-Peugeot	16m32s1	12
5º	3	Roberto Castro	Castro-Opel	16m42s0	10

Record de vuelta: Pedro Passadoreen la 5ª: 1m16s a 127,890 km/h.

FINAL POR SUMA DE PUNTOS (OFICIAL)

				Puntos
1º	72	Pedro Passadore	Lotus-Fiat	27
2º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot	13,5
3º	7	Rubén Bulla	B.W.A.-Fiat	10
4º	76	Carlos González	Masquerre-Peugeot	8,5
5º	1	Telcio Rocca	Carsa-VW 1500	7,5

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	72	Pedro Passadore	Lotus-Fiat	31m00s3	24
2º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot .	32m01s1	24
3º	76	Carlos González	Masquerre-Peugeot	32m42s4	24
4º	1	Telcio Rocca	Carsa-VW 1500 .	32m51s0	24
5º	3	Roberto Castro	Castro-Opel	28m47s2	20

PROMEDIO GENERAL DEL GANADOR: 125,417 km/h.

En el tradicional Lotus, pero con nuevo motor 1600 Fiat, Passadore ganó indiscutiblemente en El Pinar, de acuerdo con lo que acostumbra a hacer habitualmente de este y del otro lado del charco.

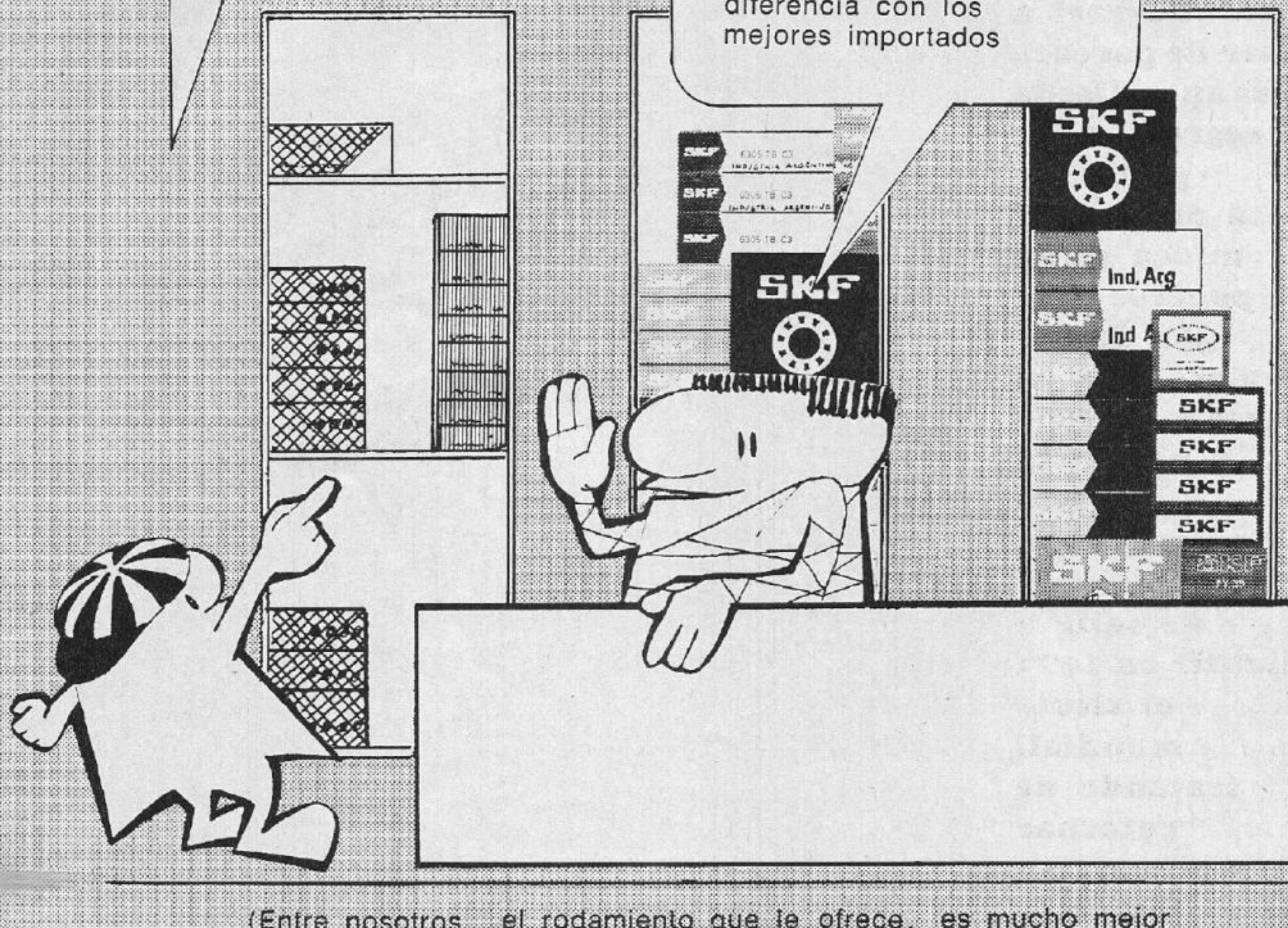
Cocho López, a la postre segundo, detrás de Favergiotti, antes de pasarlo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿ nacional o importado ?

Por favor señor,
quiero un rodamiento,
pero, que sea importado

Le puedo ofrecer,
un rodamiento nacional
que no tiene ninguna
diferencia con los
mejores importados



(Entre nosotros, el rodamiento que le ofrece, es mucho mejor
que la mayoría de los importados...)

SKF

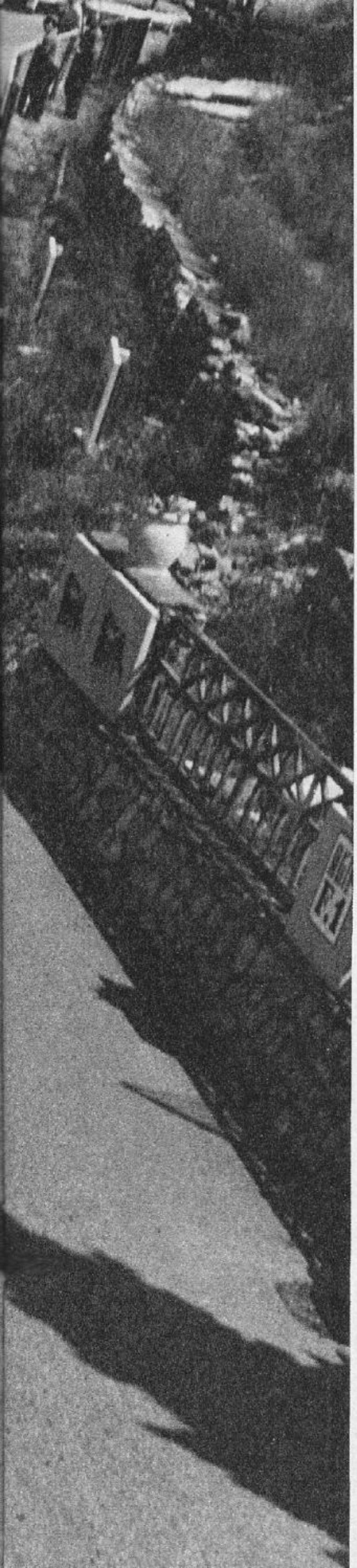
LA MISMA CALIDAD EN TODAS PARTES DEL MUNDO

Con un potencial limitado y aparentemente insuficiente, Alfa Romeo se dio el lujo de ganarle tres carreras a Porsche en 1971, tarea que no pudo cumplir Ferrari a pesar de parecer más apta. Desde su regreso a las pistas, la casa del trébol nunca pudo ponerse a la par de sus rivales; pero en base a trabajo y paciencia ya está finalmente en condiciones de salir a discutir en 1972 el título mundial, tratando de retornar adonde su linaje se lo exige: el éxito

Rolf Stommelen conduce el Alfa Romeo "33 TT3" en las pruebas de la Targa Florio. Está destinado a llevar el nuevo doce cilindros boxer.

A la derecha: El primer paso del resurgimiento. El pequeño tipo "33" dos litros se presenta a la prensa en Balocco, en manos de Teodoro Zeccoli.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ALFA VUELVE A LA GLORIA

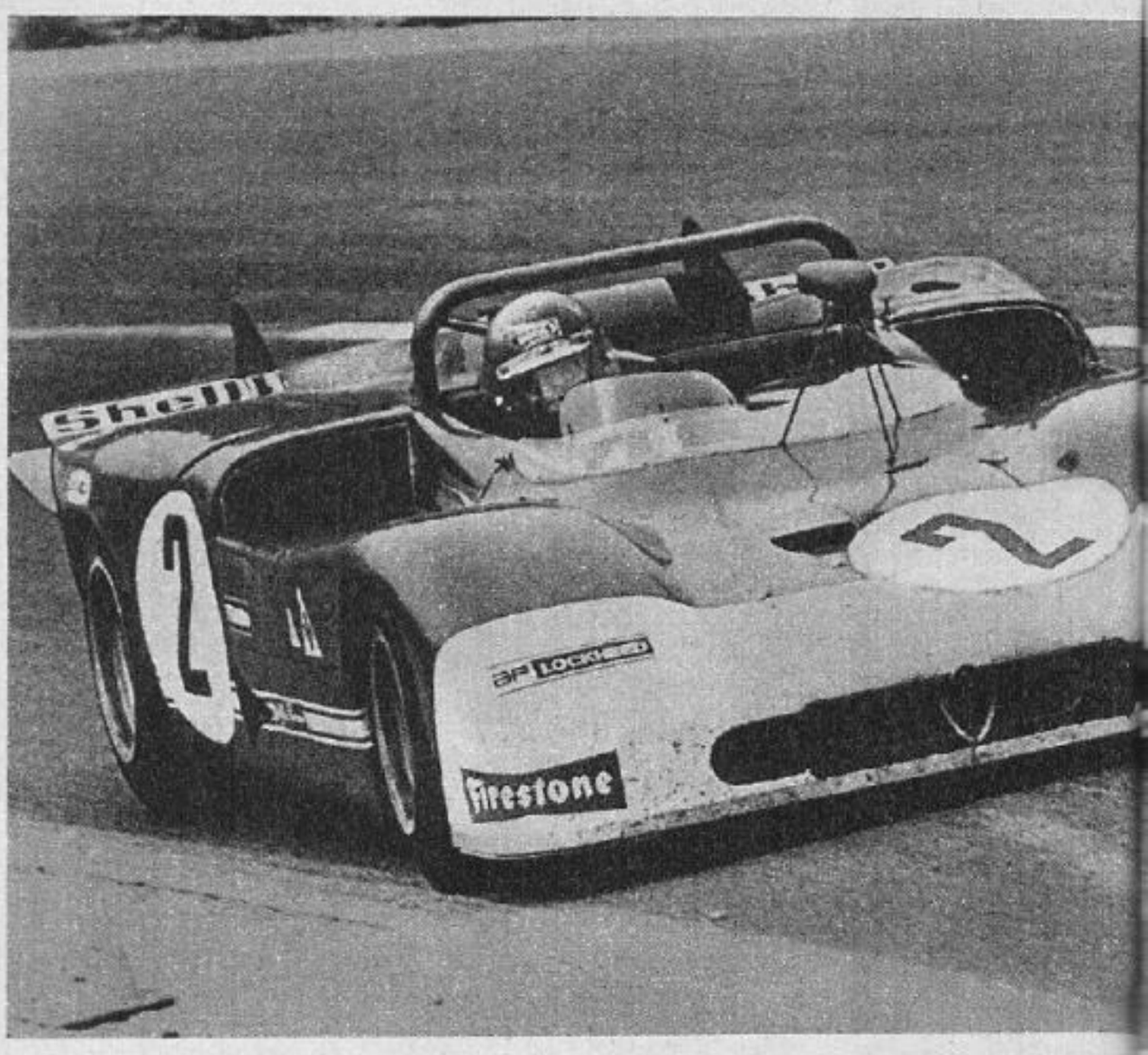


No sabemos qué frase conviene más para expresar la idea, pero posiblemente la combinación de ambas refleja claramente una realidad: Alfa Romeo ha terminado la etapa de trabajo y sacrificios y ahora comienza la de cosechar lo sembrado en forma de éxitos.

Evidentemente, ganar tres carreras puntables por el Campeonato Mundial de Marcas en 1971, con un V8 de tres litros, ante rivales netamente favorecidos por la ventaja de ser impulsados por motores V12 de cinco litros como los Porsche 917 o las Ferrari 512M, son triunfos para paladear con fruición durante mucho tiempo. Y eso sin contar a la velocísima Ferrari 312P, que compitiendo en igualdad de condiciones con los Alfa resultaba lo suficientemente veloz como para no ceder terreno a las "bestias" de cinco litros pero careció durante todo 1971 de la confiabilidad suficiente como para llegar al final de una carrera, primera o no.

A propósito de Ferrari, esta firma italiana viene al pelo para una comparación de políticas entre ella y la casa del "quadrifoglio". Ferrari depende económicamente de FIAT, y como es de esperar en estos casos, surgen constantemente puntos de enfrentamiento entre los directivos de ambas partes, que por lo general encuentran solución cuando cae una cabeza. Los cambios varían desde el nivel empresario hasta el plantel de pilotos, diseñadores, jefes de equipo, mecánicos y ayudantes de pinche, y, por supuesto, en el caso de los pilotos cada uno que sale tiene mil declaraciones que hacer, el que entra lo mismo, y cuando está dentro del equipo no es raro que se empiecen a divulgar los primeros roces que, en suma, provocarán la salida de éste y la entrada de otro, y así sin solución de continuidad, dando la imagen conventillera que ca





ALFA VUELVE A LA GLORIA

racteriza al equipo de Maranello, al punto que si alguien queda todavía en la marca es el propio don Enzo, porque la creó, que si no...

Por otra parte, la inconstancia en el desarrollo de un modelo —para el caso de SP, especialmente— es realmente pavorosa. En el tiempo que Alfa Romeo empleó en sacar a las pistas el primer dos litros y lo desarrolló poquito a poco, año tras año, trasformándolo en el actual auto ganador, Ferrari hizo las P4 —que sí eran exitosas—, las 312P del 69, las veintitantas unidades de la 512S, la 512M y los kits para trasformar las primeras en las segundas para los clientes particulares y la actual 312P-Boxer con motor de F-1. Exceptuando la Ferrari 330 P4, campeona mundial de marcas y último eslabón de una serie desarrollada con sentido común en un lapso de no menos de cinco años de superioridad ininterrumpida en la categoría, de ahí en más la marca del cavallino no la volvió a ver ni cuadrada, y es posible que una de las causas de más peso para tanto fracaso se deba a la excesiva diversificación en la búsqueda de soluciones intentando encontrar de golpe, en un rapto de genialidad, LA máquina que salga a amasijar de entrada o con un desarrollo breve.

Alfa, después de una larga ausencia de las competencias, enfocó el proyecto de producir un auto ganador a través de un cristal diferente, el de la paciencia en el trabajo y la constancia de no abandonar lo iniciado por más problemas que presente su desarrollo.

Sabedora de que no podía salir a competir directamente con las marcas que estaban "en training" por la división mayor, la casa italiana optó por preparar un arma apropiada para iniciar nuevamente la actividad deportiva en la categoría hasta dos litros, que por ese entonces era el reinado de los Porsche 906 y 907 y apuntaba como muy competitiva.

La Autodelta, algo así como el anexo "Carreras" de Alfa Romeo, se abocó, bajo la dirección del ingeniero Carlo Chiti, a la construcción de un automóvil de dos litros que fue presentado en la pista privada de Balocco en el invierno de 1967, comandada por el piloto a quien se debe las pruebas de todos los modelos de esta segunda historia de Alfa, Teodoro Zeccoli. Con forma de "barchetta", casi de calle salvo la presencia de la barra protectora y una toma dinámica para los inyectores, muy similar a las que se usan actualmente en F-1, el primer prototipo "33" era impulsado por un motor V8 de cuatro árboles de levas que rendía 230 HP, tiraba un máximo de 9.200 vueltas y contaba con seis velocidades para hacer cualquier clase de piruetas en la pista.

A pesar de sus innegables cualidades, el autito nunca logró resultados demasiado notorios debido a que Porsche tampoco permanecía quieta, y en momentos de estar los italianos más o menos listos para la lucha, los alemanes pasaron a correr con motores más potentes, de 2,2 litros, avizorando a su vez la posibilidad de dar un batacazo en la general de las carreras de entonces, en que la guerra Ford-Ferrari dejaba verdaderos tendales y un hábil especulador podía quitarles más de un bocado de entre las fauces.

Lo mismo ocurrió cuando Autodelta cambió la carrocería por una más perfiladita y de acuerdo con las épocas; y, lo que es más, aumentó la cilindrada a 2.500 cm³, revisando obviamente todos los esquemas respecto de estructura y suspensión. Porsche pasó al mismo tiempo a revistar entre los tres litros y volvió a postergarse la esperada confrontación.

Cuando por fin Alfa dio el paso decisivo de construir el "33-3" para participar directamente por la parte del león, el nacimiento de los prototipos de cinco litros disfrazados de sport por el cumplimiento de la cifra de producción mínima exigida por el reglamento de la FIA frustró una vez más las posibilidades del auto nuevo.

Convengamos en que los Alfa Romeo, por ese entonces, no tenían ni por carambola una velocidad competitiva ni acorde con lo que se producía en materia de 3.000 cm³. La Ferrari 312P los pasaba como a gordo en maratón, y en cuanto a los Porsche... bueh!... sus pilotos se preguntarían qué eran esos bultos colorados que alguien había tirado en la pista. Pero no es ése el punto. También los Porsche, cuando recién aparecieron, eran unas memorables batatas, pero hay que competir de igual a igual y aguantar fracasos para que los resultados vayan apareciendo. Es por eso que los Alfa parecían definitivamente destinados al fracaso. Pasados por arriba por los 917 y las 512 y netamente superados por los 908 y las 312, sus quintos y sextos puestos logrados en base a no parar y a darle para adelante aunque sea con tres ruedas no parecían meritorios sino tristemente cómicos, a pesar de estar pasando por una etapa inevitable, normal y lógica. Los directivos no desesperaron. Ante la disyuntiva de seguir el plan previsto, aun a sabiendas de que iban a perder mientras el mundial se siguiera disputando en semejantes condiciones, o seguir la carrera armamentista de Porsche y Ferrari, no dudaron en mantenerse en la primera posición, bregando paralelamente por la abolición y la modificación del absurdo reglamentario que los perjudicaba.

De todos modos, 1970 y 1971 estaban perdidos irremisiblemente —la FIA decidió imponer el tope de tres litros para prototipos a partir de 1972— y había que elegir el método para hacer el mejor papel posible mientras se afilaban para la hora de la revancha.

Empeñada en la búsqueda de más velocidad para sus motores, Alfa decidió presentar uno de ellos en F-1, montado el año pasado sobre un viejo chasis Mc Laren M7 modificado y este año sobre un March 711. Los resultados en F-1 no pudieron ser más desastrosos hasta este capítulo de la historia, pero son incontables los problemas de desarrollo solucionados en ese campo de experimentación en el que Alfa Romeo no pretende, momentáneamente, halagos; problemas que, de no existir el aparentemente inútil monoposto, deberían haber sido estudiados en carreras de SP, sacrificando un auto del equipo para que sirva como conejillo de Indias.

El trabajo callado, organizado y conscientemente ambicioso de la gente de Alfa tuvo su primer resultado importante —sin contar éxitos no puntables— en el mejor tiempo de clasificación conseguido por Rolf Stommelen en Brands Hatch, a principios de abril de este año. Ver al "33-3" a la cabeza del pelotón en la largada de los 1.000 Kilómetros, delante de todos los 917, de las Ferrari y de toda la columna lista para largar debe haber sido para la gente de la marca algo realmente reconfortante.

Sin embargo, no muchos creerían en ese momento que al final de la prueba sería el Alfa de Henri Pescarolo y Andrea de Adamich el que resultaría vencedor, después de soportar en tándem con Stommelen-Galli el duro tren impuesto por los Porsche y la Ferrari 312P-Boxer, sin perder terreno. Realmente veloces, los Alfa no fueron doblegados, y mientras sus rivales paraban a reparar pequeños problemas los autos rojos acumularon ventaja hasta erigirse en claros dominadores de la carrera inglesa.

Eufóricos por el triunfo, los italianos se presentaron dispuestos a todo en la Targa Florio, donde por obvias razones Porsche debía presentarse con sus 908/3, más maniobrables y con-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Zeccoli con el due litri, ahora ya vestido (el auto) aerodinámicamente y con radiadores laterales.

El desaparecido Piers Courage en un pasaje de la Targa Florio del año pasado, a bordo del "33-3" que compartió con De Adamich.

A la izquierda: Henri Pescarolo probando en Monza. La "33-3" ya es veloz y confiable, y aunque da dos litros de handicap a los 917, es de temer.

Brands Hatch. Aunque parezca mentira, es el Alfa el que pasa al Porsche. Siffert tiene problemas con la caja, Pescarolo entrevé el triunfo.

fiables que los temperamentales 917. Esta vez el héroe local Nino Vaccarella y Toine Hezemans fueron los portaestandartes de Alfa Romeo, y a pesar de los inconvenientes sufridos por los autos alemanes —accidentes y otras irregularidades— ganaron con justicia y relativa amplitud. Precisamente en la Targa debutó, en manos de Rolf Stommelen y Nanni Galli, el nuevo modelo "33 TT3", haciendo excelentes tiempos pero sin terminar la carrera.

Batidos en Nürburgring en la revancha contra los 908/3, los Alfa Romeo volvieron a brillar en Watkins Glen, donde De Adamich y Ronnie Peterson se encargaron de completar el triplete para una temporada que no prometía para más que cuartos puestos.

Perfectamente afiatados, con un modelo nuevo, el ya mencionado "33 TT3", listo para comenzar 1972 a toda orquesta, los Alfa Romeo han pasado de ser los patitos feos de Sport Prototipo a los más firmes candidatos a adjudicarse el próximo campeonato.

ASPECTOS TECNICOS

El Alfa Romeo "33-3" ha sufrido pocas variantes en su evolución, al punto que a simple vista los adelantos sólo parecen manifestarse a través de la renovación de las líneas de su carrocería. Sin embargo, el rendimiento del motor, sin aparentes modificaciones externas que lo denuncien, ha aumentado tremendamente desde la versión original hasta la ganadora de la última carrera del campeonato.

Se partió de un motor V8 (86 x 64,4 mm) con cuatro válvulas por cilindro que inició su ciclo evolutivo desde el nivel de los 400 a 405 caballos, animalitos que aparecían a regímenes comprendidos entre las 9.000 y las 9.400 vueltas, utilizando bielas de titanio y cigüeñal plano. El primer gran paso adelante para aumen-

→

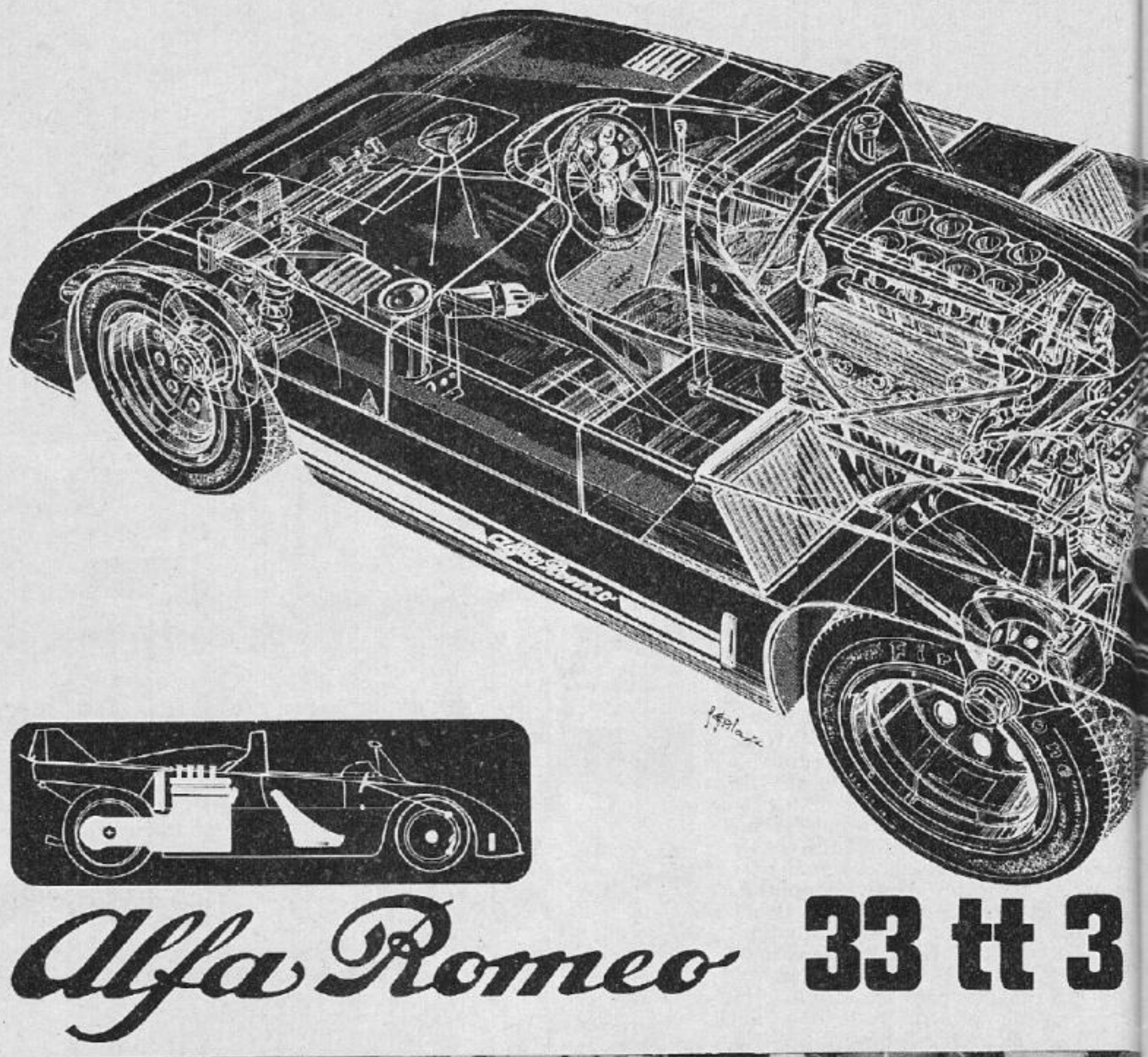
tar esas cifras fue dado sobre el final de la temporada 1970 al reformar el sistema de distribución, que a partir de entonces fue íntegramente comandada por engranajes, eliminando la totalidad de las cadenas que formaban parte del mecanismo del sistema. Otros retoques y modificaciones fueron hechos en los conductos de admisión y escape, el perfil de los pistones, válvulas, etcétera, lográndose en total un aumento de una veintena de caballos: 420 obtenidos entre las 9.400 y las 9.600 rpm.

Repasando y retocando constantemente esos y otros detalles, pero sin más cambios revolucionarios, y experimentando cada paso en el "cobayo" de F-1, a fines de la temporada 71 el número máximo de vueltas se elevó hasta las 10.000, produciendo normalmente 450 a 460 caballos y 465 en el mejor de los casos. Limitando el uso a 9.500 rpm para carreras de SP, se lograban 440 eficaces "pur sang", suficientes para moverse rapidito y sin peligro de que los fierros vuelen a la estratósfera.

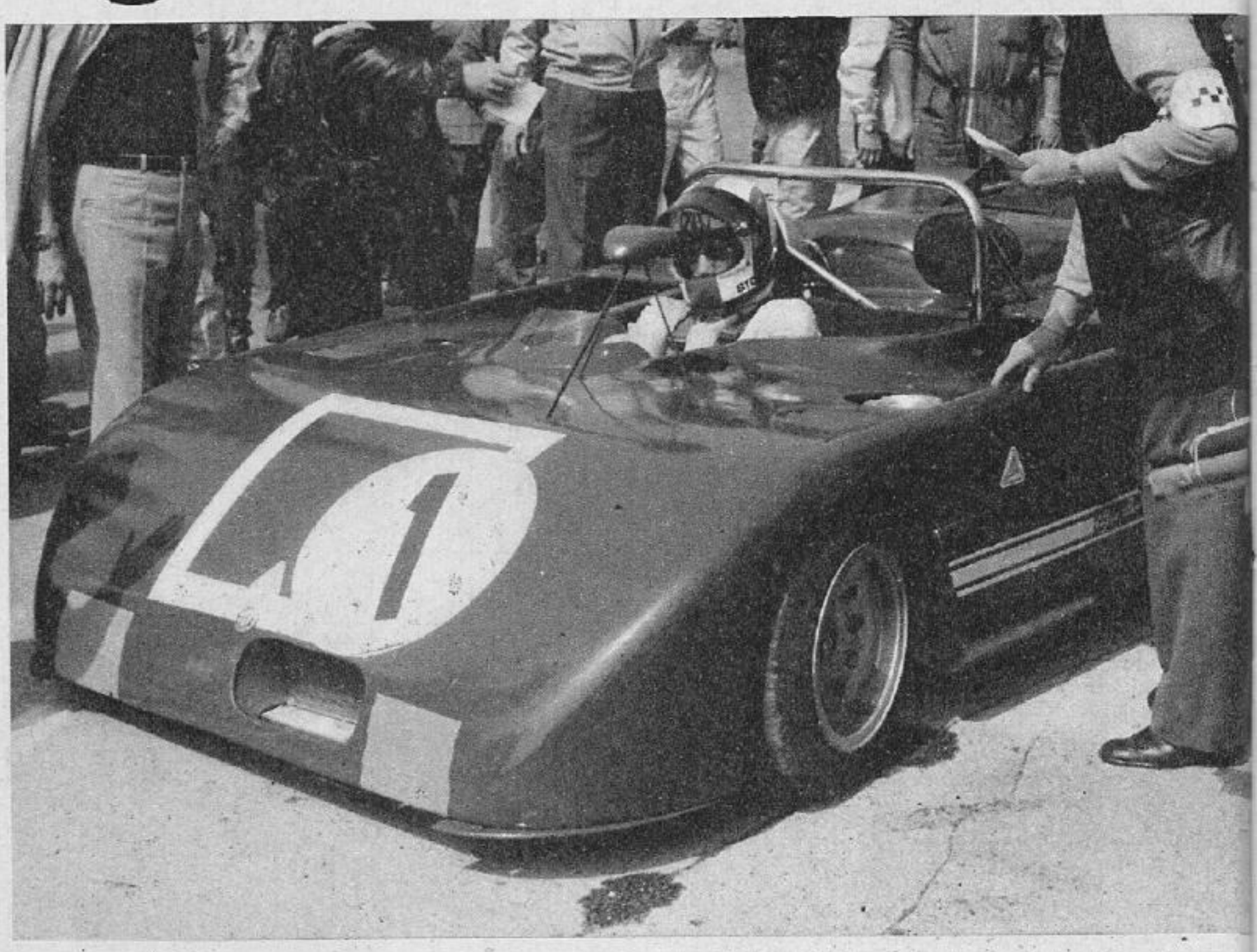
En cuanto al chasis, un monocoque sin detalles llamativos pero noble y eficiente, la referencia al peso total del auto es la que más gráficamente ilustra las solicitaciones a que fue sometido. De los 760 kilos que pesaba el modelo original, las versiones de principio de 1970 descendieron a 740, volviendo a subir para el caso de la Targa Florio a 775 kg. Sólo la versión de fines de año, la que corrió en Zeltweg e Imola, modificada hasta en la carrocería, pudo "adelgazar" en forma realmente sensible, bajando repentinamente a 635 kilos. De ellos pudieron guadañarse diez más para la carrera de Brands Hatch de este año con la adopción de la nueva caja de cambios, lográndose llegar a la cifra hasta ahora más baja para la marca: 625 kg (veinticinco por debajo del límite mínimo impuesto para SP a partir de 1972).

La cantidad de cambios que se hicieron paulatinamente, reemplazando parte por parte del auto por elementos realizados en aleaciones más livianas debidamente experimentadas, hasta lograr la renovación total de la máquina y su perfecto funcionamiento fue un trabajo indescriptible. El tipo "33-3" ha llegado ya a los límites de su desarrollo y ahora no queda otra cosa que aprovechar todas esas experiencias en la creación de un nuevo modelo, que ya está en marcha y que, incluso, ya ha pisado las pistas: el "33 TT3".

Cortísimo, muy bajo, de aspecto parecido al Porsche 908/3 pero totalmente distinto en todo, el nuevo modelo tiene una estructura de tipo tubular (las iniciales TT van por **telaio tubolare**) parecida a la de la Maserati "Birdcage" de 1960, que pesa apenas 17 kilos. El peso total del auto con el motor V8, tal como se presentó en algunas carreras de este año, era de apenas 580 kg, y eso con carrocería de aluminio, que pesa más que las de "plástico".

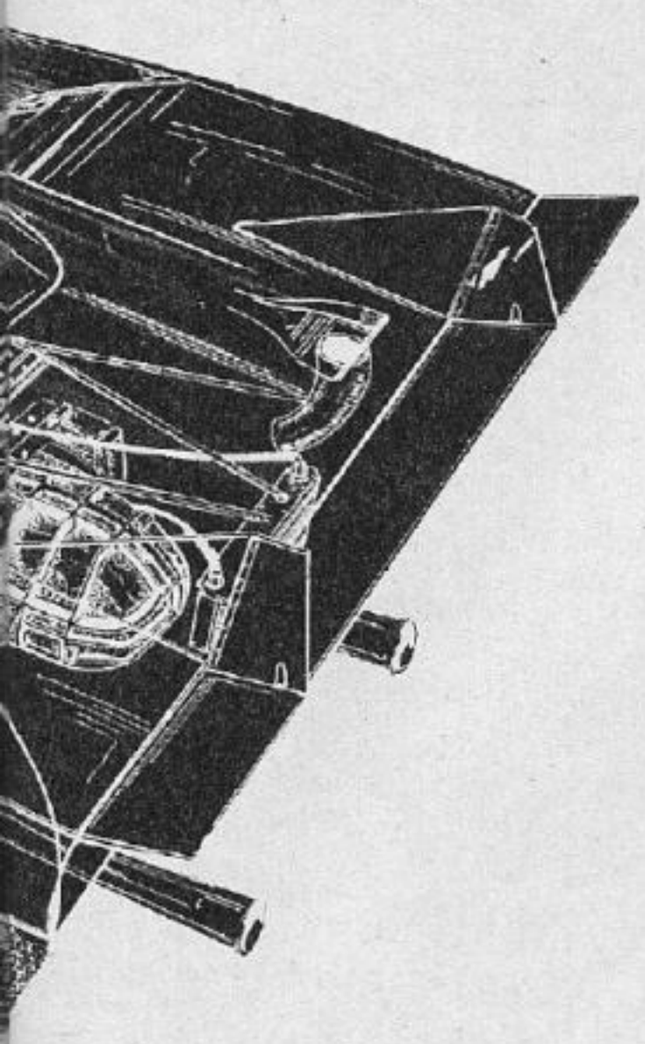


Alfa Romeo 33 tt 3



El Alfa Romeo "33 TT3" tiene chasis tubular de duraluminio y está proyectado en función del nuevo motor y previendo las reglas para el año próximo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Es llamativo a simple vista que Alfa haya hecho un auto tan extremadamente liviano a sabiendas del aumento del límite de peso impuesto para el año que viene, pero todo tiene su explicación. El próximo motor de Alfa Romeo va a ser un doce cilindros opuestos (boxer), similar al que ahora impulsa a las Ferrari, y se calcula que va a pesar lo suficiente como para poner el auto en el escalón del límite con un rendimiento de potencia y velocidad de excepción.

