$m/n 100 $1 N° 251

Parabrisas

CORSA

del 9 al 15 de febrero de 1971

RAFAELA: LOS QUE VIENEN DE INDY

Las revistas de Mauro

Sport y distinción... **Pampero®** *Sport®*



ALPARGATAS S. A. I. C. - EMPRESA PRIVADA ARGENTINA QUE PRODUCE PARA EL PAIS DESDE 1885

® Marca Registrada - Abecor - Vulcanizado - Industria Argentina

http://revistasdemayo.wordpress.com

Nº 251. Del 9 al 15
de febrero de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Balci

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Balsi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Ancrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Martire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariclino Castellazzo.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

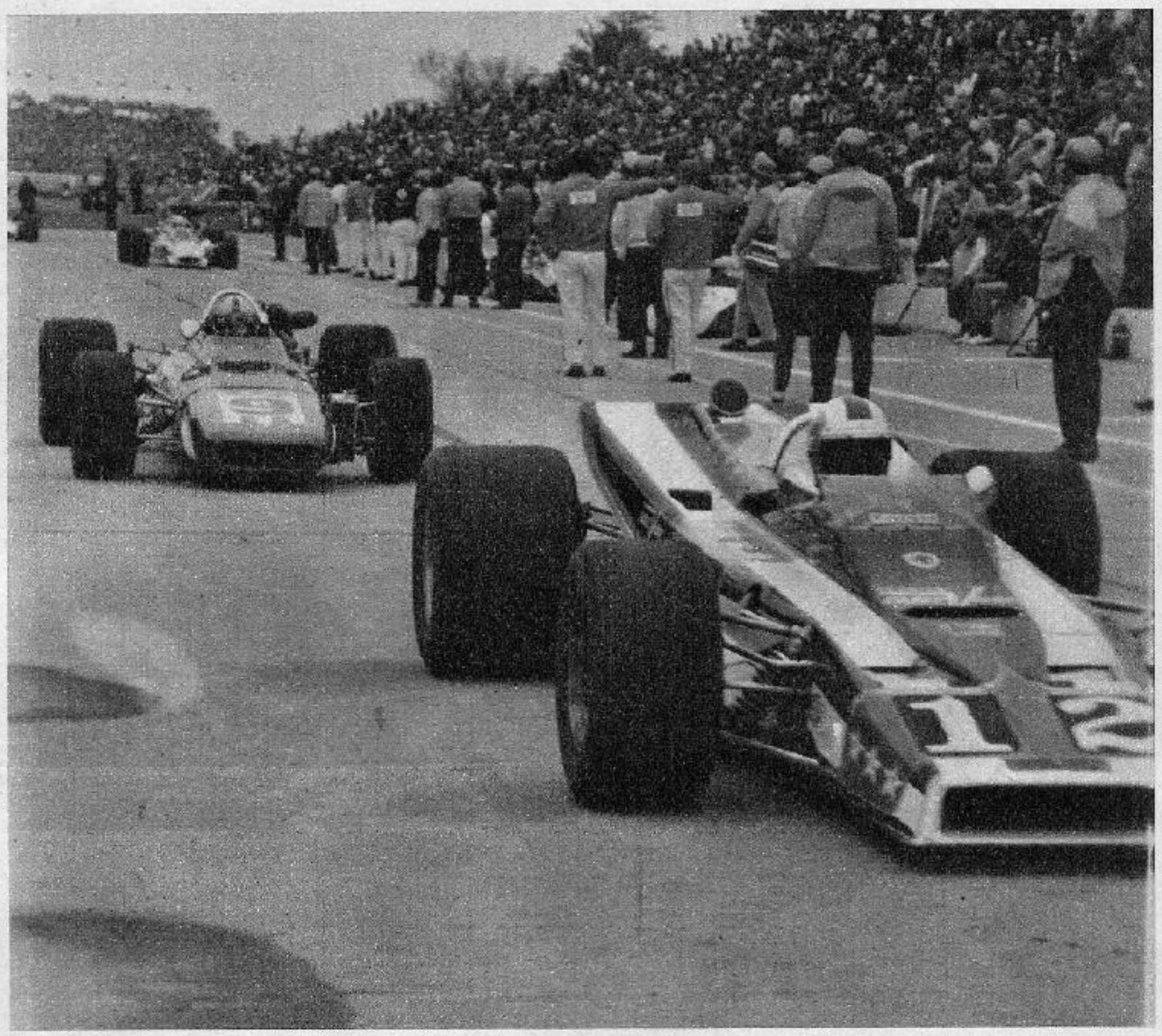
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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.

EDITORIAL

RAPHY Y EL DOLCE FAR NIENTE



El Dolce Far Niente, así con mayúsculas, es uno de los más grandes inventos de estos últimos años. Su creación ha sido debida al genio del filósofo italiano Giovanni Perluigi della Foscatta (1783-1875) según rezan autorizados códices de la época. El prestigio de este maravilloso invento (acaecido geográficamente en el villorrio de San Benedetto dei Fiori, en plenos Abruzos, años antes del lamentado deceso del filósofo) trascendió muy rápido las fronteras de San Benedetto y, difundiéndose allende los mares y altas cumbres, pronto mereció ser conceptuado y galardonado internacionalmente por instituciones tales como el Concilio de Trento, La Liga Hanseática, la Asociación Pilotos de Turismo y recientemente resultó ungida con la Cinta Azul de la Popularidad por la no menos famosa Brand Barometer Association.

Bien. Ese delicioso Dolce Far Niente nos permite ocupar este espacio, liberados momentáneamente de ruidosas carreras de autos. Pero... a no ilusionarse con la calma, el solaz y el esparcimiento. Muy pronto el despiporre atronará los aires argentinos. Rafaela, tierra natal de nuestro artista invitado Bergandi (Raphy, como él mismo la rebautizara), se prepara a mil por hora con todo para recibir la invasión de los unos y de los otros venidos desde Indy.

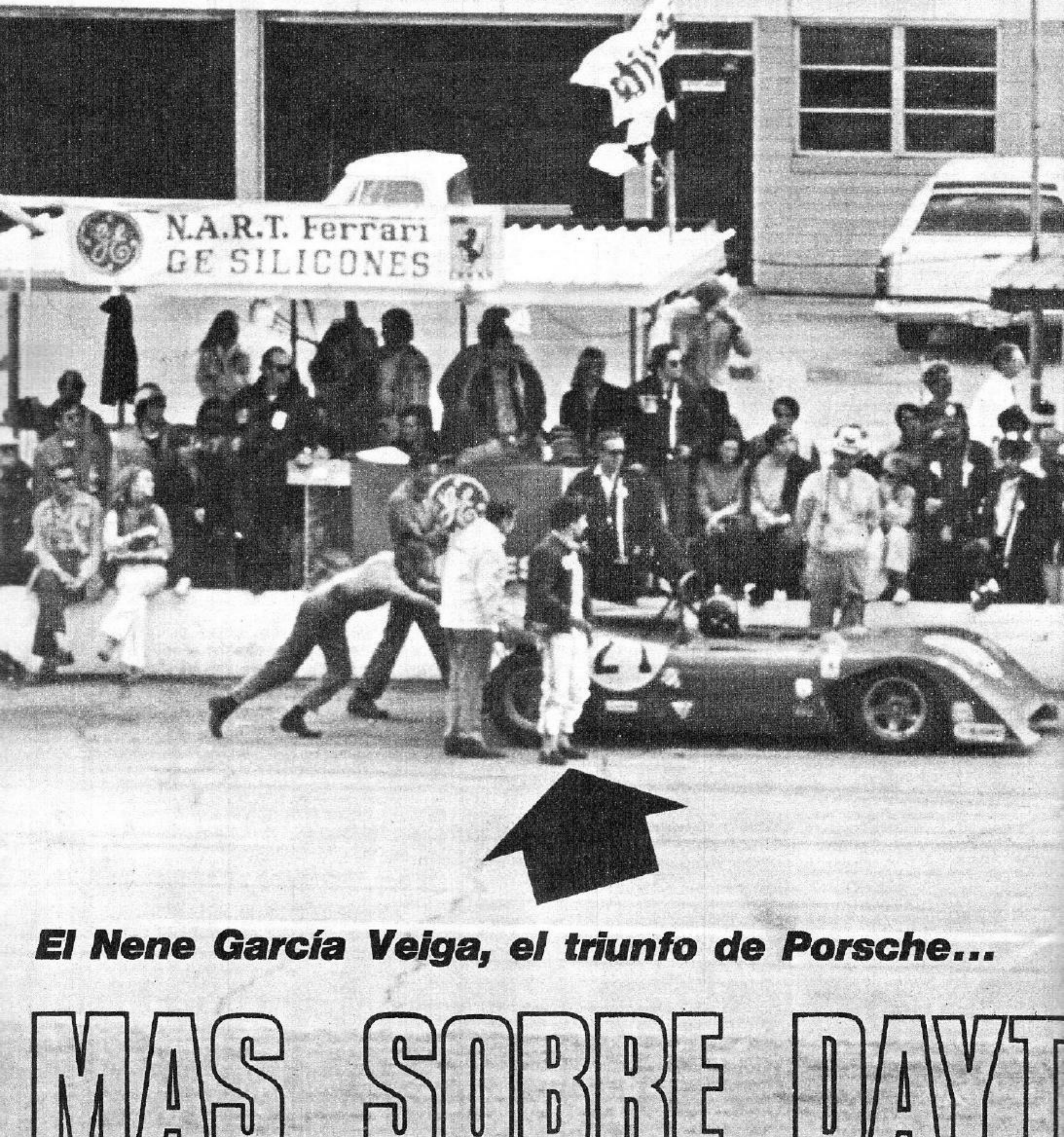
El espectáculo promete ser de primera y sobre todo de excepción para los foráneos del mundo, incluyéndonos a nosotros y exceptuando lógicamente a nuestros bonachones hermanitos del norte. Por tercera vez en la azarosa y vapuleada historia de la humanidad los aparatos de Indy viajan fuera de sus fronteras para ofrecer un espectáculo fuori serie para los aficionados al automovilismo. Por suerte se les ocurrió agarrar viaje y venirse para este lado para que de este modo podamos ver, oír y olfatear a los tremendos Mac Namara —Offys—, Lolas and so on and so on. En plena acción en nuestro santafesinísimo óvalo achatado.

CORSA piensa en sus queridos lectores y maternalmente les ofrecerá un interesante servicio (ver página 65) para que puedan ir a Rafaela sin mayores problemas.

Bueno. Ahora a seguir con el mentado Dolce Far Niente que recién empieza y pronto se nos acaba.

G M

La segunda prueba mundial de marcas tuvo un trámite variable y pleno de detenciones en boxes, pero al final los dueños fueron los de siempre: Porsche. Un análisis más detallado de las 24 horas de Daytona y sobre la actuación sobresaliente del Nene García Veiga, a pesar de las trabas sufridas en los días previos



El Nene García Veiga, el triunfo de Porsche...

MAS SOBRE DAYT

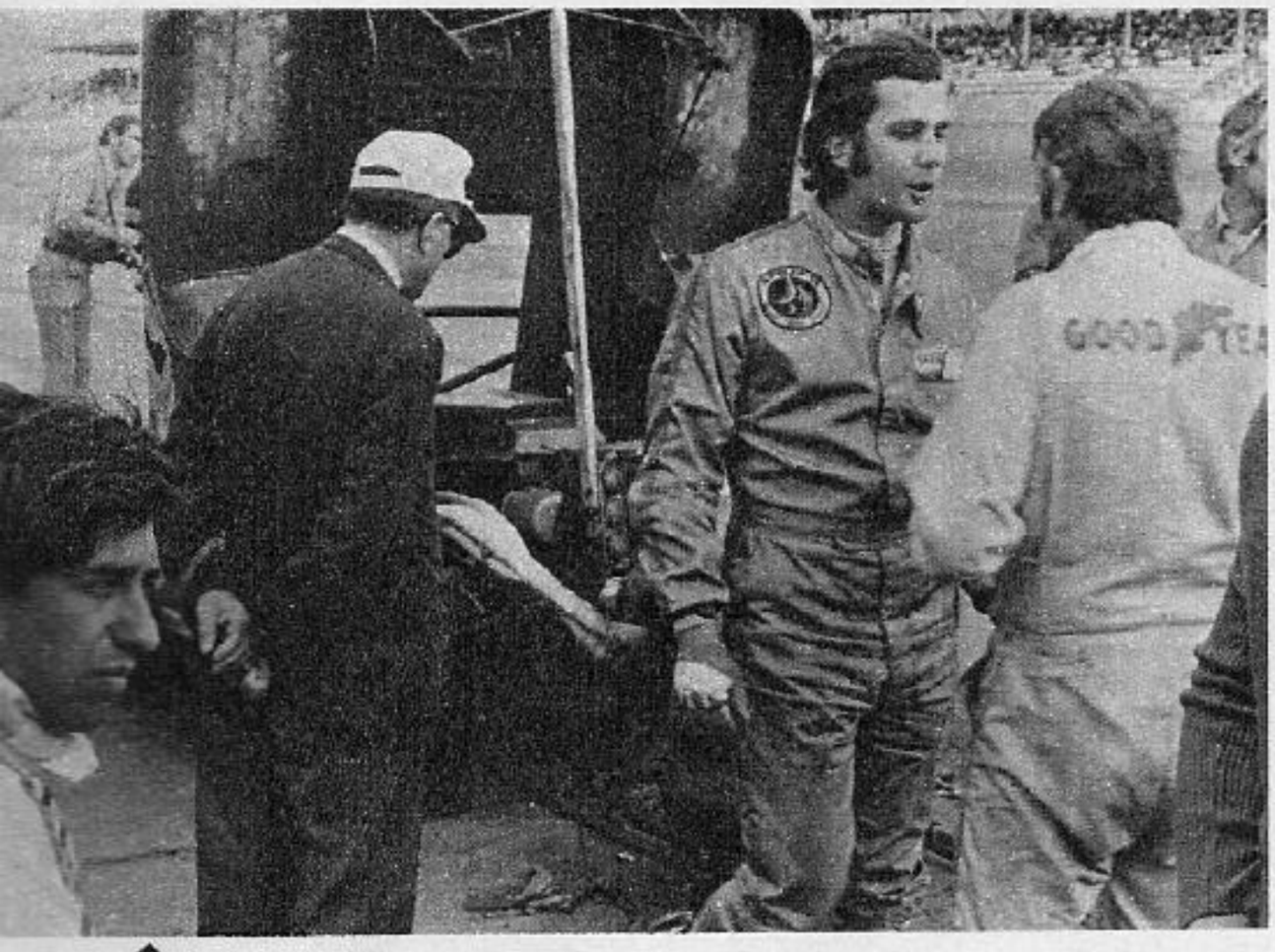
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Falta una vuelta para que terminen las 24 horas de Daytona y Chinetti jr. sale a cumplir lentamente el giro de rigor para finalizar la carrera luego de dos horas y media de detención. El Nene García Veiga (flecha) observa la acción.

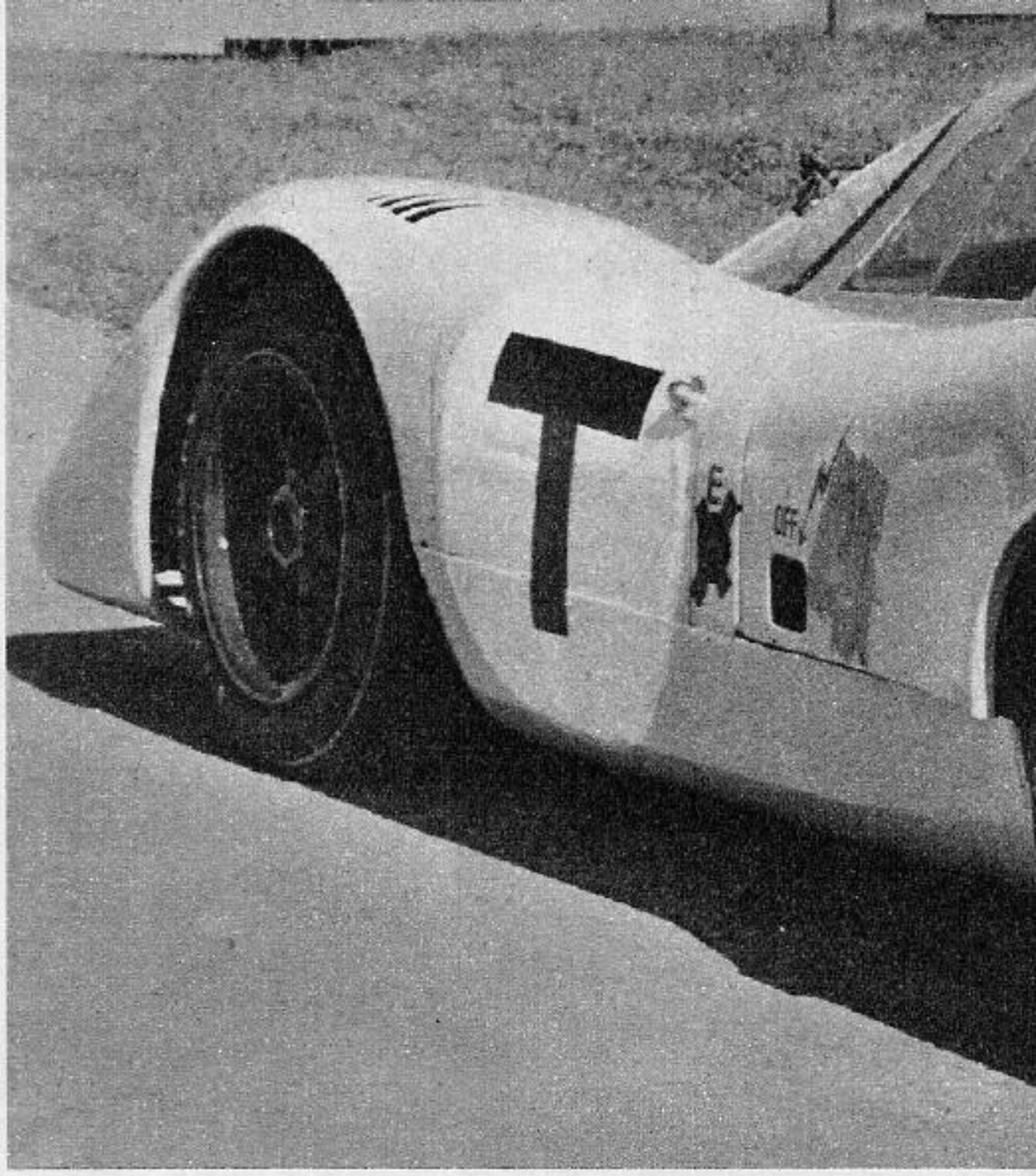
Textos y fotos de
JUAN ABRAHAM (corresponsal en USA)

ONA





La Ferrari ya está detenida en los boxes. Chinetti padre mira, Chinetti hijo charla con Sam Posey y el Nene García Veiga espera decepcionado. El cuarto puestó se esfuma.



En los entrenamientos de Daytona se vio este Porsche con cola experimental (la letra T indica Test) que combina la cola habitual con dos estabilizadores direccionales parecidos a los usados en Le Mans. En carrera usarán las colas normales sin embargo.

Este segundo round del campeonato mundial de marcas quedará en la campaña de Porsche como uno de los más laboriosos triunfos que haya obtenido en carreras de larga duración. Tras haber mordido el polvo de la derrota en las pruebas de clasificación a manos de la Sunoco-Ferrari, Rodríguez se encontró en un ardoroso mano a mano con Mark Donohue durante la primera hora de carrera, teniendo que contentarse con verlo de atrás al azul bólido preparado por la escudería de Roger Penske. Cuando los problemas eléctricos demoraron al norteamericano en los boxes, una sensación de tranquilidad recorrió los dominios del team Gulf, aunque a su vez tuvieran que lamentar la deserción del 917 de Siffert-Bell con el motor hecho puré a menos de cuatro horas de empezar la prueba.

El múltiple choque que dejó para otro día las aspiraciones de Vic Elford y volvió a frenar la recuperación del Sunoco-Ferrari (esta vez por una hora y diez minutos) pareció definir la carrera para el equipo de Wyer, máxime teniendo en cuenta que la mejor máquina del N.A.R.T. (la Ferrari 512 M de Posey-Revson) dijo no va más muy temprano y las demás no mostraban uñas como para arañar la vanguardia. Sin embargo, la amargura rondaría también en torno del único 917 sobreviviente (además del de Siffert, habían quedado "out" los dos de la escudería Martini Rossi). Cuando a las 11.35 de la mañana del domingo el Porsche avanzaba con casi 50 vueltas de ventaja sobre la 512S de Bucknum-Adamowicz y unas cuantas más sobre la de Donohue-Hobbs, Jackie Oliver —que manejaba en ese momento— descubrió que la caja de cambios se había plantado en cuarta velocidad. Los mecánicos no pudieron destrabarla y —como la simple solución de cambiar caja está prohibida reglamentariamente— optaron por la trabajosa tarea de desarmar la original reconstruyéndola totalmente con piezas nuevas. Los 93 minutos que les llevó la operación le dieron a la Ferrari de Bucknum-Adamowicz la oportunidad de ubicarse en el primer puesto, seguida de la Sunoco-Ferrari, que había perdido cualquier cantidad de tiempo en los boxes, y del increíble prototipo de tres litros manejado por el Nene García Veiga y "Coco" Chinetti, que de buenas a primeras se encontraban en una posición envidiable.

Cuando por fin el Porsche de Rodríguez estuvo nuevamente en carrera, Bucknum se había tomado del buque. El mexicano volvió a demostrar una vez más que no es manco ni mucho menos, y en 40 vueltas lo alcanzó y lo pasó. Los de la Ferrari lo tuvieron que dejar irse sin posibilidades de contraatacar. El 512 S ya andaba a las patadas y, como nos confiara entonces el propio Bucknum, **bastante será si terminamos, porque el motor no levanta más de 7.500 r.p.m.** Donohue había dejado en los boxes toda chance de volver a la punta y la 312 del Nene lamentablemente se "enfermó" cuando faltaban dos horas y media. Como no hubo "médico" ni "medicamentos" con qué asistirla como corresponde, quedó dando lástima en los pits, mientras el Nene la miraba sentado en la pared, con una mezcla de amargura y desilusión.

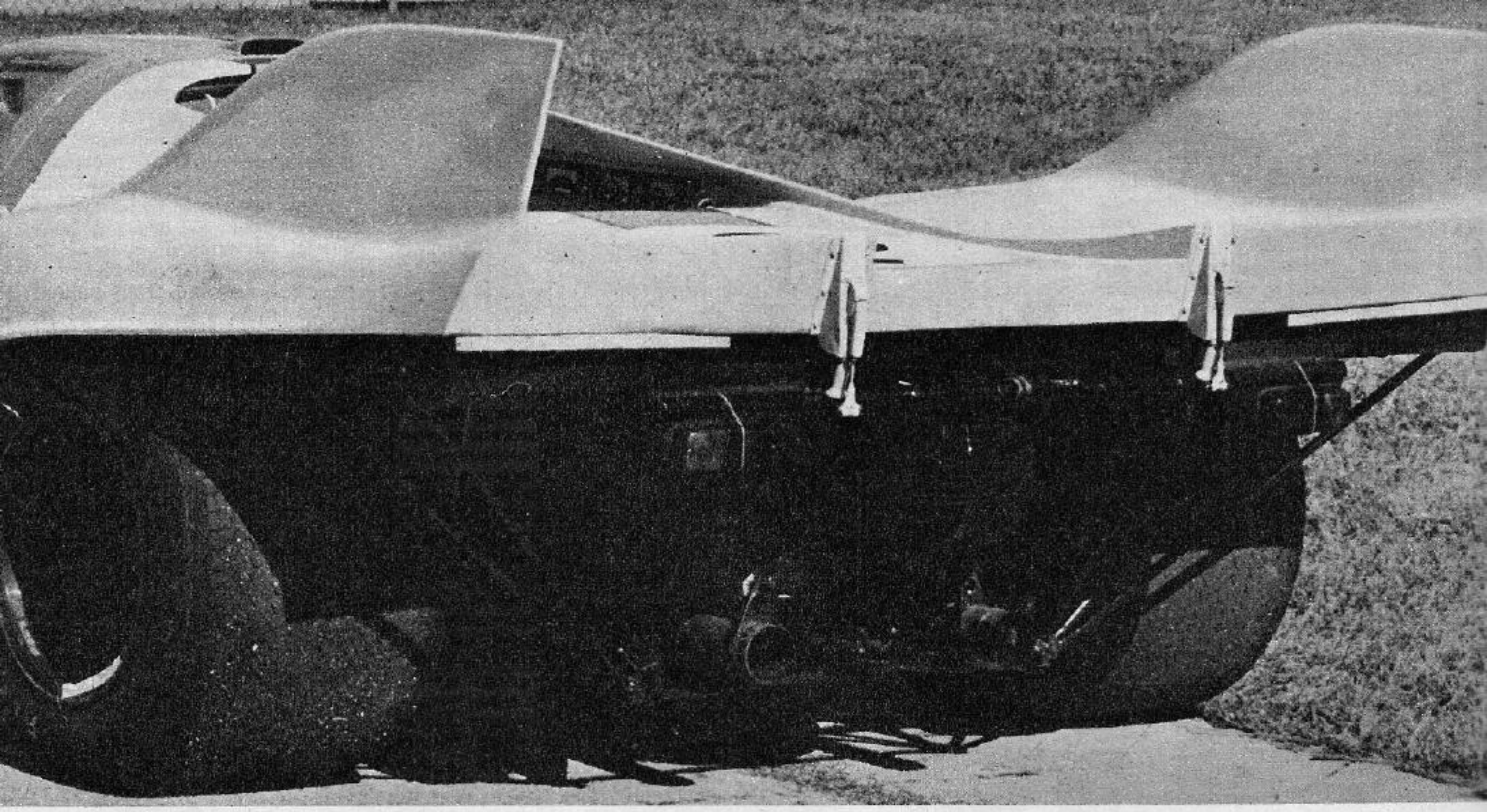
Para Porsche fue un final con angustia, para la historia de las 24 Horas de Daytona el desenlace más reñido y para el team N.A.T.R. un premio no del todo acorde con la increíble desorganización que reinó en sus filas antes y durante la prueba. Añorando lo que pudo haber sido una repetición sensacional de lo realizado dos años atrás con el Lola, la gente de Roger Penske se tuvo que conformar con el tercer puesto, pese a haber demostrado que tenían el auto más veloz de los 48 que iniciaron la marcha el sábado por la tarde (sólo 32 terminaron).

MAS SOBRE LAS MANIOBRAS DE CHINETTI

Ya habíamos adelantado en nuestro anterior informe sobre la desagradable sorpresa que recibió el Nene al llegar a Daytona y enterarse que del 512 originalmente prometido lo habían pasado al 312 P (perdiendo no sólo en potencial mecánico, sino en co-equiper, ya que Bucknum es mucho mejor volante que Chinetti Jr.). La información publicada por el New York Times —el diario más importante de Estados Unidos— pocos días antes decía bien claro que el equipo N.A.T.R. traía a García Veiga para correr una 512 S en pareja con Bucknum y que la 312 P sería conducida por Chinetti Jr. y Adamowicz. Esta noticia fue confirmada luego por las listas de inscriptos facilitada por el Daytona International Speedway. La información del Times hablaba además de otra 512 S (la que había estado en Buenos Aires), que sería corrida en las 24 Horas por Chuck Parsons y otro argentino a designar. Este último proyecto se desechó luego cuando Alain de Cadenet se aseguró la compra de dicha máquina para correrla en pareja con Wyed.

