$ 1,50

N° 290

SP: DESPUES DE SAN JUAN

CORSA

Del 9 al 15 de noviembre de 1971

Luis Di PaLma O.t.

Los ruidos de la noche

por M. B.

HOLA HORACIO, CHAU MONDY, IUJU

Lo que fue la inauguración de Martelli, el Señor nos ampare. Hace un año (doce meses, catorce días y algunas horas) que está preparando su espectáculo lírico-bufo-bailable inspirado en el Verne nuestro de cada infancia y finalmente el miércoles (20 de octubre) la cosa eclosionó en **premiere** con tutti le fuochi. Pero a la tarde de ese mismo día no tenía ninguno (los focos) prendido: un súbito corte de luz o sobresalto general de tapones dejó a oscuras el ámbito nocturnal de Bossa Nova, donde a las 23.30 debía comenzar "La vuelta al mundo en ochenta minutos", y no había comedido a mano dispuesto a solucionar el asunto. Horacio Martelli, viejo navegante de tormentas instruido en las prácticas del budismo zen (No - te - preocupes - porque - todo - tiene - solución - menos - una -



La vuelta al mundo en Bossa Nova

cosa - y - esa - no - importa - porque - no - tiene - solución), trepó a una escalera y se encargó personalmente de poner las luces en funcionamiento. No fue fácil, y estuvo trajinando allí con pinzas, esparadrapos y tanteos pragmáticos ("a ver cuál enciende cuando conecto estos dos cablecitos... —¡flashhh!—; me parece que éste no era", etc.), mucho más tiempo del previsto, de manera que de pronto miró para abajo y ya estaba lleno de invitados. Este impecable de la noche nacional, trepado en una escalera con rudo atuendo de lunfa manual. "Hola, Horacio", alcanzó a saludar (a Horacio Rodríguez Larreta); "chau, Mondy" (a uno que se parecía mucho a Mondy Eichelbaum). "Y después seguí trabajando entre el cablerío, que no era cuestión de ponerse nervioso." Gracias a lo cual la obra (una deliciosa comedia musical protagonizada por Owe Monk, el disc jockey Mario Damonte, Mayenka Nowak, Mario Alarcón y otros) se estrenó efectivamente, casi a la hora señalada. Entre la multitud de espectadores (todos divertidísimos) viose el perfil aguileño de David Stivel, el respingado de Marilina Ross, el TV-man Vallejos (con nativa fuerte de caderas) y la sólida silueta de Jaime Potenze. Al terminar, un joven irredento de cara con pelos mostrábase enfadado. "No le gustaron mis hippies porque no tienen el glamour de Hair: yo los muestro amariconados, ligeramente anticuados y emisores de efluvios fesandés", explicó Martelli. Que controló todo como un duque pero después ahogó copiosamente sus nervios en scotch vernáculo. Su estupendo show (lleno de humor del mejor nivel) se repite todas las noches alrededor de las 23 horas.



JONAS & Co.

Carlos Dines es uno [illegible] del esplendor noctívago de [illegible], decorador de sus mejores night places. Ahora produjo su obra maestra, la boîte Jonas & Co. (Rivadavia 14424), cuyo interior reproduce con escalofriante fidelidad (y reconfortante buen gusto) la atmósfera de un navío del siglo XVIII. Maderas, sogas, barriles, cañones, faroles marineros, balaustradas, envueltos en la suave penumbra Dines style, con muchos rinconcitos ad hoc brutales. Lleno de desniveles en el delirio de los hot pants. Y un trago llamado Jonás que es jona.



El ambiente de Jonás

REGRESA, DULCE GERMANA

El año pasado la semidiosa germana y modelo argentinische Silke Hummel se fue a París por quince días. Los hados le sonrieron (todos) y casi por casualidad se presentó en un concurso, y un jurado (donde estaban Salvador Dalí y Jacques Charrier) la proclamó Reina del Pret-a-porter. Desde entonces, esta beauty pampeana cobró notoriedad en los dorados círculos inaccesibles de la moda francesa y fue vista tupido junto a Salvador Dalí, habitando perezosamente un lujoso departamento en la rue Molitor. Ahora Silke anunció una breve (veinte días) visita a Buenos Aires: llega el 19 de diciembre; varones, temblad.



Silke Hummel con Medina Castro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 290. Del 9 al 15 de noviembre de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
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 Armando Rivas y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Norberto J. Lema y Carlos Alberto Romanó
FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa).
Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroceк
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director: Jorge Alberto Quercia
Supervisor: José Alberto Rivas
Promotores: Juan Carlos Morel, Alberto Oliveira
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

Después de casi todo un calendario donde SP nos mostró defectos, fallas, dirigentes no muy compenetrados de los problemas que acosaban a la categoría y una abulia general por parte de pilotos y aficionados, llegó lo que muchos llamaron el "momento crucial" o la hora de la verdad. La carrera que marcaría un rumbo, un cambio dentro de los esquemas de una carrera de SP, que sería la encargada de mostrar mejoría o en su defecto —y para alegría de sus detractores— dar un paso más hacia el inminente funeral del que se hablaba desde hace tanto tiempo. Ese privilegio, bastante amargo si se quiere, lo tuvo San Juan hace quince días.

Ya en su momento opinamos sobre los pro y contras de la última prueba de SP, pero vale la pena insistir para dejar establecido que debido a las circunstancias —y a los brasileños— la del Zonda fue la carrera más entretenida que se vio en el año y sólo comparable a la del autódromo de Buenos Aires por razones similares: el duelo Pereyra Bueno-Di Palma. Necesitamos de los brasileños y eso ha quedado clarito desde principios de este opaco 1971. Caso contrario... ¿qué serían las carreras de SP? Sin duda un auténtico paseo para Di Palma que se erigió en esta temporada como el dominador absoluto de la categoría y demostró por otra parte que es el único piloto que tiene todas las condiciones dadas para entenderse con un SP de 350 HP y ser siempre el patrón por más desbocados que sean los caballos.

Sabemos que somos temáticos. Muchos preguntan si es sólo Di Palma el que corre en SP. Si sólo lo que sucede entre el brasileño y él, es lo importante de las carreras. Si es lo único importante o lo más. Sin Pereyra Bueno no hay carrera porque nadie le hace sombra a Luis. Y como Luis existe, nadie puede hacerlo desaparecer para lograr un equiparamiento en las condiciones de carrera de SP. Existen y hay que aceptarlos, no hacerlo es ser necio o muy poco realista.

Después de San Juan y con un panorama no muy claro para lo que nos falta de 1971 podemos separar en tópicos concisos lo que está sucediendo en SP y planear o prever lo que pasará de aquí en más.

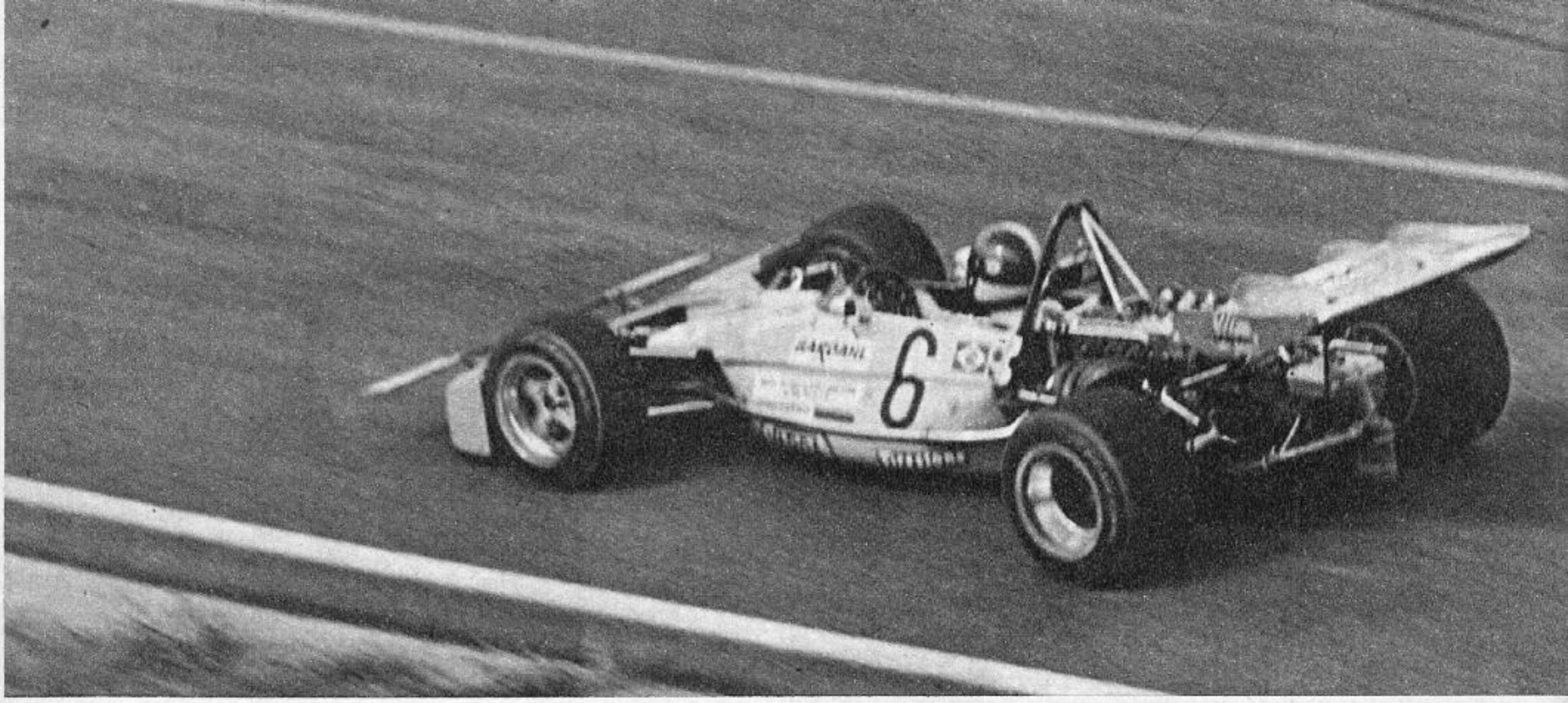
1) **Brasileños.** Dadas las condiciones en que se desenvuelve nuestra categoría son imprescindibles. Estamos de acuerdo que los 8 millones que costaron Pereyra Bueno y Duarte —esa es la cifra aproximada— es alta y para algunos injustificable. Pero qué hubiese sido de la prueba del Zonda sin ellos... otro eslabón en la cadena interminable de Di Palma que gana porque posee el mejor auto, porque es el que mejor trabaja tras el volante, porque tiene el mejor equipo y porque él y Berta son los que mejor hacen las cosas aunque no son perfectos. El resultado hubiese sido previsto con meses de anticipación y sin temor a la equivocación. Aunque nos duela "pagar" para que Pereyra Bueno venga con su 908 debemos hacerlo si somos proyectivos y creemos que alguna vez —no muy distante— haremos una Copa Suram y nos mediremos con lo mejor que esté rondando por Latinoamérica. Y esa es la función específica de SP. Porque más allá del desarrollo técnico, SP sirve para eso. Es la categoría que nos servirá como trampolín para emprender empresas mucho más importantes.

2) **Autos.** Nuestro parque sigue siendo reducido y hasta el año que viene es mejor no tocar el tema. Sabemos que los 13 autos nacionales que se presentaron en San Juan no eran comparables. Sólo cuatro eran más o menos competitivos y el resto van a hacer su juego. ¿Pero es que eso no sucede en todas las categorías del mundo...? ¿O alguien cree que en Europa el March-Alfa de De Adamich puede ganarle al Tyrrell de Stewart? ¿O que Juan Nadie de la Peña del pueblo puede ganarle a Di Palma, Pairetti o Bordeu en carreras de TC? Tienen su valor, el valor del esfuerzo pero no por eso nos tenemos que llamar a engaño. En categorías donde se anotan 70 autos sólo una docena pueden pensar en arrimar al final entre los cuatro primeros. Entonces, ¿cómo podemos esperar que entre trece, todos sean autos de punta? Aguantemos hasta el año próximo, tener una veintena de coches razonablemente parejos y aspiremos a que seis u ocho de ellos hagan marcarle el paso al puntero. Hacia eso vamos, haciendo camino mientras pisamos sobre tierra firme. Ni San Juan, ni Maggiolo marcarán el cambio, sólo son etapas de transición.

3) **Pilotos.** Probablemente el tema más delicado. Donde nadie acepta la verdad. Donde nadie quiere ver la realidad. Donde nadie quiere reconocer que Fulano anda más rápido que él. Sabemos que es así. Una vez —no hace mucho— dijimos que el problema principal que presentaba SP era que cuando hubiese 20 autos iban a faltar veinte pilotos adecuados para conducirlos. Y es verdad. Seguimos manteniendo esa idea. Los autos van a quedarle "grandes" a muchos pilotos y entonces tampoco habrá lucha, pero sí millones de excusas para tratar de empañar los triunfos de Berta y Di Palma que —insistimos— son los que están a nivel de SP. Por otra parte se da el caso que dos de los cinco mejores pilotos de nuestro país están inactivos: García Veiga debatiéndose en TC y queriendo demostrar su caudal de virtudes en las insólitas curvas de Pergamino o Chivilcoy y Carlitos Marincovich, abúlico, desganado y sin muchas esperanzas para el año que viene. ¿Puede ser? Sin embargo es.

4) **Espectáculo.** Hace años "El Gráfico" hizo una campaña de fútbol espectáculo. Hoy habría que hacer lo mismo en SP. Aquí hace falta el automovilismo espectáculo para evitar que el aficionado que desembolsa el derecho al cemento o al alambrado se vaya satisfecho a su casa y tenga tema para una semana. Eso queda en manos de Méndez-Martínez, los promotores de SP que se encargarán del tema en 1972.

El enfermo experimentó mejoría. Hay que hacer de SP un espectáculo serio, promocionado y vital. Si montamos una organización acorde a lo que puede ofrecer la categoría, veremos la platea llena. El espectáculo va a comenzar el año próximo. Vamos a trabajar



SEGUNDA CARRERA EN INTERLAGOS

O REI E

REUTEMANN: SEGUNDO Y PUNTERO



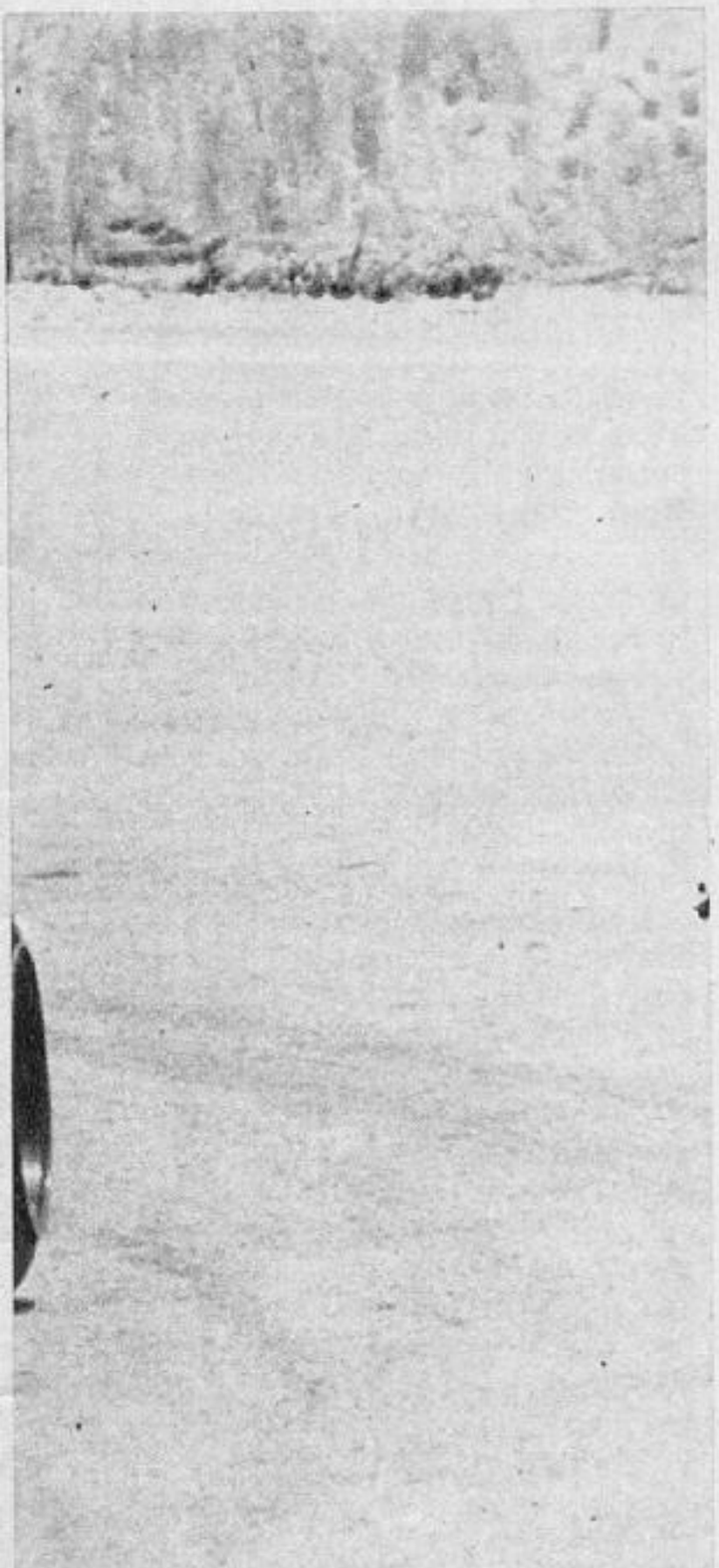
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Nuevamente ganó en forma indiscutible Emerson Fittipaldi y fue otra vez tercero Wilson Fittipaldi. Entre ambos hermanos se interpuso Carlos Reutemann, de gran labor, quien punteaba cuando sólo faltaban ocho vueltas para terminar. Pese a abandonar en la primera serie y correr nuevamente la segunda, fue Ronnie Peterson el que brindó gran emoción a la carrera. Ruesch también anduvo muy bien y se clasificó finalmente en un digno sexto lugar

MERSON

DE LA COPA DOS MUNDOS



Emerson Fittipaldi recorre Interlagos rumbo a su segunda victoria consecutiva en su tierra. "O Rato" es un verdadero pilotazo.

Carlos Reutemann tiene un andar de consistencia granítica. Siempre en la lucha, sin errores, sin una falla, veloz y medido. Pudo ganar y perdió posibilidades cuando empezó a llover. Puntea la Copa Dos Mundos.



Este hombre sí que se las trae. Peterson siempre quiere estar adelante. Largó en quinta fila en la segunda serie y al cabo de la vuelta ya era primero en la pista. El público agradecido.

"Carlos Alberto Reutemann adelante, manteniendo una buena ventaja sobre Ronnie Peterson y Emerson Fittipaldi. De haber conseguido llegar delante de Emerson con 6 segundos de ventaja, habría sido el vencedor de la segunda carrera del Gran Premio de Brasil para F.2.

Faltaban seis vueltas cuando comenzó a llover. Con la lluvia, fina e insistente, el piso de Interlagos quedó resbaladizo. Esto ayudó a Emerson Fittipaldi, que conoce mejor que nadie todos los secretos de cada una de las 16 curvas de la pista. A la vez, perjudicó a Reutemann, cuyo Brabham comenzó a derrapar. A causa de esto, Reutemann debió disminuir su ritmo. Emerson y Ronnie lo pasaron, manteniendo Reutemann el tercer puesto hasta el final. Esto le valió la segunda colocación.

Al mismo tiempo, Carlos Ruesch conseguía el octavo lugar, que le significaría la sexta colocación del día".

Con este resumen, una vez más nuestra máquina de télex comenzó a relatar lo sucedido en la segunda fecha de la copa "Dos Mundos". Las alternati-

→





Otra vez fue tercero Wilson Fittipaldi. No puede entrar en el ritmo de Emerson-Peterson-Reutemann pero ya está para ganar en cualquier momento.

Al centro: Sereno y consistente el ritmo de Ruesch. A la postre ello le redituó el sexto puesto general y más puntos para escoltar a Reutemann en la Copa Dos Mundos.

A la derecha: Graham Hill no se resigna al paso del tiempo y no puede ya contra la juventud y la guerra de la F. 2. Arrimó a un quinto puesto.

vas de las dos series disputadas a continuación:

PRIMERA SERIE

El público —juez inapelable— reconoció que el gran héroe de la primera serie fue Ronnie Peterson. A pesar de largar en segunda fila y salir mal en la primera pasada había recuperado algo, ocupando el sexto lugar. Ronnie Peterson solamente perdió para la suerte. Su auto se rompió en la octava vuelta, al terminar la curva dos (detrás de la tribuna de prensa), debiendo Peterson dejar pasar a Fittipaldi y abandonando el auto detenido no bien cumplida la curva "do Pinheirinho". Así fue que Peterson se acercó a los boxes caminando con el casco en la mano. Al pasar frente a la tribuna el público, de pie, le tributó su aplauso que Peterson agradeció con una sonrisa. En Europa es muy difícil que suceda esto con un corredor que abandona. El problema de su auto se debió a fallas de la bomba eléctrica de nafta, distribuidor y suspensión trasera —barra estabilizadora—. Con su detención, la serie perdió gran parte de emoción. Fittipaldi totalmente libre en la punta, seguido por Reutemann que a su vez estaba lejos del tercero, Schenken.

En la largada, todos sabían que la lucha se daría entre Fittipaldi, Reutemann y Peterson. También se intuía que terciarían en la puja Schenken y Pace. Así como bajó la bandera de largada, Reutemann picó al frente seguido por Emerson. Luego de dos curvas en el "Retao" —la recta más larga de Interlagos— Emerson superó a Reutemann y consiguió una buena ventaja. A esta altura, estaban formados tres pelotones: el primero con Fittipaldi, Reutemann y Schenken. El segundo, Peterson, Salvatti, Pace, Wilson Fittipaldi y Ruesch. En el tercero, el resto.

De los 17 autos que largaron, o primeiro a parar foi o de Reine Wissell, com problemas no carter (parau na primeira volta). Uma boa briga comecou na quarta volta. Foi quando Peterson pasó a Schenken e comecou a brigar com Reutemann. Los dos autos concitaron inmediatamente la atención del público hasta que Peterson, sin lucha alguna, consiguió superar la línea de Reutemann en plena recta. Peterson necesitó solamente de motor, y lo tuvo.

Al mismo tiempo, Pace y Wilson Fittipaldi superaron a Salvatti, mientras Ruesch perdía terreno, permitiendo que Bob Wollek lo relegase. Ruesch no exigió al auto; prefirió mantenerse dentro de la misma regularidad de marcha —que finalmente le rindió buen resultado—. El auto de Pace se rompió en la sexta vuelta, mientras en la punta se mantenía el duelo Fittipaldi-Peterson. En la séptima vuelta, luego de haberlo intentado en la recta larga, Peterson superó a Fittipaldi en la curva "da Ferradura", por adentro y muy forzado. En la vuelta siguiente, el March de Peterson no quiso más, de manera que no le resultó difícil a Fittipaldi, de aquí en adelante, vencer en la serie, escoltado por Reutemann quien fue muy aplaudido al entrar en los boxes, ya que a lo largo de las 14 vueltas no cometió error alguno y se mantuvo siempre cerca del puntero. De haber cometido Emerson Fittipaldi algún error, por mínimo que fuese, Reutemann habría sido el vencedor.

SEGUNDA SERIE

Fue la más sensacional de todas las realizadas hasta ahora en San Pablo. En la primera fila, Emerson Fittipaldi, Reutemann y Schenken. Ronnie Peterson en la quinta fila y en el peor lugar para largar lado externo de la primera curva). Nuevamente la mejor largada fue la de Reutemann, que se disparó hacia adelante. Fittipaldi largó mal, quedando de Peterson en cambio lo ubicó tercero, detrás de Reutemann y Schenken. Fuera de la pista, Henri Pescarolo reclamaba a la organización "Frank Williams Racing Cars" debido a que no podía mantener derecho su March. Pescarolo no había largado en la primera carrera de la copa "Dos Mundos" y debió contentarse con seis vueltas a la pista en esta última carrera. Mientras él protestaba, el otro auto del equipo, el de Pace, se quedaba parado debido a un bajón en la presión de aceite.

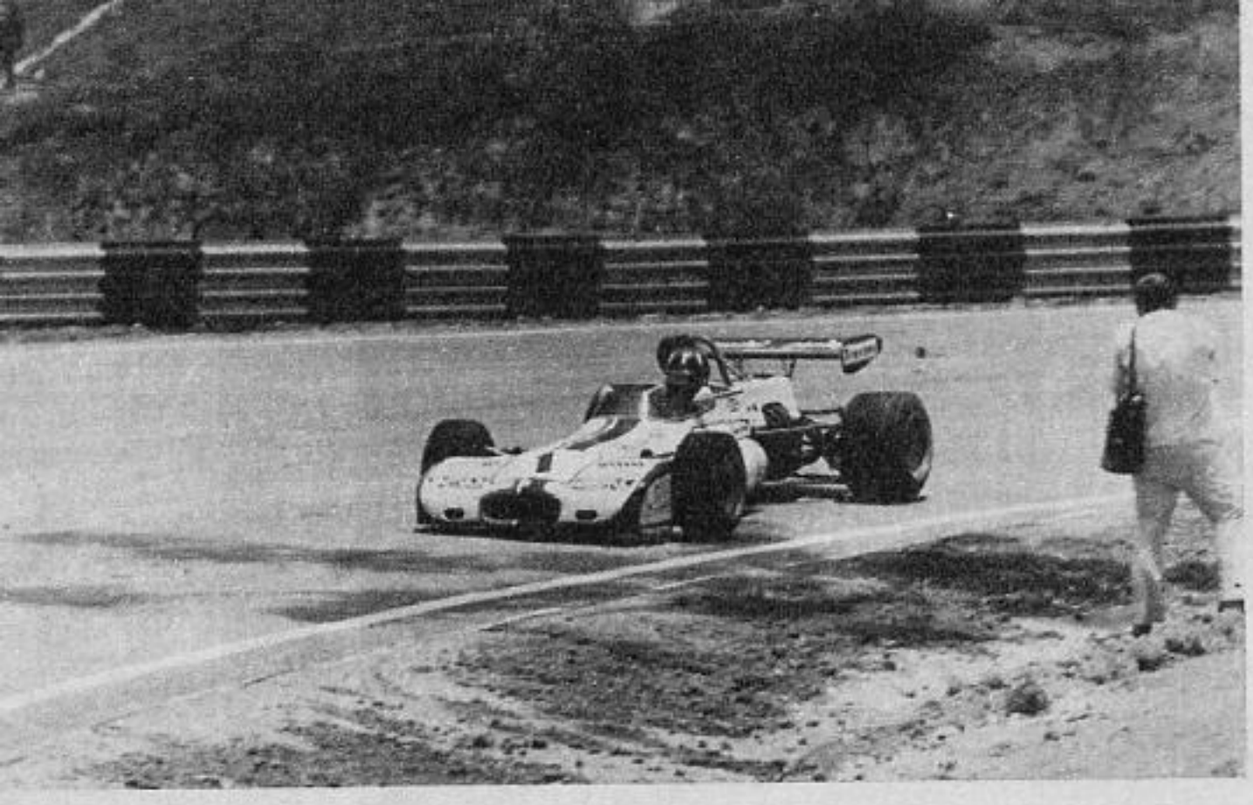
Antes de que culminara la primera vuelta, Peterson consiguió superar a Reutemann en la subida a los boxes, mientras Emerson Fittipaldi, aumentando su velocidad en cada vuelta, superaba primero a su hermano Wilson y luego a Tim Schenken. En la quinta vuelta, los tres primeros eran otra vez Peterson, Reutemann y Fittipaldi, en ese orden, separados entre sí por cinco metros de distancia. Pero en la octava vuelta, Peterson llegó demasiado fuerte al final de la recta larga y se ve obligado a trabar violentamente el auto, oportunidad que aprovecha Reutemann para pasarlo.

Los tres autos quedaron demasiado juntos, con Emerson procurando un mínimo espacio para superar él también a Peterson, cosa que consigue en la curva del Sol. Pero no bien cumplida la novena vuelta, Peterson superó nuevamente a Fittipaldi.

Reutemann, fuera de la lucha entre ambos, aprovecha para distanciarse... hasta que comienza la garúa a hacerse sentir ya que la pista había comenzado a tornarse resbaladiza. El Brabham de Reutemann comienza a "dançar nas curvas", obligándolo a perder preciosos segundos. En vista de tal situación, Peterson y Fittipaldi esperan el momento oportuno para pasarlo. En plena recta, Reutemann se abre y ambos pasan juntos por dentro. Al final de la recta larga, Emerson apela a todo su

INTERLAGOS FORMULA DOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



coraje y supera a Peterson en la frenada de la curva tres. En las rectas, Peterson intenta vanamente superar a Fittipaldi, quien se mantiene primero hasta el final. Peterson segundo y Reutemann, conteniendo los intentos de Wilson Fittipaldi, tercero.

La próxima carrera de esta copa se llevará a cabo en Curitiba.

GRAN PREMIO DE BRASIL DE F-2

AUTODROMO DE INTERLAGOS (7.960 metros)
San Pablo, 7 de noviembre de 1971

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.	
1º	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	38m29s142	1000	14
2º	Carlos Reutemann	Brabham BT 36 ..	38m34s502	1000	14
3º	Tim Schenken ...	Brabham BT 36 ..	38m36s896	1000	14
4º	Wilson Fittipaldi .	March 712	38m37s239	1000	14
5º	Bob Wollek	Brabham BT 36 ..	38m56s114	1000	14
6º	Mike Beutler	March 712	39m02s147	1000	14
7º	Carlos Ruesch ...	Brabham BT 36 ..	39m04s154	1000	14
8º	Jean P. Jarrier ..	March 712	39m06s294	1000	14
	Graham Hill	Brabham BT 36 ..	39m06s294	1000	14
10º	Lian Duarte	March 712	42m21s193	1000	14

Record de vuelta: Ronnie Peterson en la 6ª vuelta en 2m42s 6|10 a un promedio de 176,236 km/h (nuevo record absoluto para el circuito).

SEGUNDA SERIE

1º	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	39m57s354	1000	14
2º	Ronnie Peterson .	March 712	39m57s716	1000	14
3º	Carlos Reutemann	Brabham BT 36 ..	40m01s948	1000	14
4º	Wilson Fittipaldi .	March 712	40m04s159	1000	14
5º	Mike Beutler	March 712	41m11s504	1000	14
6º	Graham Hill	Brabham BT 36 ..	41m39s296	1000	14
7º	Jean P. Jarrier ..	March 712	41m53s182	1000	14
8º	Carlos Ruesch ...	Brabham BT 36 ..	41m53s489	1000	14
9º	Lian Duarte	March 712	50m21s250	1000	14
10º	Tim Schenken ...	Brabham BT 36 ..	25m34s289	1000	9

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	1h18m26s496	1000	28
2º	Carlos Reutemann	Brabham BT 36	1h18m36s450	1000	28
3º	Wilson Fittipaldi .	March 712	1h18m41s398	1000	28
4º	Mike Beutler	March 712	1h20m43s651	1000	28
5º	Graham Hill	Brabham BT 36	1h20m46s282	1000	28
6º	Carlos Ruesch ..	Brabham BT 36	1h20m57s646	1000	28
7º	Jean P. Jarrier ..	March 712	1h20m59s476	1000	28
8º	Lian Duarte	March 712	1h12m43s043	1000	27
9º	Tim Schenken ...	Brabham BT 36	1h04m11s185	1000	23
10º	Ronnie Peterson .	March 712	59m13s927	1000	21

TROFEO DOS MUNDOS

PUNTAJE PARCIAL (corridas 4 carreras)

Pos.	Piloto	Nación	Puntos
1º	Carlos Reutemann	Argentina	52
2º	Carlos Ruesch	Argentina	45
3º	Emerson Fittipaldi	Brasil	40
4º	Wilson Fittipaldi	Brasil	31
	Giovanni Salvati	Italia	31
6º	José Carlos Pace	Brasil	13
7º	Lian Duarte	Brasil	12
8º	Claudio Francisci	Italia	11
9º	Ronald Rossi	Brasil	5
	Arturo Merzario	Italia	5
11º	José María Ferreira	Brasil	3

DGI/Télam

DGI



Impuesto al parque automotor
2a. cuota

Vence 24/11/71

Los pagos podrá efectuarlos, para su comodidad, en cualquiera de los bancos autorizados de todo el país. Ante cualquier inconveniente concurra a la agencia DGI más próxima.

LAS 12 HORAS DE

SE QUISO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO

Y SE PUDO

por CARLOS F. FIGUERAS — Fotos: ALFREDO ALBORNOZ y ARMANDO J. RIVAS





Asi dobló Jaegli durante las primeras luces del domingo. El auto estaba para cualquier cosa y entre Pairetti y él supieron aprovecharlo.

- **Un BMW 2002 arrasó con los sueños de quienes tenían esperanzas de ganar las XII Horas.**
- **El paraguayo Jaegli y Pairetti, sus conductores.**
- **Un Mini muy agrandado en manos de dos chilenos se llevó la menor.**
- **Band y Prieto supieron llevarlo al triunfo.**
- **El increíble 128 de Castorcito Grossi y Macchi.**
- **G-1 llegadores: Lustig-Rosenfeld y "El Orejano"-Perkins.**
- **Una carrera combativa que supo vencer escollos.**
- **Lo que pasó y lo que no pasó**
- **A.P.A,T.: cuando se quiere, se puede**

Que la Municipalidad y el permiso. Que alguien la está saboteando y nadie sabe por qué. Que el autódromo no va a estar listo. Que Fangio me prometió que sí. Que Fulano me aseguró que no. Y muchas más hasta llenar páginas de un libro y colmar la paciencia de la gente de A.P.A.T. que vio deslucida su carrera precisamente por todos estos factores que adelantamos. El jueves se seguía en la duda. Los corredores, los periodistas, todos. Los únicos que negaban las versiones circulantes eran los organizadores, o sea A.P.A.T. Y finalmente se hicieron las XII Horas contra viento y marea; y probablemente ahí esté el valor más grande de esta edición de "endurance" que A.P.A.T. sabe regalarnos para esta fecha. Porque la pelearon y la hicieron aunque el autódromo —las instalaciones por lo menos— estaban semiderruidas y la pista recién terminada esperando los SP internacionales. Simplemente porque cuando se quiere, se puede. Porque no le importa a los médicos ponerse el brazalete y no pegar los ojos durante una noche corriendo señoritas con tarjeta de periodista, o a un abogado abandonar a sus clientes por dos días para hacer el control de la puerta 11 u olvidarse de los negocios particulares para agarrar una bandera amarilla y transformarse en una especie de hombre orquesta por veinte horas consecutivas.

Podríamos enumerar un importante stock de defectos o fallas.

→



Band y Prieto intercambian posiciones al volante. El Austin-Cooper se comportó a las mil maravillas y los chilenos saben llevarlo.



"Castorcito" Grossi se jugó en todos lados. Siempre pisando a fondo. Con el cambio justo. Frenando encima. Su compañero Macchi, igual.



Cuarto en la general y tercero en su clase. El Renault Batelli de Colavino y el Negro Monguzzi. Impecables y sin problemas en la carrera.

TIEMPOS DE CLASIFICACION (viernes)

1º	1	Lecea - Ramogida	Fiat 1500 Cupé ...	2m40s5
2º	2	Santángelo - Sáenz	Fiat 1600 Cupé ...	2m42s7
3º	36	Kovacs - Kovacs	Austin-Cooper 1,3 .	2m42s9
4º	3	Macris - Vessuri	Fiat 1500 Cupé ...	2m43s2
5º	4	H. Dubourg - "Grey Rock"	Peugeot 504	2m47s6
6º	5	Mayorga - Castañón	Peugeot 504	2m48s7
7º	6	Gómez - López	Peugeot 504	2m49s8
8º	7	Politano - Muñiz	Fiat 1500 Cupé ...	2m50s1
9º	8	Martínez Boero - Pérez ...	Peugeot 404	2m50s2
10º	37	Lanz - Fernández	Austin-Cooper 1,3 .	2m54s3
11º	38	Prieto - Band	Austin-Cooper 1,3 .	2m55s2
12º	9	Quesada - Segal	Fiat 1500 Cupé ...	2m56s3
13º	10	Pairetti - Jaegli	BMW 2002 TI	2m56s6
14º	39	Barceló - Alonso	Renault 1093	2m57s4
	11	Bilbao - "Espartaco"	Peugeot 504	2m57s4

hablar de la gran cantidad de gente en boxes o del control escaso, pero considerando y sabiendo como se hicieron las cosas y en qué tiempo se tuvo que organizar todo, no se puede pedir más y como acto positivo valga sólo uno: **la realización concreta de las XII Horas Argentinas.** Con participación de una docena de autos importados y una buena cantidad de pilotos latinoamericanos. Una confrontación como hacía mucho no veíamos y eso es más que suficiente. El éxito o el no-éxito serían discutibles pero ese no es el tema.

El monstruo era el BMW 2002 que compartía Pairetti con su paraguayo amigo Jaegli. Un auto nuevecito, con preparación germana de la firma Alpina (encargada de los BMW oficiales) que además de garantizar muchos HP equivale a un desembolso de dólares nada despreciable. El viernes había girado con lluvia y su tiempo no era para tener en cuenta (2m 56s 6) ya que todos sabían que ese auto estaba para 20s menos la vuelta. Pairetti se encargó de demostrarlo con sus 2m 33s en una vuelta tomada en su box. Y de entrada, por lógica, aniquiló. Pasó tan cortado en la primera vuelta que pensamos por un instante que el resto descansaba en el fondo del lago. Y no fue así, poco a poco fueron pasando Santángelo con su 1600, Cocho López que largó en punta y el resto ya mucho más cercano los unos de los otros. Hacía tres minutos que habían comenzado las XII Horas y la supremacía del BMW se había puesto de manifiesto en forma neta. Nadie podía hacerle sombra ni seguirle el tren. 2m 42s/43s era el ritmo impuesto por "Il Matto" en la mayor y el chileno Kovacs con su Austin-Cooper 1,3 litros repleto de fierros Made in England, hacía algo similar entre los chicos, seguido por sus coterráneos y compañeros de equipo.

Las paradas en los boxes estaban a la orden del día. Bujías, sistema eléctrico, frenos, alguna piña (caso Macris vuelta inicial al ser tocado por el ganador de la clasífica), una goma o un pistón pero la zona de boxes estaba activa. Y fue a las tres horas de carrera cuando las sonrisas se borraron en el sector donde se atendía al Be-eme. Jaegli iba al volante y se empezaron a suceder las detenciones por un misterioso problema eléctrico. Y así perdió casi una decena de vueltas dejando la punta en manos del Peugeot 504 de Castañón y Mayorga pero por apenas unos minutos. El tiempo que tardó en pincharse un pistón y acabar con la carrera del 504.

Entonces la duda floreció: ¿Quién era el puntero?... ¿Martínez Boero-Pérez o Cocho López-Alberto Gómez? Martínez Boero-Pérez y su 404 eran los reales líderes hasta allí. Pairetti al subir al auto había anticipado: **"No se hagan problemas... si el auto aguanta y funciona vamos a descontar 10/15s por vuelta y volveremos a estar en la punta..."**. Dicho esto salió tirando rueda y los paraguayos comenzaron a gatillar cronómetros en busca de la única verdad. 2m 37s como comienzo y para rematar más adelante con el 2m 33s y moneditas que fue lo mejor de las XII Horas.

La carrera había entrado en el ritmo monótono de este tipo de pruebas. Un girar interminable, una fila larga, algunos veloces, otros especulando, unos menos fallando hasta hacernos brotar las lágrimas y el resto descansando en boxes en algún rincón mientras los mecánicos con caras lánguidas y ojitos pequeños acomodan las herramientas en la caja y suben todo a la pick-up para volver al pago.

La noche se acabó, no podía ser de otra forma, y con los primeros rayos del sol dominguero entre niñas que ya no se preocupaban por el maquillaje o las pestañas artificiales y colaboradores acurrucados en el pasto dormitando entre mantas engrasadas, paró Martínez Boero para cambiar gomas y el flotante del carburador que desde las tres de la mañana lo dejaba "pagando" a la salida del mixto y la horquilla. Allí Cocho López, coequiper de Alberto Gómez, tomó la delantera sobre el Austin-Cooper de los chilenos Band-Prieto (retrasados estaban los hermanos Kovacs) que transitaban una vuelta y pico detrás. Luego Martínez Boero y cuarto Pairetti en impresionante trepada con ventaja sobre el Renault de Monguzzi y el Fiat 128 de Grossi que se hacía escuchar en todos los sectores de la pista en base a sus muy alegres 7.800 rpm. ¡Y había que verlo doblar!

Ninguna duda acerca de que Pairetti retomaría la punta. Y menos aún cuando Alberto Gómez paró con el embrague destrozado y perdió 45m en reemplazarlo perdiendo todo tipo de esperanzas. A las nueve de la mañana el BMW 2002 de Jaegli-Pairetti volvía a la posición que le correspondía con toda justicia para no abandonarla nunca más.

Hasta las diez de la mañana siguieron acumulando ventajas —tres vueltas sobre el 404 de Pérez-Boero— y de ahí en más conservar la posición girando en 2m 48s/50s, un tiempo de lo más cómodo para las posibilidades de semejante aparato. El Austin-Cooper tercero pero pasaría a ser segundo poco más tarde ante el abandono del 404 de la gente de Bolívar. Los puestos definidos y la hora y media que restaba pocas novedades podrían ofrecer considerando la bajante en el ritmo de carrera de todos sin excepción. Diez minutos perdidos por Band-Prieto debido a una parrilla de suspensión no fue tiempo suficiente para que Grossi lograra mordisquearle el primer puesto entre los "1.300" y el tercero en la general. Monguzzi-Colavino con su Renault Batelli en lo suyo considerando que el 128 era poco menos que inalcanzable y nada más.

Diez vueltas de luz entre el BMW y el Austin que fuera segundo en el momento que el reloj marcaba el mediodía del domingo.

Un número considerable de abandonos para estas interesantes XII Horas que APAT puso

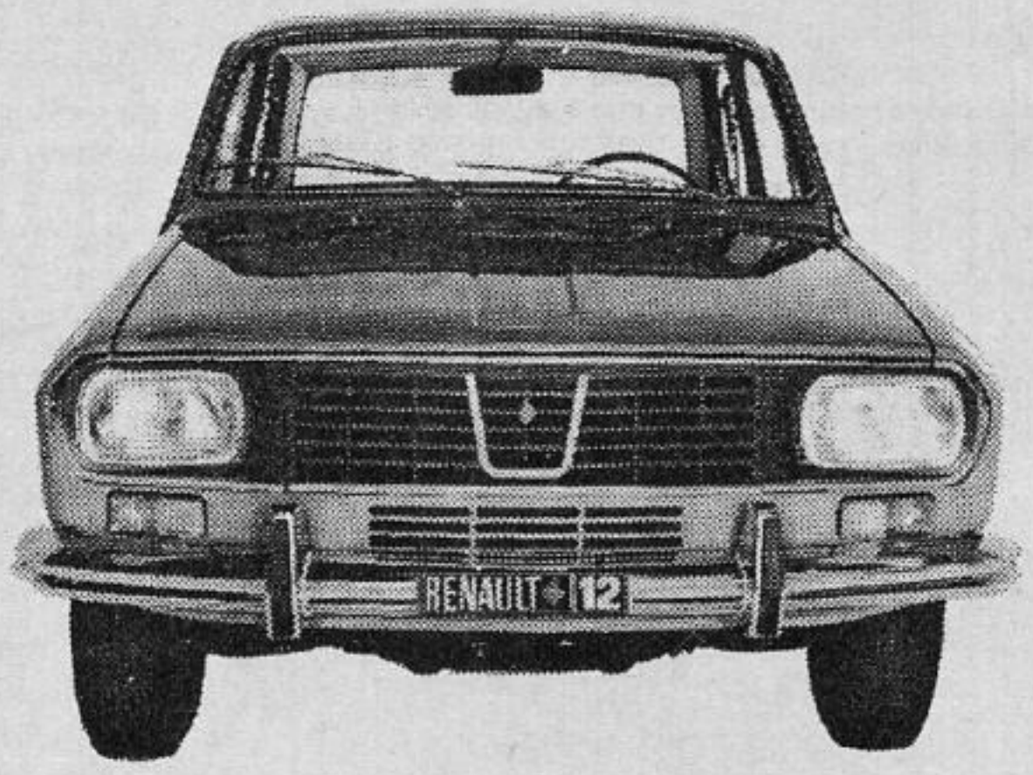
→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR S. A.

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Venga a habitar su Renault 12



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

Va a entender su precisa mecánica.

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

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el **Poder del** Diseño.

RENAULT 12 es un producto
IKA RENAULT

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

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

CENTRO AUTOMOTORES
Oro 1744 - Capital

DONATI HNOS. S.A.
Avda. del Libertador 850/98 - Cap.

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

en marcha. Unos cuantos G-1 mezclados con auténticos G-2 como el caso de Lustig-Rosenfeld, "El Orejano"-Perkins o Bilbao-"Espartaco" que a la larga arrimaron en posiciones de honor. "El Mago" —Alberto Gómez— volvió a demostrar sus dotes de pistero experimentado, cauteloso y seguro amén de sus cualidades para la preparación de motores indestructibles. La compañía fue inmejorable: Cocho López, que se divirtió todo lo que pudo. Luego Macris-Vessuri que fueron quintos pero la ley los puso novenos por las doce vueltas de recargo que se sumaron a las mil detenciones en boxes en busca de aceite.

Por el lado de la chica, amén de hablar glorias de los Austin-Cooper chilenos y del buen criterio de sus pilotos sólo nos resta elogiar lo hecho por "Castorcito" Grossi y Máximo Macchi que asustaron a más de uno con un 128 muy afilado, hecho en Rafaela y que mostró sus 90 HP concienzudamente (sus creadores aseguran no pasa los 170 km/h). Verlos doblar —a ambos— fue un deleite en los mixtos.

Monguzzi dió todo su caudal de virtuosismo en miras a una buena clasificación y la logró. Cuarto en la general con un motor de tan sólo 850 cm³., detrás de un Be-eme 2002, un Austin 1,3 y un 128 de 1,1. ¿Se podía pedir algo más? No.

Un balance agradable, positivo y alegre por haber pasado un fin de semana distinto viendo autitos de los que casi nos habíamos olvidado, un grupo de pilotos más que correctos y un espectáculo nocturno que siempre nos predispone. La gente, o mejor dicho el aficionado, no cumplió como pensábamos y la promoción tuvo la culpa. Pocos se enteraron —fuera de los que están muy en el tema— que el domingo a las cero horas se largaban las XII Horas Argentinas. Probablemente por lo que comentamos al principio de esta nota...

El año próximo las queremos otra vez entre nosotros, APAT puede y mejor.

ESTRELLITAS

Abandono importante fue el de **Paco Mayorga-Beto Castañón.** Cerca de las cuatro de la mañana y cuando Castañón había retomado el comando del 504 powered by Díaz entró en boxes "fumigando" de lo lindo. Fue un pistón agujereadito, pero a juzgar por el humo impresionante parecía que se hubieran roto los cuatro. **García Veiga** cuando lo vio venir acotó en tono arrecifeño: **"Uuuyyuyyuuuy... éste pinchó los siete pistones".** Exagerado.

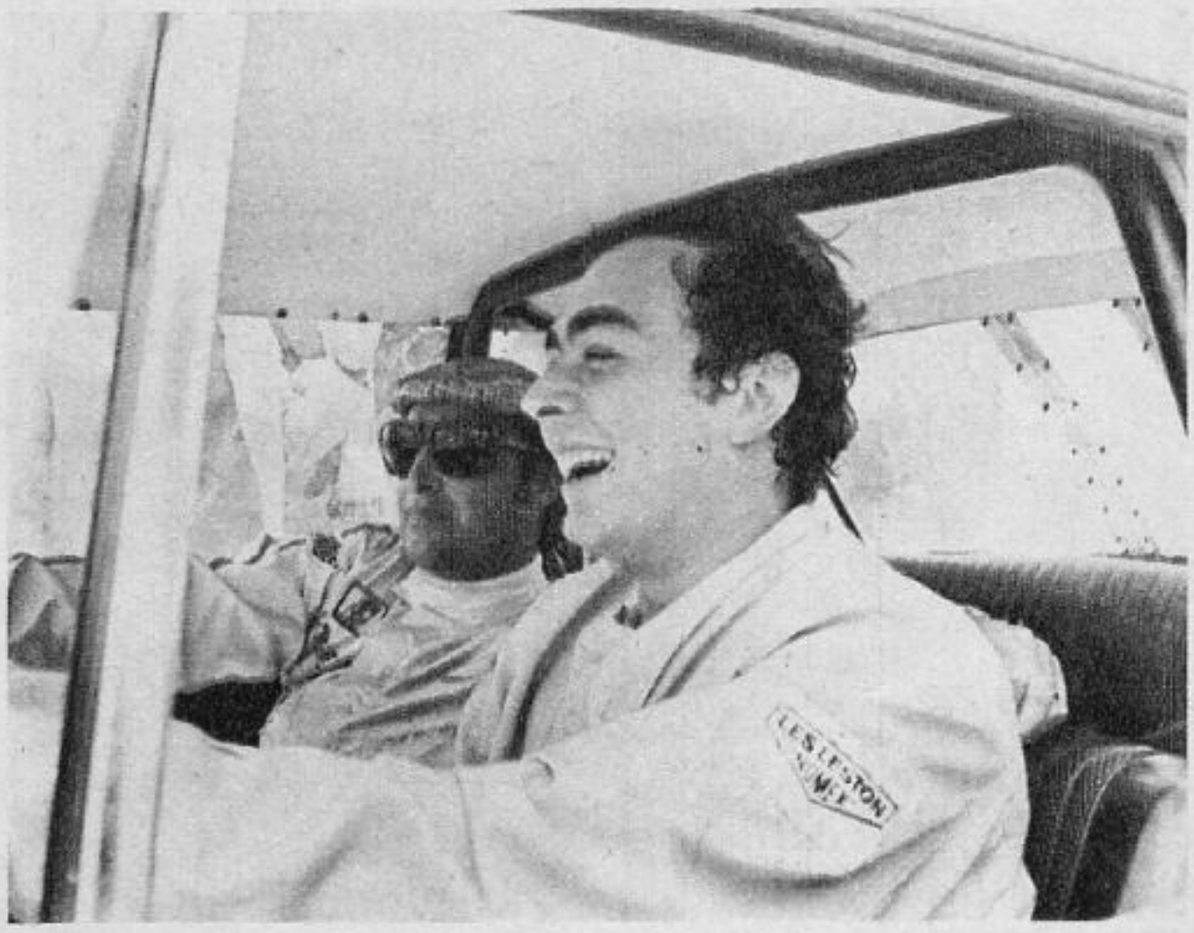
Una ausencia: **Rodríguez Canedo y Juárez,** aunque ambos estuvieron como espectadores. El motor que para montar sobre la cupé 1600 de "Cascote" explotó literalmente mientras lo probaban en el banco de pruebas el jueves pasado. Fuentes informadas aseguran que no quedó nada. También agregan que había pocas ganas de participar. Canedo mostró mufa y su futuro no es nada claro dentro del panorama Fiat.