Aburrida de ser Cenicienta, Alfa Romeo apunta por mérito propio, y en parte por el retiro de Porsche, como la más firme candidata al Campeonato Mundial de Marcas, presentando su equipo oficial con autos de real avanzada, amén de ver reforzadas sus posibilidades por el pedido de máquinas y asistencia por parte del Team International Martini, que se queda sin Porsche.

A propósito de la marca alemana, esto no va en desmedro de todo lo logrado hasta ahora ni quiere negar la neta superioridad con que ganó en las últimas temporadas, pero nos parece que se retira en el momento menos propicio. Un campeonato en el que participaran Porsche, Ferrari y los nuevos Alfa Romeo, todos en igualdad de condiciones, podría no sólo ser un duelo memorable sino que establecería realmente quién es quién con las mismas armas.

H. L. B.

HOMOLOGADO!

E. A. PERSKY PUBLICIDAD ACCOUNT

1er. RECORD MUNDIAL ARGENTINO EN FUERA DE BORDA*: 169 Km/h.

CATEGORIA ON (1600 HASTA 2000 C.C.)
OBTENIDO POR LA MOTONAUTICA ARGENTINA

Piloto
JUAN C. SARTHOU

Lancha
MELANGE

Motor
MERCURY 1350

CON LA COLABORACION DE:
ALBERTO REVERDITO
JORGE DICHIARA
NESTOR SARTHOU
OMAR CIARDELLI
RAUL PAZDERA
R. MUÑOZ DE TORO
GERMAN BARBOT

DISEÑO
PAGLIETTINI

POTENCIA
MERCURY 135 HP

Las mejores . . . en todo!

* Récord Nº 1978 de la Unión Internacional de Motonáutica.

Tres triunfos en la categoría Turismo y un segundo puesto en el Desafío de los Valientes que habla con claridad de las condiciones de Di Nezio. A un mes y medio de la carrera de la verdad Angel Di Nezio habla por primera vez con Corsa

Es tan callado, tan introvertido, tan apático que pasa desapercibido en todos lados. En cinco años de actividad sólo ganó tres carreras pero estuvo prendido en muchas. Sin embargo, nunca nadie habló de él y los mismos encargados de la comisión Fiat tardaron mucho en darse cuenta que valía la pena darle la opor-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANGEL DI NEZIO

CALIDAD EN ACCION



Posiblemente, su labor más destacada haya sido la del Desafío, donde asombró a quienes nunca se habían fijado en él.

tunidad. Y simplemente porque no pidió nunca nada, porque habla poco, porque no le interesa la promoción. Por esa misma causa su segundo puesto en el Desafío de los Valientes tomó a muchos por sorpresa. Nadie lo esperaba. ¿Quién era Di Nezio para mezclarse con pilotos como Canedo, Estéfano, Pairetti, Gradassi...? Sin embargo, no sólo se mezcló sino que fue lo suficientemente irreverente como para ganarles la vuelta a todos y clasificarse a sólo 21 segundos del ganador.

Pese a esa actuación nadie habló de Di Nezio a no ser por algún comentario aislado donde se ponderaron sus condiciones. Di Nezio sigue siendo el desconocido de siempre, el piloto con cara de empleado de banco que cuenta billetes todo el día pero que cuando el camino empieza a enroscarse se transforma y pasa a ser uno de los más rápidos en la montaña.

.....

Llegamos a Tres Arroyos a

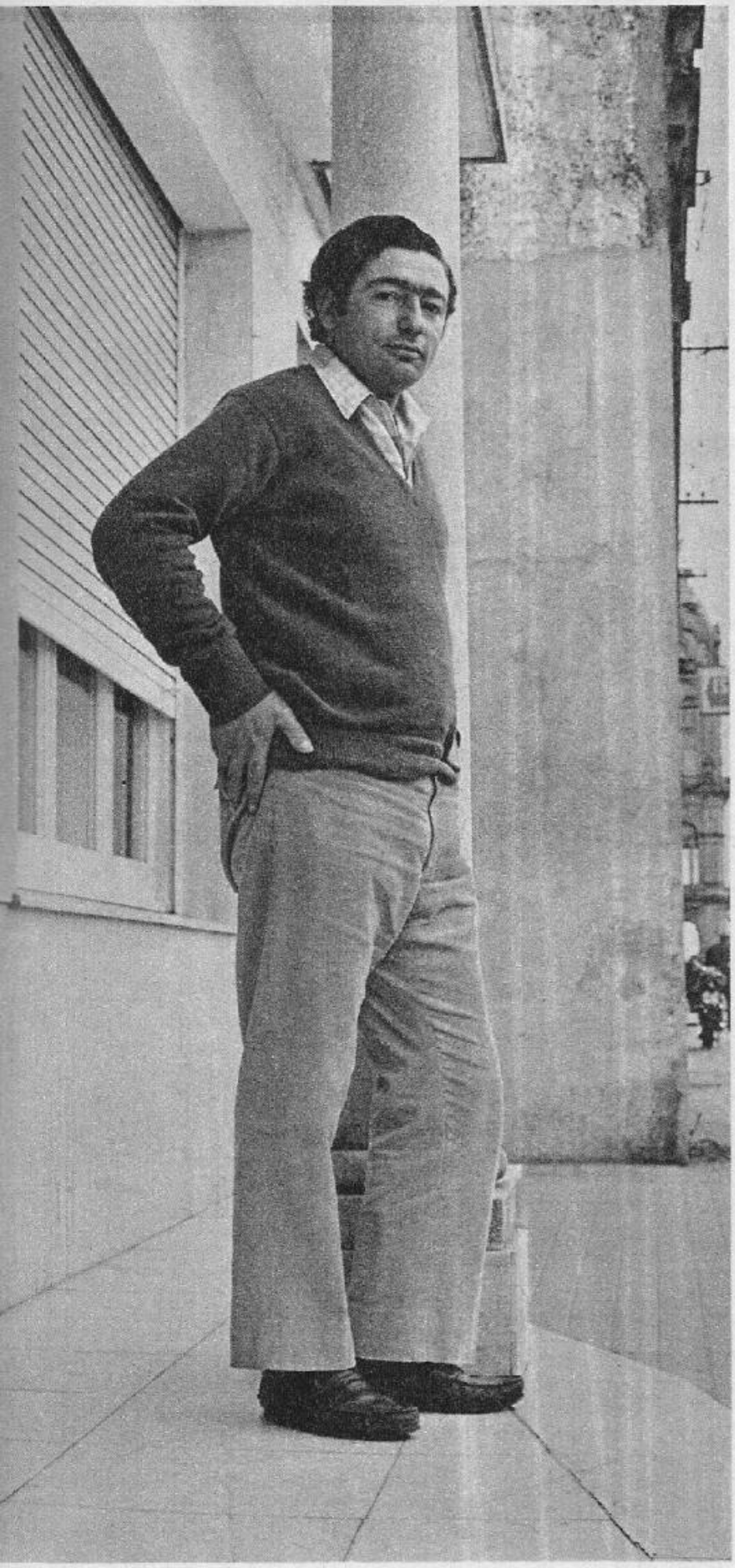
→

ANGEL DI NEZIO: CALIDAD EN ACCION



Di Nezio padre e hijo. El colaborador y admirador más ferviente de Angel. Siempre estuvo a su lado como auxilio.

Di Nezio en la puerta de su casa, en Tres Arroyos. Vida sedentaria y pocas preocupaciones. Hombre de Turismo ciento por ciento.



mediodía y Di Nezio estaba en la casa.

—Escuchame... ¿vos qué hacés? Porque cada vez que venimos a Tres Arroyos pasamos por tu casa y estás. ¿No trabajás? ¿Me querés decir a qué te dedicás...? —le preguntamos sonriendo.

—¿Sabés qué pasa...? Tengo un campo de 400 hectáreas por Zubiarre, cerca de Oriente, y lo arriendo, entonces no tengo mucho que hacer durante el día, por esto estoy siempre aquí.

Fuimos a almorzar al hotel Parque y después a tomar un café a la casa de Di Nezio.

—¿Cuándo empezaste a correr?

A los 21 años corría cuadreras por la zona en un Ford Falcon. También corrí una de esas carreras especiales que había para Falcon... ¿te acordás que casi siempre ganaba Layús? En el automovilismo en serio debuté en Lobos en el año '66 con un Fiat 1500 que hacía José María Graneros aquí en Tres Arroyos y que fue acompañante mío durante años...

—¿Cuántas carreras ganaste?

—Tres con puntaje... en Concordia, en Capilla del Monte y el Premio de la Montaña. Después varias zonales y las 3 Horas de General Roca.

—¿Y cuál te gustó más?

—Capilla del Monte y el Premio de la Montaña.

—¿Por qué?

—Porque son carreras de montaña y es lo que más me gusta. En Capilla la peleé más porque era más corta, en cambio en el GP de la Montaña me di cuenta de que ganaba en la segunda etapa al verlos tirados a Canedo y Mayorga; de ahí en adelante anduve despacio porque no tenía rivales cerca. Sólo en la última etapa bajé la Pampa de Achala un poco más fuerte porque quería alcanzarlo a Pepe Migliore en el camino para llegar primero a Carlos Paz.

—¿Tuviste problemas en la Comisión Fiat alguna vez?

—No, en general no los tuve. Ellos ponen la mecánica, los auxilios y me pagan todos los gastos y yo puse la cupé 1600.

—¿Encontraste mucha diferencia entre los autos de la Comisión y tu cupé 1500?

—Muchísima. Te diría que no tienen nada que ver. Mi auto siempre empujó porque el motor andaba y el auto viajaba fuerte pero nunca logramos hacerlo doblar como yo quería. Siempre tuvimos inconvenientes en poner a punto las suspensiones y por eso nunca se podía andar peleando la punta en pista. ¡Qué hacés con un buen motor si el coche no dobla!

—Pero te gusta más la ruta que la pista, ¿no?

—La ruta o mejor dicho la montaña y la tierra. De chico siempre anduve por caminos de tierra y ahí aprendí a manejar en esos caminos. En la montaña en general anduve poco pero es lo que más me gusta. Pero la pista también me gusta y me siento cómodo; lo que pasa es que nunca tuve un auto como para andar prendido en circuitos...

—¿Un piloto de ruta?

—Rodríguez Canedo, por supuesto...

—¿Y cómo te considerás con respecto a Canedo?

—Y... tengo mucho que aprender.

—¿Un piloto pistero?

—García Veiga me gusta mucho y Di Palma también.

—Además de Turismo, ¿qué correrías?

—No sé..., posiblemente TC, pero lo que más me gusta es Turismo Nacional y Grupo Dos. Bueno, Grupo Dos más que ninguna, lástima que no hay autos.

.....

Angel Esteban Di Nezio (27 años, soltero, tresarroyense) cree que tiene aún mucho por delante y que aprender. Nosotros consideramos que no tanto como él piensa. Su ida y vuelta a Mina Clavero en el Desafío de los Valientes, su segundo puesto y su triunfo en el tramo de regreso así lo indican y lo confirman.

Pero aunque siga ganando y en forma más asidua, Angel Di Nezio será el mismo, con cara de bancario y poca promoción. Hablando poco, tomando café con los amigos y averiguando cuándo será la próxima

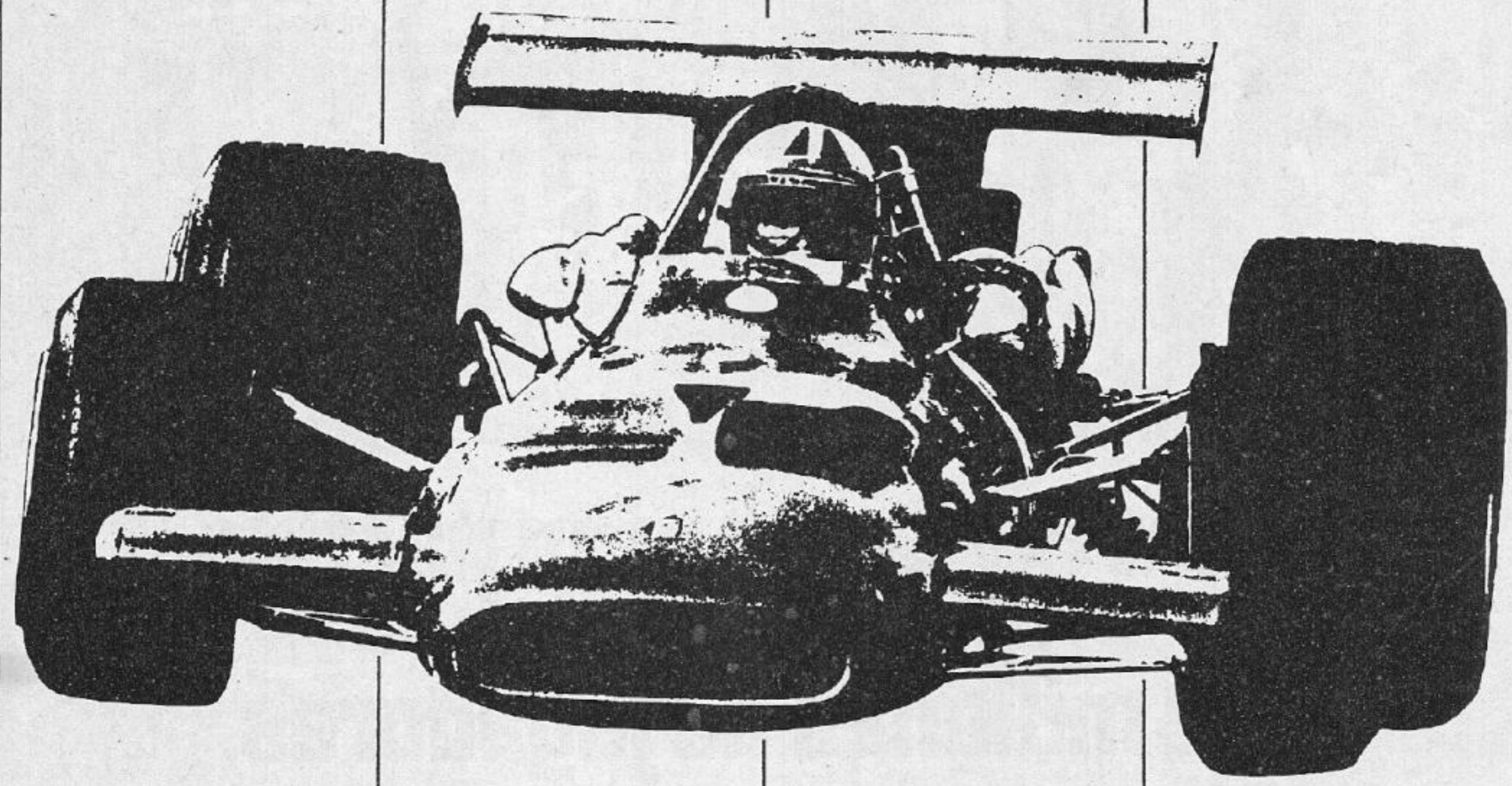
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pensó como andaría su coche con aceite de competición ?

No lo piense. Compruébelo ya mismo. Vaya a un Lubricentro CASTROL.

Ponga CASTROL en su cárter y no sólo sentirá la diferencia en el motor sino también, cuando vea como se distancia su próximo cambio de aceite.

Con CASTROL paga más, pero su rendimiento es tan asombrosamente superior a cualquier otro aceite, que usted sale ganando.



PAGUE MAS
Y GASTE MENOS ...
MUCHO MENOS
CON CASTROL

EL LUBRICANTE MAS RENDIDOR

Castrol

Elaborado por **EVANS, THORNTON** *y Cia. S.A.*

SAGARRA S.A.



Para ganar su gran partido el país precisa 24 millones de jugadores.

El Gran Acuerdo Nacional lo precisa a usted y a todos los argentinos.
Porque de una vez por todas, con la participación de todos, tenemos que organizar, y consolidar, la vida política de nuestro país.
La oportunidad está abierta para soluciones inteligentes y constructivas.
Unase a la gente que piensa como usted en los partidos renovados o formando uno nuevo.
El partido ya empezó: vamos, póngase la camiseta argentina y salga a ganar.
El Gobierno lo apoya.

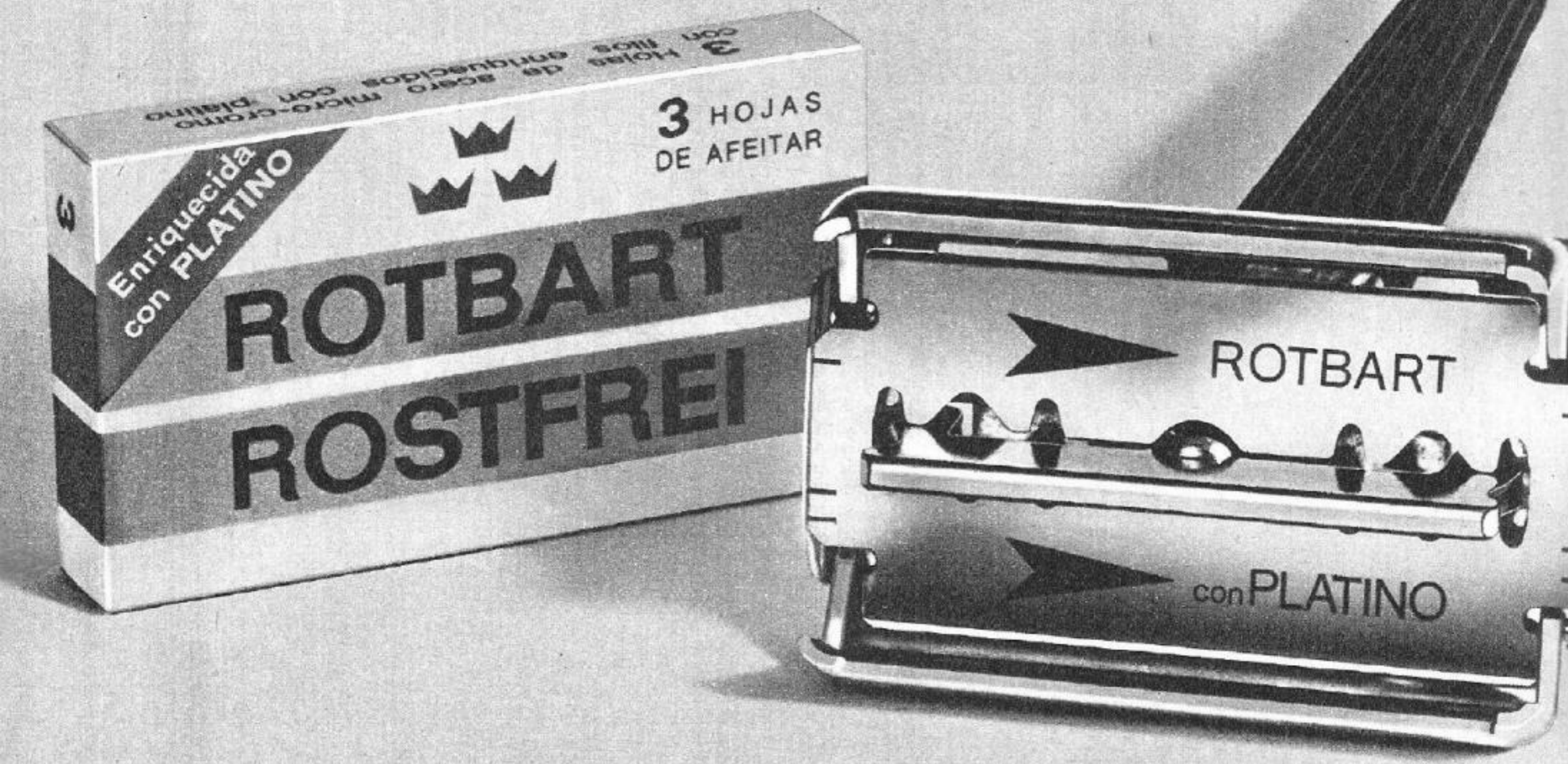
gran acuerdo nacional

un partido que debemos jugarlo todos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

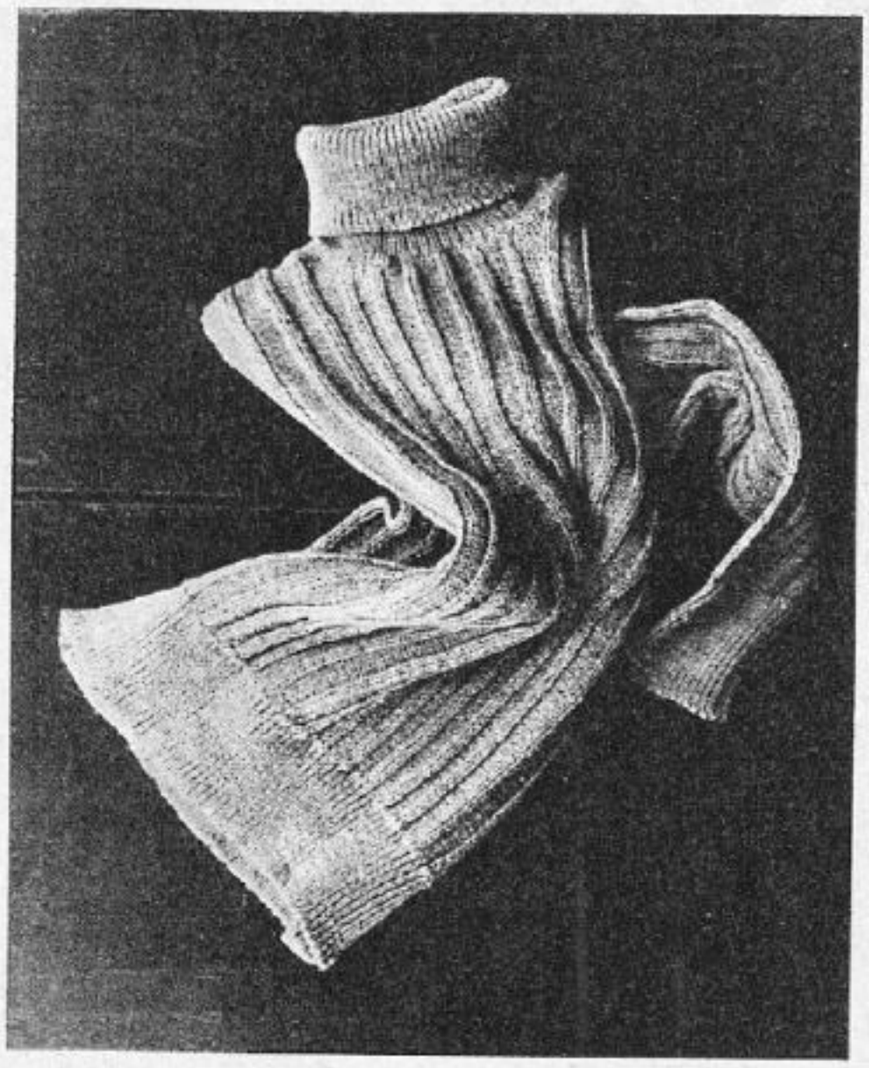
Cuando Ud. deja en la máquina la misma hoja días y días, no es un olvido.

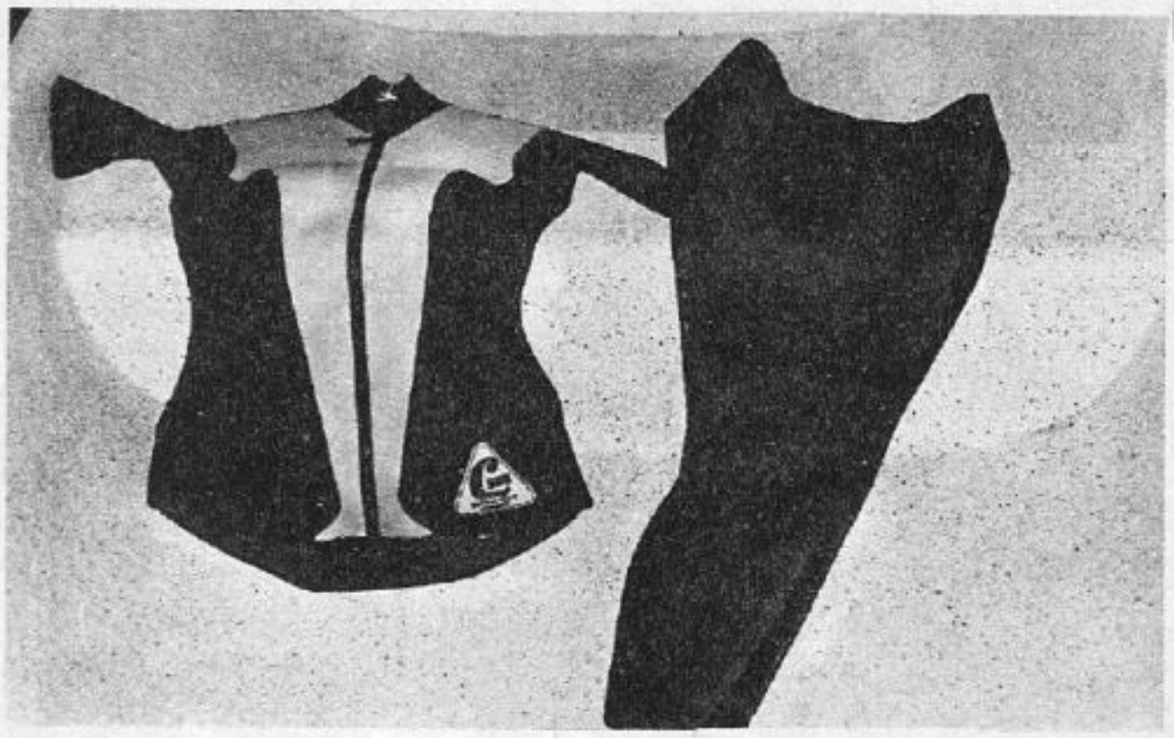
Es la suavidad de Rotbart con Platino.



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

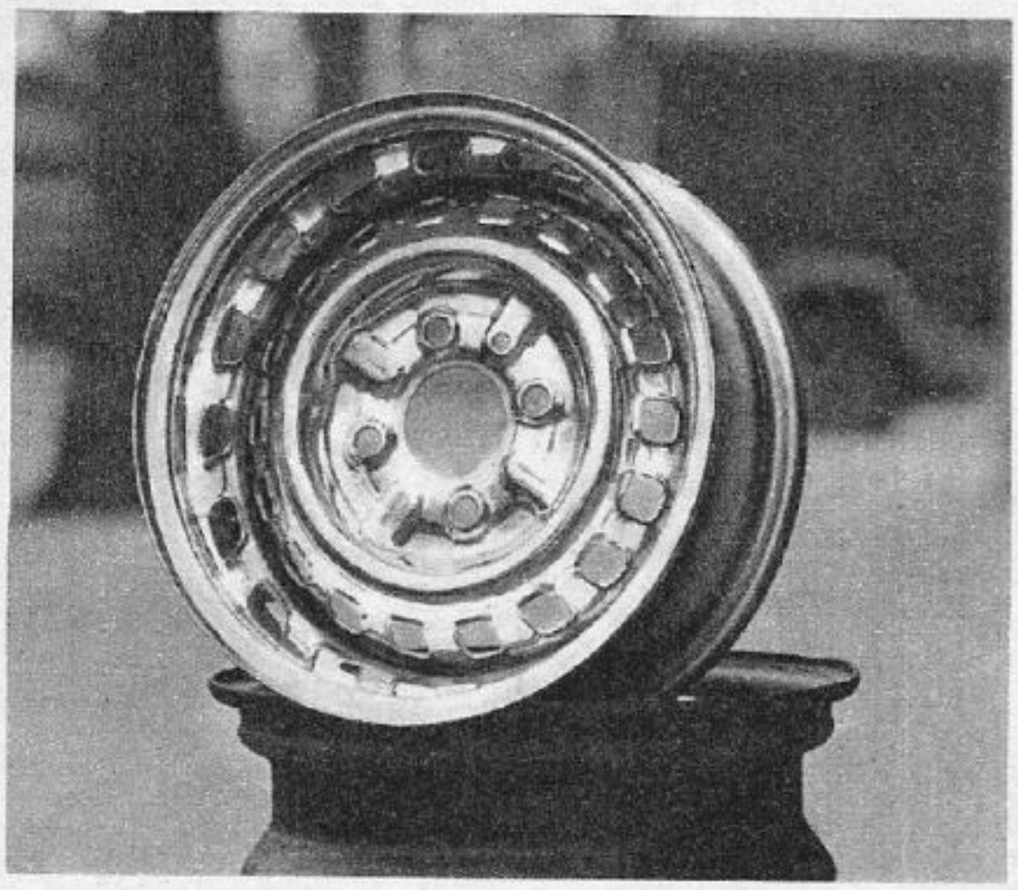
La vidriera de Corsa



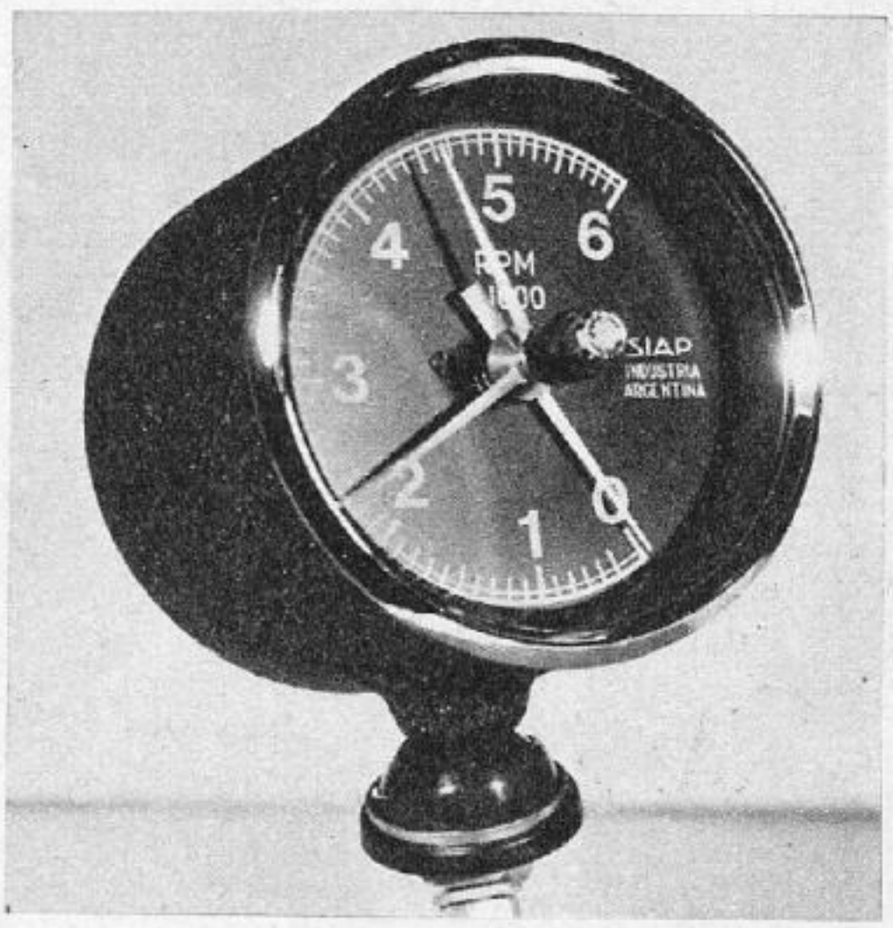


Conjunto de chaqueta y pantalón para mujer Cressi-Sub, para esquí acuático. El material es el mejor neoprene y lo tiene Bordiga Vacaciones, Av. San Martín 4180, Capital. El precio: $ 450.

Otro exponente de la moda actual, y también en Adamo. Polera rústica Shetland en varios tonos. En Callao 1326. Capital.



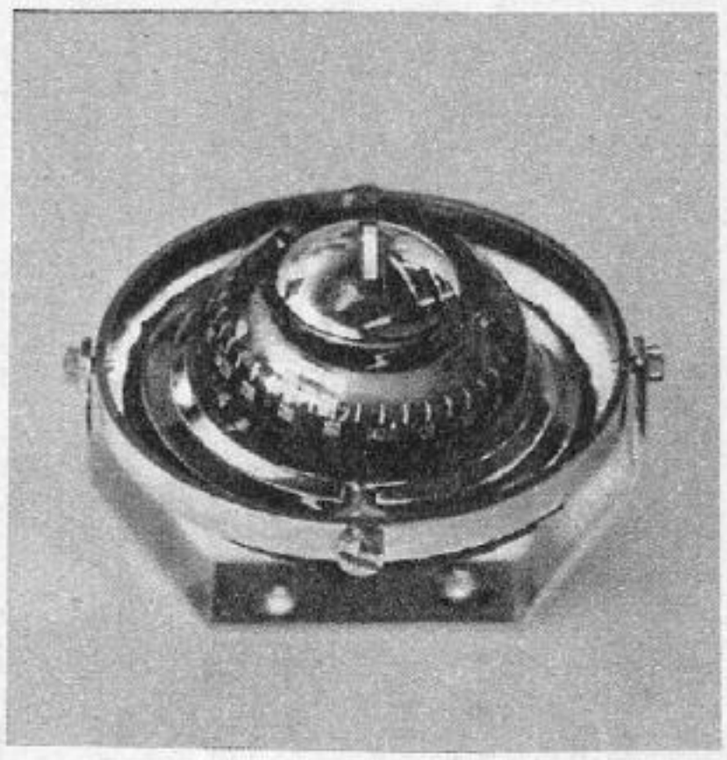
Tacometro electronico Competición SIAP, con soporte orientable, para todo modelo de automotor, con cuadrante desplazado e indicador desplazable de torque o máximo de rpm. Listo para instalar en DITTA y sus 60 Centros Service; vale $ 145,80.



Llanta "Patoncita" para Fiat 600 que ensancha ligeramente el neumático original. Es de chapa de acero cromada y con doble ventilación: en el plato y en el aro. Valen $ 60 cada una: en New York Ruedas, Warnes 1401 y 1487, Capital Federal.



Para los desorientados, Bórdiga Vacaciones propone esta brújula importada con suspensión cardánica de quita y pon (o quita y ponga, si no hay confianza). Especial para náutica, su precio es de $ 75.



Zapatos de becerro plantillados y hechos a mano "dernier cri". Porsu, en Adamo, Callao 1326, a $ 89,90 (el par).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pedro no se fijó en el letrero.