El auto que se le había prometido a Cadenet nunca fue acondicionado (estaba prácticamente desmantelado cuando llegó a Daytona), y el inglés apareció entonces como tercer piloto de la Ferrari que correrían originalmente Bucknum y García Veiga. Después vino el "cambiazo" de Adamowicz por el Nene y allí quedó definitivamente afuera de la 512 no sólo el argentino sino también Cadenet. Cuando el jueves llegó Chinetti padre (el capo del team) al circuito y luego de enterarse de que el Nene estaba de a pie y sin garantía de que realmente se le dejaría correr la 312 siquiera, se hizo el desentendido. Cuando le hicimos referencia a la noticia publicada por el N. Y. Times (cuyo autor nos aseguró que la información publicada la recibió oficialmente del equipo N.A.T.R.) y negó saber algo acerca de la participación de García Veiga en su equipo, no nos quedó duda de que estábamos ante una maniobra poco limpia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La posición firme de Andrea Fabbris, que representaba al Nene, y la certidumbre del escándalo que se iba a armar sabiendo que dos revistas argentinas habían seguido todo el desarrollo de cerca (El Gráfico y CORSA) parecieron hacer recapitular a don Chinetti, que finalmente dio el sí para que García Veiga piloteara la 312. En cuanto a De Cadenet, que de pronto se había sumado a los posibles pilotos de la máquina y hasta había girado dos vueltas en ella, no se dio ninguna explicación. El sábado fuimos al circuito pensando todos, incluso el Nene, que el inglés tendría también su turno al volante de la Ferrari. Sin embargo, De Cadenet no apareció a reclamar su puesto y nadie supo explicar el misterio.

LA EXPLICACION DEL INGLES

Cuando el domingo por la noche tomamos el avión de regreso a Nueva York, nos encontramos con De Cadenet. Luego de vencer su inicial mutismo pudimos obtener su propia versión del incidente:

"Yo tenía comprada la Ferrari 512 S que conocieron en Argentina conducida por Possey. Cuando llegué a Daytona, me encontré con que estaba toda desarmada. Fue entonces cuando "Coco" Chinetti me ofreció que corriera con él en el prototipo, siempre y cuando le pagara 3.000 dólares por el derecho. Yo le dije que estaba loco. Al día siguiente me pidió sólo 1.500 dólares y le volví a decir que yo no pagaría nada por correr la 312 y que tampoco les compraría la 512 S porque no la habían dejado en condiciones tal como habían prometido. Entonces me dijo que no les podía hacer eso, que la 512 S me la tendrían lista para Sebring y que si yo prometía seguir en pie con la operación de compra ellos me dejarían correr gratis en el prototipo 312 en Daytona".

—Eso supongo que estaba comprendido en el papel que le vi firmar el jueves antes de la carrera junto a "Coco" Chinetti. ¿Por qué se negó entonces a contestarme con qué auto correría en Daytona, cuando lo observé examinando el auto de García Veiga?

Le pregunta le cayó un poco de sorpresa, pero respondió: **"Bueno, yo no sabía que me había estado mirando firmar el papel. No era exactamente un contrato sino un compromiso para dejar vigente el asunto de la 512 S. Si me negué a contestarle que en realidad me habían ofrecido correr en el prototipo es porque Coco Chinetti me pidió que no dijera nada hasta que él se encargara de serenar las cosas y convencerlo a García Veiga".**

—Siendo que tenía entonces asegurado su lugar junto a Chinetti y García Veiga para compartir la conducción de la Ferrari, ¿por qué no corrió?

"Yo sólo había dado dos vueltas y a poca velocidad en el prototipo. La verdad es que no conocía la máquina y no me habían dado hasta entonces mucha chance de practicar. Correr junto a Coco Chinetti no me hacía mucha gracia porque sé que es bastante lento, pero

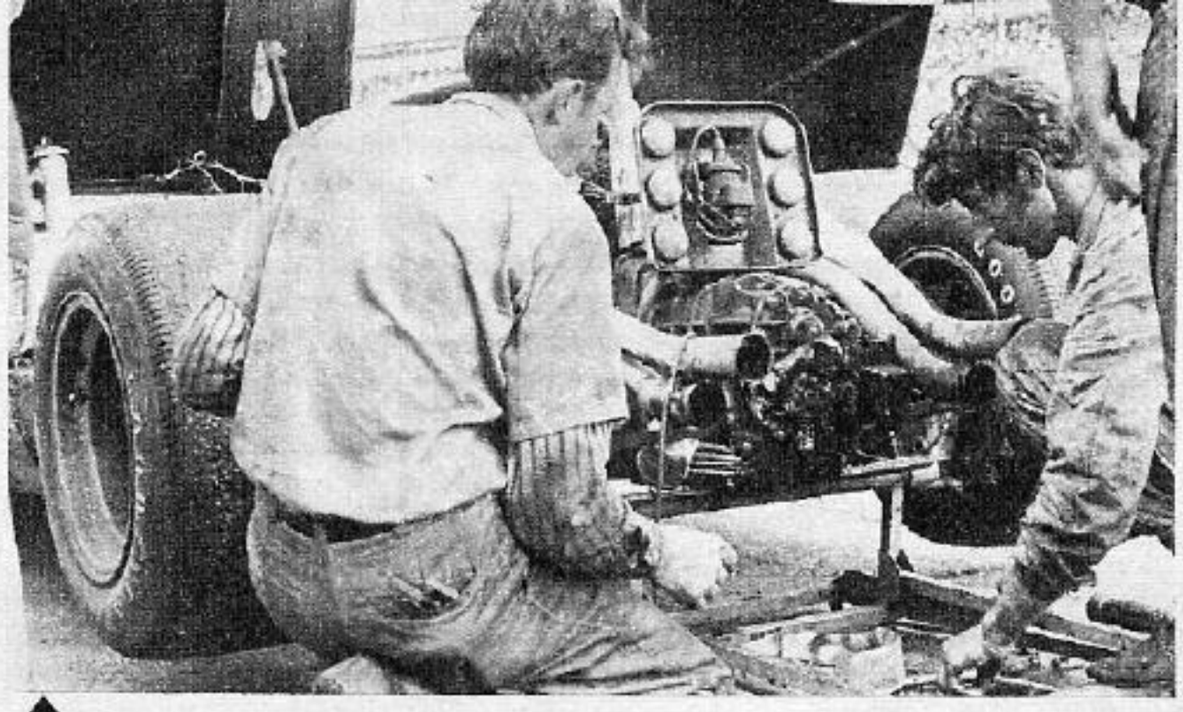
Buen viaje y felices vacaciones



CHAMPION S.A. CORDOBA 2766 - BUENOS AIRES

en cambio sabía que con García Veiga las cosas eran distintas porque él maneja bien. El viernes por la noche lo pensé con calma. Si corría, sabía que me tocaría el turno cuando ya fuera de noche, después que García Veiga y Chinetti hubieran andado un buen tiempo. Me iba a encontrar entonces con un auto desconocido y tomándole la mano en la oscuridad. Además sabía bien que el ambiente no era precisamente calmo y que ustedes (los argentinos) estaban bastante enojados. Al final me dije: para qué buscar líos, me quedo de a pie y se acabó".

Cuando el avión ya llegaba al aeropuerto La Guardia, el inglés terminó la charla con una ácida referencia hacia el club YPF: "Me trataron muy mal. Creo que si me hubiera caído muerto delante de esos señores, ni se habrían tomado el trabajo de mirarme. Además, cuando Fangio me contrató me aseguró que me pagarían en dólares. Cuando llegó el momento de arreglar cuentas la entrega fue en pesos argentinos. Para los del Club YPF parece que palabras y contratos no valen nada. Como si fuera poco, después vino la descalificación, que sinceramente creo fue injusta. Menos mal que pude vender el McLaren en un precio razonable a Formisano".



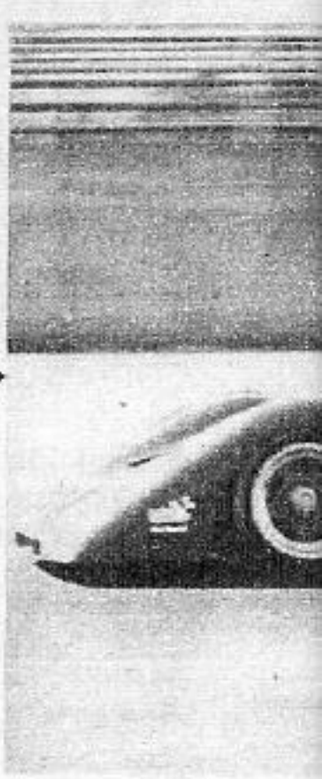
Los mecánicos miran la caja herida de la Ferrari 312 de García Veiga-Chinetti, pero al parecer sin preocuparse mucho porque no la repararon y el auto quedó detenido hasta el final de la carrera.

DAYTONIANAS

Posey y Revson tenían asignada la niña mimada del equi-

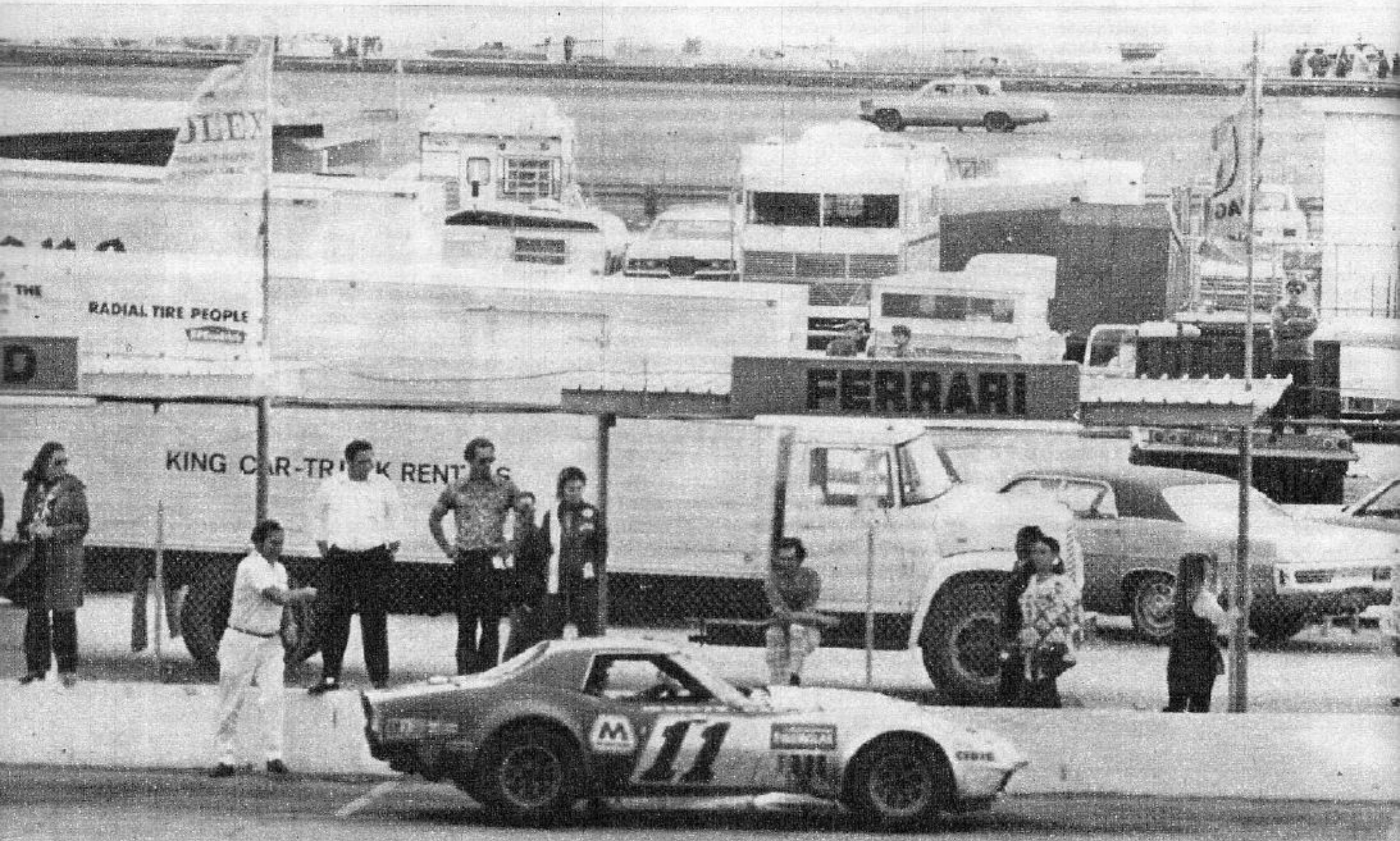


García Veiga junto al argentino Norberto Mastandrea, quien nuevamente probó fortuna con su Camaro. Esta vez tuvo que abandonar. Mastandrea volvería a radicarse en la Argentina.



La Ferrari Sunoco del team regenteado por Roger Penske demostró unas condiciones notables. Obtuvo el número 1 en clasificación y pudo ganar la carrera.

Este Corvette fue el cuarto clasificado y ganador de su categoría (GT). Siete litros y muchos, muchos HP.



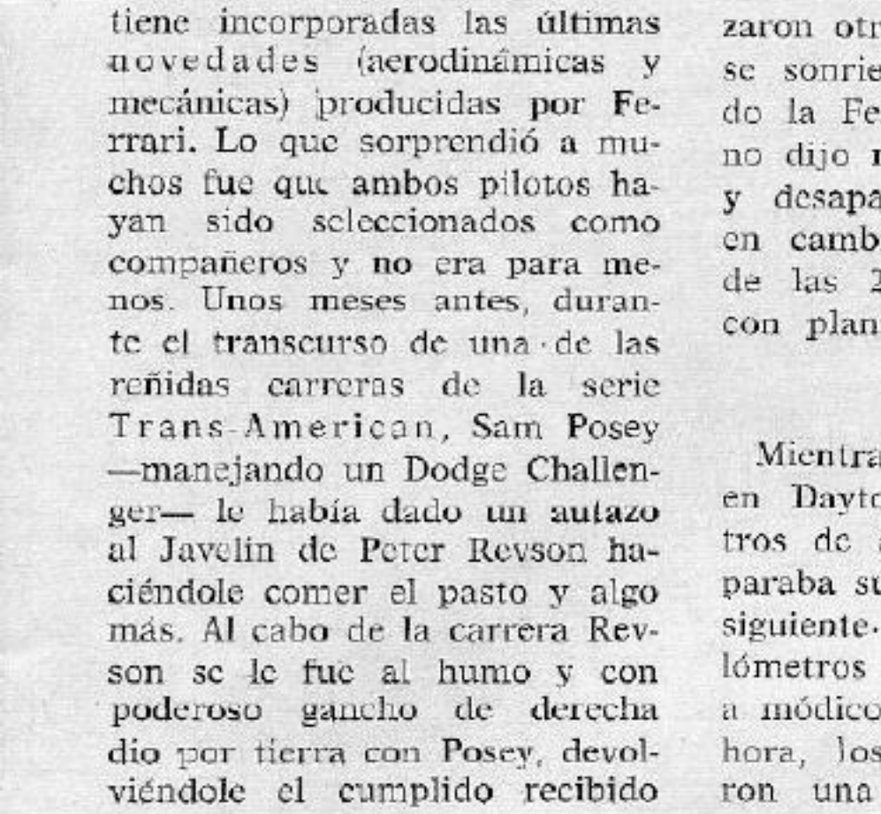
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

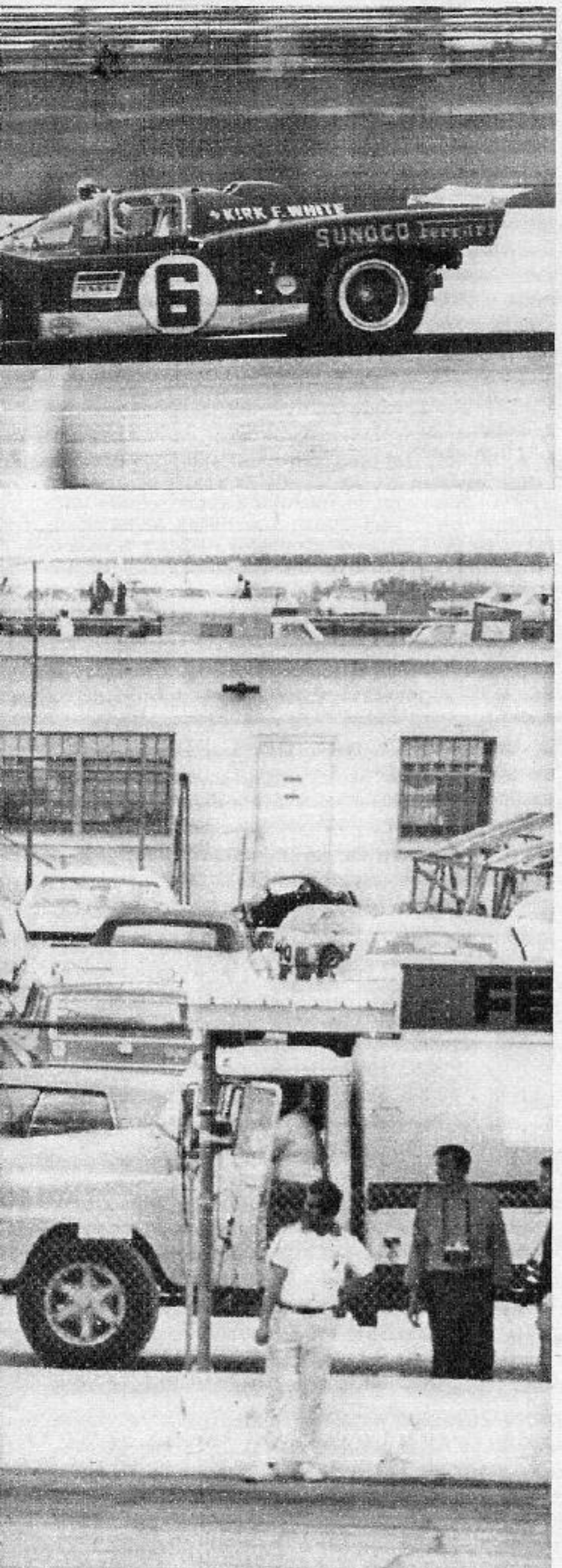
po de Chinetti. Una 512 denominada M en lugar de S, porque tiene incorporadas las últimas novedades (aerodinámicas y mecánicas) producidas por Ferrari. Lo que sorprendió a muchos fue que ambos pilotos hayan sido seleccionados como compañeros y no era para menos. Unos meses antes, durante el transcurso de una de las reñidas carreras de la serie Trans-American, Sam Posey —manejando un Dodge Challenger— le había dado un autazo al Javelin de Peter Revson haciéndole comer el pasto y algo más. Al cabo de la carrera Revson se le fue al humo y con poderoso gancho de derecha dio por tierra con Posey, devolviéndole el cumplido recibido en carrera. Compartiendo la Ferrari en Daytona no protagonizaron otra pelea, pero tampoco se sonrieron demasiado. Cuando la Ferrari claudicó, Revson no dijo ni siquiera hasta luego y desapareció del box. Posey en cambio se quedó el resto de las 24 horas, colaborando con planilleros y mecánicos.

Mientras la carrera finalizaba en Daytona, a pocos kilómetros de allí, la Apolo 14 preparaba su viaje espacial. Al día siguiente, a más de 250.000 kilómetros de la Tierra y viajando a módicos 3.800 kilómetros por hora, los astronautas incluyeron una pregunta inesperada en el vaivén de información técnica: ¿Quién ganó las 24 Horas de Daytona? Por cierto que esta vez el triunfo de Porsche brilló bien alto.

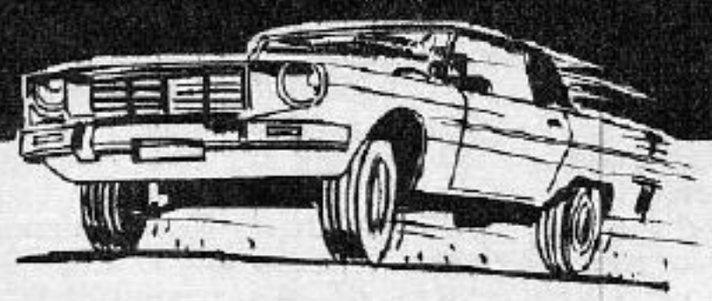
Un Porsche Targa fue elegido como "pace-car" para indicar el camino de los 48 participantes de las 24 Horas, que contó esta vez con una concurrencia de más de 30.000 espectadores, todo un record para Daytona, ya que allí son las carreras de Stock Cars las que realmente reúnen público. En tal sentido, el plato fuerte tendrá lugar este mes con la realización de la decimocuarta edición de la "Daytona 500" y por primera vez en la historia, un auto sport (un Porsche 914-6) será usado como "pace-car" para una carrera de Stock Cars de primera línea.

Marito García se quedó con las ganas después de ver tantos fierros de cerca y no poder subirse a dar una vuelta. Mientras se conversaba sobre la posibilidad de que el Nene García Veiga reaparezca en el Campeonato Mundial de Marcas en la próxima prueba del calendario (Las "12 Horas de Sebring", el mes de marzo), Marito sondeaba por su parte la apertura para una plaza vacante en algún sport de marca para la citada prueba.





"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO



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

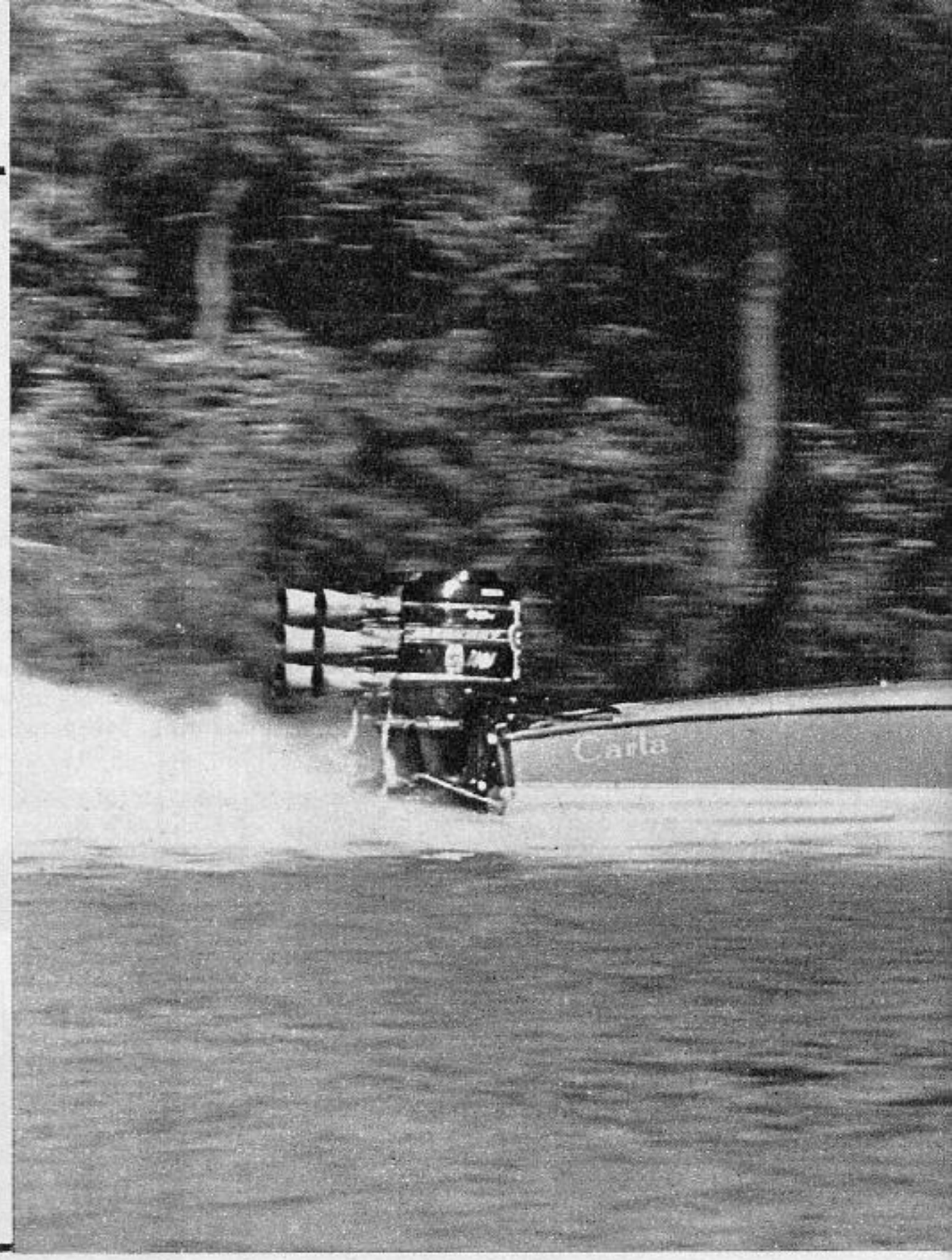


AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

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

motonáutica

BATACAZO EN EL CLASICO



Esta vez los pronósticos no valieron. La competencia San Fernando - Carmelo (R. O. U.) - San Fernando fue ganada por una embarcación de la clase TB. El triunfador se llama José Pini. La cinta azul fue para Alberto Regnicoli

Si hay una prueba que pueda considerarse como el verdadero clásico del calendario nacional de motonautica, ésta es sin dudas la carrera San Fernando-Carmelo (R.O.U.) - San Fernando.

Con la de este año —disputada el sábado 30 de enero pasado— ya van siete ediciones de esta competencia que suele nuclear siempre a un elevado y calificado grupo de pilotos y embarcaciones y para no ser excepción, se dieron todas las circunstancias para que el G.P. de Turismo Motonáutico a Carmelo (R.O.U.) 1971, fuera un éxito, tanto por lo nutrido de sus participantes como por las alternativas de la competencia en sí.

El día se presentó realmente hermoso, con mucho sol y bastante viento, del S-SE, lo que provocó marejada apreciable, sobre todo en el cruce del Uruguay, tanto es así que la etapa de regreso debió largarse desde la prefectura de Guazucito, es decir de "este" lado del Uruguay. El estado del recorrido, con todos sus baches y lomos de burro móviles, hizo que se plantearan alternativas no muy previstas y que el promedio bajara ostensiblemente, lo que a su vez determinó que el handicap fuera ganado con puntaje no muy alto (casi 10.000 puntos menos que la edición del año pasado).

El ganador fue José Pini quien a bordo de la "Tahutah" (casco Codinet-Mercury 50 HP) hizo una muy destacada labor, muy veloz dentro de sus posibilidades, y por las circunstancias acotadas, pudo hacer valer su regularidad de marcha para establecer los 32.828 puntos que lo hicieron erigirse en ganador absoluto del Indice de Performance, es decir de la general de la competencia.

La cinta azul fue —cuándo no— para el popular y veterano Nato Alberto Regnicoli que con el catamarán Carla (dos Mercury 125 HP ya carrereados durante la temporada pasada) promedió 95,554 km/h, promedio algo inferior a la edición anterior.

Otra labor destacable fue la de Germán Barbot quien triunfó en su clase (XI) piloteando una de las tantas Chitas que en el mundo han sido, la XXII, que le permitió hacer el nada despreciable tiempo de 1h 54m 39s para el recorrido total.

Uno de los candidatos de fierro para ganar el Indice de Performance era Néstor Sarthou, pero su candidatura se tomó el olivo juntamente con una biela de su Mercury 125 HP la que coquetamente decidió tomar un poco de aire en el Naranjo en el tramo de ida. Otro abandono lamentado fue el de Jorge Regnicoli quien estrenaba en su Orca el novísimo 145 HP cuatro cilindros en "V" de Johnson. Al pretender esquivar una línea de pesca, la lancha se clavó de costado en la marejada embarcando mucha agua, que entre otras cosas anegó el motor. Pedro Soriano, recordman sudamericano de velocidad, tampoco pudo llegar a término, ya que a muy pocos kilómetros de la largada abandonó por venida a menos de su F-100.