Adelante Santacroce-Agriol y detrás el 504 de Lustig-Rosenfeld, finalmente 2dos. en la clase "B". Un Grupo Uno que arrimó. Buen trabajo.



En un momento fue puntero. Luego de Martinez Boero y Perez. Ambos d



Ya todo terminó. Jaegli ríe de satisfacción. "Nunca pensé en ganar una carrera tan importante como ésta", confesó al fin. Merecida victoria.



Junin y Alberdi se acercaron aún ma tieron honores. Otro G-1 que anduvo

Aquí perdió el tercer puesto en su clase Cocho López. Una goma delantera le jugó una mala pasada en los

XII HORAS ARGENTINAS

Autódromo Municipal - Circuito Nº 15 de 6.121,70 m - 7-11-71
Asociación Pilotos Automóviles de Turismo

CLASIFICACION

CLASE "A", hasta 1.300 cm³

Pos.	Nº	Pilotos/Nacionalidad	Marca	Vtas.
1º	38	Prieto-Band (Chile)	Austin-Cooper 1275	235
2º	48	Grossi-Macchi (Argentina)	Fiat 128	234
3º	40	Colavino-A. Monguzzi (Argentina)	Renault 1093	233
4º	37	Lanz-Fernández (Chile)	Austin-Cooper 1275	222
5º	43	Papini-Crovetto (Argentina)	Austin-Cooper 1275	221
6º	60	Ansaldo-Stankievich (Argentina)	Fiat 128	217
7º	42	Callano-Meili (Argentina)	Renault 1093	213
8º	58	Ubeda-Catalano (Argentina)	Reanult 1093	211
9º	51	Mongui-Prack (Argentina)	Auto-Union 1000 S	195

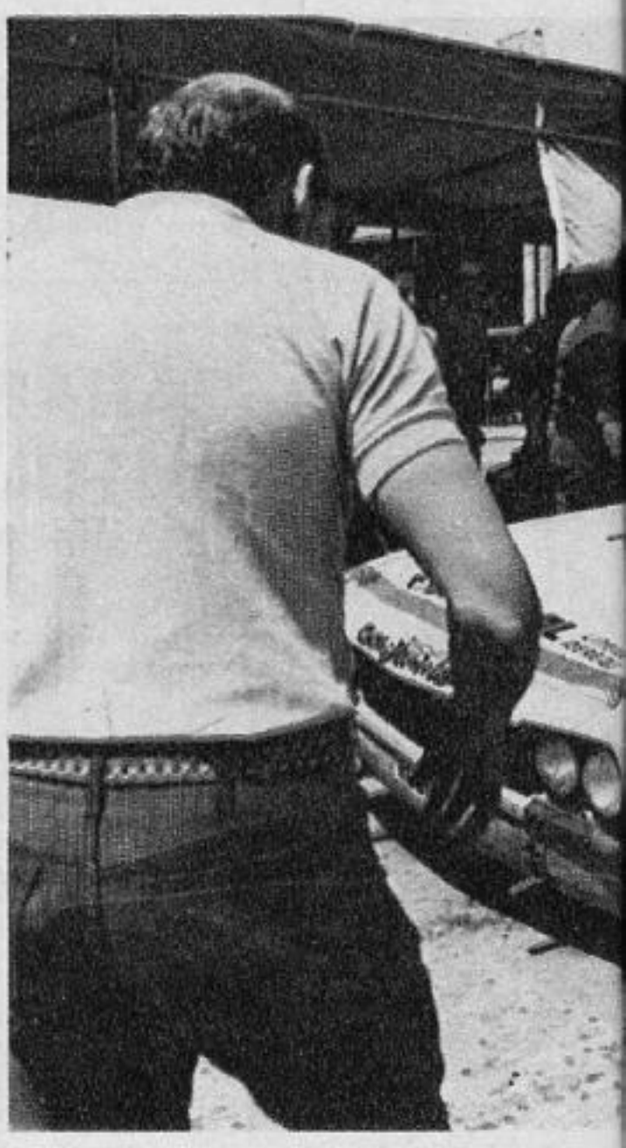
PROMEDIO DEL GANADOR: 120,258 km/h.

CLASE "B", de 1.300 cm³ a 2.000 cm³

1º	10	Jaegli-Pairetti (Paraguay-Argentina)	BMW 2002 TI	245
2º	17	Lustig-Rosenfeld (Argentina)	Peugeot 504	228
3º	13	"El Orejano-M. Perkins (Argentina)	Peugeot 504	223
4º	6	Gómez-López (Argentina)	Peugeot 504	222
5º	11	Bilbao-"Espartaco" (Argentina)	Peugeot 504	214
6º	23	Gagliardi-Crespo (Argentina)	Peugeot 404	214
7º	15	Carbone-Caballero (Argentina)	Peugeot 504	210
8º	24	Yoly-Luchetti (Argentina)	Peugeot 504	210
9º	3	Macris-Vessuri (San Telmo-Argentina)	Fiat 1500 cupé	208 *

PROMEDIO DEL GANADOR: 125,096 km/h.

* Macris-Vessuri cumplieron en total 220 vueltas, lo que los ubicaría en quinto lugar, pero fueron penalizados con 12 vueltas a descontar por entregar 12m tarde en parque cerrado el día sábado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



e relegó hasta abandonar. Es el 404
olivar.



"El Orejano" y Martín Perkins repar
arejito. Manejo correctísimo.

ltimos momentos. Y bue...



Ramogida y Lecea fueron los ganadores de la clasificación. Dos casi desconocidos que asombraron a todos con sus **2m40s 5/10** del viernes. En carrera anduvieron muy fuerte (tanto que por pasar a Macris le pegaron un autazo en la vuelta inicial) y treparon en el clasificador hasta que a la mañana temprano una goma reventada les hizo dar una excelente piñota en plena recta del fondo. Sin consecuencias para el conductor; la cupé 1500 no puede decir lo mismo.

Cocho López: **"¿Alguien juega guita que pico en punta...?"**, aseguraba antes de largar. No se equivocó. Cumplió. Paco Mayorga, orgulloso, dijo más tarde: **"Y... es mi pollo"**. Paternal frase.

Otros que no pudieron largar: **Gianni Novara y Santiago Bengolea** (chileno), por entregar el coche en parque cerrado con dos horas de atraso. También espectadores.

Las XII Horas cumplieron con otra importantísima misión. Hacía muchos años —desde aquellas lejanas épocas del Turismo Anexo J en el autódromo— que no se veían tantas empulpadas, bronceadas, agradables y estéticas señoritas paseando su figura por los boxes. Nada más edificante... ¿Qué esperan para presentarse en el concurso de Miss CORSA? **Vamos... anímense.**

Coco Rodríguez entró —como siempre— de "colado". Apareció a eso de las dos de la mañana y pasó el control de la puerta 11 de acceso a boxes con una casa rodante tras su Peugeot. Cuando le preguntaron adónde iba, dijo: **"Traigo esta casa rodante para el señor Boschi..."**. Por supuesto, pasó.

Guillermo Arteaga, un peruano invitado a las XII Horas, iba a compartir el 404 de Castiglione. Manejó poco, porque el auto sufrió las mil y una. De todos modos el "404" no daba para mucho y en el box reinaba una desorganización total. Se encargó de invitar a todos a las Seis Horas de Lima para el mes de enero y quiere llevarse aunque más no sea cinco o seis autos argentinos con pilotos de punta para el Gran Premio Caminos del Inca, de septiembre.

El **"Chango" Fernandino** volvió a la actividad corriendo la cupé 1500 del doctor Mendoza, de Dolores (provincia de Bs. As.). Rompieron caja y abandonaron a las tres horas de carrera.

A **Horacio Santángelo** le pasó de todo. Rompió dos palieres, un pistón y dos gomas, hasta que finalmente el motor tocó su último vals. Lástima, porque Santángelo cada día anda mejor.

"El Orejano" compartió volante con **Martín Perkins.** Ambos muy bien sobre un 504 Grupo Uno donde mete sus dedotes nuestro amigo Delgado, de Anglo-Franc. Pese a parar 15m largos por la flauta de balancines y otro tanto para cmbiar bomba de nafta, salieron terceros en su clase. Muy parejos y rápidos los dos pilotos.

Increíbles los esfuerzos de la gente de APAT para mantener el mayor orden posibl. **Tony Saccomano** en puerta 11 tratando de "filtrar" a la gran cantidad de caraduras que quieren entrar con el carnet de Boca; **Boschi** en todos lados como un enloquecido, y **Maneglia** sobre su 504 revisando agujeros del alambrado o sacando autos de la pista. Lo mismo **Víctor Bonanno, Aguerre Reyes, Aníbal Bosch** y un montón de "turistas" más. Un verdadero sacrificio que tuvo su compensación moral.

El **Gordito Grossi y Máximo Macchi** dieron buena cuenta del motor 128 y aunque lo intentaron por todos los medios no pudieron romperlo. Lo que sí les dio un verdadero dolor de cabeza fueron las gomas. Más de una docena cambiaron durante las doce horas. Todas adelante y sobre todo la izquierda, que es la que más apoya. Reventaban como globos después de una hora de girar.

"Bocha" Fernández Pelayo y Hugo Martínez, del equipo de Pairetti, no tuvieron ni pidieron tregua. Le dieron al cronómetro y a la pizarra las doce horas sin parar un sólo instante. Y no les mentimos. ¡Así quedaron!

El **BMW 2002 TI** del paraguayo Jaegli, que fuera el ganador, tiene su historia. Mientras lo traía con la lanza desde Asunción se cortó la misma y el BMW volcó y quedó en condiciones lamentables. En el taller de Pairetti lo pusieron a nuevo, lo desarmaron y volvieron a poner todo en su lugar con una velocidad y precisión que asombró a todos. Ni los arreglos de chapa se notaban. De ahí el agradecimiento del paraguayo para con Carlos y su gente. Quiso que Pairetti llegara manejando e intentó darle el mando a las 11.30 de la mañana, pero el reglamento marcaba que el piloto que subía al auto debía conducir una hora como mínimo y entonces no pudo ser. El paraguayo, de cualquier forma, se merecía el alegrón del banderazo del triunfo.

Miles de agradecimientos y de palabras emotivas para con APAT, nuestro país y el periodismo fueron los de los chilenos **Juan Armando Band y Rafael Prieto,** ganadores de la clase menor con Austin-Cooper. Impecables ellos y sus Minis.

Entre los que no corrieron pero estuvieron presentes alentando a los amigotes o simplemente chusmeando por ahí, se encontraban: **Nene García Veiga, Carlitos Marincovich** (que se casa el sábado 20), **Chino Canedo, Esteban Estrada, Cascote Juárez, Willy Gainza Paz, Marito García, Hugo Alberini, Cavallini** (colaborando con el BMW de Jaegli-Pairetti), **Héctor Méndez** (futuro promotor de SP), **Pepe Migliore,** que se lamentaba de no haber corrido, y otros muchos más.

Angel Avergino (de la Comisión Fiat) aseguraba a las 6 de la mañana: **"Si traíamos la cupé 1600 G-2 no sé si el BMW nos ganaba considerando el tiempo que perdió".**

Pese a no haber llegado fue meritorio el trabajo de **Martínez Boero y Freddy Pérez** a bordo del 404 que punteó durante parte de las XII Horas. Manejo seguro y veloz de ambos y un box correcto. Lástima la junta de la tapa...

Humor negro el de Oscar Gagliardi (propietario de una cochería). Su camión de auxilio era uno de los típicos de las funerarias. Cada vez que alguien pasaba al lado del auxilio de Gagliardi cruzaba los dedos y apretaba los dientes. ¡También...!

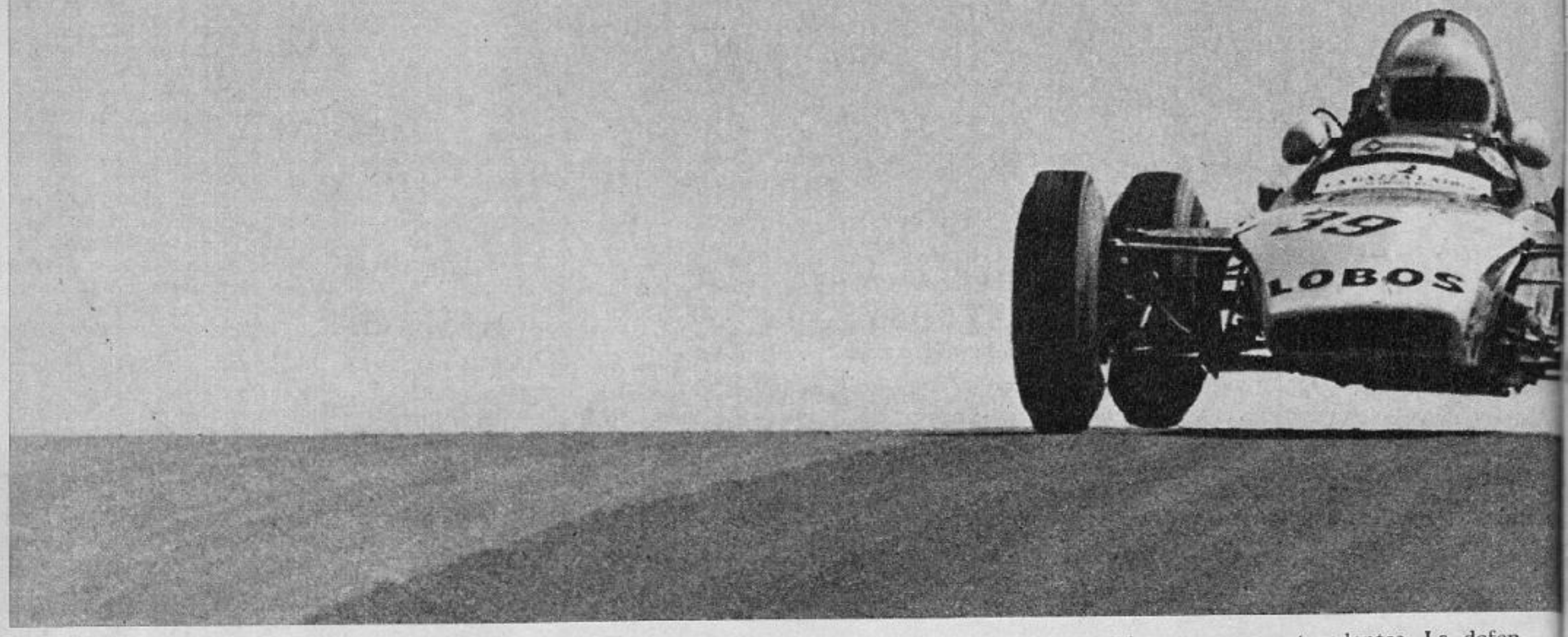
"Me quiero cortar las venas con una gillette oxidada...", gritaba Pepe Migliore con sus típicos gestos hablando de la no realización de Gran Premio al Sur que, no por preverse dejó de sorprenderlo. Muchos pensaron lo mismo, aunque no llegaron a la gillette, ni a las venas...

Mucho aceite consumió la cupé 1500 del heladero **Héctor Macris** y el cloaquerito de la cara sucia **Mario Vessuri,** que reapareció luego del accidente que sufriera en la Vuelta de la Manzana. Cada 20 vueltas tenían que parar a agregar dos litros de óleo. Además ya tenían un recargo de 12 vueltas por entregar tarde a parque cerrado pese a una nota que ambos presentaron para que se reviera la medida. Cada minuto de demora era una vuelta en contra... así rezaba el reglamento. Por el momento los clasificaron con esas 12 vuetas menos.

Peter Kube y Bratson Vicich giraron siempre en ritmo de 3m con su BMW 1600 carrereado y con un motor no del todo apto. Rompieron sobre la mañana del domingo. Para que sirva de dato, Peter Kube es físicamente una especie de Lole Reutemann en versión peruana. Igualito, igualito.

Edgardo Boschi entregó su Morris-Cooper 1275 a uno de los chicos que trabaja en Lotus Argentina para que despuntara el vicio. Lo hizo a medias con **Crovetto,** un marplatense que Fangio recomendó a Boschi pero que no mostró nada nuevo bajo el sol del domingo. Llegaron quintos y **Rubén Papini** (el crédito de Boschi) estaba contento como chico con juguete nuevo.

EL CUCO ABD



Ya bien avanzado el campeonato —faltan solamente las fechas de Comodoro Rivadavia, San Rafael y Maggiolo— la carrera de Allen —Río Negro— corrida este domingo revestía importancia vital para los pilotos que tienen aspiraciones al título. Laskac (Meriggi), Ragno y De Rossi (Antelo) y Andreeta (Maratea) peleando por los puntitos a los que habría que sumar a Jarque y eventualmente a Stegmann, tendrían que haber compuesto una hipotética doble terna de la que saldría el triunfador.

Pero F-4 es una categoría evidentemente dinámica. Y basta este término para justificar la aparición de dos cucos, que asomaron desde las pruebas de clasificación. Uno de ellos: Abdala, en quien a pesar de su juventud se reconoce al buen piloto, pero que hasta ahora no había tenido un motor a la altura de su manejo. El otro cuco: Lago, que reaparece con un nuevo y potente motor y que en la primera serie ante el asombro de quien no reparara en su estilo escolástico (recordar su aprendizaje en Inglaterra) saca rápidamente distancia al resto.

Y verdaderamente no fue tarea fácil porque nada menos que 34 coches largaron un acertado programa de tres series de 10 vueltas cada una con suma de tiempos. No bien cumplidas 5 vueltas y cuando Lago se tranquilizaba un tanto, un balancín dijo basta. Lo que permitió que Laskac ganara la primera serie, que fue además la más lenta. A dos segundos y medio del polaco estaba el otro cuco (Abdala) y como la cosa recién empezaba podía esperarse mucho de lo que aún faltaba.

¡Y vaya si se dió lo esperado! En la siguiente serie Jarque, que había tenido un problema de bujías en la serie anterior, se largó como loco para alcanzar al turquito y después de pasar carradas de coches lo sobrepasó en la última vuelta. Pero como Jarque en la suma de tiempos iba mal colocado la contra de Abdala era —antes de largarse la última serie— Faverio (a 5 segundos) y Laskac (a 6 seg.) ya que este último se había retrasado por un fuori pista.

Y en la tercera serie se dió lo que nadie hubiera esperado: Abdala desde el vamos se toma el gran buque, y andá a cantarle a Gardel. Cumplidas 5 vueltas le llevaba 500 metros al segundo que era Jarque —manejó como los dioses— quien a su vez perdió el puesto en la última vuelta por la arremetida de Laskac. Faverio se mantuvo toda la carrera en la lucha de vanguardia y también es otro de los que se van decididamente para arriba.

En lo que respecta al resto, Andreeta y Martucci asomaron bien al principio hasta que abandonaron. Guerra, demasiado vehemente, perdió todo cuando rompió un extremo de dirección. Stegmann se vio aquejado desde los entrenamientos por una pertinaz filtración de aire en la alimentación y no pudo hacer andar decorosamente a su Avante. Famá y Marielli lucharon a brazo partido y terminaron bien, como así mismo el Negro Tolosa, que con el coche de Murchison se clasificó con un séptimo puesto, postergando a un decepcionado Lavenna, para quien 1971 no aparece acorde con sus antecedentes. La defensa del prestigio del Alto Valle quedó a cargo del neuquino Jorge Smolkin que en su debut en F.4 poco pudo hacer para que caminara el viejo Bosich-Fiat del "Pata Sánchez".

En suma, una carrera agradabilísima con las revelaciones y confirmaciones que tienen siempre las competencias de la categoría. En un circuito con muchas curvas (y hasta para arriba y para abajo de asfalto inmaculado. Con 36 autos puestos a 1300 km. de Buenos Aires. Y con un ganador tan cabal como arábigo: Claudio Abdala.

GUSANITOS DE MANZANOTAS

El motor estrenado por el lobense Claudio Abdala es debido a la inspiración del cordobés Juan Esteban Pacho, ex colaborador de Ruesch y Batelli. Con semejante Renault (que andaría en los 77 HP) el Turquito ganó la carrera, la serie más veloz, hizo el record de vuelta absoluto, y el sábado también hizo **su-**



El cuco que asomó desde las pruebas de clasificación: Abdala, con un motor que le responde, en la carrera desde el vamos dijo "ésta es mía".

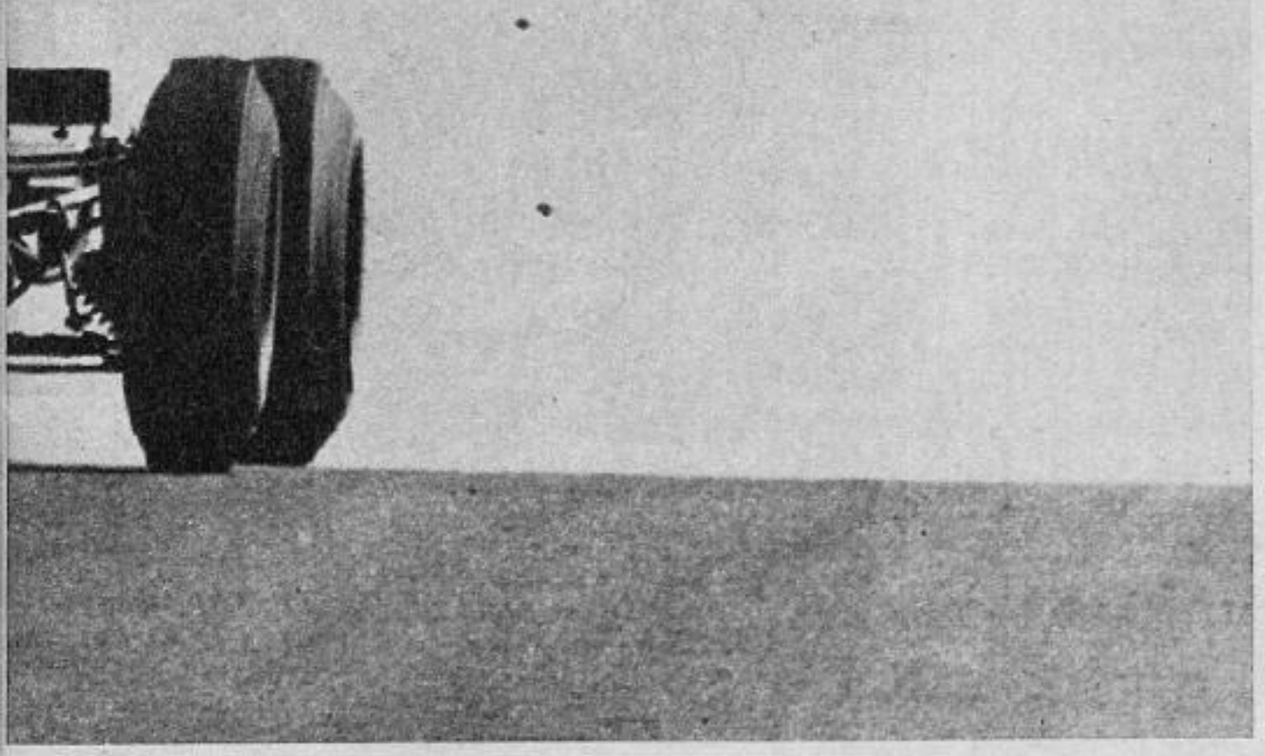
1-4-2: éstas fueron las posiciones que obtuvo Laskac en las tres series, para terminar, por suma de tiempos, en el segundo puesto en la general.

Carlos Faverio se mantuvo en toda la carrera peleando la punta.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALA



ALLEN F. 4

Texto y fotos: CARLOS R. NEIRA (Black Power)

Con alternativas interesantes y -ahora sí- sobre un piso excelente [Autódromo de Allen], se cumplió una carrera más de la categoría que está siendo -desde hace tiempo- el ejemplo cabal de espectáculo deportivo, ofreciendo un nivel técnico y conductivo difícilmente superable. Merecido ganador: Abdala

ya la clasificación, superando a Lago por dos décimas, a Andreeta por cinco y a Laskac por 1s.

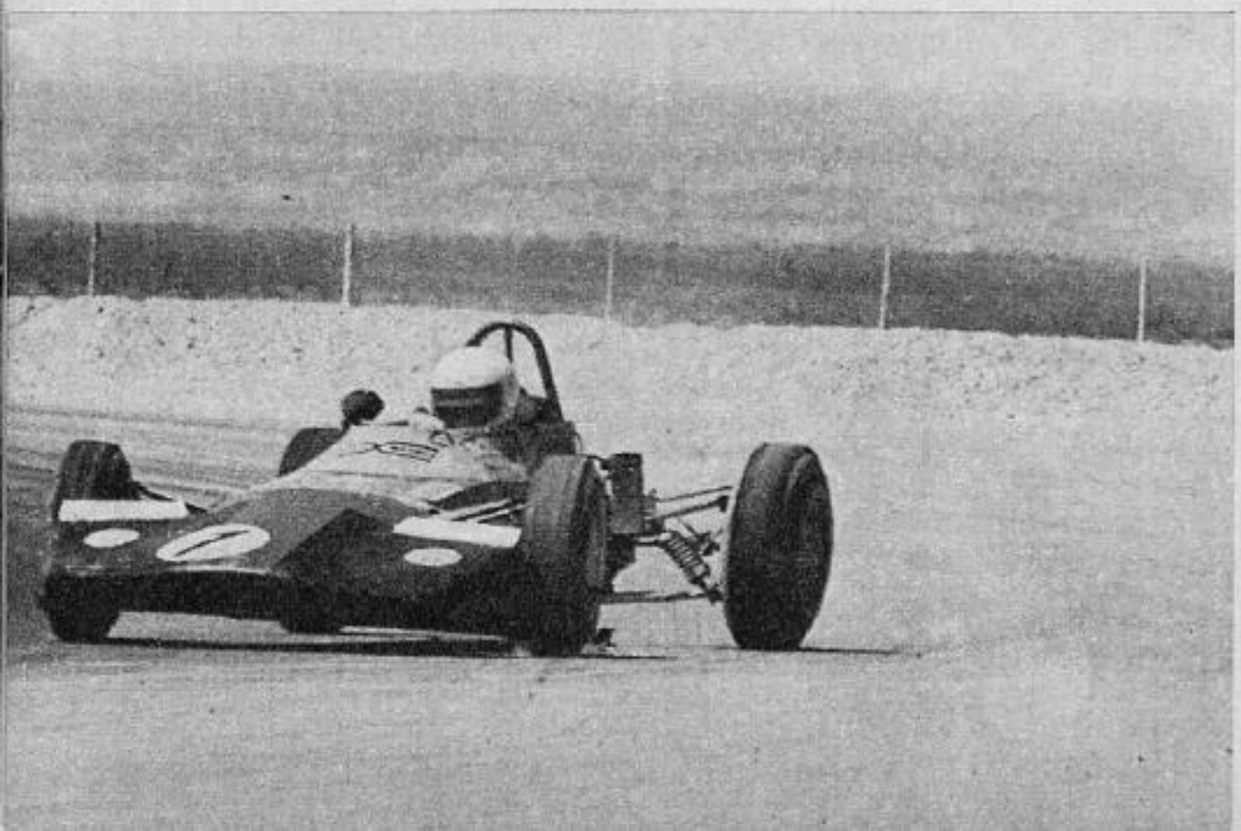
Los carenados de ruedas delanteras tipo F-1 llegaron a la F-4. El primero en verse estaba sobre la trompa del auto de Laskac. "Me da 200 rpm más y mayor adherencia en las rectas".

Tanto la pista como las banquinas lucieron inmejorablemente presentadas, aunque estas últimas demasiado polvorientas. Después de alguna que otra incursioncita por ellas, los autos tenían un aspecto verdaderamente fantasmagórico: blancos hasta en las bandas de rodamiento.

"No todos los días son domingo ni todas las vacas son mías" mascullaba filosóficamente Antelo. Ragno tuvo desde el sábado mil problemas distintos y ni siquiera pudo largar. De Rossi ya en la primera vuelta comenzó a padecerlos y abandonó en la segunda serie. Lago también tuvo lo suyo. Pese a todo hubo una alegría en el equipo. Carlos Sesto ganó holgadamente la carrera zonal reservada para TN de hasta 850 cm³ con un motor del "Gordo".

Público agradecimiento del equipo de Meriggi a Osvaldo Rigamonti: antes de salir para Neuquén la pick-up que traía los coches sufrió un gran choque y los de lubricantes Splendid le dieron inmediatamente un vehículo similar para el viaje.

Un duelo aparte libraron Alberto Famá y Raúl Marielli. Este último con sólo 4 carreras en monopostos demostró que su progreso es constante. Sexto en Las Rosas, fue sexto en las 3 series el domingo y sexto en la final, pese a un trompo en la ronda de apertura. Viene del G-2 y es de Rafaela.



ALLEN AUTO MOTO CLUB

F. 4 - PREMIO "FIESTA NACIONAL DEL AUTOMOVILISMO"

AUTODROMO CIUDAD DE ALLEN - 3.250 m

Clasificación Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault	17m54s9	10
2º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	17m57s4	10
3º	9	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	18m01s9	10
4º	17	Famá, Alberto	Crespi-Renault	18m21s8	10
5º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault	18m23s2	10
6º	127	Marielli, Raúl	Crespi-Renault	18m31s2	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 122,252 km/h.

Segunda Serie

1º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault	17m53s2	10
2º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	17m54s8	10
3º	9	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	17m55s3	10
4º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault	18m03s1	10
5º	17	Famá, Alberto	Crespi-Renault	18m16s5	10
6º	127	Marielli, Raúl	Crespi-Renault	18m17s1	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 122,437 km/h.

Tercera Serie

1º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	17m43s9	10
2º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault	17m52s5	10
3º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault	17m54s3	10
4º	9	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	18m03s8	10
5º	17	Famá, Alberto	Crespi-Renault	18m10s5	10
6º	127	Marielli, Raúl	Crespi-Renault	18m12s0	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,507 km/h.

CLASIFICACION FINAL (suma de tiempos)

1º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	53m36s1	30
2	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault	53m50s5	30
3º	9	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	54m01s0	30
4º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault	54m36s2	30
5º	17	Famá, Alberto	Crespi-Renault	54m48s8	30
6º	127	Marielli, Raúl	Crespi-Renault	55m02s4	30
7º	123	Toloza, Luis	Crespi-Renault	55m36s7	30
8º	16	Lavenna, Juan Carlos	Crespi-Renault	55m54s5	30
9º	117	Almada, Ricardo	Crespi-Renault	56m53s7	30
10º	8	Stegmann, Guillermo	Crespi-Renault	———	29
11º	40	Llavallol, Jaime	Crespi-Renault	———	28
12º	91	Smolkin, Jorge	Bosich-Fiat	———	28

PROMEDIO DEL GANADOR: 122,258 km/h.

RECORD DE VUELTA: Claudio Abdala, en la tercera serie (3ª vta.): 1m44s8, a 125, 381 km/h.

TC EN JUSTINIANO POSSE







Rabanaque Caballero, Gamerman, Sesto...

GANADORES POR

Muchos inscriptos y su final realización luego de dos postergaciones, más la lucha constante por la conquista de puestos, fueron las características de la excelente carrera de Turismo Nacional disputada el 31 de octubre en el circuito semipermanente del Parque Comunitario de Justiniano Posse. Vamos a ella

La por dos veces postergada carrera de TN a realizarse en Justiniano Posse finalmente se llevó a cabo durante el último domingo de octubre. Si bien la cifra de inscriptos disminuyó en cierta medida con respecto a la obtenida para el 23/24 de octubre —fecha en que la lluvia y la neblina obligaron a posponer el asunto hasta el 31—, no faltaron las figuras representativas de las tres categorías —"A", "B" y "C"— ni declinó la expectativa generada por la tradicional puja Peugeot-Fiat. La política de SAFRAR sigue dando buenos resultados; casi dos Peugeots por cada Fiat y una carrera patrocinada por la empresa, ya que se llamó "Premio Safrar-Peugeot".

Claro que lo más destacable de las carreras de TN es el clima en que se realizan. Difícilmente haya categoría en la que la paridad de condiciones mecánicas y el amateurismo desprovista de falsos visos de importancia se hagan tan evidentes. Ello explica que en cada carrera sea mayor el número de inscriptos, atraídos un poco por el espíritu de la categoría y otro poco por su accesibilidad económica. TN es automovilismo en serio y así hay que tomarlo.

De las tres clases presentes, las dos menores —"A" y "B"— largaron juntas la primera serie; en la menor, el Renault de Carlos Sesto se impuso tal cual era previsible, aventajando por mucho a su escolta, Héctor Pérez, piloto de la única cupé Fiat 800 presente. Exactamente lo mismo ocurrió en la segunda serie, de manera que la suma de tiempos determinó a Carlos Sesto ganador y a Héctor Pérez segundo. En la clase "B", nueve Fiat 128 presentes. A pesar de los cucos —Carlomagno y Giordano— el que ganó ambas series fue Alberto Gamerman, un nombre nuevo pero que a juzgar por lo visto se va a hacer familiar en poco tiempo. Dueño de un estilo vehemente pero correcto ciento por ciento, no perdió oportunidad para levantar a 30 cm del suelo la rueda trasera interna en cada una de las dos horquillas. Doblando así, con un auto que responde, impuso su nombre a la serie reservada a la clase "B".

Labores destacadas en esta categoría: Roberto Gazi, segundo en la suma de tiempos, y Daniel Bonamico, espectacular como pocos.

En la clase mayor la cosa estaba más que seria. Por el lado de Fiat, Máximo Macchi y un cordobés —Alfredo Boix— sentados en la cupé 1600 que fuera piloteada por el Chino Canedo para la escudería de concesionarios. Boix, destacado por las conquistas obtenidas en carreras zonales, opondría, junto con Macchi —Castorcito Grossi ausente—, las dos cupés con más posibilidades a los Peugeot de Paco Mayorga, Cocho López, Oscar Rodríguez Marssili, Pepe Migliore, Martín Perkins, etc. Las dos series fueron ganadas por las cupés; la primera para Boix —con buena ventaja— y la segunda para Macchi. A pesar de esto, la serie final se encargaría de dar sorpresas. Largada la final a 15 vueltas, el ritmo impuesto por Paco Mayorga hizo sentir su efecto en la cupé de Boix, que desapareció por problemas en la bomba de nafta faltando cuatro vueltas. Muy cortado adelante, Paco era virtual ganador hasta que el varillaje de la caja con palanca al piso —la usó por primera vez— se trabó en cuarta. Paralelamente, era evidente el avance de Martín Perkins y Roberto Laffaye; Rodolfo Rabanaque Caballero, a la expectativa, y manteniendo un ritmo parejo y sin errores, y Oscar Rodríguez, delante de ellos y con la carrera ganada en base al retraso evidente de Paco. Con este panorama casi definitivo siguió la final, hasta que en la salida de una de las horquillas Rabanaque Caballero se fue algo afuera del circuito; detrás de él, Oscar Rodríguez en la misma situación, y un encontronazo que resultó definitorio para este último, que debió abandonar al resultar imposible recuperar el tiempo perdido en la operación de "planchado" de su guardabarros, que trababa la rueda delantera izquierda impidiéndole seguir en carrera.

Restados Paco y Oscar, se impusieron quienes mantuvieron el mejor ritmo de carrera: la final dio como ganador a Rudy Rabanaque Caballero —un hombre que estuvo muchas veces muy cerca del primer puesto— sentado en un 504 que rinde gracias a los esfuerzos de Peugeot-Acevedo, escoltado por Roberto Laffaye, Martín Perkins y Paco Mayorga, los tres autos de Valmyr S.A. (la concesionaria de Paco).

El hecho de que la largada se determinara de manera que partieran dos autos juntos cada diez segundos permitió comprobar los esfuerzos de cada uno por mejorar su posición. Además de los mencionados, resultó digna de elogio la actuación de Elmo Albertengo, que luchó a brazo partido mejorando ostensiblemente, al final, su puesto de largada.

Así se cumplió el programa en Justiniano Posse. Toda esta bella gente que determina el parque de Turismo Nacional se encontrará el 14 de noviembre despuntando el vicio en el Pan de Azúcar. Habrá dulce para todos, sin duda.

http://carreterasderacing.wordpress.com



1. - *Rabanaque Caballero luchando por su primer puesto final. La mecánica de Peugeot-Acevedo dio resultado . . .*

2. - *Alberto Gamerman, ganador indiscutido de la clase "B".*

3. - *Izquierda, arriba: Acostumbrado a imponer su nombre a la cabeza de las clasificaciones, Carlos Sesto hizo lo propio en Justiniano Posse.*

4. - *Izquierda, abajo: Excelente labor la de Roberto Laffaye, segundo en la final de la "C".*
Abajo: Secuencia del vuelco protagonizado por Pesarini en los entrenamientos del sábado 23, antes de que se suspendiera la carrera.

texto y fotos: CESAR M. SORKIN

MERITO

PARQUE COMUNITARIO DE JUSTINIANO POSSE

PREMIO "SAFRAR-PEUGEOT" - CIRCUITO DE 7.100 METROS
TURISMO NACIONAL

CLASIFICACION FINAL

CLASE "A"

Pos.	Nº	Piloto	vueltas	Marca	Tiempo
1º	1	Sesto, Carlos	18	Renault	1h 06m 17s
2º	8	Pérez, Héctor	18	Fiat 800	1h 06m 51s 3
3º	4	Agotegaray, Julio ...	18	Renault	1h 07m 38s 5
4º	17	Pereyra, Alberto ...	18	Renault	1h 07m 38s 8
5º	9	Prieto, Alberto	18	Renault	1h 08m 32s 6

Promedio del ganador: 116, 220 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Carlos Sesto, en la 3ª: 3m 35s 8, a 118,350 km/h.

CLASE "B"

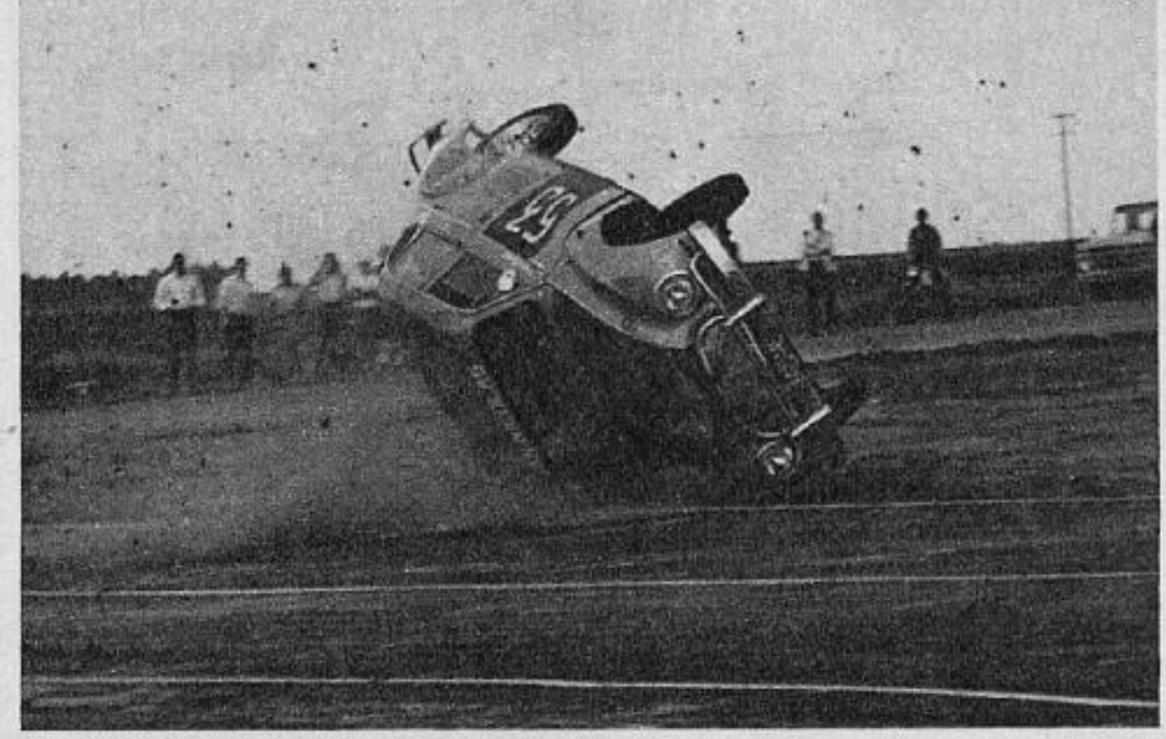
1º	51	Gamerman, A.	20	Fiat 128	1h 05m 42s 6
2º	44	Gazi, Roberto	20	Fiat 128	1h 06m 32s 5
3º	42	Giordano, E.	20	Fiat 128	1h 06m 51s 6
4º	49	Castro, José	20	Fiat 128	1h 07m 24s 8
5º	47	Bonamico, D.	20	Fiat 128	1h 07m 53s 9
6º	41	Carlomagno, J.	20	Fiat 128	1h 08m 02s 1

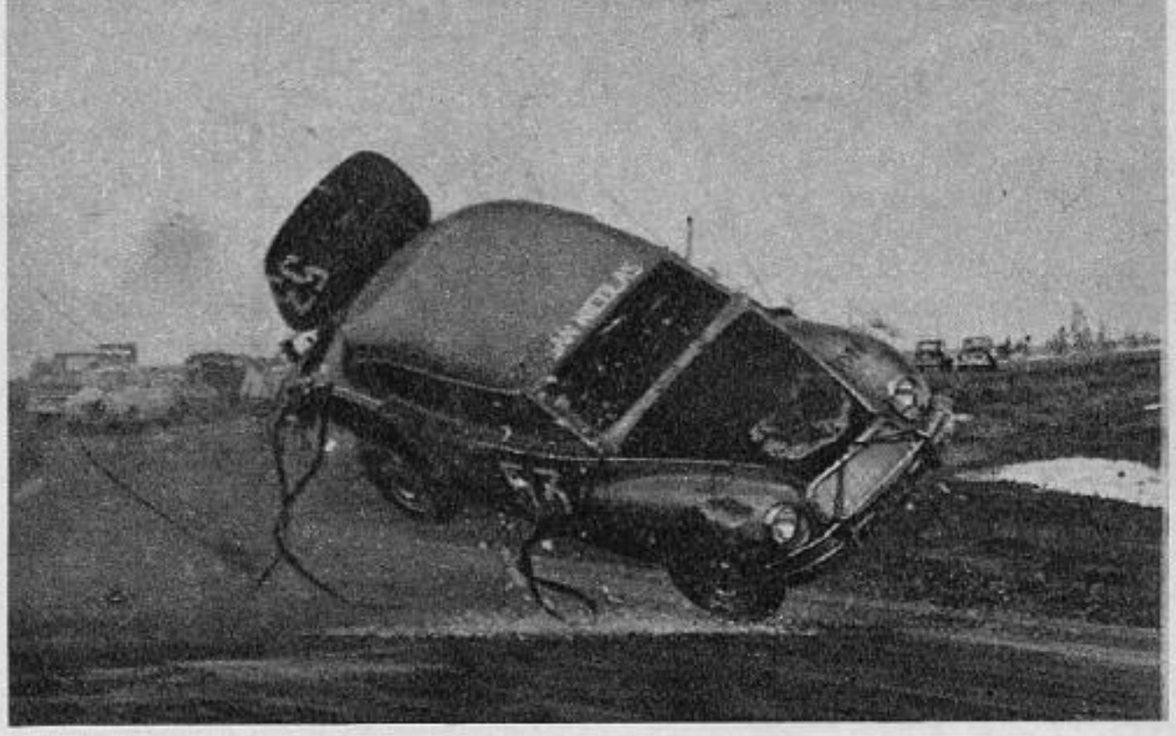
Promedio del ganador: 129,245 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Nº 48, de Juan Larroca: 3m 11s 4, a 133,542 km/h.

CLASE "C"

1º	81	R. Caballero, R.	15	Peugeot 504	45m 33s 2
2º	85	Laffaye, R.	15	Peugeot 504	45m 45s 3
3º	92	Perkins, Martín	15	Peugeot 504	45m 56s 7
4º	73	Mayorga, F.	15	Peugeot 504	46m 12s
5º	79	Hurtado, José	15	Fiat 1600 C	46m 31s 2
6º	86	Albertengo, E.	15	Peugeot 504	46m 40s 3
7º	88	García Leone, E. ...	15	Peugeot 504	46m 51s
8º	71	Migliore, José	15	Peugeot 504	46m 47s
9º	84	Maggi, José	15	Peugeot 504	46m 48s 6

Promedio del ganador: 140,275 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Paco Mayorga, en la 4ª: 2m 54s 7, a 146,307 km/h.





Arizu noche insólita

Carlos Rodari.
Radio Continental,

Lunes a viernes,
19.30.



UNA CUESTION FAMILIAR

Cuando los dos coches, conducidos por Satriano -Calandrino uno y por Satriano-Ayarza Garré el otro parecían ganadores, una falla les impidió seguir viajando juntos. Entonces arremetieron, en tándem, los dos representantes de Alcron, guiados por Crocco-Morán uno y por Crocco-Lazcano el otro. En ese orden finalizaron la prueba

por JULIO PEREZ BALBI y JORGE AUGE BACQUE



Volvimos a ver las 12 Horas Citroen de Tucumán y de nuevo desde adentro. Una vez más la agencia Citronort nos entregó amablemente un 2 Cv con toda la mostaza para participar en aquella divertida y trascendente prueba de larga endurance...

Se repitió el circuito lleno de espectadores y esta vez un poco más audaces: con la anuencia de los organizadores el público, incluidas señoras con niños pequeñitos poblaron las instalaciones hasta en las curvas más peligrosas junto a los guard-rail. Todos pendientes de los 34 2 Cv que comenzaron la fatigosa cabalgata. Y todos se fueron satisfechos al cabo de las 12 horas. La punta cambió de dueño cuatro o cinco o más veces. Casi siempre estuvieron Crocco-Morán, Didi-Maglione, Satriano-Calandrino y Blasco-Chico en el puesto de privilegio alternadamente. A nosotros nos pasó de todo. Largamos bien y en seguida nos colocamos segundos detrás de Didi-Maglione. Así nos mantuvimos durante casi dos horas de carrera. Los que nos precedían era sin duda el binomio que al final resultó el más veloz en carrera. Entonces tuvimos que detenernos por un problema de carburación (nos quedábamos sin nafta). Volvimos a reanudar nuestra carrera y al rato empezamos a sufrir un problema en el sistema eléctrico. Las posibilidades se nos alejaban cada vez más.

La carrera comenzó a medianoche y a las 6,30 de la mañana el Comisario Deportivo puso la bandera colorada y detuvo la carrera. El motivo fue bastante singular: El único surtidor de nafta en el circuito se había roto y los organizadores se vieron obligados a cambiar el sistema de abastecimiento. En lugar del surtidor apelaron a los nobles bidones y a una bomba manual. La incredulidad ganó a los participantes durante la hora entera que nos tuvieron detenidos. El ambiente de chacota cundió.

A todo esto —en el momento de neutralizar— Didi - Maglione ya habían perdido la punta por una goma pinchada y aunque luego reanudaron bien tuvieron que resignarse cuando se les rompió la suspensión de su maquinita.

Así el equipo de Chivilcoy (Satriano - Calandrino y Satriano - Ayarza Garré) viajando siempre chupados y bien organizados se hicieron del liderazgo. Maglione se había quedado y con gran juego se comenzaron a distanciar de sus perseguidores. Pero como a cada chancho le llega su San Martín al binomio Satriano-Calandrino se le rompió la varilla levantaválvulas y su coche compañero de equipo se quedó sin parejita para viajar chupado. Así otras dos máquinas que venían empujando lindo, conducidas por Crocco-Morán y Crocco-Lazcano (se estaba dando juego de parientes) cuando estaban a tres vueltas de los punteros vieron la gran oportunidad de arremeter y pasaron a la punta.

Resultado: fueron ellos los que al final de cuentas ganaron. Ya lo habían hecho en la clase para 2 Cv en las 30 Horas del Autódromo de Buenos Aires. Pertenecen al equipo Alcron y especularon, lo mismo que en la carrera porteña, con una excelente organización y un perfecto ritmo de carrera. Laureles merecidos.

Solamente nos falta agradecer a Citronort, al compañero Gramajo y al señor Rogelio López Duran, gerente de la casa que nos brindó el auto para que probáramos suerte. Y además prometerles que el año que viene —si son tan amables— trataremos de que las cosas salgan mejor. Porque al fin y al cabo son todas cosas de las contingencias...