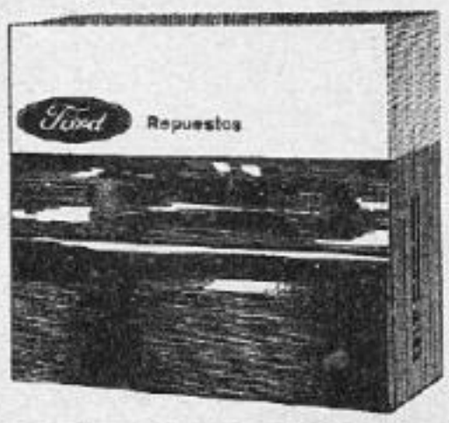


Un amigo le dijo que ese repuesto era "igualito que los Ford".
Y Pedro, que es confiado por naturaleza, le creyó.
Claro, su amigo no se lo dijo con mala intención. Lo que pasa es que no tiene auto. Ni entiende nada de autos.
Como decíamos, Pedro no se fijó en el envase. Y cuando quiso acordar, su Ford estaba de mal humor y no andaba como antes. Pedro sintió remordimientos. Había traicionado a su Ford Pero eso le sirvió de experiencia. Ahora exige repuestos legítimos Ford.

(Y por supuesto, les dice a todos los que tienen Ford: lean el envase.)

A los Ford, póngales Ford.

REPUESTOS
LEGITIMOS FORD
(con garantía escrita)



Ford
Repuestos



http://lasrevistasdemarta.wordpress.com

RODOLFO MARINCOVICH

CHEVROLET SUPER T.C

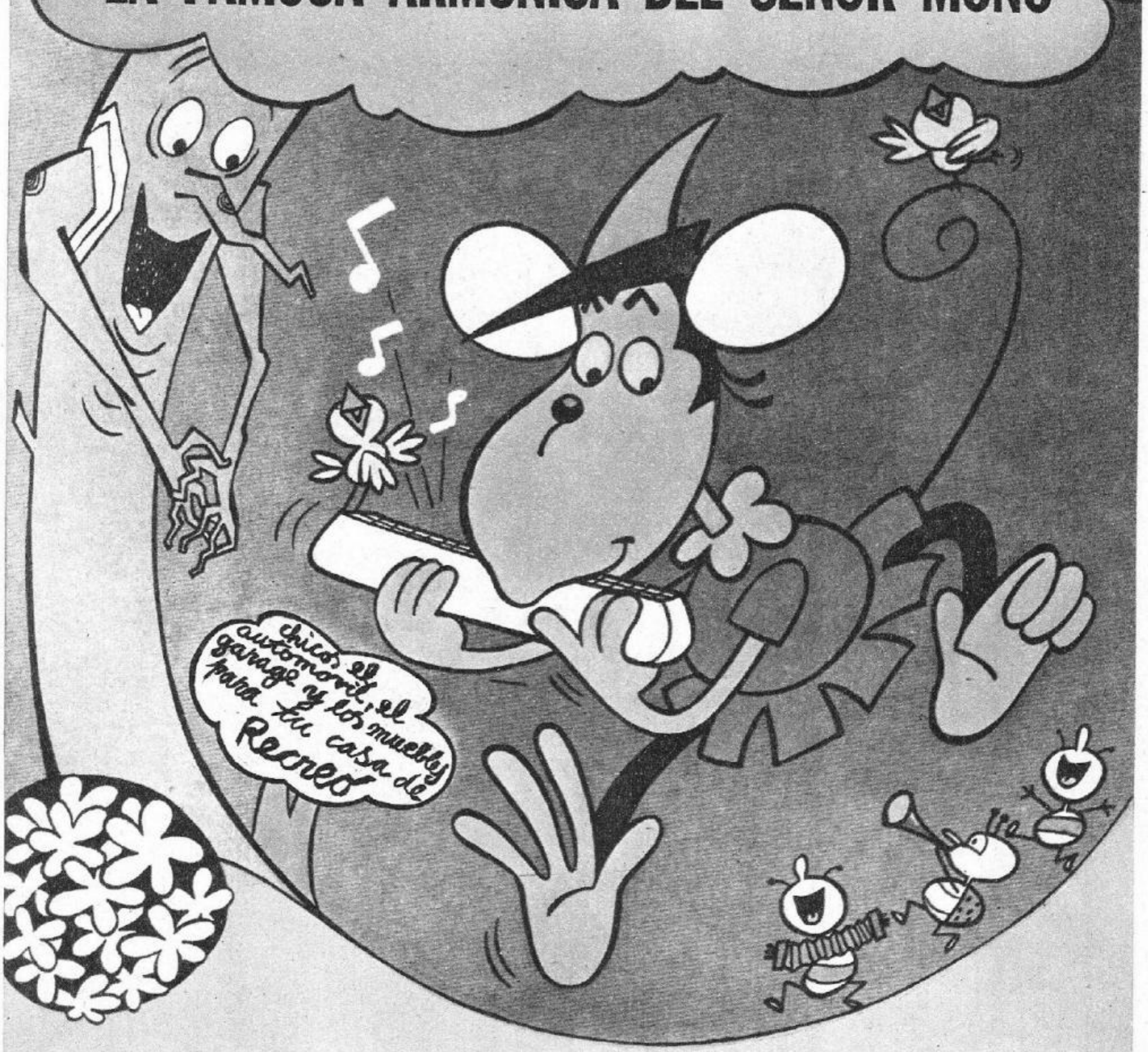


PUBLICACION SEMANAL
59

Recreo

ESCOLAR

LA FAMOSA ARMONICA DEL SEÑOR MONO



TODO UN MUNDO PARA ARMAR Y JUGAR

No se la pierdan, chicos! Todos los viernes

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHEVROLET PRESENTA SU PICK-UP BRAVA 72

Con el mejor motor
de pick-up:
el 230-7B de 130 HP.

Con la mejor caja
de carga:
doble pared de acero,
invencible.

Con doble circuito
de frenos exclusivo:
la mayor seguridad
en cualquier terreno.

Con el mejor diseño
de pick-up:
líneas de auténtica Brava.

Con el mejor sistema
de tracción positiva
en el diferencial: Posi-Trac.

Con la mejor suspensión
de pick-up: la
suspensión independiente
Chevrolet.

Ahora también hay una Brava
con tracción en las 4 ruedas.

Es el único modelo 72
de pick-up
en el mercado automotor
argentino.

NUEVA PICK-UP
CHEVROLET '72
LA MEJOR DEL MUNDO
Y LA QUE MAS SE VENDE
EN LA ARGENTINA

Brava!



GM
CHEVROLET

M.B.1.



1

LOS NUEVOS CITROEN... ¡¡¡M

En la primavera florecen los geranios, los rabanitos, la lechuga romana y la acné. También los Citroën. La fábrica francesa aprovecha septiembre para lanzar los modelos para 1972, con innovaciones en la línea DS y con la presentación del nuevo break GS

Aunque todavía faltan unos meses para que 1972 nos renueve, la Citroën francesa ya presentó sus modelos para el año próximo, que se comercializarán, dependiendo de la marcha de las exportaciones, para fines de este septiembre.

Las series de 2 CV, Dyane, Mehari, GS y SM no han sufrido modificaciones fundamentales; por el contrario, la serie de modelos DS ha sido sensiblemente corregida: mejoras técnicas de toda índole, además de un nuevo arreglo interior y aumento de performance en el DS Special, el DS Súper, el DS 20 y el break 20.

MODIFICACIONES DE PERFORMANCE

El aumento de potencia de los motores que equipan a la DS Special permite obtener 98 HP SAE a 5.750 rpm, contra los 91 HP del modelo precedente. La cupla motriz máxima ha sido llevada a 15 Kgm/3.000 rpm versus 14,7 Kgm/2.500 rpm.

Las relaciones de caja también han variado: 0,8823 para la tercera contra 0,8285 de antes, y 1,2727 para la cuarta velocidad contra 1,1739. Las modificaciones arrojan una mayor performance, que ha aumentado en el DS Special de 160 a 163 km/h. Ha disminuido en consecuencia el tiempo de aceleración, ya que en el modelo actual bastan 36"1 para cubrir un km con partida detenida, necesitándose en el anterior modelo 36"9. En los demás modelos de la serie DS las modificaciones introducidas son del mismo tenor que las descriptas.

BREAK GS

El Salón de París fue testigo de la presentación de la nueva rural —break, para gente fina...— de la línea GS. Las características técnicas corresponden a la berlina GS, de manera que el break —rural, para gente ordinaria...— se beneficia con las innovaciones y las cualidades que hicieron de este modelo un verdadero suceso. Sin

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



3

ON DIEU !!!

exceder las dimensiones exteriores del auto, ofrece un gran espacio interior y una excelente accesibilidad a través de sus cinco puertas.

Esta será la única rural-break en su categoría que está dotada a la vez de una suspensión hidroneumática de altura constante de acuerdo con la solicitación de la carga, además de frenos a disco servoasistidos en las cuatro ruedas y una trasmisión semiautomática opcional.

Más práctica que una berlina de turismo y a la vez más elegante que un vehículo utilitario, el break-rural ofrece una gama de posibilidades que contempla desde la utilización exclusiva como vehículo utilitario hasta la grata tarea de llevar a pasear a a familia por esos caminos de Dios. Excelente tenida en ruta —típica cualidad Citroën—, confort y respeto absoluto por las normas de seguridad exigidas por la legislación vigente, hacen del nuevo GS un vehículo que satisface ampliamente las exigencias que, de acuerdo con sus características, está en condiciones de ofrecer. Au revoir.

Foto 1

Sin innovaciones exteriores aparentes, el DS Special presenta cambios importantes, entre los que se destaca el aumento de potencia y performance.

Foto 2

Sobre la plataforma de la berlina GS, se ofrece el nuevo break, con las mismas dimensiones exteriores que el auto de turismo.

Foto 3

Vista a vuelo de ratón del tablero de comando de la rural GS.

MACDONALD

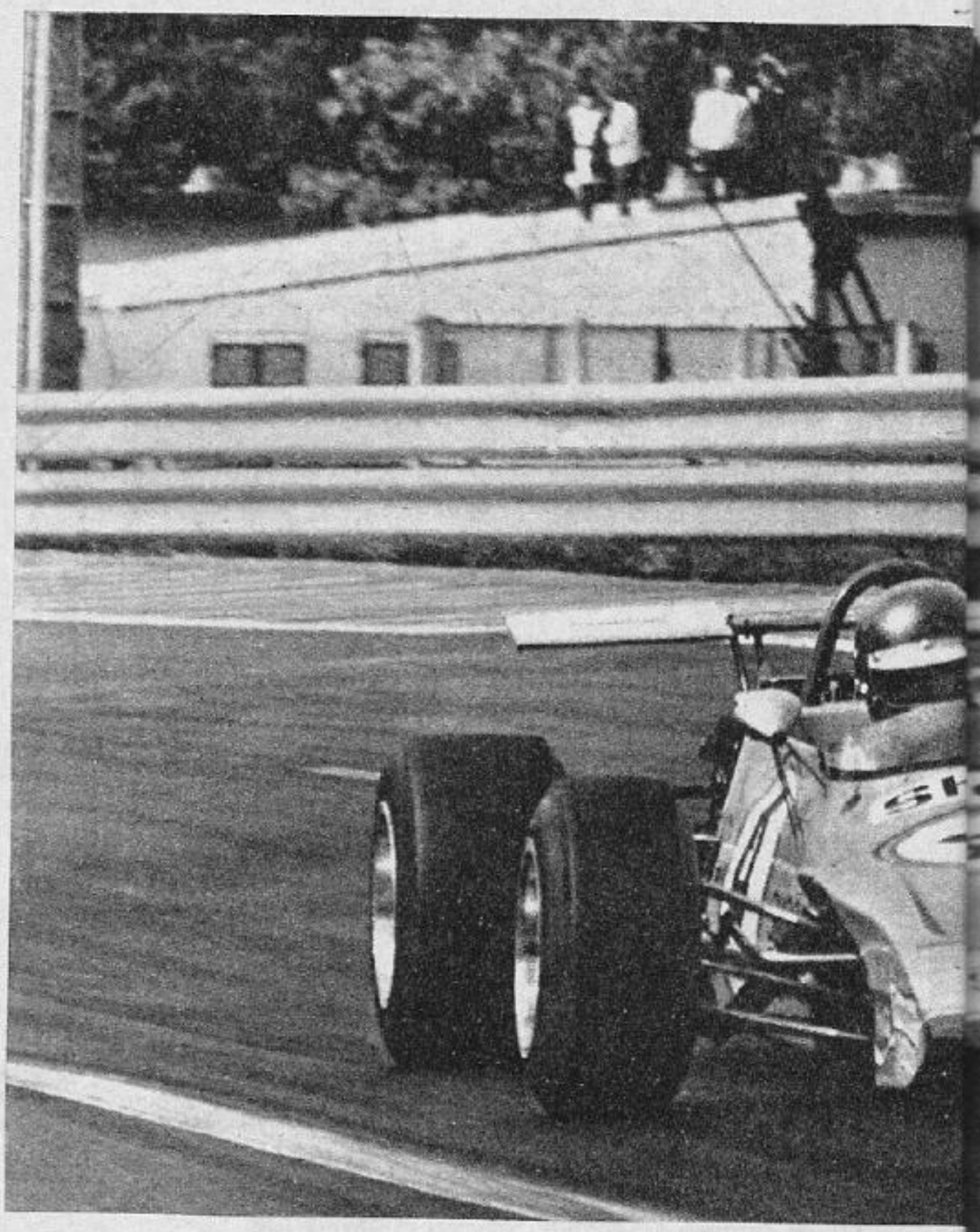
Las primeras 20 horas de uso, su Aquamatic es nuestro. Conviene.



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

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





Ganador repetido hasta el cansancio en Fórmula Dos e inesperadamente brillante en Fórmula Uno, Ronnie Peterson, sueco, 28 años, ocupa ya un lugar de amplia potencialidad reservado a quienes pueden llegar más lejos que los demás. El propio Carlos Reutemann nos resume aquí su opinión sobre su gran rival, a quien conoce perfectamente luego de verlo y analizarlo durante todo el año dentro y fuera de la pista

Jugando a la revelación de 1971...

REUTEMANN HABLA DE

La hegemonía absoluta impuesta por Ronnie Peterson en las últimas carreras de Fórmula Dos —puntables o no— se fue trasformando rápidamente en algo casi anormal, no tanto porque Peterson gane siempre sino por la abrumadora diferencia con que lo hace. Como en Brands Hatch, donde le sacó casi un minuto de ventaja al resto, y eso después de reponerse de una falsa largada, donde se quedó parado luego de la confusión generada por la partida a destiempo de Carlos Pace.

Esas actuaciones tan repetidas como contundentes obligan a observar detenidamente a este sueco con cara suave y aniñada que bajo una mirada tan dulce que parece femenina esconde todo el vigor y la potencia de los grandes. Es ya sin duda alguna el valor joven más notorio de 1971, superando en ese sentido la similar condición de Emerson Fittipaldi en 1970 y equiparándose por cierto al nivel de "revelación del año" como en anteriores ocasiones fueron Jim Clark o Jochen Rindt. Sobre todo similar al caso del malogrado austríaco, de quien Peterson ha heredado la indiscutible condición de rey de la Fórmula Dos.

En los primeros meses del año comentamos en diversas ocasiones que Ronnie Peterson era por su excesivo arrojo un candidato más que seguro a la piña sin remedio, y que así como era un espectáculo verlo, también era imprevisible arriesgar un voto de confianza a su favor. Pasado un momento inicial del año en el cual efectivamente Peterson destrozó autos a rolete, salvándose por milagro varias veces, parece que finalmente encontró el justo término mdio para andar lo más fuerte posible sin romperse todo contra los aledaños de la pista, y eso nos obliga ahora a aceptar que su actual manera de andar no es la misma de principios de año y que le rinde muchos más beneficios.

Pensando en qué forma periodística sería la mejor para reflejar acertadamente el actual nivel de Peterson, llegamos a una conclusión más o menos lógica. Nadie mejor que el propio Carlos Reutemann para brindarnos una opinión certera sobre el "sueco volador", a quien Reutemann ha visto durante toda la temporada desde adentro y desde afuera de la pista en Fórmula Dos y Fórmula Uno. Preparamos un cuestionario, pedimos la llamada telefónica a Londres vía satélite y hablamos sobre Ronnie Peterson.

—¿Por qué anda tanto Ronnie Peterson? ¿Por qué gana siempre?

—Evidentemente Peterson está pasando por un momento excepcional, pero creo que ya no es normal que gane siempre por tanta diferencia como en los últimas carreras. El anda muchísimo y su auto también, y el conjunto es hoy en día casi inalcanzable.

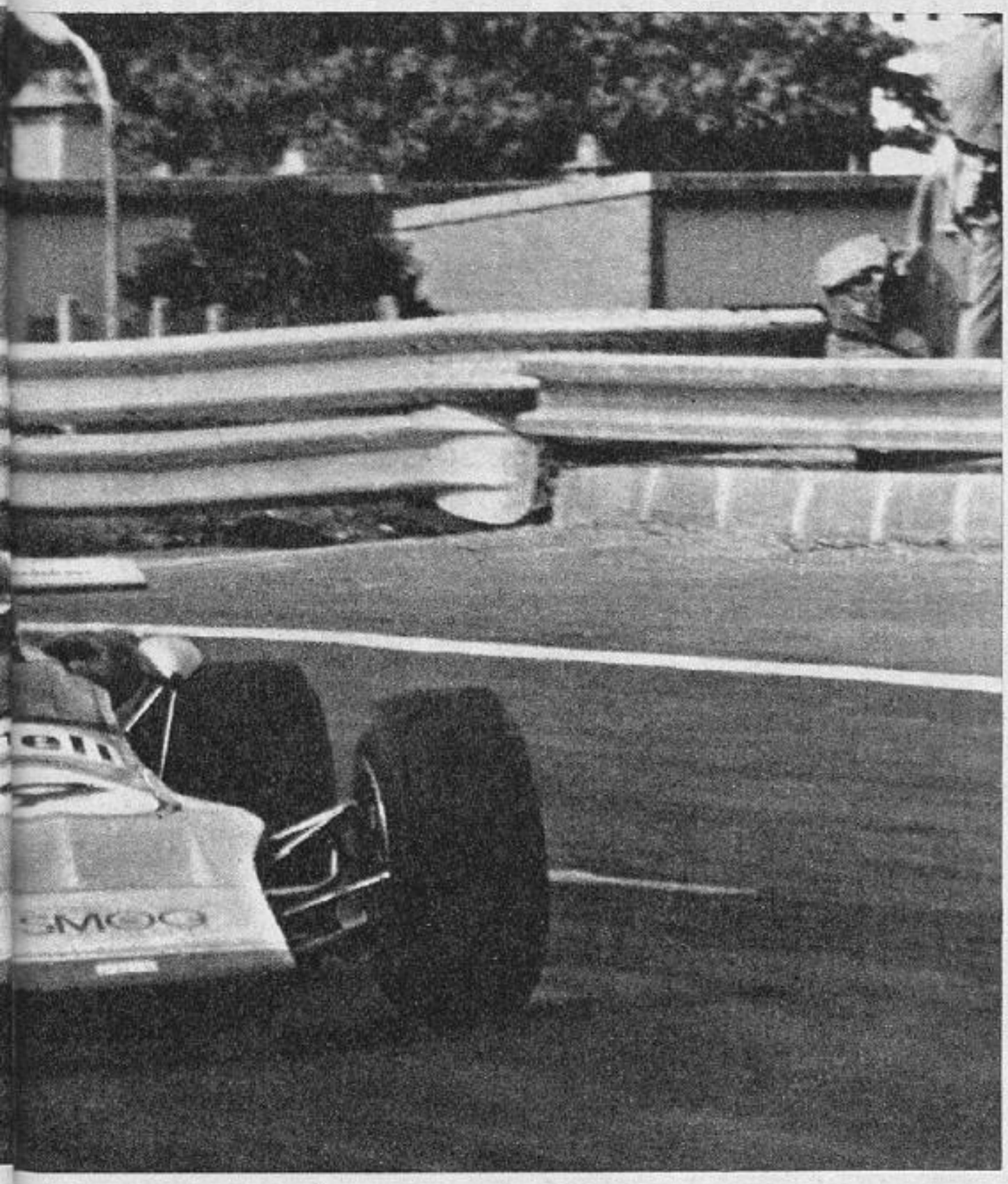
—¿Cuál es su estilo de manejo? ¿Fue cambiando a medida que pasó el año?

—Sin duda es arriesgado y vehemente, pero también es cierto que ahora está mucho más sereno. Peterson siempre va a tener el mejor tiempo de clasificación porque se tira muchísimo, pero en carrera está mucho más sereno, ya no arriesga como antes. Y fijate que en Brands Hatch, precisamente, el record de vuelta lo hizo Westbury y no Peterson, que se limitó a imponer un ritmo sólido para ganar cómodamente. En cuanto a su estilo, yo lo estuve mirando tanto desde adentro como desde afuera y es bárbaro ver cómo dobla. Hay lugares donde el tipo entra 20 km/h más rápido que los demás, pero si bien es un piloto excelente también tiene un auto extraordinario, porque si no es imposible que haya tanta diferencia.

—¿Por qué te parece que es diferente el auto de Peterson?

—Por la dedicación que le brindan. Para March el campeonato de Fórmula Dos es muy importante y trabajan sobre el auto de Peterson igual que si fuera un Fórmula Uno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PETERSON

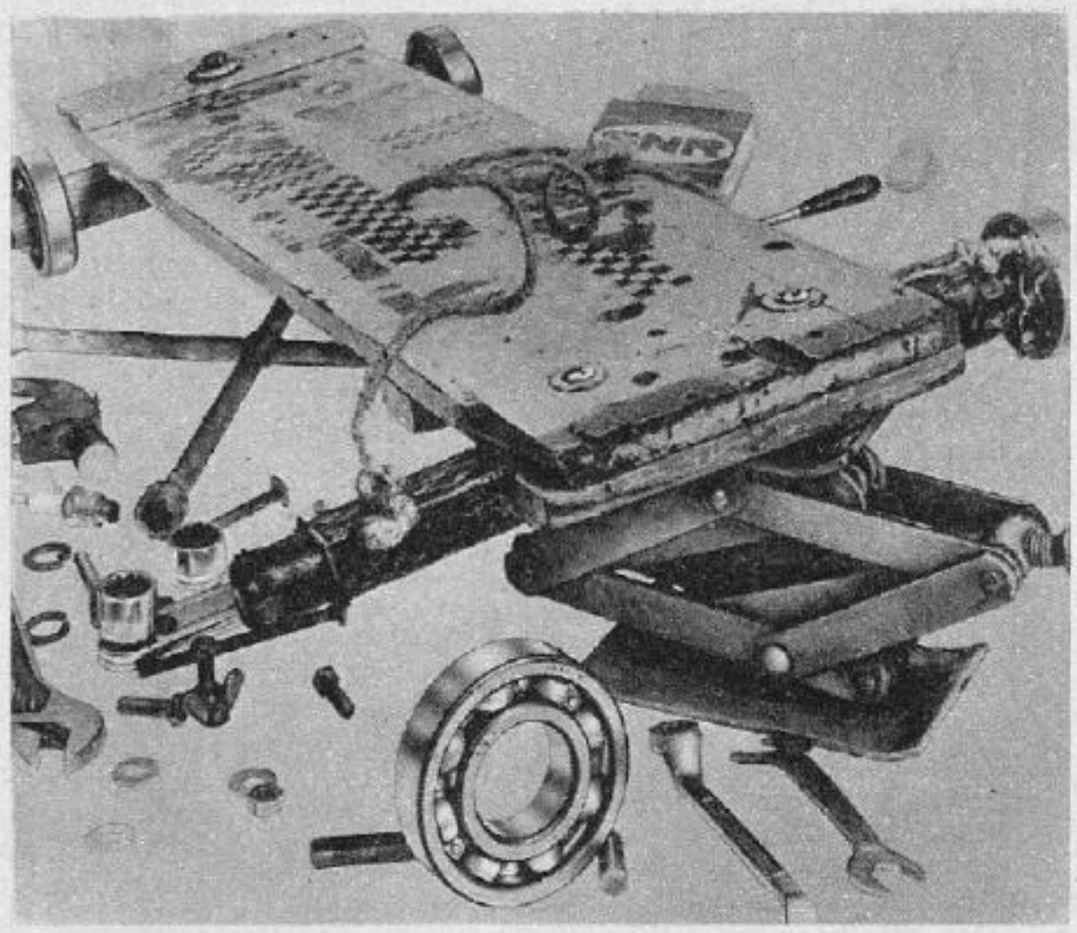
Para ese auto han diseñado espirales y amortiguadores especiales con muchos puntos de regulación como los de Fórmula Uno y hacen tantas pruebas que necesariamente el auto tiene que doblar mejor. Frena más también y todo eso se consigue con horas y horas de trabajo. Yo lo estuve observando a Robin Herd, el diseñador de March, y le brinda una dedicación extraordinaria al March de Peterson. Por otro lado ellos tienen motores con pistones diferentes y algunas variantes que no tienen los demás, y también es probable que allí radique alguna diferencia, aunque yo estuve mirando los cuentavueltas de Ronnie Peterson después de cada carrera y nunca está por encima de las diez mil o 10.200 vueltas, o sea que el régimen es el mismo, pero a lo mejor cambia la curva de potencia. Pero de cualquier manera, si bien el conjunto March - Peterson es lo que crea esa superioridad, hay que reconocer que el sueco es rapidísimo, agresivo y contundente. Y verlo doblar fuerte es algo excepcional.

Las opiniones de Reutemann son suficientemente claras. De acuerdo con las condiciones particularísimas de la terrible fórmula Dos, si un piloto se despega tanto del pelotón en una carrera hay que pensar que existe una diferencia mecánica que justifica tanta disparidad. Ronnie Peterson se escapa violentamente en cada carrera de Fórmula Dos, dejando atrás a todos. Cuando corre en Fórmula Uno, en cambio, viaja en el mismo ritmo aproximadd de Fittipaldi o Schenken, aunque muestre siempre su estilo vigoroso y de mayores proyecciones que el brasileño o el australiano.

Rey de la Fórmula Dos, brillante en Fórmula Uno, evidente revelación 1971. Sorteada con fortuna la feroz piña que todos le vaticinaban, Ronnie Peterson ostenta ya un nivel de manejo excepcional.

G. S.

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



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

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

Adóptelos usted también.

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

RULEMANES

SNR

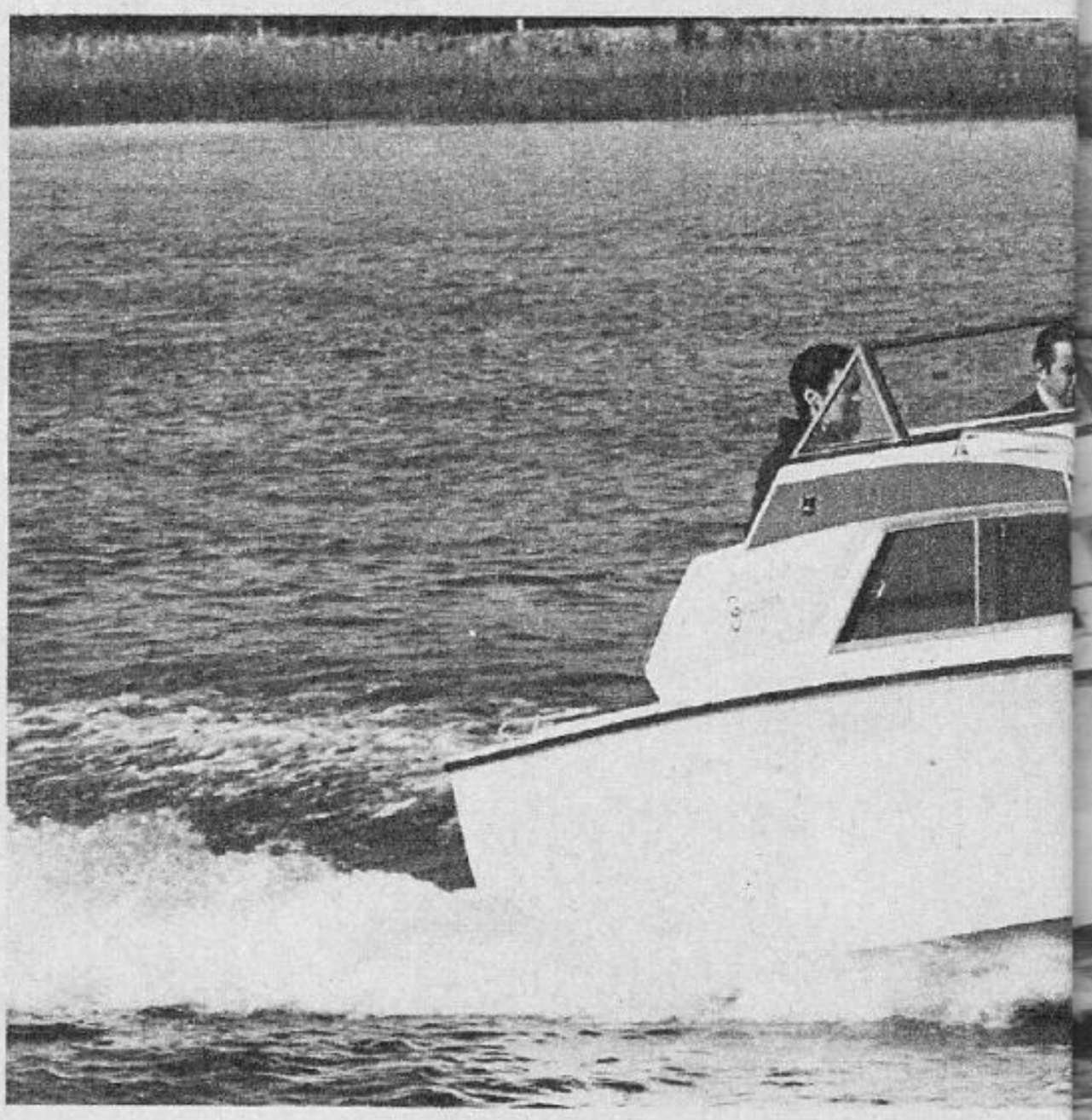
DE ALTA PRECISION

MOTONAUTICA

por NICOLAS GELORMINI

CUANTO CU

Análisis de los gastos que representa la utilización de una lancha con motor fuera de borda. Dos clásicos: la lancha de 50 HP y la de 100 HP. Influencia de cada ítem en el costo total y las razones que justifican su evaluación en cadá caso



Es común, entre poseedores de automóviles, establecer el costo del kilómetro recorrido, valor que se obtiene dividiendo por el total de distancia de un cierto período el gasto que demandó el vehículo. PARABRISAS CORSA, periódicamente, efectúa esa determinación para distintos tipos de automotores y es nos dio idea de preparar un esquema semejante para las lanchas. La primera dificultad con que chocamos fue que la unidad a elegir no podía ser el kilómetro, por la dificultad de conocer con precisión dicho valor a lo largo de un período prolongado. Pero en motonáutica hay un elemento bastante concreto, cuales son las horas de funcionamiento del motor. Para los que son legos en la materia, aclaremos que la inmensa mayoría de las embarcaciones posee un simple reloj eléctrico que se conecta al girar la llave de encendido para arrancar el motor, de forma tal que se tiene una noción muy precisa del tiempo que se ha usado la lancha.

Como punto de partida consideremos que una lancha, término medio, tiene unas cien horas de uso por año. Ello equivale a dos horas de uso cada fin de semana a lo largo de los doce meses, ya que si bien hay gente que va una vez por mes indefectiblemente a Carmelo y sale todos los domingos sin excepción, ese caso queda compensado por el de aquel que sólo navega los meses de verano. Sin embargo, la gran mayoría de las lanchas está alrededor de las cien horas y fue este el valor que tomamos para determinar costos en base a ellas. Como no podemos hacer un análisis particular para cada lancha (y hay una gran variedad de las mismas) hemos elegido para esta nota las que se propulsan por motores fuera de borda y, dentro de éstas, dos que consideramos representativas de dos grandes grupos de usuarios: una con 50 HP y otra con 100 HP. También, como veremos al final, puede tentarse un aproximado costo por ello suponer una velocidad promedio para cada lancha y calcular los kiómetros recorridos en las cien horas anuales estimadas; dividiendo los gastos por ese número se tendrá el costo por kilómetro.

Precio de compra y desvalorización: Tal como están las cosas, para la lancha de 50 HP hay que calcular un precio de 12.000 pesos y la de de 100 HP en 18.000 pesos. Veamos cuánto tiempo debe durarnos la lancha. La recorrida de guarderías constatando la edad de las lanchas dio una idea clara del tema: en ningún caso puede admitirse, con lógica, una duración superior a las 1.000 horas del motor. Eso equivale, con las cien anuales tomadas como base, a diez años de vida. Y así es. Los que cambian antes su lancha es porque han llegado a las 1.000 horas en menos tiempo, pero ese límite del millar es el que indica cuándo debe procederse a una revisión completa previendo una reparación general absoluta. Por otra parte, esos años que tiene encima la embarcación hacen que el casco sea anticuado estética y técnicamente y que el motor sea antieconómico. Pero, aparte del valor que costó adquirir la lancha, ¿cuánto ha perdido el precio y cuánto más hay que calcular para adquirir una nueva semejante en calidad y tamaño? Arduo problema que varía año a año con el precio de las lanchas nuevas, el de las usadas, el de los motores importados, derechos de aduana, recargos de importación, etcétera. Pero viendo lo que vale hoy en día un modelo 1963 podemos estimar que en 1.000 horas de uso una lancha pierde el 50 % de su valor.

Consumo: Después de la compra es el gasto mayor en el uso de la lancha; por otra parte, es el que más se siente ya que, como en los automóviles, hay que cargar seguido. Para agravar el asunto, los motores fuera de borda son de dos tiempos, lo que significa que la mezcla combustible es es nafta con aceite. De acuerdo al motor que se tenga, la relación de la mezcla puede ser de 1 en 20 o de 1 en 40, es decir, un litro de aceite en 20 ó 40 de nafta, según corresponda. Para estimar el gasto supongamos que el motor de 50 HP gasta unos 15 litros por hora, lógicamente no a fondo sino a media marcha, y el de 100 HP unos 30 litros por hora. La nafta que normalmente se utiliza es la especial y el litro de aceite para el dos tiempos cuesta 5 pesos el litro (por ahora). En resumen, hablando de relación uno en 20, la lancha chica gasta 11,40 pesos por hora y la grande 22,80; con relación 1 en 40, ese valor baja a 9,20 y 18,40 respectivamente. (No es nuestra intención, como ya dijimos, analizar hoy otra cosa en esta nota que las lanchas con motores fuera de borda; sin embargo, en este tema del consumo, es muy interesante hacer el siguiente razonamiento. Las lanchas con motores internos (sistema entrofuera o hélice convencional), son mucho más caras que las que llevan fuera de borda, pero atención!, que consumen nafta sola sin mezcla de aceite ya que son cuatro tiempos y su consumo puede estar en 10 litros la hora o quizá 15 cuando son de potencias de ciento y pico de caballos. De esta forma, la parte correspondiente al consumo puede bajar hasta a 5 pesos la hora, lo que puede dejar una diferencia a favor del motor interno y por año de hasta 1500 pesos en la lancha grande, llegando en poco más de tres años a compensarse la diferencia del precio original de adquisición.)