VII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MOTONA

Club Motonáutico Argentino

CLASIF

Indice de performance: Trofeo Challenger

Pos.	Nº	Embarcación	Timonel	Puntos
1º	TB 39	"Tahutah"	José Pini-Héctor Bonifacc	32.828
2º	XI 1	"Chita XXII"	Germán Barbot	32.251
3º	TB 28	"Changuita II"	Oscar Botti-Alberto Dlinkevicius	30.529
4º	XD 80	"Cadorcha II"	Emilio López	29.073
5º	TD 68	"Bandolera II"	Eduardo Romero Oneto-Carlos Méndez Casariego	28.586
6º	XG 11	"María Marcela II"	Alberto Vega-José Panapucci	26.601
7º	XS 181	"Semillita IV"	Fernando J. Barbot-Fernando J. Barbot (h)	23.760
8º	XJ 12	"Aries"	Ricardo Viaggio	22.619
9º	XJ 71	"Orion II"	Ricardo Muñoz de Toro	22.399
10º	TB 23	"Alcatraz"	Justo Daray-Carlos Lavalle	21.197

CLASE ARGENTINA TURISMO - Categoría TA hasta 45 HP.

1º	TA 3	"Capraia"	Juan C. Corte	3h. 56' 28"
2º	TA 7	"M. Ciunéutica Gema"	Avelino Mazza	4h. 08' 31"

CATEGORIA TB hasta 60 HP

1º	TB 39	"Tahutah"	José Pini	2h. 27' 13"
2º	TB 28	"Changuita II"	Oscar Botti	2h. 37' 20"
3º	TB 23	"Alcatraz"	Justo Daray	2h. 57' 25"

CATEGORIA TD hasta 105 HP

1º	TD 14	"Tijuana"	Horacio González García	2h. 16' 37"
2º	TD 68	"Bandolera II"	Eduardo Romero Oneto	2h. 17' 20"

CLASE ARGENTINA GRAN TURISMO - Categoría XD

1º	XD 9	"Melody III"	Julio Jáuregui Lorda	2h. 20' 08"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el que se negó persistentemente a levantar las vueltas necesarias como para andar discretamente.

Buena carrera hizo Néstor Sarthou con su racer "Melange". Este aparato es un casco de Mojarra modificado en el que el cockpit fue desplazado hacia proa a la más pura usanza hidroplano y se le adosó en su espejo un forzudísimo Mercury 135 fuera de borda. El no muy ortodoxo equipo anda realmente fuerte en lo liso, ya que su velocidad está muy cerca de los 138 km/h. No obstante sus nada favorables condiciones marineras pudo hacer un total de 2h 15m 13s, que habla a las claras de las dotes de su timonel.

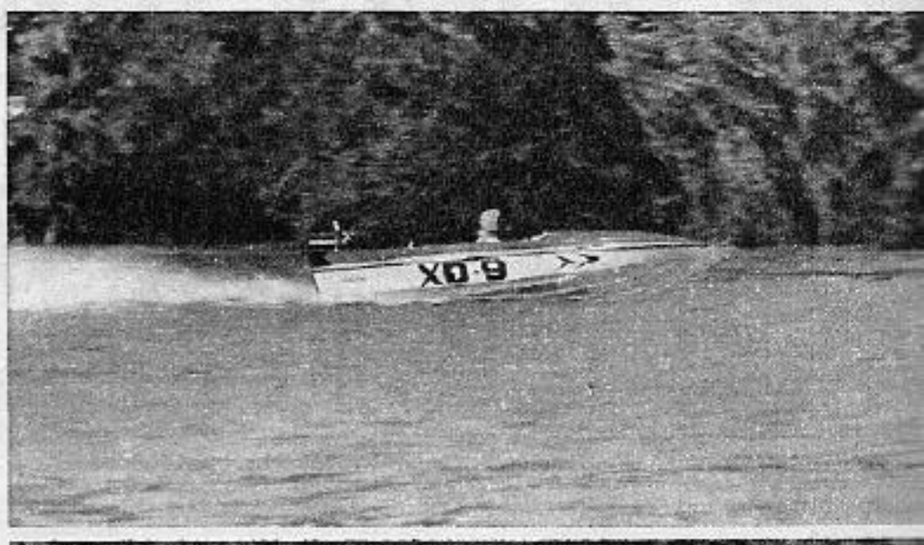
por N G



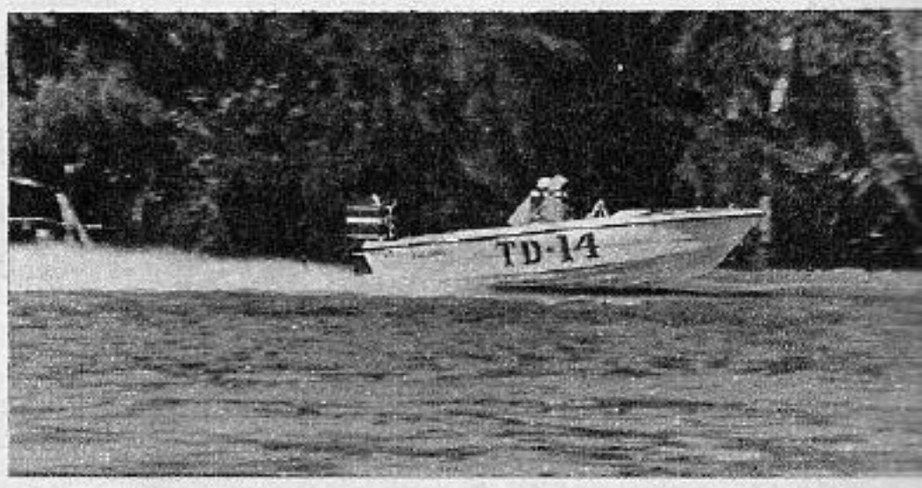
El que se llevó las palmas grandes. José Pini en sus épocas de la clase Paseo. La lancha es un Cadinet-Mercury 50 HP.



El ganador de la clase Gran Turismo XD. Julio Jáuregui Lorda; lancha "Melody III" impulsada por un Mercury 50 HP.



Turismo hasta 105 HP. Fue triunfador Horacio González García con "Tijuana".



El Carla con el Nato Regnicoli pata a fondo rumbo a Carmelo. Promedió entre ida y vuelta algo más de 95 km/h.

UTICO SAN FERNANDO-CARMELO (R.O.U.)-SAN FERNANDO

- Aguas del Delta - 30-1-71

CACION

Partido de San Fernando y Gino Regnicoli

2º	XD 80 "Cadorcha II"	Emilio López	2h. 26' 49'
3º	XD 4 "Lunga II"	Carlos A. Buchele	2h. 28' 16"

CATEGORIA XG

1º	XG 11 "María Marcela II"	Alberto Vega	2h. 22' 40"
2º	XG 1 "Huayra II"	Marcelino García	2h. 32' 19"

CATEGORIA XI

1º	XI 1 "Chita XXII"	Germán M. Barbot	1h. 54' 39"
2º	XI 4 "Laureana VI"	Lucio O. Morales	2h. 23' 18"

CATEGORIA XJ

1º	XJ 71 "Orion II"	Ricardo Muñoz de Toro	2h. 06' 15"
2º	XJ 12 "Aries"	Ricardo Viaggio	2h. 13' 40"

CATEGORIA X5

1º	X5 181 "Semillita IV"	Fernando J. Barbot	2h. 15' 13"

CLASE RACER - Categoría ON

1º	ON 12 "Melange"	Juan C. Sarthou	2h. 15' 13"

CATEGORIA FUERZA LIBRE

1º	112 "Carla"	Alberto S. Regnicoli	1h. 40' 28"

CINTA AZUL - Trofeo "La Razón"

1º	"Carla"	Alberto S. Regnicoli	1h. 40' 28"

Promedio: 95.554 km/h.

IME

INSTITUTO DE MECANICA ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos
Inscribase

IME

NUEVA DIRECCION:
M. R. Trelles 2349 - Capital T. E. 58 - 8110
(A 1 cuadra de Av. San Martín y Jonte)

Siga encuadernándola a todo lujo

Enciclopedia de los Animales

(Ya salieron las tapas del tomo Segundo)



Pídalas a su proveedor de revistas!
En hermético sobre de
polietileno y todo lo necesario
para encuadernar su Segundo Tomo de
"Enciclopedia de los Animales",
correspondiente a los fascículos 21 a 42.

Precio:
$ 6

La primera gran coproducción internacional de Editorial Abril (Argentina), Noguer (España), Rizzoli (Italia) y Larousse (Francia).

ENCICLOPEDIA
de los
ANIMALES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA



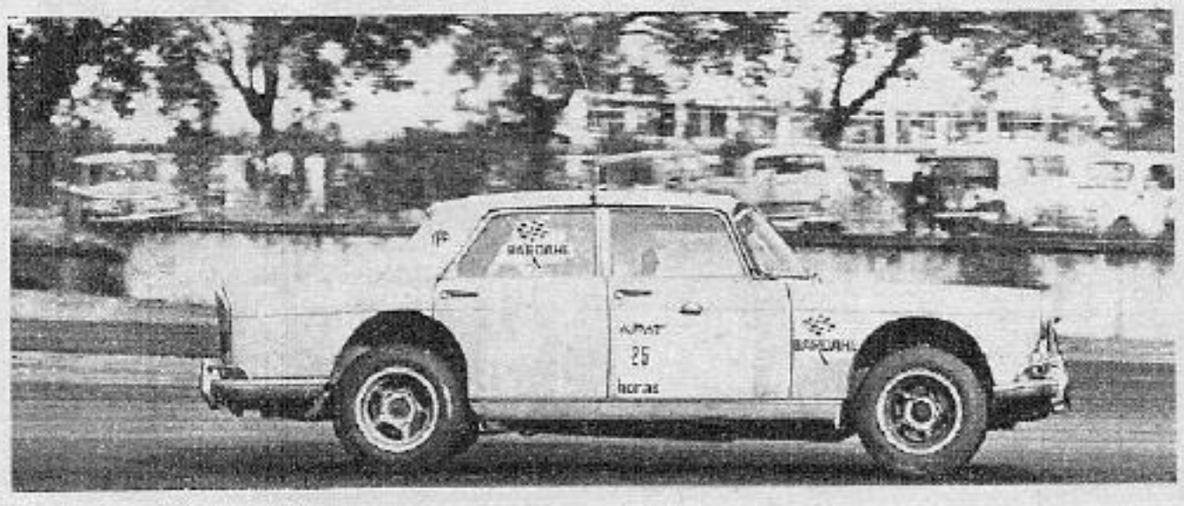
UN TURCO EN LA MONTAÑA

En poco tiempo estará listo el Falcon con el que Nasif Estéfano competirá todo el año en la Categoría Turismo de Carretera. La primera carrera que prevé el calendario es en Tucumán, los pagos del Turco, donde piensa debutar con el mismo. Parece ser que el bichito le picó fuerte luego de estudiar el calendario y observar que habrá varias carreras de montaña.

Nasif: TCA en su Tucumán querido.

NI 24 NI 25 NI 26

La CADAD denegó definitivamente el pedido de cambio de fecha solicitado por la Asociación de Pilotos de Turismo para llevar a cabo la organización de las 25 Horas de Turismo. De tal forma la carrera quedaría suspendida al parecer por tiempo indeterminado.



26 Horas: nada, por tiempo indeterminado.

DE CADENET COMPRA

En su paso por la Argentina, Alain de Cadenet hizo una buena cosecha de autos antiguos. Entre los aparatos que se llevó, se cuentan la Maserati 4000 que fuera de Pascual Puopolo y que anteriormente la corriera Raúl "Polenta" Riganti. La transacción del aparato se hizo previo pago de 40.000 dólares por parte del inglés. También compró la Ferrari 5.000 con la que José Froilán González ganara las 24 Horas de Le Mans en 1954 en pareja con Maurice Trintignant. Lo interesante de las compras realizadas por de Cadenet es el hecho de que no los va a utilizar para ser exhibidos en un museo particular sino que los va a correr en las competencias que se llevan a cabo en Inglaterra para autos de modelos, perimidos y donde se ofrecen excelentes premios. "Compro la Ferrari y la Maserati —declaró De Cadenet— porque en Inglaterra hay un Jaguar al cual no se le puede ganar con nada. Creo que con estos dos autos voy a poder ganarle". Mientras estuvo en Buenos Aires, De Cadenet circuló por innumerables reductos de anticuarios automovilistas donde entre otros se interesó por el Alfa Romeo de Bucci que está convertido en biposto y por un Ferrari berlinetta propiedad de Agustín Somonte, pero ambos autos no le llamaron la atención como para comprarlos debido a que según opinaba no tenían la performance necesaria como para ganar en sus respectivas categorías.

REPUNTE DE UN INGENIERO

Se encuentra en pleno período de recuperación, luego del accidente que sufriera, el ingeniero Rafael Sierra (presidente honorario de la popular agrupación Peña La Idea Fija) en esta capital. Los amigos más allegados han comenzado la colecta para obsequiarle una beca en una conocida escuela de conductores luego de su triste vuelco en la S del Velódromo.



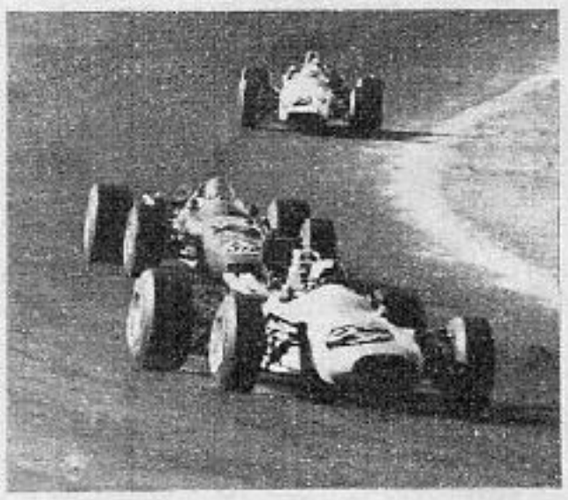
Rafa Sierra: Se pegó. Ya pasó.

AYARZA GARRE EN EUROPA

Juan Ayarza Garré, hombre de Chivilcoy y piloto oficial de radiadores Prats en TCA con Torino Liebre I y medio, viaja a Europa para estudiar sistemas de ventas de embotelladoras, debido a su ocupación en la fábrica Supertap de Chivilcoy. El hombre viajará a Europa y se radicará en España durante cuatro o cinco meses. En ese interín piensa en ver algunas carreras de F. 1 y seguir en lo que más pueda al equipo de F. 2 del ACA. Cuando vuelva a la Argentina retomará la ruta con su TCA.

EQUIPO ACA DE ACA

Rafael Sierra confirmó los cuatro integrantes del equipo del Automóvil Club Argentino para F. 2 nacional: Osvaldo Bessia, Rubén Bulla, Raúl Kissling y Esteban Fernandino. De los cuatro solamente dos serán —a nuestro criterio— los que conducirán los autos durante 1971. Osvaldo Bessia y Rubén Bulla son los estables, mientras que Kissling y Fernandino, a pesar de estar confirmados, depende de ellos si seguirán en los F2 oficiales. Kissling por problemas familiares podría dejar el automovilismo activo y Fernandino está muy abocado a SP. Por otro lado se está terminando un tercer auto que será muletto y probablemente también compita reforzando el trabajo de los otros dos.



Equipo ACA: Bessia-Bulla, sí; Kissling-Fernandino, hummmm.

POR FIN EL 128

El 12 de marzo podremos ver finalmente el ansiado Fiat 128 que será presentado en Buenos Aires como absoluta primicia. El nuevo aparato de Fiat será equipado con cubiertas Pirelli Cinturato producidas en el país y saldrá a un costo de $ 1.380.000. Algunas de las características técnicas del nuevo Fiat 128 son las siguientes: Distancia entre ejes: 2,448 m; Trocha delantera: 1,308 m; Trocha trasera: 1,313 m; Motor: 4 cilindros, 1.116 cm³, 8,8:1 de relación de compresión, 63 HP, tapa de cilindros de aluminio, 5 bancadas, válvulas a la cabeza. Embrague: monodisco en seco; Caja de velocidades: 4 marchas de avance y marcha atrás, palanca al piso; Trasmisión: en las ruedas delanteras mediante semiejes unidos al grupo diferencial y a las ruedas mediante juntas homocinéticas; Velocidad máxima: 135 km/h. Indudablemente, este auto será uno de los más revolucionarios que se hayan presentado hasta el momento en el mercado argentino, debido principalmente a la ubicación trasversal del motor y a su performance.

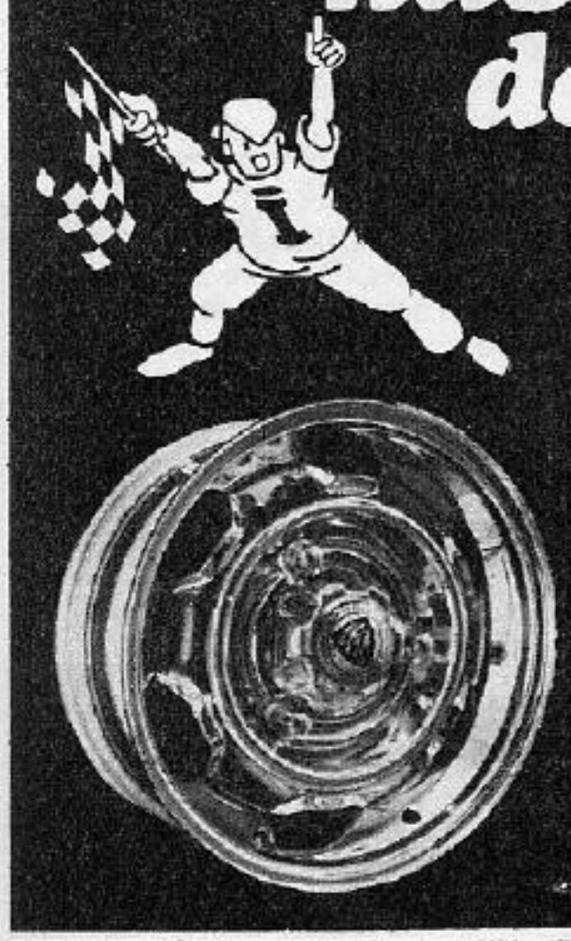
RENAULT 12, R 12 GORDINI Y EL GORDINI ACTUAL

IKA-Renault está trabajando a mil por hora para lanzar al mercado el Renault R12. Se comenta que a fines del mes de marzo estarían en la calle las primeras unidades. Por el momento hay un R12 construido en el país que circula a mucha velocidad por la avenida General Paz realizando pruebas de consumo y resistencia. A esta altura del partido ya se comenta la posible fabricación del Renault R12 Gordini para fines de este año. Lo que no sabemos es si se hará tal cual en Francia, o sea con el motor 1.600 cm³ y la caja de cinco marchas.

Una vez que el R12 salga a la venta se dejaría de fabricar el Renault 850, mientras que los R4, R4S y Gordini continuarán fabricándose como hasta el momento.

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

nueva línea deportiva '71



DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS ANCHOS
CROMADO GARANTIDO
Fabricantes
INDARA S.R.L.
SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166
80025 - ROSARIO

toda la línea repuestos y accesorios legítimos e importados





AUTO UNION
D.K.W.
AUTOGOL S.R.L.
3 de febrero 1563 T.E. 45364 Rosario

PHILIPS AUTORADIO
viva el sonido
póngale philips a su auto



AUTO RADIO
maica
distribuidor en rosario
Pte. Roca 1686
T.E. 27553

TOQUECITOS

EQUIPO MALPACHE

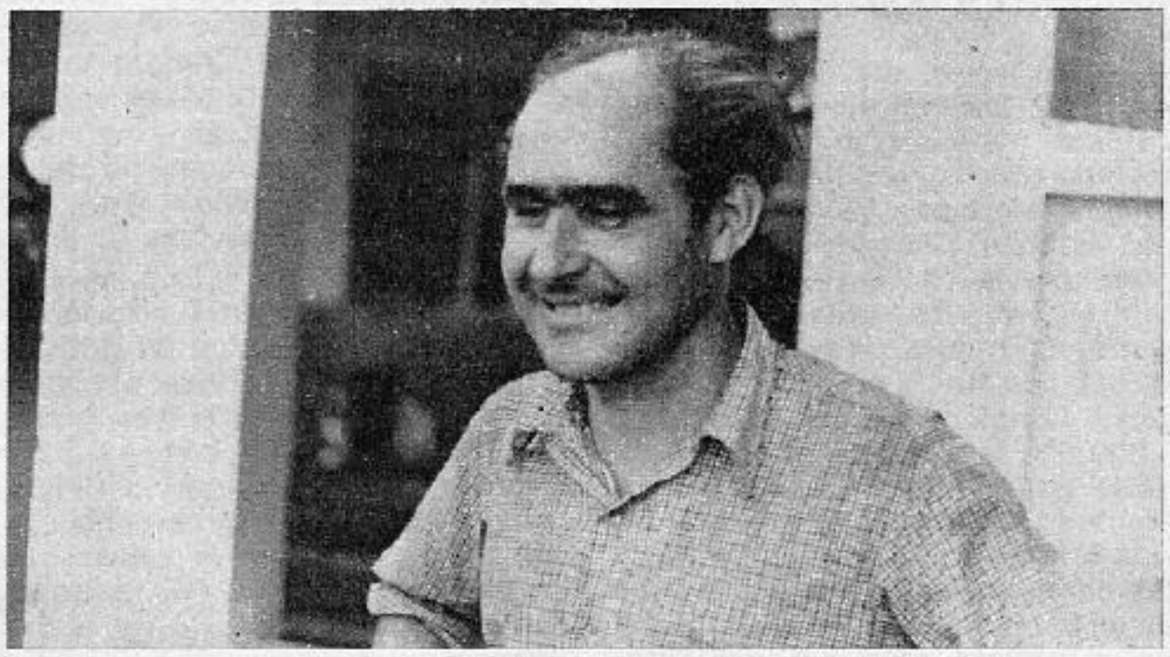
Se puso definitivamente en marcha el equipo que integrarán esta temporada César Malnatti y Roberto Pachelo. Esta semana D'Angelo, el preparador del team, tomará posesión del nuevo taller donde de inmediato comenzará la preparación de los motores y otro casco de Torino.



Pichín Malnatti: un Malpache cualquiera da en la vida.

CICARE AL AGUA

Augusto Ulderico Cicaré, el hombre de Polvaredas, estaría comenzando a proyectar sobre su motor de cuatro cilindros en V, originariamente construido para un DKW 1000, una versión marinizada que sería colocada sobre un casco Bordiga. Probablemente el motor se constituya en uno de los más interesantes y adaptables de la actualidad náutica.

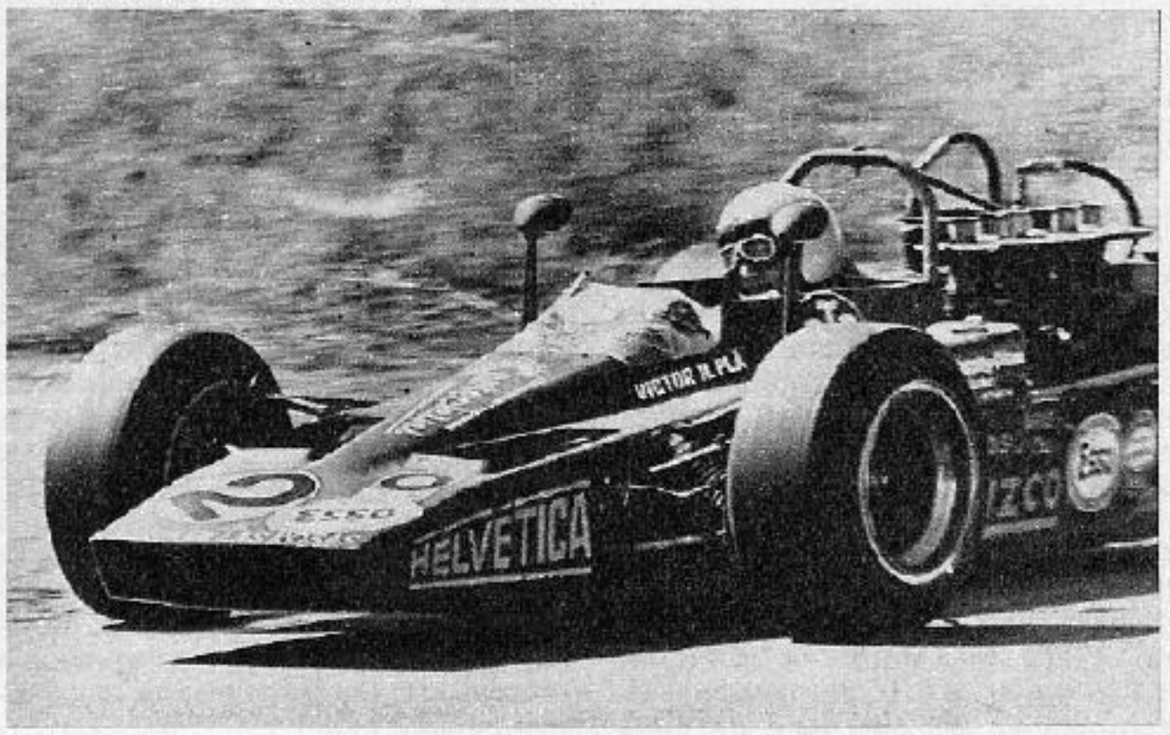


Hacedetodounpoco Cicaré: motor marino también.

PLA: RAFAELA F1 Y TCA

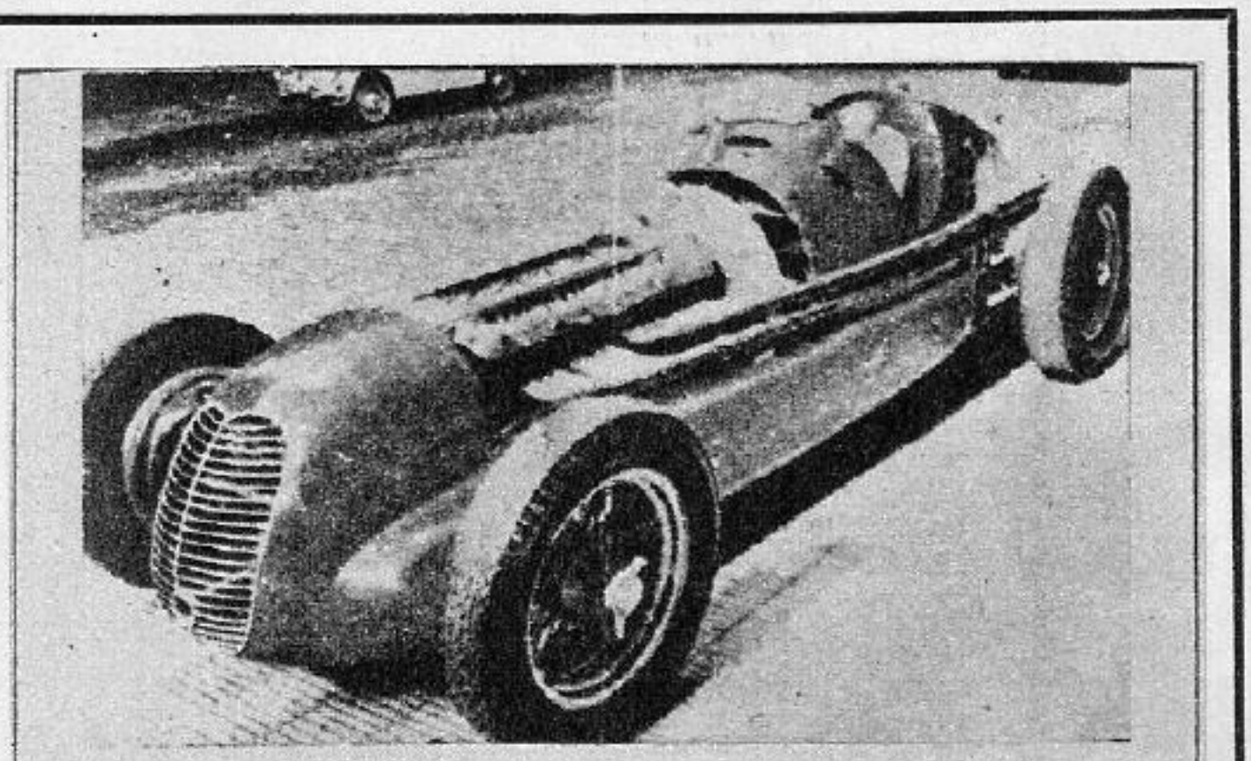
Víctor Hugo Plá correrá este año también en TCA. Dentro de unos días comenzará en Las Rosas la construcción del auto; será por supuesto un Chevrolet. Al Bravi F. 1 se le están haciendo algunas mejoras, especialmente en las suspensiones. El auto seguirá en uso en este año, probablemente propulsado por mecánica de Moisello, o sea fierros de Froilán González.