12 HORAS CITROEN

ASOCIACION TUCUMANA DE AUTOMOVILES STANDARD

Autódromo Municipal de Tucumán - 7-11-71

CLASIFICACION

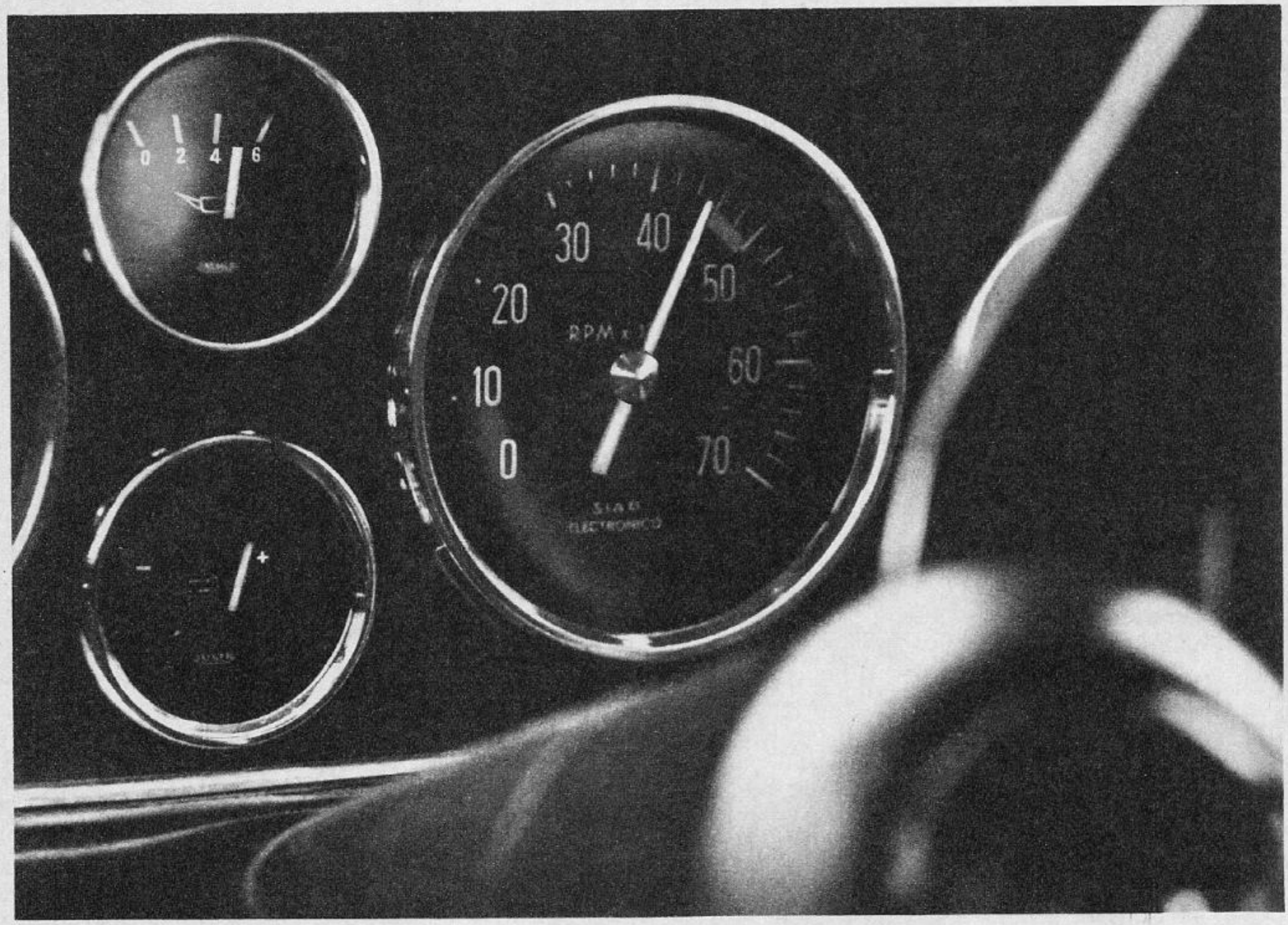
Pos.	Nº	Pilotos	Vtas
1º	12	A. Crocco - J. Morán	360
2º	21	R. Lazcano - C. Crocco	357
3º	17	J. Didi - H. Maglione	355
4º	14	E. Satriano - J. Calandrino	355
5º	15	P. Satriano - J. Ayarza Garré	354
6º	6	P. Sunberg - L. Barrere	352
7º	16	J. Rossi - C. Acotto	351
8º	1	B. Blasco - C. Chico	349
9º	10	J. Parajon - B. Formoso	348
10º	13	A. Moreta - O. Perantoni	345
11º	7	P. Bazzano - R. Naufe	343
12º	20	J. Pérez Balbi - J. Augé Bacqué	337
13º	3	A. Bevacqua - C. Velazco	325
14º	9	O. Andrés - E. Formoso	324
15º	30	J. Mendoza - A. Alfredo	316



Arriba: Los dos coches de Acron, primero y segundo al cabo de las 12 Horas, repitieron el triunfo del autódromo porteño. Crocco-Morán y Crocco-Lazcano, los respectivos pilotos.

El "Bronco", nuestra máquina en carrera.
Augé Bacqué y Pérez Balbi, nuestros hombres.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Acero especial para motores de muchas revoluciones.

Acero especial cada vez más necesario, cada vez más exigido.
Presente e imprescindible
en todas las piezas vitales de un automotor.
El moderno diseño de motores exige cada vez más esos aceros.
En eso estamos, fabricando en el pais
aceros de la más alta calidad,
capaces de resistir las más altas solicitaciones mecánicas.
Velando por su seguridad.
Haciendo posible su confort.
Es nuestro trabajo:
fabricamos aceros especiales para la industria automotriz.
Establecimientos Metalúrgicos Santa Rosa.
Como el acero. Fuerte. Argentino.

Establecimientos Metalúrgicos
SANTA ROSA
SOCIEDAD ANONIMA

SEDE CENTRAL
Alsina 671 (R. 71) - Buenos Aires - Argentina
Tel. 33-4521 al 29 y 34-7591 al 99 - Telex 0121270 AR. SROSA.

PLANTA INDUSTRIAL
Dr. Ignacio Arieta 4936 - Tablada (Pcia. de Bs. As.)
Tel. 651-0061/62/63

Más acero argentino para la industria argentina.

Radiux Publicidad

De nuestro enviado especial
a Bologna,
JULIO F. PEREZ BALBI

1971 fue un mal año para Tecno en F2. Varios problemas aquejaron a los motores y tornaron opaca la campaña de Cevert, primer piloto de la marca a lo largo del año. A pesar de ello los hermanos Pederzani, en Bologna, continuarán desarrollando los mismos motores para F2. Hay fundadas esperanzas en el nuevo F1 construido que debutará en enero en el G.P. de Argentina

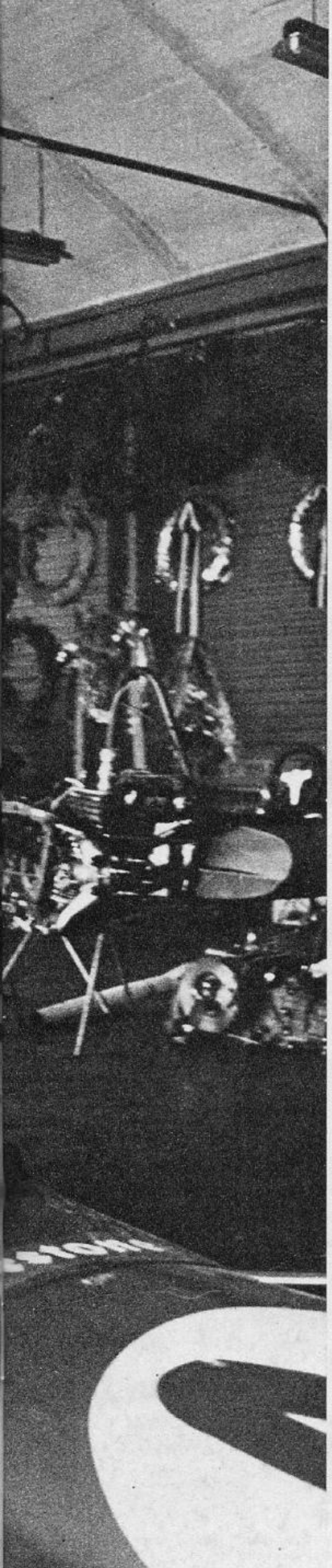


Gian Franco Pederzani no puede mirar con alegría al Tecno F2. Luego de comenzar en forma brillante el año, la temporada fue desdibujando su actuación con muchos problemas técnicos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TECNO:

CON LA FRUSTRACION DE F2 Y LA ESPERANZA EN F1





Pero la mirada siempre está en el futuro. Luciano y Gian Franco Pederzani tocan con cariño al flamante motor boxer de F1. Un paso más.

La diminuta fábrica Tecno está ubicada en las afueras de Bologna, en un barrio llamado Borgo Panigale, casi casi una zona chacarera con huertas por todos lados, casas muy separadas entre sí pero que unen sus entradas con un camino serpenteante, sin banquinas y apretujado por dos hileras de alambrado a sus costados. Dicen que cuando los hermanos Pederzani, dueños y señores de Tecno, tiraron por primera vez en el banco de pruebas el 12 cilindros, una media docena de mocosos, asiduos visitantes del taller aparecieron jadeantes para escuchar el mágico bramido del flamante motor de tres litros que Tecno acaba de desarrollar para competir durante 1972 en el Campeonato Mundial de Conductores. A medida que aumentaban y aumentaban las rpm los chicos pegaban aún más la ñata contra el vidrio del banco, sin animarse a preguntar nada por miedo a perderse siquiera un acorde de toda la subyugante música que brindaba el flamante doce cilindros casi a plena potencia.

→

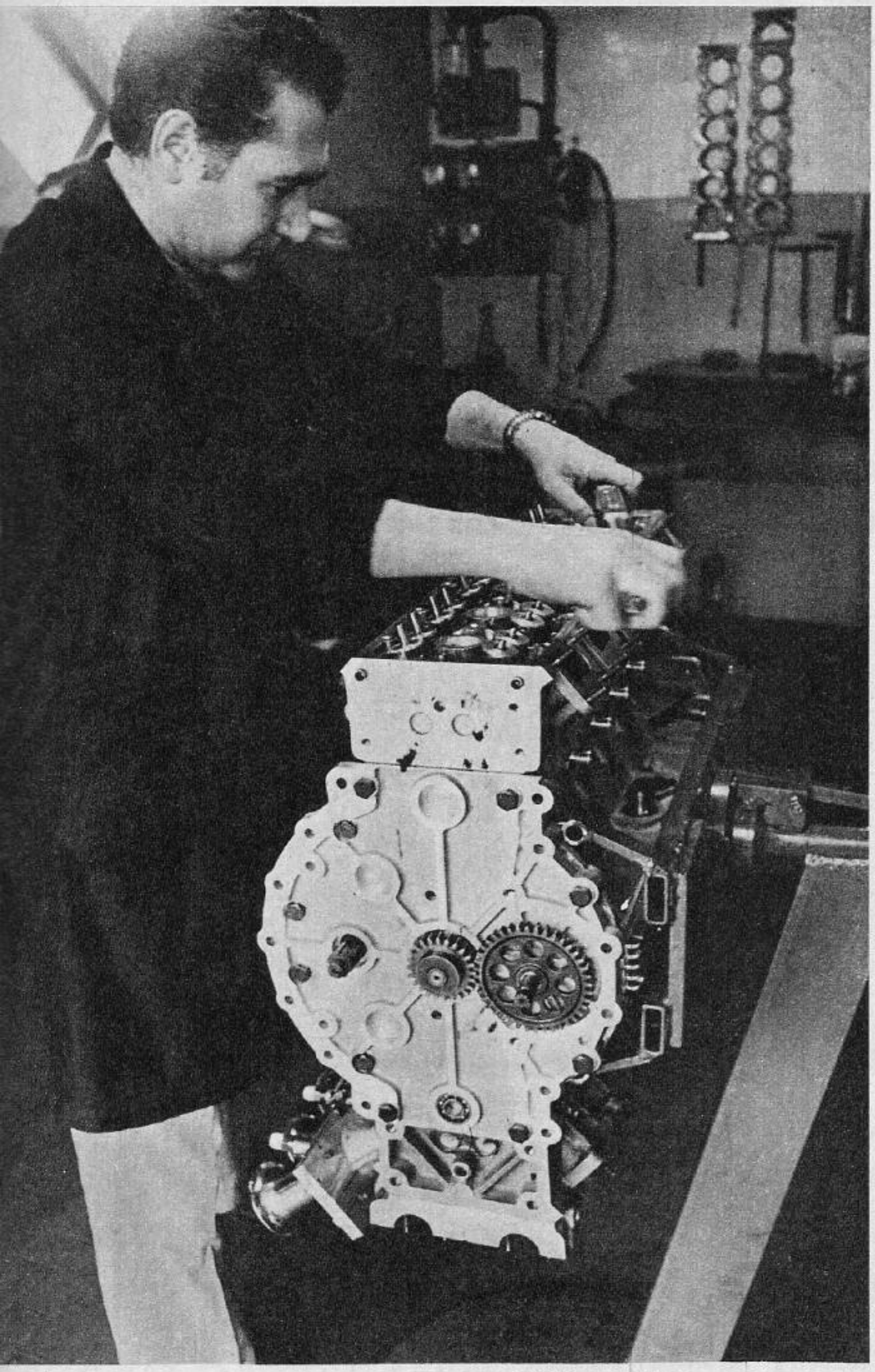
Al lado de ellos Gian Franco Pederzani, con la mano en la palanca del freno del banco, no quitaba la vista de la balanza, cuya aguja trepaba cada vez más, desparramando una fuerte dosis de entusiasmo entre los mecánicos que hace más de seis meses corrían de la fundición al torno, y del torno a la fresa. Sin falta, los días siguientes se vieron caracterizados por la presencia de periodistas italianos y corresponsales de distintos medios europeos, y al mes apareció nada más ni nada menos que Juan M. Fangio, cosa que los llenó de orgullo y satisfacción.

.....

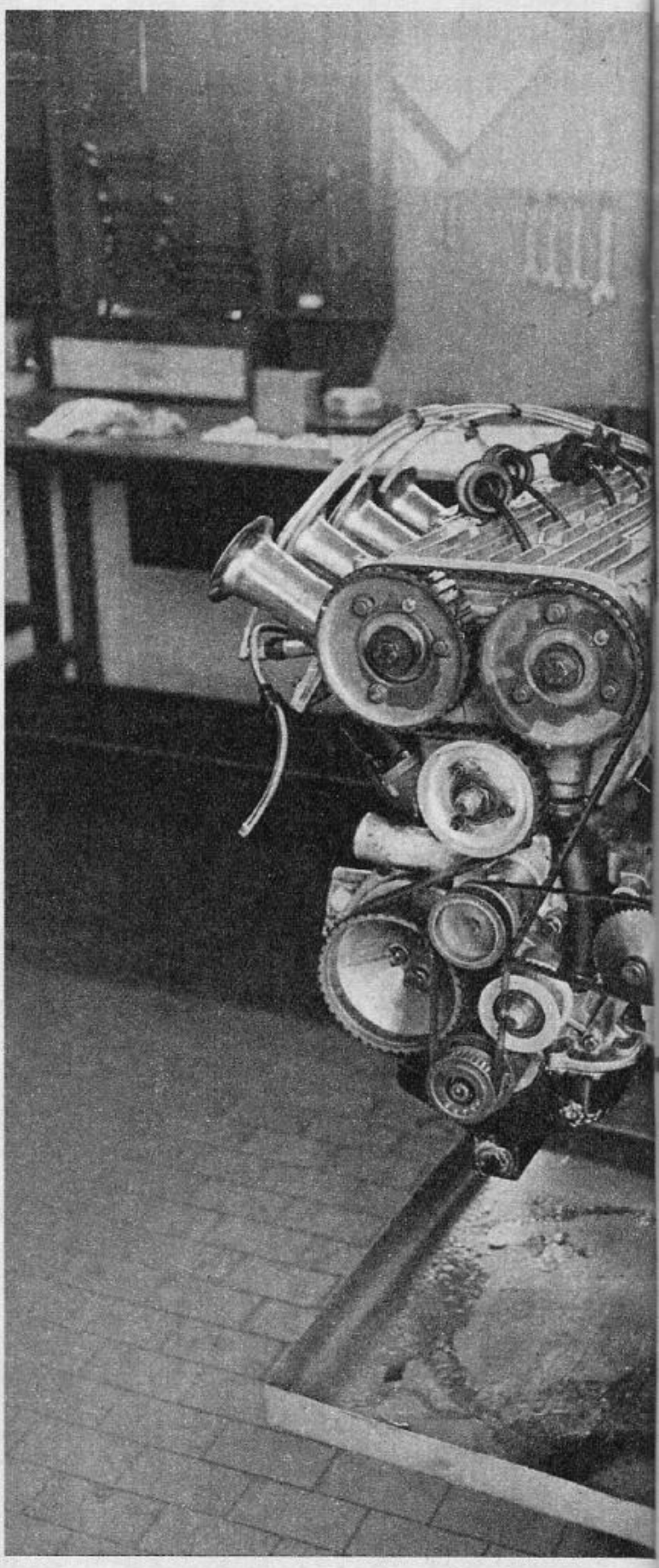
El Fórmula Uno de Tecno a esta altura del mes ya está listo. Desgraciadamente, cuando nosotros estuvimos en la fábrica, de gran charla con los hermanos Pederzani, todavía no había finalizado la construcción del auto completo.

Lo que sí pudimos observar detenidamente fue el motor. El 12 cilindros **flat,** es decir, de disposición de cilindros opuesta, que ya fue probado en el banco de pruebas. La misma unidad, la única prototipo construida hasta el momento, entregó más potencia de la esperada y es el primero de la serie de 10 unidades que saldrán de la planta de armado de Tecno. Los diez primeros con los cuales se pensara correr durante todo 1972.

El motor tiene unos 430 HP a 11.500 rpm y por el momento surgieron algunos problemas con las válvulas, pero serán fácilmente solucionables con otras válvulas construidas en titanio, mucho más resistentes que las



El block del doce cilindros opuestos. 430 HP a 11.500 revoluciones.



El motor de F2. Problemas con pistones, árboles de levas y gunda mitad del trofeo europeo de F2.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que usaron en la primera prueba. **"Lo importante para nosotros no es solamente la potencia, sino la fuerza a bajas rpm . . . ¿De qué nos sirven 500 HP si están a 13.000 rpm y no hay un buen torque a bajo régimen?"**

Las primeras pruebas del auto comenzarán en estos días, en el autódromo de Módena. Cuando los clásicos problemas de dentición (tornillitos que se sueltan, cañitos que se rompen) hayan desaparecido, viajarán a Vallelunga para poner a punto detalles más finos, como ser suspensiones, motor, etc. Y el debut del auto será en el Gran Premio de la República Argentina, primera carrera puntable para el Campeonato Mundial de Conductores de 1972. En nuestro país tendremos el gusto de verlo debutar por el mundial.

El chasis es tubular, el único que con esa sistematización estructural se presentará el año que viene, por lo menos de construcción reciente, ya que es probable que los Brabham BT 33, también tubulares, compitan en la Argentina en las manos de Schenken y Reutemann hasta tanto no esté totalmente probado el flamante BT 37, monocasco. No solamente el Tecno se caracterizará por ser tubular sino que por otra razón muy particular en F-1 pero muy común en todos los productos de la casa Tecno: la corta distancia entre ejes. Tiene 2,27 m, mientras que la distancia promedio de los actuales F-1 está en los 2,40 metros más o menos. Para que tengan una idea: es más corto entre ejes que los F-2 fabricados en nuestro país y que los Brabham BT 36.



válvulas provocaron la debacle en la se-

ITALIANO PARA LOS ITALIANOS

"Cuando con mi hermano nos decidimos a construir el F-1, nos prometimos a nosotros mismos que sería conducido por piloto italiano . . . ", dijo Luciano Pederzano. Bajo esa premisa, después de lidiar un buen tiempo consiguieron el apoyo de la C.S.A.I. (Comissione Sportiva Automobilistica Italiana, algo así como nuestra CADAD) para que Nanni Galli, lo mejorcito que ofrece Italia en estos momentos, pueda conducir el auto número uno. Con respecto al número dos, se rumorea a Tino Brambilla, que si bien no es muy joven ni tampoco superdotado, es un excelente piloto de pruebas y podría acortar considerablemente el período de puesta a punto del auto. Por otro lado, se supone que Luigi Fontanesi, una joven figura de monoplazas, también italiano, será el segundo piloto de no serlo Brambilla.

TODO ES CUESTION DE PESOS

El principal problema en la actualidad es el apoyo publicitario. Los Pederzani necesitan de unos 250 millones de pesos nuestros y viejos para poner en línea de partida los dos equipos, el de F-1 y F-2, ambos con dos autos en carrera y un muletto respectivo.

El presupuesto no es desmedido si tenemos en cuenta que cada motor de F-1 cuesta unos 15 millones de pesos nuestros y a cada carrera, aparte de los dos montados en los respectivos F-1, viajan también tres de repuesto y otros cinco más quedan en fábrica acondicionándose para la próxima carrera. Lo mismo para el team de F-2.

Tecno será un equipo muy importante en 1972. En F2 con sus motores, una mezcla rara de Cosworth y Pederzani, serán rivales muy duros para todo aquel que aspire a ganarle el Campeonato Europeo. En F1 empezarán de cero, pero teniendo en cuenta los resultados de Tecno en los últimos tiempos, los buenos resultados deberán llegar. Si así resulta, los mocosos que pegaban la ñata sobre el vidrio del banco de pruebas conocerán la gran historia del Tecno F1 por muchas años, tan bien como a su bicicleta porque crecieron junto a él.

UN AÑO NEGRO

"Ferrari en Italia acapara todo, no deja crecer a nadie, tiene la mejor publicidad, el apoyo económico de Fiat; por algo los pilotos de Ferrari son los mejor pagos del mundo. Ickx cobra 230 mil dólares por año, además de muchas otras cosas . . . Ellos se llevan toda la plata que pueda haber en Italia; por eso a Tecno le costó tantos dolores de cabeza conseguir apoyo para los F2 . . . ", nos comentó Carlos Reutemann cuando charlamos con él sobre lo que habíamos visto en Tecno.

El problema económico fue una de las razones por las cuales Tecno, por ejemplo, no pudo presentar dos autos oficiales en este año, cosa que le hubiese sido muy importante. Solamente presentó una máquina oficial al mando de François Cevert, francés él como la petrolera Elf, que lo impulsó como piloto a cambio de fuertes sumas en publicidad.

Pero, dejando de lado los dolores de cabeza por los mangos de cada día, el Tecno de F2 en manos de Cevert comenzó ganando pero se vino a menos a lo largo de la temporada. Y lo consultamos a Pederzani . . .

—El balance de esta temporada de F2 ¿para ustedes fue positivo?

—No, negativo desde todo punto de vista; los problemas mecánicos nos dejaron de lado en muchas carreras. Ganamos dos de las tres primeras carreras y de ahí en más no pasó nada. Con el motor solucionábamos un problema y caíamos en otro . . . y así llegamos a fin de temporada.

—¿Cuáles fueron esos problemas mecánicos?

—Primero los pistones, posteriormente el árbol de levas y finalmente las válvulas.

—¿Qué sucedía con cada uno de ellos?

—El motor nuestro gira a 11.000 rpm, unas mil más que el Cosworth en el que está basado. Por tanto régimen se descabezaban los pistones, se cortaban los árboles de levas y las válvulas. Pero ya todo está solucionado.

—Pero entonces, ¿es conveniente para ustedes desarrollar los motores ustedes mismos para la próxima temporada?

—Sí, porque para el próximo año ya partimos con experiencia propia. Todo lo que hicimos durante el año lo realizamos tomando como base el reglamento que entrará en vigencia en el '72, con motores de hasta dos litros. Ya partimos con una base firme y todo resultará más fácil.

—¿Qué hay de cierto en que una fábrica japonesa les ofreció un motor?

—Algo hay, pero no hemos decidido nada. A lo mejor se lo ponemos a un tercer auto pero en carácter experimental, que es lo que más le interesa a esa gente. (N. de la R.: Como los Pederzani no pueden decir de qué marca se trata, nos remitimos a un rumor: Mitsubishi.)

—¿Cómo lo consideran a Reutemann?

—Como a un excelente piloto de F2 que no tendrá inconvenientes en F1 durante 1972 . . .

—Y los chasis de F2 ¿serán diferentes de los de este año?

—Seguiremos con lo mismo. Tendrán muy pequeñas modificaciones.

TECNO F1

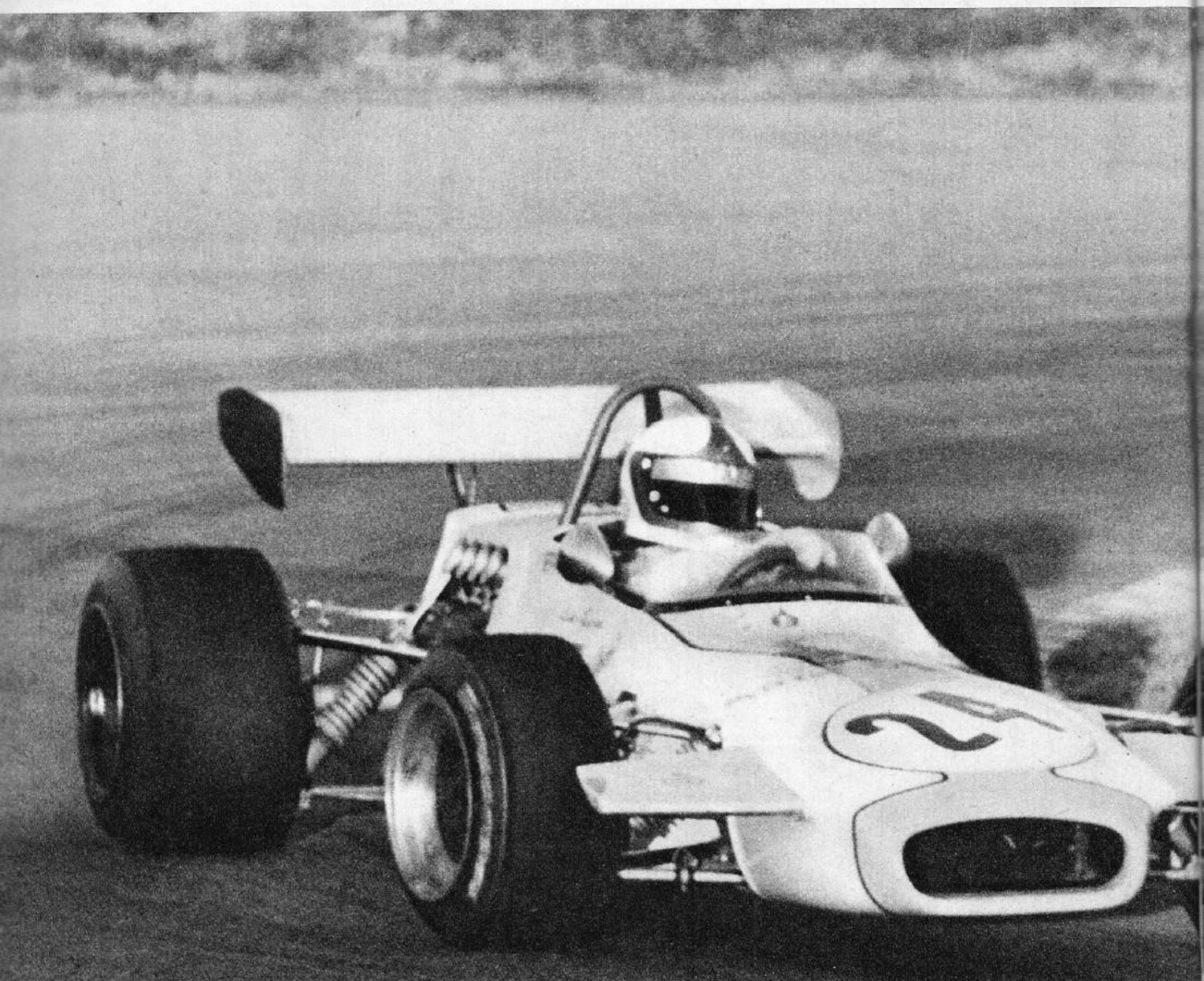
MOTOR:	
Marca	Pederzani
Tipo	12 cilindros opuestos
Cilindrada	2.998 cm³
Diámetro/carrera	81 mm/48,30 mm
Relación de compresión	11,5 : 1
Potencia máxima	430 HP a 11.500 rpm
CHASIS:	
Tipo	Tubular, el motor también trabaja como estructura
Trocha delantera	1,42 m
Trocha trasera	1,45 m
Distancia entre ejes	2,27 m

REFLEJOS DE LA BOLA DE CRISTAL

EL EQUIPO ARGENTINO EN EU

MIRANDO

por JORGE A. AUGE BACQUE



http://lasrevistasdepadro.wordpress.com

ROPA

AL AÑO PROXIMO



Primer Tema:
Futuro del equipo
F. 2 en 1972.
Segundo Tema:
¿Habrá un equipo
de F. 3?
Tercer Tema:
Pilotos
potables para F. 3

Dos Brabham BT-30 y dos BT-36 son patrimonio del Equipo ACA-YPF-SEPAC. Planes para crear dos equipos que aprovechen las cuatro unidades en dos categorías (F2 y F3) dándole posibilidades a dos pilotos más.

Brabham BT 36. Seguirán en F-2 con Reutemann y Ruesch.



Comodoro Ernesto Baca: representa al ACA y a YPF en las decisiones del equipo.

Héctor Silverio Staffa: viene de Europa con ideas para el 72. Se deberá reunir con Baca.



PRIMER TEMA

¿COMO CONTINUARA EN 1972 EL EQUIPO DE F. 2?

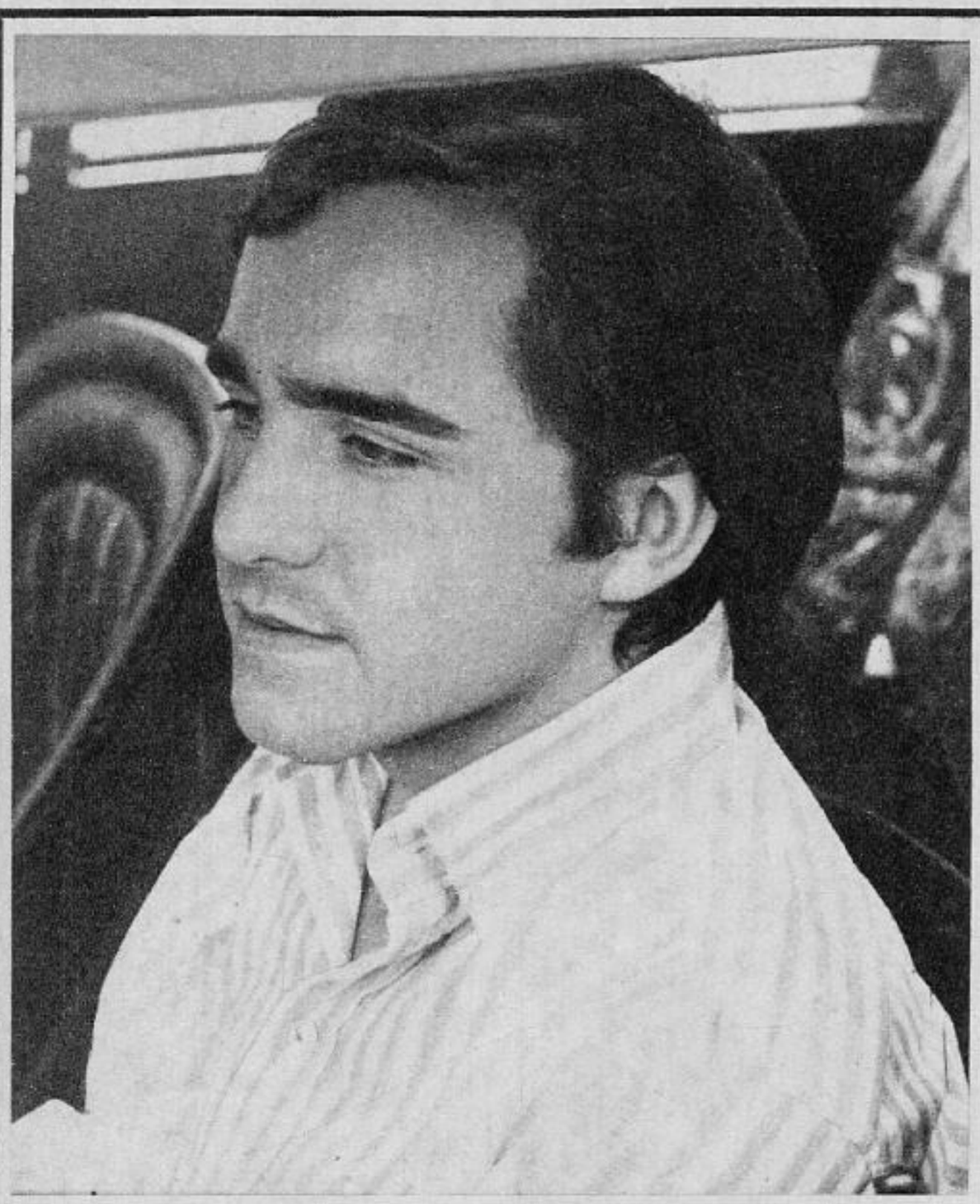
Si bien todo lo que rodea al Automóvil Club Argentino en su relación con el automovilismo deportivo suele ser un misterio insondable y casi a nivel de "Top Secret", hemos podido cosechar una serie de informaciones confidenciales, surgidas de boca de personas bien informadas en el ámbito del ACA, que nos permiten saber a ciencia casi cierta la política que seguirá la institución en relación al próximo "año europeo".

En materia de Fórmula Dos, es muy difícil que se tome una decisión definitiva (también en el tema F.3) antes de la llegada del director técnico Héctor Silverio Staffa a nuestro país. De todas maneras, entre los proyectos que trae y que sin duda se dilucidarán en una conversación entre Staffa y el comodoro Baca (ACA-YPF) figura la estructuración del equipo de Fórmula Dos para 1972.

En principio, el equipo futuro se desenvolverá sobre la base de la misma organización técnico-humana que tuvo durante 1971.

En materia de pilotos, está casi confirmado que Carlos Reutemann continuará a cargo de un Brabham BT-36 del ACA durante la próxima temporada y siempre como primer piloto del team argentino. Este supuesto tiene origen en el hecho de que al firmar contrato con Brabham en Fórmula Uno gracias a la intermediación del terceto ACA-YPF-SEPAC y debido al hecho que Brabham no tiene equipo oficial en F.2 es casi seguro que Lole continúe manteniendo su puesto en el equipo del ACA, para lograr la elaboración del Campeonato Europeo de la categoría el próximo año. Por otra parte, es muy lógico que Reutemann "se tire" en 1972 al Campeonato Europeo de F.2, lo cual conviene tanto al ACA como a Brabham. Carlos Ruesch, por su parte, ya habría sido apalabrado para mantenerse

→



Cocho López: "Estoy listo para viajar".

OSVALDO "COCHO" LOPEZ

23 años, soltero, marcha segundo en el Campeonato Argentino de Fórmula Dos y lleva cinco años en el automovilismo. Hace dos que tripula el Martos-Peugeot de Fórmula Dos.

P. — *¿Vas a Europa a correr en Fórmula Tres?*

R. — No sé nada, nadie me dijo nada. Pero tengo muchas ganas de ir.

P. — *¿Tendrías algún problema personal en viajar en cuanto te lo digan?*

R. — No. Ya tengo todo organizado de tal manera que lo único que me falta es hacer la valija y tomar el avión.

P. — *¿Conocés la Fórmula Tres?*

R. — Muy poco. Lo que sí sé es que la puesta a punto de los autos es muy similar a la Fórmula Dos nuestra. Por otra parte estimo que la potencia de esos autos en relación con los nuestros (180 HP contra 145 HP) hace ideal el paso de categoría.

P. — *¿Creés que te adaptarías bien a los F.3?*

R. — Un buen piloto se puede adaptar sin problemas. Yo me voy a dar cuenta si sirvo o no en la primera carrera. Si me doy cuenta que la F.3 no es para mí, me doy media vuelta y me vengo a la Argentina.

P. — *¿Quién te gustaría que fuera tu coequiper?*

R. — Me gustaría que fuera Bessia, porque es un tipo humanamente sano y un buen piloto. Es fundamental pensar en un piloto que además de manejar bien tenga una condición para la convivencia excelente.

P. — *Si vas a Europa, si corrés todo el '72 en F.3, ¿cuáles son tus planes para el futuro?*

R. — Mirá, por el momento me gustaría solo Fórmula Tres, porque es la punta de la escalada europea. Luego podría ser F.2, pero con la condición de salir muy fogueado de la F.3. Tal vez F.1, pero definitivamente no Sport Prototipos. Me gustan los monoplazas.

P. — *¿Qué requisitos tiene que reunir un piloto designado para el equipo de F.3 del ACA?*

R. — En primer lugar creo que tiene que haber tenido experiencia en monoplazas argentinos y en especial en F.2, porque la diferencia de potencias sería relativamente poca. Tiene que conocer algo de chasis y mecánica en general, tiene que saber poner a punto un auto y por sobre todas las cosas debe ser un individuo que deje bien sentado el prestigio de nuestro país.

durante 1972 en el equipo ACA-YPF-SEPAC, en la condición de segundo piloto.

La estructura general del equipo renovará en 1972 los lazos de amistad que lo unen con Novamotor, uno de los preparadores más exitosos de F.2, y reforzará su parque humano con enviados especiales de Brabham, que supervisarán todos los trabajos técnicos del equipo.

Estas dos posibilidades: que Reutemann represente a Brabham con un auto de ACA y que Brabham ofrezca asesoría técnica al equipo, son tan lógicas desde el momento en que el ACA se ha convertido en estos dos últimos años en uno de los mejores negocios de la firma inglesa y sería poco comercial abandonar un filón tan importante como ése.

SEGUNDO TEMA

UNA IDEA:

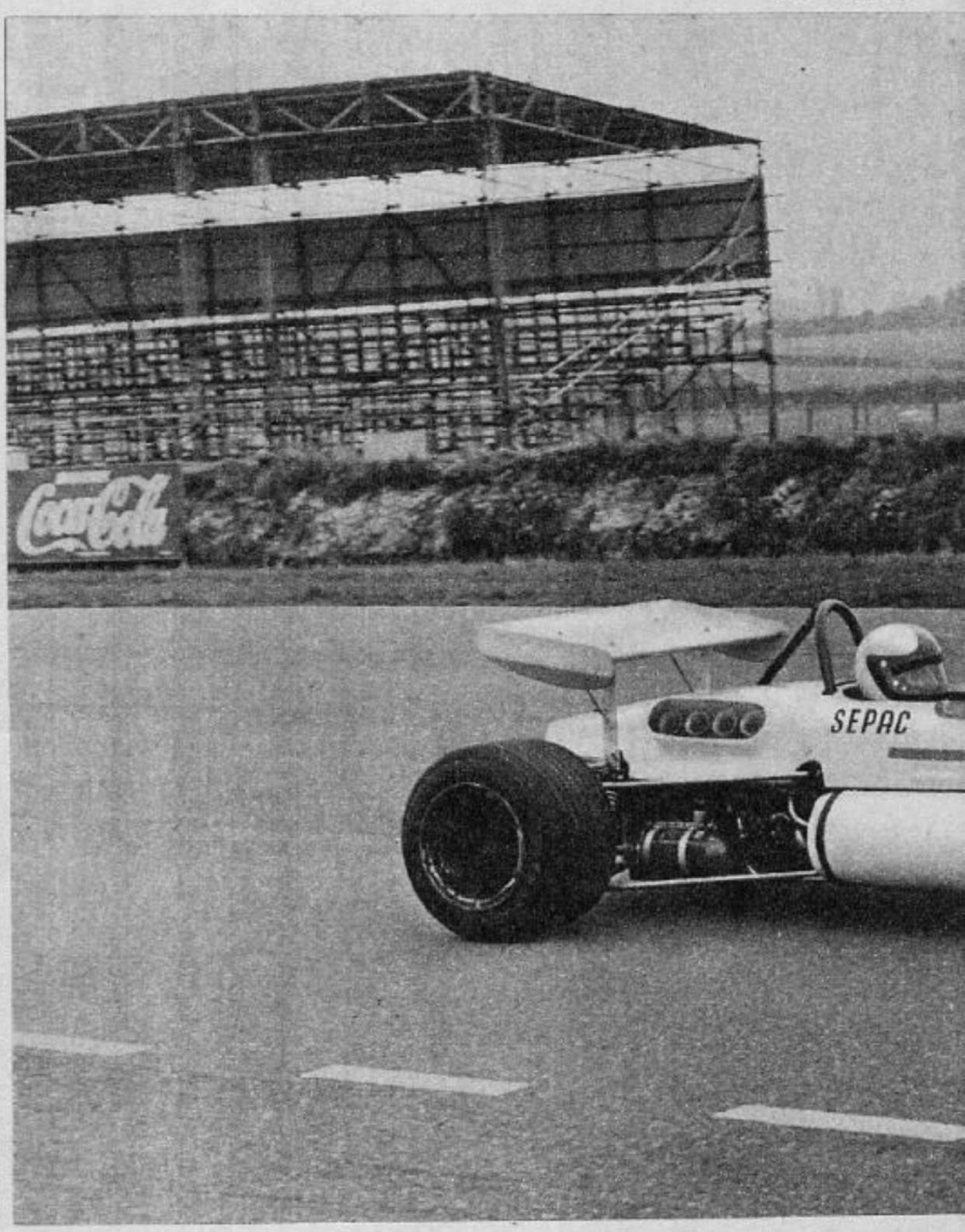
EL EQUIPO DE F. 3

En los últimos tiempos comenzó a circular una especie que aseguraba la formación de un equipo de Fórmula Tres, tomando como base la utilización de los dos Brabham BT-30, ya perimidos para F.2 y que pasarían automáticamente a ser ideales para la F.3. En este sentido existen dos corrientes bien definidas en el seno del ACA. Una, sustentada por la gente de la Comisión Directiva y apoyada virtualmente por la Comisión de Carreras que insistiría en la necesidad de concretar el segundo equipo ACA en Europa para incursionar en la F.3. La segunda posición, que sería la sustentada por Héctor Silverio Staffa y tal vez apoyada por el comodoro Baca, requeriría la necesidad de utilizar esos dos autos en función de "mulettos" del equipo de F.2 para entrenamientos.

De esta manera, quedaría un año más de espera (si se optara por la segunda posición) para las figuras jóvenes con algún porvenir en la Fórmula Tres europea.

Pese a todo, podría llegar a concebirse una salida conciliatoria que refundiría las dos posiciones en una sola: la inclusión de un volante argentino "nuevo" en el equipo, para participar con uno de los Brabham BT-30 en Fórmula Tres. Esta actuación estaría supeditada a las carreras de F.3 que se corrieran juntamente con las de F.2 de manera de no crear otro complejo técnico para mantener otro auto en otra categoría. El segundo auto quedaría a dispo-

Brabham BT 30. Dos posibilidades: pasar a ser "mulettos" del equipo



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sición de los pilotos Reutemann y Ruesch para pruebas.

La situación actual de esta ideo es de expectativa total, tanto por parte del ACA como por parte de los pilotos "potables" para viajar a Europa. Estimamos que la decisión final sobre el tema se tomará durante el mes de diciembre y los pilotos serán convocados inmediatamente a asumir sus posiciones. Sin embargo, creemos que es muy posible que los pilotos que estarían en el "candelero" del ACA ya están haciendo sus trámites para viajar en cuanto se lo pidan.

TERCER TEMA

LOS PILOTOS "POTABLES" PARA F. 3

Es fundamental para analizar la lista de pilotos posibles efectuar un paralelo general entre la Fórmula Tres y las categorías argentinas para poder realizar un balance de adaptabilidad y posibilidades entre la decena de volantes potables.

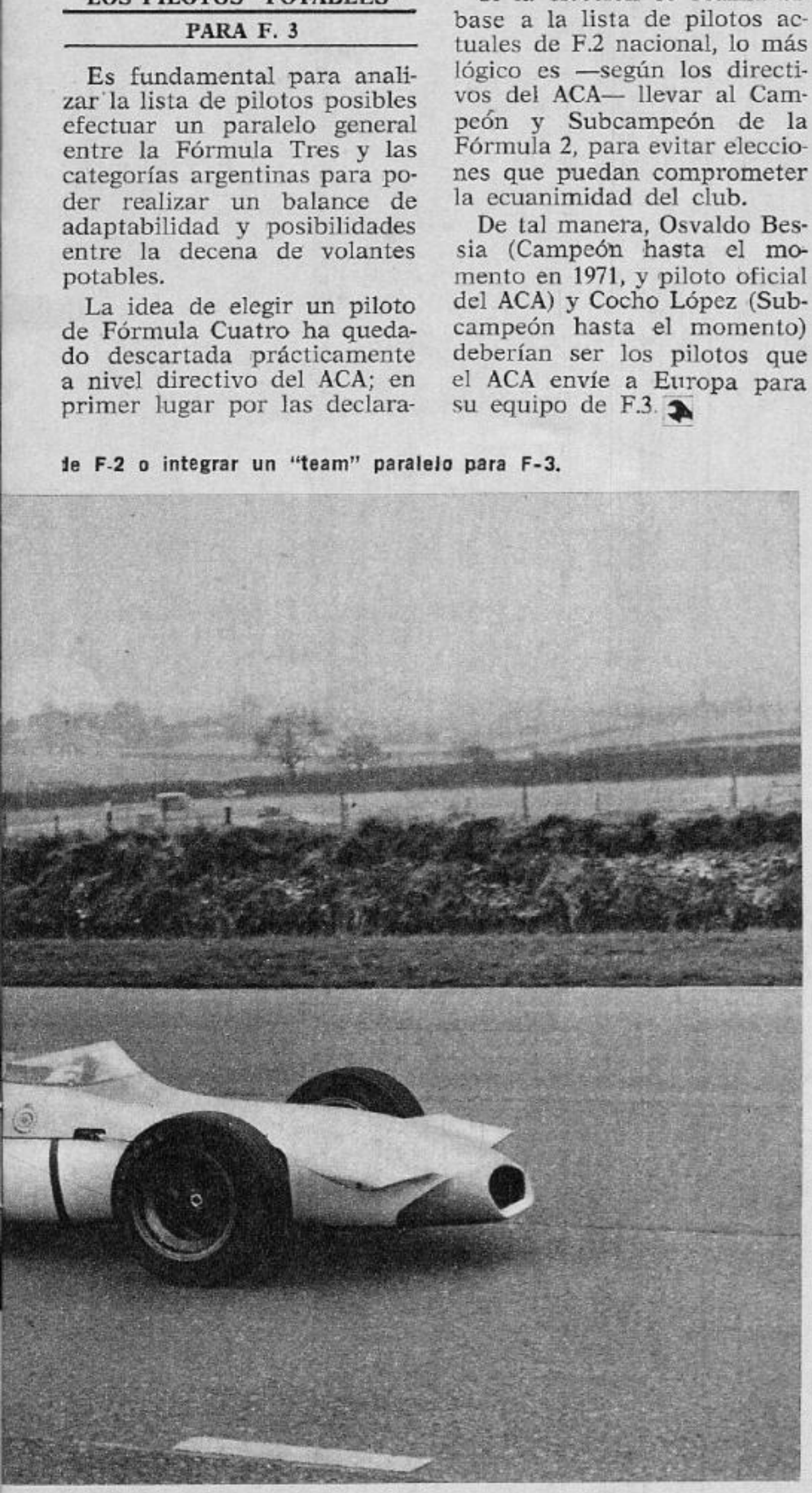
La idea de elegir un piloto de Fórmula Cuatro ha quedado descartada prácticamente a nivel directivo del ACA; en primer lugar por las declaraciones realizadas por Juan P. Laskac y segundo por la enorme diferencia de potencias entre un F.4 (60/5 HP en el mejor de los casos) y un F.3 (180 HP).

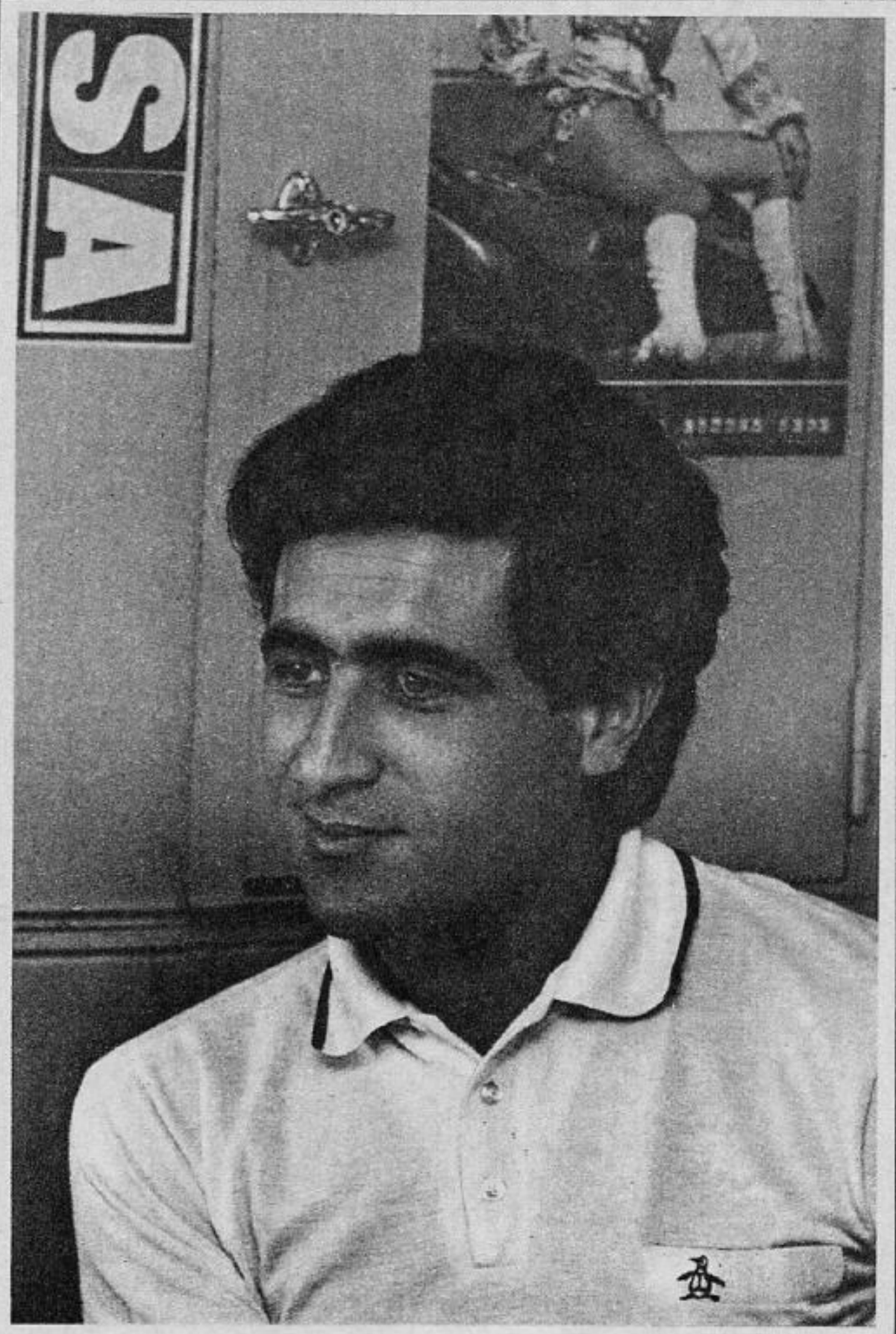
En primer lugar, entonces, quedan los volantes de Fórmula Dos nacional por tres razones definitivas: el ACA tiene ya un equipo de F.2 nacional y es idea de la institución promover uno de sus pilotos a nivel internacional; los volantes de F.2 nacional tienen más relación entre la potencia de sus autos actuales (145 HP) con los de F.3; y por último porque los autos son más parecidos y su puesta a punto es bastante similar.