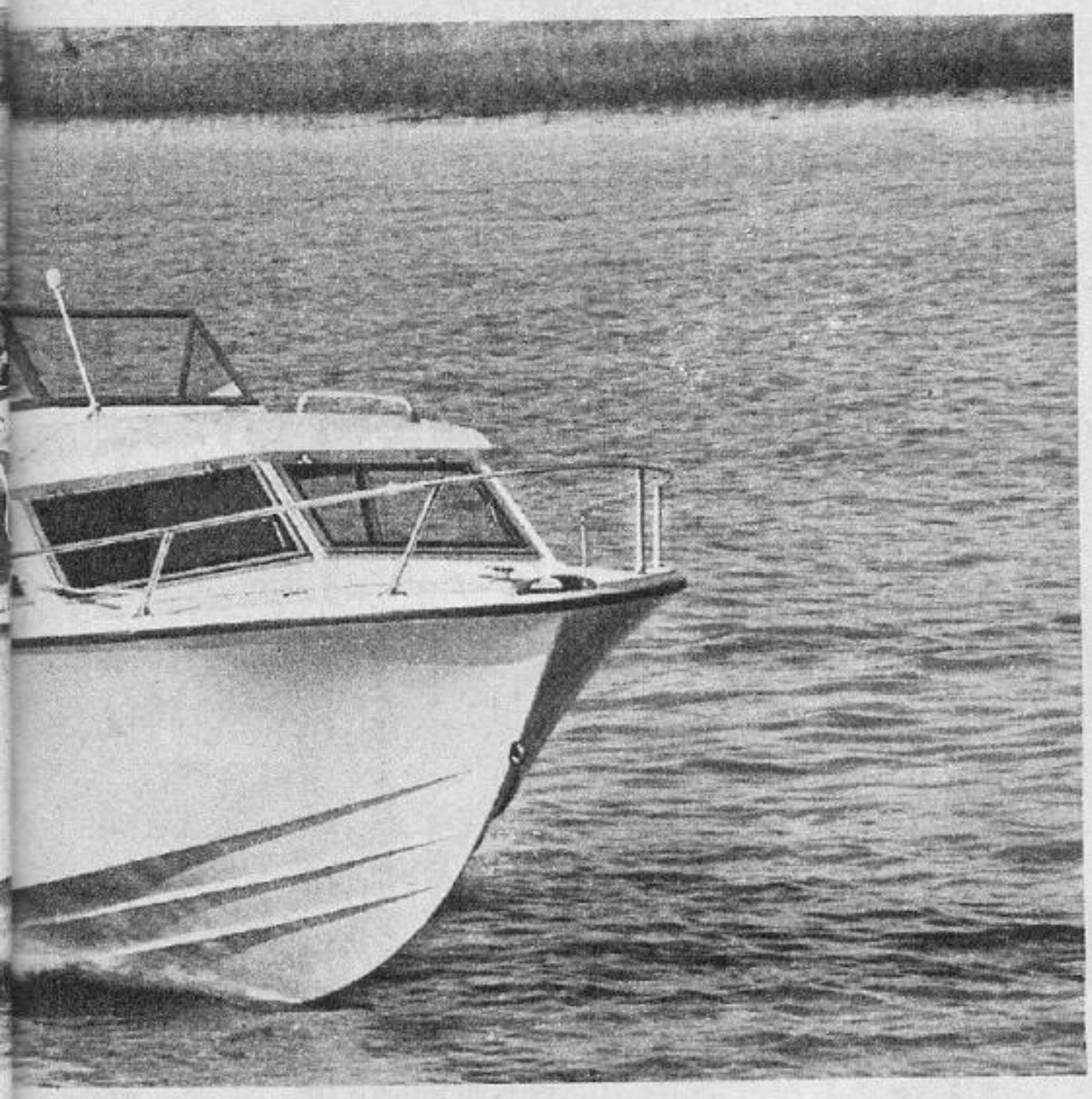
Guardería: que es la única forma razonable de mantener una lancha, exceptuando el caso especial del que tiene lugar en su casa para tenerla y tiempo y paciencia suficiente como para llevarla en trailer al agua cada vez que quiera botarla (aun en este caso no sabemos dónde la echaría al agua ya que, cosa increíble, no hay rampas públicas para lanchas). Por otra parte, la guardería, además del lugar bajo techo, incluye en el alquiler la bajada y subida del agua, limpieza, playa de estacionamiento para autos (gran comodidad y seguridad sobre todo cuando se sale por el fin de semana), servicio de expendio de nafta y aceite y siempre hay en ellas un taller mecánico que viene muy bien para los service de invierno y cuando el motor no quiere arrancar un domingo de verano. ¿Cuánto sale una guardería? Unos 65 pesos por mes para lanchas chicas y unos 75 para las grandes.

Mantenimiento del casco: El mantenimiento, accidentes aparte, debe considerarse nulo. Dentro del precio de guardería dijimos que se incluía la limpieza de la lancha, y el plástico lo único que precisa es agua y jabón. Hemos visto lanchas con diez años de vida cuyo casco no ha recibido más atención que un trapo húmedo. Pero con el correr de los años el plástico lo que pierde es ese brillo tan intenso que posee, por lo que mucha gente hace pulir el casco; hacemos pues la previsión de una lustrada cada cuatro años, que a 50 pesos cada una representan unos 0,13 pesos por hora. A la lancha grande le asignamos 0,15.

Tapizado: Su valor puede estimarse en 200 pesos para la lancha chica y 250 para la de 100 HP y si se es cuidadoso puede que no le ocurra nada en los diez años de vida. Pero pueden ocurrir algunos descuidos o errores. Por ejemplo, uno muy común es no secar bien el tapizado al aire y sol antes de colocarle la carpa a la lancha; puede estar muy mojado y el agua, al penetrar por las costuras, producir el clásico efecto de "esponja" arruinándolo. Una

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

STA TENER UNA LANCHA



posición lógica es considerar una renovación de tapizado a los cinco años de uso, o sea a las 500 horas.

Trailer: Es natural que todo poseedor de lancha quiera disfrutarla en lugares distintos y distantes del Delta y que en sus miras entren Necochea, Mar Chiquita, Mar del Plata, Bariloche, etc. o que, sin ir tan lejos, desee efectuar alguna escapada dominguera a Chascomús o a Monte. El traslado con trailer es la única forma de movilizar la embarcación, sin contar que, si se posee lugar en la casa o jardín, el trailer permite llevarla allí durante los meses de invierno en lugar de mantenerla en la guardería. Por otra parte, es la forma más barata de trasladarla al Uruguay si se piensa en Punta del Este, ya que llevarla navegando a Carmelo y luego por camión es carísimo. Un trailer cuesta de 1.200 a 1.700 para las lanchas que nos ocupan y, con un mínimo de cuidado, se puede suponer que dura las 1.000 horas que le hemos asignado a la lancha. No hay que olvidar que al auto hay que colocarle un enganche especial, un gancho de remolque, que es un perno vertical con tuerca y del cual se afirmará el trailer. Debe ser robusto para evitar romperse al primer tirón, y su costo está en los 200 pesos.

Accesorios: Toda lancha, para salir a navegar, debe llevar a bordo elementos para salvataje e incendio requeridos por la Prefectura Naval Argentina. Debe llevarse, por ejemplo, un chaleco salvavidas por tripulante (pongamos cuatro personas y serán 100 pesos en total), una linterna estanca (20 a 40), ancla con cadena y cabo (50 a 100), bocina o silbato (1 a 5), extintor (20 a 50) y palabichero (20 a 30). Todo allo debe adquirirse pero en estos momentos en que la venta está algo difícil no es raro que los concesionarios, en lugar de rebajar el precio de venta de una lancha, ofrezcan como regalo todos o parte de los accesorios requeridos. Si así no fuera debe computarse 0,55 por hora para la lancha de 50 HP y 0,66 para la de 100 HP ya que estimamos una renovación completa de los elementos cada cuatro años.

Esquíes: Tarde o temprano todo poseedor de lancha termina haciendo esquí, él o sus amigos, o los amigos de los amigos. El par de esquíes cuesta 220 pesos y la soga con manillar 50; computamos dos juegos en las 1.000 horas.

Motor: Acá la cosa no es tan sencilla. Un motor que marche perfectamente sin averías ni accidentes, precisa siempre y por lo menos dos veces al año (es decir una vez cada 50 horas) un service completo del tipo del que PARABRISAS CORSA indica frecuentemente. Dicho service incluye sacada de hélice, revisión de bujías y platinos, carburador, filtros, cambio de aceite de pata, lubricación completa, recorrido de circuito de refrigeración, etc. Todo ello puede calcularse en 70 a 90 pesos, dependiendo más que del tamaño o potencia del motor, de la mayor o menor dificultad que presenta cada modelo. Además de la revisión hay que tener en cuenta la reposición de bujías (cinco veces en total) y platinos (ídem) yendo el valor de cada ítem de 10 a 20 pesos y de 8 a 10, según se trate de cada una de las lanchas en consideración. Hay además una serie de elementos como retenes, juntas, capuchones, etcétera, que es imposible detallar y cuya reposición entra dentro del mantenimiento cotidiano, de forma tal que agregamos 50 pesos más por año para ello. Dejamos para el final lo más caro. Cada tres años hay que desarmar la pata aunque no haya pasado nada, de forma de revisar ejes de trasmisión, engranajes, caja, etcétera. El costo de esta operación es muy variable, ya que es imposible prever qué elementos serán en cada caso particular los que requerirán recambio, pero seamos optimistas y pensemos que el daño no habrá sido muy grande o que no habrá habido envejecimiento prematuro de muchas piezas; pongamos entonces 1.000 pesos.

Hélice: una por año. Digan lo que digan no hay otra duración que sólo doce míseros meses para un elemento que cuesta de 250 a 400 pesos. Los troncos, los juncos, las varadas en la arena, etcétera, son factores que conspiran contra una duración mayor.

Batería: una por año o, a lo sumo, una cada año y medio. Piénsese que la inactividad de los meses de invierno es lo peor que puede pasarle a este elemento, ya que esa paralización lo afecta más que si trabajara en forma continua. El precio promedio es de 90 pesos y computamos seis a lo largo de las 1.000 horas.

Documentación: la obtención de la matrícula de la lancha sale unos 50 pesos iniciales y luego 5 por año, de manera que en diez años el gasto suma 95 pesos. Por otro lado está el certificado de elementos, que es gratuito, pero que conviene hacer por intermedio de un gestor para evitar pérdidas de tiempo, y la intervención de éste sale 20 pesos. La vigencia de este certificado es de un año, de forma tal que el total asciende a 200 pesos.

Carpa: la lancha tiene que pasar las noches y soportar las lluvias, por lo que es necesario cubrirla. Una lona puede oscilar de 250 a 300 pesos si es para guardar la lancha a la intemperie; en cambio, si la lancha se guarda en una guardería, donde obviamente no llueve, sólo debe protegerse de la tierra, polvo, etcétera, y puede usarse tela más fina, en cuyo caso el costo desciende a 60 pesos aproximadamente. Lógicamente esta carpa puede soportar una lluvia, pero no en forma permanente y como costumbre. Ya que hemos cargado el precio de guardería tomemos esta carpa para el cálculo y estimemos una duración de cinco años.

Seguro: 600 por año para la lancha chica y 950 para la grande. Pero normalmente dentro de lo que reconocen los seguros se encuentran las averías de hélice, por lo que a efectos del cálculo total podremos luego descontar el valor de ésta.

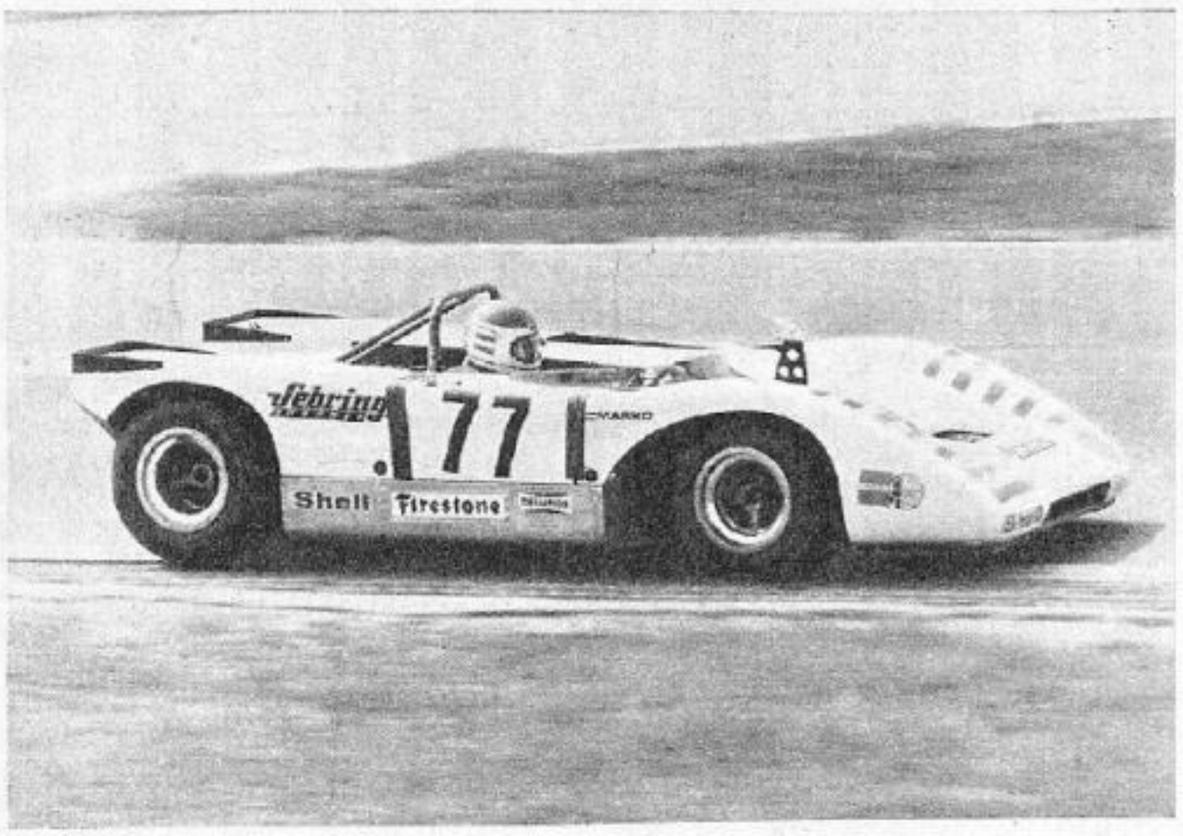
CONCLUSIONES

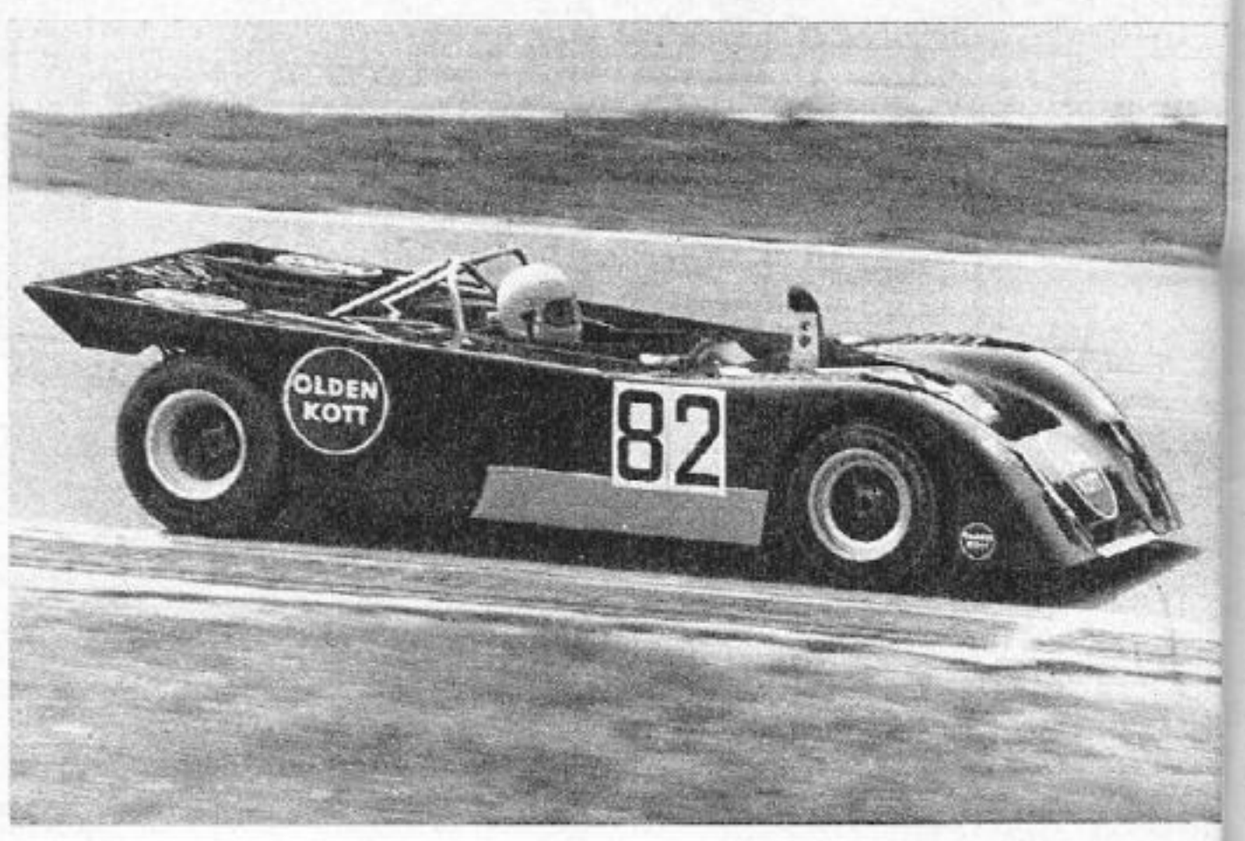
Efectuada la suma de cada columna de gastos, considerando motores de relación de mezcla uno en cuarenta y no contando el valor de la hélice por lo ya explicado, el costo aproximado por hora de uso de a lancha chica sale 48,47 pesos y el de la grande 72,68. Si se quiere, como dijimos al principio, puede tentarse el cálculo del costo por distancia recorrida. Pongamos para ello que la velocidad promedio de la lancha con 50 HP es de 45 km/hora y la de 100 HP de 60 km/hora; resulta así que el kilómetro recorrido cuesta 1,08 en la primera y 1,21 en al segunda.

Sin necesidad de analizar profundamente podemos ver en una rápida ojeada, antes de terminar, qué pasa cuando se navegan 150 horas anuales en lugar de las 100 estipuladas. Efectuadas las correcciones de todos los valores salen costos de 35,12 pesos la hora y 54,22 pesos la hora, respectivamente. El gasto por kilómetro baja, pues, a 0,78 para la lancha chica y 0,90 para la de 100 caballos.

COSTO POR HORA DE USO DE LANCHAS FUERA DE BORDA
(en pesos ley 18.188)

Item		Lancha de 50 HP	Lancha de 100 HP
1.	Precio de adquisición y desvalorización	18,00 11,40	27,00 22,80
2.	Consumo	9,20	18,40
3.	Guardería	7,80	9,00
4.	Mantenimiento de casco	0,13	0,15
5.	Tapizado	0,40	0,50
6.	Trailer	1,40	1,90
7.	Accesorios	0,55	0,66
8.	Esquíes	0,54	0,66
9.	Mantenimiento motor	3,49	3,95
10.	Hélice	2,50	4,00
11.	Batería	0,54	0,54
12.	Documentación	0,30	0,30
13.	Carpa	0,12	0,12
14.	Seguro	6,00	9,50



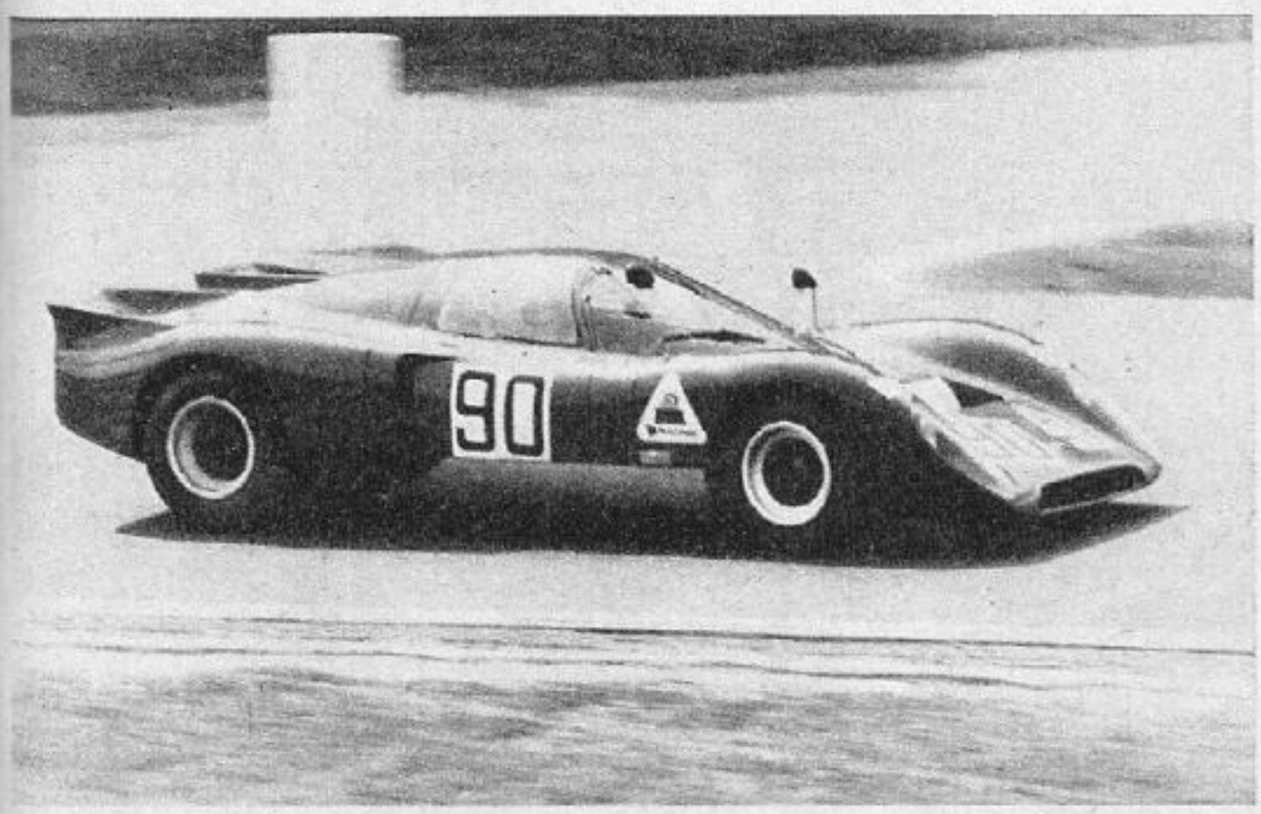


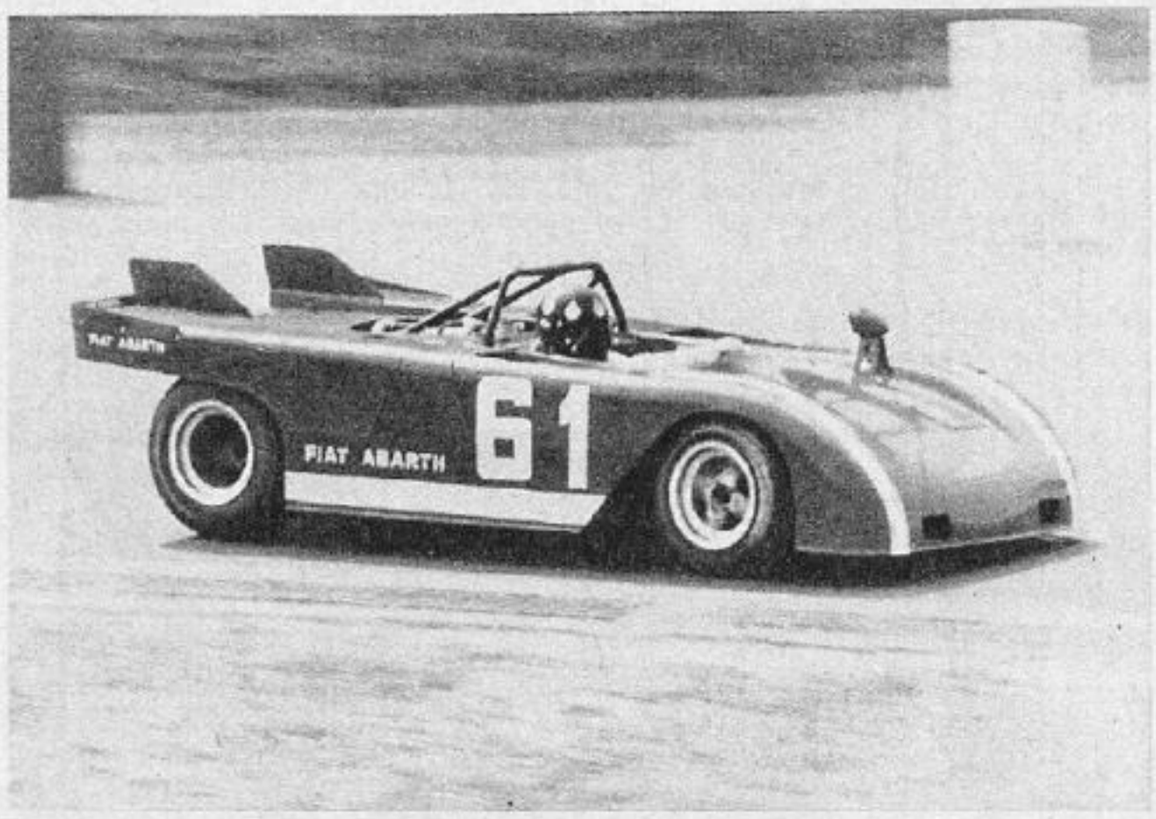
CAMPEONATO EUROPEO DE SP DOS LITROS

EL BUEN DE LOS SP CHICOS

Gracias a una velocidad interesante, a una paridad asombrosa, a una mecánica sencilla y a un bajo costo de compra y mantenimiento, los Sport Prototipos hasta dos litros han hecho furor en toda Europa, tienen ya un campeonato independiente y generan espectáculos que cuentan con gran aceptación por parte del público. Hay un proyecto de unificarios con los SP de tres litros el año que viene, a manera de subcategoría

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





OOM MAS AUTOS

Fotos de ANDRES MEYER

Hace apenas un año, cuando vimos las primeras fotos del Lolita T210 dos litros, no entendimos nada. Acostumbrados a los Porsche 917, a las Ferrari 512 o a las bestias de la CanAm, semejante miniatura nos parecía muy bonita, sí, pero bastante ridícula.

Como es lógico, estábamos condicionados al tema "Mundial de Marcas" y anexos, y un coche de sólo dos litros con motor derivado de serie nos armaba un rico lío en los libretos.

Poco después Willy Mártire, a su regreso de Europa, nos aclararía un poco el panorama, contándonos que desde hacía ya un tiempo los Lola y los Chevron de esa cilindrada se arrancaban los pedazos en carreras organizadas para la "especialidad en formación" en Inglaterra, y que el bichito había prendido con tal fuerza en Europa continental que ese mismo año (1970) había dado comienzo el Campeonato Europeo de SP hasta 2.000 cm³, con la inclusión de Abarth en representación de Italia.

Poco a poco comenzaron a llegar más noticias; nos enteramos de que Chevron había vencido a Lola por sólo un punto al final de la primera edición gracias a la inclusión de Brian Redman en el semioficial Team Gunston, ganando de atropellada las tres últimas carreras para remontar un puntaje originalmente adverso. Después la Temporada Internacional nos trajo varios ejemplares de Lola como para poder conocerlos de cerca y verlos en acción. Ronnie Peterson, con el auto del Scuderia Filipinetti

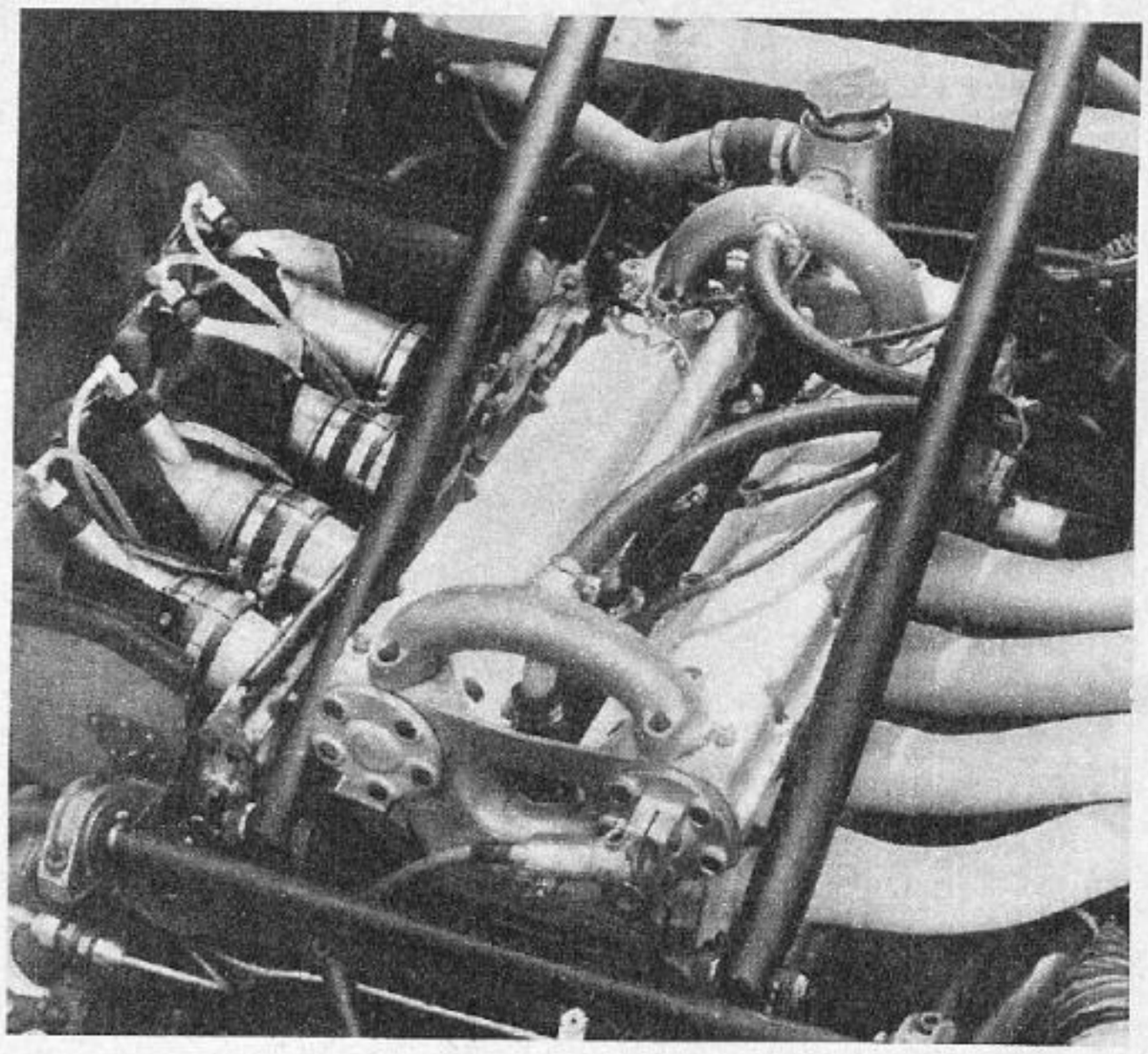
→

El motor del Abarth es el típico ejemplo de un "doble árbol", con sofisticadas cañerías de agua en forma de manijas. Las bocas de los inyectores dan a una cámara tranquilizadora, que, recibe el aire a través de una toma practicada en la carrocería.

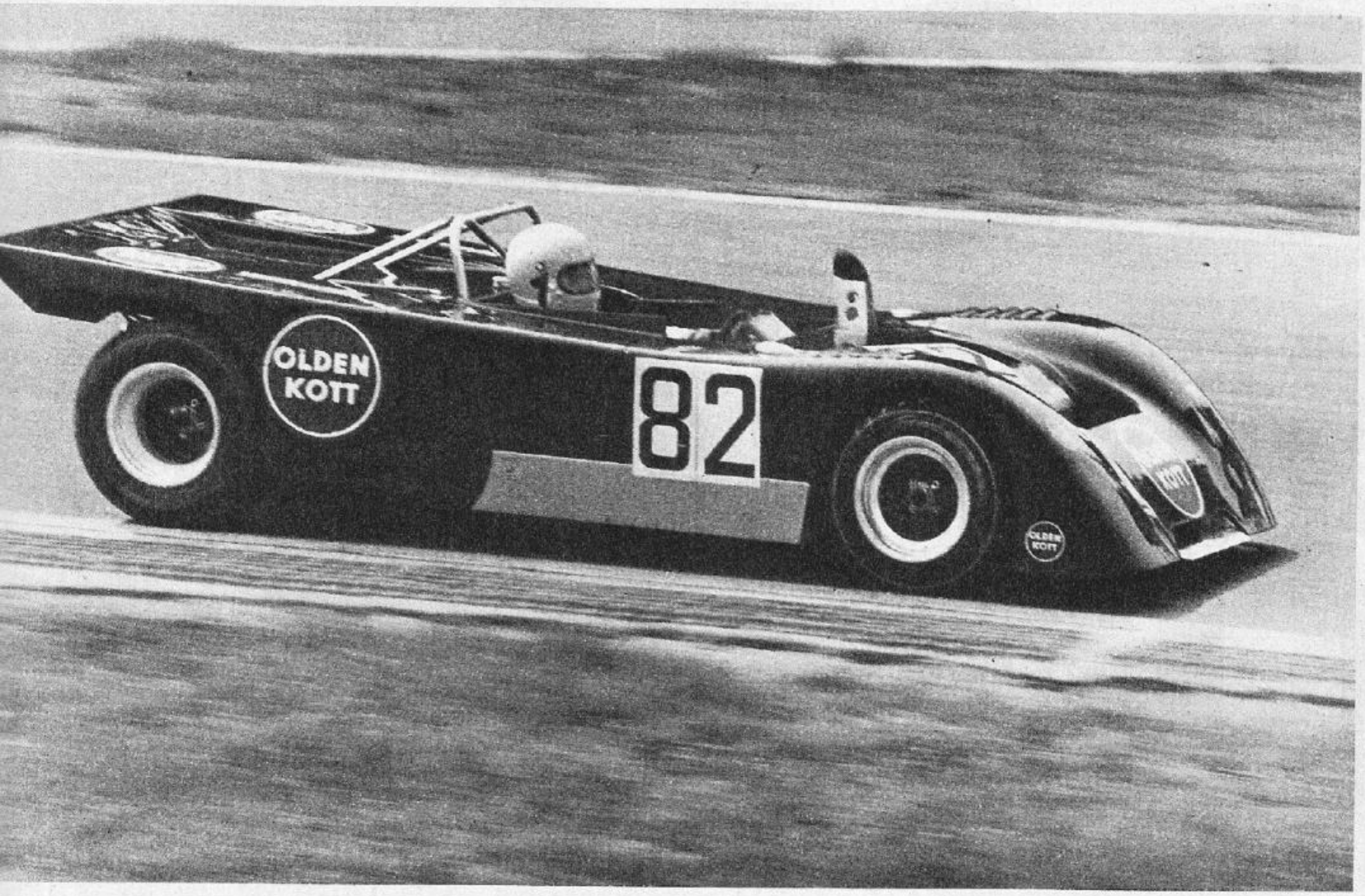
Herr doktor Helmut Marko al comando de su Lola T212. El austríaco es la revelación 1971. Lleva ganadas dos carreras y mantiene a Lola en punta para el campeonato.