Plá: Mejorar el F. 1 y también TCA.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE BOCINA



E' IN VENDITA Maserati « 8CL » 3 litri, 450 CV con compressore, del 1937, unico modello al mondo in perfetto stato di conservazione, usato in importanti competizioni. Scrivere a:
dr. Silvio Tricerri, Avenida Libertador, Acassuso, Partido de San Isidoro, Provincia de Buenos Ayres, Repubblica Argentina.

Hace poco tiempo apareció en la revista italiana "Quattroruote" un aviso muy especial. Se ofrecía en venta un monoposto del que sólo existen dos en el mundo: el Maserati 8 CL 3 litros 32 válvulas. La cosa no tendría mayor importancia —para nosotros— si no se leyera al pie del recuadro la dirección del vendedor (mal escrita) en una localidad suburbana de Buenos Aires. Quien la ofrecía era el señor Silvio Tricerri, pero el coche no era otro sino el de Pascual Puopolo. Pero el aviso parece que no vendió al Maserati —seguramente por la imprecisión de las referencias del vendedor— y recién el negocio y la inminente exportación del magnífico aparato se consumó con la visita de los corredores extranjeros el pasado mes de enero. Alain de Cadenet pagó una fuerte suma de dólares (40.000) para llevárselo.

El negocio lamentable no termina allí, porque simultáneamente se concretó otra venta gracias a la cual se irá también de nuestro país la Ferrari 5 litros con la que Froilán González ganara las 24 Horas de Le Mans de 1954. (Unico argentino que ganó la famosa carrera).

Cada uno es dueño de hacer con sus propiedades lo que se le antoje. Este es un planteo social, político y filosófico que para refutarlo bastaría con citar apenas un par de teorías aplicadas en el logro de soluciones más efectivas —dentro de esos terrenos— en el mundo moderno. Sin sumergirse mucho en la profundidad de estos campos hay que recordar simplemente la palabra evangélica sobre la relatividad de la propiedad.

La Maserati que era propiedad de Pascual Puopolo (la corrió en muchas carreras) había sido comprada en gran parte por el aporte popular recibido mediante funciones benéficas, por ejemplo, en el Luna Park, para que el querido "Polenta" Riganti se fuera a correr las 500 Millas de Indianápolis. Eso es su valor local (es el coche más valioso que existía en la Argentina) exclusivo si se quiere, y nuestro. Pero también en el sentido universal el valor de este auto como pieza única es enorme (hay uno solo más, similar, en el Museo del Circuito de Indianápolis y perteneció a Wilbur Shaw, quien lo hizo triunfar en las 500 Millas). Se nos ocurre compararla con un elemento de inmenso valor artístico o cultural cualquiera: a lo mejor con una Venus de Milo, una Victoria de Samotracia o una Gioconda que fuera vendida por un país (en última instancia) tentado por una fuerte pila de dólares. La culpa es de todos. Es una lástima, los coches de gran valor que tenemos se siguen yendo impunemente en una medida indirectamente proporcional a la pasión, la curiosidad y el interés que existen por el automóvil y el automovilismo actualmente en la Argentina.

Un lamento más. Chau, Maserati; addio, Ferrari ganadora de Le Mans. Las despedidas siempre son tristísimas. Pero no sirve de nada llorar cuando uno tiene la culpa.

en rosario corsa
López Puccio S.R.L.



MICROCARGADOR DE BATERIAS
FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES
EDUARDO A. POLONI e HIJO
SALTA 1574
T.E. 22743 ROSARIO

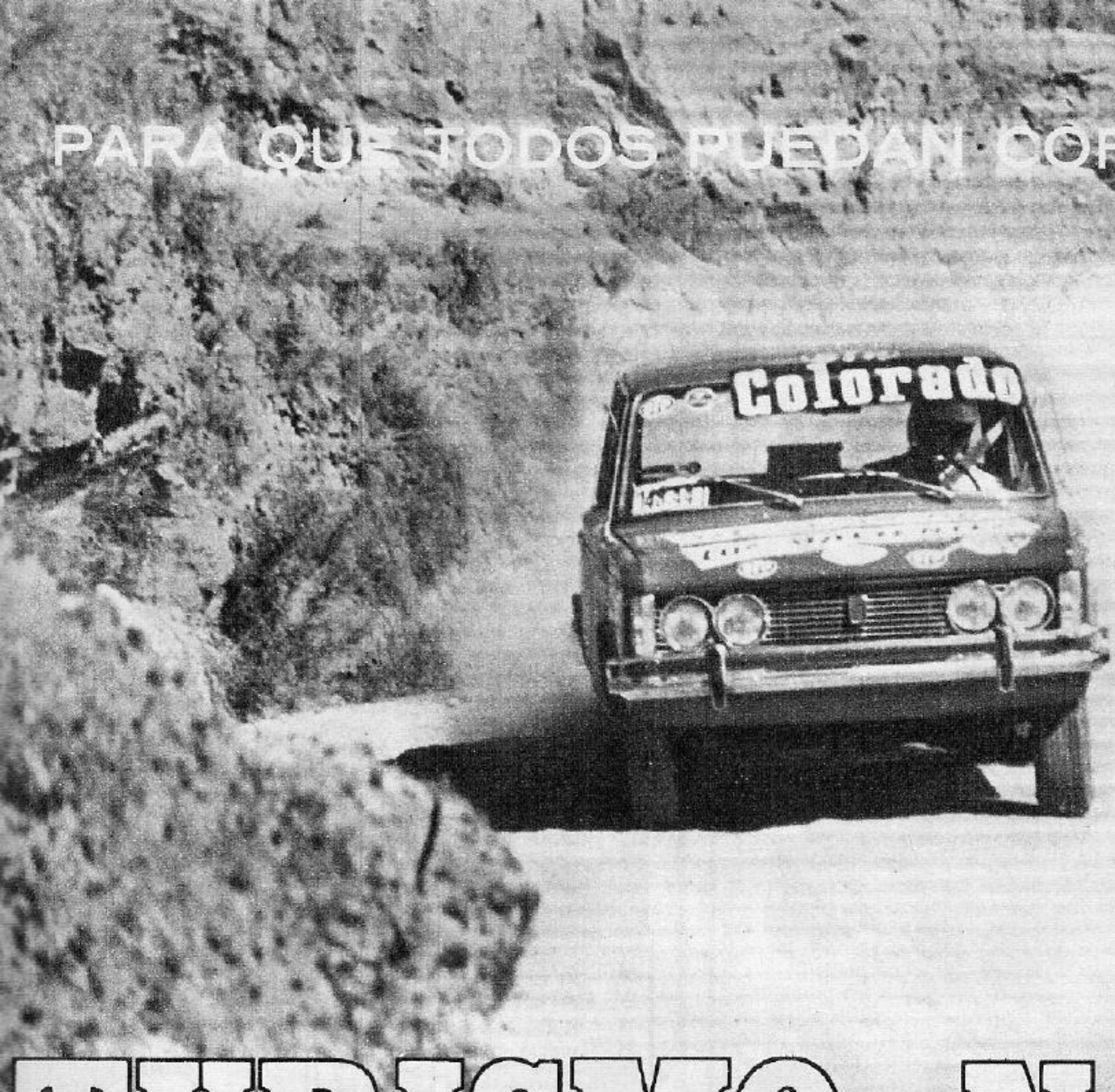
EXPOSICION PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES
PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS
PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051
ROSARIO.

PEUGEOT
SU SERVICE
ALEMFRAN S.R.L.
MAIPU 2339 T.E. 80855 ROSARIO

repuestos y accesorios
DKW FIAT ISARD DE CARLO PEUGEOT
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT N.S.U
MILTON JORGE BARBAGALLO
PRODUCTOS ROBERT BOSCH
ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 270 T.E. 39-4522 ROSARIO

escape metal
para ENTENDIDOS
ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL Y METALURGICO
FABRICA DE TUBOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES
LA PAZ 156
T.E. 81-2156
83269 Rosario

PARA QUE TODOS RUEDAN CORRE



TURISMO NACIO

Y por fin se hizo. Habemus Turismo Nacional; la categoría que tanta gente pidió bajo el rótulo de Grupo Uno ya está incluida dentro de la mil y un clases de automovilismo criollo da corsa. Desde la semana pasada, CADAD —previo pago de 150 pesos viejos— entregaba a quien lo solicitase, el flamante reglamento de Turismo Nacional, TN como se lo llamará de aquí en adelante. Después de muchos dimes y diretes seis páginas (6) reglamentan esta categoría eminentemente promocional que quizá sea la más económica de nuestro medio.

En líneas generales es una categoría en la cual pueden competir autos de turismo de serie de una producción de 2.000 unidades anuales en las categorías de hasta 2.000 cm³ de cilindrada y de 500 unidades anuales para los de más de 2.000 cm³ y que tengan por lo menos cuatro plazas. Se dividió en cuatro clases: la A hasta 850 cm³; la B hasta 1.300; C hasta 2.000 y por último la D para autos de más de 2.000 cm³.

El criterio aplicado para la confección de este reglamento sin lugar a dudas está acertado: reducir al máximo posible el costo de un auto de carrera. Por ende lo ideal es limitar la preparación del auto reduciendo de esa manera los gastos del futuro piloto; si bien no se limitó totalmente la preparación de un auto, por supuesto que la cosa está muy restringida de todas maneras. Las pocas libertades que se dieron fueron para dar piedra libre en piezas que por determinadas razones se prestasen a la trampa, ¡bah!, al perro, hablando claro. O por otro lado fuesen de difícil verificación, además de permitir otras cositas que tienen su razón de ser porque reducen costos nada más.

Por ejemplo: el árbol de levas será libre, deberá conservar su alzada original nada más, los resortes de válvulas de embrague y de suspensión si los tuviere y cepillar la tapa de cilindros en un milímetro nada más. El carburador deberá ser el mismo; ni siquiera se podrá cambiar el difusor, aunque sí los surtidores (gicleur). En fin, hay liberalidades que son de difícil comprobación o poco efectivas. Hay que tener en cuenta que en lo posible una o dos horas después de bajada la bandera los autos ya tienen que estar verificados técnicamente.

Muy bien. A nuestro criterio el reglamento es excepcional, no tiene errores de importancia y es una excelente oportunidad para crear una categoría muy económica formada por muchísimos autos. Pero tiene un talón de Aquiles ineludible y lógico, la verificación técnica. CADAD tendrá que formar una Comisión Técnica fija, estable que viaje a cuanta carrera de TN se dispute en nuestro país y haga de cada auto ganador un profundo análisis que determine si está de acuerdo al reglamento o no. Las verificaciones serán de fundamental importancia, ya que de ellas depende la categoría. De lo contrario se corre el riesgo de que suceda lo mismo que en los viejos tiempos del Anexo J. Años en que algunos Peugeot 403 viajaban lo increíble, los BMW cupé tenían HP para regalarle a cualquiera, en fin el jubileo era cosa de todas las carreras y el lema de moda era: **Si vos no me denunciás a mí yo no te denuncio a vos.**

Además hay que mantener constantemente informado al preparador. La ficha de homologación de cada auto deberá ser bien explícita y real, hay que tener en cuenta a los preparadores del interior, en fin, detalles que pueden hacer peligrar a la categoría. Pero repetimos: en general, la reglamentación es perfecta y puede ser solución para muchos que desean un automovilismo bueno y barato. Por supuesto que no ganará cualquiera; quizá sigan siendo los mismos que ahora lo están haciendo en Grupo Dos. Pero lo importante es que no habrá que gastarse un millón de pesos en preparar un auto para clasificarse quinto en una carrerita de Grupo Dos. Simplemente con un poco más del diez por ciento de esa cifra se podrá hacerlo en Turismo Nacional.

Otro detalle interesante: neumáticos de fabricación nacional. Obligatorios en los autos de hasta 2.000 cm³, interesantisi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ma solución que tiene tres ventajas:

1º) Reduce notablemente los costos de ese rubro. Los neumáticos importados, además de que cuesta conseguirlos en ciertos lugares del interior, son hasta tres veces más caros que sus similares nacionales. Aunque sean más efectivos no se justifica usarlos.

2º) Permitirá a las fábricas de neumáticos experimentar mucho y económicamente. Le tiran un juego de cubiertas a un piloto y después de la carrera pueden sacar interesantes conclusiones.

3º) Se puede lograr de una vez por todas que los fabricantes de cubiertas de nuestro país se decidan a apoyar decididamente al automovilismo deportivo. Porque lo que es hasta ahora en términos generales brillaron por su ausencia.

Mejor tampoco se podrían haber elegido las categorías. En la A el Gordini y el Fiat 800 estarán enfrentados.

En la B los inminentes Fiat 128 y Renault R12 parecerá que se van a sacar hasta las uñas. La cosa es muy muy pareja por lo menos en los papeles y pueden llegar a entablarse lindas luchas. En la C continuará la inacabable rivalidad Fiat vs. Peugeot y en la D, la mayor, todo indica que el Torino puede encontrar guerra con sus similares.

Que así sea.

CATEGORIA TURISMO NACIONAL

REGLAMENTO

ARTICULO 1º) VEHICULOS DE TURISMO NACIONAL — DEFINICION. Son vehículos de turismo fabricados en gran serie en el país, cuya documentación de fabricación haya sido aceptada por la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD). En base a esta documentación, será confeccionada una ficha técnica de cada vehículo. Esta ficha técnica tendrá el carácter de ficha de homologación.

La evolución que se produzca en los diferentes modelos será aceptada siempre que no se trate de variantes que afecten la performance del vehículo. En los casos que así fuere, a juicio de CADAD, los mismos entrarán en vigor cuando el fabricante justifique la producción mínima de elementos fijados en las cantidades que indica el Artículo 2º.

Estos vehículos podrán participar en las competiciones, con los límites de las modificaciones y montajes autorizados que se especifican a continuación en el Artículo 4º. Fuera de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada por el desgaste o por accidente no se puede cambiar más que por una pieza de origen rigurosamente idéntica a la que se sustituye.

ARTICULO 2º) FABRICACION MINIMA Y NUMERO DE PLAZAS. Deberá fabricarse un número mínimo de 1.000 unidades para las clases de "hasta 2.000 c.c." y 500 unidades para la clase de "más de 2.000 c.c.". Las cantidades de fabricación mínima fijada, se entiende en ejemplares idénticos en doce meses consecutivos y tener por lo menos cuatro plazas, salvo cuando su cilindrada-motor sea inferior o igual a 700 c.c., en cuyo caso su constructor pueda entregarlos en versión de dos plazas.

No podrán participar modelos con más de 5 años de antigüedad de producción.

ARTICULO 3º) CLASE DE CILINDRADA. Los automóviles serán clasificados según la cilindrada de su motor, en las cuatro clases siguientes:

CLASE "A": Cilindrada hasta 850 c.c.

CLASE "B": Cilindrada de 851 c.c. a 1.300 c.c.

CLASE "C": Cilindrada de 1.301 c.c. a 2.000 c.c.

CLASE "D": Cilindrada superior a 2.000 c.c.

ARTICULO 4º) MONTAJE Y MODIFICACIONES AUTORIZADAS.

a) APARATOS DE ALUMBRADO. Todos los aparatos de alumbrado y de señalización deben estar de acuerdo con los Reglamentos Administrativos del país. Los aparatos de alumbrado que forman parte del equipo normal del vehículo deben ser los previstos por el constructor y deben permanecer conformes en cuanto a su funcionamiento con lo previsto por el constructor para el modelo considerado.

Se deja entera libertad en lo concerniente al vidrio de protección del faro, el reflector y las bombillas.

Se autoriza el montaje de faros suplementarios con la condición de no sobrepasar un total de 6 faros (no comprendidas las luces de posición o de población). En caso necesario podrán montarse por embutición en la parte delantera de la carrocería o en la parrilla, pero las aberturas que fueran practicadas con este fin deberán estar completamente obturadas por los faros.

Se considera como faro toda óptica cuyo haz luminoso crea un rayo de profundidad dirigido hacia adelante (faro cruce-carretera, faro larga distancia, faro antiniebla).

Se autoriza el montaje de un faro de marcha atrás, por embutición en la carrocería si es preciso, pero con la condición de que sólo pueda utilizarse cuando la palanca de cambios está en la posición de "marcha atrás", y bajo reserva de la observación de los reglamentos de policía sobre esta cuestión.

Está prohibido el montaje de faros de techo u otros faros orientables.

Podrán aportarse derogaciones a estas prescripciones con la condición de que éstas estén explícitamente previstas en el reglamento particular de la prueba.

La marca de los aparatos de alumbrado es libre.

b) DEPOSITOS DE CARBURANTE Y DE LUBRICANTE. Deben ser los montados normalmente por el constructor en el modelo considerado. Si para el referido modelo se han previsto normalmente depósitos de capacidades diferentes, no se admitirán más que los que equipen, al menos, al número de vehículos de dicho modelo previsto en el Artículo 2º).

Cuando se realicen carreras de largo aliento, el Reglamento Particular de la Prueba podrá prever la utilización de un depósito de mayor capacidad.

El tipo y emplazamiento del orificio de llenado del o de los tanques de combustible, no deberán ser cambiados.

c) MOTOR. Estrictamente de serie.

Será libre:

a) El árbol de levas, respetando la alzada original de válvulas, medida en las válvulas.

b) Los resortes de válvulas, a condición de respetar el número de origen.

Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original, hasta la profundidad de un milímetro (0,001 m.).

d) CIRCUITO DE REFRIGERACION. Si para el referido modelo están normalmente previstos radiadores de diferentes capacidades, no se admitirán más que los que equipen, al menos, el número de vehículos previsto en el Artículo 2º). Se autoriza el montaje de una cortinilla de radiador.

La marca y el tipo del termostato son libres, pero no puede suprimirse ni cambiarse de sitio.

e) **ALIMENTACION.** No se deberán cambiar ni modificar el/los carburador(es) o bomba(s) de inyección montado(s) normalmente en el modelo autorizado. Sin embargo, está permitido cambiar los elementos que regulan la dosificación de la cantidad de carburante admitida en el motor, pero no cambiar el/los difusor(es) original(es) del carburador. El filtro de aire será el original de fábrica y el elemento filtrante, igual o similar al distribuido por el fabricante.

f) SISTEMA DE ESCAPE. El múltiple de escape será el previsto por el fabricante. El caño de salida podrá ser silencioso o libre, según lo especifique el Reglamento Particular de la Prueba.

g) SISTEMA ELECTRICO. Está permitido cambiar la tensión (voltaje) original del sistema eléctrico.

La marca y la capacidad (amperaje) de la batería y del generador son libres. La batería de origen podrá cambiarse —a voluntad del constructor o del concursante— por una batería de mayor capacidad con la condición de respetar su emplazamiento de origen. Por emplazamiento de la batería se entiende el compartimiento de la carrocería, donde está montada de origen.

La bobina de encendido, el condensador y el regulador de tensión son libres, con la reserva de que el sistema de encendido continúe siendo el mismo que el previsto por el constructor para el modelo considerado, y que la sustitución de dichos accesorios no entrañe ninguna modificación en el sistema de montaje previsto por el constructor para el modelo considerado.

El distribuidor deberá ser el original de fábrica.

Bujías: Su marca y tipo son libres.

h) **TRANSMISION.** Se autorizan dos escalonamientos, siempre que se haya alcanzado la producción mínima fijada en el Artículo 2º.

Puente trasero. Se autorizan dos relaciones diferentes siempre que se haya alcanzado la producción mínima fijada en el Artículo 2º. En ambos casos deberá corresponder al vehículo considerado.

Embrague. Los resortes de embrague son libres.

Palanca de cambios. La ubicación de la palanca de cambios será libre.

Caja automática. Queda autorizado el empleo de una caja automática, pero a condición de que esta caja esté prevista por el constructor y mencionada en la ficha técnica. No se requiere condición de producción mínima.

i) **AMORTIGUADORES.** La marca y el tipo son libres. Sin embargo, no se les podrá añadir ningún elemento y no se permite cambiar nada de la función de origen prevista por el constructor, en lo que se refiere a su número y su principio de funcionamiento. Por principio de funcionamiento se entiende: Amortiguador hidráulico o de fricción telescópico o de brazo. Los soportes originales no deberán sufrir ningún cambio. Los resortes de suspensión serán libres.

→





Fiat 128 vs Renault 12; Fiat 1600 vs. Peugeot 504, Gordini vs. Fiat 600, etc. Todos los autos argentinos podrán correr. CADAD los homologará a todos siempre y cuando no tengan más de cinco años desde que dejaron de fabricarse.







j) RUEDAS Y NEUMATICOS. Las ruedas deben ser las previstas por el constructor para el modelo considerado. Están definidas por su diámetro, su anchura de llanta y la vía que determinan.

Los neumáticos son libres (marca y tipo) a condición de que se trate de neumáticos previstos por su fabricante. Serán de producción nacional los que equipen vehículos de hasta 2.000 c.c. de cilindrada. Será libre para los vehículos de cilindrada superior a 2.000 c.c.

k) FRENOS. Deben ser los previstos por el constructor. Se autoriza la sustitución de los forros gastados y su sistema de fijación y material es libre, pero a condición de que no haya ningún aumento de la superficie de rozamiento.

Se autoriza el uso de un servofreno. Se permite montar un circuito doble de frenaje con la condición de que este sistema provenga del mismo fabricante que el del cilindro principal hidráulico de origen, o esté proporcionado por el constructor del vehículo.

Esto mismo es válido en lo concerniente al forro del embrague.

No puede añadirse un repartidor de la presión de frenaje entre los frenos delanteros y traseros si el constructor no ha previsto su montaje en la producción de serie.

l) ACCESORIOS SUPLEMENTARIOS. Se autorizan sin restricción todos aquellos que no tienen efecto alguno sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que conciernen a la estética o al confort interior (alumbrado, calefacción, radio, etc.) o que permiten una conducción más segura (contador de media, lavacristales, etc.) con la condición expresa de que no afecten, ni siquiera de manera secundaria, el rendimiento mecánico del motor, la dirección, la transmisión, el frenaje o la estabilidad.

Se deben mantener todos los mandos previstos por el constructor comprendida su función, pero se permite acondicionarlos para hacerlos más utilizables o más accesibles: por ejemplo, añadir una prolongación de la palanca del freno de mano, una plantilla suplementaria en el pedal del freno, etc.

Se permite lo siguiente:

1) El parabrisas de origen puede reemplazarse por un parabrisas del mismo material, pero con calefacción-antivaho incorporado.
2) El aparato de calefacción de origen puede reemplazarse por cualquier otro previsto por el constructor y mencionado en su catálogo para ser entregado a petición.
3) Puede reemplazarse un termómetro de agua eléctrico por un termómetro capilar y un manómetro de tipo corriente por otro de alta precisión.
4) Se puede cambiar la bocina, o añadirle una suplementaria, eventualmente a disposición del pasajero.
5) Los interruptores eléctricos pueden cambiarse libremente, tanto en lo que concierne a su destino, su posición o —en caso de montaje de accesorios suplementarios— su número.
6) Se permiten añadir relés o fusibles al circuito eléctrico, prolongar los cables de la batería, proteger las canalizaciones del circuito de frenaje con una funda metálica o de cualquier otra clase, reemplazar el cable de mando del acelerador por otro, que provengan o no del constructor.
7) Se puede reemplazar el velocímetro de origen por otro con la condición de que el segundo quede embutido exactamente en el alojamiento de origen del primero.
8) Se pueden modificar los soportes de los asientos y se puede añadir cualquier clase de cubre-asientos, o reemplazarlos por butacas del mismo peso.
9) Se pueden reforzar los puntos de apoyo del gato, cambiarlos de lugar o añadir otros.
10) Se pueden montar protecciones de faros que no tengan otro fin que cubrir el vidrio del faro, sin influir en la aerodinámica del vehículo.
11) Se permite toda libertad en lo concerniente al emplazamiento y el sistema de presentación de las placas de matrícula.
12) Se permiten añadir fijaciones de seguridad (por ejemplo, correas) para el capó del motor o del cofre de equipaje y preparar éste para un mejor alojamiento de los objetos transportados (correas de fijación de un cofre de herramientas, de una rueda de repuesto suplementaria, etc.). El sistema de sujeción de la rueda de repuesto normal puede modificarse con la condición de no cambiar esta última de sitio.
13) Se permiten añadir compartimientos suplementarios en la guantera y bolsas suplementarias en las puertas.
14) Se pueden añadir placas de material aislante en todos los lugares necesarios para proteger a los ocupantes del vehículo contra un riesgo de incendio.
15) Se puede montar un recuperador de aceite o de agua del radiador.
16) Se puede prever cualquier sistema de blocaje de cierre del tapón del radiador.

m) CARROCERIA. No se puede suprimir o cambiar ningún elemento normal de la carrocería (tablero de instrumentos, todas las vestiduras cualquiera que sea su emplazamiento). No se puede suprimir ninguno de los accesorios normalmente montados por el constructor en el modelo considerado.

Sin embargo, se permiten los trabajos de adaptación necesarios para el montaje de los accesorios suplementarios autorizados en el párrafo anterior, tales como añadir un lavacristales (perforación del capot) o de un cuentavueltas (embutición en el tablero de instrumentos), etc.

Todas las partes transparentes se deben sustituir en caso de deterioro, por otras del mismo material que el utilizado de origen y mencionado en la ficha técnica. Deberán ser intercambiables con las montadas de origen. Deben montarse sobre los soportes originales y conservar su sistema de maniobra original.

Los tornillos y tuercas pueden reemplazarse libremente.

Es obligatoria la instalación de jaula antivuelco.

Es obligatoria la colocación de un cerrojo interior en las puertas.

Se pueden suprimir los escudos de los parachoques.

Cuando el Reglamento Particular de una prueba permita el montaje de un carenado de protección queda igualmente autorizada la protección por cualquier otro medio de los tubos de gasolina y del sistema de frenaje.

Por el contrario están prohibidas las modificaciones y arreglos siguientes:

1) Cambiar el ángulo de inclinación de la columna de dirección.
2) Quitar los guardabarros que constituyan elementos de la carrocería.
3) Añadir luces de posición suplementarias.
4) Cambiar el emplazamiento de la palanca de apertura del capot.
5) Reemplazar los tornillos de fijación de la parrilla por otros que aseguren el desmontaje instantáneo.

m) PARACHOQUES, EMBELLECEDORES, CARENADO. Los vehículos para los que el constructor ha previsto normalmente parachoques, deben conservarlos. Los embellecedores de rueda pueden quitarse. Se prohíbe la adición de cualquier placa de protección bajo el vehículo salvo si se trata de un elemento debidamente mencionado en las fichas técnicas, o que se trate de una autorización explícita o de una obligación impuesta por el Reglamento Particular de la Prueba.

Para las carreras de velocidad en circuito o para las carreras en cuesta, los Reglamentos Particulares deberán especificar si se autoriza desmontar los parachoques, a falta de lo cual los parachoques deberán quedar en su sitio. Para los Rallies, todo vehículo normalmente equipado de parachoques y cuya ficha técnica muestre tal equipo deberá conservarlos.

ñ) PESO. Sobre el quilaje declarado por el catálogo de fábrica para el modelo considerado, será tolerado un 5 % en menos.

Para esta comprobación, el coche de competición será pesado con agua, aceite y rueda de auxilio, sin carga de combustible ni herramientas.

o) COMBUSTIBLE. Nafta o aeronafta de uso comercial, sin aditivos que eleven su índice octánico.