Si la elección se realiza en base a la lista de pilotos actuales de F.2 nacional, lo más lógico es —según los directivos del ACA— llevar al Campeón y Subcampeón de la Fórmula 2, para evitar elecciones que puedan comprometer la ecuanimidad del club.

De tal manera, Osvaldo Bessia (Campeón hasta el momento en 1971, y piloto oficial del ACA) y Cocho López (Subcampeón hasta el momento) deberían ser los pilotos que el ACA envíe a Europa para su equipo de F.3.

de F-2 o integrar un "team" paralelo para F-3.





Osvaldo Bessia: "El paso ideal para los volantes de F-2 nacional".

OSVALDO "KLEAR" BESSIA

27 años, casado, dos hijos, actual puntero en el Campeonato Argentino de Fórmula Dos y piloto oficial del equipo de F.2 argentina del ACA. Campeón de F.2 en 1970.

P.—*Si se hace el equipo del F.3 del ACA, ¿creés que te van a nombrar?*

R.—Espero y creo que sí.

P.—*¿Quién o quiénes te gustarían que fueran tus compañeros en el equipo?*

R.—Me gustaría Raúl Kissling, Cocho López, Mainardi, Bulla, Farina...

P.—*¿Sabés algo de la F.3 europea?*

R.—Sí, me mantengo bastante informado por las revistas extranjeras. Además creo que es el paso ideal de los pilotos de F.2 nacional en relación al automovilismo europeo. La diferencia de potencia es muy escasa y la similitud del tipo de auto así lo demuestra.

P.—*¿Podés ir a Europa inmediatamente si te lo proponen?*

R.—Sí. Tengo todo dispuesto para irme. Ya tengo gente que se va a hacer cargo de mi negocio sin que yo me preocupe.

P.—*Si corrés en F.3 en 1972, ¿qué te gustaría hacer después?*

R.—Primero me gustaría llegar a andar bien en F.3. Después, si veo que puedo pasar de categoría, me gustaría la F.2. De Fórmula Uno no puedo decir nada, porque la veo demasiado lejos, casi inalcanzable.

P.—*¿Creés que sería difícil adaptarte a la fórmula?*

R.—No, pienso que en cinco carreras ya estaría ubicado y cómodo. El asunto no sería adaptarte al manejo de esos autos porque no son muy diferentes de los F.2 nuestros. Lo difícil es el tipo de carrera donde andan todos juntos, todos quieren agarrar la cuerda y nadie te da tregua.

P.—*¿Con quién viajarías a Europa?*

F.—Con mi familia. Con mi mujer y mis dos hijas.

por

ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



De todas las federaciones nacionales de automovilismo, integrantes de la CADAD, la más importante es la que corresponde a Córdoba y lleva el número 5, sin que quepa ningún pero.

Las razones con que se puede argumentar hoy esta importancia son muchas y de mucho peso. Y es por este cúmulo de actividades y hechos positivos que la Federación 5 ha incrementado su poder en la misma medida en que cualquiera de sus movimientos son importantes. Por otra parte, y si de alguna manera se da una relación entre Córdoba como actitud masiva política dentro del país y Córdoba como centro automovilístico (como alguna vez lo hemos dicho), entonces resultará a corto o largo plazo que las autoridades deportivas de aquella provincia se comiencen a mover, internamente y frente a la CADAD, con la autonomía que le confiere su poderío.

La sumisión a cualquier entidad dirigente y la aceptación incondicional de cualquiera de sus medidas está siempre determinada por la ínfima posibilidad de oposición del subordinado. En este caso, Córdoba es quien se subordina a la CADAD, es decir a sus mandos naturales. Y aunque no tenga una actitud sumisa ante el ente dirigente, la Federación 5 debe acatar las imposiciones que provengan de la casa de la calle Medrano en Buenos Aires.

Sin embargo la intensa actividad que se despliega en la provincia entera podría llegar a crear una escisión real en la organización del automovilismo nacional. Bastaría sólo con que se coartara la realización de proyectos que usualmente postula la Federación 5 o que se limitara desde Buenos Aires la fuerza productora de aquellos dirigentes provinciales en la planificación del año automovilístico nacional para que el germen revolucionario tomara cuerpo en aquella parte del país.

En Córdoba nacieron los Campeonatos de Montaña, la Semana de la Velocidad, el Desafío de los Valientes, las Trepadas Nacionales, los Grandes Premios de la Montaña para distintas categorías, etc. Toda esa capacidad productora es resultado de la pasión por el automovilismo que en Córdoba, más que en ninguna otra provincia, crece en una progresión desmesurada. La prueba de esto la dan los 26 (veintiséis) clubes afiliados a aquella federación regional de donde surgen *¡80 debutantes por año y para las distintas categorías zonales y nacionales!*

Este año el Calendario Nacional incluyó doce fechas en Córdoba. Mucho más nutrido, por supuesto, fue el Calendario Zonal para las distintas categorías. El Campeonato Standard contempló 22 fechas distribuidas en toda la provincia; las categorías promocionales (Fiat 600, Citroën y Renault 4L) tuvieron 15 fechas internas, el Campeonato Zonal de Rally (el primero que se organiza en el país con estas características) tuvo 4 fechas. El Campeonato Zonal de Ford "T" contó con 16 fechas y la especialidad tipo carretera con tres más.

El anterior presidente de CADAD. Alesio Chesel, es hombre de Córdoba, y por lo tanto por dos años la provincia no podrá volver a tener como dirigente máximo nacional a un representante suyo. Aunque la importancia de tener un representante en ese cargo tiene —para el caso de la Federación 5— una importancia relativa. El poder de aquella regional emana de sus concreciones, de la cantidad de adeptos incondicionales con que cuenta la provincia, de los dos autódromos de primera línea (Oscar Cabalén y Río Cuarto) que tiene, de circuitos tan únicos como el de La Cumbre o la trepada de la Pampa de Achala, de la capacidad de autoabastecerse deportivamente satisfaciendo plenamente las necesidades de sus participantes y su público, de la posibilidad concreta y cercana de que se organice un cam-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SI SE AGRAVAN LOS DESCONTENTOS, EN CUALQUIER MOMENTO...

¿ CORDOBAZO EN LA CADAD ?

¿Qué pasaría si Córdoba, aliada con otras Federaciones Regionales del interior, intentara un enfrentamiento con el ente dirigente del automovilismo nacional, la CADAD en Buenos Aires? Poderío no les falta, capacidad de autoabastecimiento deportivo tampoco. Un nuevo descontento y sus alcances. Charla con el presidente y su decidida inclinación por el diálogo

peonato del interior con la participación de tres o cuatro regionales cercanas (Córdoba, Santa Fe, Cuyo) que de hecho ya los nuclea Córdoba cuando recibe muchos participantes de San Juan, Mendoza o Santa Fe para sus carreras zonales. O porque tiene una Comisión de Corredores y Preparadores (que CADAD, por ejemplo, no tiene), quienes son consultados ante cualquier duda reglamentaria o sobre el trazado de un circuito o cualquier problema que su capacidad especializada pueda ayudar a los dirigentes de la Regional a resolver. Pomodoro es el presidente de esta comisión y el preparador Batelli el delegado ante la CADAD. Los dos fueron consultados por la Federación 5 para que trasmitiendo las ideas de sus representados ayuden a configurar el Calendario Cordobés para 1972.

El primer rozamiento entre CADAD y la Federación Regional 5 surgió con la anulación de la carrera de TC de Capilla del Monte días antes de disputarse. Los argumentos en contra de esta medida, considerada absolutamente arbitraria por los dirigentes cordobeses, se encadenan a partir de la utilización del mismo circuito el año anterior en una carrera de TC "B" y de la aprobación que hizo la misma CADAD a principio de este año. *"Si los que lo aprobaron no conocían el circuito, es un problema ajeno a los cordobeses* —terminan—, *pero es absolutamente injusto que nos avisen tan sobre la fecha de la anulación, sin posibilidades de hacer ninguna mejora ni nada."*

A partir de este enfrentamiento, que culminó con una convocación a Asamblea General por parte de la Federación cordobesa, nadie puede prever el futuro. El principio de una actividad social esbozada por la regional mediterránea al crear una mutual que extienda sus servicios a los pilotos, acompañantes, mecánicos, dirigentes y familiares podría culminar en una abierta actitud política. Que

LA BUENA IDEA DE LA F.2

En pocas semanas Córdoba volverá a centrar la atención: los pilotos de Fórmula 2 Internacional disputarán una carrera en el circuito Oscar Cabalén de Alta Gracia. Estarán los mejores europeos, brasileños y locales, incluidos Lole y Ruesch como defensores de nuestro prestigio oficial.

La noticia no es nueva y por repetida perdió la singular importancia que tiene. Quizá porque la Temporada Internacional tan vecina opacó un poco esta otra organización. Pero hay que tener muy en cuenta que mientras el gran despliegue económico que significa la Temporada en Buenos Aires disfruta del respaldo de YPF y una cantidad de empresas estatales, la carrera Internacional de Córdoba fue organizada y financiada por el Córdoba Automóvil Club. Aunque el A.C.A. le otorga un inestimable aval de 25 millones de pesos.

"La idea nació de Chessel y fue él quien la llevó adelante hasta que se concretó definitivamente", nos decía un dirigente del Club organizador. *"El proyecto es hacerlo todos los años* —continuó—, *aunque no obtengamos ni un solo peso de ganancia, como va a ocurrir. Nos perjudicó el aumento desmesurado del dólar posterior a la organización de la carrera. El esfuerzo de Chessel por contratar a los pilotos que de Vallelunga volaron a Brasil y comprarles a los brasileños una fecha no redundará en beneficio del Córdoba Automóvil Club".*

La entrada general costará mil pesos, lo que atraerá a la gente de Santa Fe (corre Lole Reutemann) y a los cordobeses atraídos por Ruesch y Di Palma.

"Córdoba sigue produciendo ideas positivas para el automovilismo", concluyó el dirigente.

→

CORSA OPINA

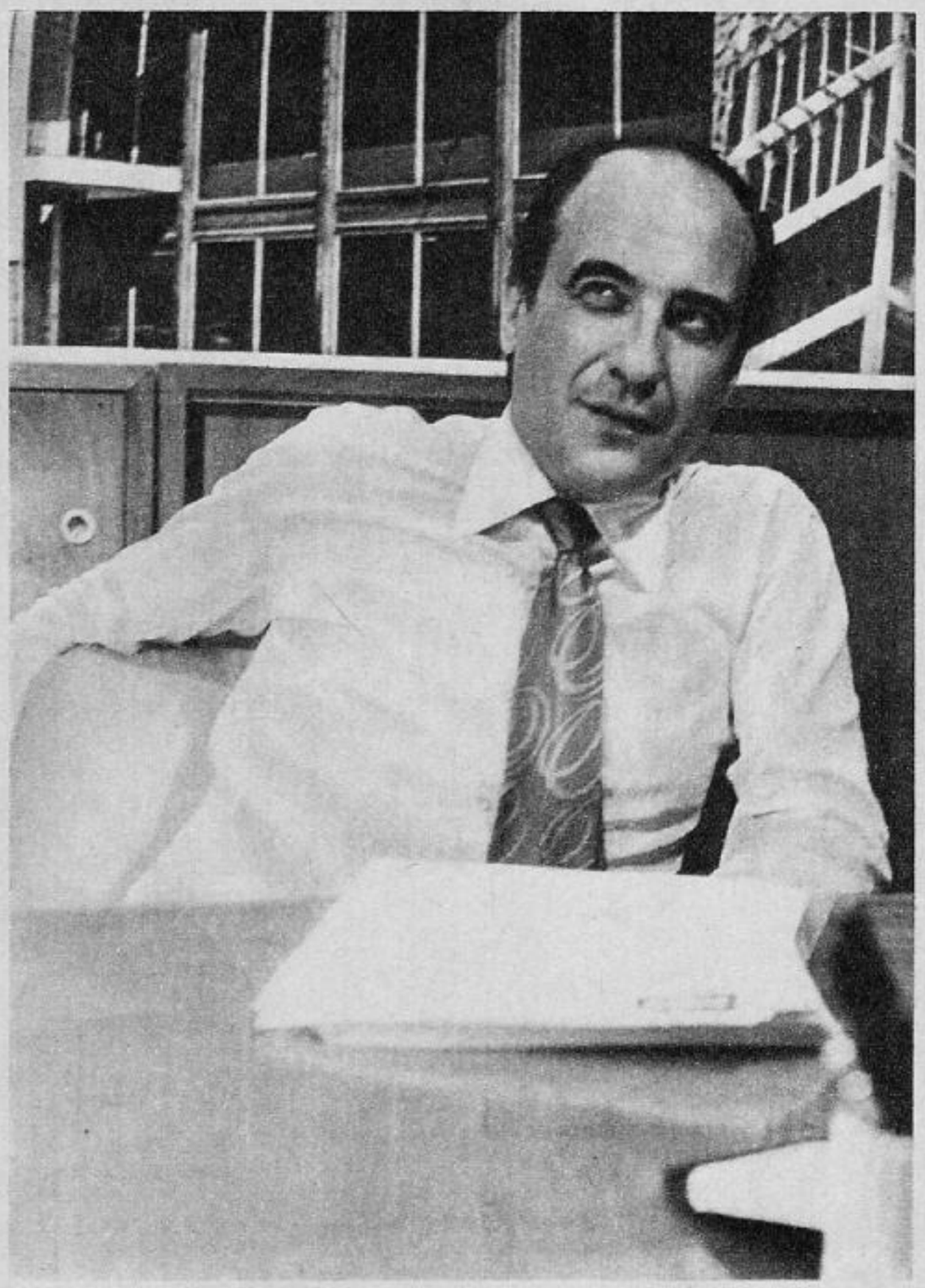
Ciertas medidas adoptadas por la CADAD fueron consideradas absolutamente arbitrarias por la gente de la Federación 5. De estas medidas, las que perjudicaron en forma directa a la organización deportiva de aquella provincia fue la anulación de la carrera de Capilla del Monte para TC y la confección del Calendario para 1972 que le otorgaría a aquella provincia una mínima cantidad de fechas que no están acordes con la importancia que tiene el automovilismo allá.

Veintisiete clubes afiliados, una fuerte organización directiva y una pujante y creciente actividad respaldan las pretensiones de los dirigentes. Para el presidente de la CADAD el hecho de que tengan tantos clubes afiliados los perjudica. El máximo dirigente del automovilismo entendería que muchos menos problemas tiene una regional con un par de clubes afiliados que al solicitar un par de fechas en el calendario nacional ya satisfacen sus necesidades y ambiciones.

El poder creativo y las realizaciones de que da prueba continuamente la provincia mediterránea la llevarían a una autonomía deportiva que si bien iría en perjuicio del deporte nacional (ya que éste debería funcionar unificado definitivamente y sin asperezas) podría llegar a crear campeonatos y uniones con otras federaciones cercanas que de hecho crearían una apertura de la CADAD.

Un levantamiento del interior podría desencadenar una nueva crisis dentro de nuestro manoseado deporte. Sin embargo, un verdadero federalismo integrado por regiones capaces de dar pruebas de su autonomía deportiva y su madurez automovilística servirá para remover las vendas de los ojos que impiden que la momificada CADAD vea mucho más allá de sus intereses.

aunque suene paradójico podría resultar enormemente positivo para el automovilismo nacional al abrirse un frente en el centro del país que sacuda las adormecidas y no siempre ecuánimes actitudes de la CADAD.



EL PRESIDENTE CORDOBES

Como presidente de la Federación Regional 5 y delegado ante la CADAD, hablamos con René Ferrero. Un arquetipo del dirigente automovilístico cordobés, joven, amplio y dispuesto a entregar muchas más horas de su tiempo incuestionablemente valioso (es propietario de una importante empresa de la capital provincial) a su pasión que es el auto.

"Estamos viviendo el pleno auge de la Federación Cordobesa. La prueba más palpable la da el calendario de este año en cuanto a las fechas zonales. Y en cuanto al Calendario nacional, ya llevamos dos años con doce fechas que tuvimos que enfrentar en base a nuestro trabajo y a nuestra economía, ya que nunca tuvimos un patrocinante que aportara el capital. Todo esto quiero dejarlo bien claro para que sirva como testimonio para el futuro. Quiero decir con esto que contando con tales antecedentes no es posible que de repente se nos deje marginados como es bastante factible que lo hagan. Aguantamos dos años la decadencia del automovilismo nacional —en última instancia— y salimos a flote. Y ahora quieren darnos cinco o siete fechas en el Calendario Nacional. Una cantidad mínima y absurda de carrera por los Campeonatos Nacionales que nuestra Federación no merece.

"No hay dudas que si la CADAD se propone limitarnos en ese número lo hará, basta como prueba lo que hicieron con Capilla del Monte que tuvo su carrera durante siete años y de repente este año se la anularon sin darles tiempo para arreglar o acondicionar aquellas partes objetadas. Ellos tienen que darles a los clubs la posibilidad de reparar los circuitos y las partes de ellos objetadas anunciándoseles los arreglos que deben hacer con por lo menos tres meses de anticipación y no sobre la fecha de la carrera. Ese es el tema que trataremos en la Asamblea convocada.

"Otro tema a tratarse es el de dejar bien claro el asunto de los diferentes suelos, es decir, qué entienden ellos por ripio o por tierra, etc. Porque para Vialidad Nacional, por ejemplo, el circuito de Capilla del Monte es de ripio y para CADAD es de tierra. Eso hay que dejarlo bien claro y atenerse a las referencias que da Vialidad que son los especialistas de la materia. ¿Qué diferencia existe entre muchos tramos de un Gran Premio o de la San Juan-Coquimbo o de la Vuelta de la Manzana con los caminos de Córdoba? Yo creo que ninguna; sin embargo a nosotros nos anulan la carrera. Cuando la gente del pueblo tiene un interés tan enorme como sano porque la carrera se haga porque es pura promoción turística para el lugar."

—¿Por qué razón no les van a dar más fechas nacionales en el Calendario de 1972?

—Lo desconozco. Pero lo considero una injusticia. No es posible que 26 instituciones federadas tengan nada más que 5 carreras con puntos. Con esas pocas carreras nacionales Carlos Paz, por ejemplo, después de hacer tantas cosas por el automovilismo, maravillas como la Semana de la Velocidad o el Desafío de los Valientes, quedaría afuera. Córdoba merece una consideración aparte. El Oscar Cabalén nunca recibió subsidio del gobierno, siempre tuvo que aguantar sus carreras solo. Unicamente nos dieron diez millones de pesos a través de YPF para pagar la Temporada Internacional de hace tres años.

—¿Cuál sería el problema de fondo en la CADAD?

—Que no mantiene contacto con todos los sectores. Su obligación sería la de hablar con todos, ver qué es lo que pasa, cuáles son las inquietudes. Como hice yo cuando iba a pedir la Asamblea, que hablé con corredores, con periodistas (Parga, Merlo, Imas, Sopeña) y con todos los grupos cordobeses que pude. Por eso, por su ostracismo es que la CADAD no tiene imagen nacional. Uno le pregunta a cualquiera en la calle: "¿Qué es la CADAD?", y la respuesta más factible va a ser un contundente: "¿Lo qué?". En cambio pregúntenle al mismo señor qué es la AFA (Asociación del Fútbol Argentino) y verán cómo todo el mundo la conoce. Porque le crearon una imagen, y si bien el fútbol es tan importante como el automovilismo en nuestro país, el ente rector de nuestro deporte es un ilustre desconocido. Y eso es porque muy poca gente tiene acceso a la CADAD. Y mientras los dirigentes de la Confederación actúen así, nunca va a llegar la adecuada y lógica evolución del automovilismo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



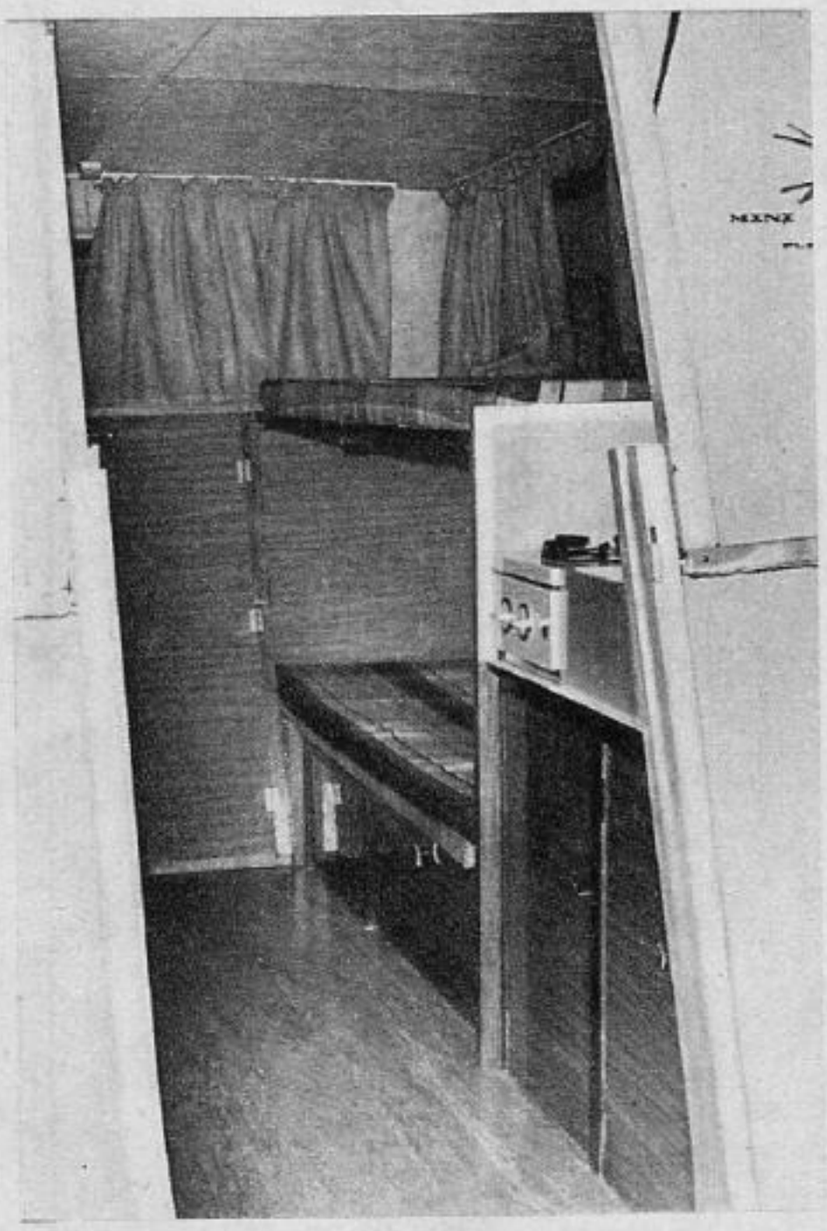
El Gran Acuerdo Nacional nos brinda a los argentinos bases reales para entendernos en el terreno político.
Superando rencores. Respetando opiniones.
Escuchando razones. Pensando en el triunfo, en el futuro del país.

El acuerdo que auspicia el Gobierno es para que ganemos todos los argentinos.
Usted es protagonista fundamental.
Ubíquese en su partido. Luche por sus ideas.
El Gobierno lo apoya.

gran acuerdo nacional

un partido que debemos jugarlo todos

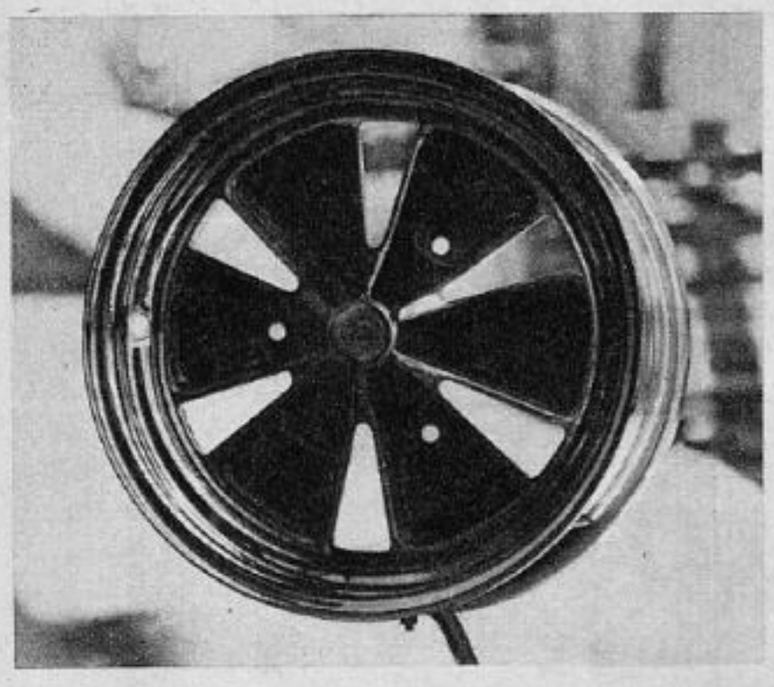
La vidriera de Corsa



Casa rodante plegadiza Mini Camping "260" que en sus 415 k de peso reúne cuatro camas (o amplios sillones para ocho personas), cocina de dos hornallas, heladera, placards, tanque de agua, baño, etc. En Buenos Aires, Cimetal la tiene en Santa Fe 4949, y en Córdoba, Mini Camping S.C., Calderón de la Barca 679.

Cofre completo Peugeot, serie Producción. Incluye taladro con mandril de hasta 88 mm de capacidad montado sobre rulemanes y accesorios para lustrar, lijar, taladrar, rebabar, pulir, afilar y un soporte para trabajos de banco. Todo importado y marca Peugeot. Vale $ 448 en Guinard y Cía., M. T. de Alvear 628, Local 33, Buenos Aires, y ferreterías importantes de todo el país.

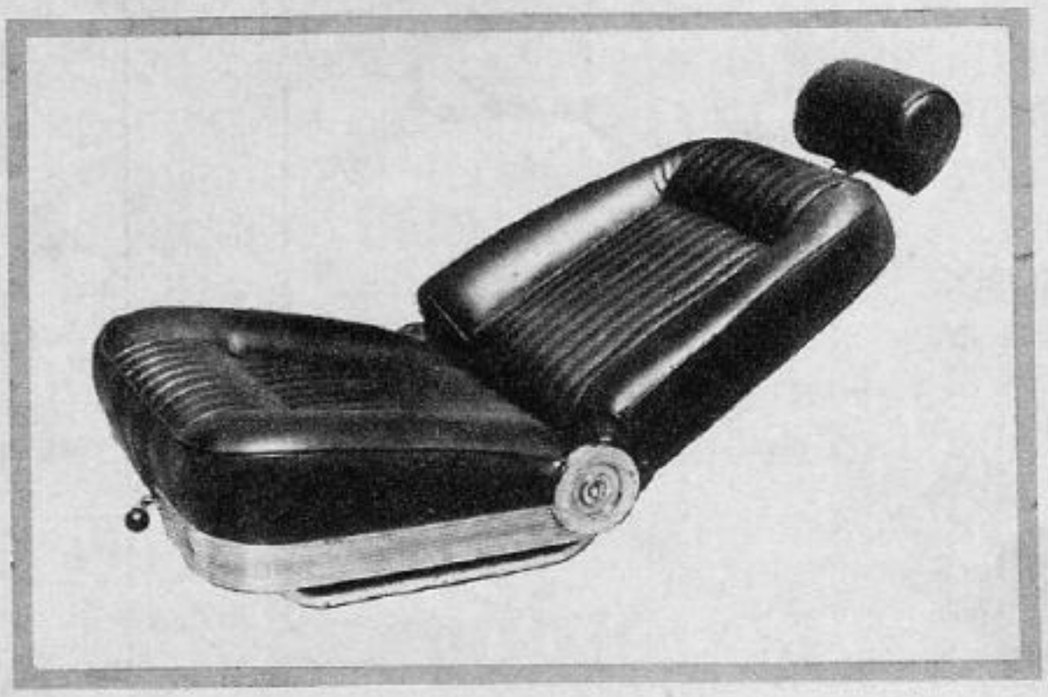




Exclusivamente para empresas, Quesada Hnos. fabrica llaveros con medallas talladas en madera disecada. Especiales para obsequios de promoción, en su reverso va estampado el logotipo de la empresa. Quesada Hnos. está en Diagonal Salta 549, Martínez, teléf. 792-6627.



Llanta Cimetal de acero estampada para Peugeot 504/404. De diseño exclusivo, ensancha ligeramente el rodado original, sin necesidad de cambiar la medida de la cubierta. En Cimetal, Santa Fe 4949, Capital, a $ 99,30 cada una.



Butaca reclinable Universal de Luxe para todas las marcas y modelos de automóvil. Anatómicas, son realizadas en Telgoflex y Chatelec, con apoyacabeza regulable y sistema unificado a la estructura, lo que permite garantizarlas sin ningún límite. En Lintap, Riglos 253 (Caballito), Buenos Aires, a $ 570 colocada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En un Reino muy lejano...

HABIA UN REY MUY PREOCUPADO.

Tengo un hijo muy travieso que no sabe a qué jugar.

Mago sabio de la corte un milagro yo te exijo, quiero algo divertido para que juegue mi hijo.

Oh, Rey, para tu hijo un milagro yo conozco. A la vuelta de la esquina lo encontrarás en el quiosco.

Y ENSEGUIDA MANDO A COMPRAR EL CIRCO MAS GRANDE DE CUALQUIER LUGAR.

Y ASI FUE COMO EL NIÑO TRAVIESO SE CONVIERTIO EN UN PRINCIPE EJEMPLAR.

¡AHORA TENIA EL FABULOSO CIRCO DE RECREO ESCOLAR!



Papi: Si querés ser el Rey del hogar, traeme el circo de RECREO ESCOLAR!

¡Un mundo para armar y jugar!

Recreo

ESCOLAR

TODOS LOS VIERNES EN SU QUIOSCO.

F4 ¡PUCHA, QUE SOS DIVERTIDA!

...BUENO, YA TENGO TODO. AHORA FALTA QUE CRESPI ME TERMINE EL FORMULA CUATRO...

... Y DESPUÉS: ¡Siiii, LOS MATO A TODOS!

... Y DESPUÉS! ZZACK! ¡ME LLEVAN A EUROPA!

...¡Y DESPUÉS!..

...ILUSIONES DEL VIEJO Y DE LA VIEJA

1968

BZZZZZZ

¡UFA CON ESTOS F4!... ¡CUANTO FALTARA PARA LA DE TC Y PROTOTIPOS!..

1969

BZZZ

Y... SI... SI... ANDAN LOS BICHITOS ESTOS... NO MUY FUERTE, PERO...

MMMM·JJJM... AAAAJA'... ESTO ESTA BIEN, ESTO TAMBIEN... VAYA NOMAS... PASE EL QUE SIGUE.

REVISION TECNICA

JUA JUA JUA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1970

¡BZZZ!

BAM!

ZOOM

¡A LA PERINOLA, COMO SE DAN ESTOS TIPOS!.¡FLOR DE CARRERITA..¿EH?!!..

1971

VROOOP GROO

UGH!... LOS SP... ¡CUANTO FALTARÁ PARA LA SERIE DE F4!

MMM... ESTE ME TIRA UN POCO LA SISA

...BIEN. PODEMOS PREGUNTARLE AL MAESTRO... ¿QUE LE PARECE? ¿TRAEMOS UN NÚMERO MA'S GRANDE?..

MFGN

PRRRR

PRODADOR

PÍO

LINDA PELEA ¿EH?

¿Zelgadis?

BOEING!

BOOM

ÑACATE?

BANG

SÍ, ¡ÑACATE!

BOF

FRAH!

JI JI JI

SPHAFF

PAF

FSSSSSS!

PTW

FSSHHH

¡AHA!

¡OUCH!

SOLTAME

GLUB

SOCK!

AUGH

SLIC

NASA

EMBRAGUE DUDIENE

JEE... JEE... OTRA VEZ LA BARRA DE ANDREETTA SE METIÓ A CARGARLO A MERIGGI CON LAS OREJAS...

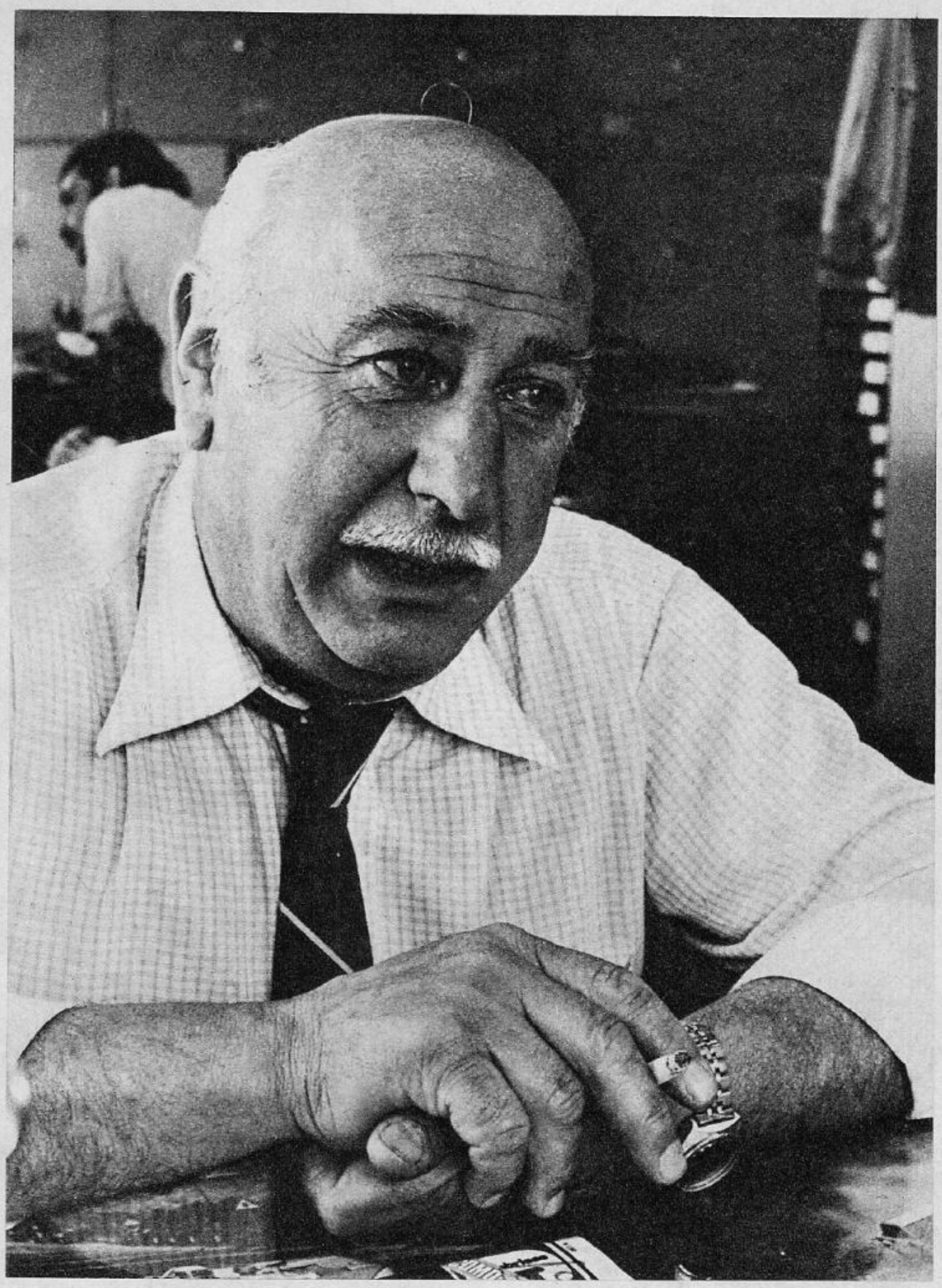
por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ



Es de esos personajes que siempre anduvieron merodeando, buscando una excusa como profesión que los dejara vivir cerca de ese místico mundo del automovilismo que hoy ya no lo es tanto. Estuvo en todas. Corrió con una docena de pilotos de primera línea, vivió las mil y una en cientos de vueltas de TC en las épocas que se chapaleaba barro, se cortaban alambrados y sucedían las cosas más insólitas.

Y no es un personaje legendario. Es actual. Porque aún hoy se lo ve, domingo tras domingo. Si Pairetti corre en Chivilcoy allí estará "Bimbo". Si Pairetti va a San Juan también "Bimbo" estará al pie del camión de repuestos de Ford. Aunque pasaron 25 años de aquellos comienzos en TC por el año 1947, "Bimbo" sigue estando en todas. Ayudando, paseando su humanidad por los boxes o durmiendo la siesta en el asiento del F-600. Pero siempre está y el día que falle porque se canse o porque decida que ya no está para seguir este tren ... lo vamos a extrañar todos. Sin excepción. Y es lógico ...¿Quién no lo quiere a "Bimbo" Fiorentini? Si charlar con él es como abrir un libro de historia del automovilismo, con anécdotas, con historias irreproducibles, risueñas, tristes y algunas amargas.

José Alberto "Bimbo" Fiorentini tiene hoy 57 años pero en espíritu es el mismo. Medio siglo de juventud eterna. Esa juventud que da envidia.



"En el '47 yo tenía un taller mecánico en Arenales y Paraná, ¿donde está ahora 05? .... bueno, enfrente. Yo andaba con un grupo de corredores; pero con el que tenía más relación era con Ricardo Risatti, el padre del "Kelo", y un día le dije que tenía ganas de correr. Fui a Laboulaye hablé con él y me dijo que me sacara la idea de la cabeza porque iba a perder guita y que si quería correr él me prestaba el auto. Ahí empecé a correr, pero como acompañante de Risatti. ¡Cómo andaba! No te das una idea. Era un tipo con un coraje increíble, no había lomo de burro o badén que le hiciera levantar la pata ..."

.....

—¿Con cuántos corriste desde 1947 hasta que dejaste?

—"Bueno, con Risatti y después con Ernesto Petrini, Esteban Sokol, Jorge Descotte, Jorge Orduna, Rolo Alzaga, Pancho De Ridder, Ricardo Bonanno, Adriano Rinaldi y Tuqui Casá ..., no sé si me olvido de alguien. El último fue Tuqui Casá hace tres años en la Vuelta de Paraná; después dejé y seguí entre los fierros pero ya no como acompañante..., y ahora estoy en Ford y sigo en las carreras con Pairetti y su equipo."

.....

"Con quién me divertí más? Es difícil decidirse por alguien, pero creo que con Petrini. Era insospechable lo que podía llegar a hacer. En esa época había un montón de rayados en serio. Tirabasso era otro. Pobre Vicente; hace unos meses me enteré que anda muy mal ... no sé, pero creo que es algo en el pulmón. Tirabasso era tan loco que era capaz de rajarse de una estación de servicio con la manguera puesta en la boca del tanque por el simple hecho de no pagar la nafta ... y como ésas te puedo contar mil."

.....

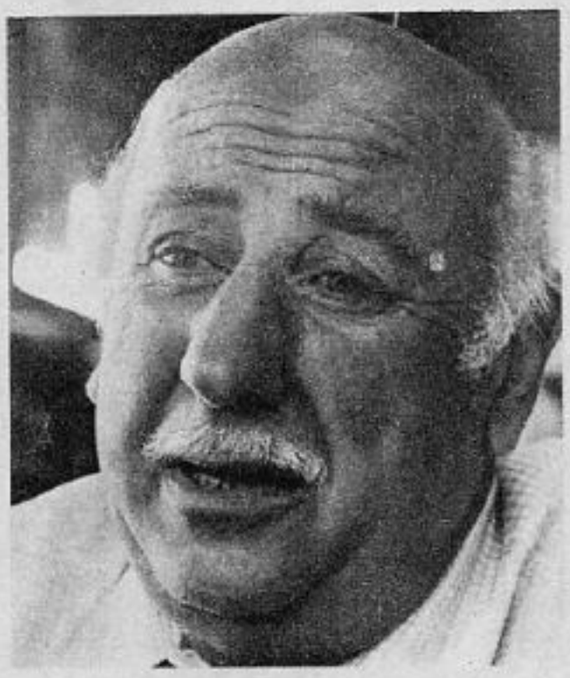
"¡Aaaahhhh ... no sabías nada! Corrí la Panamericana de México en el año 1953. Con Petrini en un Lincoln que costó mil dólares o algo así. Fue el único auto preparado acá en la Argen-

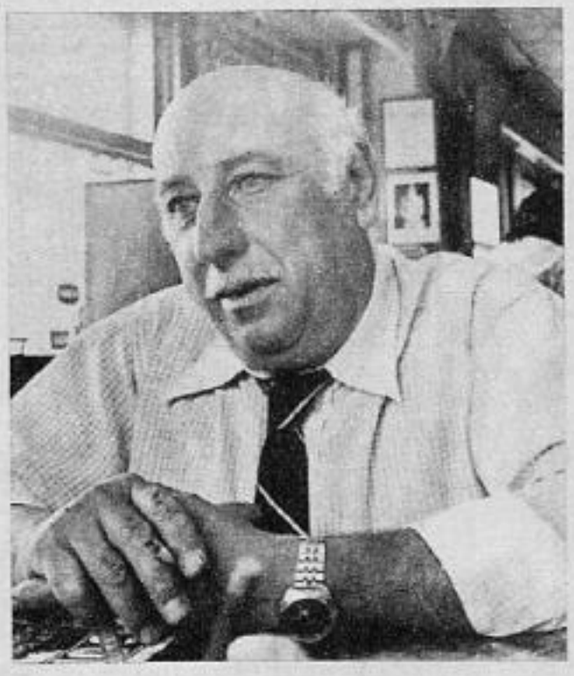
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIORENTINI

¡CUANTOS AUTOS...!

¡CUANTOS RECUERDOS...!





Corrió con más de diez pilotos de punta a través de sus veinticinco años de actividad. A su lado desfilaron Petrini, Risatti (padre), Sokol, Jorge Descotte, Orduna, Alzaga, De Ridder, Casá y otros. Algunas historias, sus cuatro exitosas pruebas como piloto con cupecita prestada; su opinión del automovilismo actual, su actividad y miles de recuerdos. Conózcalo, es un amigo, y lo puede llamar "Bimbo", a secas

tina y viajaba 185 k.p.h. El motor lo había hecho De Milo y yo colaboré con él. Me fui de acompañante de Ernesto. Terminamos séptimos en la general. Tan mal no nos fue... ¿no?"

.....

"Y supongo que si no sabías lo de la Panamericana de México mucho menos sabrás que corrimos en Europa."

—¿En Europa...?

—"Claro, también con Petrini. Teníamos una cupé Ford '37 muy bajita y preparada por De Milo con tapas especiales que usaban los camiones. Organizamos todo y viajamos a Europa a correr la Roma-Lieja-Roma, pero tuvimos tan mala suerte que la carrera se postergó tres semanas y los pocos mangos que habíamos llevado no iban a durar tanto tiempo. Entonces nos anotamos en tres carreras de trepada que hubo en Italia. En una salimos séptimos porque llovió y los muchachos que corrían parece que arrugaron con el piso mojado y Petrini se jugó como un loco, por eso terminamos bien. En otra rompimos la caja de velocidades..."

—¿Accidentes?

—"No tantos. Bah, teniendo en cuenta la cantidad de carreras que corrí no tuve tantos accidentes. En el año 1959 en las últimas Mil Millas Argentinas agarramos a un viejito con Petrini. Fue en Lanús, había cualquier cantidad de gente al costado de la avenida Pavón y de pronto encontramos un viejito que caminaba de espaldas al camino y por el centro de la calle. Si desviábamos agarrábamos como cien personas... ¡qué sé yo!... Me acuerdo que le grité a Petrini que no lo esquivara. Lo agarramos con el costado izquierdo. ¡Qué amargura... Otro de los accidentes fue con De Ridder: volcamos en una vuelta de La Pampa. Eché nafta en el tanque y vi que debajo de mi butaca había fuego. Ya habíamos arrancado y le grité a Pancho De Ridder que parara porque se estaba incendiendo. No sé qué pasó: supongo que se asustó un poco, entramos en un guadal de costado y pegamos como cinco vueltas. Yo salí despedido y me salvé. Justo había sacado el seguro de la puerta y me despidió por ahí. De Ridder se quemó un poco una mano y nada más. El auto era de Petrini y se lo había alquilado en 15 mil pesos. Del Forcito no quedó nada. ¡Se derritió todo! Pero el más grave de todos fue el que tuve con Jorge Orduna en una Mar y Sierras. Volcamos en el puente del río Quequén. Estuve enyesado cuatro meses porque tenía rota la tercera vértebra. Esa vez me las vi feas... pero después te olvidás y seguís corriendo. Cuando te metiste en esto no salís nunca más... ése es el problema."

"Te cuento otra que seguramente no sabés. Mirá vos lo poco que se ha progresado en comparación a lo que se andaba en 1958. Nos fuimos a la autopista de Ezeiza, medimos un kilómetro y marcamos 215 km/h de media con el Ford cuando todavía tenía vigencia la Fórmula Libre. Ese mismo día volvimos al taller, pusimos el otro motor de Fórmula B y marcamos 180 k. p.h. Dos records en un día."

.....

—¿Cuántas carreras corriste como piloto?

—"Y, siempre con autos prestados. Serán cuatro o cinco carreras. Lo mejor fue en 1958 en la Vuelta de Chacabuco que ganó Miguelito Jantus y la otra fue la Mar y Sierras del '62 con el auto de Rolo. Salí tercero en las dos y eran esas carreras que se hacían para no ganadores. En otra de Mar del Plata salí cuarto con la caja rota. Siempre me gustó correr, pero lo que me faltaban eran medios, o sea, la mosca necesaria. ¿Te das cuenta? ¿Vos te creés que ahora, si tuviese un TC no correría...? Si ahora es más fácil que antes. Hace diez años había que andar en el barro, en tierra y por caminos que no existían. Hoy se corre todo en pavimento y con tres curvas. Si tengo un auto que anda cinco kilómetros más que el de Di Palma, le gano y todo..."

"Rolo es un tipo excepcional. Yo corrí con él como cuatro años y hasta me prestó el auto para correr esa Mar y Sierras donde salí tercero. Corrí con él en la cupé Ford, con el Volvo 122 en el GP que ganó Peduzzi y nosotros salimos terceros, con Giulietta y con Jaguar 3,8. ¡Qué bien que andaba Rolito! Ahora me acuerdo que el día que Rolo me prestó el auto en Mar del Plata terminó la carrera y nos fuimos todos al bar Ricardito a a tomar unos whiskies. Estaban Rolo, Tuqui Casá, que recién empezaba a pensar en correr en TC, Bordeu, el "Gordo" Sauze. Rolo quería probar el auto a toda costa y se prendieron Tuqui y Sauze pero yo no quise ir porque estaba medio cansado de andar en auto. Venían por La Perla al mango, se cruzó un auto y por esquivarlo le dieron al cordón de la vereda de enfrente. A la media hora venían los tres caminando y el auto tirado con el tren delantero dado vuelta.. ¡qué épocas! También con Rolo ganamos el GP del '59."

.....

Y si uno tuviese una semana de tiempo "Bimbo" Fiorentini seguiría contando cosas graciosas, sabrosas, interesantes y desconocidas de esta actividad que nos preocupa todas las semanas.

Hoy, "Bimbo" sigue en lo mismo, aunque no ocupe más la butaca derecha de ningún auto, aunque en una de ésas se anima a correr con Pairetti aunque le parezca muy aburrido el TC actual. "Bimbo" sigue en lo mismo. Más de treinta años como mecánico y casi 25 moviéndose en este mundo tan especial. "Bimbo" Fiorentini, un verdadero amigo de todos.

NOTICORSA

CHUBUT: SEGUNDO SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE AREAS NATURALES Y TURISMO

Con el auspicio de numerosas organizaciones internacionales, la Dirección Provincial de Turismo del Chubut organiza, entre el 3 y el 18 del corriente mes, el Segundo Seminario Internacional sobre Areas Naturales y Turismo, un congreso destinado a orientar al personal encargado del desarrollo turístico y responsable del manejo de áreas naturales del continente. El programa de trabajo comprende visitas guiadas, conferencias, excursiones y otros alicientes. A lo largo de los 15 días la comitiva recorrerá casi toda la provincia, que, como todo el mundo sabe, cuenta con fuentes turísticas de inestimable valor. Cualquier consulta al respecto puede realizarse en la Casa de Chubut en Buenos Aires.

DESIGNACIONES Y PREMIOS INSTITUIDOS POR LA FED. INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL PARA EL A.C.A.

La Federación Internacional del Automóvil, con sede en París, nuclea a 87 representantes de otros tantos países. En la última Asamblea General Ordinaria, realizada recientemente, se eligió como miembro del Comité Directivo al presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, significando una distinción no sólo hacia su persona sino también para la institución que representa y para el país. Se tuvieron en cuenta en la elección la obra de turismo realizada por el ACA, la vialidad y el apoyo al deporte automotor, así como la ímproba tarea del Dr. Carman al frente de la Federación Interamericana de Automóviles Clubes (FITAC), con gran sentido panamericanista.

Comisión de Circulación. Además del doctor Carman estuvieron en el acto, representando al Automóvil Club Argentino, el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz, y el asesor de Asuntos Internacionales, señor José D. C. Rucci, habiendo sido designado este último para integrar la Comisión de Circulación, en virtud de sus vastos conocimientos en la materia.

Premio a la seguridad caminera. Por primera vez la Asamblea de la FIA otorgó el premio Challenger 1971 a un club americano. El Automóvil Club Argentino tuvo el alto honor de recibir el homenaje, que premia la tarea de las diversas agrupaciones que se preocupan por la seguridad en el tránsito y en el camino. Resalta la magnitud del premio cuando se tiene en cuenta que dentro de los clubes que se postulan como candidatos figuran algunos de gran renombre mundial y de activísima actividad.

Nuevo presidente. El príncipe Amaury de Merode, de Bélgica, ha sido nombrado nuevo presidente de la Federación Internacional del Automóvil, en reemplazo del señor Wilfred Andrews, representante de Gran Bretaña, OTA y el Royal Automobile Club, quien declinó su cargo por razones de salud.

G. M. ARGENTINA EN 1971 EXPORTO POR U$S 2.331.775

Entre unidades terminadas, semiarmadas, motores, cajas de velocidad para pick ups, conjuntos de conversión y repuestos, General Motors Argentina exportó en los primeros diez meses de 1971 por valor de 2.331.775 dólares.

De ese total, corresponden 588.455 dólares a unidades Chevrolet que convierten a General Motors Argentina en el primer exportador de la industria automotriz en vehículos terminados, según lo informó el señor Sergio Poyo, gerente de Ventas de Vehículos.