El Chevron B19 tiene una carrocería netamente funcional y una mecánica sencilla y efectiva: Va segundo en el Euro-2000, pero no está todo dicho.





HELMUT MARKO. Lola



que condujo en pareja con Cupeiro, nos dio una idea perfecta de las posibilidades de esas maquinitas, haciendo gala de un manejo veloz, arrojado, exigente, que la maquinita soportaba perfectamente, con una tenida realmente asombrosa.

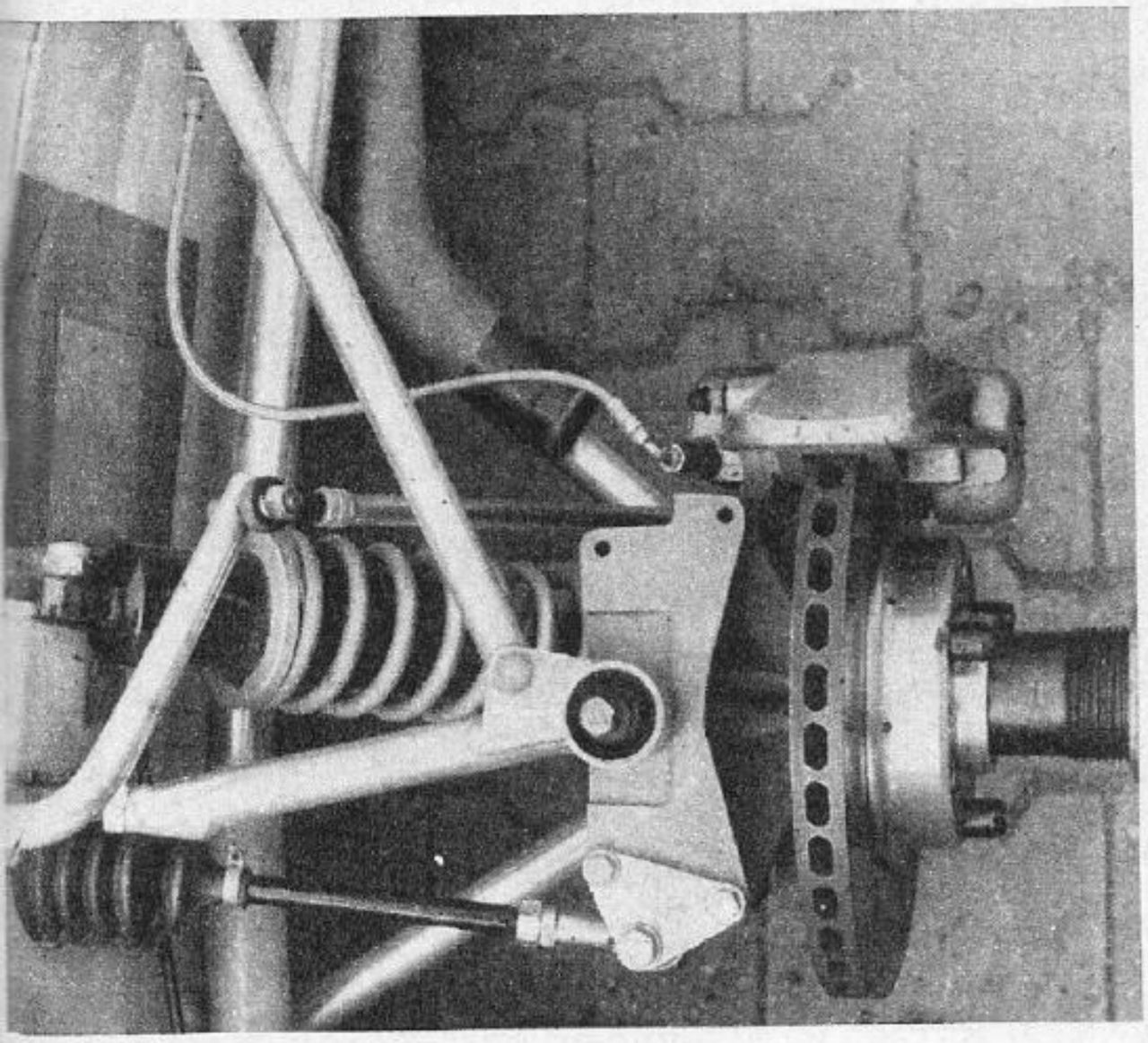
Este año, en su segunda edición, el campeonato ya es un éxito completo. A Lola, Chevron y Abarth se agregan nuevas marcas (Taydec, Huron, Martin, AMS), de origen inglés; las tres marcas principales cuentan con pilotos que buscan la consagración y la consiguiente promoción a equipos importantes de SP, y los pilotos ya pertenecientes a la categoría mayor descienden a ésta para darles la alternativa a los primeros, trasformando a la categoría en algo comparable a lo que es la F2 en relación a F1, no sólo en lo proyectivo sino también en lucha y espectacularidad.

Los hombres más importantes de Lola son —casi todos— gente de punta: Helmut Marko, ganador con Van Lennep de las últimas 24 horas de Le Mans, es el más exitoso, ya que ha logrado dos triunfos para la marca en Paul Ricard y Hockenheim. Parejos con él, o a veces superiores en el circuito pero con diversa suerte, defienden también la marca Vic Elford y Ronnie Peterson, amén del ya gagá Jo Bonnier.

Chevron cuenta con un elenco más nutrido, pero sólo ha logrado dos triunfos en lo que va del año, igualando la producción de Lola, que le lleva tres puntos en el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







VIC ELFORD. Chevron

La suspensión del Lola T212 da la impresión de estar totalmente al revés, y sin embargo funciona maravillosamente bien. Nótese que la barra antirrolido no permite regulación. Para lograr una variación se procede al recambio de la misma.

campeonato merced a mejores actuaciones secundarias. Sus pilotos son (repartidos en teams semioficiales) Toine Hezemans, Niki Lauda, Chris Craft, John Burton, Ed Swart, John Miles, Graham Birrell, Dickie Attwood, Gerard Larrouse y gran cantidad de particulares, al igual que Lola.

Abarth no está todavía para pelear la punta, pero se confía que sí lo estará en las últimas carreras de este año —no olvidar que el año pasado empezó amoldándose a esta categoría originalmente inglesa. Sin embargo ya cuenta con un importante segundo puesto en Salzburgring y un no menos loable tercero en Hockenheim, que dan una idea de lo fuerte que andan los autitos italianos y los dolores de cabeza que pueden dar-les a los punteros, de seguir las acciones en alza. Wilson Fittipaldi y Arturo Merzario componen el equipo oficial, que a veces es reforzado con los ímpetus guerreros del poco agradable Ernestito Brambilla.

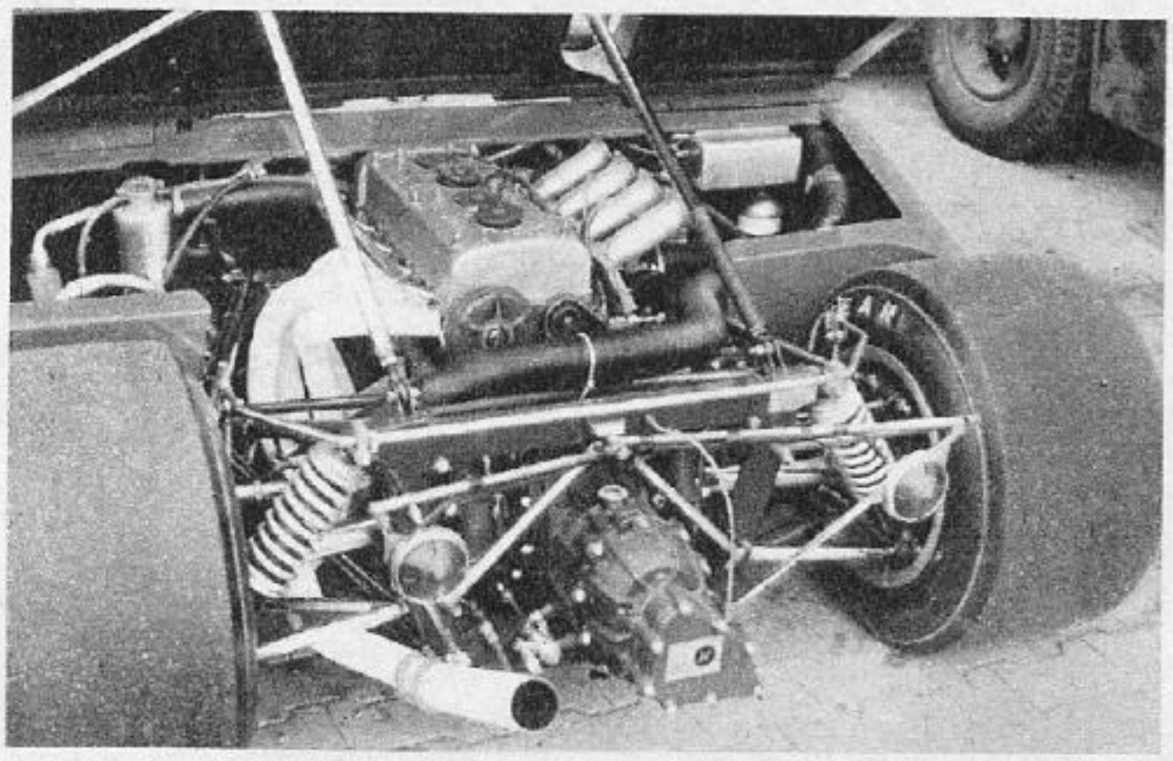
El Euro-2000 '71 se compone de nueve carreras, algunas ya disputadas, que se realizan en circuitos de pareja jerarquía: **Paul Ricard** (Francia), **Salzburgring** (Austria), **Silverstone** (Inglaterra), **Hockenheim** (Alemania), **Imola** (Italia), **Pergusa** (en Enna, Sicilia y lógicamente Italia), **Nürburgring** (Alemania), **Spa** (Bélgica) y **Zandvoort** (Holanda).

El puntaje del campeonato es similar al de todos los grandes torneos europeos (9-6-4-3-2-1) y se otorga a las marcas, tal cual

→

El Chevron B19 mostrando sin recato sus partes pudendas. En este caso las trompetas de la inyección indirecta apuntan directamente al aire, agujero en la carrocería de por medio. Gran cantidad de tuberías para no mezquinar aire fresco a los frenos. La caja es Hewland.

El hermoso Chevron B16 protagonizó los más brillantes momentos del nacimiento de la categoría. Ahora está superado en técnica, pero todavía no en belleza.

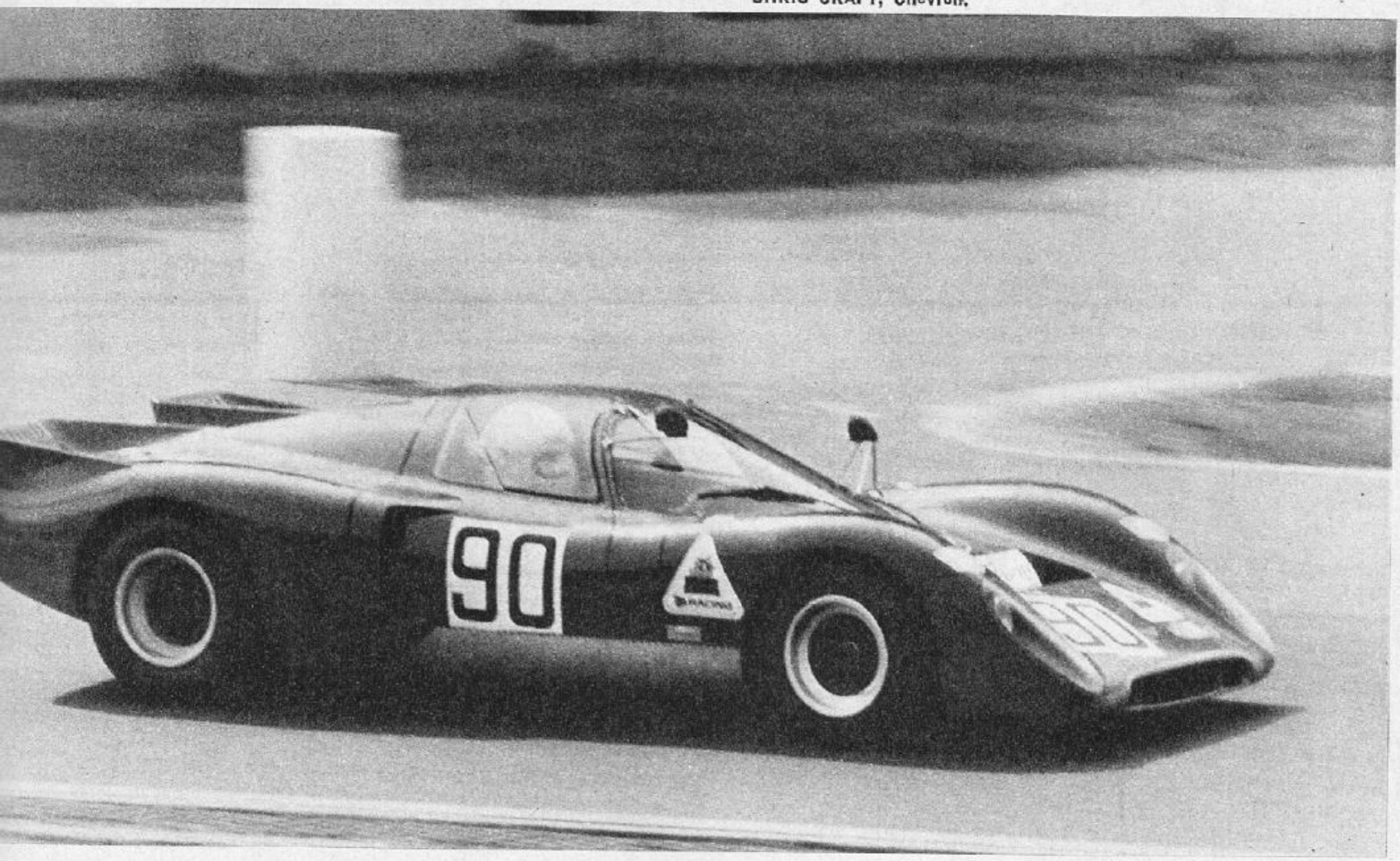




ARTURO MERZARIO, Abarth.



CHRIS CRAFT, Chevron.



como en el Mundial de Marcas.

Como es lógico, las carreras están planeadas de acuerdo con las posibilidades de velocidad y resistencia de las pequeñas batatitas. Según el reglamento, la carrera se puede hacer de un solo tirón, sin posibilidad de división en series; debe llevarse a cabo respetando una distancia mínima de 250 km y máxima de 600, o una duración mínima de 1h45m.

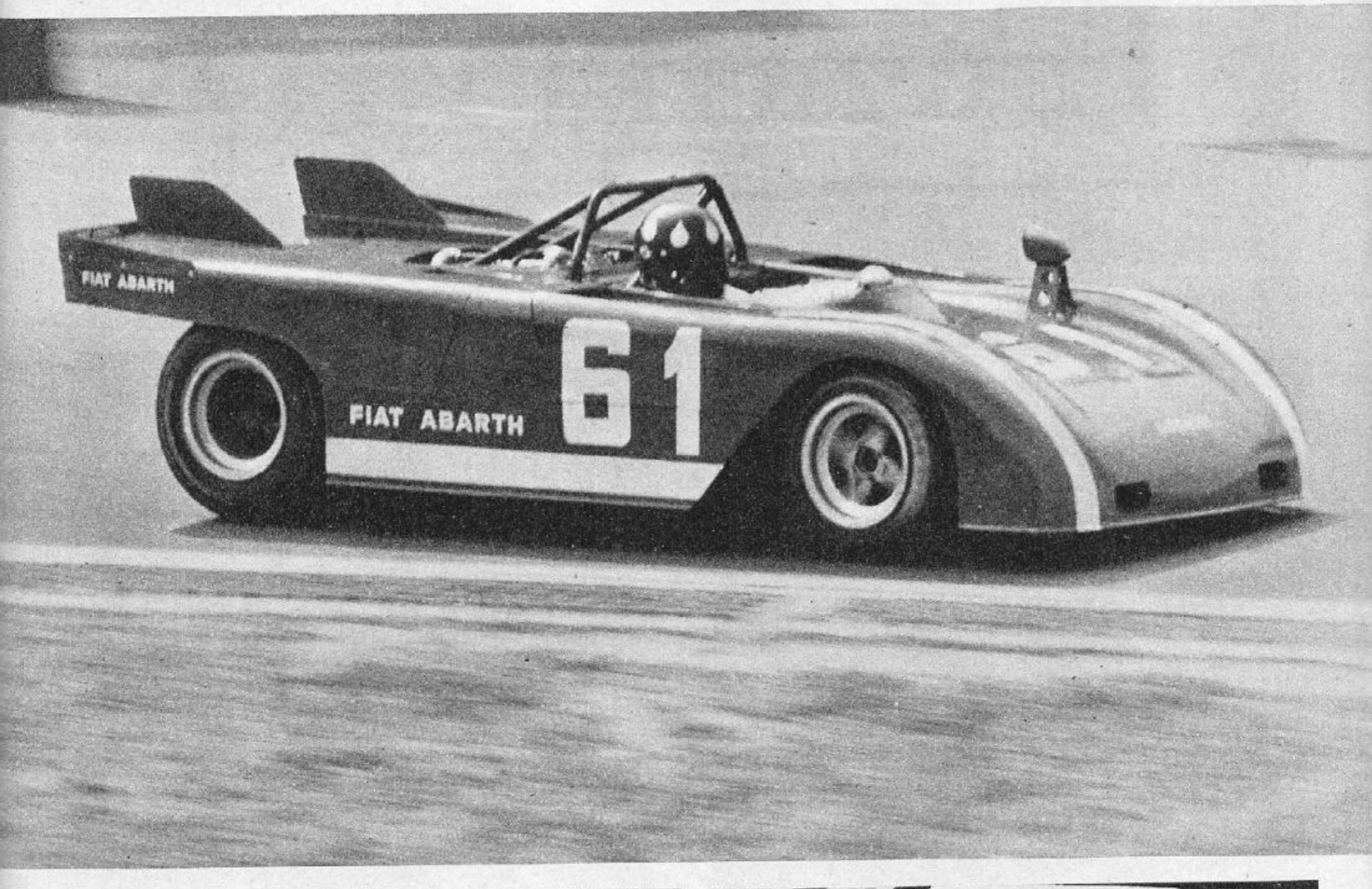
En el caso de que una carrera dure más de dos horas o se extienda a más de 300 kilómetros, cada máquina deberá ser conducida obligatoriamente por un equipo de dos pilotos.

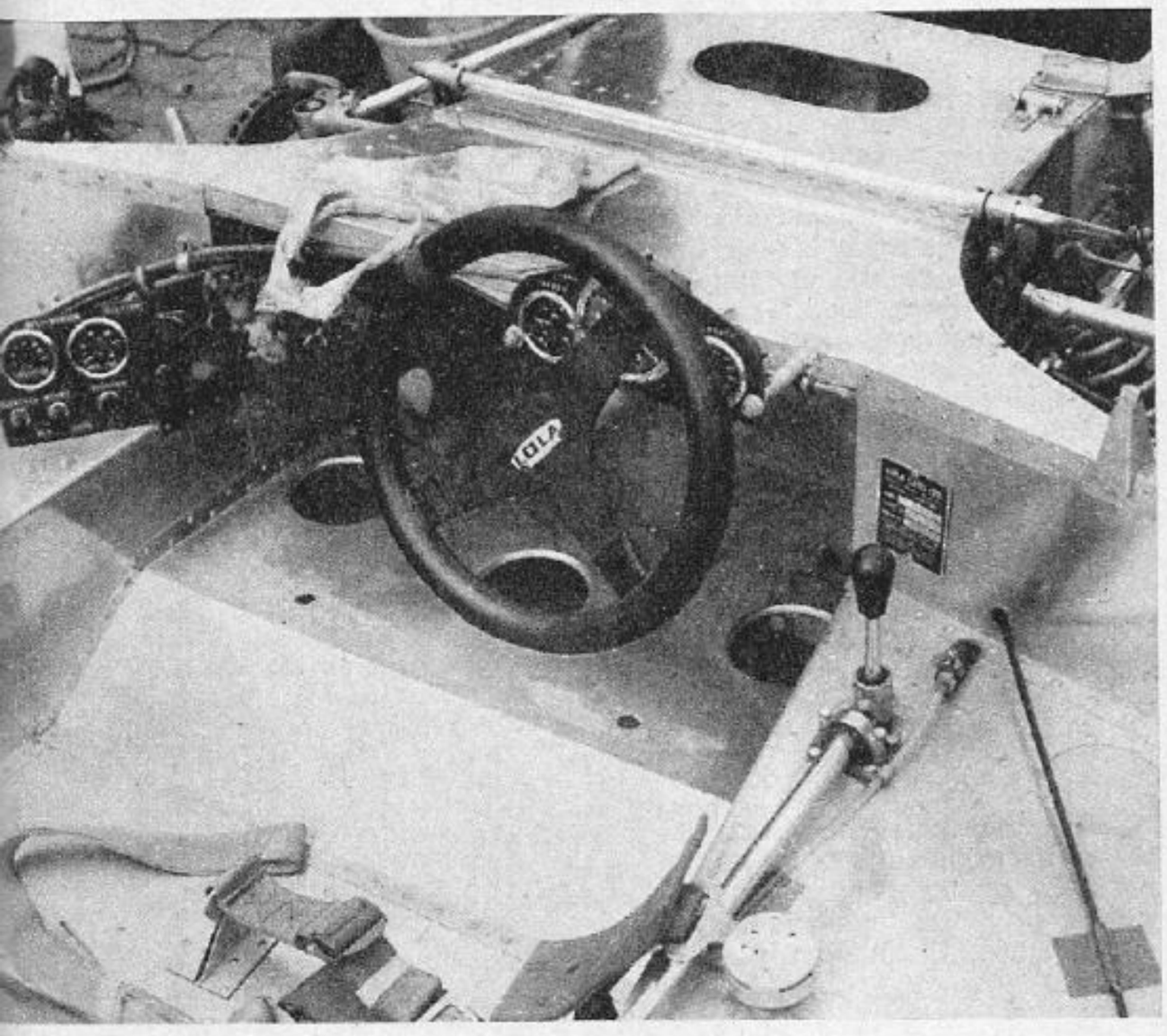
La técnica de los SP dos litros es bastante simple.

Se trata de hacer un monocoque con dos tanques de combustible convenientemente achatados, tratando de dejar suficiente espacio entre ambos tanques como para que entre una persona normal y un pibe de edad escolar, dado que el reglamento no pide edad del acompañante y cada vez se reducen más sus comodidades. Adelante se mete un piloto más o menos idóneo, convenientemente agarrado de un volante; atrás se mete un motor de cuatro cilindros —dos litros— derivado de serie, suspensiones que funquen bien, sin mucha sofisticación, una carrocería de plástico, espejitos, el número, y ya está, vai vía.

Lógicamente, los motores serían el quid de la cuestión en caso de que fueran de distintas marcas.. Pero tanto Lola como Chevron —los más exitosos— utilizan el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







WILSON FITTIPALDI, Abarth.

Wilsinho Fittipaldi fue invitado a correr en el equipo Abarth y aceptó, confiando en que los autos italianos superarán sus bajas performances actuales.

Observe el interior del Lola y nos eximirá de comentarle la simplicidad de construcción de la estructura, la estrechez del habitáculo a pesar de ser un biposto, la cómoda ubicación de la palanca de cambios y lo sucio que está el trapo que dejaron al lado del volante.

Ford Cosworth FVC de 1.800 cm³, razón por la cual las carreras son parejísimas y muy peleadas, sin ventajas para nadie. El FVC es un cuatro cilindros, doble árbol de levas a la cabeza, cuatro válvulas por cilindro; exactamente el mismo de Fórmula Dos, pero llevado a 1800, con lo que la potencia se eleva a unos 260 caballos, en total paridad con el cuatro cilindros de Abarth, de iguales características pero con 1.995 cm³.

En definitiva, una nueva especialidad ha cobrado vida propia con éxito de público, aprobación y concurrencia de pilotos y afluencia de marcas a lo que embrionariamente se llamaba "la categoría Chevron".

Llamativamente, hay pilotos que encuentran en estos bipostos de baja cilindrada oportunidad ideal para mostrar sus más sobresalientes virtudes, como en el caso de Marko, que en todos los tipos de sport sigue una línea ascendente, pero que en monopostos ni fu ni fa. O el caso de otros que aquí pueden pelear en forma más o menos segura, porque el cuero ya les da poco para las máquinas más grandes, caso Bonnier.

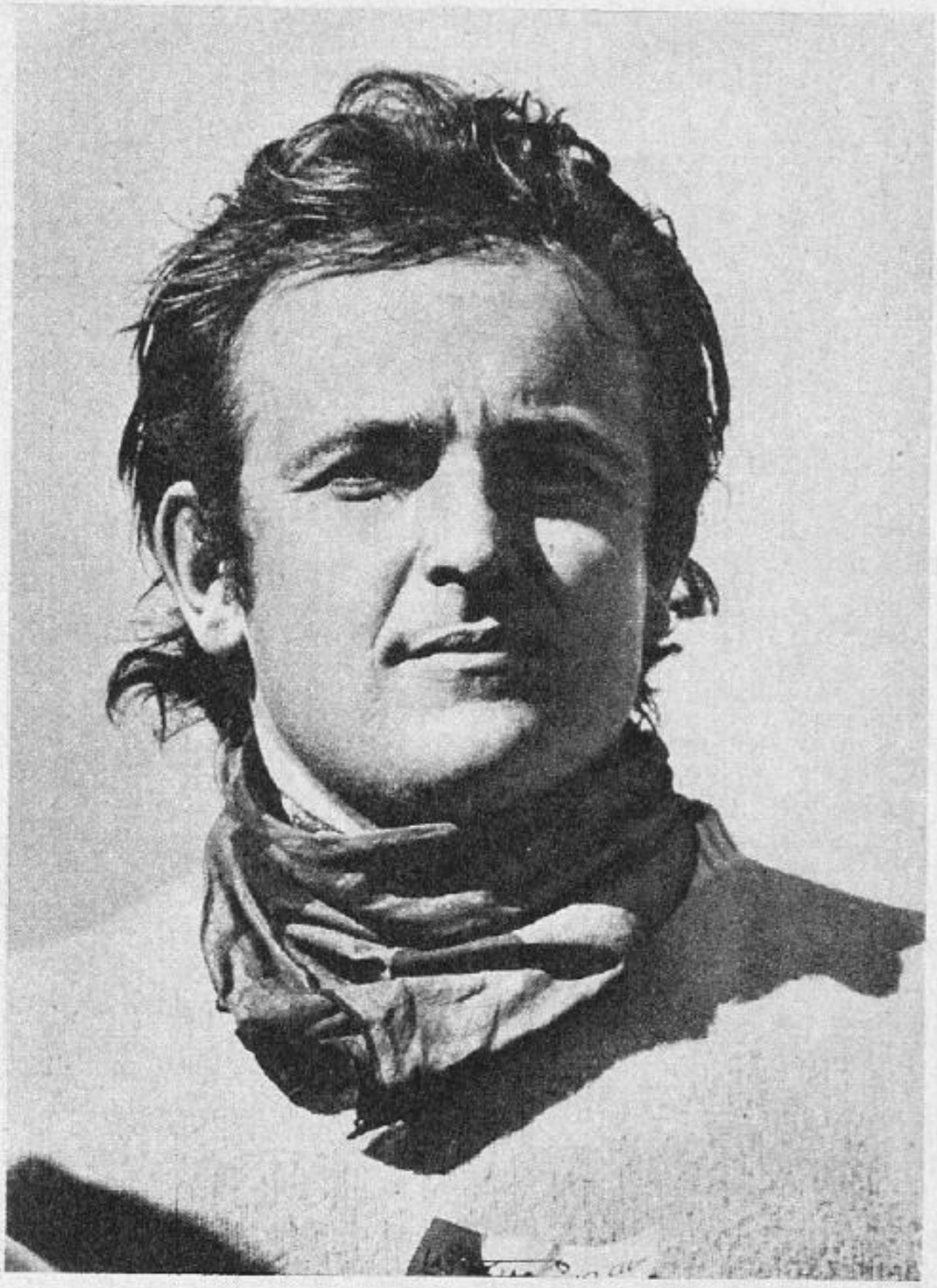
Como trampolín para un argentino con capacidad para SP la categoría es también ideal. Por supuesto, como sabemos, a ninguno de los nuestros le gusta "hacerse de abajo", pero si se considera que los costos no son excesivos y la promoción es mucha, no sabemos hasta qué punto no convendría la tentativa, por supuesto en caso de interesarle a alguien.

LA ACTIVIDAD

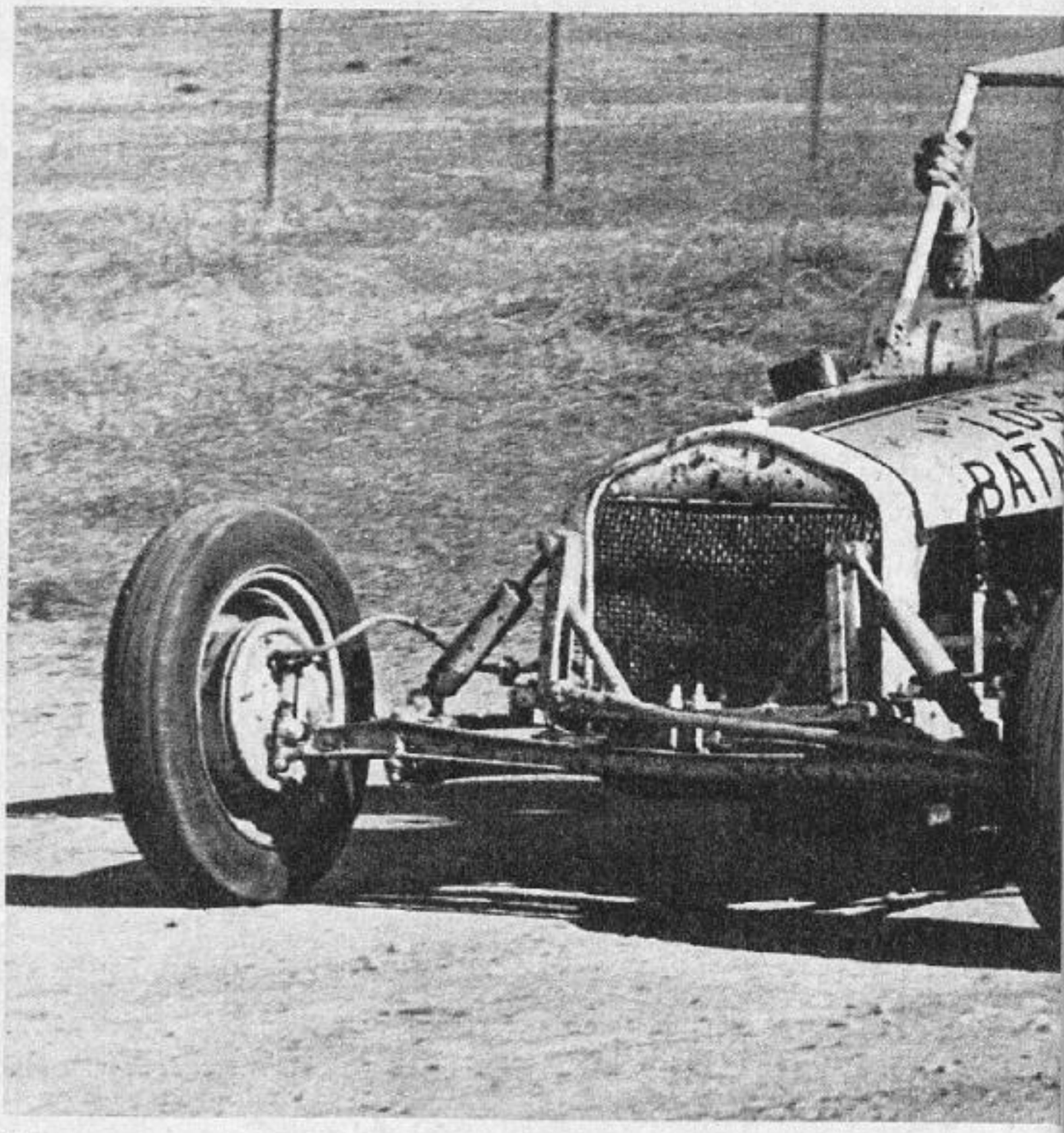
Provincia de Buenos Aires

"Gral. LAS HERAS"

"TARDE 'DEL FIERRO' Y EL VERTIGO"



A



C

Después de bregar y bregar en busca del ansiado triunfo, que siempre se le escapaba de las manos por una causa u otra Oscar Ponce, el crédito de Cañuelas, salió con la suya, alzándose con el triunfo en la categoría Cafeteras hasta Modelo '27 en Gral. Las Heras el pasado domingo 22 de agosto. No fue nada fácil, pues tuvo continuamente a sus espaldas a un Juan Carlos Rodríguez que vendió cara su derrota en un final no apto para seres de emociones muy sensibles. En la primera serie el triunfo lo obtuvo Carlos Penna. En la segunda, Rodolfo Provenzano puso la firma con un Ford que funcionó a la perfección. En la tercera serie Juan Carlos Rodríguez y Oscar Ponce se dieron con todo, a manera de anticipo de lo que sería la final... Triunfó Juan C. Rodríguez.

En la categoría Fiat 600 Semipreparados la lucha entre Oscar Posco, Juan Pellegrini, Daniel Vergani, Oscar Torrehille, Guido Prandi y Carlos Nicotera fue sensacional en las series y en la final. Un choque entre Juan Pellegrini y Oscar Posco en la final, que dejó sin



B

"DERRAPES Y TROMPOS"

Vimos a Juan Orga y a su preparador "Polo" Figueras visitando los boxes, melancólicos, sin poder estar en la trenzada... Será para la próxima.

Otro personaje que no pudo estar en competencia pero lo mismo hacía relaciones públicas en boxes... el "Ruquetón" Güiraldez y su mecánico "El Negro" Medina.

Enrique Tomasello salía dispuesto a sumar un nuevo triunfo en su haber. El motor hizo "pufff" en el precalentamiento.