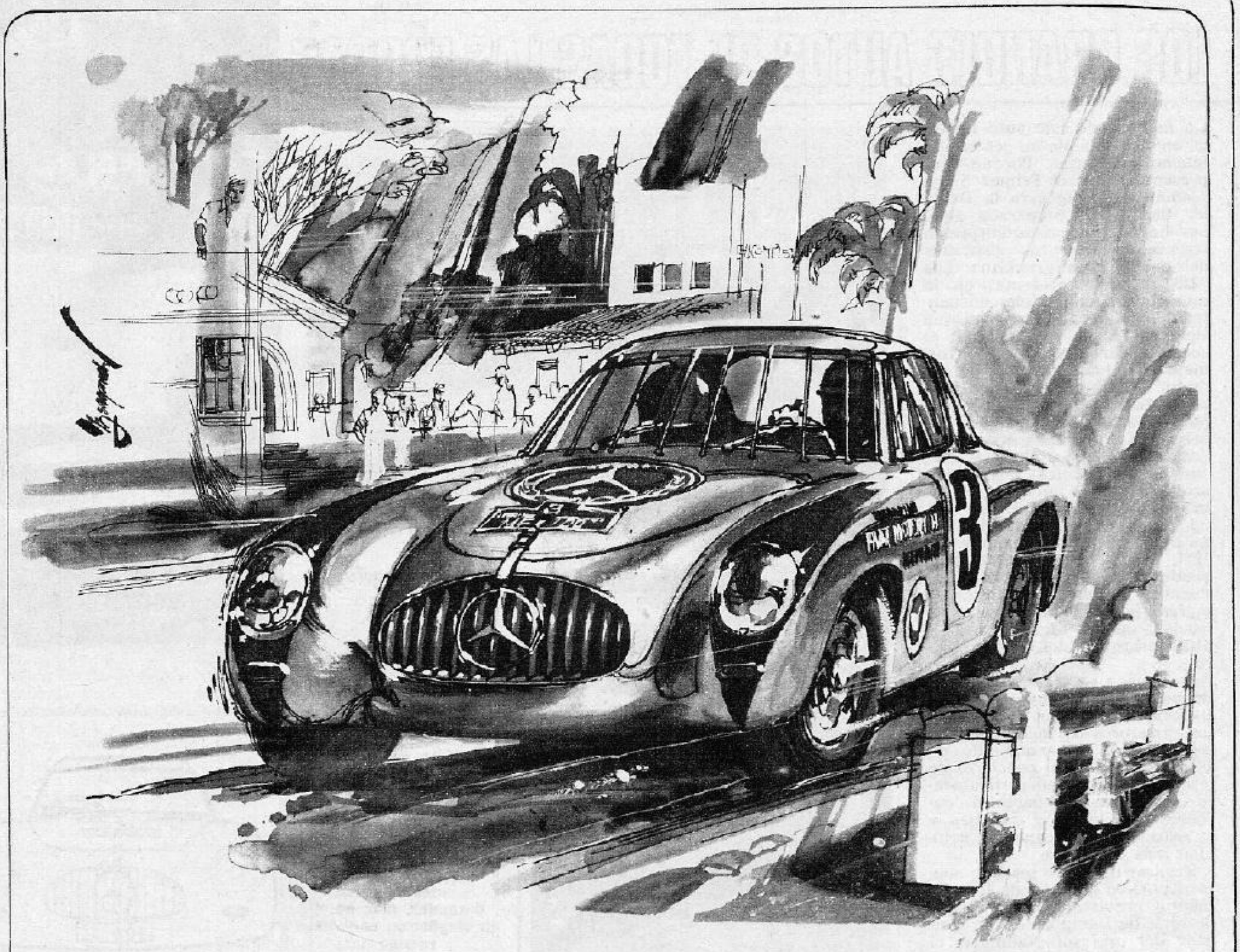
ACLARACION

Por vehículos "idénticos" se entienden vehículos que tienen la misma carrocería (exterior e interior), las mismas partes mecánicas y el mismo chasis (entendiendo que este chasis puede ser integrante de la carrocería en el caso de un conjunto monocasco).

Las "partes mecánicas" comprenden todas las necesarias para la propulsión, la suspensión, la dirección y el frenaje, así como todos los accesorios, móviles o no, que son necesarios para su funcionamiento normal (como por ejemplo, los accesorios eléctricos).

Por chasis se entiende la estructura de conjunto del vehículo que reúne las partes mecánicas y la carrocería, incluida toda pieza solidaria de dicha estructura y que se encuentre colocada por debajo del plano horizontal que pasa por el centro del cubo de las ruedas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS

MERCEDES BENZ 300 SL COMPETICION 1952

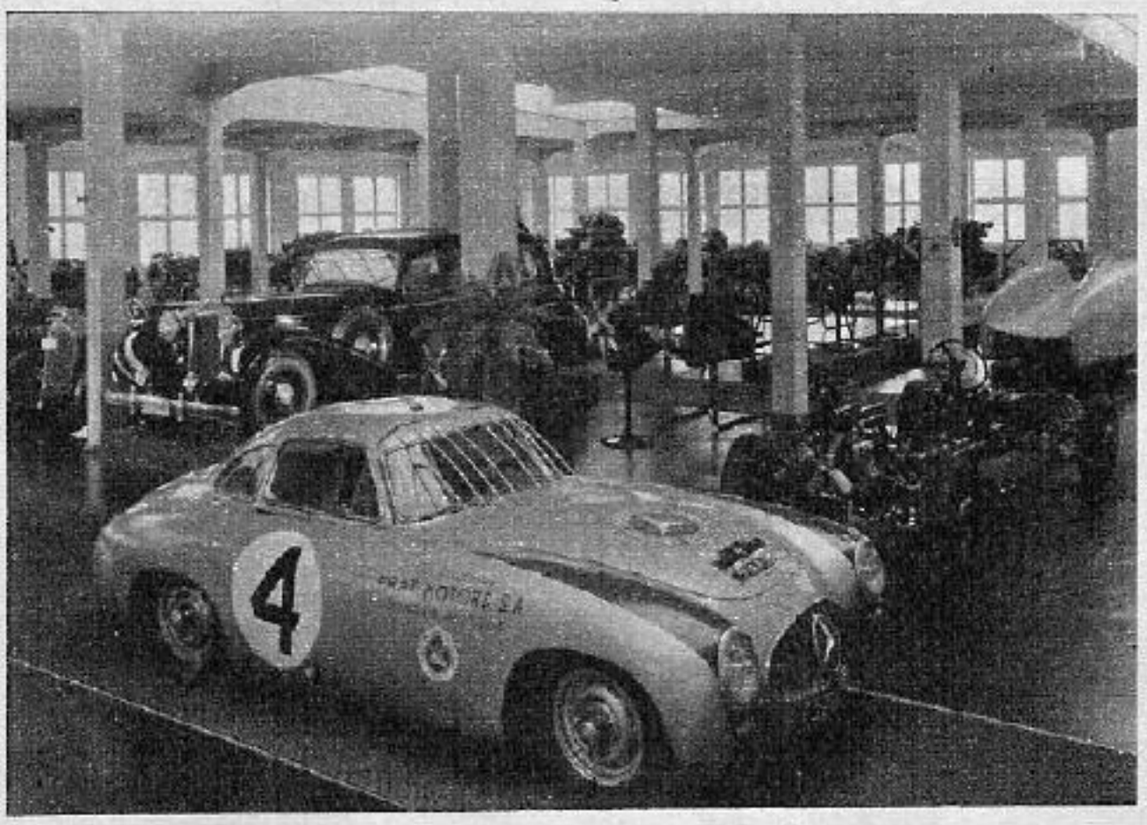
Marcó el reingreso triunfal de la gran marca alemana al terreno deportivo. Fue derivado de un modelo de serie y si ese año hubiera estado instituido con seguridad obtenía el Campeonato de Marcas. Ganó las carreras más importantes de 1952. El éxito de un perfecto matrimonio, la gran calidad mecánica con la organización deportiva de Alfred Neubauer

LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS

La historia de este auto arranca en 1951 aunque su genealogía mucho más atrás. Porque para presentarse en el Primer Salón Alemán de postguerra la Daimler Benz tenía preparada algunas lindas y efectivas sorpresas reservadas para los visitantes del pabellón de Frankfurt. Los "220" y "300" presentes en la muestra marcaban el reencuentro de Mercedes con lo que siempre fue su especialidad: el coche de turismo de alta performance. Dotados ambos de un motor de seis cilindros en línea cuya distribución se efectuaba por un árbol de levas a la cabeza. Los dos coches nuevos (de 2195 cm³ el más chico y 2996 cm³ el seis asientos) serían bien acogidos por el público, al punto de acaparar entre los dos un tercio de la producción total de la casa. En septiembre de 1951, sobre los 3000 vehículos producidos, 850 fueron "220" mientras que los restantes "300" ingresarían con éxito en la selección de los diplomáticos y altas jerarquias del mundo entero.

Paralelo a esto, una cantidad de proyectos de carácter deportivo hervían en las cabezas de los directores de Mercedes. Alemania había reconquistado en 1950 su lugar en el concierto de las naciones automovilísticamente deportivas, y a partir de entonces los planes se sucedían y se estudiaban buscando la solución más ventajosa.

Realizar un coche resueltamente deportivo a partir de los elementos provistos por los coches de serie de la marca era la idea base del profesor Nallinger, el gran responsable desde 1937 de los destinos técnicos y deportivos de la marca. Y es a partir de esta idea que la casa se encuentra con el "300". El coche presentado en el Salón en abril de 1950 representaba lo más lujoso de la gama que ofrecía Daimler Benz. Este dio origen a dos derivados que vieron la luz ese mismo año de la presentación del original: un cabriolet y una berlina de cuatro puertas, seis ventanillas laterales denominado tipo 300 "S". Los dos se exhibieron por primera vez en el Salón de París realizado en octubre. Comparados con su hermano mayor, los derivados conservaban el mismo block motor, la estructura (chasis de gruesos largueros tubulares), la suspensión (con barras de torsión adicionales en la parte trasera a las que se les regula la dureza en función de la carga por medio de un motor eléctrico). Las nuevas "S" se diferenciaban por un alivianamiento general (alrededor de 110 kg en el caso de la berlina) y, sobre todo, por un motor más potente. Con una relación de compresión de 6,4:1 y alimentados por dos carburadores, los seis cilindros del 300 entregaban 115 HP a 4.600 r.p.m. Mientras en la 300 "S" tres carburadores y la compresión aumentada a 7,8:1 hacian que el motor llegara a los 150 HP a 4.850 r.p.m. En cuanto a la velocidad, el 300 normal arañaba los 155 km/h, (lo que no



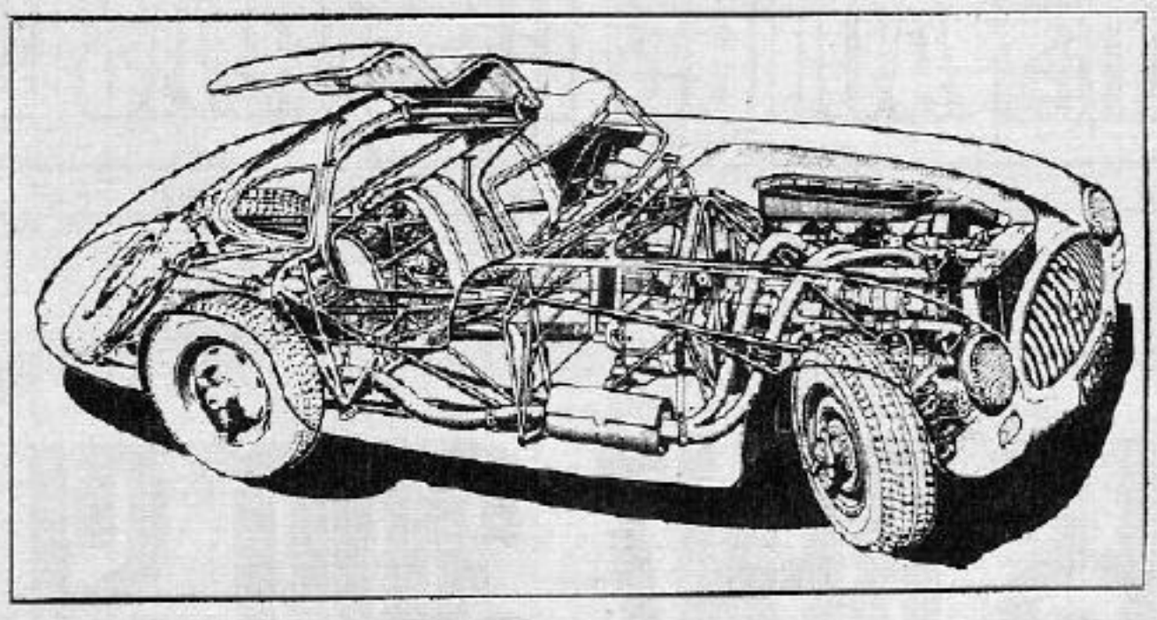


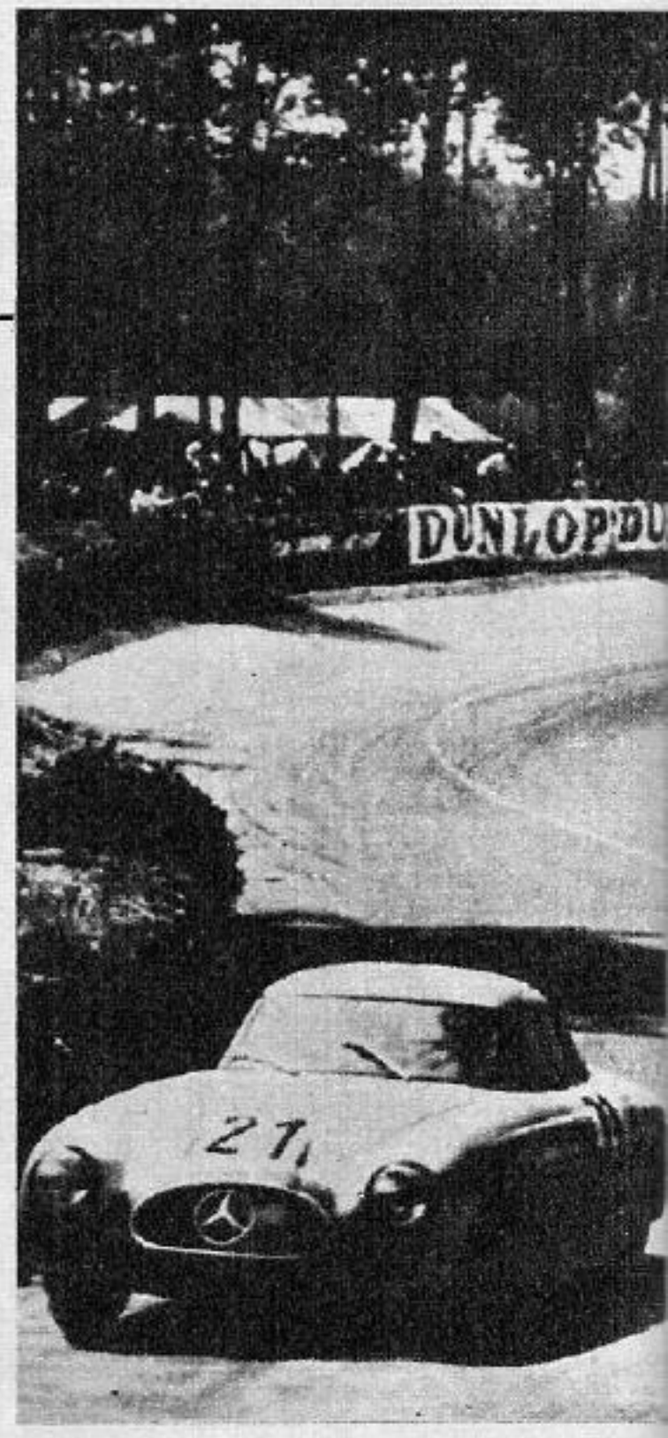
La cupé ganadora de la Carrera Panamericana (Kling-Klenk).

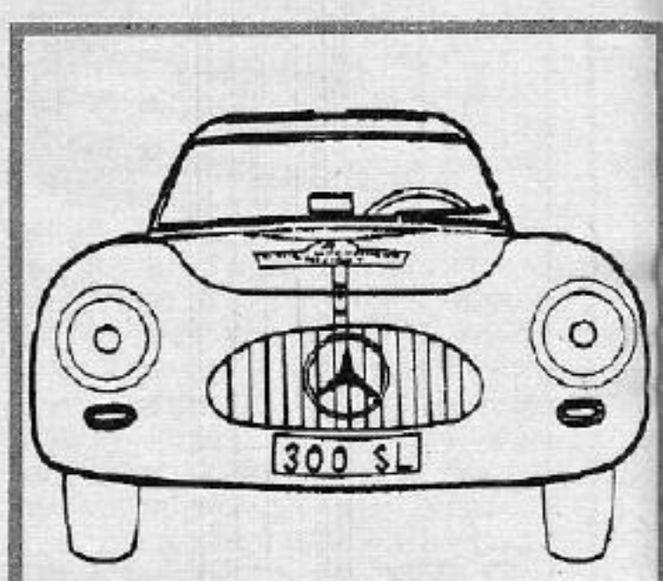
Hermann Lang hacia la victoria en Le Mans, administra la "S" de Tertre Rouge.

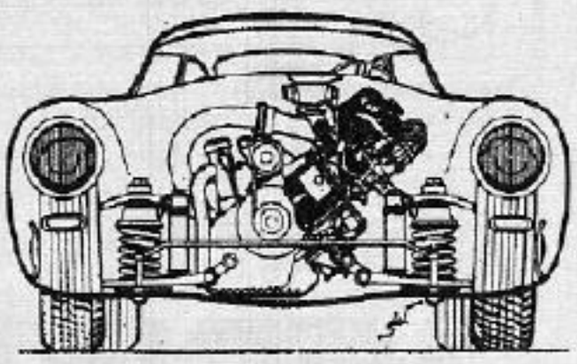
El alerón móvil comandado desde la cabina y utilizado como freno aerodinámico al final de la larga

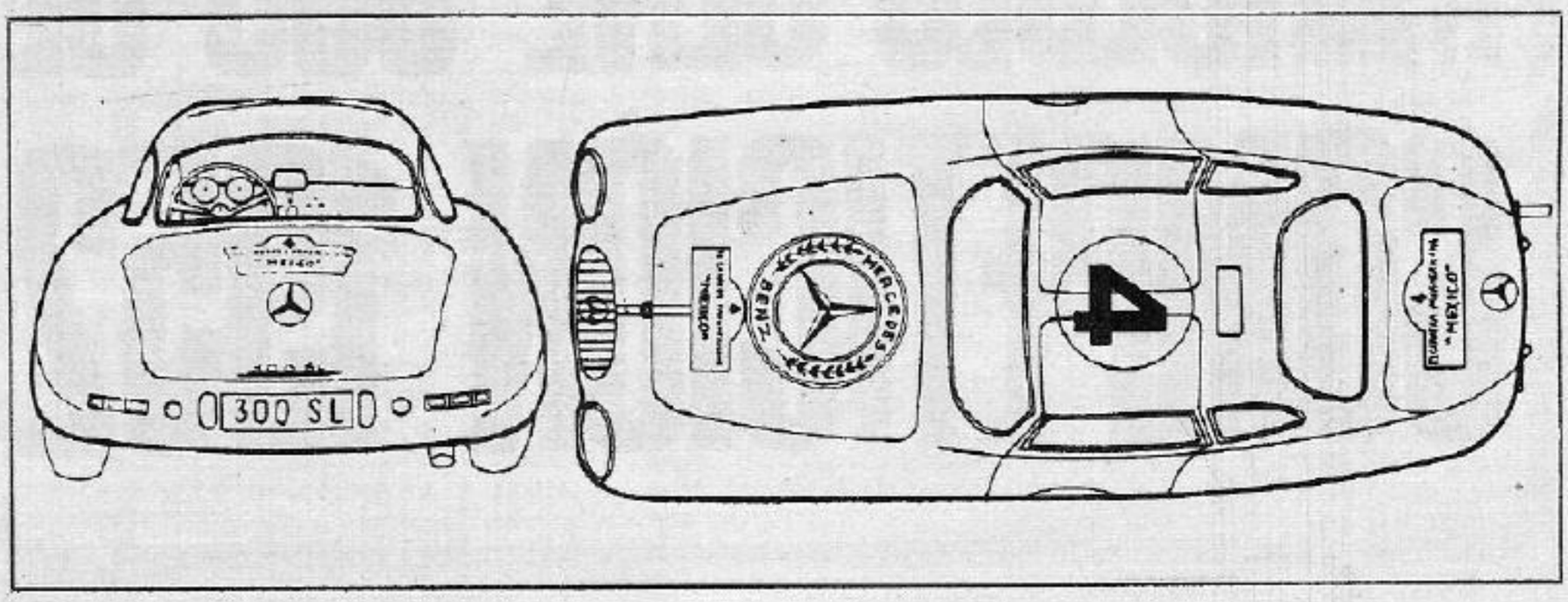
La cupé 300 SL mostrando su desnudez, mas no su vergüenza, en la versión para Le Mans.











http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

está mal para un coche que pesa 1770 kg.); para los "S" se garantizaban —en cambio— 175 km³h.

Motor, suspensión y frenos serán elementos de serie que aparecerán poco después en el 300 SL. Aunque también en el 300 Super Leicht (Super Liviano y no Sport Liviano como algunas veces se lo mal denominó).

Para éste, a los seis cilindros se les dio una compresión de 8:1 y utilizando siempre tres carburadores Solex invertidos se alcanzó una potencia de 175 HP Din a 5.200 r.p.m. Con el fin de reducir la cupla de reacción al torque del motor se inclinó el block 35° a la izquierda. Así necesitaron crear un cárter especial como también nuevos múltiples de admisión con el fin de volver a poner los órganos horizontales. Todo montado en un bastidor tubular de acero constituido por elementos de poco diámetro que trabajan exclusivamente a la tracción o a la compresión. Consiguiendo una perfecta rigidez, al mismo tiempo que muy poco peso, ganancia substancial. Pero un sistema así no podía funcionar mucho tiempo sin imponer delicados problemas de accesibilidad: los tubos superiores de la estructura —por ejemplo— estaban situados al mismo nivel de la base de los vidrios laterales.

¿Cómo entonces, a partir de tal diseño de chasis, se podía solucionar el acceso mediante puertas convencionales? Ese fue uno de los tantos problemas resueltos durante el desarrollo del auto por Nallinger y Uhlenhaut quienes crearon para su solución las famosas puertas en "ala de gaviota". Una astucia que le dio al nuevo auto la rápida popularidad que no consiguió por su excelente motor ni su inteligente chasis. La idea de las puertas era a la vez simple y práctica.

Dado que la altura de la caja que formaba la estructura bastidor tubular no sobrepasaba los 65 cms. cualquier conductor de talla mediana se veía entorpecido por los tubos laterales para entrar en el habitáculo. Problema superado sólo mediante una gran apertura en el techo que se abriera con las puertas, al mismo tiempo que el volante se quitaba y se volvía a poner como en los monopostos de pre-guerra. En materia de suspensión el dispositivo que corregía la dureza del sistema trasero cuanto más peso se cargaba al 300 o el 300 S era imposible —e inútil— de aplicar en un coche donde la carga (combustible aparte) es siempre la misma y muy liviana. La carrocería de aluminio de formas redondeadas y "gordita" se beneficiaba por un coeficiente aerodinámico (Cx) favorable. En este terreno —que dominaba la fábrica— pensaron en todo: es así que para utilizar en segunda instancia el aire que penetraba por adelante para refrigerar el motor, en lugar de evacuarlo directamente luego de su pasaje por el radiador, lo canalizaban hacia atrás por dos tubos que terminaban rodeando las butacas en una superficie bien amplia para así calentar todo el habitáculo.

Este habitáculo está mucho más cerca de un sport puro (competición) que de un gran turismo de dos asientos. El tanque de combustible se ubicó en el baúl junto con las ruedas de auxilio. En los coches de competición la tapa del tanque se puso (en Le Mans por ejemplo) saliendo por el pequeño vidrio de la ventanilla trasera del costado derecho.

Con sus 175 HP para mover los 870 kg. de peso, la velocidad de crucero del primer SL se acercaba a los 240 km/h. Con una remarcable elasticidad de motor: podía viajar tranquilamente a 35 km/h en tercera velocidad. Otra ventaja de este perfecto casamiento serie/sport: el coche fue concebido, construido y puesto a punto para correr en poco menos de ocho meses...

A LA LUCHA

Había que seleccionar muy bien las pruebas en donde participar. Hubo una furtiva incursión en el Rally de Montecarlo 1952. Tres coches de serie inscriptos y tres resultados mediocres: 18°, 26° y 34°. Neubauer se encargaba del equipo de carreras, su formación y dirección. Era importante participar en carreras en las que se consiguiera notoriedad. En una época en la que no existía aún el Campeonato de Marcas (nacería el año siguiente) una victoria en pruebas célebres como la Mille Miglia o las 24 Horas de Le Mans equivalía a la obtención del título. Por eso el estado mayor de Stüttgart decide inscribir al equipo de 300 SL en los dos clásicos más grandes del momento, participar también —en calidad de entrenamiento— en el Gran Premio de Suiza para coches sport y en la más espectacular y rimbombante tentativa de todas: la Carrera Panamericana de México.

Con estos objetivos fijados, se les dio carta blanca a los responsables deportivos y así la intachable y efectiva organización alemana entra en acción.

El desafío que representaba la carrera italiana de ruta era bravo. El asunto era que desde 1931 cuando se impuso Caracciola-Sebastian con un Mercedes SSK ningún extranjero conseguía ganar la prueba entre Brescia-Roma-Brescia. 21 años después, las cosas se organizaban tal que el ataque teutón reeditaría aquel último triunfo de la misma marca. La escuadra de 300 SL no fue presentada oficialmente hasta que todo el equipo entero estuvo instalado en Italia. 24 mecánicos acompañaban a los tres coches oficiales, el coche de reserva y los dos autos de entrenamiento. Kurrle y Grupp, quienes habían acompañado a Caracciola y Lang en la incursión a Montecarlo, integraban el equipo junto con Kling quien llevaba a su amigo Klenk dentro de su auto.

Entre los detalles remarcables de organización establecidos por Neubauer estaba el micrófono que llevaba cada acompañante para comunicarse directamente con el piloto sobre el ruido del auto y la carrera.

Con 600 inscriptos y 502 coches en la partida, la XIXa. edición de la Mille Miglia (1952) batió todos los records. Había máquinas tan dispares y opuestas listas a luchar por su categoría como un Fiat "Topolino" y una Ferrari 4100 cm³; parecía como si todo bicho que rodara ruidosamente fuera a parar a Brescia... Como es lógico, el favoritismo de los pronósticos se inclinaba por la Scuderia Ferrari integrada por nenes de suficiénte calibre capaces de llevar adelante la falta de dos nombres como Alberto Ascari y Gigi Villoresi: Gianni Bracco, quien había resultado segundo el año anterior con un pequeño Lancia, Piero Taruffi, los hermanos Marzotto, Eugenio Castellotti y, sobre todo, uno de los más veteranos de la prueba, Clemente Biondetti recordman absoluto desde 1938 (!) y ganador de esta carrera cuatro veces. Jaguar con sus modelos "C" (que inauguraban los frenos de disco) y Stirling Moss al volante, los Lancia Aurelia con Fagioli como piloto Nº 1, el equipo Aston-Martin y Juan Manuel Fangio sobre un Alfa Romeo 2500 hacían las cosas aún más difíciles para los 300 SL.