El gerente de Suministros, señor Alberto Buchanan, a su vez, informó que el destino de las exportaciones que no son vehículos terminados es el siguiente: a Chile, conjuntos de motor y cajas de velocidad para pick ups, conjuntos de conversión y repuestos por 1.215.098 dólares; a Uruguay, camiones desarmados por 338.000 dólares; y a Venezuela, cajas de velocidad por 126.000 dólares, conjuntos de paragolpes por 25.000 dólares y brazos de suspensión por 25.000 dólares.

PROYECTORES ARGENTINOS SAIC

Proyectores Argentinos SAIC, que produce faros para automotores en Córdoba, ha completado su plan de exportaciones concediendo licencia de fabricación a una firma chilena, la que también lo hará bajo la marca CIBIE.

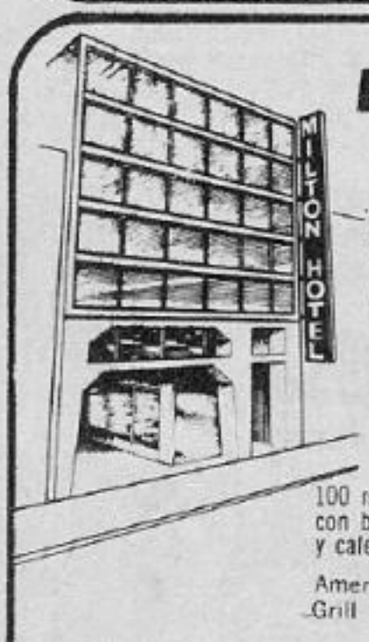
El acuerdo ya vigente incluye asesoramiento técnico, suministro de diseños de faros, máquinas, instalaciones y supervisión del proceso productivo mediante la presencia periódica de técnicos argentinos en la planta chilena. Adicionalmente exporta piezas complejas, estampados especiales y lentes para los faros.

A Francia se han exportado ya matrices por su alta precisión y bajo costo, y también en España usan matricería argentina. Del mismo modo en el mercado andino ha comenzado a incursionarse con éxito.

El plan expansivo de Proyectores Argentinos SAIC se apoyó en el reequipamiento, modernización de elementos e incorporación de cuatro nuevas prensas en uso de doble circuito y alta velocidad.



Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las más exigentes normas de categoria 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.-



MILTON HOTEL

en Buenos Aires TOTALMENTE RENOVADO

100 modernos departamentos con baño privado, teléfono y calefacción.

American Bar con T.V. Grill Room. Gran Garaje.

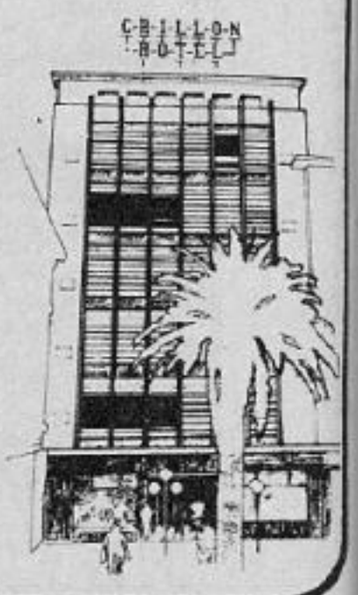
COLPAYO 40
Alt. Rivadavia 5300
a 1 cuadra de Primera Junta
Tel 90-1021/29

BUENOS AIRES

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



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



Hotel Riviera
ROSARIO.

ROSARIO

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

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



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 Martín 2954 - T.E. 21115/16/17/18 Santa Fe.

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



VERSAILLES HOTEL
Internacional

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

TUCUMAN



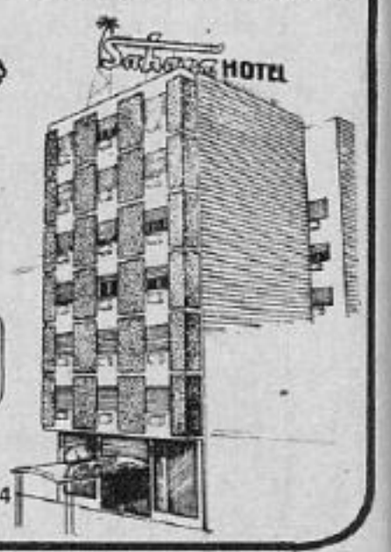
F. ZUVIRIA 16

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

SALTA

60 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos Música funcional. Tesoros. Wiskería. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento.
Guemes 160/62 - Teléfonos 2970/71/72/73 y 74.
Dirección Teleg. "Saharahotel" RESISTENCIA

Sahara HOTEL S.A.



RESISTENCIA

Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

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

Nor-Tomarsa

La Falda



En La Falda, único a nivel internacional. 20.000 metros de parques arbolados. Tres piscinas. Canchas de tenis. Habitaciones y suites de gran confort. Snack Bar. Room Service. Exquisita cocina. Boutique. Cocheras. Nursery. Reservas:
Av. Eden 1079 T.E. 2004-2072 - La Falda Córdoba

En Gesell y frente al mar la distinción de un buen hotel.

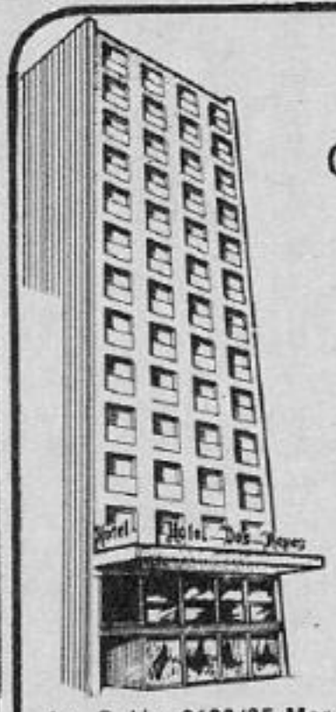
HOTEL

TEJAS ROJAS

Habitaciones y departamentos de gran confort. Aire acondicionado, sala de juegos, comedor de niños, salón de lectura, bar, pileta de natación, cancha de tennis, y una muy esmerada atención.



Frente al mar, tel. 274 Villa Gesell.



Av. Colón 2129/35 Mar del Plata.

En Mar del Plata: Dos grandes hoteles de Dazeo y Veramendi

Hotel Dos Reyes

Categoría internacional en su expresión más actual. Inauguración diciembre 1971. 132 suntuosos apartamentos. **La mejor ubicación de Mar del Plata** -a una cuadra playa y casino-. Unico con aire acondicionado integral. Salones para conferencias y convenciones.

DAVER

Un gran hotel para una gran ciudad en su décima temporada

Gran confort en pleno centro. 80 habitaciones con T.V. Snack bar. Desayuno internacional.
Santa Fe 1973. T.E. 27187/36449/49450. Mar del Plata.



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.

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE

hotel caravelle

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

Gran Turismo "A"

benedetti hotel



110 habitaciones equipadas para brindar lo mejor: buen gusto, climatización, música y gran comodidad. Salas especiales para recepciones y conferencias. Snack bar. COCHERAS PROPIAS. Abierto todo el año. Optima ubicación:
Av. Colón 2198 esqu. Entre Ríos
(a 250 mts. de rambla, Casino y mar)
T.E. 3-0031/32/33 Mar del Plata

Jerarquía internacional para una estadía de excepción. Decoración y arquitectura de avanzada. Cuidada atención. 90 habitaciones. Televisión individual, calefacción, teléfonos, música ambiental, biblioteca, sala de reuniones y salas de estar.
Coffee shop
Snack bar.



Metropol HOTEL

ESTACIONAMIENTO EN EL SUBSUELO DEL HOTEL
Abierto todo el año.
A 300 metros playa y Casino central.
Moreno 2470 T.E. 2u050 20069. Mar del Plata

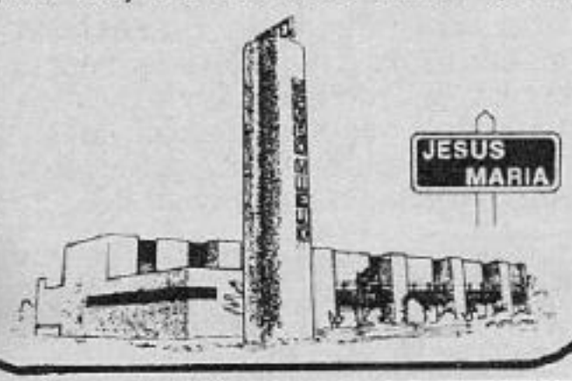
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel



el PASO VIEJO

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



HOTEL

SANTA ROSA



En Olavarria, categoria internacional. 80 lujosas habitaciones con "heladera llena". Room service de 1ª categoría. Salas de conferencias, convenciones, etc. Cálido y acogedor Snack Bar. Aire acondicionado central.
Vicente López 2656 - T.E. 672 - Olavarría.

Hotel

ASTOR



Un gran hotel: 120 habitaciones y departamentos cuidadosamente dotados de amplitud y confort. Música, teléfono y climatización. Snack bar. Suntuosos salones de fiestas y convenciones. Gran hall de recepción. A cien metros Casino y mar, en pleno centro comercial. Estacionamiento propio.
Entre Ríos 1649 T.E. 23051/4. Mar del Plata.

En pleno centro el prestigioso **CORBEL**, jerarquía ya tradicional. 60 habitaciones con teléfono, baño privado y calefacción central.
Córdoba 1870. T.E. 34424-29722. Mar del Plata.

HOTEL

"Corbel"

...y para un buen descanso frente al mar:
"ZARATE HOTEL".
Clima y serenidad.
Con o sin pensión.
Garay 24 T.E. 2-8897. Mar del Plata.
Abiertos todo el año





Premier HOTEL

PARAGUAY

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

PRESIDENTE HOTEL



Gewo S.A. Asunción

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

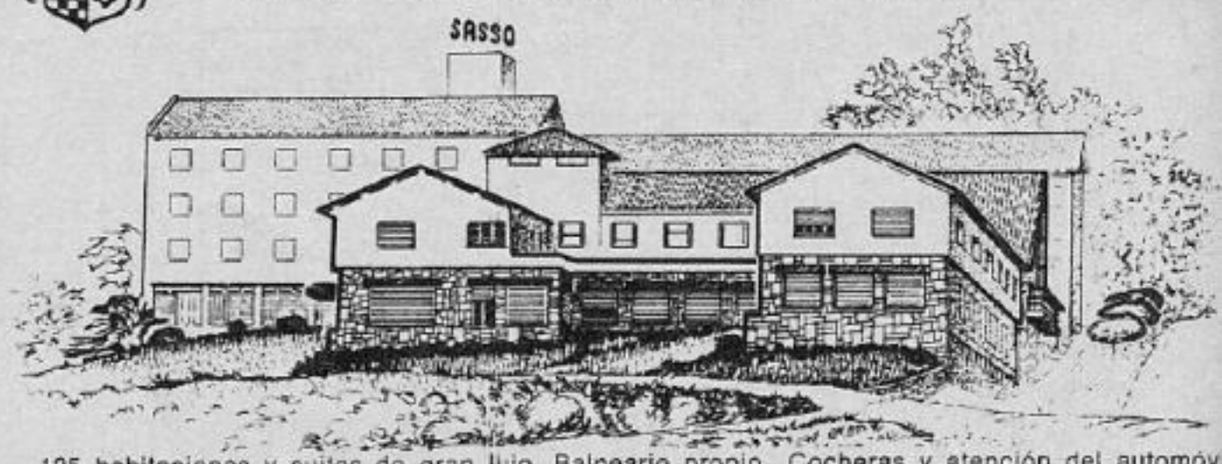
Azara c/Ind. Nacional.
Tel. 43984-47931.
Asunción. Rep. del Paraguay.

---

15 de Diciembre de 1971.

Reapertura del HOTEL **SASSO**

En Punta Mogotes, frente al mar.

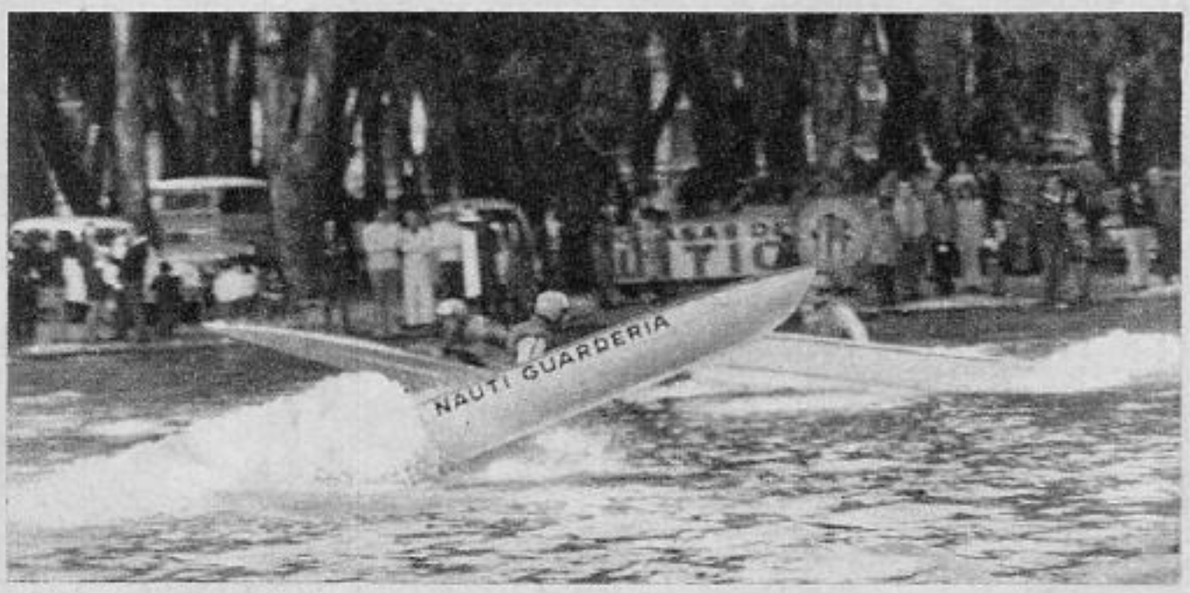


125 habitaciones y suites de gran lujo. Balneario propio. Cocheras y atención del automóvil en el mismo hotel. Tradicional cocina de nivel internacional. Nursery. Peluquería. Diner Dansant.
Reservas en Buenos Aires: Diagonal Norte 720 - Teléf. 34-4372/8102.
Corresp. Hotel Sasso - Punta Mogotes - Mar del Plata.

MOTONAUTICA nauticias

EL LAGO EN PAÑALES

Como CORSA anunciara en forma exclusiva, ya en la primera jornada del Campeonato Metropolitano en el lago de Palermo hubo niños-pilotos. En efecto, se disputó una competencia de tipo promocional (Julio Garrido fue el primero que nos habló de esta idea hace ya algunos años), similar a una realizada el año pasado. Los futuros ases de la motonáutica debieron contentarse en esa oportunidad con bajas velocidades, ya que la reglamentación no permitía potencias superiores a los diez caballos. Dos fueron las categorías: la primera se reservó para chicos de 9 a 12 años, con potencias de hasta 5 HP; y la segunda para chicos de 13 a 16 años, para motores de hasta 10 caballos. La clasificación fue la siguiente:



El lago en pañales.

Hasta 5 HP:

1º Daniel Garrido
2º Mazza-Ocampo
3º Oscar Bovero

Hasta 10 HP:

1º Walter Claude
2º Pablo Cantamessa
3º Arnoldo Cantamessa

No está de más recordar que el Club Motonáutico Argentino, bajo cuya dirección se desarrollan estas competencias, admite las inscripciones de los pequeños participantes en cualquier momento, de forma que aún hasta el chinchorro más panzón puede anotarse el mismo día de la carrera.

¿PILOTOS VERSUS FEDERACION?

Una aguda crisis se plantea entre pilotos y Federación Motonáutica Argentina, que viene de arrastre, según se informa, desde que Oscar Guembe y José Luis González fueron a la F.M.A. a tramitar el puntaje para la carrera de Escobar y donde fueron tratados, según parece, con bastante descortesía por parte de miembros de la Federación. Por otra parte, se le criticaba a la Federación el haber aumentado las matrículas, o mejor dicho su costo, al doble; las pretensiones de mayores porcentajes en carreras no programadas, etc. Todo ello dio lugar a una reunión tendiente a limar asperezas, asperezas que por otra parte parece que eran bastante etéreas; en efecto, según parece, los pilotos habían decidido no correr la primera reunión del Metropolitano en señal de protesta, pero en momentos de efectuar esa "asamblea informal" para tomar decisiones, ya se había inscripto la mayoría para correr el domingo siguiente. Según hemos podido resumir, hay tres puntos en los que los pilotos hacen hincapié: **primero,** la forma en que algunos miembros de la Federación encaran lo que tendría que ser una representatividad de los pilotos en beneficio propio; **segundo,** la ambición lógica de los pilotos de ver reconocidos sus esfuerzos con mejores premios; y **tercero,** la actitud de algunos pilotos que, viendo que pierden a pasos agigantados su condición de líderes, utilizan cualquier arma (con indiferencia por parte de las autoridades) para mantener su posición privilegiada.

En resumen. Algo triste desde cualquier punto de vista.

LAS CUATRO HELICES DE RENATO LEVI

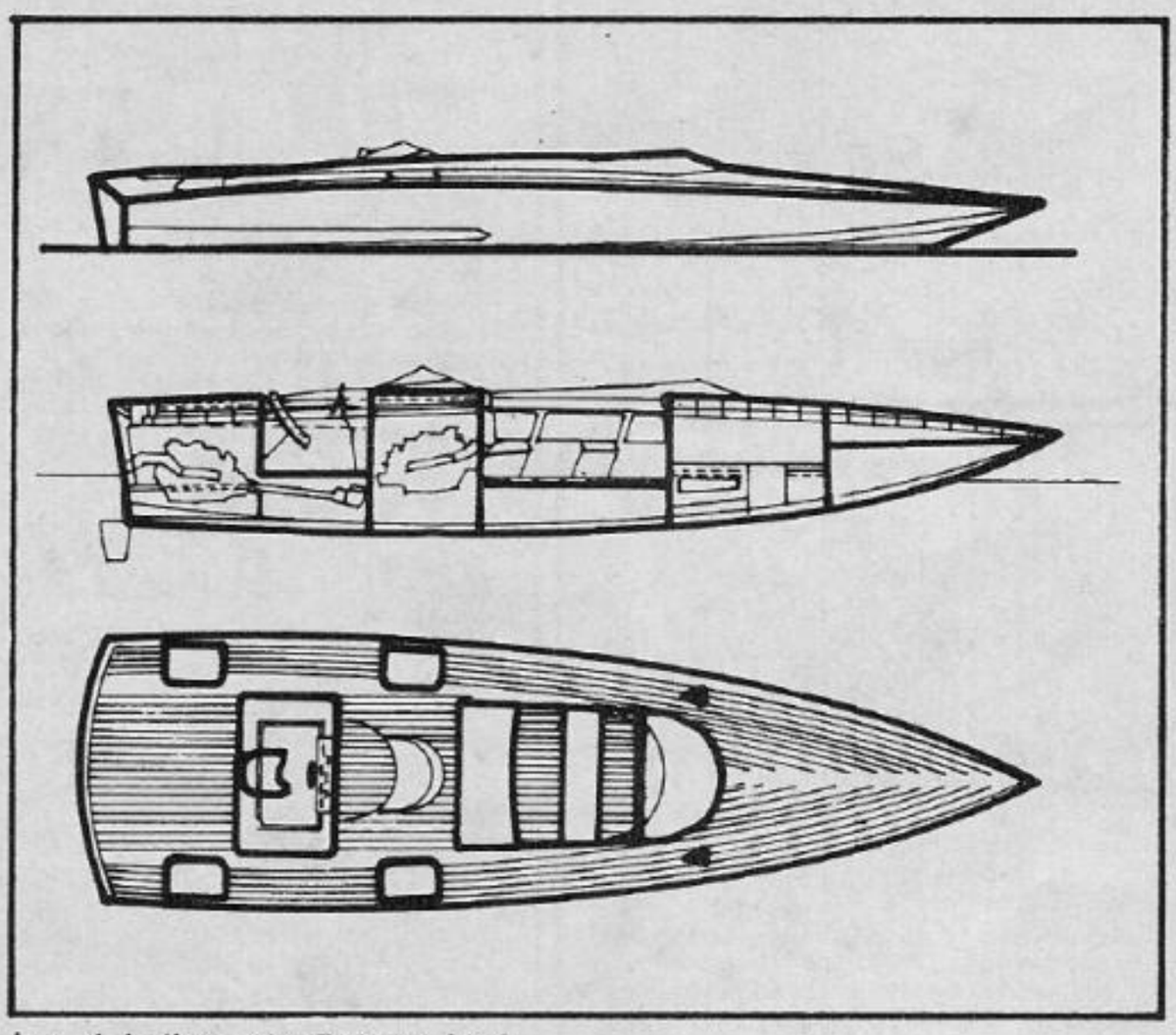
Deste detrás de un tablero inicia la lucha por la disputa de un título mundial. Renato Levi es el proyectista italiano más conocido en el exterior y apasionado por la velocidad en aguas abiertas, y ha proyectado recientemente una lancha que, según parece, va a ir a correr a Estados Unidos. **"El proyecto tiene como meta principal una elevada velocidad y seguridad de funcionamiento para la navegación en alta mar. Pensando en que no solamente podía destinarse a correr, la hemos dotado, en primera instancia, de dos cuchetas, toilette y lavatorio."**

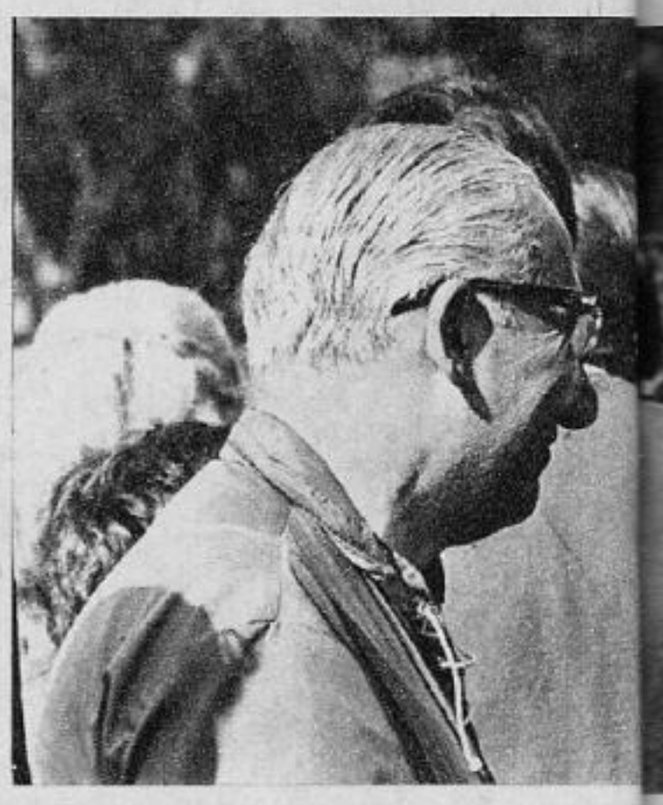
Después de algunos estudios preliminares se llegó nuevamente a la línea Delta pura de 11,28 metros de eslora total. 9.65 entre perpendiculares, una manga de 3,18 m y cuatro motores de propulsión, cada uno sobre una hélice individual.

En la parte propulsión la elección recayó en la versión de carrera del motor marino a nafta de ocho litros de cilindrada de la casa italiana B.P.M. (léase 4 B.P.M. Vulcano, que desarrollan 1.280 caballos), cuyo régimen es de alrededor de 4.000 rpm.

"Las pruebas efectuadas no tuvieron inconvenientes; solamente alterar un poco el paso de la hélice, lo que nos permitió, claro que en aguas más o menos tranquilas, superar las 55 millas por hora previstas. Más o menos, la curva de velocidad fue así: 30 millas a 2.000 rpm; 37 a 2.500; 43 a 3.000. El resto vamos a confirmarlo dentro de poco. Una verdadera satisfacción como proyectista la constituyó el hecho de que la lancha, con sólo dos motores, sean los proeles como los de popa, planea fácilmente a 25 nudos. Ello constituye una gran seguridad para el caso de avería de algún elemento propulsor", sigue diciendo Levi.

Más de esta lancha no sabemos. Se habla de Vincenzo Balestrieri como piloto, que dejaría su Tornado y probaría suerte con el proyecto de Levi. Lo cierto es que alguien la va a correr y que ese alguien va a tener algo muy bueno entre manos.


Las 4 helices de Renato Levi.


Carnaval en Río.


De Río Negro con amour.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARNAVAL EN RIO

Aprovechando un circunstancial viaje del gerente de la Federación Motonáutica Argentina, señor Giachino, por el Norte, la F.M.A. le encargó hiciera ciertos contactos con las autoridades deportivas de Paraguay y Brasil. En Paraguay casi le da un infarto: NADIE SABIA ABSOLUTAMENTE NADA DE LA REGATA ASUNCION-BUENOS AIRES. ¿Es eso posible? Esperamos los futuros hechos, a ver si una carrera que fue tan publicitada en nuestro ambiente no había salido de las fronteras. Pero donde encontró fuertes bases para competencias internacionales fue en



Brasil. Allí, Mauricio Asunçao, presidente de la Federación, tiene, y no solamente él, un tres puntos con motor Chevrolet 250 que anda muchísimo, y al que Carlos Criscuolo, presidente de nuestra Federación, ya hiciera referencia. Esa sería la base de reunión para un campeonato sudamericano que se llevaría a cabo en Río de Janeiro, en coincidencia con el carnaval carioca. Participarían Argentina, Colombia, Paraguay, Uruguay, Venezuela y, lógicamente, Brasil, y próximamente se iniciarían las reuniones para determinar qué clases competirían. Escenario sería la bahía de Guanabara, pero no porque no tengan lagos adecuados, ya que el mismo Giachino comentaba que recorrió uno a bordo de una lancha que andaba en los 70 km/h y tardaron casi una hora en finalizar el perímetro. El interés principal de los brasileños en nuestras lanchas estaría concentrado en la clase ON, OF e hidroplanos con motor interno.



DE RIO NEGRO CON AMOUR

En la última reunión del lago de Palermo llamó la atención la lancha XG 22, no por el hecho de ser un casco desconocido sino por las inscripciones que tenía, las que hacían referencia a la provincia de Río Negro. Y así era: desde allá se había venido su piloto, Julio Enrique Armada, para participar en el Metropolitano. El mismo nos explicó cómo anda la motonáutica por aquellos lugares: **"Hay gran entusiasmo, hemos desarrollado cascos especialmente aptos para nuestras carreras, que son mucho más cortas que las de Palermo, por lo que nuestras lanchas podría decirse que andan más rápido en las curvas que en las rectas. Son de madera, de fondo plano, pesan de 50 a 60 kilos y llevan potencias de 50 a 60 HP. Yo pertenezco al Club del Progreso, de General Roca. Nuestra aspiración máxima es convertir en escenario motonáutico al**



Breton, motores y problemas.

Gran Lago del Chocón, que va a ser inigualable. Nos apoyamos en la gente de Bahía Blanca, Mendoza, etc., para tener la certeza de contar con buen número de inscriptos (el mismo Muñoz de Toro manifestaba que él no iba a correr allá porque no había lanchas con motores grandes, pero que iría de buen grado); **acabo de adquirir una Avan 505 y espero que alguna vez vayan a visitarnos".** Así habló un piloto que hizo varios miles de kilómetros para participar en una carrera de pocos minutos; con que haya otros más como él, el deporte está salvado.

BRETON, MOTORES Y PROBLEMAS

Santiago Gastón Breton condiciona el futuro de la industria naval a la producción de motores marinos en el país: **"Sin motores nacionales no habría automovilismo, ni comercial ni deportivo, y sin motores argentinos para el agua viviremos siempre condicionados al capricho de productores extranjeros que mirarán en primer lugar a su país y a su negocio antes que el interés argentino. Eso sin contar las irritantes preferencias de los importadores de motores en nuestro país, que deciden a su sola voluntad quiénes deben o no ser elegidos para recibir un motor. Por otra parte, el régimen actual de importación no corresponde a las posibilidades reales de fabricación en el país y ayuda a distorsionar el mercado motonáutico, ya que la gente parece convencida de que la motonáutica es solamente un motor de alta potencia y velocidad, cuando un análisis lógico del problema indica que una embarcación bien construida, marinera, segura y con un motor de baja o mediana potencia (que no tiene por qué ser fuera de borda) permite disfrutar igualmente, o mejor aún, de las bellezas del Delta y nuestros ríos interiores. Con el sistema actual de importación se benefician unos pocos; se crean privilegios para algunos elegidos y se condena a centenares de artesanos y constructores a tener que implorar por un motor".**



El secreto de la Orca.

EL SECRETO DE LA ORCA

No es ningún secreto que la Orca GT, ahora en manos de Jorge Di Fiore, no rendía lo que debía. La búsqueda fue intensa. En la carrera del Club Delta apenas llegó a levantar 4.800 vueltas, después de haber superado en ocasiones anteriores a Germán Barbot y habiendo llegado en La Plata a 5.900 vueltas. Revisado el escape, se encontraron flojos los tornillos, se corrigió y seguía igual; luego se encontró un pistón semiengranado antes de la carrera del lago. Se cambió y apenas llegaba a 5.200, con lo que giraba al lago de Palermo en 55 ó 56 segundos, en tanto José Luis Fernández, el año pasado, lo hacía en 50. El lunes siguiente a la carrera de Palermo (el martes se corría en Escobar) se encontró mal el rotor de la bomba de agua y se cambió, juntamente con el buje; nada, ni cien vueltas de mejoría. Y entonces saltó la liebre. Una de las cosas que se había revisado primero era si la apertura de las mariposas del carburador era total, habiéndose verificado que así era, pero se había hecho con el motor detenido y no en marcha, y pasaba que con el Johnson funcionando se ponía de manifiesto un pequeño desgaste del eje de mariposas que no alcanzaba a vencer la resistencia del aire y la apertura era parcial. Cambiado todo el conjunto, el motor volvió a las 5.800 vueltas aunque el fuerte viento reinante en Escobar no le permitió aprovecharlas al máximo.

VEINTE; UNO DETRAS DEL OTRO

Con la victoria de Mr. Robert Magoon en la Hennessy Cup Race de California y la De Bonnelli en la Cowes-Torquay-Cowes, las embarcaciones Cigarette, construidas por Don Aronow, han acumulado veinte triunfos consecutivos en otras tantas carreras off-shore. Este record es igualado en el agua, y creemos que también en tierra. A los fines de la estadística se da la lista completa de las veinte carreras, indicando el país organizador.

1 - Miami-Nassau	Bahamas
2 - Hennessy Key West	U.S.A.
3 - Circuito Río de la Plata	Argentina
4 - Punta del Este	Uruguay
5 - Chrysler off-shore	Australia
6 - Miami Beach Grand Prix	U.S.A.
7 - Sam Griffith Memorial	U.S.A.
8 - Bahamas 500	Bahamas
9 - Trofeo Napoli	Italia
10 - Roseto-Makarska	Yugoslavia
11 - Makarska-Roseto	Italia
12 - Hennessy Grand Prix	U.S.A.
13 - Viareggio-Bastia	Italia
14 - Dauphin D'Or	Francia
15 - Sammy Boyd Memorial	Panamá
16 - Sea Spray-Brolite	Australia
17 - Gettinglopett	Suecia
18 - Hennessy Cup	U.S.A.
19 - Cowes-Torquay	Inglaterra
20 - Catalina Challenge Cup	U.S.A.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

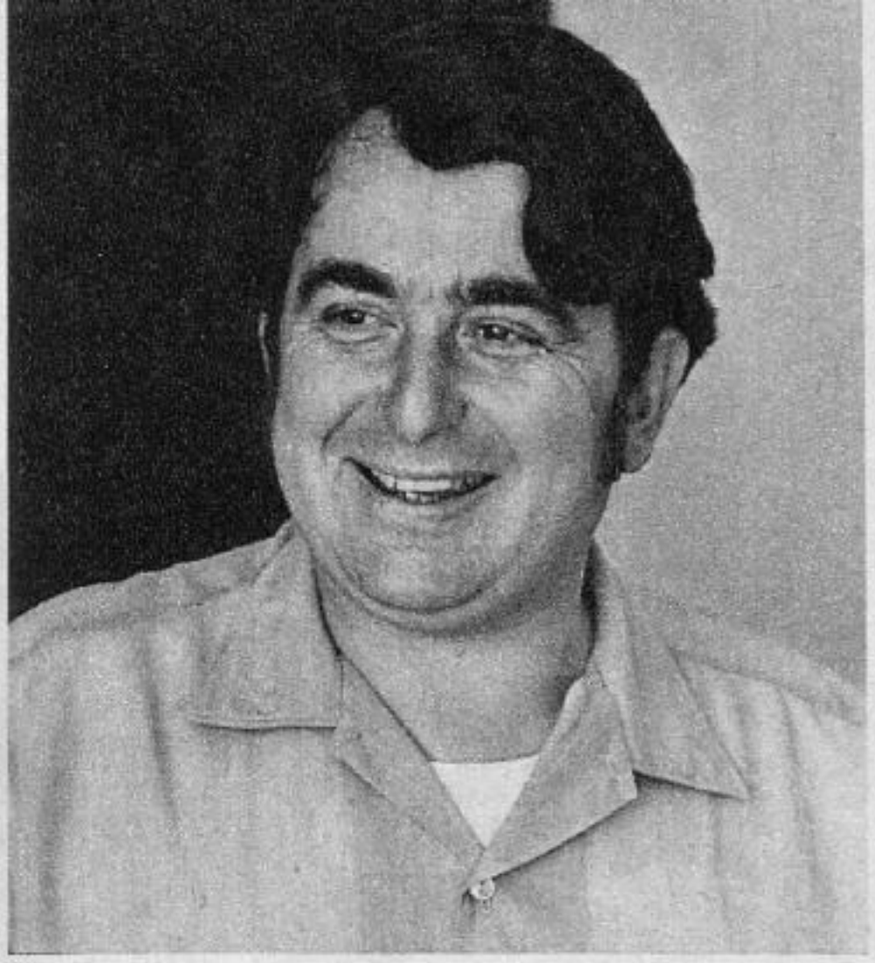


PARA MEJORAR EL AUTO DE CALLE

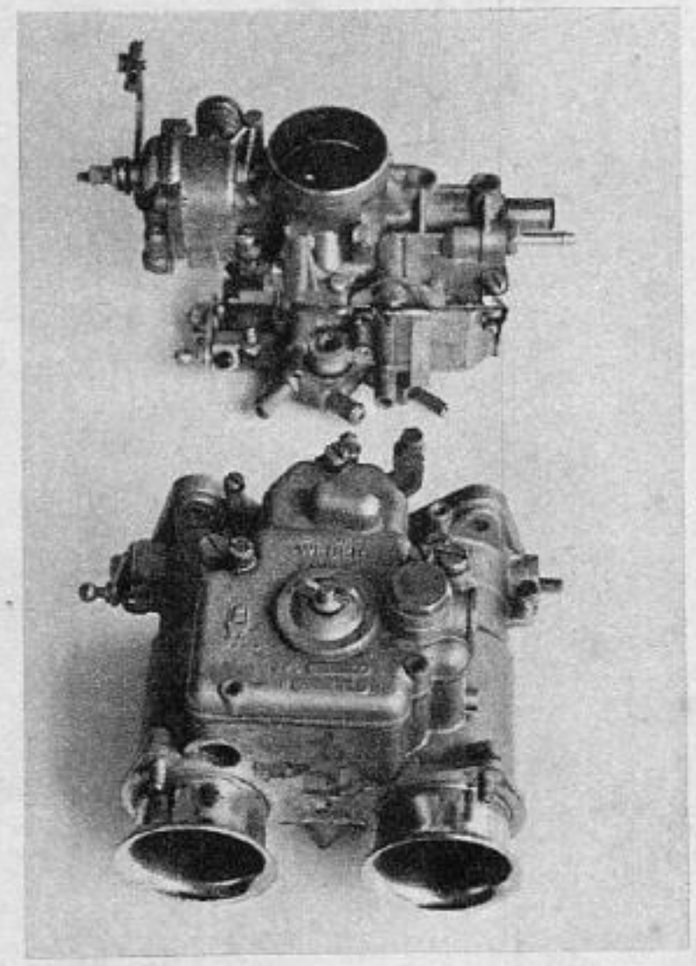
PREPARANDO EL RENAULT R 12

Osvaldo Antelo da a los lectores de CORSA las pautas para la preparación del último vástago de la familia Renault. Tres preparaciones diferentes, la más suave también apta para TN, para hacer andar un poco más al coche de calle. Con toda la polenta, los 60 HP originales se convierten en 90

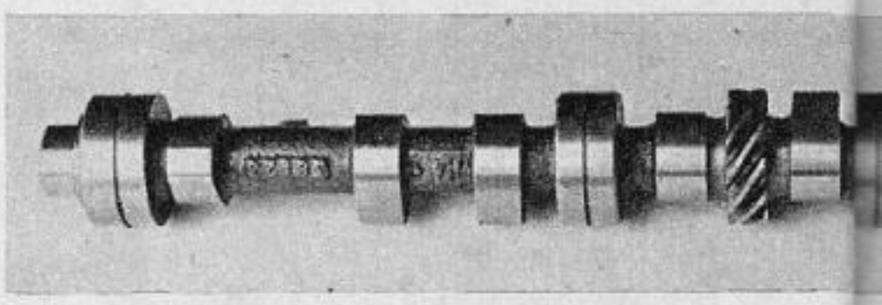
El Renault R-12 aparecido en nuestro país hace ya casi medio año, al parecer no tiene, por ahora, la aceptación en el plano deportivo que sus antecesores directos los ya legendarios Gordini y 1093. Esto resulta bastante llamativo si se tiene en cuenta que en la ca-



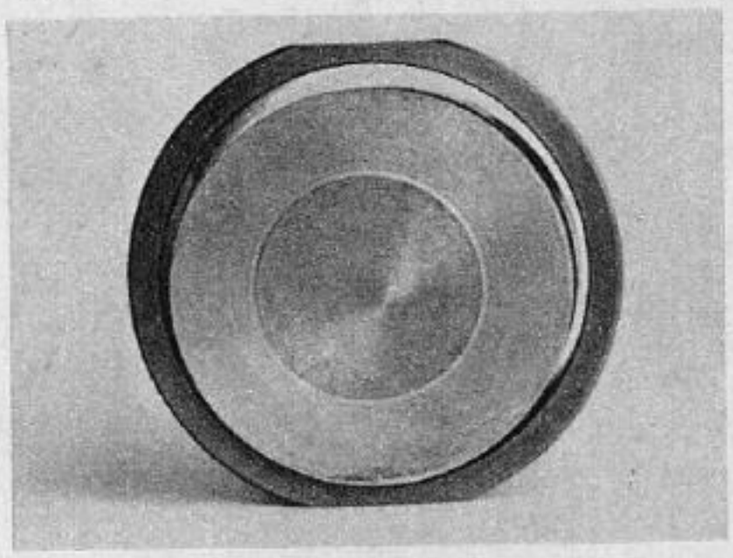
Osvaldo Antelo: "Dejad que los renolistas vengan a mí".



En primer plano, el carburador Weber 45 DCOE, es fácilmente encontrable en concesionarios de la marca, ya que muchos retiraron éstos de las cupés 380 W.



Arbol de levas R-12 A 33. Con alzada y cruce modificados. Para TN se mantiene la alzada original.

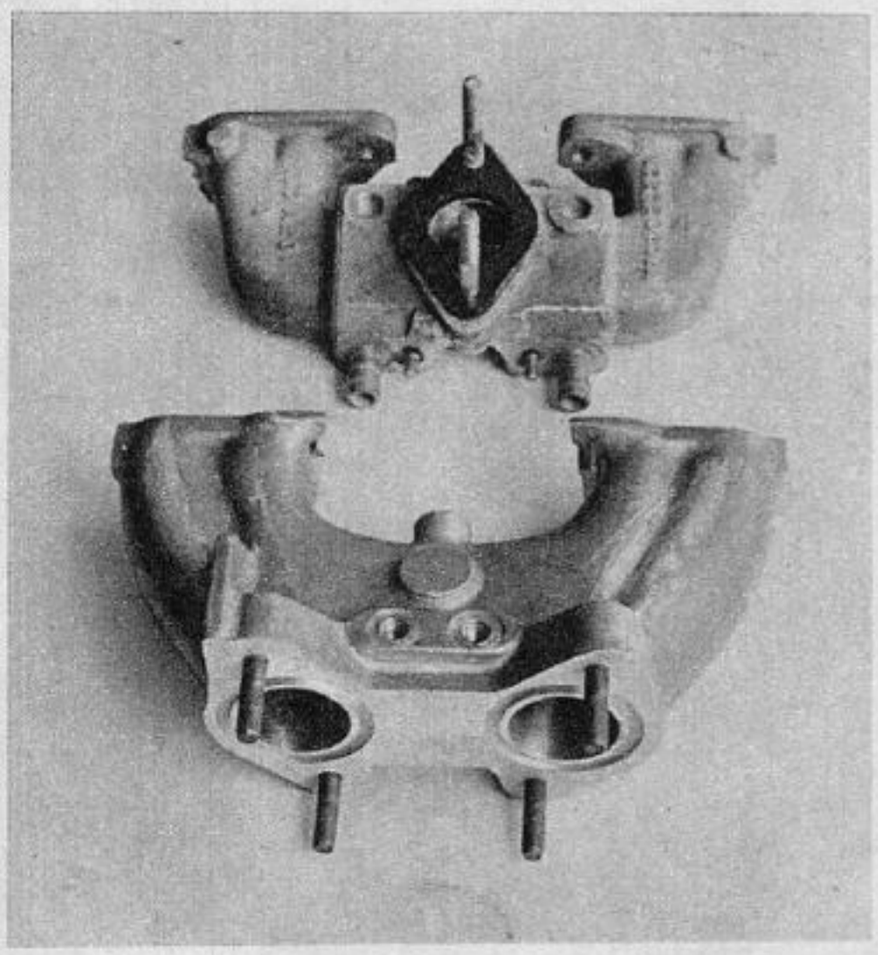


Un pistón standard colocado dentro de una camisa del equipo 1.500 cm3. Notar la diferencia.

LA VERDAD DE LA MILANESA

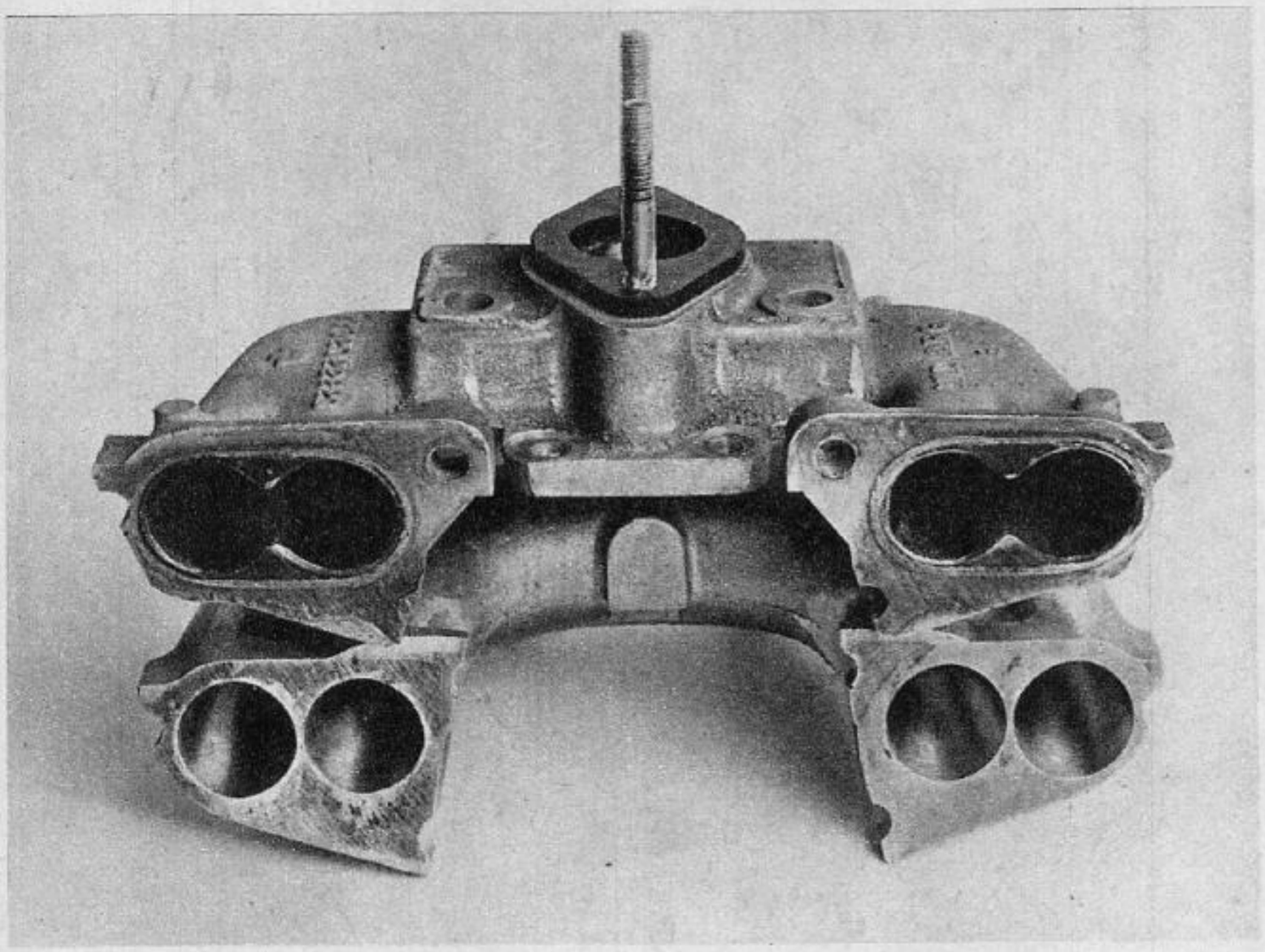
Múltiple de admisión para Weber 45 DCOE	$ 300
Arbol de levas Antelo R 1/2/33	$ 320
Juego de resortes de válvulas con platillos	$ 100
Juego de bujías Champion L 5 o L 62	$ 29
Equipo Cañossilen (múltiple y escape)	$ 300
Trabajo en culata (agrandar, pulido, cambio de guías, rectificar asientos y modificar cámaras)	$ 350
Conjunto para llevar cilindrada a 1.500 cm³	$ 500
Carburador Weber 45 DCOE (usado, alrededor de)	$ 200
Embrague Boulogne reforzado (en recambio)	$ 60
Filtro Vinto Competición	$ 25
Radiador de aceite con adaptador y conexiones	$ 300
Barra antirrolido trasera de mayor diámetro	$ 90
Amortiguadores FricRot Gabriel Compet. (el juego de 4)	$ 160

NOTA: Los precios dados deben tomarse solamente como una guía de lo que pueden costar los elementos y trabajos mencionados en la nota. Puede haber fluctuaciones de un comercio a otro, y en algunos casos pueden conseguirse descuentos, por lo que las cifras son **estimativas.**

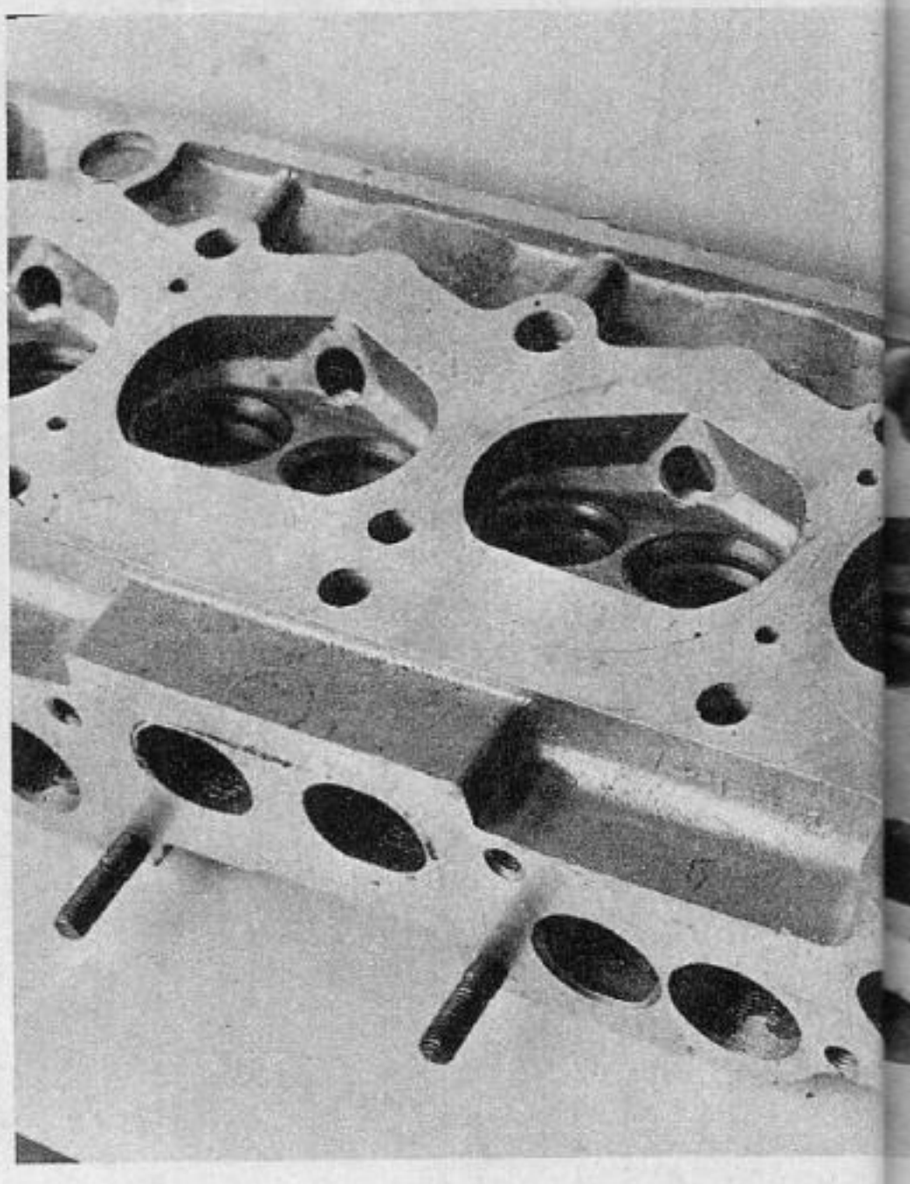


En primer plano, el múltiple de admisión especial para el carburador Weber de dos bocas. Atrás, el original.