"Alguien" nos comentó al oído ...una adivinanza: ¿quién es el piloto de Fiat que usa peluquín? Nos pondremos en campaña... para saber, no más.

Foto A

Oscar Ponce, ganador de la categoría Cafeteras Modelo 27, fue un justo triunfo del Ford sobre el Chevrolet.

Foto B

La categoría Libre hasta 1.150 cm³ tiene un abonado para el triunfo en Franco Gava. Notable representante de Tigre.

Foto C

Dos valores de la categoría Fiat 600 Semipreparados: Oscar Posco, representante de Moreno, y Juan Pellegrini (Nº 78). Peleando la punta, medio trompo de Posco y es chocado por Pellegrini sin poder evitarlo; ambos desertaron.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL



chance a ambos, dio la oportunidad al expectante Oscar Torrehille para afirmarse en la punta, seguido de Guido Prandi y de Vázquez; ganó Torrehille merecidamente, como premio a la constancia.

En Libre hasta 1.150 cm³ el representante de Tigre, Franco Gava, continúa en la premisa de ganar y ganar, contando con el apoyo de talleres "Gavi", "Claumar S.A.", Lei Ressia y Cía. y repuestos Conde. Colaboran en la preparación Carlos Francioni, el "Cacique" Ceferino Vilasante y José Sabini como el responsable de la parte eléctrica. Discutieron la punta al ganador en final de "hacha y tiza", "Pocho", Jeringhelli, Willy Champion, "El Tano", Suárez y "Emiliano".

La organización fue correcta por parte de la entidad organizadora, el "Las Heras Auto Club", que contó con la asistencia de un disciplinado y numeroso público que colmó sus arboladas instalaciones sin desbordar los lugares prohibidos, que pueden resultar peligrosos.

Clasificación Final. Categoría Cafeteras Modelo 27

1º	Oscar Ponce	12	vueltas	.....	Tiempo:	12m 26s
2º	Juan C. Rodríguez	„	„	.....	„	12m 27s
3º	Carlos Penna	„	„	.....	„	13m 50s
4º	Alfredo Lourenco	„	„	.....	„	13m 52s
5º	Nicolás Chadaroff	„	„	.....	„	14m 05s

Clasificación Final. Categoría Fiat 600 Semipreparados

1º	Oscar Torrehille	12	vueltas	.....	Tiempo:	12m 44s
2º	Guido Prandi	„	„	.....	„	13m 26s
3º	Vázquez	11	„	.....	„	12m 55s
4º	Miguel Lascurian	„	„	.....	„	13m 42s
5º	Oscar Posco	8	„	.....	„	8m 29s

Clasificación Final. Categoría hasta 1.150 cc.

1º	Franco Gava	12	vueltas	.....	Tiempo:	12m 12s
2º	"El Tano"	„	„	.....	„	12m 14s
3º	Jeringhelli	„	„	.....	„	12m 24s
4º	Suárez	„	„	.....	„	12m 29s
5º	"Emiliano"	„	„	.....	„	12m 45s

Provincia de Buenos Aires

Héctor Saltzmann... para tenerlo en cuenta



Héctor Saltzmann circulando a fondo en las "6 Horas Fiat" en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Héctor Saltzmann (derecha) en diálogo con uno de sus colaboradores en un circuito del interior de la provincia.



Héctor Saltzmann, joven piloto de la categoría Fiat 600, se hizo notar últimamente corriendo con relevante éxito en las competencias disputadas en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, debutando en el año 1970 en Monte, donde ganó merecidamente. En esta clase de circuitos prefiere el de San Andrés de Giles, luego el de Gral. Las Heras. Saltzmann cuenta además con la excelente preparación de Oscar Nadín y Pedro Selles. En el año en curso compitió triunfando en las primeras "6 Horas Fiat", luego en los "45 minutos Fiat". En las siguientes "6 Horas" marchaba puntero y un resorte de válvulas dijo basta y a otra cosa. En los últimos "45 minutos" ganó en la categoría Semi - preparados, corrió también en Libres empastando bujía, subsanado el inconveniente salió nuevamente a pista marcando el record de vuelta, clasificándose finalmente en 8º lugar.

Héctor Saltzmann (24 años) toda una promesa, tiene una idea fija... pasar a la categoría Turismo Nacional y Fórmula 4, siempre con mecánica Fiat, convencido de derrotar a la mecánica Renault.

Provincia de Buenos Aires

ESTANCIA CHICA

ATAURI CONTINUA LA COSECHA



3

El reencuentro con la victoria le significó a Ataurí la 7ª fecha del Campeonato Platense de Cafeteras —hasta modelo 1931— que bajo la fiscalización del Club Platense de Automovilismo organiza la Subcomisión de Automovilismo del Club de Gimnasia y Esgrima La Plata en el circuito "Estancia Chica", situado en la localidad de Abasto a 15 km de La Plata.

En las pruebas de clasificación se destacaron Ataurí y el platense Cayetano Duva al marcar un tiempo de 52" para el giro. De esta manera se distribuyeron, de acuerdo a los tiempos obtenidos, a los 31 inscriptos en las dos series.

LAS SERIES

Cuando las 16 máquinas habilitadas para la primera serie se pusieron en marcha se formó una caravana encabezada por Duva —con una nueva carrocería que pesa 160 kg menos que la anterior—, Muñiz, Garófalo y Galmarini.

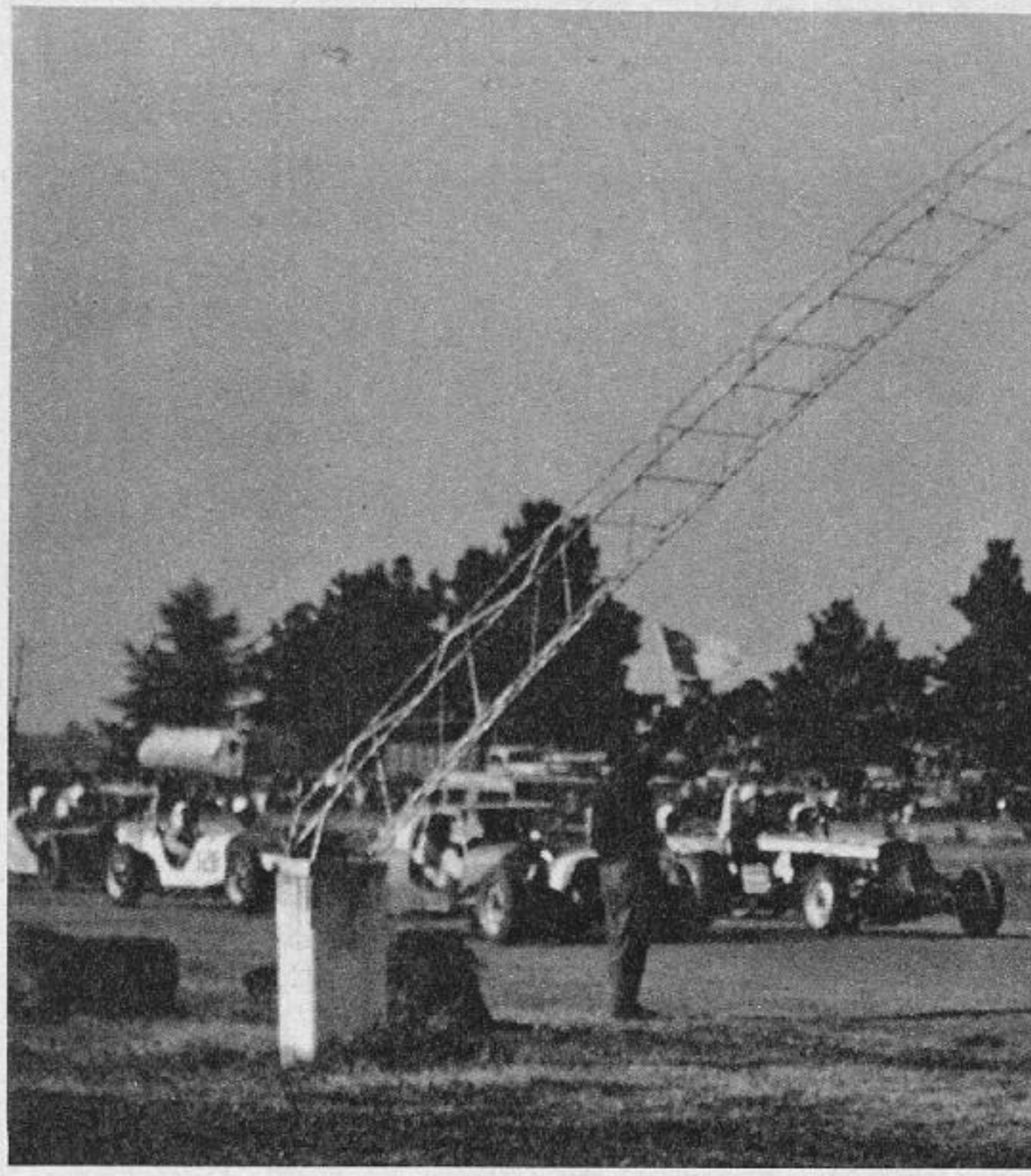
Al cumplirse la primera vuelta las posiciones de avanzada no variaron. Juan Carlos Martín y Jorge Vigourux, que corrían en el segundo pelotón protagonizaron un trompo y enganche, sin consecuencias físicas para ellos, en la curva de entrada a la recta de boxes. Cuando se cumplía el tercer giro, Muñiz, cuyo motor tenía problemas de temperatura, fue superado por Garófalo. Por lo tanto las posiciones quedaban con Duva primero, seguido a unos 70 metros por Garófalo y a unos quince metros de éste, Muñiz.

La única alternativa de interés en adelante fue la última y desesperada arremetida —faltando tres vueltas— de Garófalo procurando descontar, sin lograrlo, la distancia que había acumulado en forma impecabe el cómodo puntero Duva.

Para la segunda batería se alistaron 15 máquinas. En la largada picó en punta Ataurí seguido por Zinetti, Vázquez, Monsalvo y Barros. Al cumplirse el quinto giro se hacía evidente el avance de Otonelo, al mismo tiempo desaparecían de marcador por diversos motivos Barros y Monsalvo. Cuando el puntero entró en la vuelta octava las posiciones eran las siguientes: Ataurí puntero seguido a unos 150 metros por Zinetti, lejos de éste Otonelo y luego Vázquez. No hubo cambios en estas posiciones y de esa manera se arribó al final.

El repechaje a 8 vueltas sirvió para que Monsalvo y Barros —1º y 2º, respectivamente— se clasificaran para la final.

Antes y después del repechaje se corrieron dos series para Karting —100 cm³ con caja—. Por suma de puntos se impuso Jorge de Amorrortu, seguido por Angel Chiviló —ambos del equipo oficial del "Polaco" Herceg— y Luis Bossi. Es interesante señalar que se



2

Foto 1

Rubén Muñiz (9) y José Garófalo (77) disputándose el segundo puesto en la primera serie.

Foto 2

Largada de la segunda serie.

Foto 3

Muñiz dando lecciones de conducción: "Pisar a fondo y mirar hacia atrás para no asustarse de lo que viene adelante",

Foto 4

Ataurí fue un cabal vencedor. Los puntos que obtuvo le permiten encabezar el campeonato.

RESULTADO DE LA FINAL

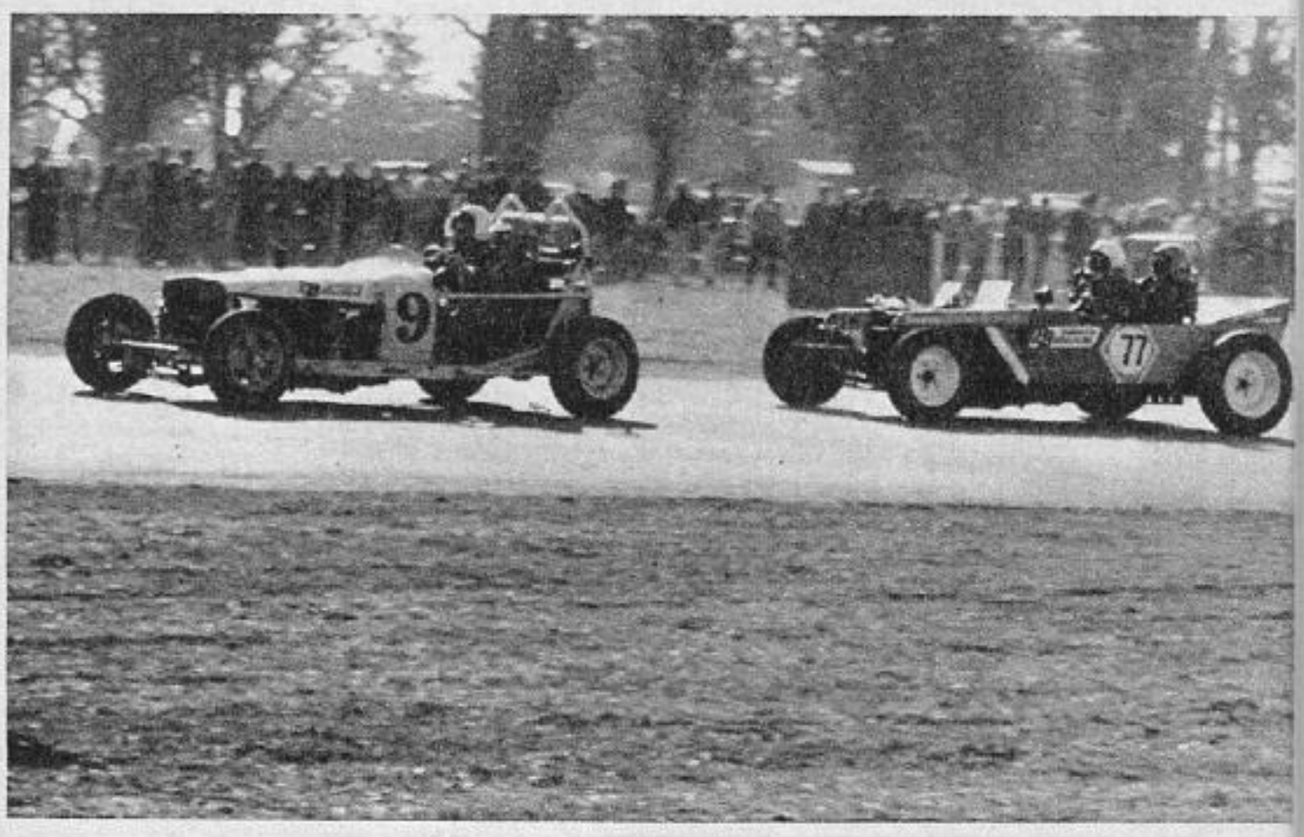
1º	1	Miguel A. Ataurí ...	Ford A 31	26' 53" 4/5	30 Vs.
2º	9	Rubén P. Muñiz	Ford A 30	27' 06" 2/5	30 Vs.
3º	77	José Garófalo	Ford A 31	27' 16" 4/5	30 Vs.
4º	34	Juan Zinetti	Ford T 27	26' 54" 3/5	29 Vs.
5º	7	Ismael Fornezza	Ford T 27	27' 05" 4/5	28 Vs.

Promedio del ganador: 91,011 km/hora.

Record de vuelta: Rubén Muñiz en la vuelta 10ª con 52" a 93,461 km/hora.

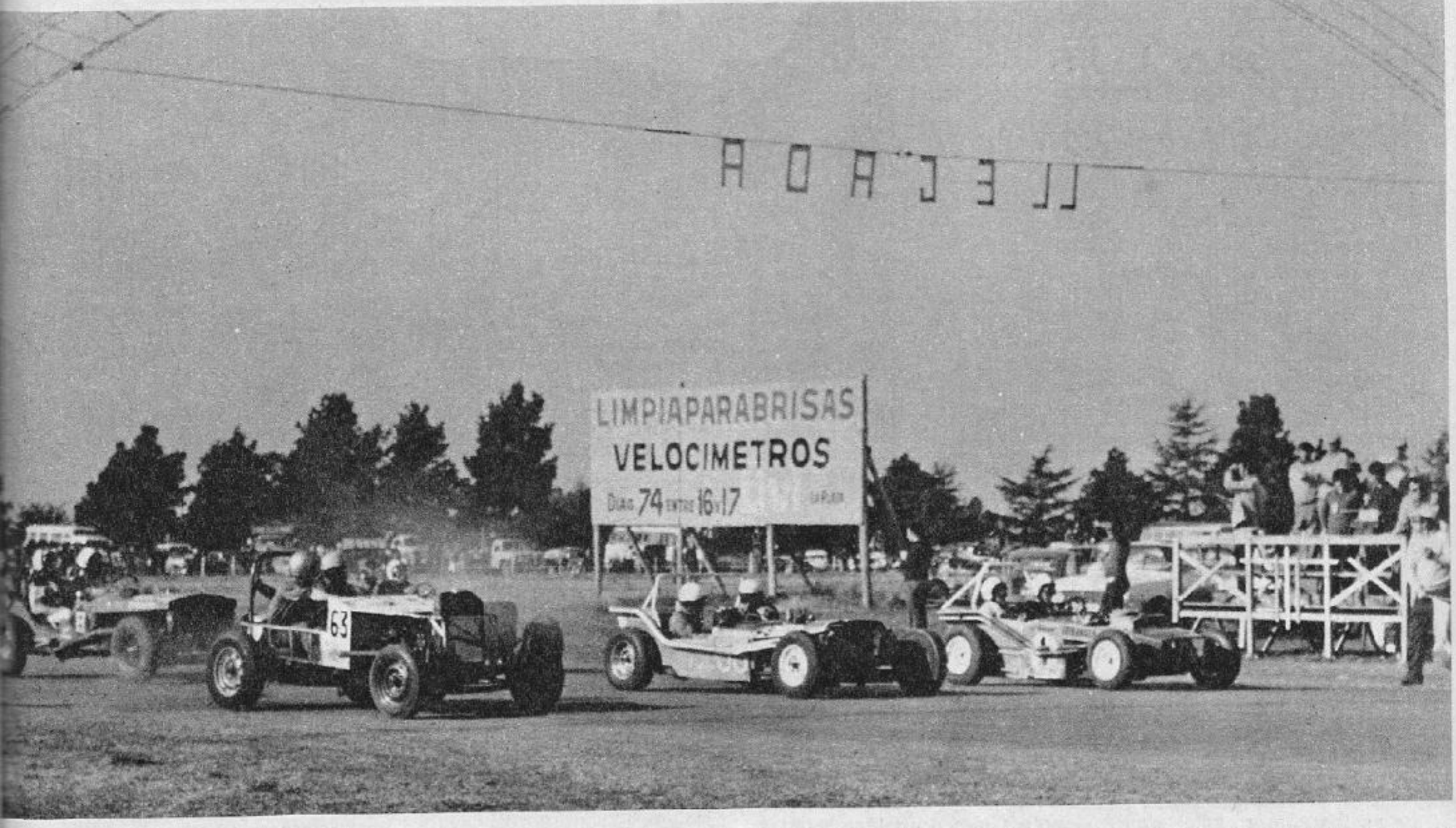
PUNTAJE DEL CAMPEONATO DISPUTADAS SIETE FECHAS

Miguel A. Ataurí	36 puntos
Juan Zinetti	31 puntos
Sebastián Eder	18 puntos
Rubén Muñiz	15 puntos
Cayetano Duva	15 puntos



1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



estableció un record de vuelta con mejor registro que el de cafeteras. El vncedor marcó 50" 4/5 para la mejor vuelta a un promedio de 95,669 km/hora.

LA FINAL

Con 18 máquinas en la línea de largada se bajó la bandera. Salió en punta el campeón Ataurí. Detrás de éste se escalonaban Duva, Muñiz, Monsalvo, Gelormini, Fornezza y Zinetti. Resultó interesante la lucha que por el 2º puesto mantuvieron Duva y Muñiz. Lo mismo que la escalada de Garófalo.

Al cumplirse el primer tercio de la final las posiciones eran para Ataurí con una luz de unos 80 metros sobre Muñiz, a otro tanto de éste marchaba Duva, luego viajaban muy juntos Monsalvo y Zinetti, seguidos por Garófalo. Dos vueltas después se hizo evidente la disminución de la distancia que separaba al primero del segundo. Pero la vehemencia de Muñiz por encimar al puntero —y una inoportuna trabada de acelerador— le provocaron un interminable trompo que lo relegó al 3er. puesto. En la vuelta siguiente un trompo y el posterior abandono de Duva ubicaron a Muñiz en el segundo puesto.

Cuando se llegó a la primera mítad de la prueba marchaba en punta cómodamente Ataurí, seguido a casi 200 metros por Muñiz —que continuaba con problemas en su acelerador—; cada vez más cerca lo seguía Binetti y cuarto se ubicaba Garófalo.

En el giro 21 se dio una variante de importancia. Al tomar la curva de entrada a la recta principal Muñiz hizo un trompo de antología. Zinetti, que viajaba atrás, en su afán por pasarlo entra también en trompo. Las consecuencias de ambos trompos fueron dispares. Muñiz pudo reanudar la marcha casi inmediatamente sin perder su segundo puesto. En cambio a Zinetti se le detuvo el motor y el Ford T tardó bastante en volver al trabajo, con lo que "Coquito" perdió una vuelta con relación al puntero. De aquí en más se llegó al final sin variantes en el marcador.

MOTOCICLISMO EN LA RIOJA

Gran cantidad de público atrajo la competencia motociclística disputada en el circuito Joaquín V. González, ubicado en el barrio del mismo nombre. En el aspecto deportivo, la gran emoción de la tarde la dio Juan Gil, quien se quedó en la largada y, marcando muy buenos tiempos, fue descontando diferencias hasta imponerse en la última vuelta.

Felizmente no hubo que lamentar accidentes, a pesar de que el entusiasmo despertado en el público puso en peligro la integridad física tanto de ellos como de los mismos corredores, especialmente en la última carrera.

La competencia se dividió en tres categorías: una de 98 c.c. para máquinas semipreparadas, otra de 100 c.c. y la última de 200 c.c. también de preparación libre.

CLASIFICACION GENERAL Y POR CATEGORIAS

Categoría 98 c.c.:

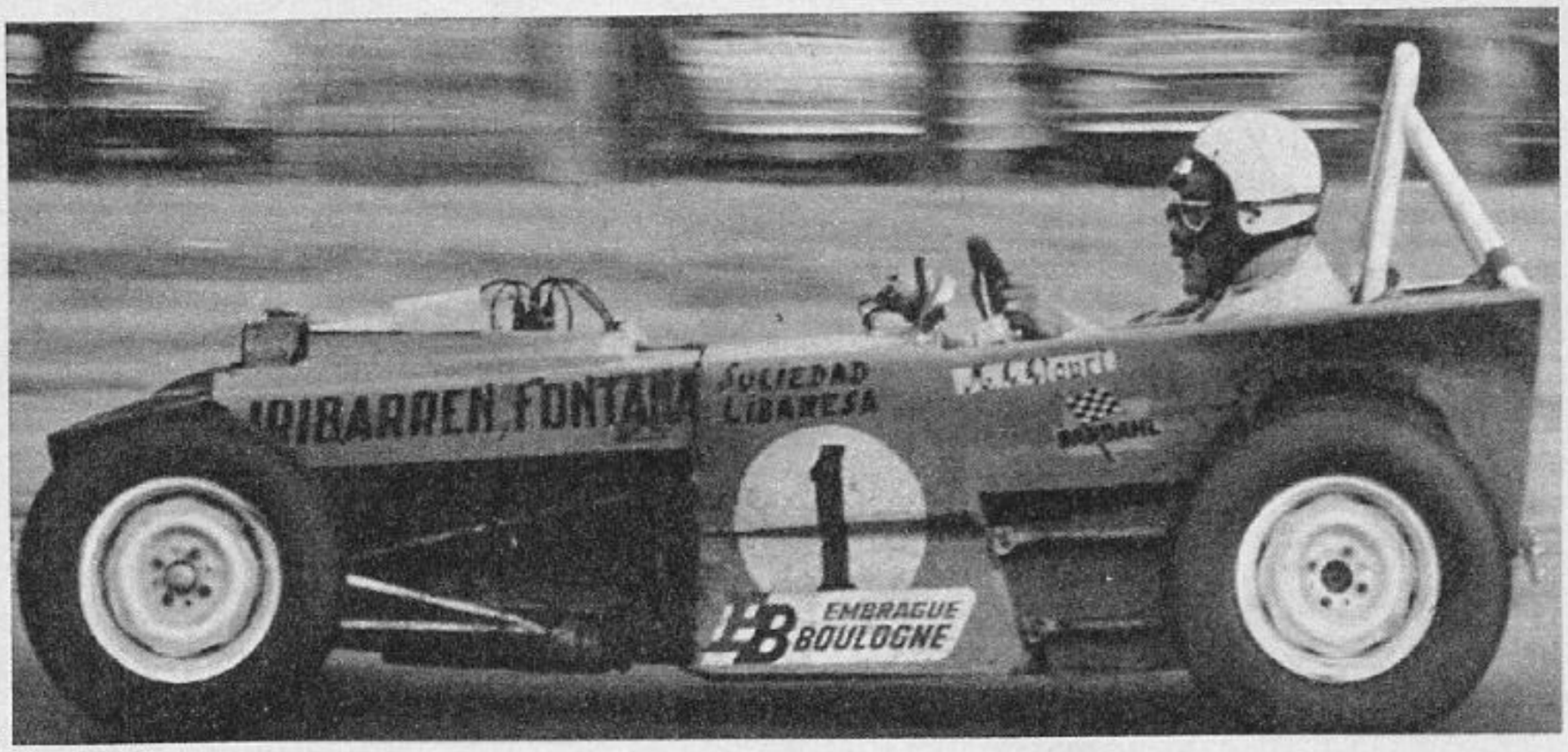
1º ..... Mario Scidá
2º ..... Luis Nieto
3º ..... Héctor Mercado

Categoría 100 c.c.:

1º ..... Agustín Piqueras
2c ..... Carlos Brizuela
3º ..... Héctor Mercado

Categoría 200 c.c.:

1º ..... Juan Gil
2º ..... Quique Ochoa
3º ..... Roque Nieto



4

SAN LUIS

Los hobbies de Juan Héctor Anzulovich

Quien no lo conoce personalmente puede pensar que Juan Héctor Anzulovich es algo así como un "play boy". Numerosos hobbies comparten con el automovilismo las preferencias de este puntano, descendiente de yugoslavos, nacido hace 35 años en la ciudad de San Luis. Motonáutica, ski acuático (lo mejor de la zona), gimnasia con pesas y grandes aparatos, fotografía y laboratorio, caza submarina y buceo, caza mayor (guanacos, chanchos, jabalíes y otros pueden confirmarlo), con la consiguiente colección de armas, y aeromodelismo son algunos de los pasatiempos preferidos de Toto (seudónimo que lo persigue desde la niñez) a los que hay que agregar su casi virtuosismo cuando arremete con el piano.

Sin embargo, esa imagen superficial y frívola que puede asociarse con la de un "play boy" o muchacho malcriado, se desvanece inmediatamente en cuanto uno entra en contacto con Toto Anzulovich. Un tipo increíble en muchos aspectos, que vive un permanente desafío consigo mismo. Un tipo profundo y divertido a la vez.

Hace un poco más de tres años se decidió a incursionar también en el automovilismo. Para empezar (y según él todavía está en eso: aprendiendo) eligió la categoría chica del Grupo 2. Y como Anzulovich se gana los cotidianos garbanzos trabajando en el negocio de la familia que es la concesionaria Ika-Renault de San Luis, la segunda en antigüedad de la marca en el país con quince años de trayectoria, la elección recayó lógicamente en un Renault 1093.

"Mi primera carrera fue en el Zonda de San Juan y se constituyó pronto en mi primer fracaso. A poco de largar y cuando ya había pasado a unos cuantos competidores —rememora a la par que nos muestra una secuencia fotográfica del affaire— **sucedió esto."** Esto es nada menos que una de esas piñas como para el campeonato mundial de virulos.

"Como yo creo que a golpes se hacen los hombres, pensé que el aprendizaje estaba en marcha y seguí perseverando. Después vinieron días mejores. La mecánica del "Gordo" Antelo (un tipo al que aprecio de verdad, y quiero que lo pongas en la nota) y la atención de mi tío Vicente, 'Tito', que es el que me arma el auto y se ocupa de todo lo que sean carreras. Gané en el circuito de Rosario, en Villa Mercedes (El Panorámico), dos veces en el autódromo Gral. San Martín de Mendoza, dos veces en el Barrancos de Mendoza también, en San Rafael, acá en San Luis y en el Zonda. El año pasado y so-



"Mi tío Vicente Anzulovich —'Tito'— es el que me arma el motor y se ocupa de todo lo que sean carreras..."

"Potrero de los Funes es uno de los circuitos más aptos y exigentes para el piloto, de los que hay en el país. Es importantísimo habilitarlo..."

Tres años corriendo en Grupo 2, y siempre con Renault. "Todavía me queda mucho por aprender..."



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bre la línea de llegada de la última carrera puntable me consagré campeón zonal de la categoría de la Regional 8 de CADAD que comprende a Mendoza, San Juan y San Luis, y que tengo entendido que es el zonal con más movimiento de carreras y coches del cuantos se hacen en la Argentina. Fue inolvidable porque veníamos muy parejos en el puntaje con Guido Radi y en esa carrera se definía quién sería el campeón. Nos vinimos dando con todo hasta que, faltando tres vueltas él se vio precisado a abandonar."

¿Cómo ves tu futuro?

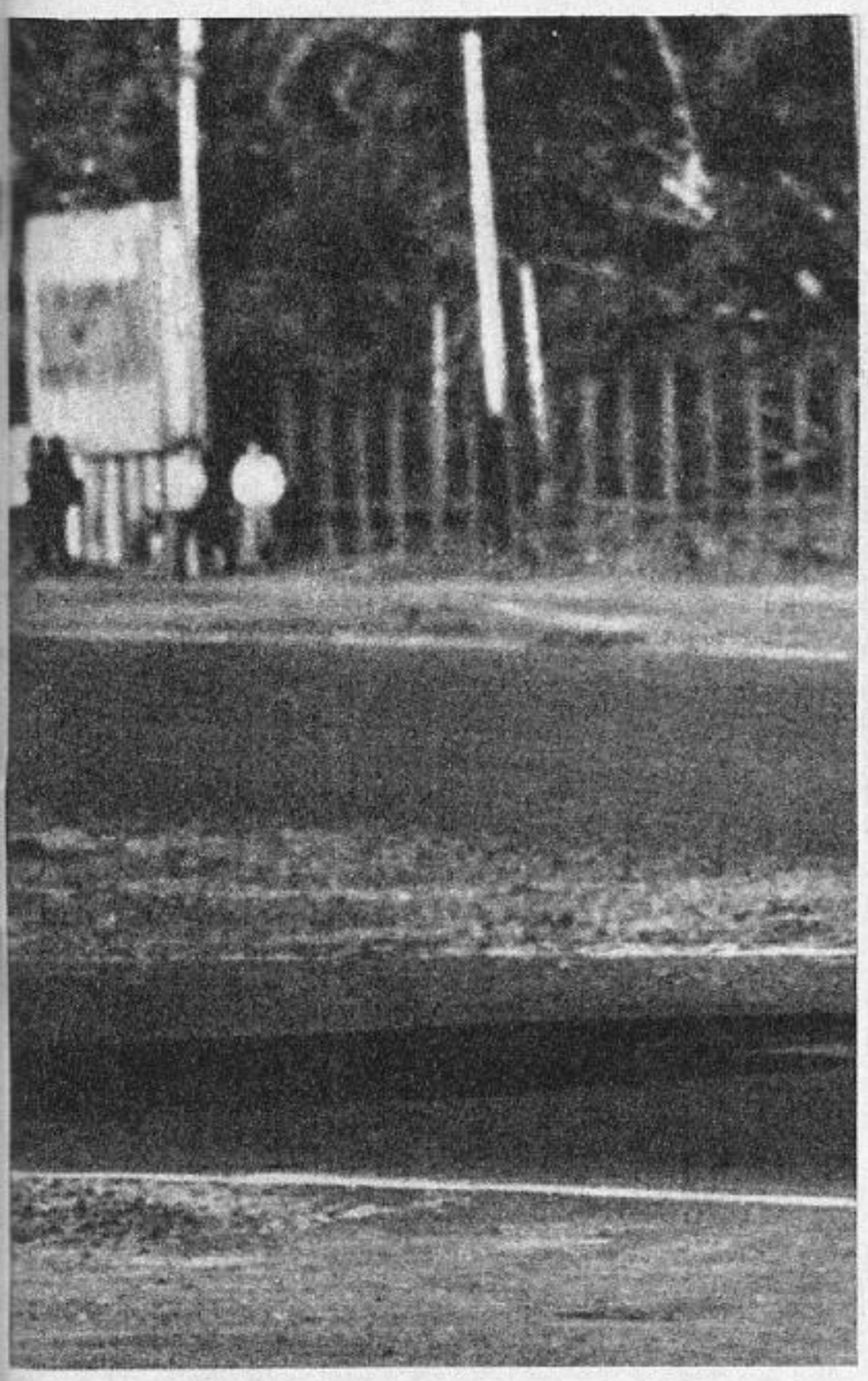
"Es incierto en la medida en que es incierto el del automovilismo deportivo todo. Por lo menos creo que seguiré un año más corriendo con el Renault para seguir acumulando experiencia. Después puede ser un Torino, si es que la clase sigue adelante. TC no. Ya tendría que dedicarle más tiempo del que yo quiero disponer para el auto".

¿A quién admirás como piloto?

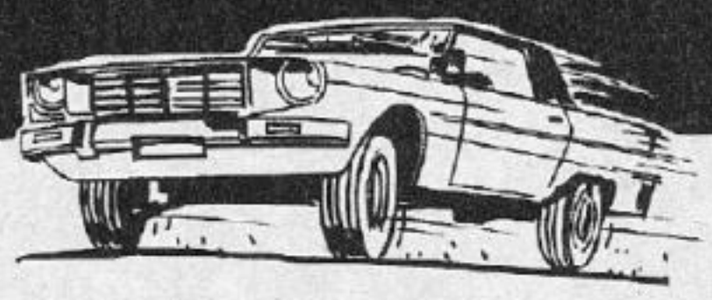
"Te voy a nombrar tres: Luis Di Palma (ya a un paso de convertirse en un monstruo), Emilio Bertolini (no relumbra pero anda fortísimo) y a 'Larry' (hace andar a cualquier coche y no es apático como dicen algunos, sino que jamás hace otra maniobra que la justa, no es espectacular)."