A 300 kilómetros de la largada el orden de carrera era así: Kling, Castellotti, Marzotto, Fagioli, Biondetti, Taruffi, Caracciola, y Moss. Pero el ataque de atrás lo llevaba a cabo Bracco quien ya había descontado 5 minutos a quienes le precedían. En Roma Taruffi estaba a dos minutos del alemán y ya Bracco se acomodaba tercero. El alemán, tranquilo, se mantenía en la punta. Poco después Taruffi rompería el motor y la Ferrari de Biondetti se prendería fuego. Marzotto pincharía un pistón y Bonetto sería víctima de un accidente. En ese momento Bracco estaba ya a sólo 10 segundos de la máquina alemana. Comienza a llover y Bracco especula con la ventaja de sus neumáticos apropiados. Bajo el agua y la niebla de la montaña Bracco se juega con todo, su acompañante cierra los ojos y grita como loco pero el italiano logra el primer puesto En Bologna ya está 25 segundos delante del Mercedes, que, definitivamente en el último cuarto de carrera va a perder por un motivo solo: la lluvia. Para el tramo que separa Bologna de Brescia se hará más evidente la diferencia de potencia entre el italiano y el alemán: aquel jugaba con los 270 HP mientras Kling azuzaba como podía sus 175 homologados. Así es que a 170 de media el Ferrari pasa la línea de llegada con 4m32s de ventaja sobre el 300 SL segundo.

En vista del inminente ingreso a las 24 Horas de Le Mans, Neubauer resolvió participar en el Gran Premio de Suiza con todo el equipo, al que agregó el debut de Fritz Riess, un hombre joven de negocios oriundo de Nuremberg. El valor de esta carrera radicaba sobre todo en lo difícil del circuito; allí perdieron la vida pocos años antes Achile Varzi y Kautz (ambos antiguos pilotos de Mercedes). Esta vez los 300 SL tenían —a diferencia de la Mille Miglia— como único adversario de cuidado la Ferrari 4100 del local Daetwyler. Muchos días de prácticas, y la gran práctica que fue la carrera en sí, puso al equipo en forma para las 24 Horas, pero también le quitó una gran figura: Rudi Caracciola. Desde el comienzo se trabó en lucha por el primer puesto con Kling y Lang. Se alternaron el liderazgo, hasta que en una frenada se desacomodó el coche de Caracciola, el piloto intentó corregir pero sale del camino y golpea de frente contra un árbol, desplazando el motor 20 cm hacia atrás. Ensangrentado y con las dos piernas rotas, el corredor se mantuvo calmo en todo momento. Cinco meses de internación, dos operaciones y un largo período de reeducación determinaron el retiro definitivo del gran maestro de las carreras.

El Gran Premio de Berna finalizó con Kling como ganador, segundo fue Lang y tercero Riess: las tres máquinas del equipo oficial dominaron absolutamente.

LE MANS, LA GRAN VICTORIA

La última participación oficial de Mercedes se remontaba a 1930, cuando al volante de un enorme SS de 7.100 cm³ el inefable Caracciola se vio obligado a abandonar por una rotura de dínamo. La reentré con los 300 SL de la misma marca estuvo meticulosamente preparada, de más está decirlo. Para poder estar en orden dentro del reglamento particular, Uhlenhaut decidió modificar ligeramente el reglamento: en la partida de las Mille Miglia las puertas en "ala de gaviota" habían provocado ya algunas discusiones. Esta vez, buscando resolver mejor el problema del chasis y la dificultad para penetrar al auto llegaron a que las puertas se pudieran abrir hasta la mitad del lateral de la carrocería. El reglamento se respetaba en perjuicio de la rigidez de la estructura.

Otra novedad: el coche destinado a Kling se presentó al pesaje con un sobretecho móvil en la parte posterior de la cabina que actuaba como un verdadero alerón de comando manual desde adentro del habitáculo y se utilizaba como freno aerodinámico. El sistema funcionaba y le permitía a Kling aprovechar has-

→

ta el último metro la larga recta de Hurlaudieres, especulando con el mejor frenado sobre el resto. De este resto (había un total de 57 coches inscriptos) había por lo menos veinte máquinas más potentes y rápidas que las germanas plateadas. Tres enormes C 4 R construidos por Briggs Cunningham con motor Chrysler de 5400 cm³ y un Allard con el mismo motor. Talbot llevó cuatro 4500 cm³, Healey y Nash presentaron dos 4100 y sobre las siete Ferrari inscriptas cuatro eran modelos de 4100 cm³ y las otras tres eran de 2600 y 3000 cm³. A la lista falta agregar los Jaguar 3400 (marca victoriosa del año anterior), los Aston Martin DB3 e incluso la pequeña Gordini de Manzon-Behra, un superliviano impulsado por un motor de 2300 cm³. Inteligentemente, Neubauer estudió un perfecto plan de carrera. Plan que por su perfecta aplicación sorprendió al público y a los participantes; impávido, sin hacer que los coches se esfuercen para ganar décimas o segundos permanentemente a través de las 24 horas, les fijó los límites a cada uno de los pilotos. Ese límite se había establecido, a las 12 horas de carrera (domingo a la mañana), en los 220 km/h para la recta más larga y 155 km/h de media para la vuelta. También los boxes habían sido meticulosamente organizados por Neubauer; mucho antes de la carrera cada mecánico había ensayado y repetido hasta el cansancio cada gesto y cada movimiento que tendría que hacer durante la carrera ante el ingreso de cada coche. Levantar el autor, sacar las mariposas de las ruedas, las ruedas, limpiar el parabrisas, combustible, agua, aceite, diversas verificaciones, cerrar puertas y capot, cambio de pilotos o darle de beber si continúa, el ballet cronometrado por el director, quien desde atrás imparte las órdenes por un altavoz.

A medianoche Kling y Klenk abandonan por una falla en la dínamo, la misma falla que lo había sacado de carrera a Caracciola 21 años antes.

A mitad de carrera la pequeña Gordini abandona, sin frenos. La Talbot —grandota— sigue imperturbable su camino de líder. Con Levegh al volante, quien se había propuesto conducir él solo las 24 horas de carrera. A las cinco de la mañana del domingo (13 horas de carrera) mantenía todavía la vista clara y el pie derecho con la suficiente fuerza como para pisar y descontar hasta allí cuatro vueltas de ventaja al resto. Neubauer manda a Lang a la persecución del coche francés. La media sube de 158 km/h a 165 km/h para el coche platcado. La única ventaja aparente de los 300 SL a esa hora era la proporción de dos contra uno con que luchaban. Pero el Talbot era sólido. La persecución es vana, el ritmo de carreras destroza los neumáticos del Mercedes, y así, el aumento de velocidad de Lang se ve neutralizado por la frecuencia con

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL 300 SL DE 1952

Chasis: Estructura tubular de acero.

Motor: 6 cilindros en línea. Diámetro/carrera: 85x88 mm. Cilindrada: 2996 cm³. Relación de compresión: 8:1. Distribución: 1 árbol de levas a la cabeza comandado por cadenas, válvulas a la cabeza. Alimentación: 3 carburadores Solex de dos bombas. Encendido: simple (1-5-3-6-2-4). Equipo eléctrico: Bosch 12 V. Potencia: 175 HP a 5.200 rpm. Cupla máxima: 26 mkg/4.000 rpm. Potencia específica: 56,8 HP/litro.

Trasmisión: Embrague monodisco seco. Caja de cuatro velocidades hacia adelante y marcha atrás, todas sincronizadas.

Frenos: Hidráulicos de tambor en las cuatro ruedas. Superficie total de frenado: 1.665 cm².

Suspensión: Ruedas independientes. Brazos paralelos, resortes helicoidales. Barra antirrolido, amortiguadores telescópicos. Atrás: eje oscilante.

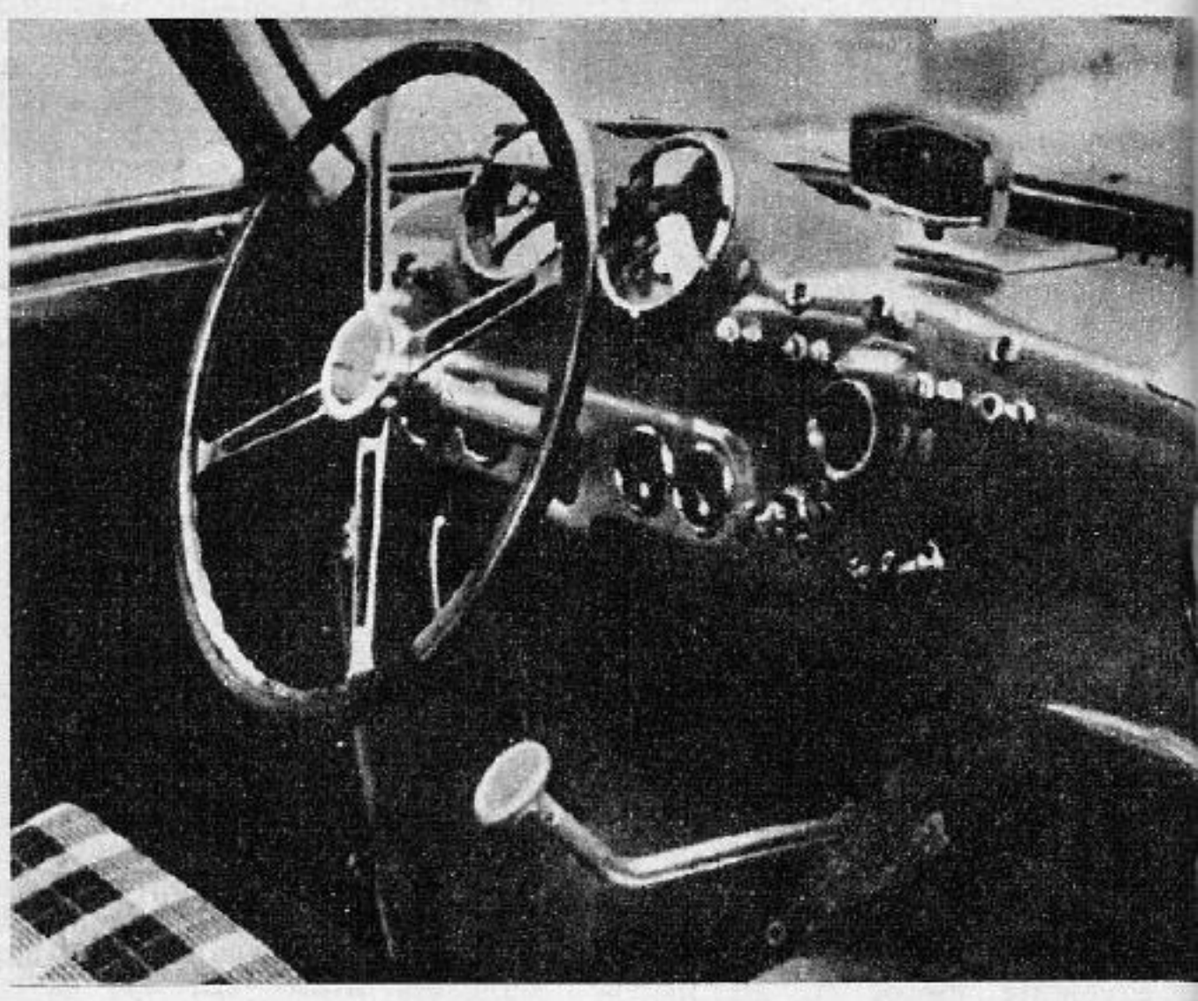
Neumáticos: Continental 6.70-15 sobre llantas de 15".

Tanque de combustible: 170 litros.

Dimensiones: Distancia entre ejes, 245 cm. Largo total, 422 cm. Ancho máximo, 179 cm. Altura máxima, 126,5 cm. Trocha delantera, 138,5 cm. Trocha trasera, 143,5 cm. Peso, 870 kg.

Velocidad máxima: 240/245 km/h.





PERFORMANCES DE LOS MERCEDES 300 SL COMPETICION

Fecha	Carrera	Coches participantes	Resultados
3-4 de mayo	Mille Miglia	3 cupés	Kling-Klenk (2º) Caracciola-Kurrle (4º) Lang-Grupp (ab.)
18 de mayo	Grand Prix de Berna	4 cupés	Kling (1º) Lang (2º) Riess (3º) Caracciola (ab.)
14-15 de junio	24 Horas de Le Mans	3 cupés	Lang-Riess (1º) Helfrich-Niedermayer (2º) Kling-Klenk (ab.)
3 de agosto	Grand Prix Jubileo Sport-Nürburgring	4 spiders	Lang (1º) Kling (2º) Riess (3º) Niedermayer (4º)
19-23 de noviembre	IIIª Carrera Panamericana	2 cupés 1 spider	Kling-Klenk (1º) Lang-Grupp (2º) Fitch-Geiger (desc.)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS





El primero de todos los 300 SL. Con las puertas pequeñas y las ruedas con tazas, tal como se presentó en abril de 1952.

El tablero de la primera cupé. Encima del cuentavueltas. En el centro del tablero, un cronómetro. Bajo el parabrisas, los agujeros de ventilación.

El spider prototipo con el motor sobrealimentado por un compresor Roots. Al volante, durante los ensayos, Karl Kling.



que debe detenerse en el box a cambiar gomas. La inspiración, la voluntad de Levegh y la solidez de su Talbot parecen haber derrotado a la organización teutona. Pero llegando al mediodía —a 4 horas del final de la carrera— Niedermeyer se detiene en la "S" de Tertre Rouge con un neumático trasero destrozado. Pierde una vuelta con respecto a su coequiper Lang-Riess. Neubauer, tras una corta deliberación, pone en la pizarra la orden de "mantener las posiciones". La octava victoria francesa y la segunda de la marca Talbot parecían seguras. Pero faltando una hora de carrera, Levegh, con los músculos destrozados, las piernas dormidas, apoya su cabeza y llora sobre el volante del Talbot a un costado del circuito, mientras las gotas de aceite que caen del cárter acusan la traición del cigüeñal. Las esperanzas francesas habían muerto.

Neubauer, confiado y seguro, da la orden de agruparse a sus máquinas. Y así, con una vuelta de diferencia entre ellas, la máquinas de Lang-Riess y Helfrich-Niedermeyer terminan en una misma línea la gran carrera. Primera victoria de verdadera importancia de los 300 SL. Primero y segundo puesto que confirmaban la consagración.

NÜRBURGRING

Ya con vistas a los imperativos de la Panamericana, carrera que entraba en los planes de la casa Mercedes, parte de las vacaciones deportivas se utilizaban en la fábrica para preparar una nueva versión del 300 SL. Se decía que Ferrari se presentaría con toda su caballería. Se imponía así ganar en potencia y peso. Para esto pensaron, teniendo en cuenta el clima tropical mexicano, que un modelo spider sería ideal. Así sería posible ganar por lo menos una disminución de 40 kg de peso. En cuanto al motor, como no era posible modificar la estructura del 3 litros, ya que ésta era la planta más grande que disponía la fábrica, habría que apelar al compresor para donar los caballos suplementarios.

La construcción de los spider quedó terminada a fines de julio, y Ulhenhaut lleva a correr el equipo al Gran Premio Jubileo de Nürburgring para coches sport, con el doble fin de probarlos y de mostrar al público alemán (al fiel público alemán) los instrumentos nacionales para la gran revancha mexicana. Para esta carrera se anotaron 4 coches de 6 cilindros normales y una barqueta sobrealimentada por un compresor Roots. Este solamente llegó a dar un par de vueltas en carrera (participaba en la clase de 6 litros), pero falto de una puesta a punto adecuada se ve obligado a abandonar. Las cuatro barquetas normales se enfrentaron con los Porsche, la Ferrari 4100 de Carini y el mismo Gordini 2300 de Manzon que poco antes los había azuzado en Le Mans.

La carrera no tuvo mucho interés por lo peleada. Desde la primera vuelta Kling y Lang dominaron con tranquilidad. Sólo el Gordini pudo intercalarse entre la escuadra dominante. Pero por poco tiempo: al romper la palanca de cambios dejó a los cuatro spiders Mercedes accionar con toda tranquilidad. Los aplausos delirantes del público remarcaron el nuevo 1-2 de Lang y Kling en este aperitivo para la Panamericana.

A ULTRAMAR

La partida hacia la tercera edición de la Panamericana de México se previó para mediados de noviembre. Para el equipo, la carrera comenzó a principios de octubre. El 3 de noviembre el SS "Anita" desembarca cuatro 300 SL (dos cupés y dos spiders) en el puerto de Veracruz. Alfred Neubauer dispone también para la ofensiva de dos coches particulares, un camión de auxilio, 300 neumáticos (150 de lluvia) y el apoyo de todos los concesionarios locales, quienes pusieron a su disposición un avión para seguir la carrera desde el aire.

Al llegar los recibió un verdadero tifón. Lo que hizo que Lang y Kling optaran por participar con las cupés cerradas, mientras Klenk y el americano Fitch (recién ingresado al equipo) se quedaran cada uno con un spider. Del puerto la comitiva partió hacia Puebla, el lugar más alto de la carrera, para recorrer toda la ruta y sobre todo poner a punto la carburación allá a 3.000 metros de altura, donde podían surgir problemas de alimentación.

La carrera revestía características muy particulares. A partir de ese año (1952) se dividía en dos grupos bien distintos: una categoría que reunía a la élite de los coches sport a la europea; y otra, mucho más concurrida, que se les oponía y que alistaba mastodontes de serie norteamericanos conducidos por verdaderos campeones como —en el caso de ese año— Roy Rutmann, quien venía de ganar las 500 Millas de Indianápolis seis meses atrás. Para la primera categoría se habían inscripto 27 coches: 9 Ferrari (modelos de 3 litros y 4100 cm^3), 4 Lancia Aurelia (dos de ellos con compresor), sólo 3 Mercedes, 3 Jaguar XK 120, 2 Porsche, 2 Gordini, 2 "especiales" (1 Supremo y 1 Del Campo, construidos en México) y finalmente 1 Oldsmobile y 1 Cadillac.

En Turismo Especial se inscribieron 63, y entre ellos un francés, Guy Vincente, se enfrentaba con un Jaguar Mk VII a 62 poderosos americanos.

Como en Le Mans, la consigna de Neubauer fue clara: esperar, ver y pasar al ataque en la mitad de la carrera, especulando con lo que le pudiera pasar al resto. Y Jean Behra fue la figura del resto, el que salió a especular, por su parte, con la ventaja que podía descontar en la primera mitad, donde el resto se mantenía a la expectativa y cuidando. De entrada descontó 5 minutos a Bracco (Ferrari) y 8 a Lang. La carrera se presentaba dura, en la primera etapa se cobraba en sus comienzos 14 coches, entre ellos la Gordini de Manzon, la de Jean Behra y la Ferrari de Ascari, quedando así Villoresi como número uno del equipo italiano y número uno de la carrera. Al llegar a las alturas de Puebla los alemanes entran en el ataque y se colocan a 2 minutos del puntero. Pero al llegar a la cuarta etapa Neubauer había vuelto a dar la orden de mantenerse a la expectativa. En una recta Klenk (pie a fondo) busca la oportunidad, cuando de repente un enorme pajarraco negro aparece volando bajo delante del coche. Sin tiempo a nada, el piloto lo embiste a fondo con el parabrisas, apareciendo el ave dentro del habitáculo, destrozando el plexiglass. Klenk sufrió un atraso de 12 minutos con respecto al puntero.

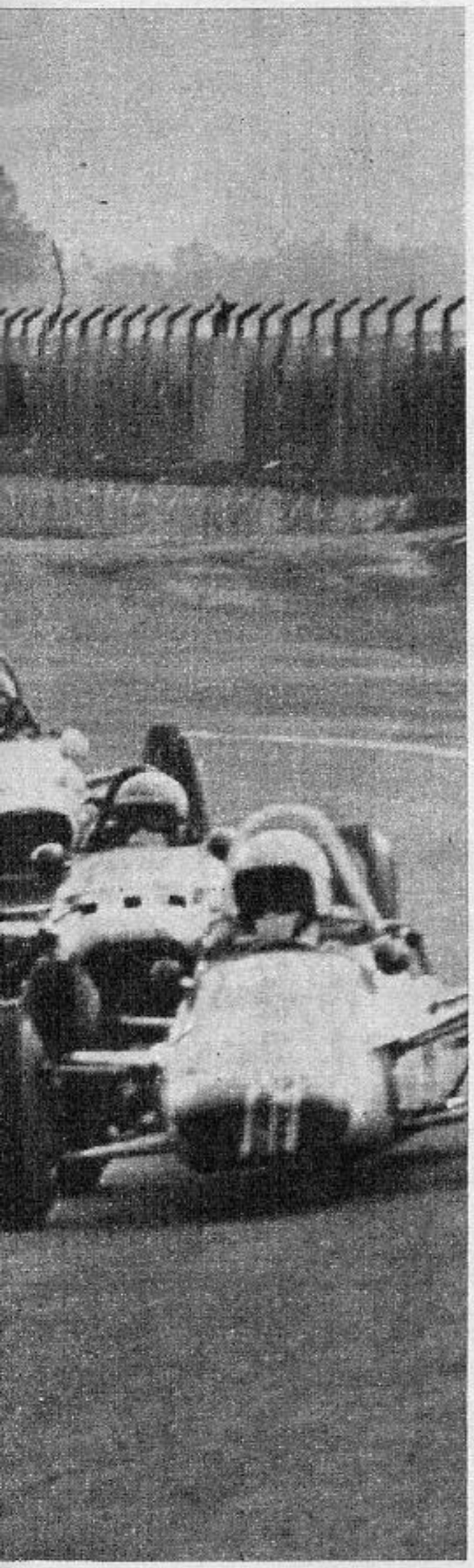
Kling ataca y el cambio de acción del alemán marca el principio del canto del cisne de la Ferrari que va en cabeza. Villoresi va a dejar su puente trasero sobre una pequeña muralla. Kling le gana a Bracco, pero en la clasificación general el avance de la Ferrari mantiene 7 minutos de ventaja. Al día siguiente Kling continúa su ofensiva, ganándole 2m 34s al italiano. A la largada de la anteúltima etapa Bracco estaba condenado: el puente trasero de la Ferrari hace un ruido muy feo. En Chihuahua Kling sigue vencedor de la etapa y se lleva el trofeo amarillo que nadie nunca le podrá sacar. Pero por honor el piloto quiere ganar la última etapa sobre Chinetti-Lucas, que quieren mantener su segunda plaza, detentada en toda la carrera por un Lang tenaz. Ahí las máquinas rojas nada tienen que hacer, Lang deja la mitad de su auto sobre la ruta pero no concede nada más que 57s a la Ferrari. Kling gana con un promedio de 213,200 km/h, pero el record de la etapa lo había hecho el americano Fitch (fue descalificado porque lo atendió un mecánico que no correspondía a su equipo).

La cuarta victoria estaba lograda. La aventura mexicana había resultado exitosa. Ciudad Juárez, el 23 de noviembre de 1952, fue testigo, sin que nadie lo adivinara, de la última participación oficial de los 300 SL en carrera. Una historia cortita elaborada por el matrimonio del refinamiento mecánico y la organización deportiva tan eficaz que Neubauer llevó adelante.



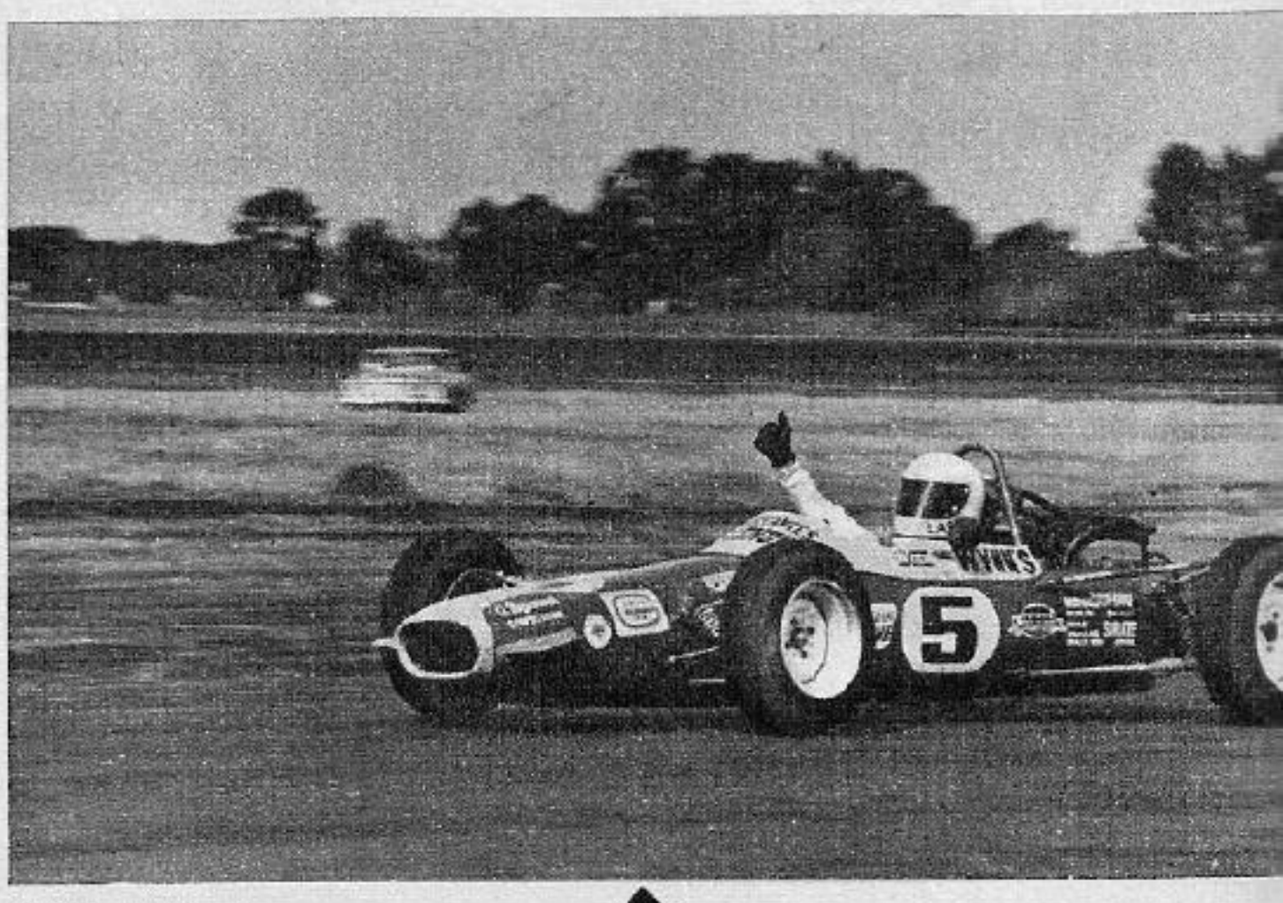
FORMULA 4 1971

'LA LUCHA POR LA DECIMA'





Tulio Crespi: Hay que darle su lugar.



Abajo, izquierda
Eduardo Salatino, constructor y piloto. De Rossi y él correrán con preparación de José Adamo.

Juan Laskac, campeón 1970, espera poder repetir. Su equipo es uno de los más fuertes de la categoría.

TULIO CRESPI (constructor):

—¿Estás de acuerdo con el calendario y con los premios otorgados a la categoría?

—La cantidad de carreras es justa, pero todavía existe la posibilidad de que se hagan algunas más, organizadas por la asociación de F4. En cambio, los premios, por la cantidad de autos, entre cuarenta y cincuenta, son pocos; no obstante se lograron mejores que el año pasado.

—¿Cómo están las relaciones de los F4 con las fábricas?

—En el caso específico de IKA pienso que todo va a estar igual que el año pasado. El apoyo que IKA da a la Fórmula 4 es bastante poco, pero por lo menos es algo. Respecto de Fiat, todavía no se sabe bien. Este es el primer año que los Fiat, gracias al nuevo reglamento, van a tener posibilidades de luchar contra los Renault.

"Pienso que lo más importante es que por fin este año la categoría ocupe el lugar que le corresponde dentro del esquema del automovilismo nacional. Fijate que nos quejamos porque en general nuestro automovilismo está sumamente diversificado y lo que es más, con categorías de imposible trascendencia internacional, y por el otro lado no nos damos cuenta de lo importante que puede ser la F4. Sin ir más lejos, es una verdad que no podemos negar: es la más numerosa; la más pareja; la única en la cual se pelea por la décima, por uno o dos caballos más y es la única en la cual vas a encontrar siete autos en menos de un segundo."