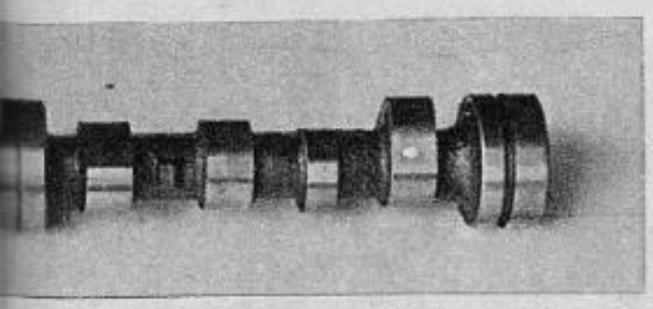
En el múltiple de admisión especial (abajo) se ven claramente los conductos individuales a la tapa, mientras que en el standard éstos están conectados en su desembocadura.



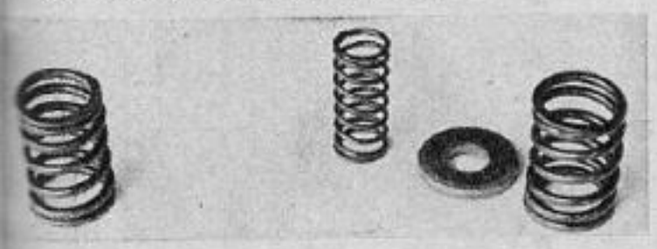
En las versiones más tranquilas la tapa queda tal cual, salvo una cepillada de un milímetro en la base.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A la izquierda, un resorte de válvulas original. A la derecha, el conjunto de resortes dobles con platillo-asiento.

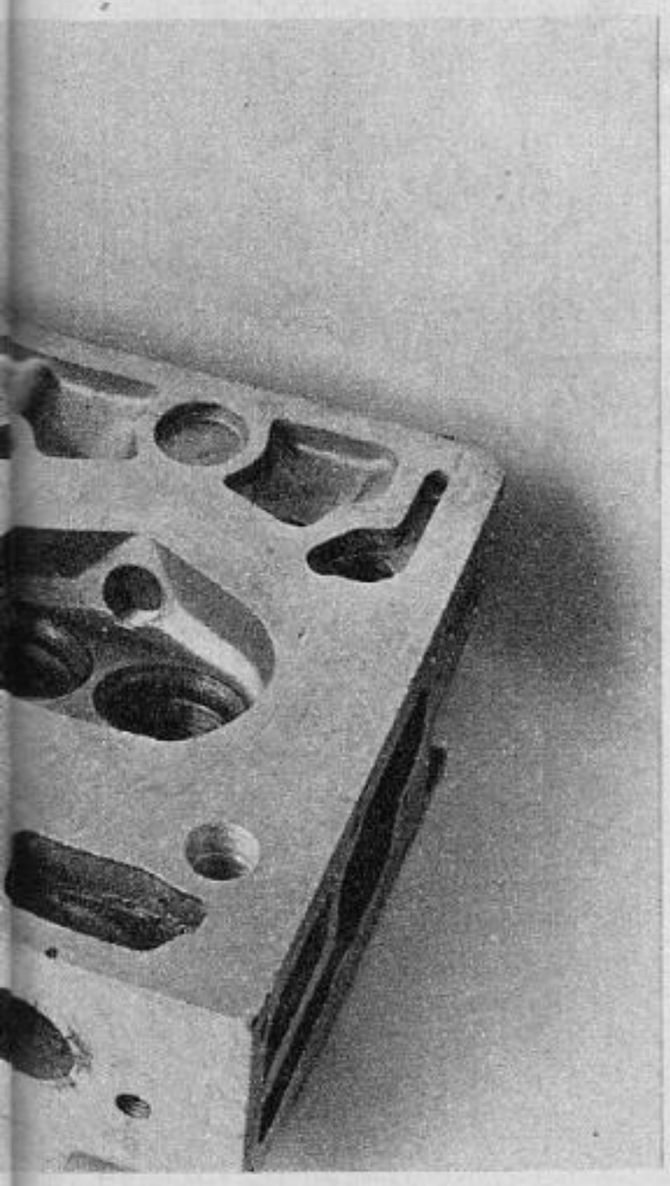




Válvulas especiales. Para la versión más potenta, se aumenta el diámetro a 35 mm y 31 mm respectivamente para admisión y escape.



Filtro de aceite con adaptador para el uso de radiador de aceite. Es una tranquilidad.



tegoría Turismo Nacional, en la clase "B" donde campean los rivales 128, aprovecharía al máximo el tope de cilindrada establecido en 1300 cm³ con sus 1289.

LA SERIE DE CONSEJOS

Por eso, ante cierta falta de información sobre el asunto, hoy daremos a nuestros lectores —y especialmente a aquellos corsaiolos poseedores de tal máquina— una serie de consejos tendientes a aumentar la performance con tres tipos de preparaciones aptas para la circulación cotidiana y de las cuales la primera sirve, además, para participar en Turismo Nacional.

La posibilidad de acrecentar la potencia en el R-12 se ve favorecida por la construcción del motor, heredero directo de la técnica de los "Ventuox 850", es decir, nerviositos pero no mucho y confiables como pocos. Nuestro asesor de cabecera en este tema será en esta oportunidad Osvaldo Antelo, un hombre cuya imagen está indisolublemente ligada a los productos deportivos de la marca francesa. Estaría totalmente demás hablar de sus exitosos motores para Fórmula 4, Turismo Grupo 2 (en casi todos los zonales hay un motor hecho por él que está puntero) y TN. Además, Antelo está desarrollando un motor de R-12 para intervenir el año que viene con él en Fórmula 2, por lo cual ya está perfectamente familiarizado con dicha planta motriz.

Innovando en el esquema de esta serie de notas sobre trucajes, Antelo nos propone ahora la variante de tres preparaciones progresiva con lo que —de acuerdo al presupuesto y a las ansias de velocidad del interesado— se cubre una gama de opciones: para el que quiere apenas un toquecito, para el que quiere un toquecito y medio y para el que quiere prácticamente un coche de carrera, pero sin llegar a desvirtuar totalmente del vehículo su esencia de cosa utilitaria.

Y ahora, basta de charla... dejemos que la verdad surja límpida de los sinceros labios del gordo de marras, que para eso estamos congregados, preparador, periodista/nexo y renolistas, en estas satinadas páginas.

¡A PONERSE EL MAMELUCO!

R 12 A 1. Esta preparación —la más suave— se presta especialmente para Turismo Nacional, ya que sus lineamientos respetan fielmente los reglamentos correspondientes. Con ella la potencia se incrementa en por lo menos 8 HP.

Todo consiste en recambiar o modificar el *árbol de levas*, teniendo cuidado en no modificar la alzada original para que quede reglamentariamente habilitado para el TN, pero sí cambiándole el cruce por otro más rabiosito. En la *tapa de cilindros* se cepillará su base en 1 mm con lo que se aumentará la comprensión que originalmente es de 8,5:1. Esto hará necesario cambiar las *bujías* por otras de un valor térmico inferior, como las Champion L5. Los *resortes de válvulas* —que son simples— se cambian por otros, también de un solo elemento, pero de mayor carga. La preparación del motor se complementa en lo atinente a *encendido* y *carburación*.

En el primero de los casos, habrá que modificar la curva de avance del distribuidor y en el segundo aumentar en 5 puntos el gicleur de alta del carburador standard Solex 32 EISA, con lo que su valor será de 152 puntos, haciendo lo propio con el de baja, que de 45 pasará a 50. ¡Y listo el pollo!...

LA SEGUNDA PREPARACION

R 12 A2. Difiere únicamente de la anterior en que se cambia completamente la carburación y el sistema de admisión. En lo demás todo queda igual. El *carburador* se suplanta por un Weber 45 DCOE de doble boca, que es ni más ni menos que el que viene de fábrica en las cupés Torino 380 W, y que, al haber muchos torinistas que se los han sacado —ya que trae tres— para ponerle un único Holley, son fáciles de conseguir en las concesionarias de la marca. Lógicamente para cambiar el carburador habrá que cambiar también el múltiple de admisión por otro especial. Antelo mismo fabrica uno que da excelente resultado, a tal punto que con estos dos elementos adicionados a lo anterior, la potencia se incrementa en por lo menos unos quince caballos con respecto al motor original, es decir que se llega a los 75 HP SAE.

R 12 A3 SS. Aquí ya la "metida de mano" es mucho más radical, sin que esto suponga de manera alguna una politización del grupo motriz, Pero esa mayor preparación permite conseguir nada menos que un 50 % más de potencia con respecto al modelo original (90 HP SAE).

Lo interesante es que el motor no se exprime al máximo ni mucho menos, sino que ese incremento se obtiene en grado sumo con el expediente de aumentar el cubicaje llevándolo a casi el litro y medio. El aumento de cilindrada se consigue cambiando todo el conjunto de *camisas de cilindro, pistones, aros* y *pernos*.

En la *tapa de cilindros* se realiza el trabajo clásico para estos casos: se agrandan los conductos de admisión y escape, hermanando los orificios de la tapa con los de los múltiples y se pule todo a espejo. Las *guías de válvulas* se reemplazan por otras de bronce y los *resortes de válvulas* por otros dobles. El *árbol de levas* se cambia por uno de mayor cruce que puede ser el de Antelo R 12 33. Las *válvulas de admisión y escape* se agrandan a 35 mm y 31 mm respectivamente. En cuanto a la admisión y carburación, se modifica sustancialmente al poner el *carburador* Weber DCOE 45 de dos bocas y el *múltiple* correspondiente.

En cuanto al *distribuidor*, se deja el original corrigiendo la curva de avance a 36° en total. Las *bujías* recomendadas para este caso son las Champion L 62.

El *embrague* —para atender a las mayores solicitaciones a que se verá expuesto— es imprescindible cambiarlo por otro reforzado. En cuanto al *múltiple de escape* se puede optar por el Cañossilen de salida individuales que elevará la potencia en 1½/2 HP. Si se desea, se colocará un adaptador de presión de aceite para *radiador* con filtro Vinto Competición.

En cuanto al mejoramiento de la tenida y estabilidad del vehículo, es menester para ello (y especialmente para disminuir el rolido) reemplazar la *barra antirrol* trasera por otra de mayor diámetro de sección, cambiar los amortiguadores por Fric Rot Gabriel Competición y cortar una vuelta y media los espirales delanteros y dos vueltas los traseros.

Como advertencia final, cabe aclarar que muchos de estos trabajos deben ser hechos por manos expertas, ya que el capital puesto en juego es grande y una barrabasada puede echar por tierra con todos los demás trabajos. Los repuestos necesarios se pueden conseguir en las concesionarias de la marca y los especiales en talleres que se dedican a la competición y trucaje, como el del propio Osvaldo Antelo.

F. 2 en CHILE

SALDO MAS QUE POSI



¿Estamos en presencia de la tan promocionada, pretendida, anhelada y por lo general postergada integración del automovilismo latinoamericano?

La pregunta obedece a la tácita respuesta que da en este momento el panorama automovilístico de América del Sur. Insensiblemente, nombres como Tarumá, Las Vizcachas, Campo de Marte se van haciendo cada vez más familiares. Los brasileños en nuestro país, los argentinos en Brasil y Chile, Perú y Uruguay con algunas muestras al año, integran un espectáculo donde la calidad mecánica y el nivel conductivo son cada vez más parejas en todo sentido.

Al respecto estuvimos hablando con Raúl Expósito y con Cocho López, quienes intervinieron —entre otros argentinos— en las dos carreras de F-2 recientemente llevadas a cabo en Santiago de Chile. De lo sucedido en ellas se habló en anteriores ediciones de "la Corsa". Del saldo que arrojaron y de otros temas que salieron al paso, hablamos ahora con Expósito y Cocho.

"Para la primera carrera los autos llegaron demasiado tarde... Algunos problemas con la compañía carguera argentina postergaron el arribo de las máquinas, de manera que el día de la carrera no sabíamos nada acerca de la carburación ideal ni los autos pudieron ser correctamente puestos a punto para Las Vizcachas. Indudablemente, los F-2 no deben de haber lucido del mejor modo...", aseguran Expósito y Cocho. "En cambio, para la segunda carrera se bajaron los tiempos de la primera sensiblemente. Por ejemplo, entre el 3º y 6º clasificado había solamente 2/5 de seg. de diferencia. El porcentaje de arribos —70 %— fue muy bueno. Además, llegaron todos los autos juntos. En 10 vueltas la diferencia entre el primero y el último era de 1m20s.

EL MEJOR AUTO PARA UN CHILENO

Tal fue la propuesta de Expósito. Y se cumplió lo prometido. El auto de Cigliutti anduvo muy bien y Kovacs, manejándolo, anduvo mejor todavía. Indudablemente, el chileno Kovacs anda y mucho. Tiene mucha experiencia en carreras y sus dos triunfos consecutivos sirvieron para demostrar que Chile cuenta con Kovacs como ejemplo de piloto excelente y que además cuenta con un lote de corredores tan bueno como los mecánicos que los secundan. Indudablemente, a Chile le falta experiencia técnica... aunque yo —afirma Expósito— haya visto hacer a un mecánico —Copetta— una tapa de cilindros para un motor Fiat que, por lo menos. le debe de haber hecho ganar 5 HP. Una maravilla...".

F. 2 Y SUDAM

"F-2 tiene que dar los pasos necesarios para ser formalmente categoría sudamericana; una vez establecida la paridad mecánica, organizar las carreras internacionales con dos puntajes: uno nacional y otro internacional. En la mayor parte de los países sudamericanos hay motores Fiat y Peugeot. Lo fundamental en este sentido es despertar el interés nacional. Y, paralelamente, elaborar un reglamento que contemple los casos particulares en que se encuentra la industria local. Por ejemplo —siguen Cocho y Expósito—, Chile cuenta con el Fiat 125 doble árbol, que estando en evidente ventaja podría limitarse utilizando un solo carburador; a Brasil se le podría dar la máxima libertad para elaborar el R12, que está en desventaja en cuanto a cilindrada..., y así, tomando cada caso particular, estudiarlo y buscar la mejor solución posible."

"El mayor enemigo de la SudAm es la distancia entre país y país. Pero el avión está inventado... y acorta distancias. Confío (Expósito) en que los gobiernos de América apoyen en la mayor medida posible un campeonato internacional como la SudAm, que es beneficioso en todo sentido."

"Además, no se generan en las carreras de F-2 grandes gastos. La mayor virtud de esta categoría reside en que no tiene ídolos superpagados. Nadie se enriquece pero tampoco se funde en F-2. El beneficio económico que se produce en cada carrera alcanza al 1º y al último."

CONCLUSIONES

"Las dos carreras evidenciaron un nivel más que bueno en cuanto a los autos presentados. Los coches uruguayos son tan buenos como los nuestros. El espectáculo tiene que haber sido bueno, ya que se reunieron cien mil espectadores. Y no es muy usual reunir esa cantidad de espectadores... Como experiencia resultó más que positiva. Todos aprendieron con nuestros autos. No me cabe duda que a los técnicos chilenos la visita les debe de haber resultado más que provechosa. Observaron, consultaron, escucharon... e indudablemente aprendieron..."

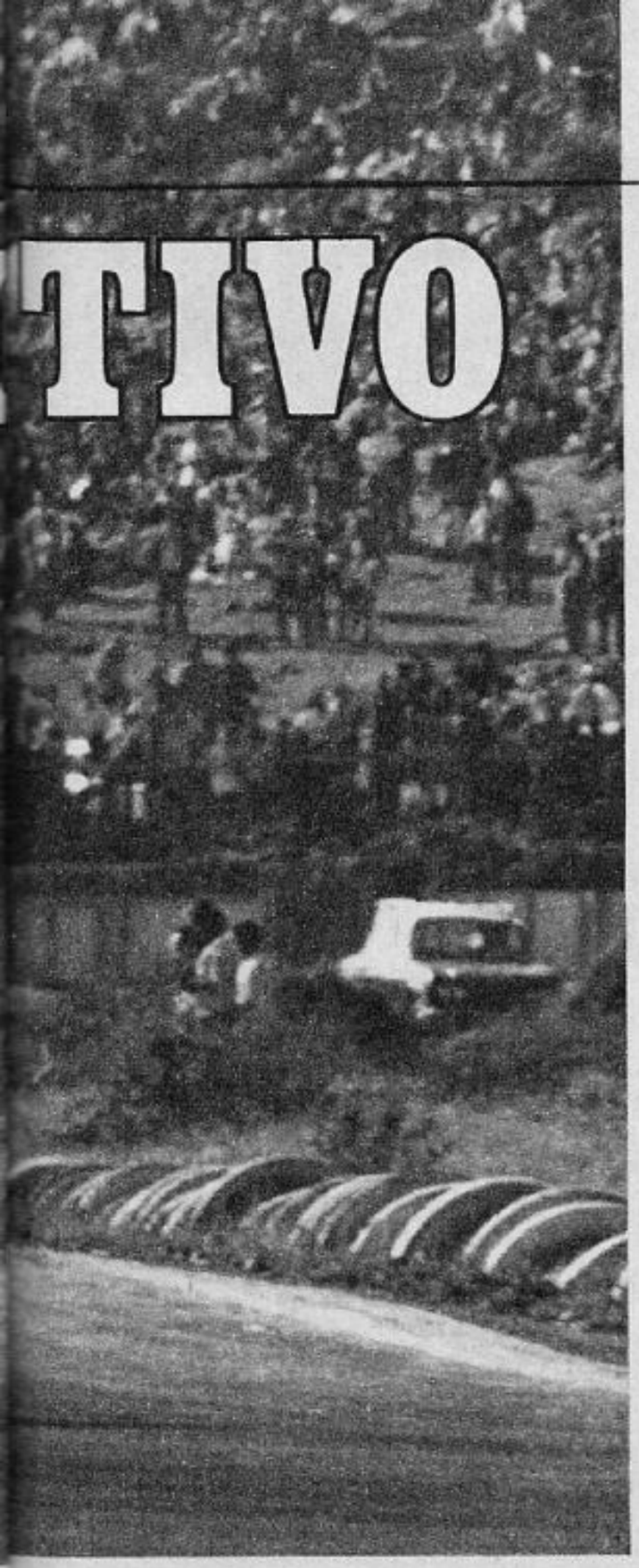
"Además, fuimos recibidos por don Salvador Allende en La Moneda... Es increíble que estu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

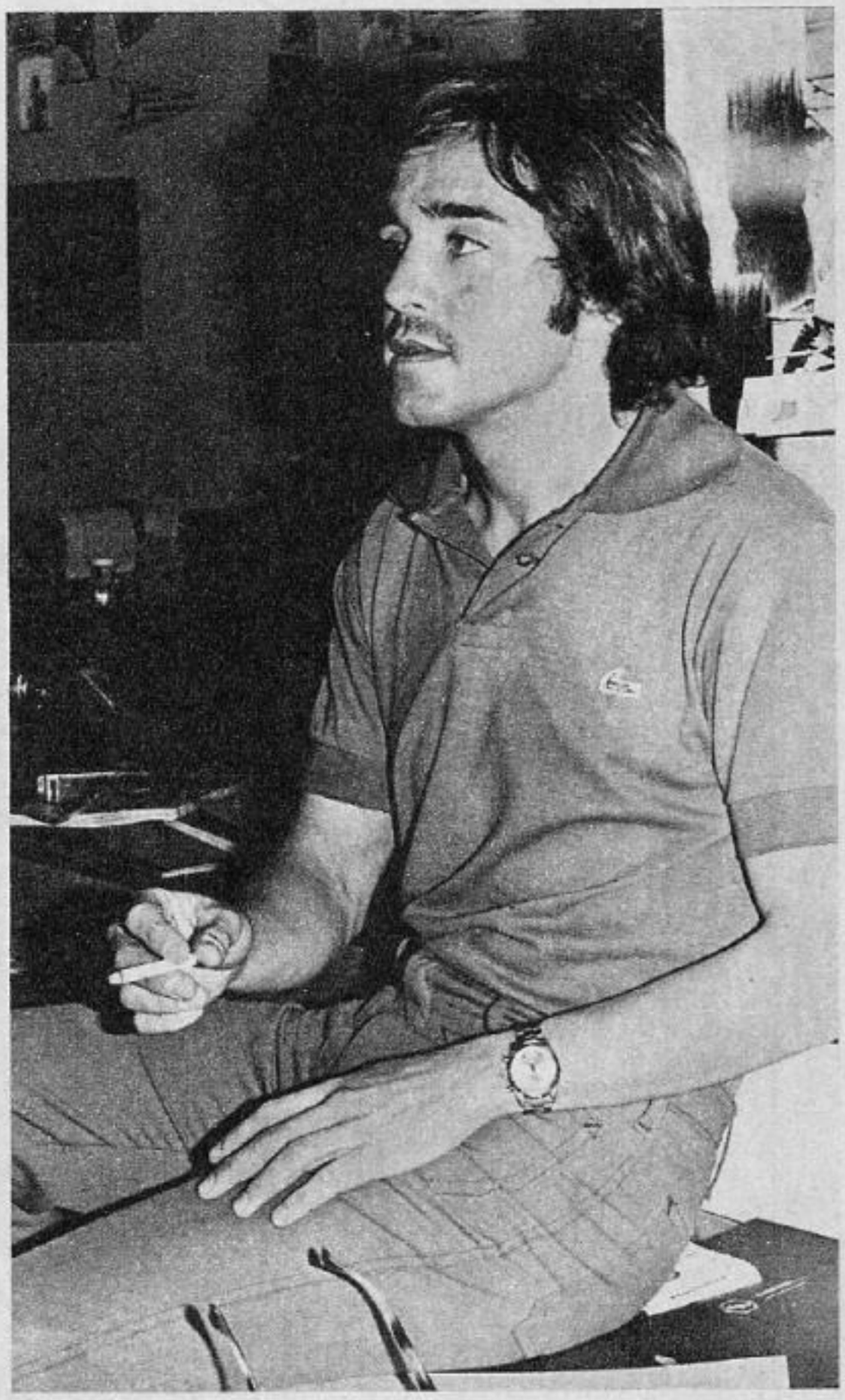
TIVO

por CESAR M. SORKIN

Raúl Expósito y Cocho López hablan sobre todo lo que dejó la petit temporada de F. 2 en Chile. Las posibilidades de la categoría y su relación con la eventual realización de la copa SudAm, de la que F. 2 puede ser el primer indicio por su carácter internacional



viera al tanto de todo... Sabía qué es un F-2, habló con nosotros sobre la cuestión como un aficionado más y nos despidió con un abrazo. Realmente, me emocioné... —asegura Expósito—; es una muestra más de que, desde el presidente de Chile hacia abajo, todos hicieron lo que pudieron, lo que puede ser el mejor comienzo de una SudAm concreta como realidad. Hay que hacer causa común defendiendo tolas las categorías que puedan intervenir en esta copa... y F-2 puede indicar el camino..."



Cocho López y una primicia facial: los bigotes.



Raúl Expósito: "F-2 es la llave de la SudAm".

Campeones
con
CHAMPION



ACUMULADORES

CHAMPION

EL CAMPEON
DE LOS ACUMULADORES



...y BUJIAS

CHAMPION

QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

MOTOCICLISMO

MIKE, EL INDE

Todo hace presumir que la carrera deportiva lo ha llevado al punto donde el camino de la especialización se bifurca hacia el automovilismo o el motociclismo. En pocos días los ha recorrido sin problemas, pero en el futuro podrá transitar sólo uno y suya deberá ser la elección



Pocos días pasaron desde que a través de la cúpula trasparente del carenado de una motocicleta de carrera divisara la bandera a cuadros blancos y negros, hasta que idéntica visión tuviera desde el estrecho puesto de comando del Surtees TS9-Cosworth al salir 4º en el Gran Premio de Italia para autos de F-1.

Posiblemente este hecho, protagonizado por el mismo piloto, pueda catalogarse como único en su tipo en el ámbito deportivo internacional, calificativo que puede hacerse extensivo a la persona de S. M. B. Hailwood. Conocido en el ambiente por el apodo de "Mike the Bike", siempre fue un superdotado de antología en materia conductiva y comportamiento humano acorde con sus méritos, lo que para sus "seguidores" ingleses lo ubica como personaje de leyenda pero en plena vigencia.

Sus actuaciones motociclísticas, actividad a la que su temperamento lo volcó desde **sus verdes años,** con la complicidad del respaldo económico paterno, le permitieron siempre contar con máquinas de primera línea o ex equipo y atención mecánica exclusiva. Al respecto, ciertas publicaciones de algunos años atrás le asignaban la posesión de un lote de más de treinta máquinas de carrera, con diez de ellas, por lo menos, en condiciones de presentarse en la línea de largada con posibilidades. También se le atribuyeron oportunamente ofertas de comprar o mantener el departamento de carreras de la casa Gilera cuando ésta anunció el retiro definitivo de las competencias.

Indudablemente, todo este panorama allanaba muchas dificultades para lograr destacarse, pero lo cierto es que sus cualidades conductivas también estaban al nivel de la inversión económica, su caudal de recursos conductivos y excepcional estado físico por naturaleza lo convertían aún en rival de riesgo a pesar de desfallecimientos mecánicos; en síntesis, compartía con muy pocos pilotos de la época el mentado mérito de tener "cinco kilómetros más de velocidad en cada muñeca". La combinación de aptitudes conductivas e ilimitados recursos económicos contribuyeron a una meteórica carrera que lo llevó a obtener nueve títulos mundiales de motociclismo. Este record ha sido superado en la actualidad por el italiano "Mino" Agostini, que detenta DIEZ títulos, pero los observadores especializados en la materia, siempre dispuestos a la comparación para producir la polémica estrepitosa, consideran en general más meritoria la campaña del inglés, en base a que los mismos fueron logrados en distintas cilindradas, con máquinas de variadas características (monocilíndricas, bicilíndricas, multicilíndricas y de dos o cuatro tiempos) y en épocas donde **existían equipos oficiales poderosos,** en contraposición con la campaña realizada por el actual campeón a bordo de las realizaciones M.V., de reconocida mayor potencia que las que tripulan sus débiles oponentes, derivadas de máquinas de competición fabricadas en pequeñas series o ensayos privados de limitados recursos económicos; pero todo esto es harina de otro saco.

Volviendo al tema que nos ocupa, se debe señalar que ante el retiro del equipo Honda de las competencias Hailwood quedó prácticamente de a pie, luego de haber batallado durante un año para lograr domar a la indócil versión de seis cilindros, y sin posibilidades a la vista de reemplazarla por alguna otra máquina con reales posibilidades. Esto determinó una pausa en su actividad motociclística que lo llevó a volcar sus ansias de velocidad participando en carreras de larga duración a bordo de los increíbles GT 40 de la Ford y versiones particulares de Ferrari y Porsche, en parejas con pilotos como Hobs y Brian Redman, entre otros, logrando revalidar sus condiciones conductivas. El auge de la Fórmula 5.000 cm lo contó entre sus seguidores, en el afán de encontrarse con las relaciones peso potencia de sus añoradas dos ruedas, pero también en esta categoría no pudo lograr destacarse eficientemente.

En el período de receso impuesto por el riguroso invierno europeo, en tránsito por Italia, los representantes de Ducati, Benelli y los de la checa Jawa y M.Z. de Alemania Oriental lo tientan con siderales ofertas, pero esto no es suficiente para **Mike Hailwood el piloto,** ya que las unidades no ofrecen las condiciones necesarias de confiabilidad para disputar **de igual a igual el primer puesto.** No obstante, en una de sus inexplicables actitudes personales, accede a integrar el equipo inglés que concurrió a Daytona para la carrera del siglo (por los dólares de premio), allí con una "britanísica B.S.A." tres cilindros; luchó a brazo partido, debiendo abandonar cuando marchaba en tercer lugar, por problemas mecánicos. Nuevamente se reintegra al automovilismo: esta actividad hace que registre su inscripción, al comando de un Surtees TS9-Cosworth, formando equipo con su amigo de años, John Surtees (constructor privado de estos chasis), para intervenir en el GP de Fórmula Uno, en Monza.

Llegado con anticipación, asiste a las pruebas de puesta a punto de la casa Benelli para su remozado modelo de 350 cm³, efectuadas privadamente en Monza; impresionado por las características de la máquina, la prueba, y de allí en más a correrla todo es vertiginoso.

El escenario de la competencia fue Pesaro, donde la Benelli tiene su fábrica; su nombre entre la lista de inscriptos asociados a una máquina italiana hace atiborrar las instalaciones precarias del circuito; no es para menos: dos hombres con DIECINUEVE TITULOS MUNDIALES en una sola carrera, y para colmo con las versiones más rivales de la Península, M.V. y Benelli. La clasificación lo ubica segundo de la M.V., a dos décimas. En carrera se alternaron en la punta, con violento tren de marcha; faltan-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CISO

por LUCIANO FERNANDEZ



do dos vueltas, defeccionó la caja de cambios de la Benelli y la suerte le resultó esquiva al inglés, nuevamente segundo del "intocable" Mino Agostini. La vuelta de honor la realizan ambos en una misma línea, con estruendosa algarabía por parte de los "tifosi" asistentes. Vuelven a reverdecer las luchas en las categorías mayores y el público ha respondido a esta novedad, luego de varias temporadas. Pero esta actuación cumplida, **presumiblemente con sabor a retorno,** no es suficiente. Siete días más tarde cumple admirable faena cuando apenas unas centésimas lo privan de la victoria en su primera carrera de Fórmula Uno. Mike el incorregible, tan admirado como envidiado por sus rivales, deberá resolver el enigma de su futura especialización: ¿En DOS o en CUATRO? Algo como el "To be or not to be"; pero él sólo sabe la respuesta.

KIN PUBLICIDAD

Acrocel a la alegría.
Acrocel al color.
Acrocel a la moda.
Acrocel a la frescura.

A todas partes... vaya con
ACROCEL



PANTALONES EN TELA
ACROCEL
(fibra poliester)
No se planchan
y así es, si lo dice
SUDAMTEX

LA ACTIVIDAD

Provincia de Buenos Aires

MERLO

"EL NUEVO DUEÑO DEL BOSQUE SE LLAMA PROVENZANO"

Nuevamente la máquina de hacer carreras de la Peña Automovilística "El Bosque" de Merlo se puso en marcha para brindar al consecuente soberano una de las más movidas reuniones en las distintas categorías. La emoción estuvo presente en todo momento, tanto en la Categoría Hasta 700 c.c., Fiat 600 semipreparados, como así también en Cafeteras Hasta Modelo 27. Dado el tiempo y la continuidad en que se practica este tipo de competencias, se ha llegado a una madurez tal que resulta imposible vaticinar un posible ganador. Todos están pasando por su mejor momento; sólo la Fórmula 5 está aún en su faz embrionaria en estos circuitos de tierra. Corresponde a sus integrantes, pilotos, preparadores, mecánicos y patrocinadores, mostrar las bondades de la misma... El público, por lo sabio, es difícil de engañar.

Categoría Hasta 700 cm³: Desde la primera serie (se disputaron tres y una final) los De Carlo entraron a barrer con todas las marcas que querían entrar en la discusión. Estaban en la conversa los Fiat 600, Renault y algunos Citroen 3 CV y otro Citroen 2 CV con preparación libre. Nada pudo contener el empuje de los aún bravos BMW. En la primera serie Héctor Filardi fue el encargado de aguantar los intentos de Carlos Nicotera a bordo de un Fiat 600, creemos demasiado superveloz, por su condición de standard, de acuerdo con los tiempos que cantaba la ampolleta. Los dos punteros se fueron de entrada no más, en lucha personal, sacando casi una vuelta completa al resto. Ganó, como dijimos al pricipio, Héctor Filardi en un tiempo de 8m. 16s. a un promedio de 67,790 km/h.; segundo, Carlos Nicotera, y tercero, Jorge Alonso.

En la segunda serie Héctor Iglesias tomó urgentemente distancias del Fiatín de Zaza De Angelis que se clasificó 2º; tercero fue Félix Dinizio, también con Fiat 600.

En la tercera serie se preparaba agazapado Adán Wulff con otro De Carlo, pero modificado; de todas maneras De Carlo. Siempre con la pista en buenas condiciones y desde la largada, A. Wulff tomó la punta en forma elocuente, contando con una máquina irrompible y veloz como ninguna. Le seguía como podía Alberto Fainase con Fiat 600, pero los Citroen de Jorge Pérez y Eduardo Bayley se las gastaban bastante lindo en el mixto doblando como venían, es decir dando es-pec-tá-cu-lo del auténtico, sin retaceos. Ganó la serie Adán Wulff a un promedio de 68,760 km p/h.; segundo Alberto Fainase y 3º Jorge Pérez.

La final de la Categoría Hasta 700 cm³ contó con la participación de doce competidores; nuevamente Adán Wulff y su remozado De Carlo enseñaron el camino al resto, ubicándose en la segunda posición el Fiat 600 conducido por Carlos Nicotera. El 3º y 4º puesto estaban cubiertos por los De Carlo de Héctor Iglesias y Héctor Filardi, respectivamente. Ganó la final sin atenuantes Adán Wulff en un tiempo de 15m. 28s. y a un promedio de 72,465 km p/h.; segundo Carlos Nicotera y tercero Héctor Iglesias.

Categoría Fiat 600 Semipreparados: Con la cantidad y por los nombres de los participantes inscriptos, y el debut del nuevo coche de Juan Orga, el espectáculo estaba asegurado por anticipado... y así fue. En la primera serie (a manera de aperitivo con ingredientes y todo) fue de novela. Picó bravamente en punta Juan Pellegrini (hombre de los pagos de Areco), seguido a los talones por Juan Orga (de estreno) y éste, a su vez, acosado por su amigo Enrique Tomasello. En la tercera vuelta (a todo ritmo) Tomasello desalojó a Orga escoltando y acosando a Pellegrini. En la 8ª vuelta Tomasello tomó el comando del lote puntero, a la vez que Pellegrini se jugó a todo o nada hasta la décima vuelta, teniendo a Tomasello al alcance de un tiro de honda. Culminó la serie con un bien elaborado triunfo de Enrique Tomasello, segundo Juan Pellegrini y tercero Orga.

La segunda serie, que fue ganada por Horacio Lima a un promedio de 72,154 km p/h., tuvo como bravos animadores a Oscar Quarello, Jorge Speciale y al espectacular Norberto Segovia. Desde las primeras vueltas Horacio Lima y Oscar Quarello se destacaron en duelo aparte, quedando para el resto la lucha por los puestos 3º y 4º.

En la tercera serie, Roberto Prandi fue el amo absoluto, ganó la serie marcando un tiempo de 7m. 38s. a un promedio de 73,414



km p/h. Lo seguían muy juntitos Eduardo Zanelli, Guido Prandi y Roberto Furlaneto. Poco después se quedó Guido Prandi y escaló un puestito Eduardo Schaefferd. Luego se disputó un repechaje que lo ganó Jorge Speziale.

La final fue de antología, con la lucha entre el puntero Enrique Tomasello y Juan Pellegrini pegado al paragolpes del representante de Paso del Rey, tratando de pasarlo. Pero Tomasello, impertérrito y conduciendo con una solvencia sin errores, no daba ni



En primer plano (derecha) el ganador de la categoría Fiat 600 Semipreparados, Enrique Tomasello. A la izquierda, Juan Orga, siempre en punta y "en discusión" por el triunfo; al centro, una admiradora.



Rodolfo Provenzano es el nuevo "dueño" de la categoría Cafeteras hasta Modelo 27 y del circuito del Bosque de Merlo. Fue el ganador categórico el pasado domingo 24 de octubre.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL



pedía tregua (no lo molestaba ni una mosca que se había introducido de contrabando en la cabina) mientras Pellegrini continuaba con el asedio, "esquiando" en las curvas del mixto, sin poder pasar. En la tercera posición, Orga se mantenía en su molde, según indicaciones de su jefe de equipo Polo Figueras; luego se ubicaban Horacio Lima y Fondatti. En el giro 17º (la final era a 20) Pellegrini se acercó peligrosamente a Tomasello, pero éste (aun con mosca y todo) controló perfectamente el embate del representante de San Antonio de Areco hasta la última vuelta. Ganó Tomasello en un tiempo de 14m. 37s. a un promedio de 76,679 km p/h.

Fórmula 5: Se disputaron dos series con clasificación por suma de tiempos. Resultó ganador Héctor Rodríguez, 2º Norberto Martini y 3º Heriberto Vilar.

Categoría Cafeteras Hasta Modelo 27: Dijimos que todas las categorías habían hecho su buen aporte de emoción en la tarde del Bosque ... y las Cafeteras no se quedaron atrás. En la primera serie la corsa estuvo de película entre los Chevrolet y Dodge, de Juan Postararo y el campeón Adolfo Ré (con una nueva unidad). La lucha fue desde el principio al fin de la serie; ganó Postararo a un promedio de 75,558 km p/h., segundo Adolfo Ré y tercero Carlos Cotellesa. En la segunda serie Horacio Evangelista tomó la punta con "tutti", seguido de Rodolfo Provenzano y Juan Cousso, éste último acompañado por bella dama. En la segunda vuelta y pisando la chancleta a la tabla Rodolfo Provenzano se ubicó en la punta afirmándose en ella hasta el final; segundo fue Juan Cousso y tercero Amado Lambert. Minutos antes de largarse la final, los pilotos junto a sus respectivos coches, rindieron un minuto de silencio en homenaje al desaparecido piloto suizo Joseph Siffert. Largada que fue la final, el campeón Adolfo Re se adueñó de la punta, seguido a muerte por Juan Postararo; tercero marchaba Juan Cousso y cuarto Rodolfo Provenzano. En la vuelta 7ª, Postararo superó a Ré y ambos continuaron mientras atrás Couso y Provenzano se sacaban chispas por el tercer puesto. En la vuelta 16ª, un derrape y posterior trompo hizo perder el tercer puesto a Cousso, mientras que Postararo se retrasó por evidentes fallas. En la penúltima vuelta, Provenzano, conduciendo su Ford al límite, hostigó al puntero y logró rebasarlo en la última vuelta. Gran carrera ganada merecidamente por Provenzano; 2º Adolfo Ré y tercero Juan Cousso.

"TROMPOS Y DERRAPES"

En la presentación prolija y pintona del nuevo coche de Orga se lució el chapista Urbano Frías.

Prestigiaron con su presencia la fiesta del Bosque don Juan Carlos Bachini, presidente del Vte. López A. Club; José M. Dagnilo, hombre de TC, y el colega Pedrito Heredia.

Debutó en Cafeteras con poca suerte (rompió punta de eje) David Horacio Eguillor, representante del Barrio Norte y peluquero de nuestra redacción.



El nuevo Fiatín de la categoría Semipreparados, de Juan Orga, cuenta con la preparación de la dupla "Polo" Figueras-Herceg; fue tercero.

CLASIFICACION FINAL CAT. HASTA 700 cm³

1º	Adán Wulff	20 Vueltas	.....	Tiempo:	15m 28s
2º	C. Nicotera	„ „	.....	„	15m 38s
3º	H. Iglesias	„ „	.....	„	16m 07s
4º	H. Filardi	„ „	.....	„	16m 10s 3/5
5º	A. Faipase	19 „	.....	„	15m 44s

Promedio: 72,465 km/h.

CLASIFICACION FINAL CAT. FIAT 600 SEMI-PREP.

1º	Enrique Tomasello	20 Vueltas	.....	Tiempo:	14m 37s
2º	Juan Pellegrini	„ „	.....	„	14m 38s 4/5
3º	Juan Orga	„ „	.....	„	15m 04s
4º	Horacio Lima	„ „	.....	„	15m 10s
5º	Helio Fondatti	„ „	.....	„	15m 15s

Promedio: 76,679 km/h.

CLASIFICACION FINAL CAT. CAFETERAS HASTA Mod. 27

1º	Adolfo Provenzano	20 Vueltas	.....	Tiempo:	14m 50s
2º	Adolfo Ré	„ „	.....	„	15m 00s
3º	Juan Cousso	„ „	.....	„	15m 14s
4º	H. Evangelista	„ „	.....	„	15m 30s
5º	Juan Postararo	— —	.....	„	——

Promedio: 74,886 km/h.

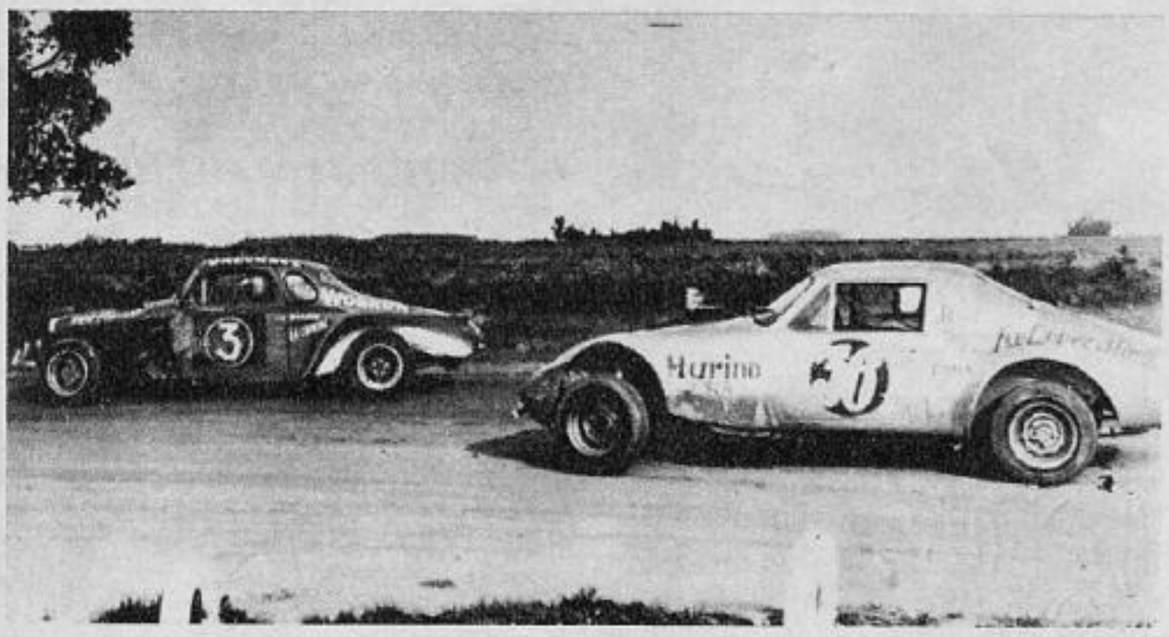
Provincia de Buenos Aires

"LOBERIA"

A LOS AUTAZOS NO...



En la disputa de la categoría Cafeteras, Oscar "Laucha" Castellanos se apresta a pasar a un competidor y adjudicarse la primera serie.



Oscar Erratchu y Mariano Calamante en duelo aparte en la segunda serie de la categoría Mar y Sierras.

CLASIFICACION FINAL CAT. CAFETERAS

1º	"Popín" Eder	15 Vueltas	.....	Tiempo:	11m 44s
2º	Oscar Castellanos	„ „	.....	„	11m 49s
3º	Edgardo Vera	„ „	.....	„	12m 15s
4º	Luis Finochio	„ „	.....	„	12m 18s
5º	López	14 „	.....	„	12m 03s

Promedio: 92,045 km/h.

CLASIFICACION FINAL CAT. MAR Y SIERRAS

1º	Edgard Pérez	15 Vueltas	.....	Tiempo:	14m 46s
2º	Jorge Roux	15 „	.....	„	15m 18s
3º	Anselmo Quintanar	„ „	.....	„	15m 25s
4º	O. Cordonier	„ „	.....	„	15m 26s
5º	Raúl Salerno	14 „	.....	„	15m 02s

Promedio: 109,717 km/h.

El pasado domingo 10 de octubre el club Jorge Newbery, de Lobería, hizo disputar una competencia reservada para las categorías Cafeteras y Mar y Sierras. Por supuesto que no todo era alegría en los rostros de los integrantes de la comisión organizadora del mencionado evento, por cuanto el mal tiempo, con sus continuos amagos de lluvias y una que otra llovizna, quitaban el apetito a más de un directivo.

En horas de la mañana no pudo llevarse a cabo el ritual de las pruebas de clasificación, pues había que "rodar" la pista para acondicionarla debidamente. Por fin, al mediodía despejó, se advirtió el restregarse de manos y se puso en movimiento la "corsa".

En la Categoría Cafeteras el mejor tiempo en las pruebas de clasificación fue marcado por Oscar Castellano... Circuito de 1.200 metros: 48s. 1/5.

En la categoría Mar y Sierras, Edgardo Pérez (circuito de 1.800 metros) marcó 56s 4/5.

Categoría Cafeteras (1ª Serie): Fue el ganador Oscar Castellanos, empleando un tiempo de 6 m. a un promedio de 88,363 km p/h.; el record del circuito también fue establecido por Castellanos en la 5ª vuelta emplendo un tiempo de 47s. 2/5 y un promedio de 91,139 km p/h. Luis Boivhuck, que estaba colocado en la tercera colocación, al culminar la serie un imprevisto trompo lo relegó a la 5ª.

En la segunda serie la lucha fue desde la largada entre Edgardo Vera y "Pepín" Eder; en el 5º giro Eder derrapó y entró en trompo aprovechando Vera para tomarse las de "Villa Diego". Pero "la cosa" no terminó allí, Eder salió como un poseído en procura de su rival en la pista, y realizando tiempos de novela logró asediar nuevamente a Vera. Llegaron a cubrir la última vuelta "rueda a rueda", pero la de a cuadros" fue para Edgardo Vera merecidamente: ganó la serie a un promedio de 88,559 km p/hora.

La final tuvo como principales animadores a Vera, Castellanos y Eder. Desde las primeras vueltas Vera se mantuvo en la posición de privilegio, pero en la cuarta continuos trompos lo postergaron a la última colocación. Recuperó posiciones nuevamente merced a un manejo arriesgado que le posibilitó la lucha por la punta. Castellanos realizó un trompo que lo privó de la satisfacción de la victoria, situación que facilitó el trámite a "Pepín" Eder para adjudicarse la victoria, marcando un tiempo de 11m. 44s. y un promedio de 92,045 km p/hora.

Categoría Mar y Sierras: En la primera serie, Domínguez salió a recorrer el circuito y en el trayecto rompió el filtro de aceite quedando detenido en la parte opuesta del palco de control. No advirtió esta circuntancia el comisario deportivo y largó la carrera: los competidores hicieron malabarismos para esquivar la máquina detenida y el remolque. Nada sucedió y Gallinotti se adjudicó la serie en forma contundente. La segunda serie fue "movida por demás, chamigo": Erratchu, Calamante, Stankievich y Ochionero, entre Otros. La "Casualidad" conducida por Edgardo Lavari, de Tres Arroyos, marchando en la segunda colocación hizo un imprevisto trompo quedando atravesada en la pista; la "jauría" logró esquivarla a duras penas, no así Jorge Roux que la tomó de lleno. Los destrozos fueron para la "Casualidad"; en la máquina de Roux fueron menores. Ganó la serie Oscar Erratchu a un promedio de 110,533 km p/h.

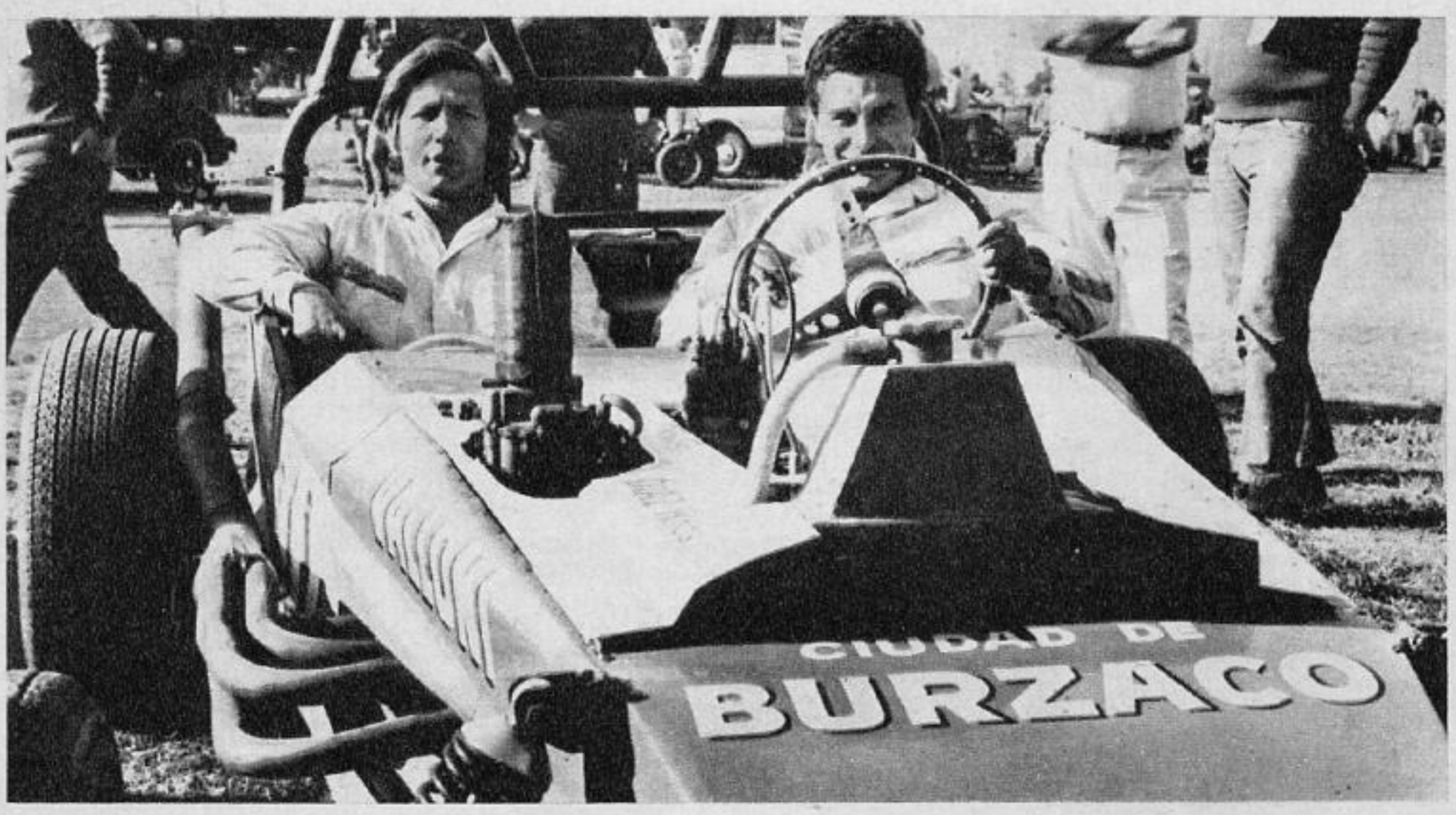
En la final, parece "cosa 'e mandinga", el "caldo se pone tan espeso" en la pista del club Jorge Newbery que los autazos y choques estuvieron a la orden del día. El primer encontronazo fue entre Gallinotti y Erratchu; fue difícil de evitar y los destrozos fueron de importancia para ambos, ya que los dos tuvieron que salir en dirección a boxes. Luego Calamante y Ochionero también se dieron la piña, quedando ambos de espectadores. Arruabarrena con problemas de temperatura caminó derechito a boxes, lo mismo que Stankievich. Ganó la final Edgardo Pérez a un promedio de 109,717 km p/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Provincia de Buenos Aires

ESTANCIA CHICA

DOBLETE PARA MONSALVO



Leandro Monsalvo comienza a afirmarse en el campeonato. En esta oportunidad presentó su máquina remozada y con una muy prolija terminación.