Este es Toto Anzulovich. Un tipo que mucho abarca, y más aprieta





"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO





FILTROS JOES
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES
Pureza en la lubricación



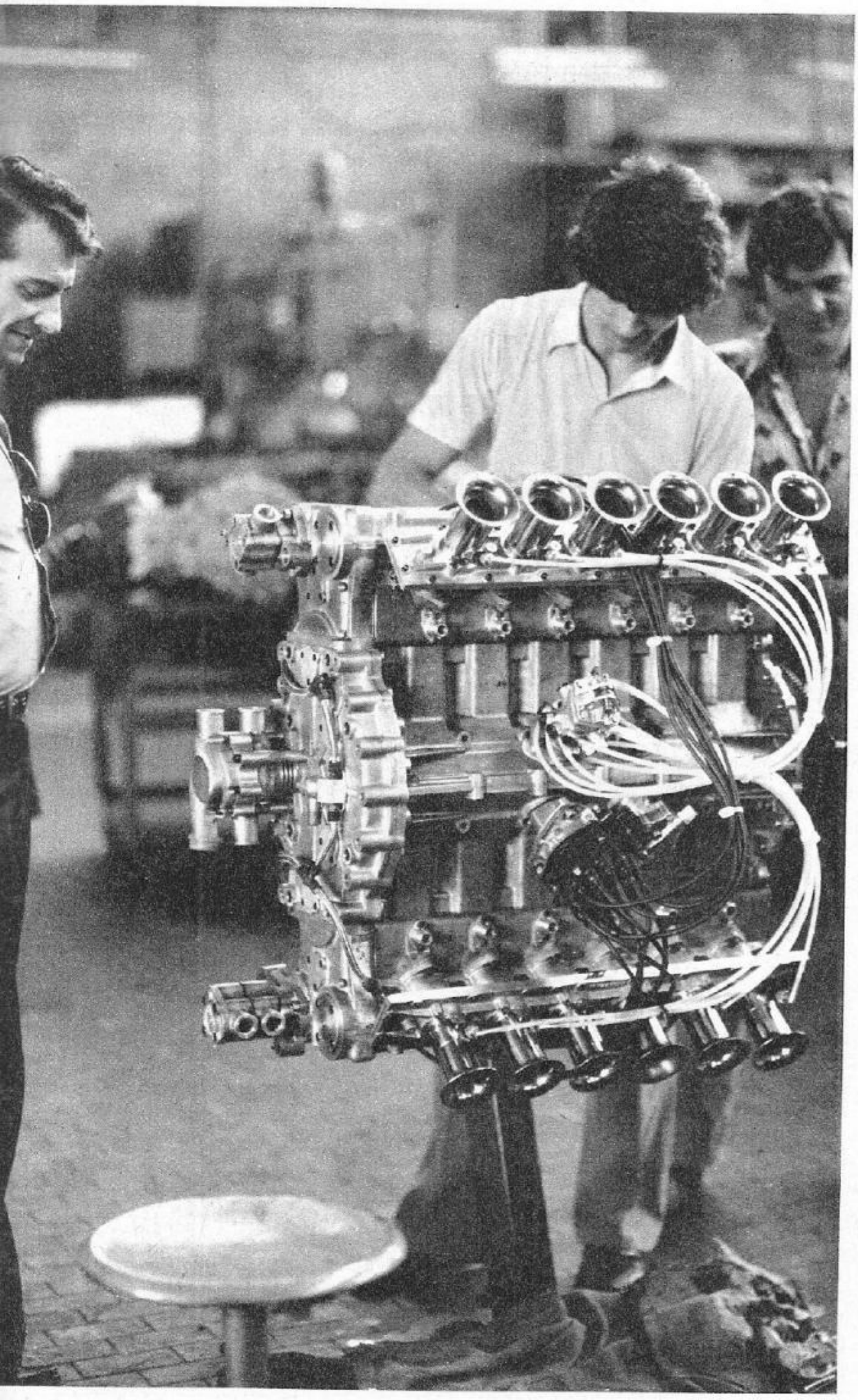
AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

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

EXCLUSIVO

TECN

texto y fotos: FRANCO LINI
(corresponsal en Europa)





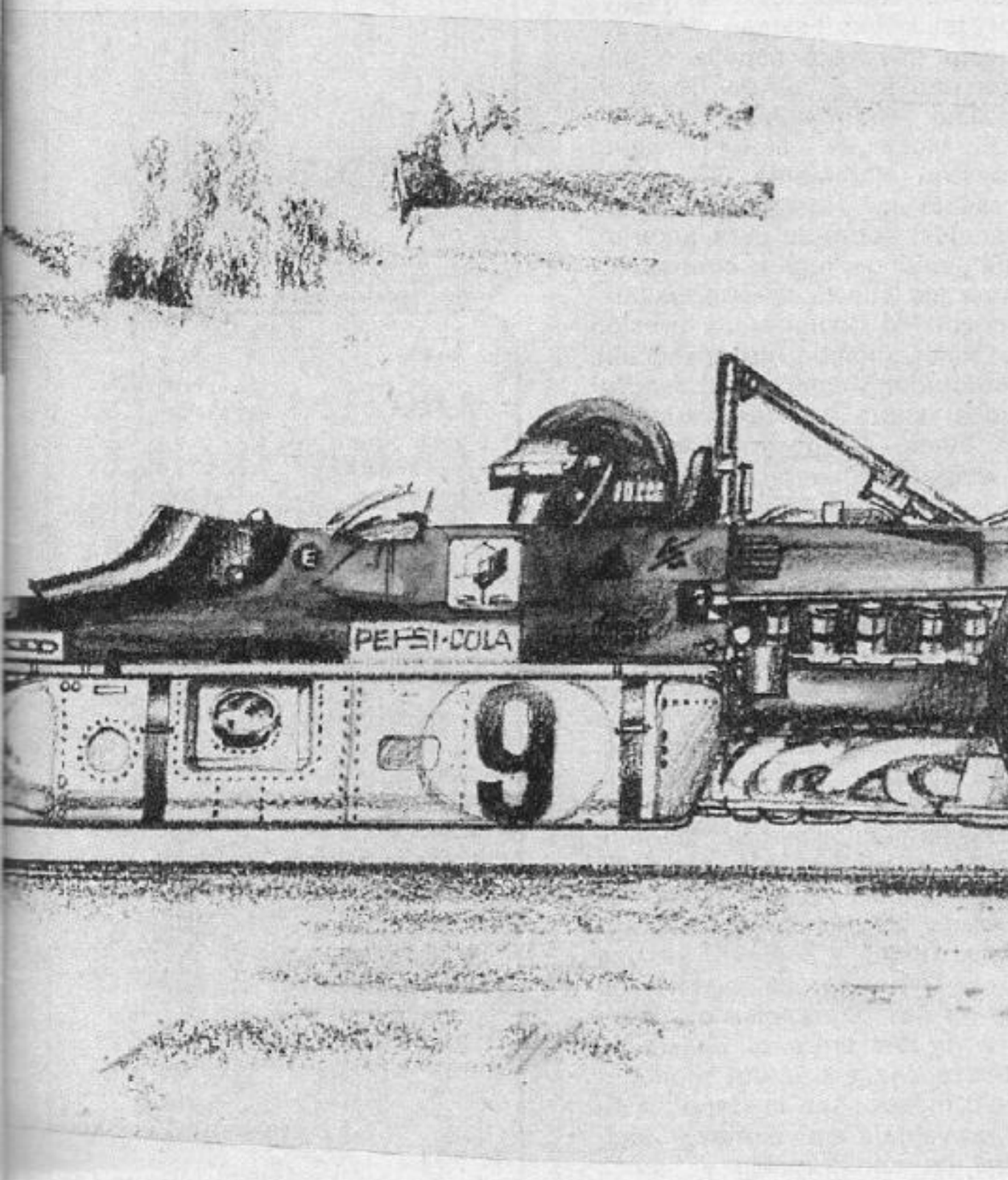
En el montaje del Tecno F.1 han intervenido todos los interesados. Aquí el nuevo motor entre Luciano y Gianfranco Pederzani, mientras François Cevert, al medio, fija los bulones del escape.

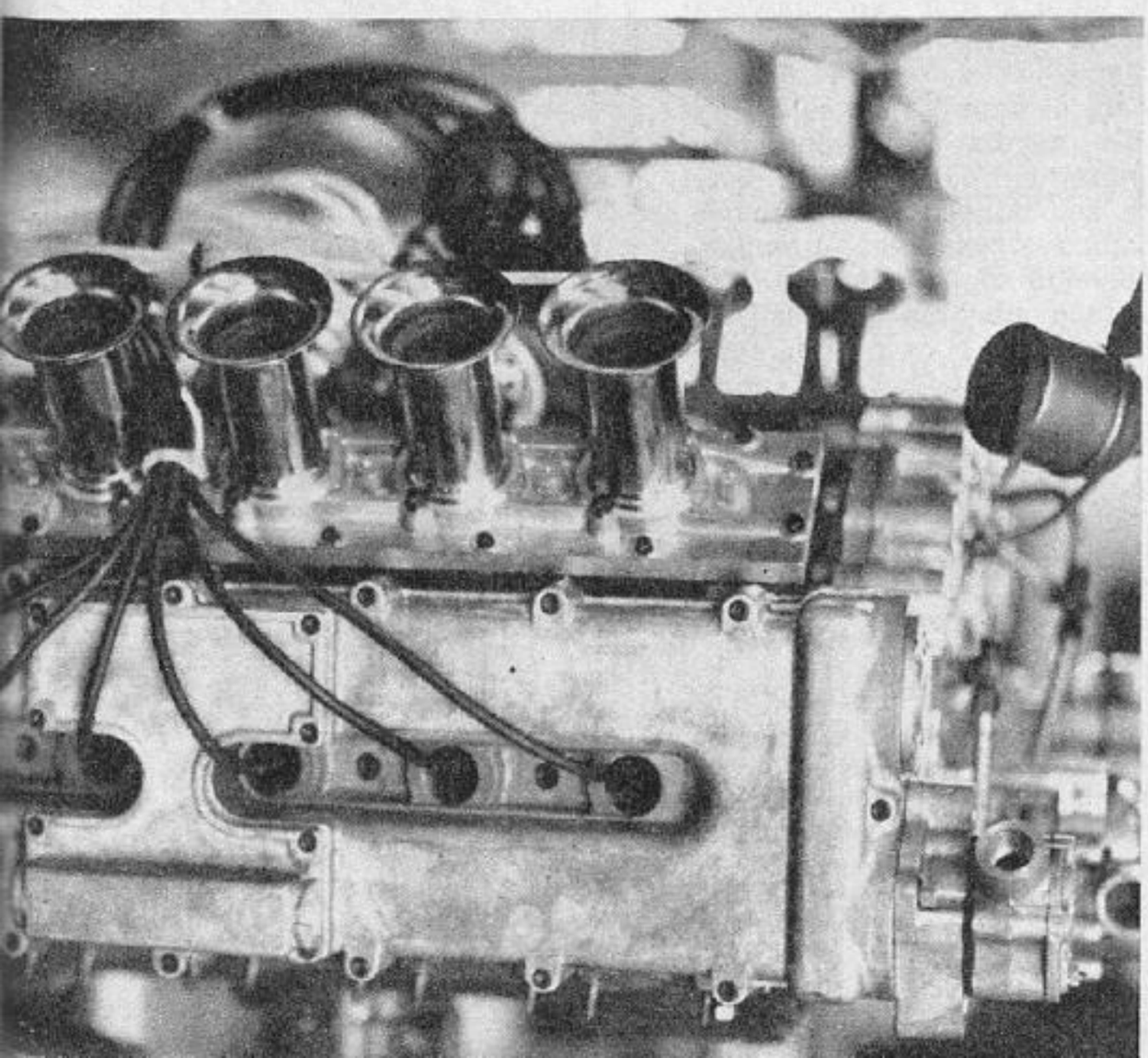
Nótese lo estrechas que son las tapas, che . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O... ¡ A F.1 !

Tras largos años de experimentación y habiendo superado etapas progresivas Tecno incursiona en F1 como constructor de un motor de 12 cilindros opuestos y un chasis ad hoc. El esperado debut -GP de Canadá o GP de USA - demostrará las bondades del nuevo monoplaza de los hermanos Pederzani





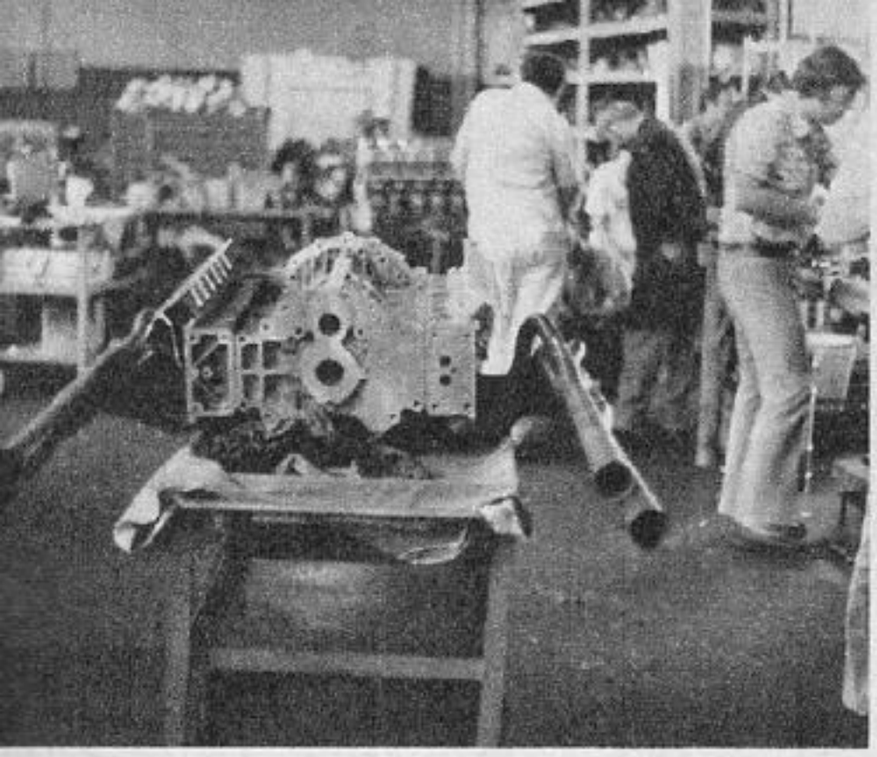
Una serie de contratiempos sucedidos a las máquinas Tecno F.2 y la presencia de los inspectores de Finanzas en las oficinas de la fábrica por un período de tres semanas han retardado la elaboración y el montaje del motor 12 cilindros horizontales opuestos que ustedes pueden ver en las fotografías de estas páginas. De no haber mediado los contratiempos mencionados, el motor podría haber estado terminado y ensayado hace más de un mes. De esa manera, hubiera sido posible ver en Monza al nuevo Tecno F.1. Y probablemente el auto debutara en el GP de Canadá.

En pocos meses, haciendo todo solos, con la única ayuda de los mecánicos, los hermanos Pederzani han proyectado y construido el nuevo monoposto, batiendo verdaderos records de velocidad en ese sentido.

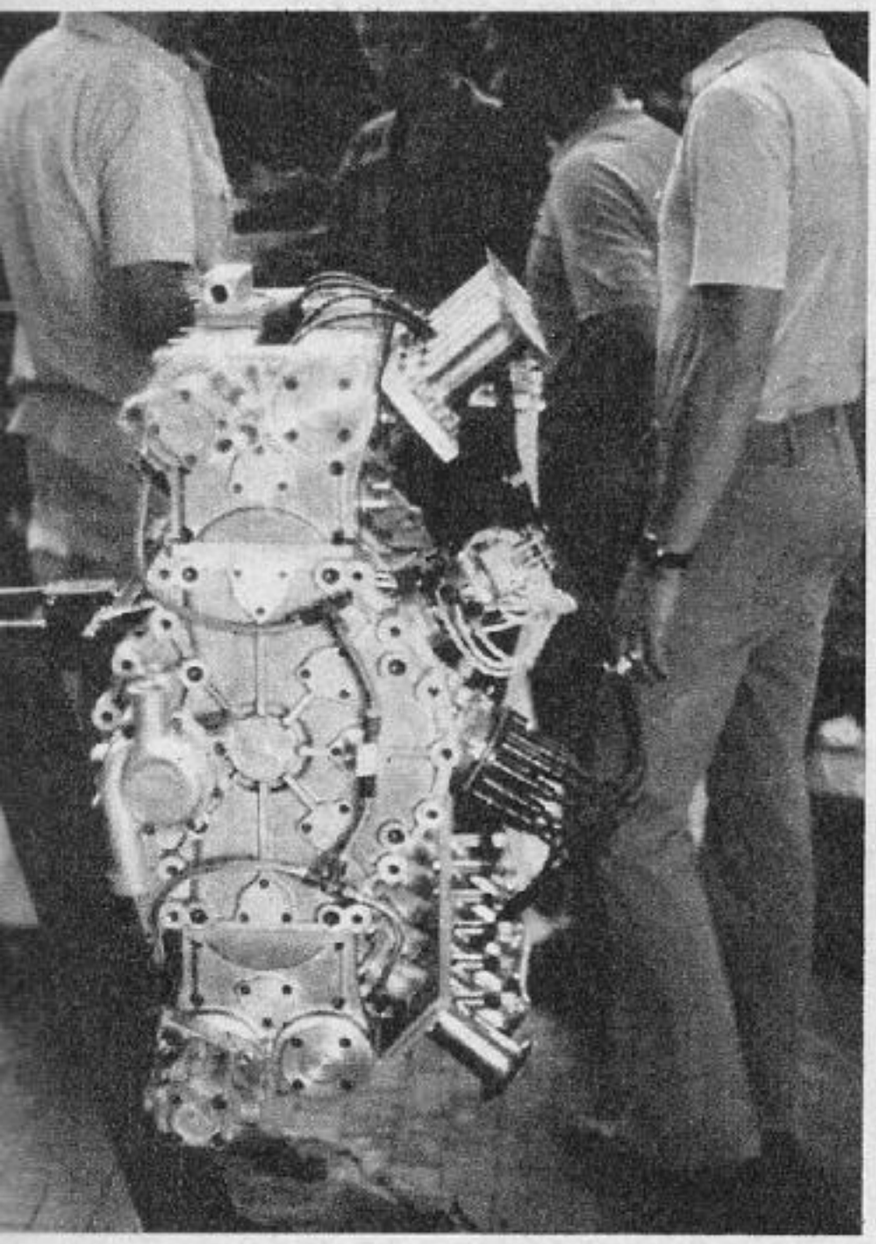
Observando el compacto —y hermoso— grupo motor e intuyendo la construcción, puede afirmarse que los hermanos Pederzani han analizado el problema desde la etapa de proyecto y dada la absoluta falta de experiencia precedente, en lo que a F.1 se refiere, se puede asegurar que los resultados obtenidos son admirables, presentando una unidad motriz que a su cualidad de simplicidad une la refinación en el tratamiento de ciertos particulares.

Dadas las premisas, sabemos que en el proyecto del nuevo motor se han tenido en cuenta como base las experiencias cumplidas con los motores de F.3 y F.2 que los Pederzani han preparado y prácticamente rediseñado cada temporada. De donde no resulta difícil prever que —luego de las primeras pruebas— la potencia y las curvas

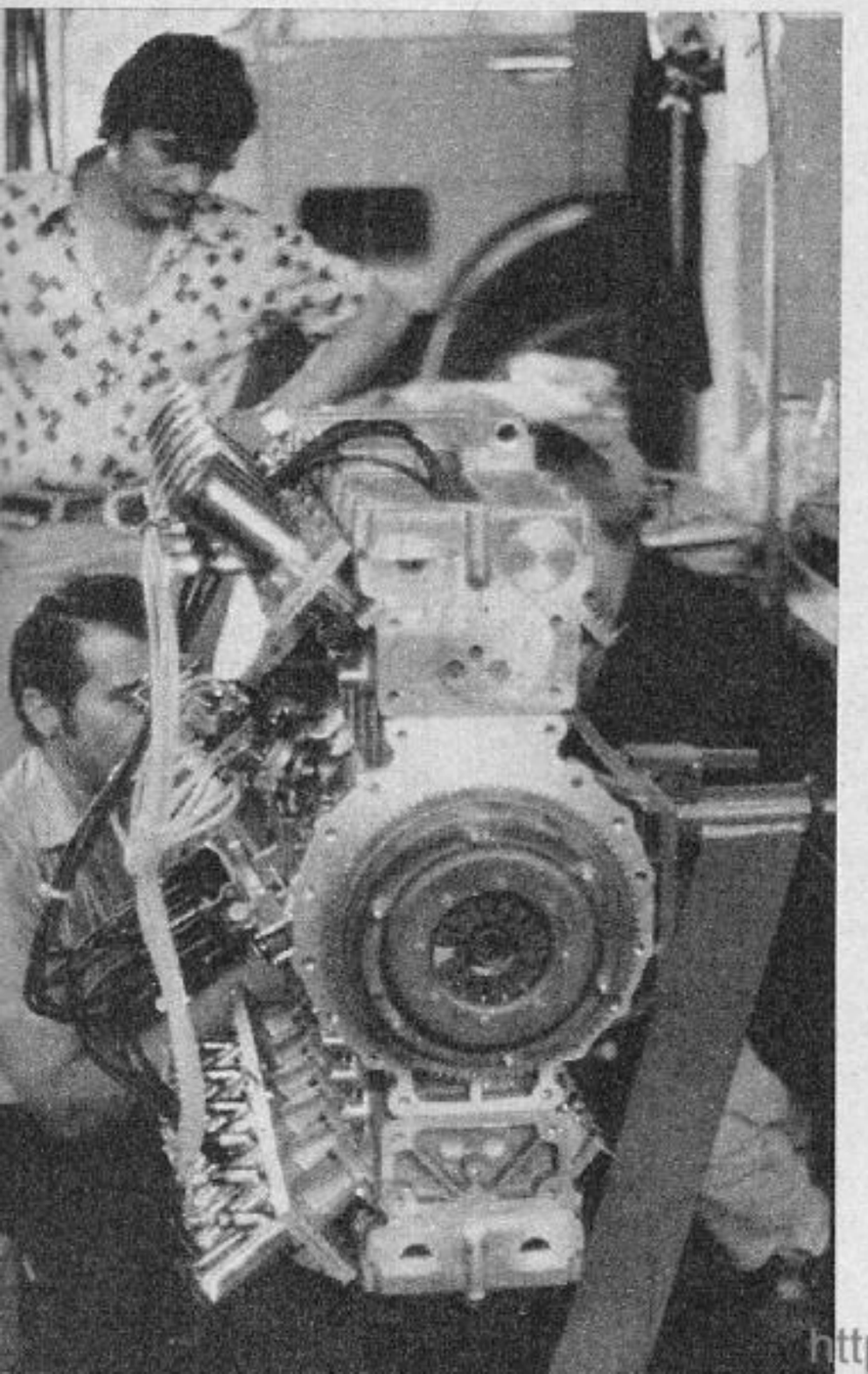
→



La disposición de los escapes corresponde al tipo "tres-en-uno", es decir tres salidas consecutivas de cilindros que convergen en un megáfono.



El motor visto desde su parte anterior. Por exigencias de montaje está fijado en posición vertical, siendo en realidad su cara superior la que en la foto se ve a la derecha.



El block visto desde atrás. Embrague Borg & Beck. Se utilizará caja Hewland.

de utilización de este motor serán de alto valor. Las primeras pruebas mencionadas se han cumplido precisamente mientras en Monza entraban en la pista —para las pruebas del G.P. de Italia— las máquinas habituales, a las que Tecno quiere prontamente sumarse como adversaria digna de respeto. Los Pederzani, habitualmente reservados, no son muy locuaces sobre este argumento, pero conociéndolos se puede intuir —solamente a través de sus expresiones— si están satisfechos o no; y el resultado es satisfactorio a juzgar por tales expresiones. Por supuesto que será necesario mucho trabajo antes de llegar al máximo rendimiento.

El block del motor —como muestra claramente la foto— presenta la distribución (a engranajes) sobre su cara anterior. Una toma de fuerza central acciona los cuatro accesorios fundamentales (bomba de presión de nafta, bomba de inyección, distribuidor y alternador) reagrupados sobre la cara superior del block, en posición central. El encendido es "Marelli", similar al sistema utilizado por Ferrari y B.R.M. La inyección de combustible —Lucas— presenta los inyectores sobre la guillotina que dosifica el aire, dirigidos hacia los cilindros. En cuanto respecta a la tradicional reserva de los Pederzani, poco y nada es lo que ha podido averiguarse.

De cualquier manera, creemos que —por lo menos durante los primeros tiempos— se mantendrá la estructura que ha dado tan favorables resultados en F.2, es decir aquella compuesta por tubos, simple y robusta, ya que en Bologna se ha constatado que no hay diferencias en cuanto a rigidez entre el chasis de tubos y una estructura monocoque o monocoque mixta, además de la ventaja de la mayor facilidad de construcción y menos costo para la estructura tubular. No resultaría desacertado del todo apostar que, en cuanto al aspecto exterior, se parecerá bastante al conocido F.2 de Tecno, el cual —no nos olvidamos— estaba a la vanguardia a fin del año pasado en la cuestión soluciones aerodinámicas. El típico "musetto" —trompa— envolvente de Tecno ha sido adoptado por las marcas más exitosas en F.1, como por ejemplo Tyrrell.

De no ser en Canadá, seguramente la veremos en el GP de USA, luego de soportar los ensayos a cargo de Tino Brambilla, quien no ha sido confirmado como piloto oficial para las carreras a correrse de este lado del Atlántico.

Pero lo que resulta importante es que el auto esté listo a breve plazo. De esa manera, los "tifosi" italianos no tendrán como representantes exclusivas a las Ferrari. Ahí estarán también los Tecno. ¡¡¡E forza, Italia...!!!



60 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos. Música funcional. Tesoros Whiskería. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento **Guemes 160/62**
Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. RESISTENCIA

Sahara
HOTEL S.A.



Servicio de Telex
Internacional 45-804 AR - HOSHA.

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

Gran Hotel de Turismo Corrientes



Av. Costanera Tel. 3841

Gran Hotel de Turismo Posadas



Bolivar 171 Tel. 2071 Posadas

Gran Hotel Cataratas



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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

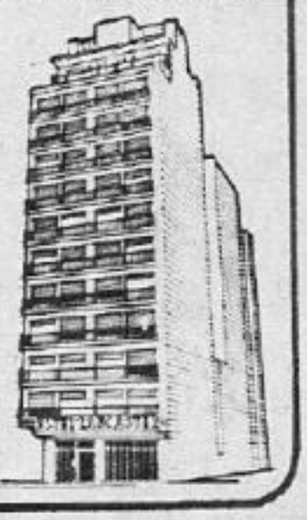
Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las más exigentes normas de categoría y confort.- Se publica regularmente en los semanarios "SIETE DIAS" "PANORAMA" y "PARABRISAS CORSA" y la produce para EDITORIAL ABRIL S.A., López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 T.E. 61592.- ROSARIO.-

HOTEL DORADO



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

URUGUAY



HOTEL LANCASTER

En la zona más privilegiada y céntrica de Montevideo. 60 habitaciones y suites todas exteriores con baño, teléfono y radio FM. Snack bar, garage, telex, calefacción central o$u 1.200 por persona.
Ibicuy 1296 esq. San José.
MONTEVIDEO Teléfonos 89808/9.

hotel Presidente



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

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

ROSARIO

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



Hotel Riviera
ROSARIO.

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

Gran Hotel MENDOZA



Modernisima Torre de 10 Pisos. Máximo confort. 90 habitaciones alfombradas con calefacción, aire acond. y T.V.- Bar Americano. Salon de Conferencias en 9° piso con gran vista panorámica de la ciudad.
Av. España 1210 (esq. Espejo) Tel. 52000, conmutad. en P.B. X.- Mendoza R. Arg.-

GRAN HOTEL CAROLLO



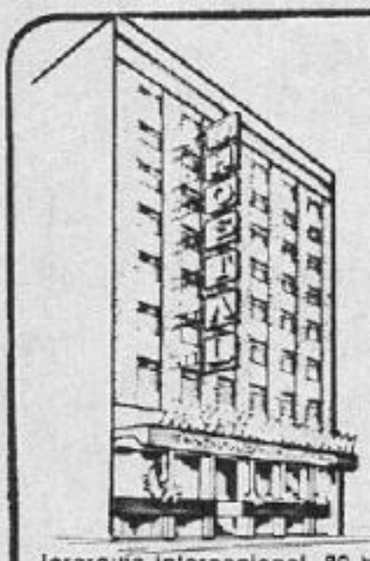
80 Habitaciones, singles, dobles, y departamentos con aire acondicionado total. Gran Recepción. Salones de Conferencias y Convenciones. Restaurant a la carta con cocina internacional. Cocheras. Prop. José Carollo.
Garibaldi 82. Tel. 48830-48625. Mendoza.

MENDOZA

GRAN HOTEL La Micela
Frente A.C.A.



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



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

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

PRESIDENTE HOTEL



Gewo S.A. Asuncion

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

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

Gran Hotel DEL PARAGUAY

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

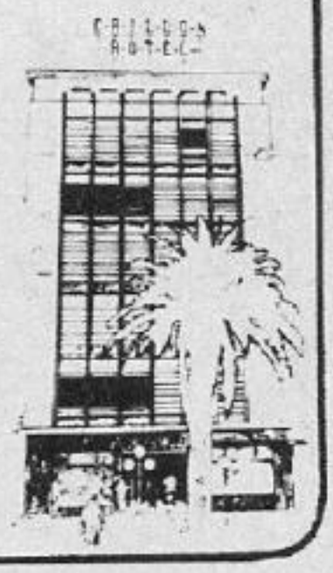


De la Residencia y Triunvirato. Telef. 20051/2 Telex. Asuncion

PARAGUAY

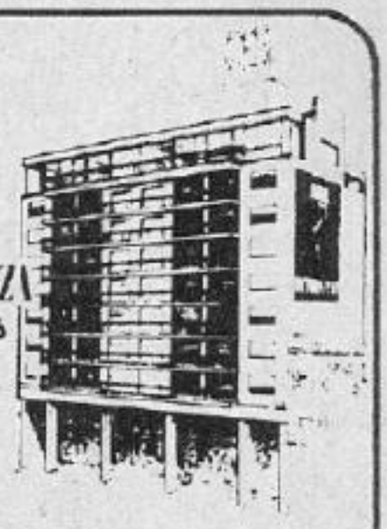
TRADICION DE GRAN HOTEL. 120 hab. de lujo y suites. Suites imperiales. Salones. Cocina internacional. **Rivadavia 85 T.E. 46093/8 46010 Córdoba.**

CRILLON HOTEL



CORDOBA

HOTEL VICTORIA PLAZA
F. ZUVIRIA 16



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

SALTA

Premier HOTEL



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

Gran Hotel Paraná

110 habitaciones de gran confort. Totalmente Alfombradas. Calefaccion. Refrigeración integral. Suites de lujo. Cafeteria y Snack Bar. Restaurante Panoramico. En el corazón de Asuncion. Incl. Gran desayuno Paraná.



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

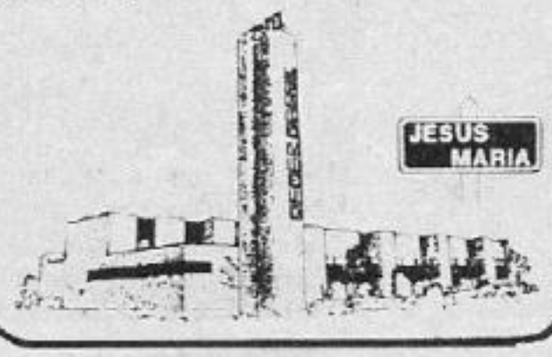
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel



el PASO VIEJO

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



JESUS MARIA

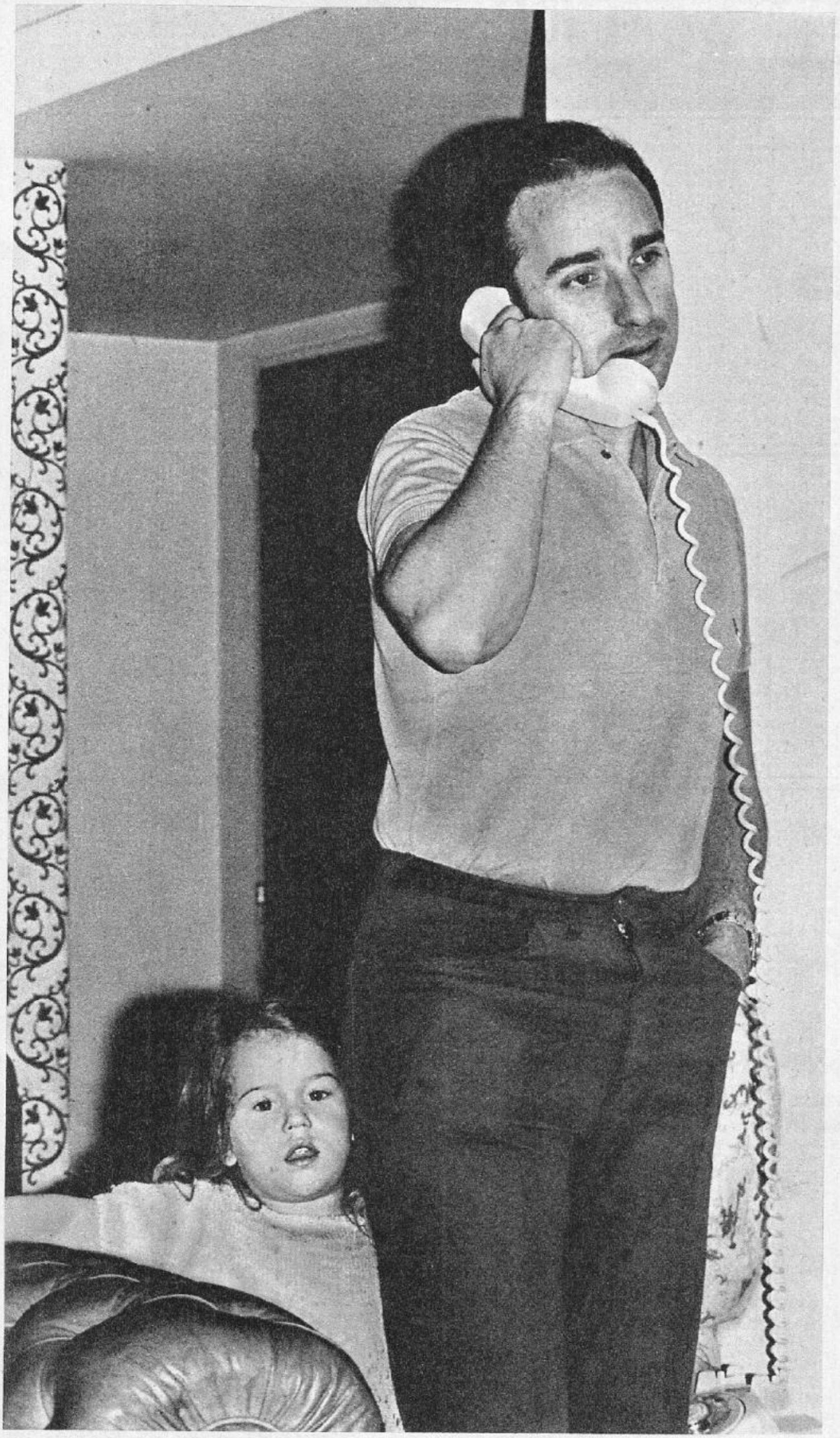
A UNA CUADRA DE LA CASA HISTORICA Y DE PLAZA INDEPENDENCIA.