JORGE MERIGGI (concurrente):

Durante 1970 el equipo de Meriggi, con Juan Laskac como primer piloto, arrasó con casi todas las carreras de la temporada. Para 1971 piensa presentar cinco autos piloteados por: Laskac, Belloni, Avale, Stegmann y Faverio. Las preguntas fueron las mismas:

—Dos carreras por mes es casi el ideal. El único error me parece son las últimas carreras del año. Hay una seguidilla que comienza en San Juan, luego en Mendoza y termina en Comodoro Rivadavia. Eso significa muchos pesos en gastos de traslado y pienso que muchos de los particulares no van a poder estar en las tres. Los premios, en general, son buenos y gracias a Dios las empresas han comenzado a ver en la F4 un buen agente de ventas, por lo cual teniendo un auto con posibilidades de estar bien ubicado en todas, es posible solventar la mayoría de los gastos con publicidad.

—¿Qué sabés de la Fórmula 4B?

—Todavía nada. Se habló algo pero todavía no hay nada en concreto. Lo que sí me interesa decirte es que es fundamental que haya carreras en el Autódromo Municipal. En el calendario no figura ninguna, pero es posible que durante el año se puedan organizar dos carreras como mínimo.

—¿Qué opinás del nuevo reglamento?

—Lo más importante que tiene es la posibilidad de llevar los motores a 850 cm³, lo que pondría a Fiat en una notable paridad para con los Renault. O sea que este año la lucha va a ser mayor todavía. Ya no existe un monopolio en chasis y la primacía de IKA parece culminar este año, lo que trasformaría a la categoría en una manera muy favorable.

EDUARDO SALATINO (constructor-piloto):

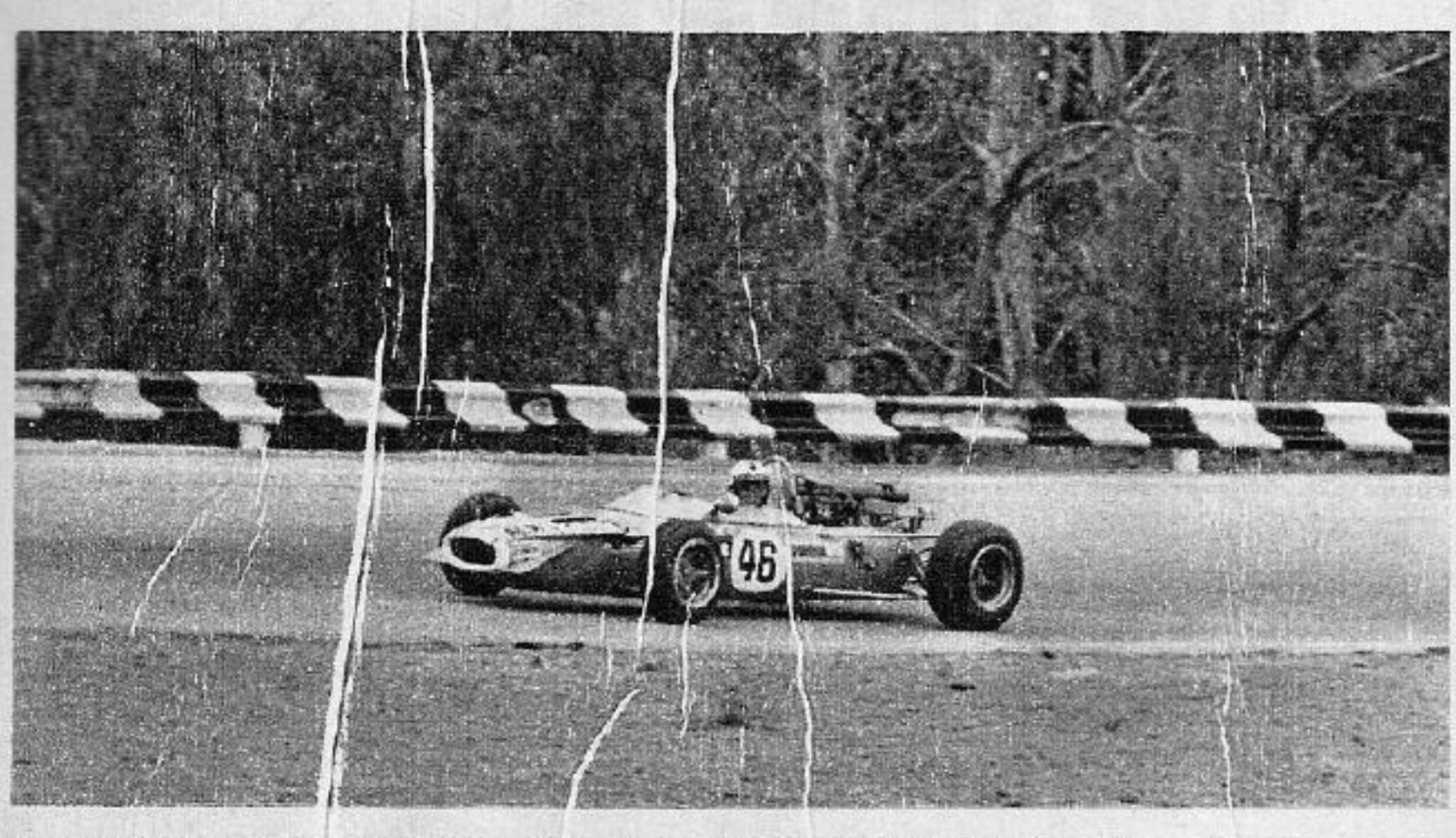
—La cantidad de carreras es buena pero yo objeto que todas sean lejos de Buenos Aires. Los costos de traslado son muchos y a muchas empresas no les entusiasma dar publicidad a una categoría que no tiene mayor trascendencia en la Capital y Gran Buenos Aires. Pero, sobre todo, lo que me parece más importante es que la categoría ya camina sobre una base muy sólida y el profesionalismo dentro de ella es algo que estamos en camino de conseguir. Respecto de mis autos, al principio va a haber dos en carrera: uno de Héctor de Rossi y el otro mío, pero ambos con la preparación de José Adamo.

.....

Este es el panorama para 1971. Muchos autos, tres chasis fundamentales: Crespi, Huarte y Salatino. Dos motores: Fiat y Renault. En principio, diecisiete carreras y dos más, posiblemente en el Autódromo Municipal. Y la premisa más importante sea, quizás, que los F4 van a competir en casi todas sus carreras junto con los Sport Prototipos, lo que les dará garantía de público y difusión y que pensamos es lo que más le hace falta a la categoría. Con este panorama sólo cabe esperar al 21 de marzo en el autódromo de Las Flores, donde comenzará la nueva temporada.

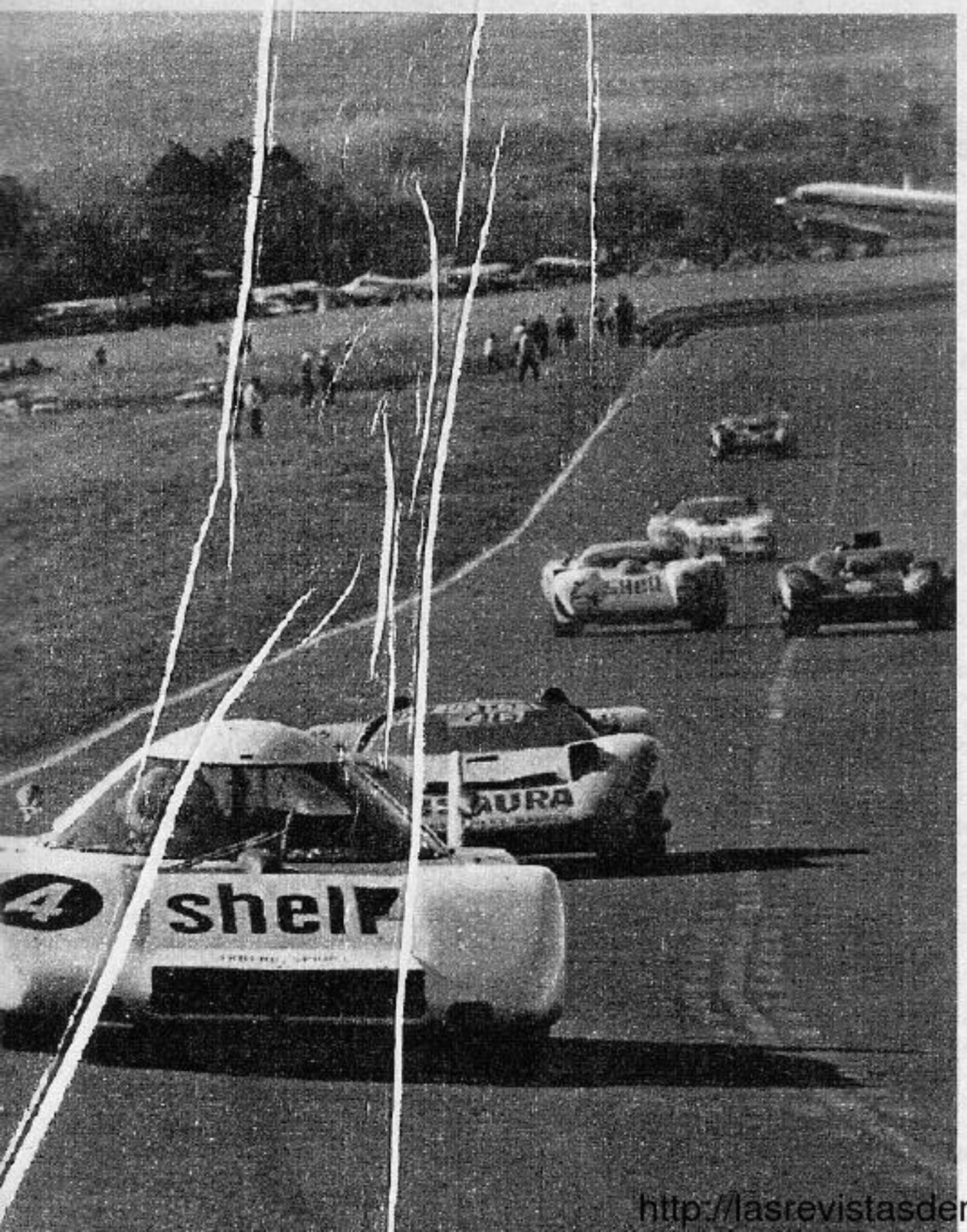
LA COPA SUL-AM EN MARCHA

Ya se realizaron los primeros contactos entre dirigentes brasileños y argentinos para efectuar las primeras carreras de la Copa Sul Am en este año. SP y F2 serán las categorías con las cuales se disputará la Copa en carreras sobre circuitos de Brasil y Argentina en los meses de mayo o julio



Otra categoría que también intervendrá en la Sul-Am: Fórmula Dos. Se está estudiando en estos momentos el reglamento necesario para que haya paridad mecánica entre nuestra F. 2 y la Fórmula Brasil, muy parecida a la nuestra.

Sobre los SP ya hay mucho decidido. Correrán también en la Copa Sul-Am contra lo que hay en Brasil. Lola, Alfa y muchos pur-sang más.



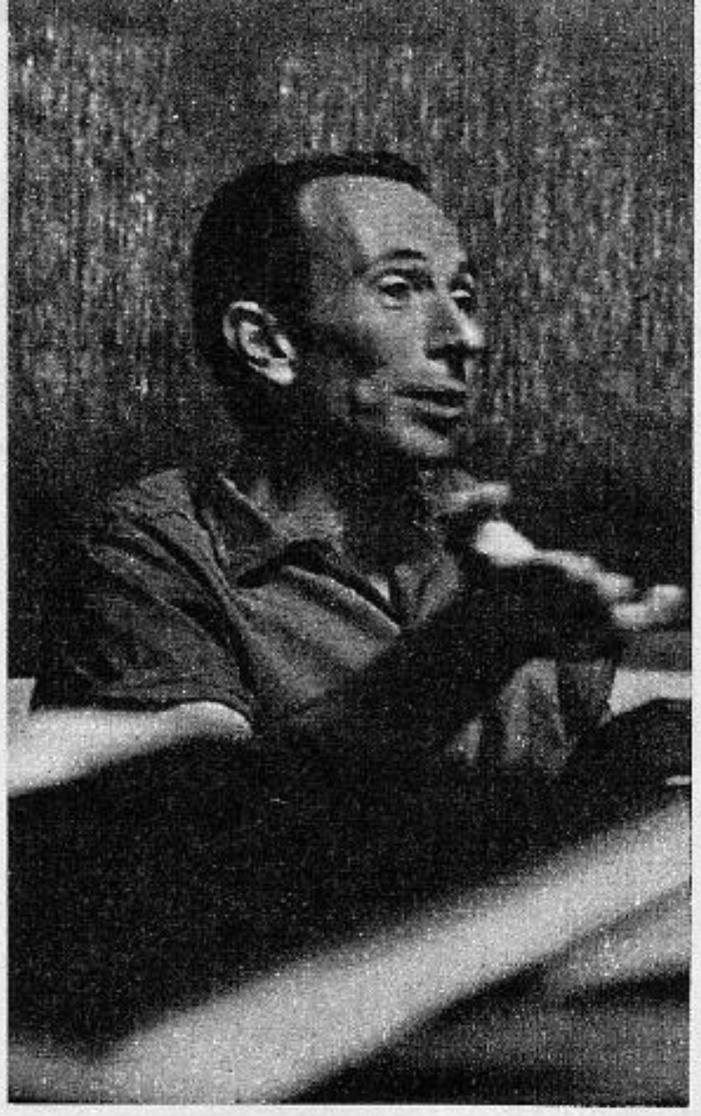
Puede parecer una falta de modestia, pero nos arriesgamos a decirlo. Nosotros, CORSA, fuimos los primeros en proponer la Copa Sur-Am, con ese nombre y todo. Por supuesto que no descubrimos ni la pólvora ni la limonada, solamente nos hicimos eco y le dimos una forma real a interminables charlas de taller y de café de mucha gente que nostálgicamente recordaba los Campeonatos Triangulares de Fuerza libre entre Brasil, Uruguay y Argentina. ¿Por qué no repetirlos? Aunque cambien las categorías y los circuitos, Sudamérica puede tener su Copa, un automovilismo sudamericano que tenga su Campeonato Sudamericano. La Copa Sur-Am, o Sul-Am (traducción brasileña), o como se les dé en llamarla, sería representativa del imaginario título del cono Sur.

Ya hay gente que está trabajando en el proyecto. Y justamente los que tienen la manija grande del automovilismo sudamericano, la CADAD, de la República Argentina y la Confederación Brasileña de Automovilismo, están abocados a materializar dos carreras en cada uno de los países. Ejemplo de esto que decimos fue el viaje de Chessel, presidente de la CADAD, a mediados de diciembre, respondiendo a una invitación de la Confederación Brasileña. El viaje no tenía por razones sólo estrechar vínculos, frase que por lo general pretende justificar una escapadita de alguien que esconde razones más importantes. Lisa y llanamente se estudiarían las posibilidades para que en este año se corrieran unas carreras entre ambos países.

El viaje de Chessel originó una Comisión Técnica brasileño-argentina que en estos momentos estudia la concreción de un reglamento en común y las fechas en que se desarrollarán las competencias. Con ese fin llegaron a nuestro país y de paso presenciar la primera carrera de la Temporada los señores Amadeu Quintino de Macedo Girao (presidente del Consejo Técnico) y Raimundo María Gomer Bax van Buggenhaut, quien simplifica su nombre con el apodo de **Ramón**, secretario de la CBA, quienes se reunieron con Horacio Steven, presidente de la Asociación Argentina de Sport Prototipos, y Raúl Expósito, de Fórmula Dos Asociados, representantes ambos de las entidades que nuclean a los pilotos y concurrentes de las dos categorías, con las cuales la compatibilidad mecánica permite la confrontación internacional.

La reunión de todos ellos el 11 de enero —que duró cinco horas— hizo que se firmase un acuerdo para SP. Respecto a F2, ofrece problemas más complejos para lograr una paridad mecánica entre los autos de ambos países, pero, no obstante, los visitantes brasileños se llevaron una interesante proposición por parte de Fórmula Dos Asociados. Los términos de todo lo acordado se darán a publicidad oportunamente; las pruebas a realizarse serán dos en cada país. Para SP se convino en principio realizarlas dentro de las posibilidades del Campeonato Argentino en cuanto a otorgamiento de fechas; para F2 no existen problemas de tal orden y, por lo tanto, se cree que mayo y julio serían los meses en los cuales se desarrollarían las competencias.

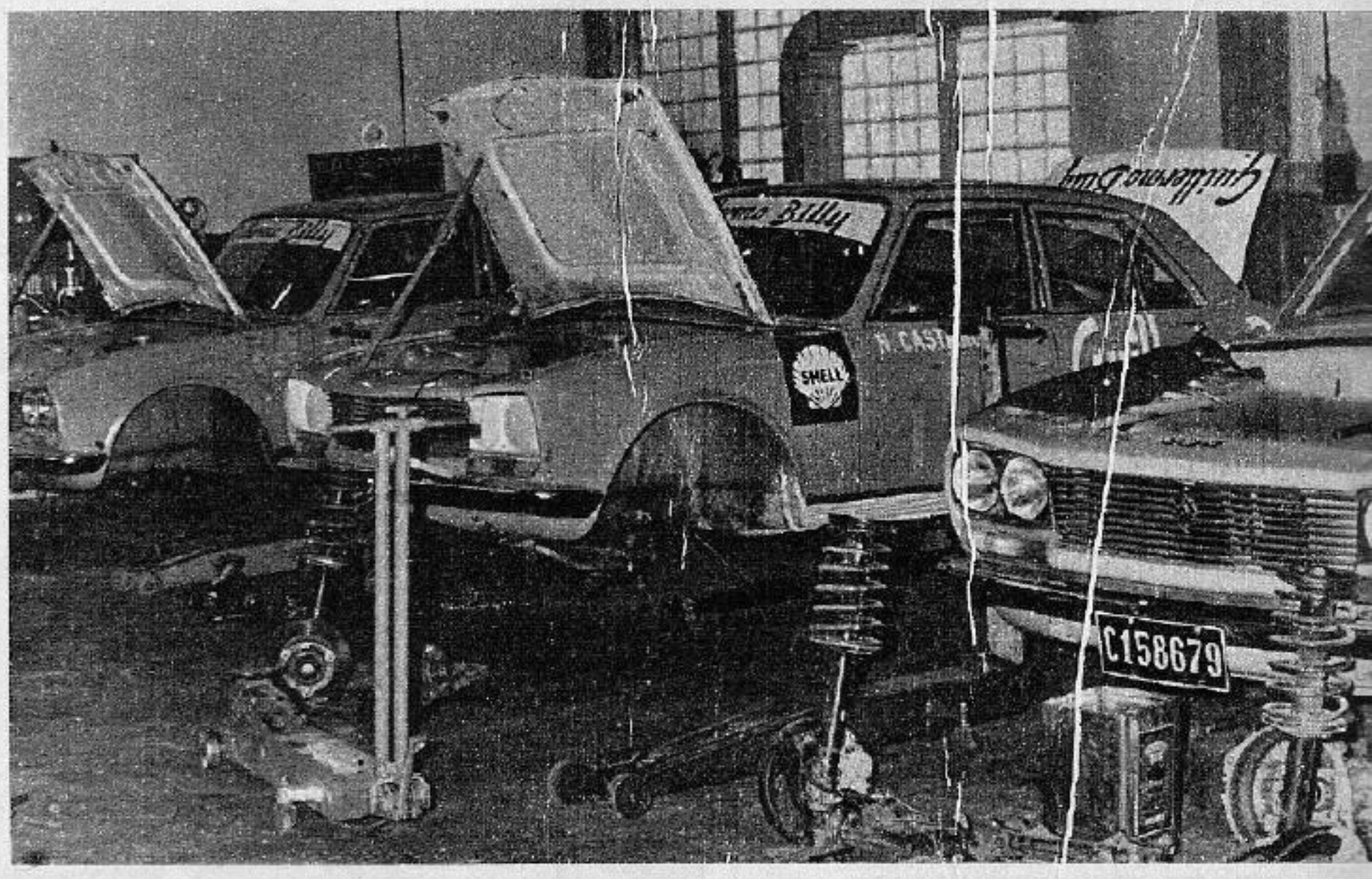
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Héctor Zampini: trabajar sólo en TCA y SP.

PEUGEOT: NO MAS GRUPO DOS

No más equipos de concesionarias, no más Grupo 2. Solamente apoyo a carreras de Turismo Nacional.



Safrar-Peugeot ha estructurado su nueva política deportiva para 1971. No más Grupo 2 pero apoyó al Turismo Nacional. SP y TCA con motores 2 litros

Cuando comienza el año las fábricas de automóviles comienzan a reestructurar sus equipos, a reforzar sus contratos con pilotos o constructores o directamente a anunciar retiros estrepitosos del automovilismo deportivo. Este año de 1971 las fábricas que intervenían activamente en Turismo Grupo 2 comienzan a retacerle su apoyo, lo que indica la decadencia de la categoría. Tal es el caso de SAFRAR-Peugeot, que ha decidido abandonar el apoyo que hasta 1970 otorgaba por intermedio de su Comisión de Concesionarios a las concesionarias Coelho y Guillermo Billy para que éstas mantuvieran sendos equipos en la categoría Turismo para defender así "extraoficialmente" la marca del león.

La decisión de SAFRAR-Peugeot de retirarse de las competencias de Turismo Grupo 2 fue pensada juntamente con la nueva estructura que suplirá ese apoyo a la categoría G-2 y que promocionará la faz deportiva de la fábrica.

Por un lado Héctor Zampini se encuentra trabajando activamente en el Departamento de Desarrollo de Motores Experimentales, preparando un motor Peugeot 504 que ha sido llevado a 2 litros de cilindrada para correr a bordo de un casco 504 en Turismo Carretera Fórmula "A". ¿El piloto? Hasta el momento un nombre suena como probable en habituales confidentes de la empresa: Francisco "Paco" Mayorga, pero aún sin confirmación. Otra de las versiones importantes que comenzaron a circular esta semana por los alrededores de la calle Bonpland, en Buenos Aires, es la que otorga al propio Zampini la paternidad de un nuevo motor, también de 2 litros, pero que está equipado con compresor y destinado a un SP que sería propiedad de SAFRAR-Peugeot y que correría en forma semioficial.

En lo que respecta a la categoría Turismo Grupo 2, SAFRAR-Peugeot estará completamente ausente y ni siquiera apoyará equipos de concesionarios o particulares que corran con la marca. A cambio de esto, la empresa se volcará de lleno a la nueva categoría Turismo Nacional o Grupo 1 argentino.

A tales efectos, la idea concreta es patrocinar carreras importantes tales como la Vuelta de la Manzana, 6 Horas, etc.... pero que, además de reunir las condiciones mínimas de seriedad organizativa sean también carreras donde se pueda demostrar las bondades del auto y del piloto, y no solamente las del auto.

También los rallies están encuadrados dentro de la nueva política de SAFRAR. El apoyo técnico-mecánico a los participantes de las carreras de Grupo Uno y de Rally es el broche final a la nuevo política deportiva de la empresa.

GEOGRAFIA DEL WEEK-END I

por NORBERTO ALVAREZ OJEA

MINI BALNEARIOS LOS MAS

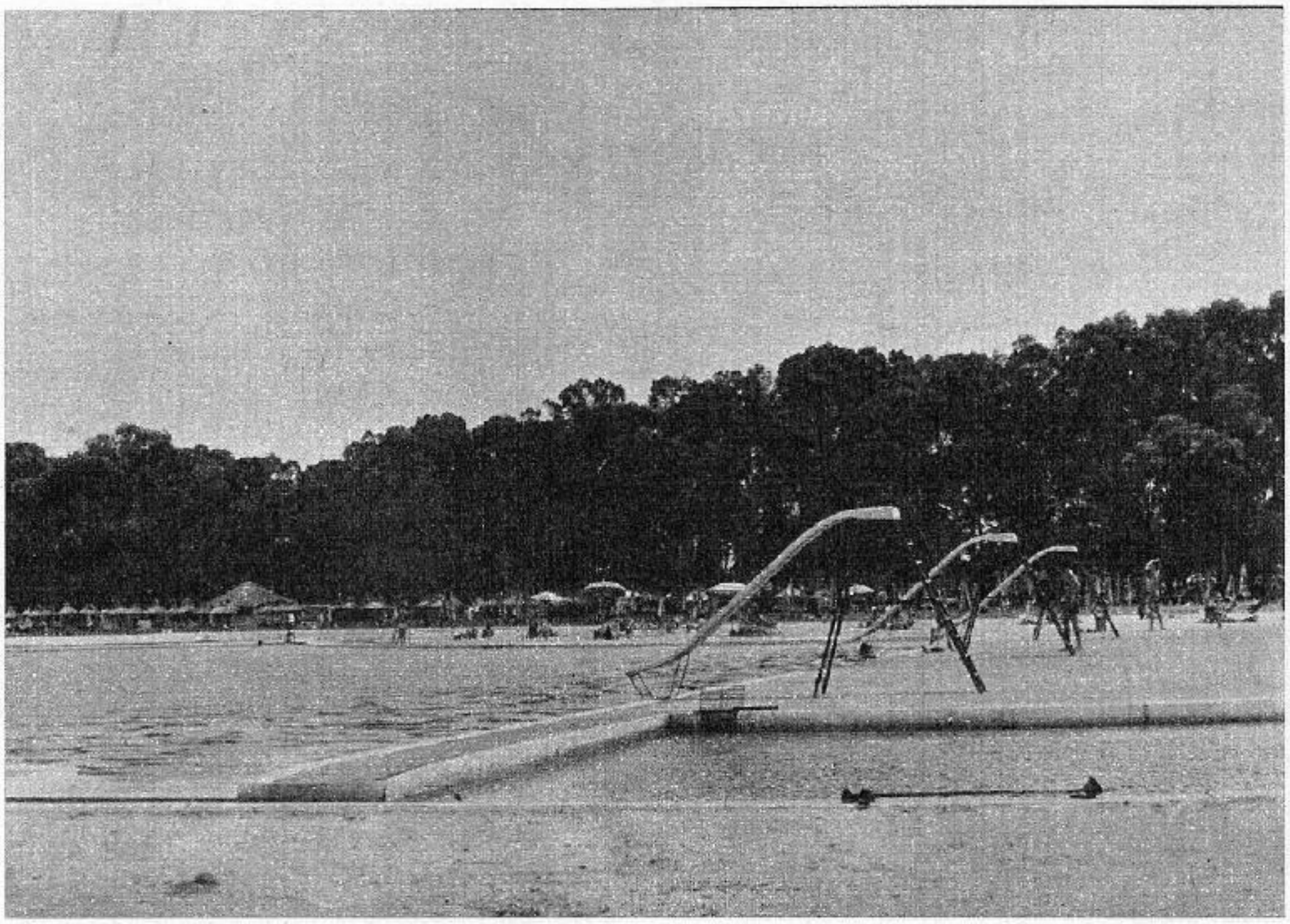


Algunos consejos para "pasar el verano" sin alejarse mucho de la ciudad. Los parques-balnearios brindan al automovilista agua, sol y sombra. Una buena forma de castigarse al aire libre, grandes piletas de agua dulce o salada lo esperan. Hemos confeccionado para usted una guía de ellas