Una reiteración de su triunfo anterior significó la edición de la novena fecha del Campeonato Platense de Cafeteras para Leandro Monsalvo. Este —que se presentó con su máquina remozada, con líneas muy agradables y pulcramente terminada— volvió a imponer su demoledor andar, aunando a esto la solidez de su mecánica, logrando así controlar a discreción la carrera y poner distancia sobre sus perseguidores cuando lo deseó.

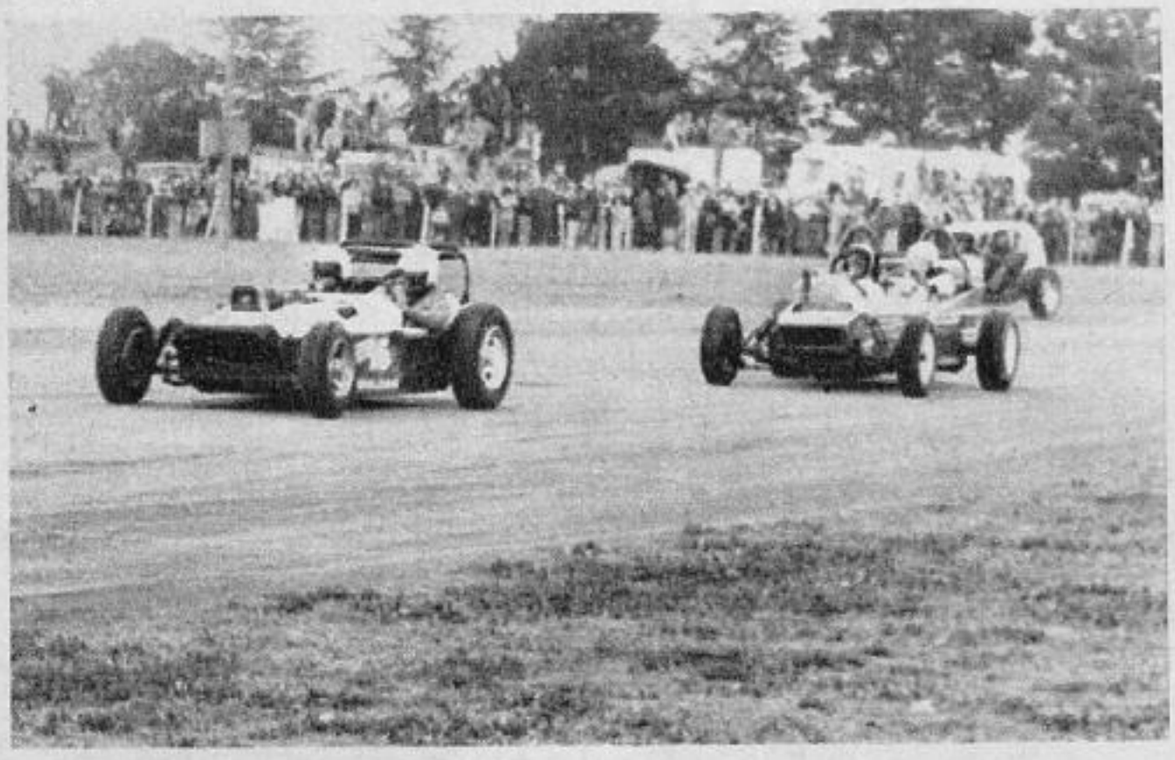
Fue una jornada excepcional. Hubo record de inscriptos —51 cafeteras, 21 Fiat 600 y 50 kartings—, record de público y, además, Monsalvo en las pruebas de clasificación marcó 51" 4/5, quedando a escasos quintos del record absoluto que posee Alfredo Martín.

Los nueve puntos que obtuvo Monsalvo lo ubican en el tercer lugar en las posiciones actuales del campeonato, cobrando así interés —sobre su término—. Lo que no compartimos es la actitud de la entidad organizadora que —si bien amparada en un derecho reglamentario— resuelve en la que originariamente era la anteúltima fecha agregarle al calendario dos competencias más. Entendemos que debió prevalecer otro criterio. Concretamente pensamos que se debió decidir la prolongación del campeonato mucho antes para evitar suspicacias de todo tipo.



Fazzini (1) y Agostinelli (9) giraron en ese orden durante casi toda la carrera. Después los ladrillos eliminarían a Fazzini de la clasífica.

Así anduvieron en las primeras vueltas de la final Martín y Monsalvo. Luego, una pérdida de óleo dejaría a pie al rojense Martín.



FINAL CAFETERAS

1º	80	Leandro Monsalvo	Ford A 31	27'43"	30 Vs.
2º	33	Jorge Otonelo	Ford A 31	28'17"2/5	30 Vs.
3º	14	Rubén Lambardi	Ford A 30	27'53"1/5	29 Vs.
4º	31	Miguel Suárez	Ford A 31	27'58"	29 Vs.
5º	4	Jorge Crossio	Ford A 31	28'13"3/5	29 Vs.
6º	15	Ovidio Gómez	Ford A 31	28'52"2/5	29 Vs.

Promedio: 87,096 km/h.
Record de vuelta: Monsalvo en 53"3/5 a 90,671km/h.

FIAT 600 STANDARD

1º	1	Norberto Agostinelli	16'19"	15 Vs.
2º	3	Roberto Vizcaíno	16'36"4/5	15 Vs.
3º	12	Félix Núñez	16'37"	15 Vs.
4º	19	Eduardo Rica	16'37"2/5	15 Vs.

KARTING

SENIOR

1º	2	Jorge de Amorrortu	13'42"2/10	12 Vs.
2º	29	Angel Maldonado	13'58"1/10	12 Vs.
3º	75	Aldo Arlandi	13'58"3/10	12 Vs.

Promedio: 94,294 km/h.

JUNIOR

1º	29	Angel Maldonado	14'16"1/10	12 Vs.
2º	52	Javier Escalante	14'24"	12 Vs.
3º	15	Carlos Latorre	14'24"4/10	12 Vs.

Promedio: 90,549 km/h.

PUNTAJE DEL CAMPEONATO

Miguel A. Ataurí	36 pts.
Juan E. Zinetti	31 pts.
Leandro Monsalvo	18,75 pts.
Cayetano D,Uva	16,5 pts.
Rubén Muñiz	15 pts.
José Garófalo	15 pts.
Jorge Otonelo	6 pts.

En la primera serie se hizo de la punta Monsalvo seguido por O. Gómez. Así estuvieron las cosas hasta que en la última vuelta un problema en la varilla del acelerador relegó a Monsalvo al 2º lugar. Gómez quedó primero, Wagner fue 3º y D'Uva —que había salido a ablandar su motor—, cuarto.

El campeón Ataurí se ubicó en la vanguardia en la tercera serie. Así fue hasta la undécima vuelta, donde una biela se tomó el "buque" y lo dejó a pie al dolorense. Crossio —que había estado escalando posiciones— pasó a ser puntero y luego ganador de esta serie. Segundo fue M. Suáres y tercero Speranza.

El gran ausente de la final fue "Coquito" Zinetti. Había terminado su serie con el cojinete de bancada fundido y por más que trabajó —y que el comisario deportivo, de común acuerdo con los pilotos, resolviera esperarlo unos minutos— no hizo a tiempo para poder largar la final.

Con la presencia de 24 máquinas en la línea de largada se dio comienzo a la final. En seguida pasó a ser dominador A. Martín, imponiendo el ritmo de marcha con su veloz Chevrolet. Al cumplirse los diez primeros giros la disminución de la presión de óleo (cuando iban para la largada descubrieron una pérdida considerable de aceite por la bancada trasera que no tuvieron tiempo para reparar) obligó a Martín a resignar la punta a manos de Monsalvo. Este ya no la abandonaría más. Martín se quedó de escolta hasta que en la vuelta 25 se retiró definitivamente con el motor fundido. Jorge Otonelo, que estaba realizando una inteligente carrera, se colocó segundo. Faltando una vuelta para terminar ocurre la última alternativa de importancia. Don Ovidio Gómez, que en una brillante demostración de manejo se mantenía tercero como podía —puesto que carecía en absoluto de frenos— claudicó en forma definitiva al rompérsele la palanca de cambios quedando enganchada la 2ª velocidad. Sin más se llegó al final.

BOLITAS

Gran número de inscriptos —y de ladridos— hubo en esta categoría. Resultó vencedor, repitiendo su actuación anterior, Norberto Agostinelli por descalificación —ladridos mediante— de Carlos Fazzini. Por lo visto siguen ganando los caballos del comisario Trombini.

KARTING

Se realizó una nueva competencia —fiscalizada por la FAK— con puntaje para el campeonato argentino.

Jorge de Amorrortu volvió a ganar en la categoría Senior. En tanto que Angel Maldonado concretó lo más destacado de la jornada: salió segundo en Senior y triunfó en Junior.

CORDOBA

VILLA DEL ROSARIO

MUCHAS SERIES Y NINGUNA FINAL

Aunque parezca mentira, así ocurrió. Se disputaron cuatro series, dos para la clase "A" y dos para la clase "B", y cuando se llevaban realizadas cinco vueltas por la final de la categoría menor, la carrera se suspendió con bandera roja. Motivo: la tierra.

Claro que si bien es lamentable esta razón, más lo son los acontecimientos anteriores a las pruebas. En primer lugar, la Federación Regional Número Cinco envía un parte de prensa mimeografiado en el que se anuncia la realización de la competencia. Posteriormente, la misma federación negó su participación, aduciendo únicamente el otorgamiento de la fecha correspondiente, pero no sabemos a quién, ya que en Villa del Rosario ninguna institución hizo el mencionado pedido. En definitiva, no hubo organizador.

En segundo lugar, el circuito, si bien era de un trazado sumamente atractivo, ya que en sus escasos mil metros tenía ocho curvas, no fue inspeccionado antes del día de la carrera como sabía suceder anteriormente. Además se tenía ya el antecedente de una prueba para Ford T que debió ser suspendida por la misma razón. En esta oportunidad la medida de detener la categoría menor cuando se corría la quinta vuelta fue lo más acertado. Seguirla hubiera sido un desastre tanto para los pilotos como para el público. Pero la incógnita persiste. ¿Qué pasó en Villa del Rosario? Chi lo sá.



CATEGORIA "A"

PRIMERA SERIE

1º	Ricardo Sassi	6'57"	8 Vs
2º	Alberto Gammerman	7'08"	8 Vs
3º	Jorge Luis Rizzutto	7'15"2/5	8 Vs
4º	Miguel Angel Pastor	7'26"1/5	8 Vs
5º	Marcelo Bajo	7'36"	8 Vs

SEGUNDA SERIE

1º	Mario Stillo	6'50"	8 Vs
2º	Arturo Picco	7'05"	8 Vs
3º	José Castro	7'15"	8 Vs
4º	Javier Ristagno	7'31"3/5	8 Vs
5º	José Orozco	7'31"4/5	8 Vs.

CATEGORIA "B"

PRIMERA SERIE

1º	Mario Geretto	6'50"	8 Vs.
2º	Aldo Agorio	6'57"1/5	8 Vs.
3º	Alberto Zarasate	7'03"2/5	8 Vs.
4º	Ramón Alladio	7'09"	8 Vs.
5º	Roberto Grassetti	7'25"3/5	8 Vs.

SEGUNDA SERIE

1º	Roberto Cano	6'57"	8 Vs.
2º	José Hurtado	7'	8 Vs.
3º	José Sancho	7'04"1/5	8 Vs.
4º	José Cano	7'10"2/5	8 Vs.

FINAL CLASE "A"

1º	Mario Stillo	Fiat 128	4'18"3/5	5 Vs.
2º	Ricardo Sassi	Fiat 128	4'25"2/5	5 Vs.
3º	Jorge Luis Rizzutto	Renault		5 Vs.
4º	Alberto Gammerman	Fiat 128		5 Vs.
5º	Arturo Picco	Fiat 128		5 Vs.

LA CARRERA

Ante la falta de inscriptos en la categoría promocional Fiat 600, se resolvió largar la categoría "A" en dos series a ocho vueltas cada una y una final sobre 15 giros. La primera se inició una hora larga más tarde de lo previsto (otro mal que aqueja al zonal cordobés) y fue ganada de punta a punta por el piloto local Ricardo Sassi con un Fiat 128. La segunda y tercera colocación no variaron tampoco desde la largada hasta el final. Alberto Gammerman y Jorge Rizzutto ocuparon esas posiciones, escoltados por Miguel Angel Pastor y Marcelo Bajo, este último con un Fiat 600 muy andador.

La segunda tanda fue para Mario Stillo, quien se impuso cómodamente a pesar de registrar 7 segundos menos que Sassi en la anterior. Aquí tampoco variaron las posiciones, ya que era imposible pasar a otro competidor por la tierra que se levantaba. La segunda colocación correspondió a Arturo Picco seguido de José Castro. La nota la dieron Javier Ristagno con un deka y José Orozco luchando por el cuarto puesto que quedó en poder del primero por sólo un quinto de diferencia.

LA CLASE "B"

Ante el peligro que planteaba seguir corriendo con el circuito en esas lamentables condiciones, los pilotos de la categoría mayor (nueve en total) plantearon al comisario deportivo la necesidad de realizar dos series y una final. Este, con buen criterio, aprobó el pedido, largando cinco coches en la primera y cuatro en la restante.

El villadolorense Aldo Agorio fue quien tomó decidida-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mente la punta en la primera batería, seguido de Mario Geretto, Ramón Alladio, Alberto Zarasate y Roberto Grassetti. El empuje del riocuartense Geretto dio sus frutos una vuelta más tarde, cuando superó a Agorio, posición que no largó hasta el final. Mientras tanto la lucha por el tercer puesto quedó circunscripta a Ramón Alladio y Zarasate, quedando finalmente en poder de este último, con una cupé 1500 que cada día anda más. Así, sin mayores variantes, se impuso Geretto.

En la segunda batería, fue José Sancho quien tomó la delantera, escoltado por Roberto Cano, José Hurtado y José Cano. En la segunda vuelta R. Cano pasó al frente, mientras que Hurtado superó a Sancho a mitad de carrera. Así se impuso Roberto Cano escoltado por los tres "Pepes": Hurtado, Sancho y Cano.

TIERRA Y BANDERA ROJA EN LA FINAL

Diez pilotos se alistaron en la final de la categoría menor. La carrera se suspendió en la quinta vuelta. Los resultados finales quedaron a disposición de la Regional Número Cinco.

AUTAZOS Y DENUNCIAS

Desde hace ya unas cuantas carreras son incontables las denuncias por escrito y de las otras que se realizan con motivo de los mentados "autazos". En Villa del Rosario pasó lo mismo y he aquí nuestra impresión: Comencemos por decir que el autazo no beneficia a nadie sino que puede ser un arma de doble filo. 2) Si un coche tiene el lado de la cuerda, es lógico que trate de mantenerla; 3) el coche que quiera pasarlo debe ser el que más arriesgue y el que debe buscar el lugar (casi siempre más difícil) por donde hacerlo); 4) si busca el lugar más fácil es seguro que habrá una "tocada".

ULTIMO MOMENTO

La Federación resolvió no otorgar puntaje para las distintas categorías disputadas. En cuanto a los premios, se acordó una reducción del 30 por ciento sobre el total de lo estipulado. En la clase "A" se distribuirán según las posiciones hasta el momento de la suspensión y en la "B", proporcionalmente de acuerdo a las dos series eliminatorias.

DEAN FUNES

BUEN ESPECTACULO Y MUCHO FRIO

La Peña Automovilística Deán Funes realizó su segunda competencia con puntaje para el campeonato zonal Alberto Oliva Funes, esta vez sin la ponderable ayuda del Centro Sociedad Italiana de Jesús María. Así es que sólo en una semana prepararon el circuito, consiguieron los premios y organizaron una buena carrera, que sólo se vio deslucida por el intenso frío reinante en la zona. Por lo demás, diez puntos.

CATEGORIA CITROEN

Tuvo dos ganadores. Uno en la pista y otro en la revisión técnica. Los hermanos Juan y Carlos Mastromarino, junto con Fernando Bagnis, se siguen dando como si no existiera nada más. En esta oportunidad el turno le correspondió a Juan, mientras que su hermano discutía la posición de escolta con Bagnis, sin tener en cuenta la arremetida de Vanner. Tras un fuera de pista de Bagnis quedó cómodamente puntero Juan pero en la última vuelta fue superado por Vanner, quien resultó el ganador en la pista, pero no en el recinto de verificaciones, quedando primero Juan y segundo Carlos. Más atrás se ubicaron Negrelli y Cravero.

URAVICH MATA EN 600

Otra más para el cosquinense Uravich y van... Nuevamente fue cómodo ganador en la promocional para Fiat 600, aunque ahora se acercan más sus adversarios. Sólo 4 segundos lo separaron de su coterráneo Marcelo Bajo y 14 de Tito Mataresse. Más atrás se ubicaron el local Valentini y Giraudo, mientras que Luis Sassi que viajaba en el pelotón debió abandonar en el cuarto giro.

EN LA "A" GANO SASSI

Y ya no es novedad para nadie. Su Fiat 128 preparación Caldarella Brothers viaja como un avión y no hay con qué alcanzarlo. Además ya se está amoldando a llevar él al coche y no al revés como sucedía en las primeras pruebas. Todo el malón se dio cita en esta categoría integrada por cinco 128, algunos Renault, de los cuales el más andador pertenece a Rizzutto, y tres Fiat 600.

Sassi tomó la delantera desde el principio seguido por Mario Stillo, José Castro, Alberto Gammerman y Rizzutto, quien sólo pudo completar media vuelta, ya que se lo vio brincar por los churquis como consecuencia de un no mal intencionado apretujamiento de máquinas.

El resto de los competidores cumplió con su tren de marcha sin poder arrimarse a los punteros, notándose el extraordinario repunte de Marcelo Bajo con su pequeño Fiatín y de José Orozco, campeón cordobés de motociclismo, con un Renault ex Picco.

La debacle se produjo inmediatamente con el abandono de Castro, por problemas de dirección, y de Picco al romper varilla de acelerador, ambos con Fiat 128. Además, cuando trascurría la vuelta número diez y faltaban sólo dos para terminar se produjo el abandono de Mario Stillo, que marchaba segundo con otro 128. Más cómodo todavía, Sassi se adjudicó así la decimocuarta fecha del campeonato zonal, escoltado por Alberto Gammerman y Marcelo Bajo. Más atrás se ubicaron José Orozco, Tito Mataresse, Pastor y Bergues; estos dos últimos, con Renault, se dieron como en la guerra.

FINAL PARA AGORIO

Como si estuviera premeditado, en la categoría B se alternaron en la punta Agorio y Geretto, ganando una prueba cada uno. En ésta fue el villadolorense quien se adjudicó la competencia de punta a punta sin que llegara peligrar su puesto de privilegio. La lucha por el segundo puesto quedó entonces entre José Sancho y José Hurtado. Por su parte, Geretto, tras una mala largada y algunos traspiés (llamémosles así a los fuera de pistas), llegó a ubicarse muy atrás luego de Ricardo Sassi, quien junto a Picco se colaron con sus respectivos 128.

Las arremetidas de Hurtado hacia Sancho dieron su fruto en la vuelta décima, cuando logró superarlo al ser taponado aquél por un rezagado. Posteriormente se fue arrimando al puntero Agorio llegando a sólo tres segundos de diferencia. La cuarta colocación correspondió finalmente a Mario Geretto, ubicándose detrás Sassi, Picco y Zarasate.

SALPICONES HELADOS

El circuito de 1.600 metros fue tratado durante toda la semana previa con aceite quemado. La tarea, hecha a mano, significó un verdadero esfuerzo para la gente de la Peña Automovilística Deán Funes, quienes no se vieron compensados por el poco público que concurrió. Es la segunda vez que hacen una prueba y el tiempo no los ayuda. Esperemos que en la próxima mejoren, ya que se lo merecen.

Gran labor la del cosquinense Marcelo Bajo. Con su pequeño Fiat 600 realizó una extraordinaria carrera. Salió segundo en su categoría, detrás de Uravich, y tercero en la clase "A", detrás de Sassi y Gammerman, ambos con Fiat 128. Además se clasificó primero en la subdivisión para coches no 128. En otras palabras, embolsó unos cuantos dólares.

Paradójicamente, los ganadores de todas las categorías de Deán Funes son los actuales punteros del campeonato zonal. Mastromarino en Citroen, Uravich en Fiat 600, Sassi en la clase "A" y Agorio en la "Be" ¿Alguna duda?

ZONAL EN DEAN FUNES

CATEGORIA PROMOCIONAL CITROEN

1º	Juan Mastromarino		10	.....	16m 31s 4|5
2º	Carlos Mastromarino		10	.....	17m 00s 4|5
3º	Osvaldo Negrelli		9		
4º	Eduardo Cravero		8		
5º	Fernando Bagnis		6		

CATEGORIA PROMOCIONAL FIAT 600

1º	Manuel Uravich		10	.....	14m 06s 1|5
2º	Marcelo Bajo		10	.....	14m 10s
3º	Tito Mataresse		10	.....	14m 20s
4º	Omar Valentini		10	.....	14m 40s
5º	Alejandro Giraudo		10		

CATEGORIA STANDARD "B"

1º	Ricardo Sassi	Fiat 128	12	.....	15m 46s 3|5
2º	Alberto Gammerman ...	Fiat 128	12	.....	15m 54s 3|5
3º	Marcelo Bajo	Fiat 600	12	.....	16m 43s 4|5
4º	José Orozco	Renault	12	.....	16m 44s 2|5
5º	Tito Mataresse	Fiat 600	12		

CATEGORIA STANDARD "A"

1º	Aldo Agorio	Fiat 1600	15	.....	19m 33s 3|5
2º	José Hurtado	Fiat 1600	15	.....	19m 36s
3º	José Sancho	Fiat 1500	15	.....	19m 42s 2|5
4º	Mario Geretto	Fiat 1500	15	.....	19m 51s 2|5
5º	Ricardo Sassi	Fiat 128	15		
6º	Arturo Picco	Fiat 128	15		
7º	Alberto Zarasate	Fiat 1500	15		

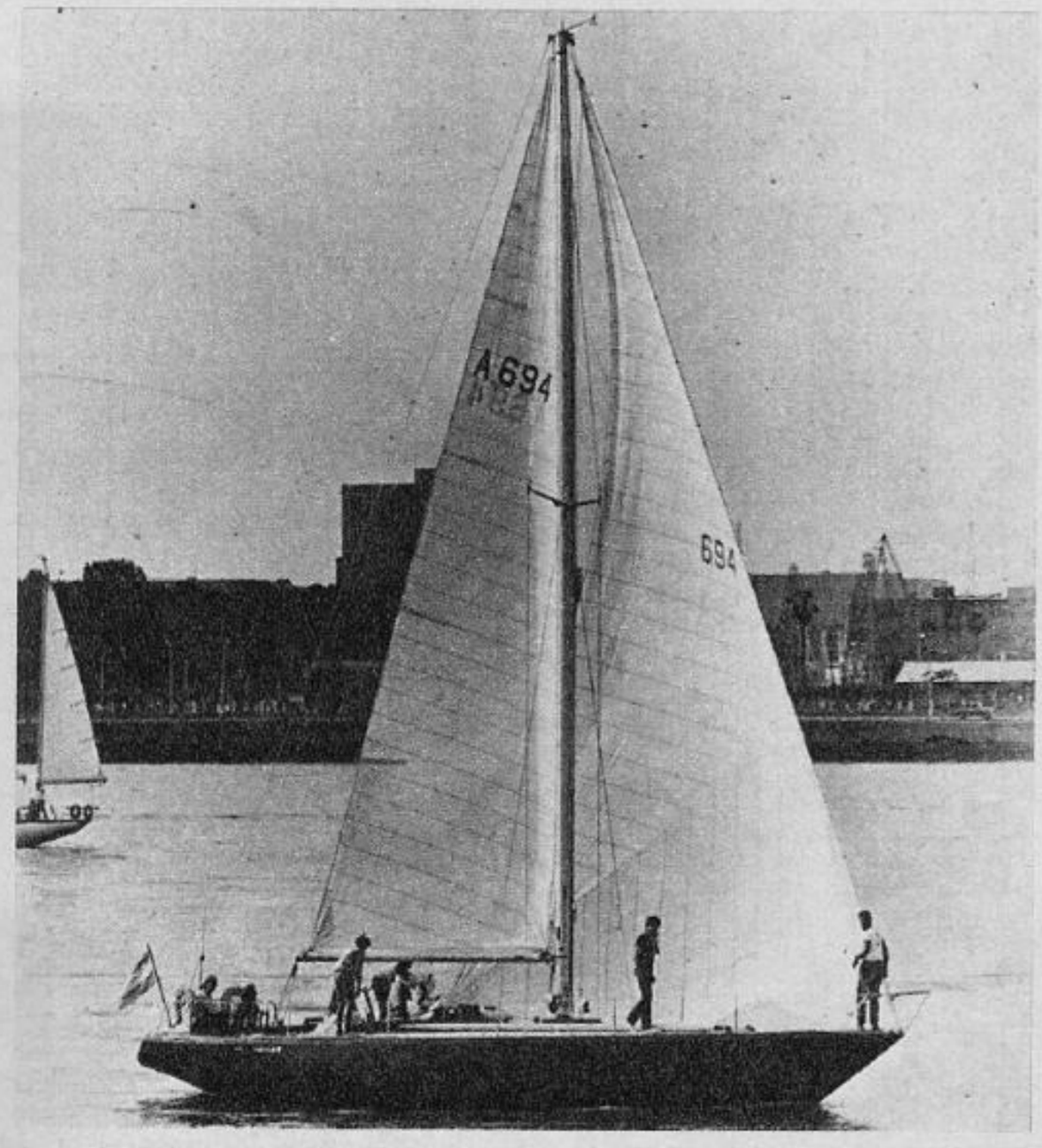
Este último piloto resultó quinto en la categoría

YACHTING

EL RED ROCK II GANADOR

por J. PEDRO SIEDMANN Fotos: ARMANDO RIVAS

En excelente actuación, Eduardo Mandelbaum condujo a su RED ROCK II al triunfo en la regata que el YCA organizó entre Bs.As. y Sauce [ROU]



El Red Rock II de los hermanos Mandelbaum que ganó la regata a Sauce.

CLASIFICACION GENERAL

1º	Eduardo Mandelbaum	Red Rock II	13h 21m 07s
2º	Carlos Corna	Recluta II	13h 29m 19s
3º	Enrique Sieburger	Sancir	13h 40m 59s
	SERIE "A"		
1º	Máximo Rivero Kelly	Fortuna	14h 05m 05s
2º	Juan F. Ríos	Esperanza	14h 32m 45s
	SERIE "B"		
1º	Eduardo Mandelbaum	Red Rock II	13h 21m 07s
2º	Carlos Corna	Recluta II	13h 29m 19s
3º	Enrique Sieburger	Sancir	13h 40m 59s
	SERIE "C"		
1º	Juan Carlos Canzobre	Gitano	14h 15m 46s
2º	Alejandro Ponieman	Charango	14h 18m 38s
3º	Santiago Solazzi	Adriático II	14h 34m 59s
	SERIE "D"		
1º	Jorge Dupuy	Panela	14h 04m 01s
2º	José Marazza	Procyon	14h 54m 05s
3º	Roberto Russomando	Vinxi	15h 26m 41s

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Argentino largó regatas para la clase Soling con los siguientes resultados:

COPA FOLLY

(corrida el 30/10 con viento SE de 35 km; 13 inscriptos)

1º	Wilson Pereyra	Baruyo	1h 28m 28s
2º	Ricardo Boneo	Pampa	1h 29m 35s
3º	Jorge Brauer	Rumor	1h 29m 59s

COPA THISTLE

(corrida el 31/10 con viento E de 25 km; 14 inscriptos)

1º	Ricardo Boneo	Pampa	1h 56m 04s
2º	Roberto Sieburger	Earline	1h 57m 02s
3º	Boris Belada	Numa	1h 57m 16s

COPA IRIS

(corrida el 1/11 con viento SE de 23 km; 12 inscriptos)

1º	Ricardo Boneo	Pampa	2h 11m 11s
2º	Jorge Brauer	Rumor	2h 12m 58s
3º	Boris Belada	Numa	2h 15m 13s

El Yacht Club Argentino organizó la tradicional regata a Sauce (ROU) para barcos que miden en la IOR. En esta oportunidad fueron de la partida 17 yates, aunque en un principio los inscriptos fueron 23. Esta diferencia se debió a un mal que está aquejando a nuestro yachting desde algún tiempo atrás: **la falta de tripulantes,** razón por la cual seis barcos tuvieron que quedarse en sus amarras. Sin lugar a dudas, y teniendo en cuenta la creciente cantidad de barcos que se están botando, en poco tiempo más tendrá que suplirse la falta de gente con alguno que otro robot, a menos que los clubes se dediquen a hacer una verdadera difusión de nuestro deporte, despertándose de su actual letargo.

Contra todo lo que hacía prever el veraniego clima que hubo en la última semana de octubre, se largó la regata con un feo SSE de nos 30 km el sábado 30 por la mañana, con bastante bruma; desde la largada los barcos salieron a lidiar con velas pesadas algunos y rizos los otros, destacándose del pelotón los gemelos Recluta II y Red Rock II, los que iniciaron una lucha muy pareja que hacía prever un final no apto para cardíacos. Sin embargo, esta porfía se malogró al equivocarse los "reclutones" y no dejar pasar por babor la boya 22 del canal de acceso, tal como lo estipulaba el reglamento de esta prueba, con lo que dejaron en manos del "Roca Roja" todo el río para que se diera el lujo de ganar la etapa de punta a punta. Esto no desmerece en absoluto la actuación de dicho barco, pues logró aventajar holgadamente a sus congéneres de mayor desplazamiento, con lo que trasformó su victoria en inobjetable, a pesar de la ceguera de su hermano mellizo, quien recién vio la enorme pajarera del Km 22 varios minutos tarde. En el pelotón de los barcos chicos se notó el extraordinario avance del Panela, que, timoneado por el veterano Jorge Dupuy, dio cátedra en todos los aspectos.

A partir del km citado, el viento fue aumentando, llegando hasta casi 50 km/hora, para volver a aflojar sobre la costa uruguaya y afirmarse del sudeste, también comenzó a brillar el sol, permitiendo que las tripulaciones pudieran descartar algunas ropas de abrigo.

Esta primera etapa siguió sin alternativas de mucho interés, pudiendo decirse que recién frente a Colonia los cucos Fortuna y Esperanza lograron desalojar de la punta al Red Rock, a quien seguían el Recluta, Sancir, Atrevido, etc. Entre la pintoresca Colonia y Sauce, al establecerse Eolo, obligó a los barcos a hacer una corta bordejeada para poder montar Punta Artilleros, circunstancia ésta que aprovechó muy bien el Red Rock para volver a pasar al Esperanza, ubicándose en segundo lugar por tiempo real, posición ésta que se mantuvo hasta la culminación de la etapa.

Tras el reparador descanso del domingo, aprovechado por algunos para ir a tomar sol a las playas de Rosario, a efectos de recuperar las fuerzas perdidas en la singladura de ida, se largó el lunes por la mañana la etapa de regreso.

La misma se inició también con viento SSE de 20 km, por lo que la cosa se dio con reacher o genoa, velas que fueron reemplazadas por las spinnackers a la altura de Artilleros, haciendo los yates rumbo directo a Bs. As.

Cerca del Riachuelo (ROU) se levantó un pequeño chubasco del sur que obligó a arriar momentáneamente los parachutes. A partir de esa racha en adelante no pasó nada destacable, salvo las inestabilidades del viento, que soplaba, aflojaba y hacía algunos borneos, por lo que la regata ganó mucho en interés, dado que primaba quien aprovechaba mejor esas variaciones.

Nuevamente la nota la dieron el Recluta y el Red Rock, quienes hicieron un match de los buenos, hasta que el primero de los nombrados logró sacar 200 m de ventaja, que se mantuvo hasta el final, gracias a que en un cambio de parachute el citado en segundo término enganchó una driza que obligó al osado Billoch a treparse hasta el tope para arreglar el entuerto.

Por fin, alrededor de las 16 llegaron los barcos a Dársena Norte, en un pelotón muy compacto, por lo que los barcos que anduvieron mal a la ida no lograron descontar las ventajas que habían acumulado los vencedores de dicha etapa.

En definitiva, recorridas las 97 millas estipuladas, al hcerse la suma de tiempos se impuso en la clasificación general el Red Rock de los hermanos Mandelbaum. Al mismo tiempo hay que destacar la performance del Panela, que no sólo venció en su serie sino que superó a los yates de la serie "C".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

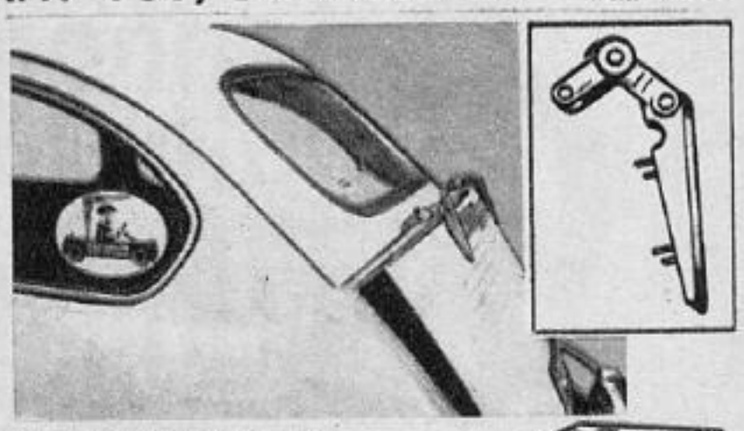
POR QUE ESPERAR EL VERANO?

INSTALE EN SU FIAT 750, *LAS POPULARES* Pat. 7.511

BISAGRAS MODULARES BOSCH

UNICAS DE REGULACION MANUAL

ES OTRO PRODUCTO



FIATODO

SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992
Bs. As.
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ESTACIONAMIENTO PROPIO



Ⓔ

cuídelo!

TODAVIA TIENE MUCHO QUE ANDAR...



Cuando necesite algún repuesto. ¡Vaya a lo seguro!
Recurra a donde le puedan ofrecer la línea completa y legítima. Para que su **AUTO UNION** camine sus largos años de vida útil, como siempre lo hizo: ¡a la perfección!

UNION MOTORS
S. A. C. I. F.

CASTRO 2269 - BS. AS.
TEL. 922-7885/5933
DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS
FABRICACION DE ACUERDO A NORMAS TECNICAS CON DISPOSITIVOS Y MATRICES ORIGINALES

NEW YORK RUEDAS

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



Modelistas exclusivos

CASA ADHERIDA A CREDITO LONDON CARD

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES JOSE RENTA



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



"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".

Representante Zona Sur: Auto Náutica Sur, Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca).

Cabello 3363 - Viamonte 1505 - Montevideo 623 - Warnes 1102 - Herrera 890 - Juan B. Alberdi 7245 - Juan B. Alberdi 3016 - Alberti 1117 - Pichincha 1657 - Av. Los Incas 5381 H. Irigoyen 2154 - Juan B. Justo 3295 - Juan B. Justo 6513 - Reconquista 1156 - Capdevila 2927.
Av. Córdoba 5792 - Warnes 702.
J. A. Cabrera 5665 - Salguero 790
Estado de Israel 4120 - Warnes 678
BOEDO 2080
Salta 1922 (M. del Plata)

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

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

CITROEN

REPUESTOS - ACCESORIOS - HERRAMIENTAS - STOCK COMPLETO
REPUESTOS REPARADOS CON RECAMBIO
Chasis - Traviesas - Brasos - Capotas - Radiadores - Centrífugos - Embragues - Cigüeñales - Cilindros - Estabilizadores - Asientos.
SOLICITE COTIZACION
ENVIOS AL INTERIOR
R.I.D.A.C.
AV. LA PLATA 1917 · CAP. · 923-1247

PEUGEOT

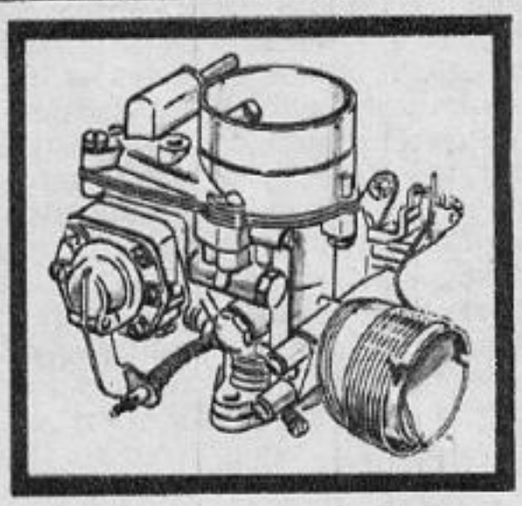
Citroën
IMPORTACION
FABRICACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS

COLOCACION EN EL ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA



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

buscamos a MISS CORSA 1971

¡sensacional concurso!

Como llovidas del cielo, inundaron nuestra redacción en alegre tropel las primeras aspirantes al importantísimo título que CORSA pone por primera vez en juego. De todas ellas seleccionamos a las cuatro mejores, que entrarán en concurso e intentarán llegar a la final. Helas aquí, todas para ustedes. Seguimos esperando que los concurrentes nos envíen muestras similares



GINNY también tiene 23 años y no le interesan para nada los autos. Sin embargo no le guardamos rencor y la seleccionamos para integrar este primer lote de postulantes.

Como no estaba previsto de ninguna manera, al día siguiente de la aparición de nuestro número 289 —o sea, el número pasado— una pléyade de señoritas invadió, tumultuosa, nuestra redacción. De manera que pudimos comprobar la vigencia efectiva que tienen los concursos de Corsa y el eco que despiertan; durante tres días estuvimos escuchando: "Corsa ... Orsa ... Orsa ... Orsa ...", sin tener la menor idea de dónde venía, hasta que caímos en la cuenta de que era el eco ...

En la primera tanda que clasificó se presentaron doce señoritas, discriminadas de la siguiente manera: tres morochas; cinco rubias; una pelirroja; una castaña; una avellana; una foca amaestrada y dos siamesas (en un solo envase). Por el lugar que unía a las siamesas resultó imposible determinar un cúmulo de cualidades antropométricas, de manera que quedaron desechadas de entrada.

Pero esto no es lo más importante.

Lo realmente importante fueron las reacciones suscitadas en esta ascética redacción. Nuestros hasta ese momento recatados redactores se trasformaron —como tocados por una vara mágica— en vanidosos, coquetos y casquivanos ejemplares que, presa de los celos, intentaron demostrar que —quien más, quien menos— cada uno tiene lo suyo.

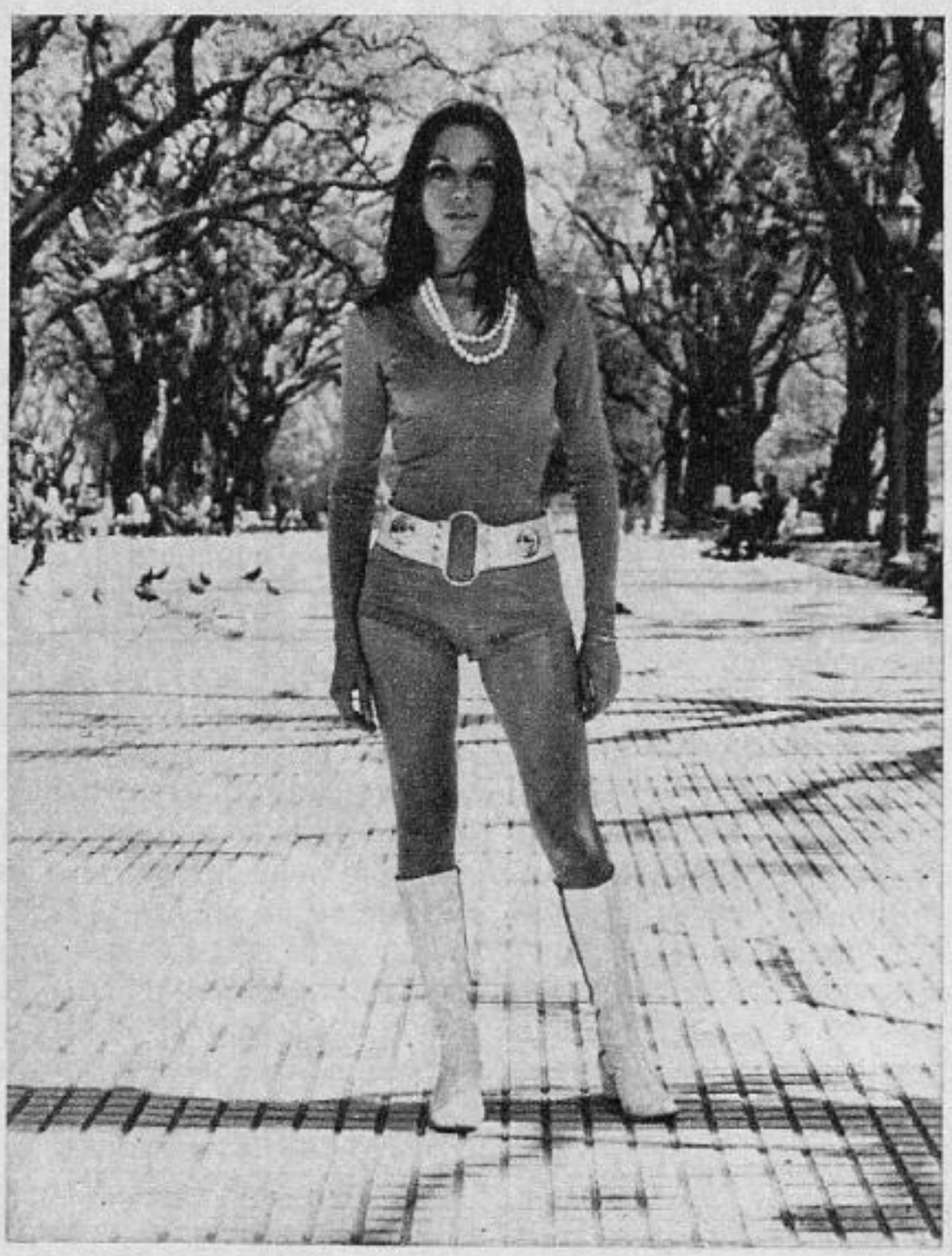
Al día siguiente de la convocatoria a concurso y de la presencia de la mencionada pléyade de damiselas, Jorge Augé Bacqué apareció en la redacción en rara actitud y haciéndole caídas de ojos a todos los que quisieran admirar sus larguísimas pestañas postizas. Alfredo Albornoz llegó con el auto pintado de color rosa ilusión y una leyenda que rezaba: "Yo quiero... ¿y usted?...". Coquito González, con tacos altos y faja de goma para disimular la busarda. Julio Pérez Balbi, con medibachas y una languidez en las mejillas que le sienta muy bien. Germán Sopeña con trenzas, César Sorkin con peluca croquignole, Enrique Sánchez Ortega afeitado y depilado, Carlos Figueras con claritos en su roja cabellera, el Negro Neira teñido de blanco —enharinado de pies a cabeza—; Carlos Fresco con cirugía estética completa (incluidas las rodillas); Armando Rivas acompañado por un negro del ballet de Guinea (1,95 m, 110 kg), a quien Armandito se dirigía como "Mi zulú cuchi cuchi..."; en fin...; hasta Willy Mártire apareció con el pelo planchado y un pícaro lunar sobre el labio.

Lo que sí seguirá apareciendo en nuestras páginas es una cantidad de señoritas de las que no se empardan. De todas las que aparecieron se han seleccionado las que ilustran estas páginas, cuyas características se enumeran en los correspondientes epígrafes. A seguir presentándose con entusiasmo, chicas... El título está aún pendiente y los premios que ofrecemos irán siendo dados a conocer periódicamente. AUSTRAL Línea Aéreas rompió el fuego ofreciendo para una de las diez finalistas dos pasajes ida y vuelta a Asunción del Paraguay. A medida que se suceden las semanas, seguirán apareciendo agraciadas y premios.

El concurso está en marcha. Los lectores pueden abrir juicio mediante perfumadas esquelas; las esperamos para seleccionar a las mejores y publicarlas. Como así también a vuestras amigas y/o postuladas. El concurso es importante y los premios jugosos. Hasta la semana que viene.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cayeron las chicas...





Todos estos ojos corresponden a BETTY GALO. Tarda 1m45s3/5 en abrirlos y otro tanto en cerrarlos. Con la experiencia, irá bajando tiempos. La encontramos una tarde en el autódromo, luego de aquella piña múltiple... ¿se acuerdan...? Recién ahora descubrimos por qué los muchachos se pegaron... ¡¡Qué peligro!!

MARIANNE (o Mariana, la Perla de Labuán) tuvo un novio que se llamaba Sandokán. Este era medio pirata y no la dejaba salir a ninguna parte. El día que la abandonó en medio del océano Indico nosotros, que pasábamos por allí de casualidad, la izamos a nuestro sampán. Se encariñó tanto con nuestro grupo humano que aquí está. ¡Y lo bien que está!

***LILIANA PEREZ.** Tiene 23 años. Lee mucho en francés porque es profesora del idioma de Cevert. Nos dijo, cuando se presentó en la redacción, que lo único que lee en castellano es CORSA. Por esa razón nunca sale los martes a la noche. Se mete muy tempranito en la cama para leer nuestra revista recién salida. ¡Qué amor!*



La mejor publicidad de Xerox: la copiadora Xerox.

Por eso se la prestamos por un mes.

Hagamos esto: usted nos llama por teléfono y nosotros le enviamos un analista para explicarle cómo funciona XEROX. (XEROX no vende máquinas, ni las alquila. Usted paga sólo por las copias que realiza).

Luego, si usted está de acuerdo, le remitimos el equipo más adecuado a sus necesidades —ya sean éstas pequeñas o grandes— y se lo dejamos por un mes, a prueba.

Durante ese lapso, usted hace trabajar la copiadora cuanto quiera. Saca sus cálculos. Ve sus posibilidades. Comprueba las ventajas de tener una copiadora XEROX en su propia oficina. Después, decide si se queda con ella o no.

De todos modos, lo único que usted paga son las copias que realiza.

Llámenos a 31-0318.

XEROX®

L. N. Alem 619 · Buenos Aires · Tel. 31-0318

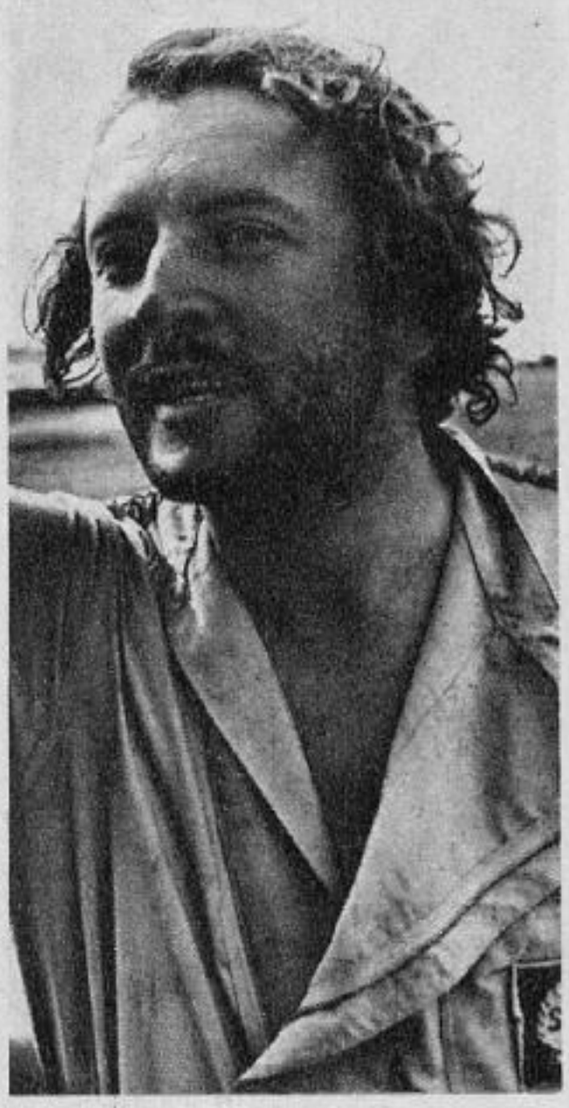
® Xerox es Marca Registrada de Xerox Corporation.

GRANT ADVERTISING

TOQUECITOS DE BOCINA

PORSCHE PARA MONGUZZI

Angel Monguzzi puede estar más que orgulloso. Durante la semana pasada recibió una carta de Alemania, enviada por el team International Martini que lo invita formalmente a correr con un auto de su equipo en los próximos 1.000 Km de la ciudad de Buenos Aires. El ofrecimiento de Martini se refiere a una unidad Porsche 908 Mk. III, o sea lo mejor de lo mejor y además de todo eso, le indican a Monguzzi que él designe a su copiloto. Es evidente que la performance cumplida por el Negro en la anterior temporada, dejó como resultado una confianza tan grande.



Por lógica, Angel Monguzzi está contentísimo y además de correr la primera prueba del próximo campeonato mundial de marcas, piensa correr toda la temporada europea. Sabemos que está capacitado para ello y que era lo que necesitaba para no desperdiciar sus cualidades conductivas.

AUTODROMO RENOVADO

El autódromo de Buenos Aires está ahora irreconocible, pero para las competencias puntables de la próxima temporada presentará una faz tan moderna y renovada que lo ubicarán ya sin duda, a la cabeza de todos los autódromos del mundo y en parejo nivel con lo que puede ser Paul Ricard o el Osterreichring (el autódromo austríaco) que constituyen lo mejor de Europa hoy en día.

Las mejoras que podrán verse en el autódromo son las siguientes a grandes rasgos:

1) — Estará todo semaforizado. A lo largo de todo el circuito habrá torres con tres grupos de semáforos cada una, los cuales están orientados de tal manera, que siempre puedan ser vistos por los corredores cualquiera sea la posición del sol en cada momento. Todo el sistema de semáforos estará intercomunicado entre sí y a la vez comandado desde un control central. De todas maneras y cubriendo la eventualidad de un corte de corriente que interrumpiera el servicio de los semáforos, también habrá en cada torre un banderillero para dar cualquier orden en forma manual.