VERSAILLES HOTEL

El máximo confort. 62 hab. c/baño priv. tel. Música ambiental y aire acondic. Bar TV. Salas de asambleas y proyecciones. Sala de reunión. Recepcion señorial. Suite de lujo. Garage. Telex. **Crisóstomo Alvarez 481 - T.E. 29760 - Tucumán.**

TUCUMAN





por ADOLFO DONDO - Fotos: ARMAND

El Gallego tiene dos pasiones: correr autos y hablar por teléfono. Ninguna entrevista tiene valor si no la interrumpe por lo menos veinte veces para charlar con alguien que está del otro lado de la línea. Tácticamente, esa actitud podría implicar un error, porque le da tiempo de pensar a su interlocutor. Pero no, el Gallego Cupeiro no tiene necesidad de estrategias. Es así, simplemente. Alborotado, vivo, talentoso y negociante. Nadie puede poner en duda que la tribuna lo quiere y apoya; su capacidad es innegable (y si no, pregunten por Rafaela a ver qué dicen...).

Claro que en su casa Cupeiro es otro tipo distinto del que conocen sus admiradores; fundamentalmente porque muestra la imagen exacta que le corresponde; se acaba el ídolo, y el talento debe emplearlo en otras cosas: ni su mujer ni sus hijitas le piden autógrafos. Mientras habla —no por teléfono—, suele caminar por toda la casa (un regio departamento), sentarse en el suelo, en el brazo de los sillones, en el escritorio. Con urgencia recorre —juicios mediante— el panorama automovilístico que se le presenta, en un fluir constante y satisfecho. Y lo primero que se impone es su triunfo en las 500 Millas: **"Esta vez se hicieron cortas, muy cortas. Las otras veces que gané me parecieron interminables. Pero, ¡cómo tuve que pelearla! Claro que luchar con Luis es maravilloso. Se las sabe todas; tiene todos los recursos; es un piloto completísimo. Creo que la emoción que dimos con nuestras detenciones es para el recuerdo. Al comienzo tuve pro.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SIMPLEMENTE CUPEIRO

RIVAS

blemas con mi coche: la máquina no aprovechaba toda su reserva de nafta y me vi obligado a detenerme antes de lo previsto. Luego rompimos la tapa del tanque y debimos improvisar una. Como se darán cuenta, no fue nada fácil. El Berta andaba una barbaridad". Y añade: "La carrera del domingo —dejemos de lado mi triunfo y toda la charla que les podría dar con eso— demostró muchas cosas: la primera y principal es que cualquier categoría puede andar si hay mucha plata en premios. Aquí, en la Argentina, la F1 casi no existe. Para hacer dos carreras en el año los directivos tuvieron que romperse la crisma. Sin embargo, en Rafaela estábamos todos. Las razones son obvias: promoción para los que llegan y buena «mosca». Y pregunto: además de tener la posibilidad de hacerse ver y de ganar plata, ¿a qué piloto no le gusta andar en Fórmula 1? Si tenemos en cuenta que gran cantidad de gente preparó los coches sólo para competir en esta carrera, se nos cae el alma al suelo".

A lo largo de dieciséis años de actividad, a Jorge Cupeiro le hicieron siete millones de entrevistas. Nosotros sólo queríamos que nos contara su triunfo de Rafaela y que explicara por qué no se presenta a correr en SP. Estas son sus respuestas y la clara muestra de su permanente presencia en el primer plano del automovilismo nacional

SP-BUSINESS-SP-BUSINESS

—¿Por qué no corrés en SP? ¿No te parece que con tu coche podrías arrimar y, de paso, ampliar el parque de la categoría?

—Bueno, por eso me han dicho mil cosas. La gente no se da cuenta de que el automovilismo es una actividad donde se mueve cualquier cantidad de pesos. A mí, mantener el equipo de competición me cuesta 2.500.000 pesos por mes. Y no es chiste. A fin de mes, cuando tenés que poner la guita te avivás. Como si eso fuera poco, cualquiera se da cuenta de que a la gente que me paga la publicidad no le gusta nada que Cupeiro llegue cuarto o que ande a la pesca. Quieren que gane. El paracaidismo profesional, en nuestro medio, no existe. Si ganás, hay plata; si perdés, andá a cantarle a Gardel.

—¿Creés, entonces, que la categoría va al muere?

—No, no. El hecho que Berta les pase por encima a todos no significa la muerte de los demás. Arrimar es un buen negocio; es más, podría decirte que es un **excelente** negocio, mucho más grande que el del TC. Yo pensaba correr el domingo pasado en Nueve de Julio, pero no pude hacerlo porque todavía no desarmé el F1 y están trabajando en el motor. Evidentemente, hay que reforzarlo. Yo tengo la obligación de estar a la altura de los mejores. No puedo darme el lujo de fracasar.

—¿Cuándo presentás el nuevo coche?

—Ese es un misterio. Steven desde marzo me viene diciendo siempre que todavía falta un mes. Espero poder sentarme en él antes de que comience la temporada del 72, que va a ser brava. La Sudam no va a perdonar errores ni máquinas del montón. Con la presencia de brasileños, peruanos, venezolanos y chilenos —algunos tienen máquinas importadas muy poderosas, según me han dicho—, a los tipos que ahora andan atrás en nuestro medio van a tener que darle la llave para que cierren el autódromo. Por otra parte, eso de que la categoría agoniza y la mar en coche, es mentira. Si Pairetti sacara el otro McLaren, Formisano su máquina y la Comisión General Motors los dos Chelco viejos o por lo menos terminara el nuevo, el parque sería muy superior al del año pasado. Además, en pocos meses se viene un aluvión de máquinas.

—¿Creés que aumentar los premios daría impulso necesario al medio?

—Por supuesto. Además, los dirigentes más que visión deportiva deben tener visión empresaria. Si se efectiviza la bolilla que se corrió de que el año que viene se van a correr sólo 10 carreras de cada categoría, dejando un domingo libre por mes, van a tener que juntar, a su vez, treinta clubes que puedan aportar 10.000.000 de pesos en premios. Porque si no, ¿quién va a montar un equipo de competición para correr sólo 10 carreras?

—Hace ya dieciséis años que competís. Te aburriste de ganar en todas las categorías y en Corsa se corrió la bolilla de que desde que tenés plata te volviste muy fanfa. ¿Qué hay de cierto?

—Infamias de Corsa. Estoy seguro de que detrás de eso están Mártire, Sopeña, Sánchez Ortega y otros rufianes. En cuanto a la plata, apenas si me alcanza para vivir bien. Dentro de poco pienso organizar en la Rural una exposición de autos similar a la de Mar del Plata, que espero publiciten con anticipación. Con todo lo que gane pienso poner una fábrica de morteros para bombardear la redacción de Corsa. Tengo la convicción de que el periodismo argentino me quedará eternamente agradecido.

YACHTING

DESTERRANDO PREJUICIOS

Por J. PEDRO SIEDMANN

Es muy común oir que "el yachting es un deporte para privilegiados." En esta nota se podrá usted dar cuenta de lo inexacto de tal afirmación, y de que la actividad náutica está al alcance de muchísima gente. Primeros pasos que debe dar un jovencito que se inicia en la navegación a vela. Monotipos apropiados



Espectáculo para muchos: los Cadet en un lago interior.



Tumulto de Penguins en un Campeonato Sudamericano.

En domingo soleado, durante un paseo por la Costanera, no es difícil tropezar con algún caminante que mira atónito cómo se pierde un barco en el horizonte, aunque con él parece que al instante se van los sueños de este posible futuro navegante.

El hecho de mirar un barco que navega lejos de la costa y divagar sobre la suerte que ha de tener tan feliz tripulante y su familia no significa agotar los medios para adquirir y disfrutar una embarcación. Ante todo es necesario tener en cuenta que el trámite para aprender a navegar comienza en la secretaría de un club náutico, donde otorgan amplias facilidades de ingreso para aquellas personas interesadas en practicar dicho deporte.

El problema es bastante complejo: la mayoría de estas instituciones carece de las embarcaciones adecuadas para este tipo de aprendizaje. Por otro lado, si se considera que pocos clubes cuentan con barcos de clases menores, aptas para que los niños aprendan a navegar por sí solos, el problema se agrava. Sin embargo, estos inconvenientes que debe salvar todo iniciado se superan rápidamente cuando se trata de jóvenes de corta edad que desean alistarse en las filas de los veleristas.

De acuerdo con el común de los casos, los regatistas conocidos mundialmente recibieron el primer chapuzón en la primera infancia, y como en nuestro medio se comparte aquello que "de chico todo se aprende mejor", aquí consignamos los pasos que debería realizar todo principiante en el deporte que nos ocupa:

1º Como ya apuntamos, hacerse socio de algún club náutico donde haya juventud y entusiasmo.

2º Frecuentemente, los padres sacan a navegar a sus hijos con la sorpresa de que las preguntas de los menores son demasiado científicas para un veterano de la vela que "a gatas" si logra sacar su barquito de la amarra. En tal caso es conveniente inducir al hijo a que pregunte a gente que tiene más conocimientos y experiencia en la materia.

3º El niño, incentivado cada vez más, deseará un monotipo de su propiedad para experimentar por sí mismo y arreglarse aunque más no sea a los tumbos, hasta que lo domine.

Es aconsejable que este período de iniciación en barcos de pequeño tamaño lo haga con una persona de ciertos conocimientos, para poder así asimilar más; no obstante ello, en algunos casos los niños pueden agarrarle la mano al barco por sí solos.

Desgraciadamente, hay pocos clubes que cuentan con barcos menores de su propiedad, para que los iniciados puedan aprender a navegar. De allí que la mayoría de los padres compran un barco (que para empezar puede ser de segunda mano); de otra forma, los hijos mismos establecen una amistad con niños de su edad que tengan embarcaciones y logran así empezar a navegar con ellos.

Ahora bien: según el consenso general, el yachting es un deporte muy costoso, por lo tanto reservado para privilegiados. **Nada más errado.** Creemos que las clases de barcos en las cuales los niños pueden aprender con facilidad a navegar son las siguientes: OPTIMIST (5 a 12 años), CADET (8 a 15 años), PENGUIN (9 años, y hasta que supera su segunda juventud).

CLASE OPTIMIST: es un pram (pequeño velero) de 2,30 m de eslora con una sola vela de aparejo tipo cangreja. Muy liviano (aproximadamente 40 kg), fácil de construir, inclusive un aficionado lo puede hacer, y bien. Con mayor razón si tenemos en cuenta que nació en Florida (EE.UU.), donde los miembros de un club efectuaban competiciones por las calles y plazas de la ciudad, donde utilizaban como vehículos viejas cajas de jabón a las que habían montado ruedas y agregado una vela. Posteriormente, tales juegos fueron prohibidos por las autoridades locales, dado el peligro y molestias que causaban al tránsito. Poco tiempo después el diseñador Clark Mills ofreció al club los planos de una embarcación hecha también con materiales procedentes de las mismas cajas de jabón y a la que denominó Optimist.

Este monotipo, ideal para niños de 5 a 12 años, tiene la ventaja de que en él se pueden largar solos sin problemas y seguro de que con unas pocas indicaciones van a salir adelante. Además, el Optimist puede navegar hasta en un lago, embalse u otras aguas interiores. Esta clase está muy difundida en el mundo entero y es de reciente implantación en nuestro país, donde ha encontrado un gran eco debido a sus cualidades como barco de iniciación.

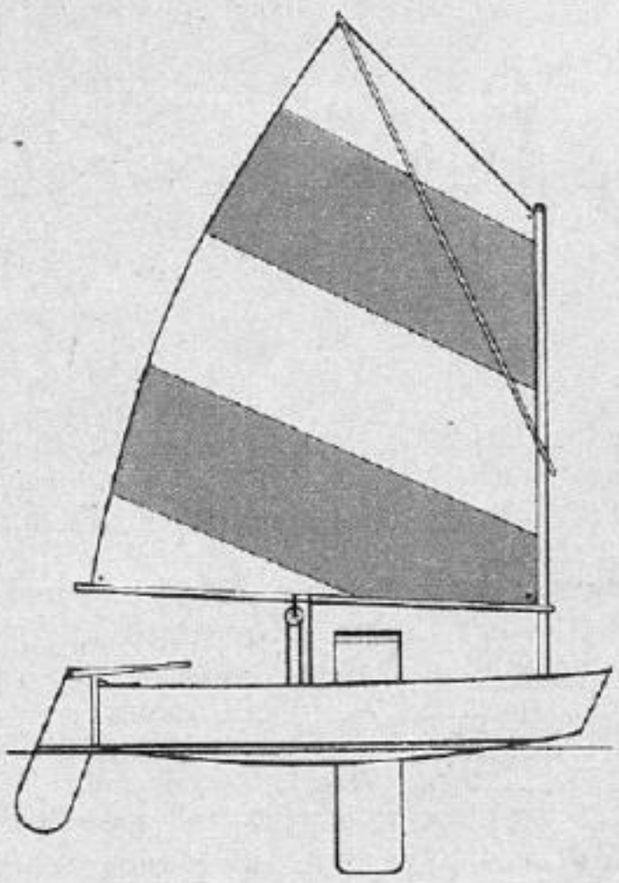
Su precio puede oscilar alrededor de los m$n 75.000; este monto puede disminuir si uno se anima a construirlo (con dedicación es posible). Pese a su sencillez, esta clase de barcos organiza regatas y aun campeonatos internacionales de trascendencia, de los cuales han surgido relevantes figuras.

CLASE CADET: este diseño, recomendable para mayorcitos, es algo más complejo debido a que tiene tres velas: mayor, foque y spinnaker. Esto, que teóricamente los complicaría, no tiene nada de difícil y contribuye a que el que navega en esta clase conozca y trabaje personalmente, desde que empieza, estas tres velas.

Su eslora total es de 3,20 m, pesa 70 kg y tiene la característica especial de ser estanco, lo cual significa que, en caso de tumbarse, por sus propios medios se puede reflotar. El casco es de madera y su precio aproximado es de m$n 200.000. Es en Europa donde está más desarrollada esta clase.

CLASE PENGUIN: éste es el barquito que disfrutan los mayores y teóricamente es propiedad de sus hijos. Es factible y muy normal, en competencias internacionales, que naveguen en un Penguin una persona mayor

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba: Esquema del OPTIMIST con su aparejo de vela tipo cangreja.

y un niño que apenas se alza "un palmo del suelo". El caso es muy demostrativo: el último campeón mundial tiene 42 años y corre con su hija de 11 años.

La eslora del Penguin es de 3,50 m, su aparejo es del tipo cat y la construcción del casco puede ser fabricada en madera o plástico. Este último material exige menos mantenimiento.

El costo de un Penguin de segunda mano (en buenas condiciones) puede variar entre los m$n 150.000 y 250.000. Actualmente esta clase está muy difundida en nuestro país y el polo de desarrollo internacional se encuentra en los Estados Unidos.

Estos tres tipos de barcos tienen la característica común de ser muy livianos (máximo: 70 kilos) y de poco calado, con lo cual se consigue facilidad de movimiento y trasporte, además de la posibilidad de trasladarse con él a cuestas a cualquier lugar donde haya un "charco hondo". Por otro lado, son de muy buen comportamiento en río abierto o, inclusive, en el mar, siempre y cuando las condiciones no sean en extremo rigurosas. Nuestra buena intención es que estas nociones fundamentales acerca de barcos de pequeño porte puedan ayudar a concretar muchos sueños y a tomar una decisión si es que se tiene algún interés en aprender a navegar. Desde ya se puede afirmar que las puertas están siempre abiertas para todo buen deportista, con mayor razón si se trata de fomentar jóvenes valores... del yachting

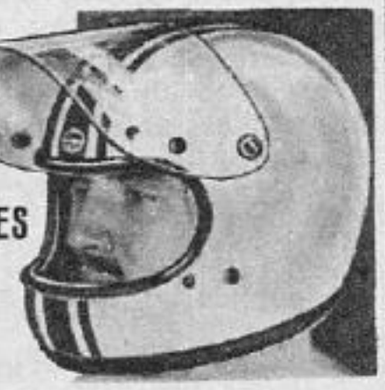
Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989.

VELOZ TIGRE
• AUTO RADIOS
• AUTO STEREOS
• RELOJES TAXIMETROS
SERVICE TECNICO ESPECIALIZADO
AVDA. ROCHA 402 • TIGRE

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

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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL

Tableros especiales para FORD FALCON
CASCOS INTEGRALES

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD
ESUSEN ARGENTINA S.A.C.el.
Paraná 734, Capital, Tel. 44-9178 • Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
Peritajes - Asesoramientos
Ajustes - Reparaciones integrales
Garantizamos su funcionamiento
MARIO MUZZIN \ OSVALDO PARDAL
QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T. E. 795-8243
A ½ cuadra Maipú 700

otro impacto
DAVID®
NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000
CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE
BIODO - SODIO
UNIVERSAL 7" Y
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

Art. 2000
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S.A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671
SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

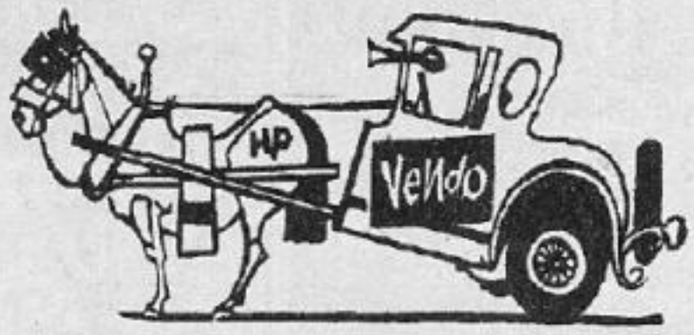
B.W. U.S.A.
LATEX CON SILICONA HUMEDO
ALGO DISTINTO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego / WARNES 1487
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital / T. E. 54-0410 - Cap.
PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS PARA
PEUGEOT

CASA ADHERIDA A CREDITO LONDON CARD
Modelistas exclusivos

"TUERCAS"
PEUGEOT 404-504
Aumenten
POTENCIA... PIQUE...
Cambiando sus habituales Resortes de bujías por:
RESORTES ELECTRONICOS 8 K.
Con Aleación especial (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) y adiós problemas de humedad en Encendido, adiós Rateo.
Interior envíe cheque ($ 19,50) Orden Electrónica 8 K.
LAVALLE 2257 - Local 19 - Bs. As.
Recibirá un juego por encomienda Postal, como "Cientos" de "Tuercas" satisfechos. Se consigue en casas de Repuestos "Peugeot".
Caaguazú 2261 (Lanús E.) - Warnes 1102 - Av. Los Incas 5381 - Herrera 890 - Juan B. Alberdi 7245 - Av. Constitución 1049 - Juan B. Alberdi 3016 - Alberti 1117 - Juan B. Justo 6513 - Pichincha 1657 - Sarmiento 3901 - Warnes 784 - Reconquista 1156 Avellaneda 1786 - Cabello 3363 Montevideo 623 - Av. Gaona 1891 (R. Mejía) - Rivadavia y C. Pellegrini (Cnel. Pringles) - Av. Mitre 4780 (Avellaneda) - Av. Los Incas 4329 - Capdevila 2927 - Paseo Colón 1379 - Av. Mitre 1436 (Avellaneda) - Av. Pavón 787 (Avellaneda) - H. Yrigoyen 3072 San Isidro 701 (Rivadavia - Pcia. de Mendoza) - H. Yrigoyen 31 (Rojas Pcia. de Bs. As.) - J. B. Justo 3295 Viamonte 1505 - Representante Zona Sur. Auto Náutica Sur, Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca).

AVISOS corsificados



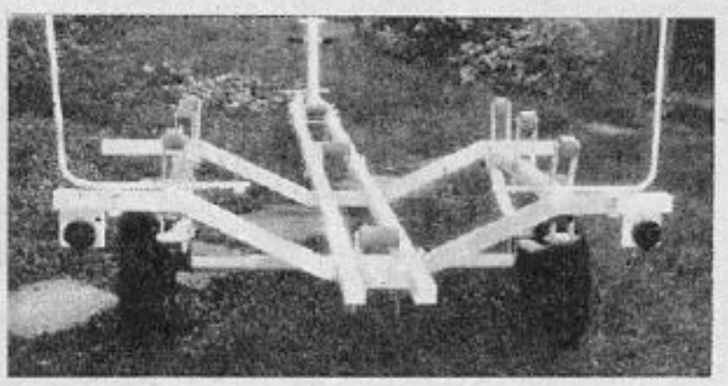
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

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

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

TRASLAR TRAILERS. Capacidad 600 kgs. Enganche a bolas. Galvanizado. Luces. Apoyo tipo rodillos o cama, $ 1.250.



También se alquilan $ 30 por día. Teléf. 743-7876. Después 20 horas.

RENAULT 1093 GRUPO 2. Subcampeón zonal entrerriano 1970. Actual puntero zonal santafecino (ganador en Rosario, Ceres y nuevamente en Rosario). Se ven-



de al contado, únicamente, o se permuta por chasis F.4 y diferencia a convenir. Tratar: "AUTO PEÑA TABU", Bavio 350, Paraná (E.R.), teléfono 17447.

PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo terminado a medida. Garbarini Vehículos



Especiales. Calle 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata.

MG SPORT 1954 VENDO. Teléf. 743-0949 ó 743-1868.

ANGEL DI NEZIO vende Cupé Fiat 1500 modelo 1967, anexo "J". Jaula, tanque de nafta grande, servofreno especial, llantas de magnesio y motor cero. Tratar: Angel Di Nezio, Rivadavia 159, Tres Arroyos. Teléfono 4733.

CUPE FORD 39 TC. Vendo. Ex "Suky" (Ernesto Scally). Unica en el país. Impecable. Lista para correr. Tratar: Fitz Roy 1844, Capital. Teléf. 771-4329.

En la imposibilidad de poder correr con dos autos a la vez, César Malnatti **VENDE SU LIEBRE** ganadora de TC al mejor postor. Ver en Mitre 280, San Miguel.

AMIGOS CACHON Y ENDELLI andan a la búsqueda de fábrica de Contacs. Con suerte, empapelan todos los autos del mundo en poco tiempo. Llamar al 740-3333.

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

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

PEUGEOT 404-504 AUMENTA POTENCIA. Mejora encendido. Resortes electrónicos para bujías 8 K. Interior envíe cheque (19,50) orden: Electrónica 8 K. Lavalle 2257, Local 19, Bs. As. En Capital: Repuesteros Peugeot.

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

FORMULA "4" CRESPI RENAULT completo, Tulia 10, caja Meriggi. Un regalo. $ 850.000. Llamar al 87-2810.

VENDO MANUALES, FOLLETOS, fotografías de automóviles, camiones, motos, guías de turismo, mapas de todos los países. Mario Vagani, 20 de Septiembre 139, 5º piso, departamento 2, Capital. Teléf. 28-3416.

VENDO KART LISTO PARA LARGAR. Estado impecable. Datos: Chasis nuevo sin golpes, motor D'Arminio, gomas de 4 y 5 pulgadas. Dirigirse a Gran Bretaña 350, Libertad (Merlo).

FORMULA 4. Concurso de pilotos: duración 5 meses. Abierta la inscripción. Vacantes limitadas. Informes: Boedo 420, 1ér. piso, Of. 5, Lomas de Zamora.

MULTIPLE ADMISION TORINO para un solo Weber horizontal. Más potencia. $ 400. Monroe 2532, 782-6682. Sr. Vilches. Capital.

PISTA AUTOMODELISMO vendo completa. 11 metros. KARTIN BARATO. Teléf. 88-4028. Llamar después de las 16 hs.

VENDO O PERMUTO por auto particular. F.4 Crespi Renault, caja Meriggi, c/traller. Rivadavia 11840, Ciudadela. Tel. 653-0058.

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

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

FORMULA 4. TULIA 8. Motor Renault. Vendo urgentísimo o permuto. Nuevo. 3 carreras. 45-3701 ó 783-2897.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El domingo próximo se disputará la Vuelta de Chivilcoy, sobre un circuito de 128 kilómetros de extensión. La carrera será a cuatro vueltas para completar 512 kilómetros de recorrido. Otorgará puntaje para el campeonato en la escala 9, 6, 3 y 1 ya que supera el mínimo de 500 kilómetros estipulado por el reglamento para otorgar esa escala.

Debido al paréntesis que se creó desde la última carrera de Los Cóndores se espera que el número de concurrentes sea abultado. También sin duda contribuirá a ello el hecho de encontrarse Chivilcoy en una zona estratégica cercana a muchos pilotos.

La carrera dará comienzo a las 10 horas, cosa que facilitará la concurrencia de la gente, especialmente la de Capital Federal, qu de esa forma no tendrá que madrugar tanto.

TURISMO NACIONAL

La Peña Automovilística del Parque Comunitario Deportivo de Justiniano Posse organiza para el próximo domingo una reunión de la categoría con puntaje para el Campeonato Argentino.

El escenario de la prueba será el tradicional circuito semipermanente de 7.100 metros totalmente pavimentado.

Podrán participar los automóviles que se encuadren dentro de las categorías "A" y "B" del reglamento de TN.

Conforme al reglamento, los horarios de cada una de las pruebas serán los siguientes:

1ª Serie Clase "A"	9,30 hs.
1ª Serie Clase "B"	10,20 hs.
2ª Serie Clase "A"	11,20 hs.
2ª Serie Clase "B"	12,10 hs.

MAR Y SIERRAS Y CAFETERAS

El Auto Moto Club de Mar Chiquita hará disputar el domingo competencias con puntaje para el campeonato que fiscaliza la A. Z. A. (Asociación Zonal de Automovilismo).

Las pruebas se desarrollarán en el circuito Parque Municipal ubicado en dicha localidad sobre la ruta nacional Nº 2 a la altura del kilómetro 341.

FIAT, CITROEN Y MODELOS '31

En el Autódromo Municipal de la ciudad de Lobos tendrá lugar el domingo próximo una reunión para las categorías Fiat 600, Citroën 2 CV y Cafeteras hasta modelo 1931.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En el circuito de Monsport se disputará el próximo domingo el Gran Premio de Canadá. La carrera contará con puntaje para el ya definido Campeonato Mundial de Conductores.

AUTODROMO DE LAS ROSAS

Los días sábado y domingo próximos se llevarán a cabo los actos programados con los cuales quedará inaugurado el autódromo de esa localidad.

El programa incluye la disputa de competencias para Mecánica Argentina F-1 y F-2 y para la categoría promocional Limitada.

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

sugerencias PARABRISAS CORSA

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

TODO PARA SU citroën
REPUESTOS
"SAMMY"
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS
Envíos al interior
ABIERTO:
Sábado hasta las 20 horas
Domingo hasta las 13 horas
MARMOL 2089/99 - CAPITAL

¿BUSCA REPUESTOS?
TENEMOS RESPUESTA
FIAT RP
NACIONALES E IMPORTADOS
Precios especiales para mayoristas
EN NUESTRO NUEVO LOCAL RECIEN INAUGURADO
AV. MITRE 98 esq. Méjico
Florida Oeste - T. E. 740-7446
Solicite cotización - Envíos al interior

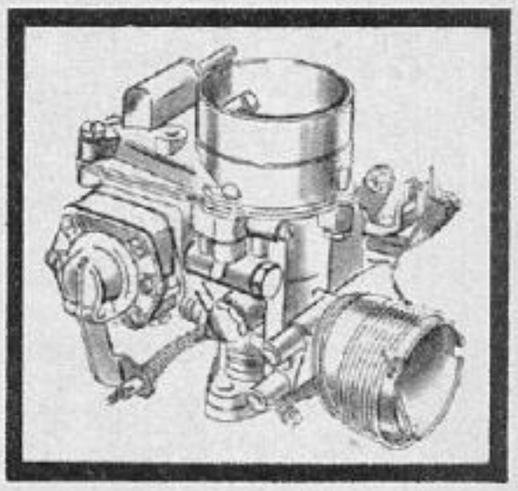
butacas
lintap MR y... nada más
Modelo Universal Reclinable
TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

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. Venga sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Somos distintos y muy expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29 - T. E. 23-8913/5673
Estacionamiento propio: Salta 1167
SABADOS: ABIERTO TODO EL DIA

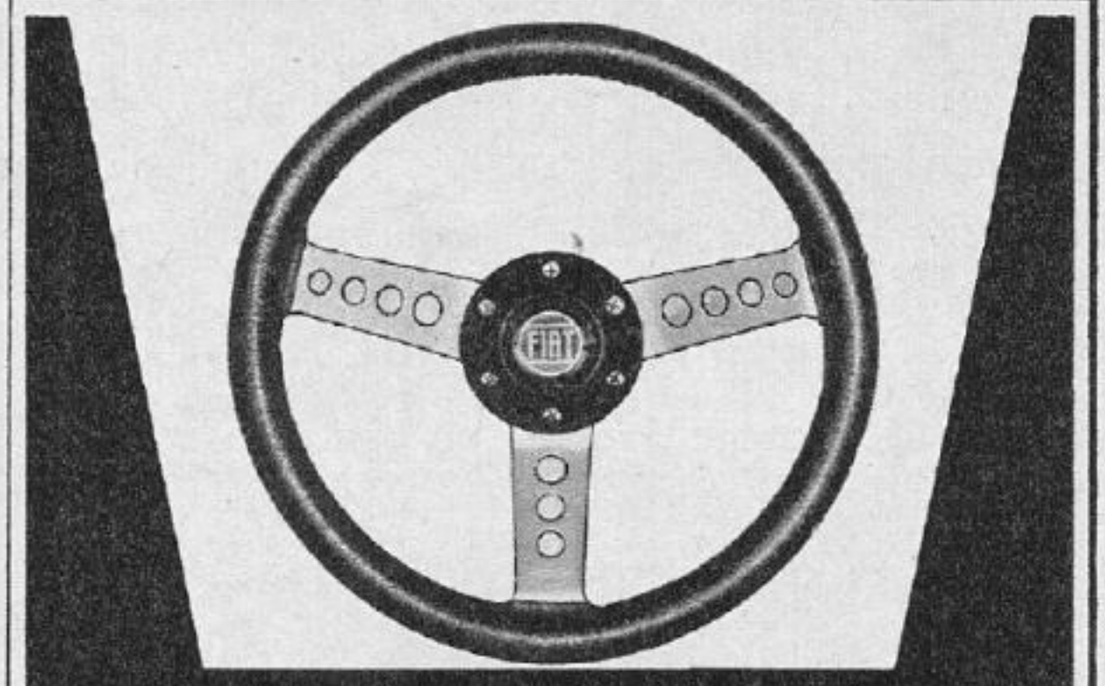
fundas

FIAT 600	$ 89.-
CITROEN	$ 104.-
RENAULT	$ 105.-
DI TELLA	$ 109.-
RAMBLER Ent.	$ 114.-
VALIANT	$ 116.-
FALCON	$ 117.-

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



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



modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo
VOLANTE
F 5.000
Sandrini
Fabrica
BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 · BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

Con el aceite no se juega.



No haga experimentos raros que pueden costarle muy caro.

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

Porque Supermóvil protege por su alto índice de viscosidad, que se adecúa a cualquier cambio de temperatura.

Además, mantiene el motor más limpio.

Pero lo más importante es que es el único aceite que usted siempre podrá encontrar en donde lo necesite.

Porque sólo YPF está en todo el país.

Por eso, no corra riesgos.
Cargue Supermóvil.
Y vaya tranquilo.

YPF

supermóvil

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

E.A. PERSKY PUBLICIDAD ACCOUNT 1

Las punteras



En carrera, ganan. En paseo, ganan.
En diseño, ganan. En potencia, ganan.
Pagliettini . . . las punteras en todo!
Ingeniería náutica año 1999,
diseños acuodinámicos.
Motores compactos con más economía
de combustible y mayor potencia
por centímetro cúbico.

diseño **PAGLIETTINI**

potencia **MERCURY - MERCRUISER**

Las mejores... en todo!

Importante red de Agentes (los macanudos . . .) con planes de venta realmente . . . bárbaros!

Capital: Eurocamping, Paraná 761; Laprida S.A., Laprida 2150; Náutica Flores, Rivadavia 6556. **G. Bs. As.:** Paillot Náutica, Av. Libertador 15701, S. Isidro; Alberto Regnicoli & Cía., Av. Libertador 2074, S. Fernando; Marina Piccola S.A., Av. Libertador 1980, Olivos Aulicino A., Quinta D. Tomás, R. Paraná Mini, S. Fernando; Nautimar S.A., Liniers 290, Tigre; Doli C., A. Brazo Chico, Vía C. S. Fernando. Lancha Galofré. **La Plata:** Romero H., Calle 7 esq. 531. **Rosario:** Arturo Turisendo, Tupungato 1481. **Mar del Plata:** Manuel Valdez, J. B. Alberdi 2536, 9º A. **Sta. Fe:** Bieler N., Rivadavia 3501. **Córdoba:** García Velazco, Av. M. T. de Alvear 24. **Río Cuarto:** Gayoso y Villegas, Maipú 1752. **Mendoza:** Giannacari-Iudica, Av. San Martín 504. **E. Ríos, Paraná:** García Girard, San Martín 693. **Colón:** Náutica Colón, San Martín 399. **Federación:** Burna N. A., Bmé. Mitre 191. **Misiones, Posadas:** Náutica Leo, Belgrano 125. **Salta:** Corralón San Antonio, Av. Chile 1450. **Tucumán:** Monza S.R.L., Av. Sáenz Peña esq. Piedras. **Corrientes:** Koppel & Unger, Mendoza 822. **Formosa:** Aut. Norte, España 602. **Bariloche:** Confort, Villegas 137. **Chubut, Trelew:** Wimac, España 37.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

El Dodge 1500 tiene un corazón igual al suyo.

Un corazón temperamental. Noble. Afectivo. Igual al suyo.

Nostálgico. Agresivo. Generoso. Igual al suyo.

Tiene un impulsivo motor supercuadrado de 1.500 c.c. de cilindrada.

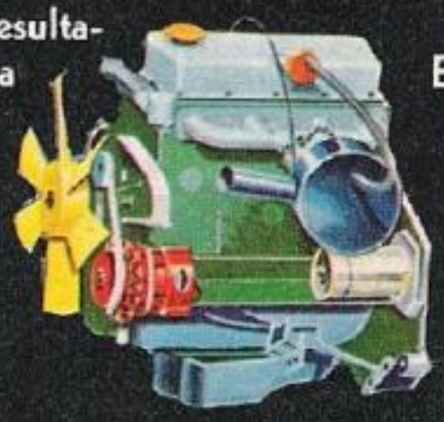
Y toda su potencia es fácilmente controlable desde el volante.

El Dodge 1500 también sabe detenerse a tiempo. Para ello tiene potentes frenos a disco.

La tenida es excepcional. Resultado de la suspensión delantera independiente y trasera Link-bar.

La caja de cuatro marchas sincronizadas es una seda.

Tiene palanca al piso.



Confortables butacas delanteras.

Y un tablero con instrumental de rápida lectura.

El Dodge 1500 no tiene límites para su imaginación.

Puede devorar kilómetros en la ruta. O llevar a los chicos al colegio. Todo es posible con un corazón igual al suyo.

DODGE 1500

Para toda la gente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com