2) — La pista se repavimentó completamente y a la altura de los boxes ocupa un ancho total de 25 metros, separando la zona de trabajos de boxes de la pista propiamente dicha un doble guard-rail.

3) — Los boxes están completamente reformados y habrá un total de 36 boxes. Se utilizarán como se sabe los antiguos boxes mientras que las instalaciones provisorias que se usaron el año pasado, desaparecerán definitivamente.

4) — Hospital. Habrá una construcción nueva en la cual existirá un servicio completo de hospital con elementos para terapia de urgencia y todo lo necesario para operar allí mismo.

5) — Ya se comenzó con la construcción de la chicana a la salida de la horquilla para moderar el paso de los coches frente a boxes y se iniciará de inmediato la construcción de la chicana anterior a la peligrosa curva de Ascari.

Todos los trabajos se están realizando no sólo con rapidez sino con gran efectividad y es digna de aplauso la actitud asumida por la Municipalidad de Buenos Aires, que nos brindará de tal manera un autódromo realmente ejemplar. Para que después —obviamente— los europeos encuentren que hay que hacer tal o cual modificación, mientras en Inglaterra corren en cualquier lado.

CAMPEONATO MUNDIAL DE F. 1

La FIA dio a publicidad el calendario completo del año 1972 para el campeonato mundial de conductores y a las pruebas realizadas ya este año se suman el Gran Premio de nuestro país (inauguración del campeonato), el Gran Premio de México y el Gran Premio de Bélgica que vuelven a correrse luego de sendos paréntesis y por último el Gran Premio de Ontario en California, con lo cual Estados Unidos será el primer país en poseer dos fechas puntables por el mundial, ya que seguirá conservando la tradicional prueba de Watkins Glen. Con esto el próximo torneo 1972 constará de 15 carreras en total.

EQUIPO MARCH F. 1

Luego de que Reutemann rechazara la oferta de March para integrar su equipo de F-1, la empresa inglesa se abocó a la búsqueda de otro segundo piloto para complementar a Ronnie Peterson y ya cerró contrato con Nikki Lauda, joven piloto austríaco de sólo 22 años de edad y para quien se vislumbra un gran futuro. Los dos pilotos correrán también en el equipo oficial de F-2 y a fin de año serán presentados los respectivos coches para ambas categorías, los cuales serán totalmente nuevos.

GP DE TURISMO: DEFINITIVAMENTE NO

Al cabo de tantas duda pasó lo que tenía que pasar: se suspendió por segundo año consecutivo el Gran Premio de Turismo al Sur, como sucedió en 1970 y como anticipamos que sucedería este año. Utópica idea que el ACA se empeña en realizar y que llegado el momento, es imposible concretar. Al cierre de las inscripciones había pocos participantes y muchos dudosos y por lo tanto el ACA quiso confirmar la presencia de cada uno, extendiendo hasta las 18 hs. del pasado viernes el plazo para que cada uno de los inscriptos por telegrama confirmara su participación. Como hasta el viernes sólo lo habían hecho 26 pilotos, el ACA cortó por lo sano (o por lo que estaba enfermo de nacimiento) y suspendió otra vez el GP. Unicos perjudicados: los pocos que se habían preparado concienzudamente para tan extensa carrera que ahora tendrán que consolarse de haber gastado plata en vano. Y por supuesto resulta perjudicado el automovilismo todo. Pensar que yendo al norte seguiríamos teniendo la gran carrera anual... Y pensar que al ACA le importaron muy poco las opiniones como la nuestra, donde se predecía exactamente todo lo que iba a pasar...

RAIES Y SU GP DE TC

GRAN ACUERDO NACIONAL

Con su habitual portafolio Alcides Raies bajó la semana pasada de la Docta hasta Buenos Aires para esperar la decisión final sobre el hasta ese momento dudoso Gran Premio de Turismo, cuya realización o no, era de influencia sobre la fecha definitiva para el Gran Premio de TC en tres etapas que prepara Raies para el próximo diciembre. Confirmado ahora que no se hace el GP de Turismo al sur, Raies quiere adelantar la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

fecha del GP de TC que dicho ea de paso se llamará Gran Premio de TC Gran Acuerdo Nacional, acompañado de la reflexión: "Esta carrera debemos correrla todos". Lerdo el turco Raies...

NUEVA PEÑA EN T.C.

En la localidad de Tigre, se ha formado una peña que apoyará la participación del piloto Marcial Feijoo en las carreras de Turismo de Carretera. Feijoo participó hace unos años en TC como piloto y supo ser copiloto de Eduardo "Cacho" Matías. El volante de Tigre ya está dando los últimos toques a su Falcon para presentarse probablemente en la competencia del A. C. de Bragado.

LA PROVINCIA SE ORGANIZA

Un grupo de entidades organizadoras de carreras en la provincia de Buenos Aires ha formado una nueva entidad que funcionará bajo la sigla FAPBA. La nueva entidad tiene como meta ofrecer a CECA, su asesoramiento en materia de competencias zonales que se llevan a cabo bajo su jurisdicción. El presidente, Dr. Juan S. Roques (representante de Dolores) y el secretario, Sr. Emilio Fluxa (representante de La Plata), han cursado una nota a CECA informando al ente provincial de la creación de FAPBA.

OTRO FORMULA CUATRO

El ingeniero Maiztegui de la ciudad de La Plata, está dando los últimos toques a un Fórmula Cuatro monocasco que será tripulado por el volante Doroteo Prado, que hace algún tiempo viene compitiendo en carreras de Fiat 600 Standard. El motor será un Renault preparado por Osvaldo Antelo.

EL NENE TUVO UN NENE

El Nene García Veiga es papá. Se llama Néstor Jesús, igual que el padre y nació el 25 de octubre a las 17.30 horas en el sanatorio Otamendi. Llevado que



fue a la balanza, acusó 2 kilos 800 gramos. El bautismo del niño presenta a los siguientes padrinos: la señora de Jorge López (presidente de la CDGM) y Carlitos Pairetti. Felicidades al "Nene" y a Liliana Bacca, su esposa.

GRADASSI: TC Y NADA MAS

Héctor "Pirín" Gradassi está analizando concretameste la posibilidad de dedicarse únicamente a correr en Turismo de Carretera con el Ford Falcon de Ford Motor Argentina y con preparación de Herceg. "Pirín" ya ha decidido firmemente no incursionar más ni en Sport Prototipos ni en Turismo. Sin embargo, el Formar SP sigue estacionado en el taller que Gradassi tiene en Córdoba y no hay vistas de que en algún momento pueda ser puesto en la pista. ¡Qué lástima, Pirín!

MAS DEL 128 IAVA

Se conocen algunos datos más sobre el primer producto

→



GANADOR
DE LA CATEGORIA BUGGIES
CON MECANICA RENAULT-CAVARO

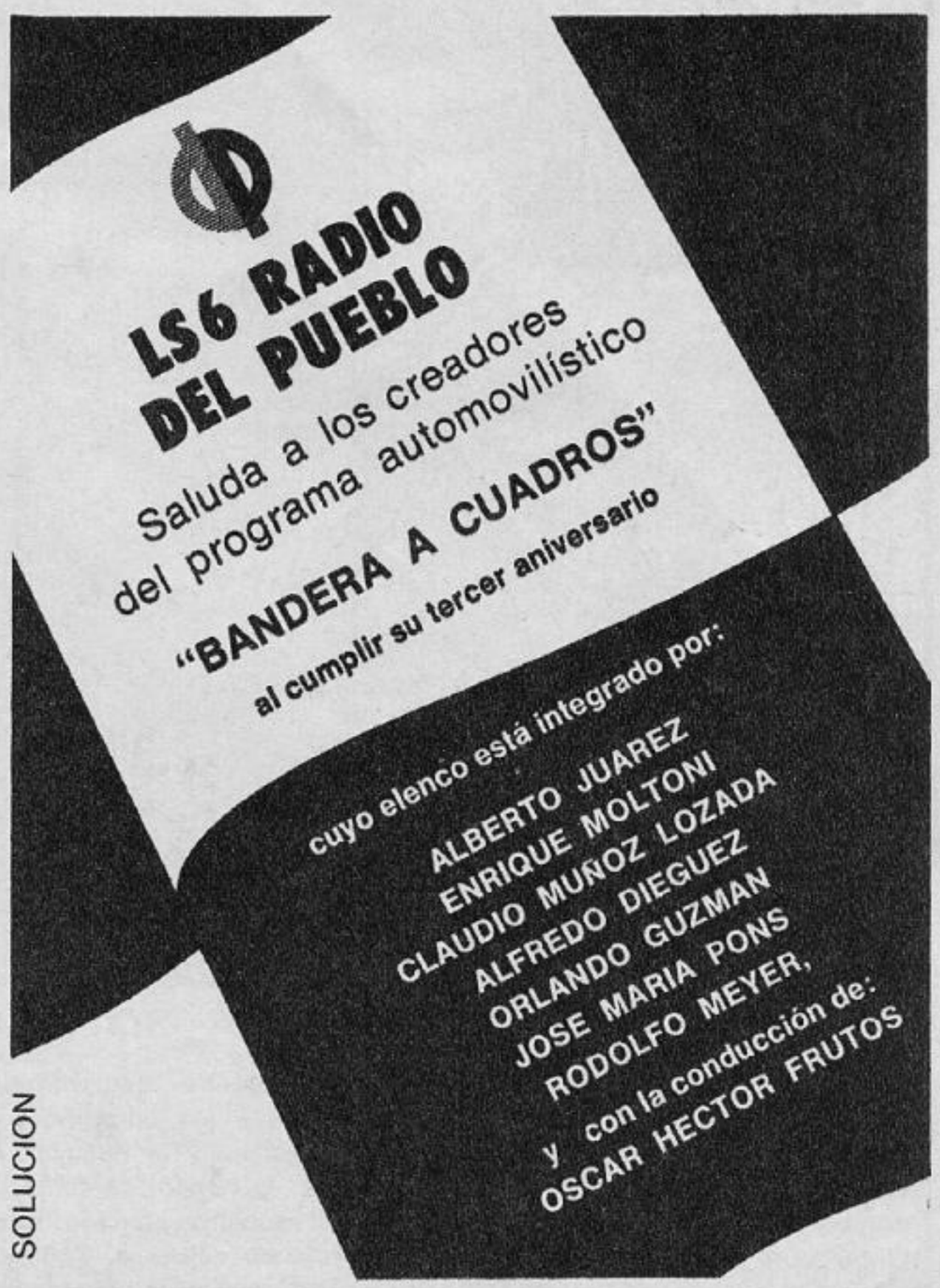
"Carrera de los Médanos" (Diez Vueltas)
Organizada por el Auto Moto
Club Mar de Ajó el 31-10-71

La victoria obtenida por este maravilloso automóvil, sobre vehículos de mayor cilindrada, y por tan amplio margen, demuestra categóricamente las excepcionales bondades de su técnica.
Su insuperable tenida, maniobrabilidad y fortaleza, fueron factores decisivos en tan difícil competencia, para el logro de este nuevo galardón que lo coloca a la vanguardia de los coches de su tipo.

Sea Ud. también 1º con CAVARO - BRINCO

Amplia Financiación
Entrega Inmediata

CAVARO S.A.I.C.,F.
INGENIERIA AUTOMOTRIZ
RODRIGUEZ PEÑA 1165
VILLA LYNCH-SAN MARTIN
757-5162



TOQUECITOS DE BOCINA

que saldrá del "atelier" de la firma IAVA (Industria Argentina Vehículos Avanzada) y que será un producto eminentemente deportivo. La subsidiaria de Fiat Argentina lanzará el 128 "tipo venenoso" bajo la denominación de Fiat Iava 128 TV (Turismo Veloz) y su costo aproximado será en un 25/30% más que el modelo standard.

BOCINAZOS INTERNACIONALES

París (Francia) — El príncipe Amaury de Merode, representante de Bélgica ante la Federación Internacional del Automóvil, ha sido elegido por la asamblea general ordinaria reunida en esta ciudad, como nuevo presidente de la entidad internacional. Amaury de Merode fue designado debido a la renuncia de su actual presidente Wilfred Andrews (representante de Inglaterra), por razones de salud.

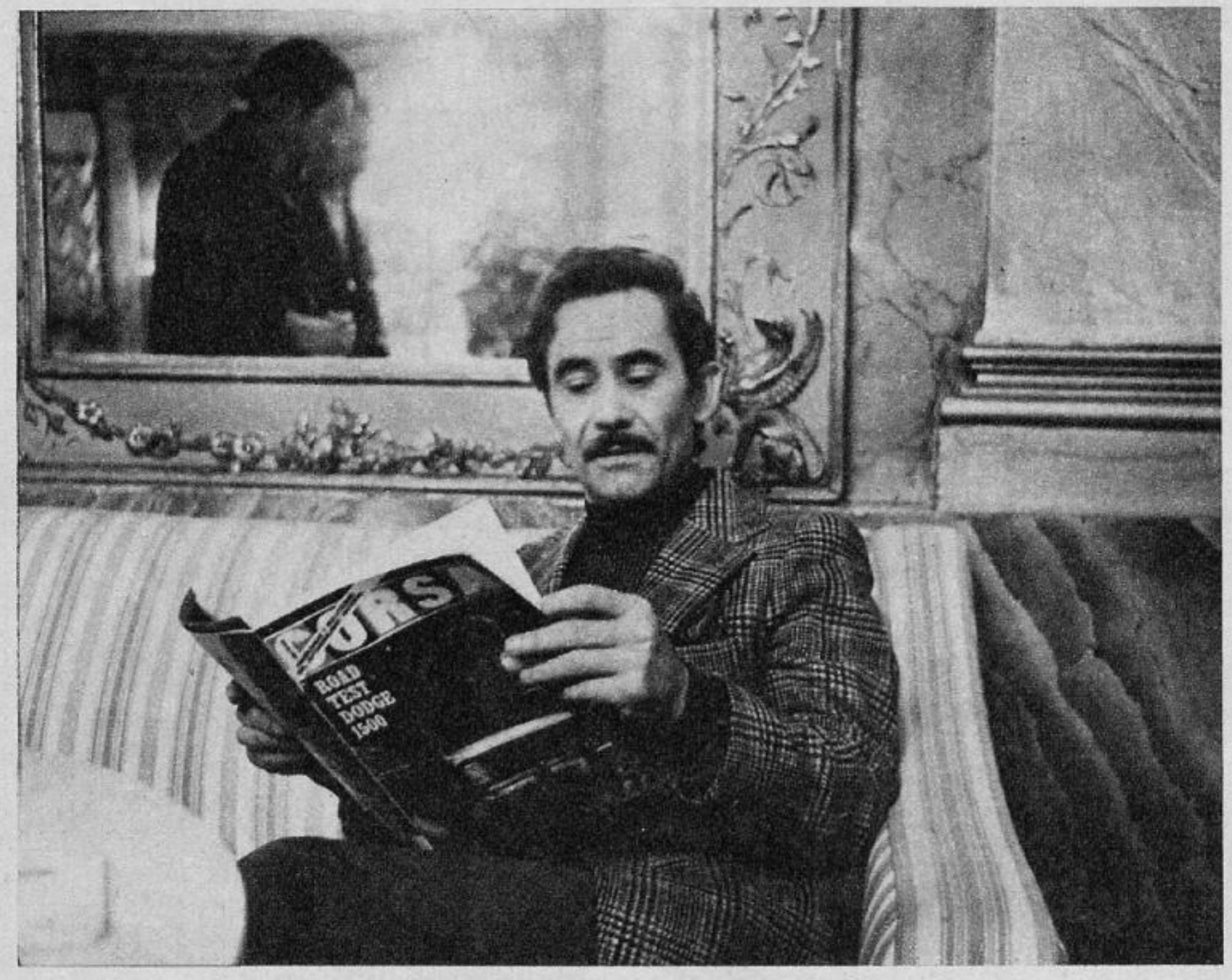
Ginebra (Suiza) — El Congreso Mundial de la Federación Internacional de Motociclismo comenzó sus sesiones con la asistencia de representantes de 38 países entre los que se encuentran España, Argentina, Chile, Perú, Venezuela, Guatemala y México. El congreso reeligió por un período de tres años más al español Nicolás Rodil del Valle, y decidió expulsar a Paraguay, Nicaragua e Indonesia por no pagar las cuotas de afiliación a la FIM, no contestar la correspondencia de la entidad y no realizar actividad motociclística alguna.

Monterrey (México) — La pareja integrada por los mexicanos Rodolfo Junco y Freddy Van Beuren con un Chevron-BMW, se impusieron en los 1000 Kilómetros de México disputado en el Autódromo de Monterrey. Durante la competencia, el piloto norteamericano Ron Sheldon falleció al estrellarse su Triumph TR4 contra un talud. El volante norteamericano, originario de Phoenix, Arizona, participaba en la carrera en pareja con su compatriota Jay Norton.

Madrid (España) — Los franceses Jean Pierre Nicolas y Jean Todt con un Alpine Renault A-110 ganaron el XIX Rally Automóvil Club de España, con puntos para el Campeonato Europeo de la especialidad. El rally se disputó sobre un recorrido de 1.673 kilómetros, incluyendo 26 pruebas de velocidad. La clasificación luego de la pareja ganadora fue la siguiente: 2º) Fiorentino-Berberey (Francia) con Simca CG; 3º) Reverter-Ventura (España) con Alpine-Porsche; 4º) Zasada-Nowicki (Polonia) con BMW 2002 TI; 5º) Ruiz Giménez-Bueno con Porsche 911 S2; 6º Munari-Manuzzi con Lancia; 7º) Sainz-Onoro (España) con Alpine Renault; 8º) Henry-Grobot (Francia) con Alpine-Renault A-110; 9º) Rieu-"Jimmy" (Bélgica) con BMW 2002 TI y 10º) Perazzi-Rami (Italia) con Lancia HF 1600.

México DF (México) — México será el primero y único país que construirá el Volskwagen modelo "Safari" para exportarlo a todo el mundo. Así lo anunció ayer el presidente del consejo de administración de la firma Hans Barschkis en un acto celebratorio por la fabricación del VW número 200.000.

Río de Janeiro (Brasil) — El volante Norman Casari tripulando un Casari-Brahma 230 equipado con un motor Galaxie V8 de 5 litros estableció el nuevo record de velocidad brasileña para la División 5 (Sport Libre) fiscalizado por la Federación Brasileña de Automovilismo. El intento de record se realizó sobre la ruta que une Río de Janeiro con Santos en la zona de Barra de Tijuca. El promedio de dos pasadas en sentido contrario arrojó una cifra de 238,980 km/h, superando a la marca anterior que estaba en poder de Camilo Christofaro (Chevrolet Corvette) con 236,737 km/h. Luego salió a la ruta, el Repe 227 del equipo Casari-Brahma que conducido por Renato Peixoto estableció un promedio que le permitió obtener el primado nacional para automóviles de hasta 1.600 cm³, ya que su Repe está impulsado por un motor Ford Cortina.



RUCCI ESTA CON CORSA

Mientras estaba en Milán, Julio Pérez Balbi (nuestro hombre que estuvo en Europa) pudo sorprenderlo al gremialista y compañero Pepe Rucci consultando con su reconocida perspicacia, nuestra comprometida revista. Leyó las entrelíneas de cada columna y al finalizar, cerrándola ceremoniosamente, lo miró a nuestro enviado quien, haciendo un esfuerzo, pudo adivinar en su mirada una si de golpe hubieran desaparecido mil velos. El clásico brillo que dan las firmes decisiones. Los hechos (que son de dominio público) nos dieron la razón.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

SU FIAT (600) SIN RECALENTAMIENTO



CON SOPORTE DISTANCIADOR BARTH, PARA TAPA DE MOTOR.

UD. LO COLOCA SIN HACER MODIFICACIONES

LA TAPA DE MOTOR SE CIERRA NORMALMENTE CON LLAVE
● NO VIBRA ● ES REBATIBLE

TORINO S.C.A.
SANTA ROSA Y SAAVEDRA - VICTORIA
Pcia. de Bs. Aires - T. E. 89-7339

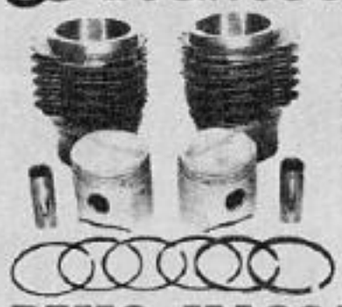


LATEX CON SILICONA HUMEDO

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

CONJUNTO ARMADO PARA CITROEN

Dinamotor

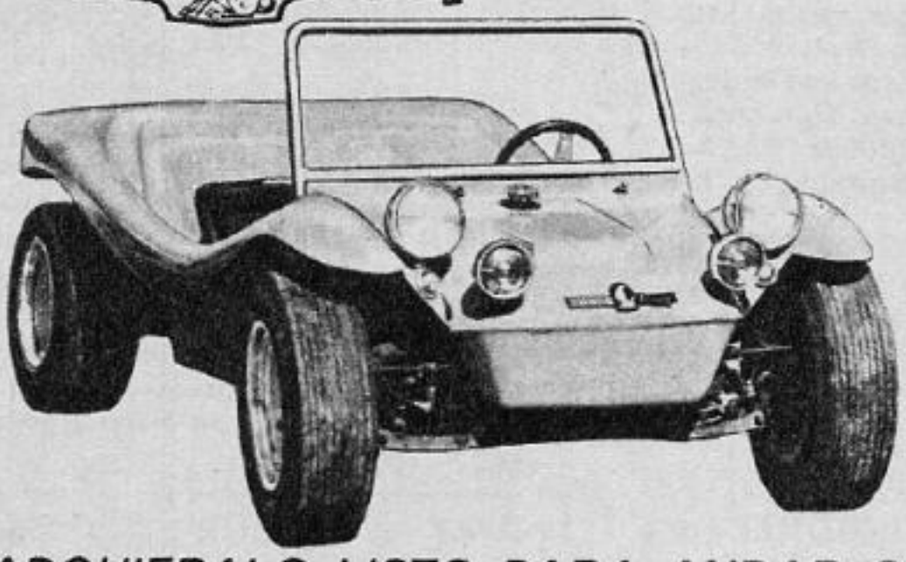


PARA 2 CV - 14 Y 18 HP.

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

BURRO Buggy

ESTE VERANO ES TUYO!...



ADQUIERALO LISTO PARA ANDAR O EN KITS PARA ARMARLO UD. MISMO

PARA MECANICA RENAULT O DKW

KIT BASICO: CARROCERIA - CHASIS - PARABRISAS - BUTACAS CON CORREDERA - FAROS - INSTALACION ELECTRICA - PLANOS DE ARMADO Y ACCESORIOS.

VEALO Y PRUEBELO EN NUESTRO LOCAL DE VENTAS SIN COMPROMISO

FABRICANTES
DICKY
S.A.C.I.F.I.C.A
SUIZA 268 - Villa Sarmiento
HAEDO

CITROEN VICTORIA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CAPOTAS - CENTRIFUGOS - etc.
Avda. 11 DE SEPTIEMBRE 2372
VICTORIA

ELASTICOS ANGELITO



ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO

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

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.

Servicio aprobado
IKA RENAULT



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

ANTENAS AUTO-RADIO MAREL®

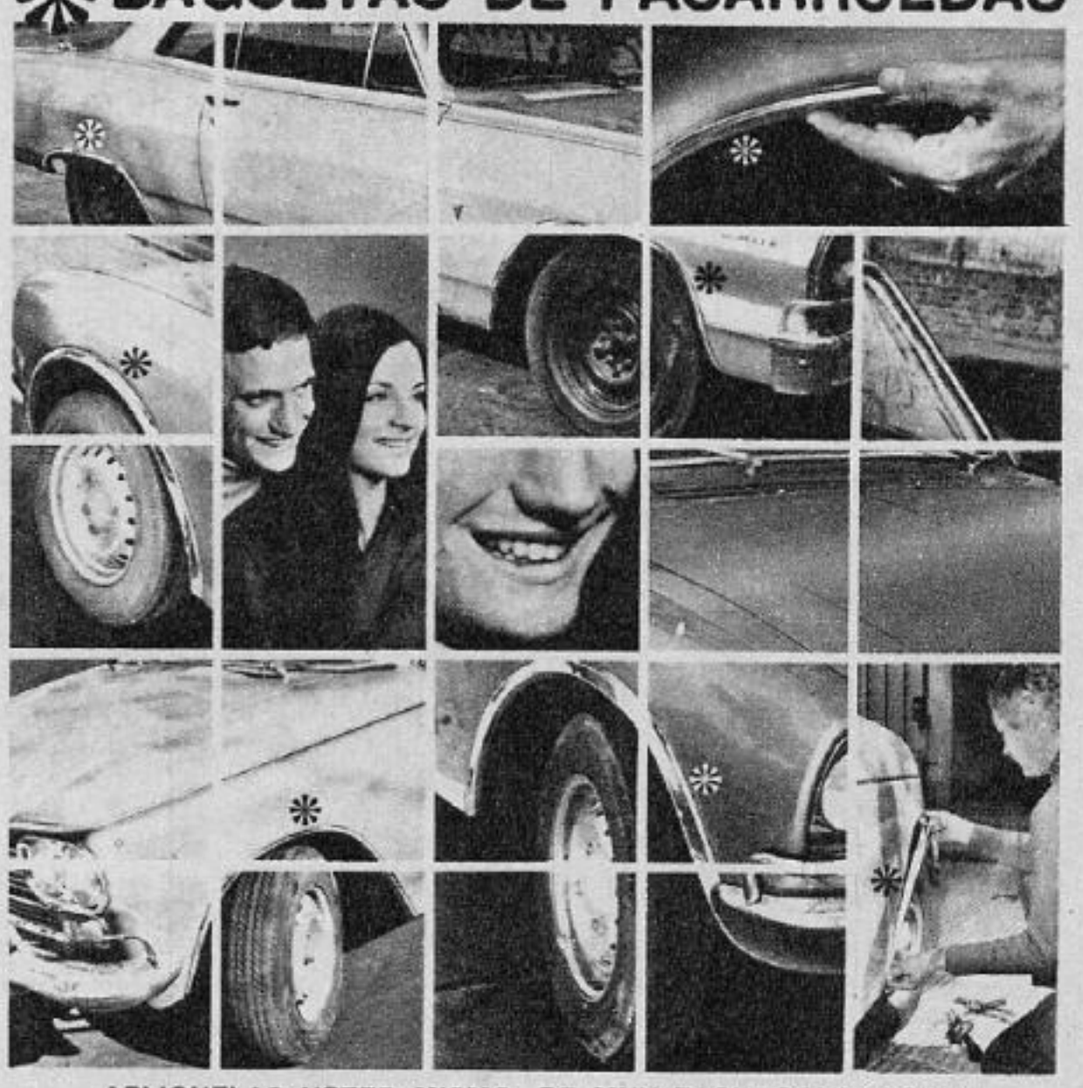


y deléitese escuchando la radio de su automóvil

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES

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

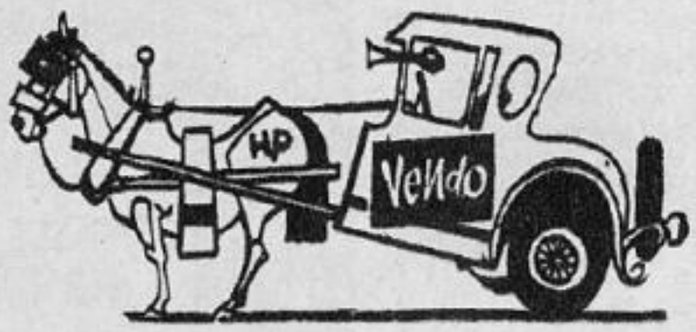
BAGUETAS DE PASARRUEDAS



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

MOBA FABRICANTES
Registro Modelo Industrial Nº 10739

AVISOS corsificados



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

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

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

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

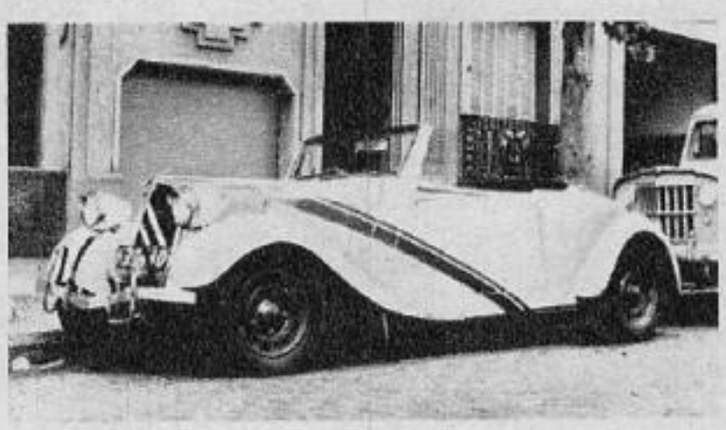
2 AMIGOS DE CORSA venden magnífico reproductor stereo de cinta para automóviles. Soberbio estado. Japonés, marca Pioneer. Averiguar detalles en el teléfono 31-3573, que pertenece a David.

TC DEL OESTE DODGE VALIANT como nuevo vendo. Permuto. Urquiza 432 esquina Marconi, El Palomar, 750-4149. Preguntar F. Colás.

VENDO MOTOR FIAT 1500. Mod. 1969. Con 7.000 km. Garantido y pichicateado. Génova 4371, Berisso, T. 63219.

VENDO 3 WEBER y múltiple de Torino 380 W. Estado seminuevo. Liquido urgente. T.E. 253-0767.

PARA COLECCIONISTAS: CITROEN 38 COUPE. Unico en el país. Convertible. En buen estado. Juan A. García 1315, Capital.



PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo ter-



peciales. Calle 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata (ver por TV propaganda Pindapoy).

DEJE SU CAMARA FOTOGRAFICA, FILMADORA, PROYECTOR o FOTOMETRO A 0 KM. 25 años de experiencia. Rapidez y precios tuercas. De 9 a 12 y 15 a 19 horas. Hipólito Yrigoyen 2794 - 10º, Dto. 30.

"TUERCAS": PEUGEOT 404 - 504 y Pick Ups T 4B, prepárense. RESORTES ELECTRONICOS 8 K DE BUJIAS (cuidado con



imitaciones) dan más pique... potencia. Lavalle 2257, Local 19, Bs. As. Cheque o giro ($ 19,50).

NUEVO CAVARO "BRINCO", único Buggy con bastidor soldado en forma reticulada; construido para durar toda la vida. Adquié-



raio ya, listo para rodar o en kits para armar. Amplia financiación y entrega inmediata. Infórmese ahora en CAVARO S.A.I.C. y F. Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch (San Martín), 757-5162.

VENDO MOTOR STUDEBAKER 47. 6 cilindros, a 0 km, con accesorios completos. Av. H. Yrigoyen 8562. Lomas de Zamora.

Especialista en DODGE, genio de los fierros, capo en todo lo que hace la mecánica especializada, el Turco José representa a la avanzada en materia de tecnificación. El taller queda en Ingeniero Huergo 1543 y tiene el teléfono 652-4005. Consúltelo.

ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías, Kits especiales. Alberto Crespo Com-



petición: Acassuso 1393, Olivos (Alt. Malpú 3200). T.E. 795-9864 (Solicite catálogos).

PENIN TIENE LA PAPA. Y la reparte. Desarrollo avanzado de motores. Versiones de calle y de competición. Carburación integral para autos de cualquier categoría y marca. Carburadores de 1, 2 y 4 bocas para competición. Penín cumple en Soler 5617, Capital.

DART "J" SPRINT, sidewinder con motor RF Special puesto a 0 hora. Oportunidad. Verlo en Dr. Enrique Finocchietto 483 (Parque Lezama), Capital, de 9 a 19 horas.

VENDO bicicleta Legnano 28 color negro, rodado 28. Consumo reducido: 120 km con dos sandwiches de jamón y queso. Llamar a 48-3974.

DESPIDA DE UNA BUENA VEZ AL NEGRO QUE LO APANTALLA. Deje de meterse cubitos de hielo bajo el saco. Tire el ventilador a la basura. Deje de soplarse haciendo morisquetas con la boca. HUMBERTO LOPEZ REARTE le vende e instala los mejores acondicionadores de aire en menos que canta una gallina. El gomía López sabe un montón de pasarla bien en el fresquito. Ubíquelo en Bartolomé Mitre 1831, primer piso, o en el teléfono 45-1991. Si él no está, pregunte por el bigote Juan José.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina, creado para el dibujo e ilustración crea-



tiva del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3784, Correo Central, Buenos Aires.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El próximo domingo se disputará la Vuelta de Bragado en el circuito ya tradicional (y no por ello menos aburrido) que comprende las localidades de Bragado, 25 de Mayo y Chivilcoy. El recorrido del circuito es de 128,727 kilómetros y deberá ser recorrido en cuatro oportunidades hasta totalizar 514,908 kilómetros. La largada se efectuará a las 9 horas sobre la Ruta Provincial Nº 46; los coches largarán con un intervalo de diez segundos y en el orden que establece el ranking particular de la categoría.

El puntaje que otorgará la competencia será el de la especial Standard de la Federación Regional Nº 5. También participará la Clase Promocional Fiat 600, que contará con puntaje para el Campeonato organizado por la Federación respectiva.

La carrera se largará a las 10 horas del domingo con un intervalo de 2 minutos entre coche y coche. El orden se establecerá por sorteo, el que se llevará a cabo el sábado a las 10 horas en la sede del Cosquín Automóvil Club.

TURISMO ZONAL

El domingo próximo tendrá lugar en la ciudad del Concepción del Uruguay, Entre Ríos, el Gran Premio Coronación del Zonal Entrerriano. Habrá pruebas para las categorías "A" hasta 850 cm³ y "B", de 851 a 2.000 cm³.



cala 9, 6, 3, 1, de acuerdo con lo que marca el reglamento para las carreras cuyo recorrido supere los 500 kilómetros. En premios se distribuirá la suma de $ 45.285,30.

La clasificación se llevará a cabo en la mañana del domingo y posteriormente, a partir de las 16 horas, se disputarán las competencias.

TURISMO

El Automotoclub Carlos Paz y el Cosquín Automóvil Club harán disputar el próximo domingo el Premio XII Festival Nacional del Folklore y Terzi S. A. Será escenario de la competencia el tradicional cruce del Pan de Azúcar, que comprende las localidades de Cosquín, Villa Allende, Cosquín, sobre un recorrido total de 50 kilómetros, 25 km por etapa.

La prueba estará reservada para las siguientes categorías: Turismo Nacional Grupo 1 hasta 2.000 cm³ y hasta 1.300 cm³, las cuales se regirán por el reglamento Zo-

CAFETERAS

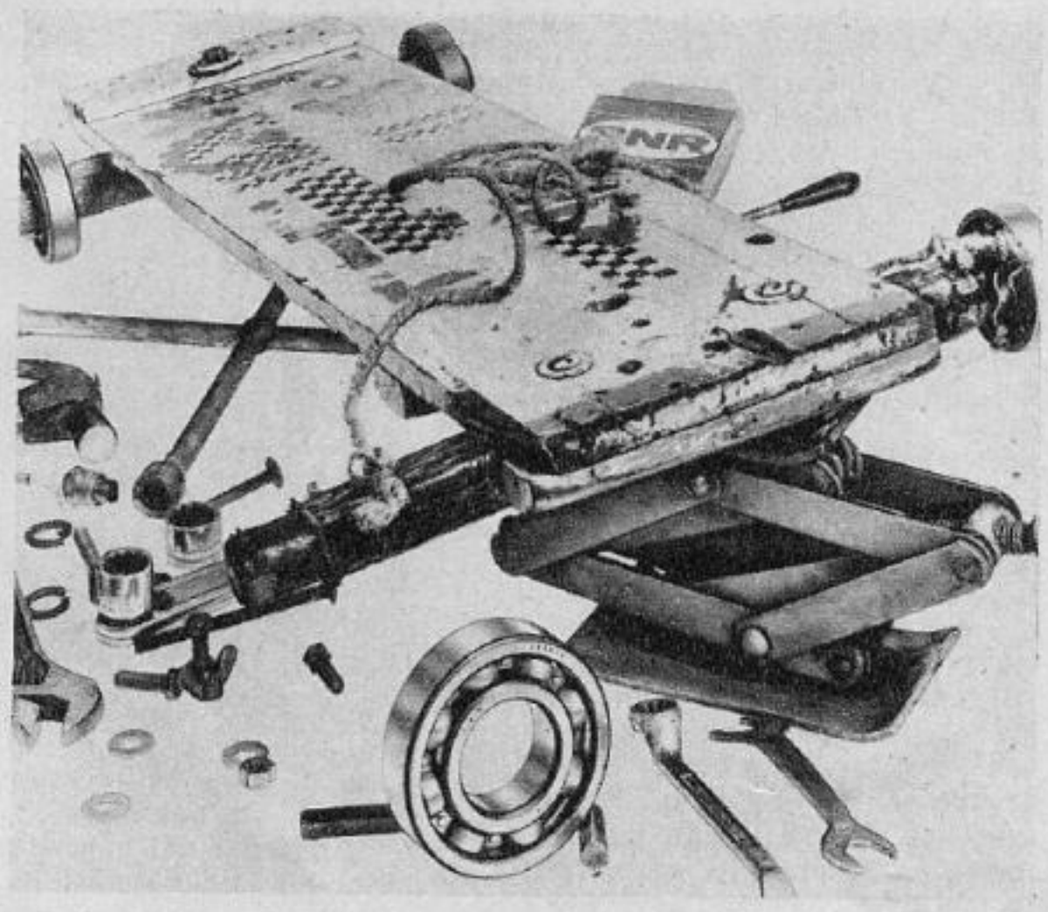
En la localidad de Monte (provincia de Buenos Aires) el domingo próximo se llevará a cabo un interesante festival de automovilismo a beneficio de la Escuela Nº 5. Habrá competencias para Cafeteras modelo 31 y Turismo Nacional hasta 850 cm³.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS

En Curitiba se correrá el próximo domingo la quinta carrera por el Campeonato Dos Mundos de Fórmula Dos, tercera y última en Brasil.

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

Parabrisas CORSA correo

FRIO... FRIO...
¡CALIENTE!

de Norberto Juan Basignana, Wheelwright, Santa Fe

Señores: soy propietario de un Fiat 600 R modelo 1971, el que en estos momentos tiene alrededor de 5.000 kilómetros recorridos en tres meses de uso, y al que le han efectuado dos de los correspondientes services de fábrica. Al adquirirlo le hice colocar tres indicadores de aguja: el de temperatura, amperímetro y manómetro de aceite. Mi problema radica en que el indicador de temperatura, viajando a velocidades entre los 75 y 95 km/hora, marca más de 90 grados centígrados. Yo he consultado con la agencia que me vendió el auto, pues me cuesta creer que esa elevada temperatura sea normal, y sinceramente no me han sabido dar una explicación seria y veraz. Aclaro a ustedes que los indicadores son marca GMG.

Por lo tanto, recurro a ustedes para que me indiquen cuál es la temperatura ideal en esas condiciones de marcha, tanto sea en verano como en invierno. Gracias.

R) Si su termómetro marca 90 grados, lo más probable es que en vez de calor en el motor tenga un ángulo recto. Eso al menos es lo que nos dio la atenta lectura de nuestros trasportador maestro. Pero si efectivamente son grados centígrados, no tiene que preocuparse. Esa es la temperatura ideal; tenga en cuenta que los modernos lubricantes "aguantan" temperaturas de hasta 130 grados (algunos tipos especiales aun más) sin que sus cualidades sufran merma. Por el contrario, un motor que trabaja frío se desgasta muy rápidamente, en el lubricante se forma el depósito conocido como "barro del aceite", y en cuanto a su performance, se muestra como achanchado. La temperatura ideal de funcionamiento no debe variar mayormente de invierno a verano: para eso su motor está equipado con un termostato que mantiene el valor térmico dentro de determinados límites.

GOLEADA

de Luis Rossa, Tostado, Santa Fe

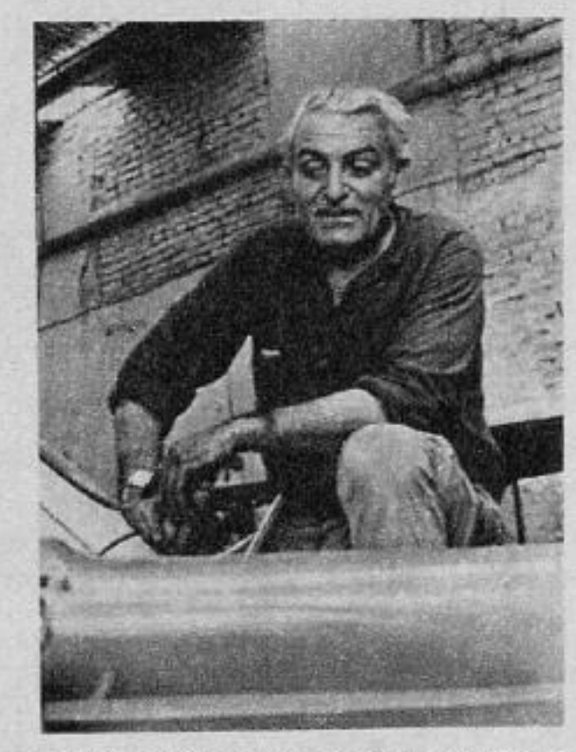
Señores del Correo: tengo el agrado de dirigirme a ustedes con referencia a la nota "Recuerda Don Ramón Requejo: Mis 20 «500 Millas»", aparecida en el número 285 de CORSA. En efecto, en dicha nota observé algunos errores cometidos, sin lugar a dudas en forma involuntaria, y que paso a detallar.

1) Se publica una foto acompañada del siguiente texto: "Primera fila con González, Galaverna y Requejo. Fue en 1958". Al respecto, permítaseme aclarar que dicha foto fue sacada en 1961, y no es González el piloto de su máquina, sino que es "Larry". El cuarto (no mencionado) es nada menos que Luis Brossutti con un Studebaker V8.

R) Tiene razón el lector. Uno a cero.

2) Asimismo, se publica que en 1962 don Ramón abandona la competencia, y tampoco estoy de acuerdo con ello, ya que fue precisamente ganada por él, que triunfaba en Rafaela por tercera vez. Galaverna había punteado toda la carrera, hasta que sufrió un desvanecimiento en la curva norte y terminó contra el alambrado. Pese a ser posteriormente hospitalizado, Galaverna conservó el segundo lugar.

R) Tiene nuevamente razón el lector. Dos a cero. (Por culpa de



Ramón; ver sus palabras en la nota: "Abandoné y ni siquiera me acuerdo cómo fue el asunto. Al final uno se confunde". Cómo se iba a acordar del motivo del abandono, ¡si había ganado!)

3) Por consecuencia de lo anterior, la mención a 1963 también está mal. El ganador fue Vicente Cipolatti que corriendo el Chevrolet que el año anterior había piloteado Galaverna estableció el record de tiempo de carrera en el óvalo de tierra: más de 171 km por hora.

R) (Esto va a terminar en goleada.) Tres a cero.

4) 1964. Tampoco coincido con vu stra publicación. Requejo nunca corrió el auto de Campetelli y Montalenti de Río Cuarto. Ese año lo corrió Nasif Estéfano que abandonó por rotura de cigüeñal.

R) Cuatro a cero. Pero en algo se equivoca el lector. RR corrió el coche de Río Cuarto, aunque no en las "500".

5) En lo que respecta al resto está totalmente de acuerdo con las informaciones que yo tengo. Antes de despedirme de ustedes les solicito disculpas y les aclaro que desde muy chico llevo muy adentro el deporte automovilístico que, de más está decirlo, me apasiona.

R) Muy por lo contrario: somos nosotros los que debemos presentar disculpas. Y agradecerle su oportuna sapiencia.

ROTATIVOS

de Emilio Cebrelli, Mendoza

Señores de CORSA: Recurro a ustedes con la finalidad de que —si esto es posible— me indiquen las direcciones de las más importantes fábricas que desarrollen, utilicen o experimenten motores de ciclo rotativo (tipo Wankel), tales como Mazda, Citroën y NSU. Sin más, me despido deseándoles sigan en la constante línea de superación en la que están embarcados con CORSA.

R) Mazda es fabricado por la Toyo Kogyo Co. Lted., sita en 6047 Fuchu-Machi, Agi-gun, Hiroshima, Japón. Citroën es producido por S.A. André Citroën, quai André Citroën 133, París XV, Francia. NSU es ahora Audi NSU Auto Union Aktiengesellschaft, 7107 Neckarsulm, Alemania. También Mercedes Benz metió las manos en el asunto de los Wankel; su dirección es: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Alemania. ¡Suerte y ojalá que le contesten en castellano!...

ARGENTINOS DE TEMPORADA

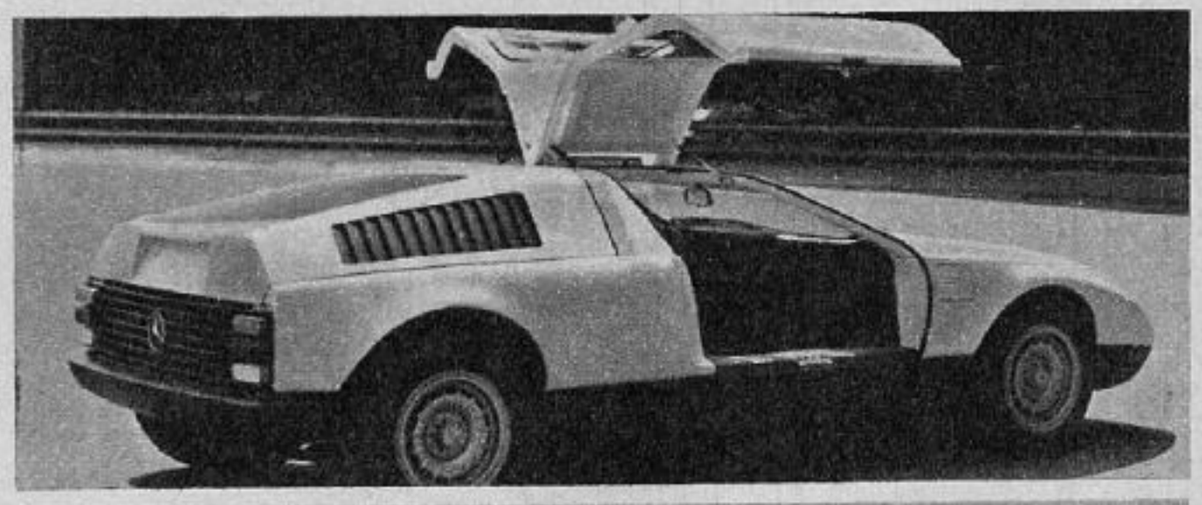
de Federico Edmundo Suec, Capital

Estimados amigos: Encantado de escribirles y felicitaciones por la revista, siempre muy buena, a pesar de los 150 de esos que ustedes saben. Me quiero referir al asunto de la temporada argentina de F. 1 y especialmente al de la participación de pilotos argentinos.

Pienso que ahora quedarían dos plazas libres, ya que el reciente contrato de Lole Reutemann con Brabham para 1972 implica que Reutemann se venga para estos pagos con un aparato de la mencionada marca. Quedarían entonces un B.R.M. y un Tyrrel para pilotos argentinos. Yo creo que los más lógicos en esas dos plazas serían Ruesch y Di Palma. El primero por la experiencia y el entrenamiento que le dio su campaña europea, que sobre el final comenzó a traducirse en resultados concretos y positivos, y además porque el que anda bien en F. 2 anda bien en F. 1 (Ej.: Peterson, Emerson, Cevert, Schenken). Yo creo que no darle un auto a Cacho sería una metida da pata, y me extrañó sobremanera que los entrevistados del ambiente en la nota del número 287 no lo postularan.

Con respecto a Di Palma, sus notables condiciones, su intensa actividad de este año con actuaciones descollantes en SP, muestran indudablemente que Luis está pasando por su mejor momento y que la oportunidad de ocupar un cockpit de F.1 sería un reconocimiento a su capacidad. Y si hubiera algún March o Surtees (cosa que creo no sería muy desacertada suponer) el tercer piloto tendría que ser García Veiga, quien pese a un año de total inactividad, en el que no ha aprendido nada, tiene suficiente calidad para que esto último no influya en el momento de la decisión. Para terminar con todo este palabrerío, considero que en la participación, y no en los resultados, debemos medir en primera instancia esta actuación de los pilotos argentinos en una carrera de F. 1 luego de tantos años de ausencia en ellas. Gracias y saludos.

N. de la R.: Aún no se conoce con precisión cuántas plazas estarán disponibles para pilotos argentinos en la carrera puntable de F. 1 en Buenos Aires. De todas maneras, son interesantes las consideraciones del lector Suec.



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hecho a su gusto por un escocés.

Pruébelo

WHISKY

ROYAL COMMAND

INDUSTRIA ARGENTINA

MUY AÑEJO

EMBOTELLADO BAJO LICENCIA
DEL TITULAR DE LA MARCA CON WHISKY
DE MALTAS ESCOCESAS IMPORTADAS DE:
SEAGER EVANS & CO. LTD. (GLASGOW) ESCOCIA
Y ALCOHOL DE CEREALES AÑEJADOS.

FABRICANTES
DESTILERIAS SEAGER - STOCK -
DEBRISE (ARGENTINA) S.A.
RVDO. P. A. B. ELIZALDE 661-69
CIUDADELA (F.N.D.F.S.)

CONT. NETO 1 LITRO - G° 43°

V.A.S.E.S.P. CERT. N°019780/69-7

ANALISIS TIPO N° C-457.709

HECHO BAJO LICENCIA DE SEAGER EVANS (LONG JOHN DISTILLERY), GLASGOW, ESCOCIA. POR SEAGER STOCK DEBRISE ARGENTINA S. A.

INDUSTRIA ARGENTINA

El confort del Renault 12.

Tome el volante, está en su auto.

El Poder del Diseño lo hizo para usted. A todo confort. Todos los comandos están bien al alcance de su mano.

El diseño hizo que las butacas del Renault 12 suban al ser llevadas hacia adelante y bajen cuando se las lleva hacia atrás, y los respaldos pueden ser regulados en infinitas posiciones.

La pedalera, libre de pasarruedas, tiene sus elementos dispuestos en forma racional, con todo el espacio.

El Diseño ha pensado también en los pasajeros de los asientos traseros y les ha brindado un piso plano y el techo alto originado por la línea flecha.

El Diseño, finalmente, ha logrado un baúl en el que cabe todo. Lo que se lleva habitualmente... y mucho más.

Por eso el confort del Renault 12 es suyo.

Por el Poder del Diseño.



RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT

R. DE LUCA PUB. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com