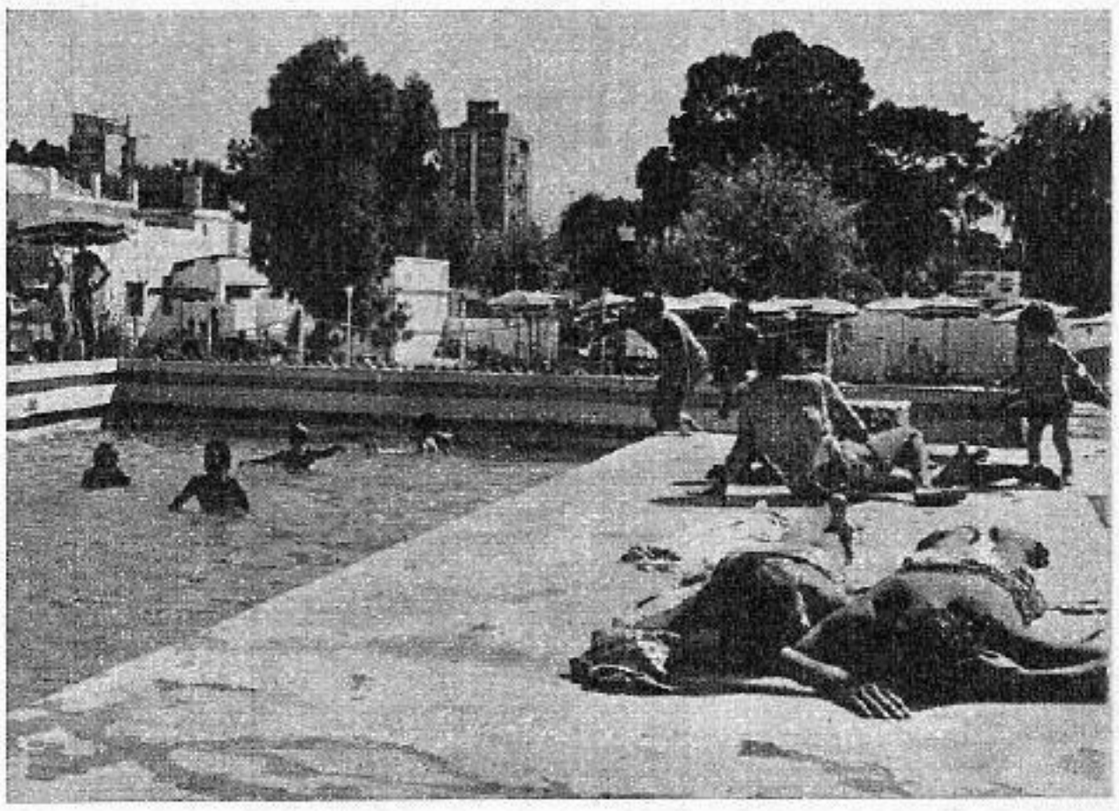
Un remojón quién no se da en la vida, sobre todo si tiene que soportar la dura canícula del verano en Baires. Para la gente como uno, que gusta del líquido elemento, hemos realizado el relevamiento de los alrededores de la ciudad y encontrado una cantidad de minibalnearios que reúne todos los requisitos para pasar un día agradable. En la selección tuvimos en cuenta solamente aquellas que dentro de sus distintas modalidades están acordes con el confort que la gente aspira y que brindan: comodidades sanitarias, agua en renovación constante y una atención directa de sus responsables, que pone al usuario al resguardo de

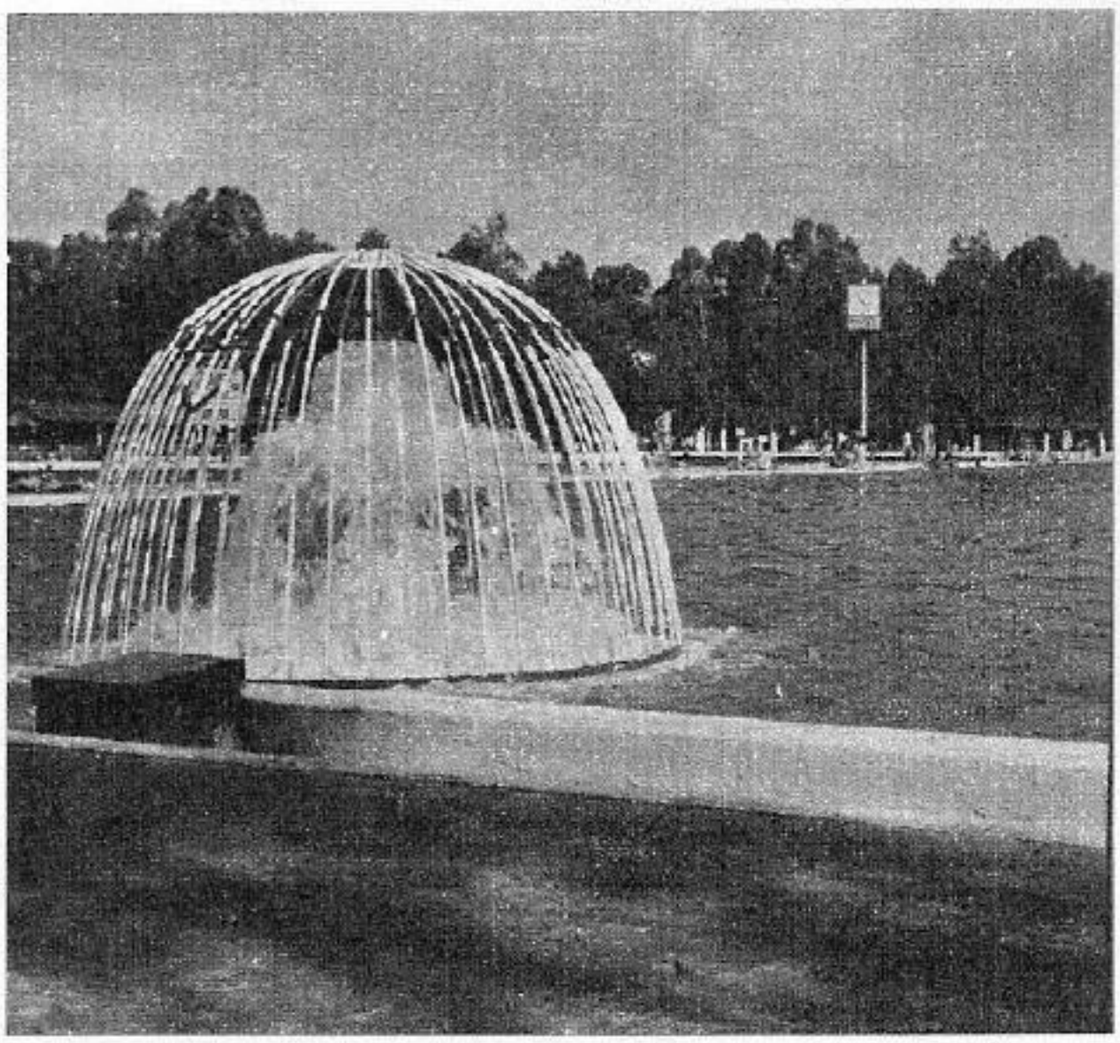
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARIOS









problemas derivados del hacinamiento, o de "gente desagradable". Además que sus servicios anexos: bar, restaurante, confitería, etcétera, guarden un equilibrio lógico de precios y calidados.

En esta superselección realizada **en vivo y en directo** hemos evaluado la suma de esos requisitos mínimos, y preferimos pecar por omisión antes que por error. El país está entrando en su etapa adulta, turísticamente hablando; el automovilista, ya sea por un simple fin de semana o por prolongadas vacaciones, es un viajero en potencia, y como tal tiene sus derechos. ¿No es así?

→





Las rutas de los minibalnearios

A tan solo 12 cuadras de la Av. Gral. Paz, por el camino del bajo, en Vicente López, se acaba de inaugurar uno de los mejores minibalnearios de la zona: el "Nuevo Velero", que cuenta con 3 piletas (una para niños), amplias playas-solarium de arena, modernas y confortables instalaciones sanitarias y un notable servicio de comidas al paso, por medio de originales "carritos" que expenden desde el apetitoso asado, y pollo "a la manopla", a "pizza", "panqueques" y todo tipo de golosinas y bebidas. Los precios son normales. Además, por el costo de la entrada (ver recuadro) se tiene derecho al uso de una mesa, cuyo número se reserva a la entrada en un original tablero tipo cine. Tiene canchas de "voley" y "spring ball", y lugares para jugar a la paleta. Esto es sólo el comienzo del "Nuevo Velero", que sigue en plena expansión, según nos expresaron sus entusiastas empresarios. Es decir "viento en popa".

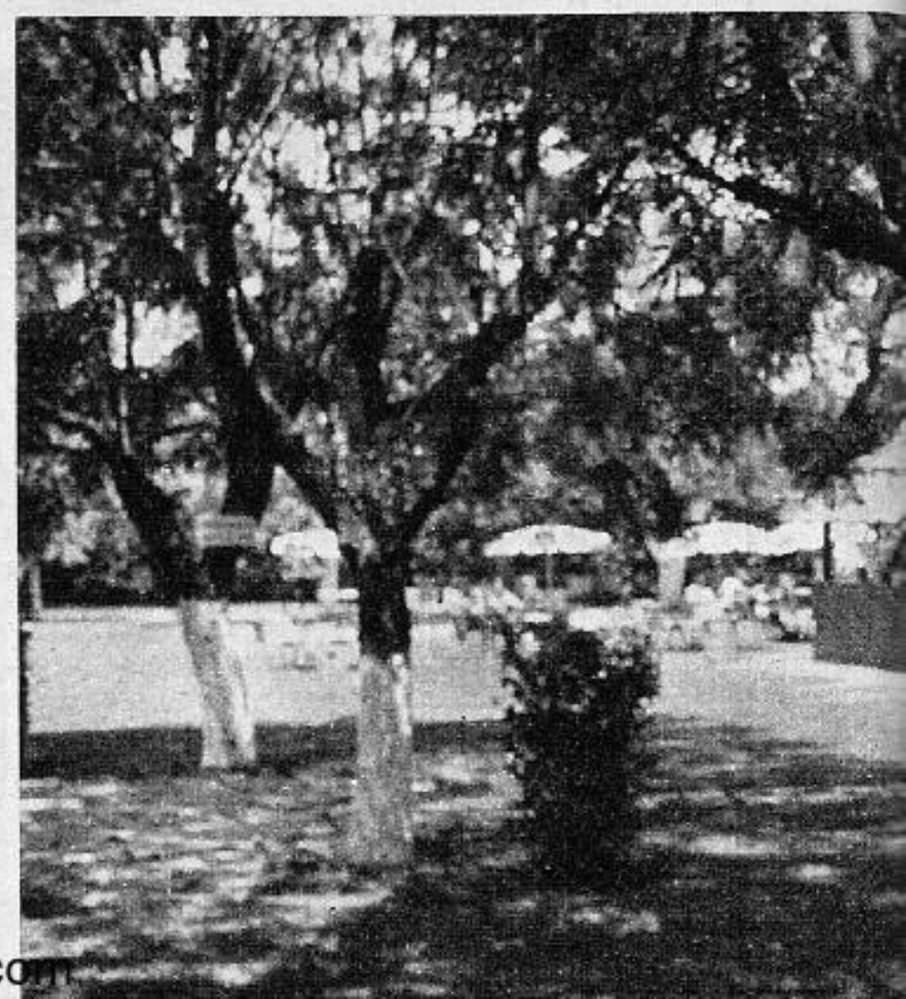
Tomando la autopista Panamericana, a través de la Av. Gral. Paz y el acceso Norte, a la altura del Km 15 nos encontramos hacia la derecha con "ALOHA", una de las mejores y más sofisticadas piletas de la zona que además tiene un buen restaurante, bar y por las noches se trasforma en un cotizado "night club". "Aloha", que cuenta con las preferencias del ambiente corsa y televisivo, tiene como titulares a los "pioneros" de la ruta Panamericana en lo que respecta a su creciente infraestructura miniturística. Se trata de un cordial grupo familiar y de amigos que fundaron la Calesita I, al comienzo de la ruta, y es hoy un célebre y prestigioso restaurante; ahora han puesto en marcha (al lado de "Aloha") la nueva "Calesita II" que en poco tiempo cuenta ya con una nutrida clientela. Un capítulo aparte en lo que respecta a "Aloha" merece la excelente "discoteca" y el equipo de estereofonía de alta fidelidad, "hobby" de uno de sus dueños, un experto en la materia, con largos años de actuación radiofónica.

En la "clásica zona del agua salada" sobre el camino de cintura, a la altura del puente 12 de la autopista a Ezeiza, hay numerosas "piletas y parques balnearios", entre los cuales hemos seleccionado tres, que reúnen todos los requisitos para ser recomendados: casi sobre la autopista y el puente 12 se inicia la serie con un formidable complejo turístico y recreativo, llamado a ser una pequeña ciudad para el "miniturismo"; nos referimos a "Namuncurá", donde concurren familias enteras a pasar el día, y donde el auto se pierde en un extenso bosque, con todas las comodidades para el "week-end"; los titulares del complejo piensan incorporar año tras año nuevas y modernas instalaciones, hasta convertir el lugar en el parque-balneario más importante de Sudamérica. Su ubicación y las 30 Hs de que disponen hacen perfectamente factible ese propósito, rubricado por otra parte por un espíritu creador, avalado por una avanzada planificación técnica.

A cuatro kilómetros, y siempre sobre el camino de cintura, está el balneario "Lago de los Cisnes", cuyas modernas y funcionales instalaciones llaman la atención, pues podrían rivalizar con las más lujosas residencias de fin de semana. Muy bien parquizado, y con unas instalaciones sanitarias que sorprenden gratamente por su confort y lujo, su edificio central para bar y restaurante, de caprichosas formas arquitectónicas, son el fruto del entusiasmo de dos hombres jóvenes, ambos íntimamente ligados al quehacer automovilístico deportivo. Nos referimos, concretamente, a José Soifer, que tuvo buena actuación en Turismo Anexo J, un corsa de ley.

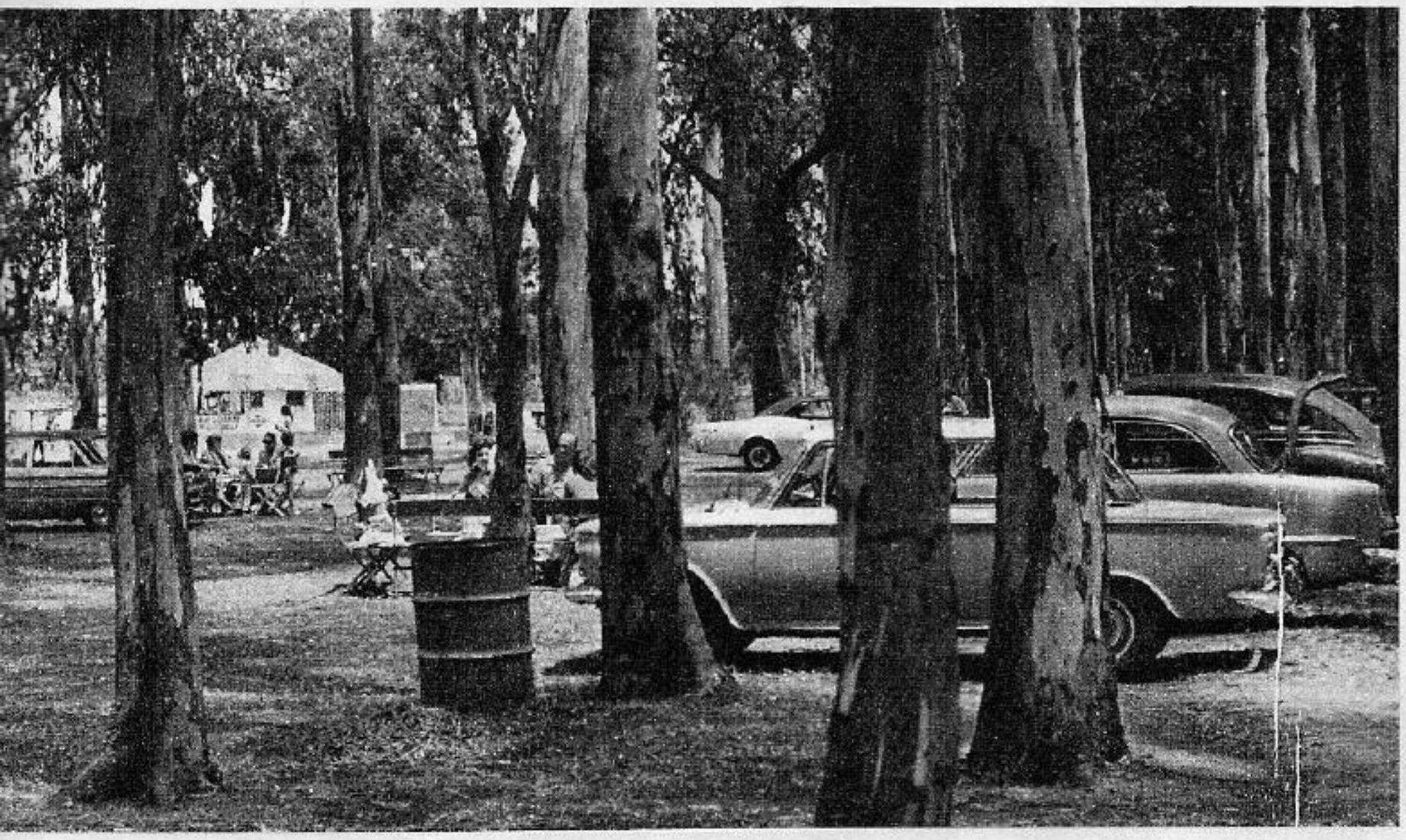
Completa nuestra trilogía del Camino de Cintura, a un kilómetro del "Lago de los Cisnes", a la derecha, "Frontera", ubicado en una loma y sobre el casco de una antigua y prestigiosa estancia de la zona, que tiene todas las características de un auténtico club privado. Los "habitués" que conversaron con CORSA no ocultaron su anhelo de organizarlo, pues a través de varios años de concurrencia, ya todos son amigos, y van incorporando a los que llegan con las intenciones de pasar un día agradable en compañía de familiares y amigos. Es el único parque-





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GEOGRAFIA DEL WEEK-END I

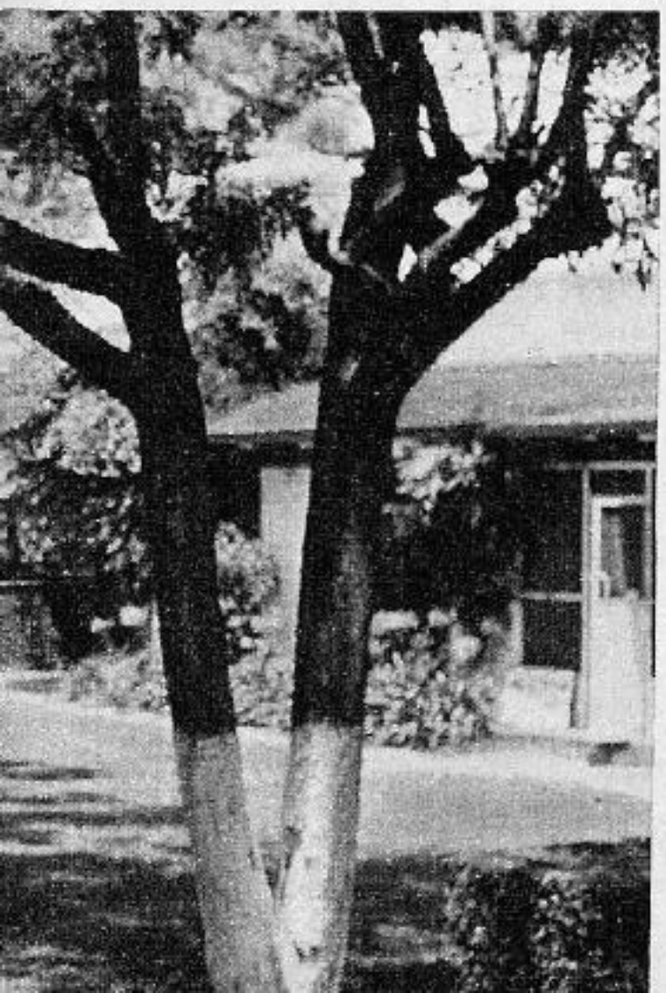




balneario que cuenta con maestras jardineras para la atención de los niños, y además sus bañeros enseñan a nadar a los pequeños. El sistema de renovación del agua de las piletas de agua salada (2) es excelente, y las instalaciones de duchas y sanitarias, muy cuidadas y limpias. Conversamos con el titular de "Frontera", Dr. Levi, quien nos anticipó algunas realizaciones futuras que harán de las 10 Hs de "Frontera" un lugar paradisíaco. Contribuye a una buena estada el restaurante, que cuenta con una excelente cocina, y el servicio de bar al aire libre, todo a precios muy razonables.

Por último nos queda mencionar "Villa Albertina", un extenso parque balneario de carácter popular ubicado en la zona de prolongación de la Avda. General Paz, a 2 Km del "Puente de la Noria" sobre el Riachuelo. Tiene capacidad para albergar verdaderas multitudes, y grandes piletas de agua salada como las anteriores.

Con esto damos fin a nuestra incursión por los minibalnearios de alrededores de Baires. ¡A tirarse a la pileta, muchachos!!



GUIA DE MINI-BALNEARIOS

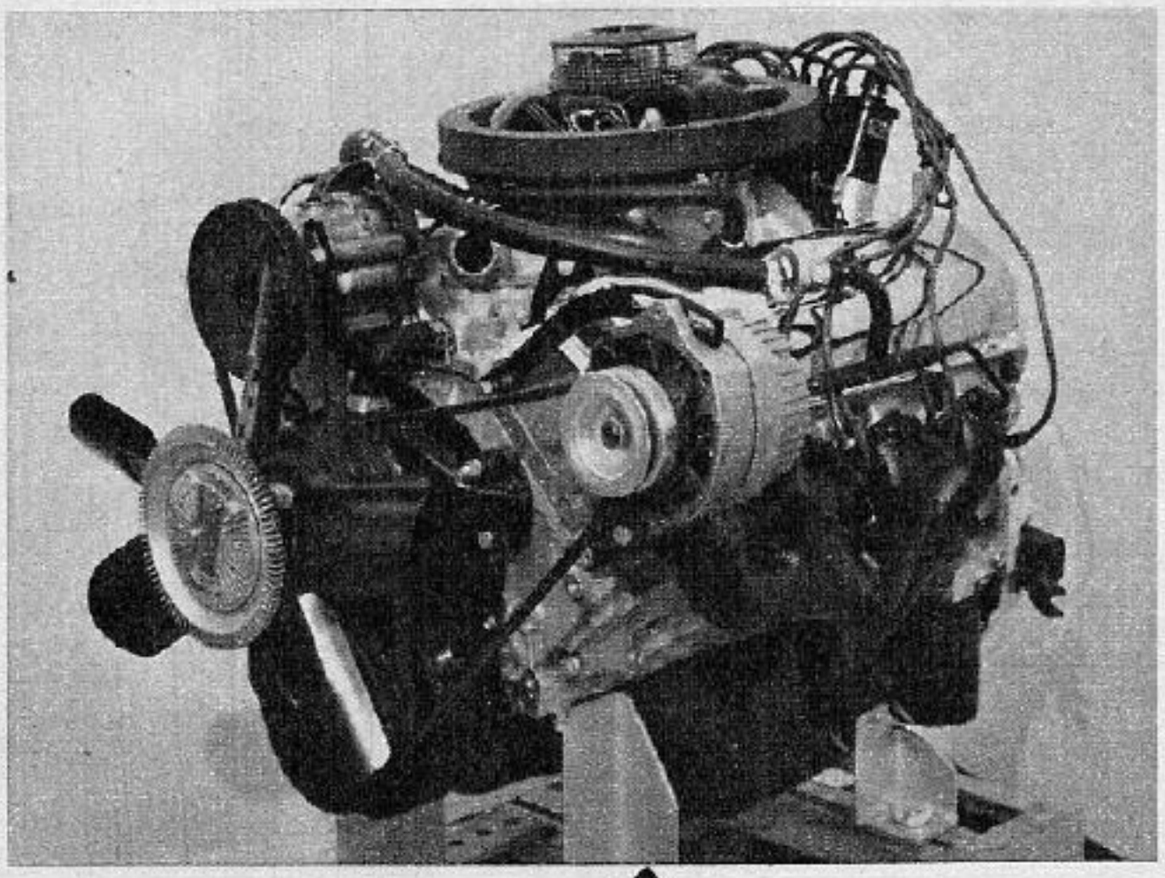
Denominación	Detalle	Tarifas
"NAMUNCURA" **Ubicación:** Sobre la Autopista a Ezeiza y Camino de Cintura (Puente 12). Funciona de 8 a 20 hs.	Complejo turístico y recreativo, sobre una superficie de 30 Hás., con una extensa y frondosa arboleda. Consta de 3 grandes piletas de agua salada (10.000 m²) con amplias playas-solarium de arena. Vestuarios con duchas individuales. Juegos para niños. Quinchos. Parasoles individuales con techo de paja. Restaurante y confitería. Parrillas. Sistema de renovación constante del agua. Servicio de vigilancia. Estacionamiento para el auto dentro del amplio parque.	De lunes a viernes $ 4. Sábados, $ 5. Domingos y feriados, $ 7 por día y por persona. Menores de 10 años, gratis.
"LAGO DE LOS CISNES" **Ubicación:** Sobre Camino de Cintura a aproximadamente 4 km de la Autopista a Ezeiza, saliendo por Puente 12.	Excelente urbanización. Tiene 2 piletas de agua salada grandes y 2 pequeñas para niños. Juegos para niños. Solariums. Baños instalados con mucho confort. Moderno sistema de renovación del agua. Bar, confitería y restaurante, con buen menú y precios razonables. Playa de estacionamiento para autos.	De lunes a viernes $ 5. Sábados y domingos $ 7. Menores de 3 a 10 años $ 2. Niños men. de 3 años, gratis.
"FRONTERA" **Ubicación:** Camino de Cintura, de la Autopista a Ezeiza a la izq. (Puente 12), aprox. a 5 km.	Sobre un soberbio casco de estancia, y con una superficie de 10 Hás. arboladas. Tres piletas de agua salada en renovación constante. Piletas para niños y juegos infantiles con maestras jardineras. Bar, restaurante y confitería, bajo techo y al aire libre. Baños y servicios sanitarios instalados con todo confort. El auto puede estacionarse dentro del parque en el predio elegido. Ambiente cordial de club privado. Los precios de bar, parrilla y restaurante son normales y la calidad de los menús, excelente.	De lunes a viernes $ 4. Sábados $ 6 y domingos $ 8 por día y por persona. Niños hasta 6 años gratis y de 6 a 12, $ 2. Aceptan tarjetas "London Card" y "Dinners Club".
"VILLA ALBERTINA" **Ubicación:** Por la Avda. Gral. Paz, inmediatamente del Puente de la Noria.	Extenso parque balneario muy popular y conocido (data de 1945). Sobre 30 Hás. con buena arboleda. Playa de estacionamiento para 3.000 autos. Tres piletas de agua salada. Confitería, bar americano, restaurante, quinchos, parrillas. Vestuarios con duchas individuales.	Días hábiles $ 5. Domingos $ 6. Menores de 10 años, gratis.
"ALOHA" **Ubicación:** Ruta Panamericana km 15 (se sale de la Av. Gral. Paz, por Acceso Norte).	Excelentes instalaicones. Baños y duchas con todo el confort. Sistema especial de renovación continua del agua de las piletas. Pileta para niños. Solarium. Playa de estacionamiento para autos. Sombrillas. Restaurante muy bien atendido, menús a la carta a precios razonables. Bar y confitería. Música funcional. Por las noches funciona como "boîte", con una buena discoteca y un equipo de estereofonia de alta calidad. Buena atención en un ambiente cordial.	Días hábiles $ 8. Sábados y domingos $ 15 por día y por persona.
"EL NUEVO VELERO" **Ubicación:** Bartolomé Cruz 1201 (a la misma altura de Av. del Libertador, s/ el río).	Tres piletas, dos para mayores y una para niños. Una de las piletas grandes tiene características olímpicas. Mesas, con parrilla y pileta. Además funciona una parrilla (asados y pollos) y venta de "pizza" y bebidas. Amplios solariums de arena, y sombrillas. Instalaciones sanitarias.	Días hábiles $ 4. Domingos y feriados $ 6 por día y por persona

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

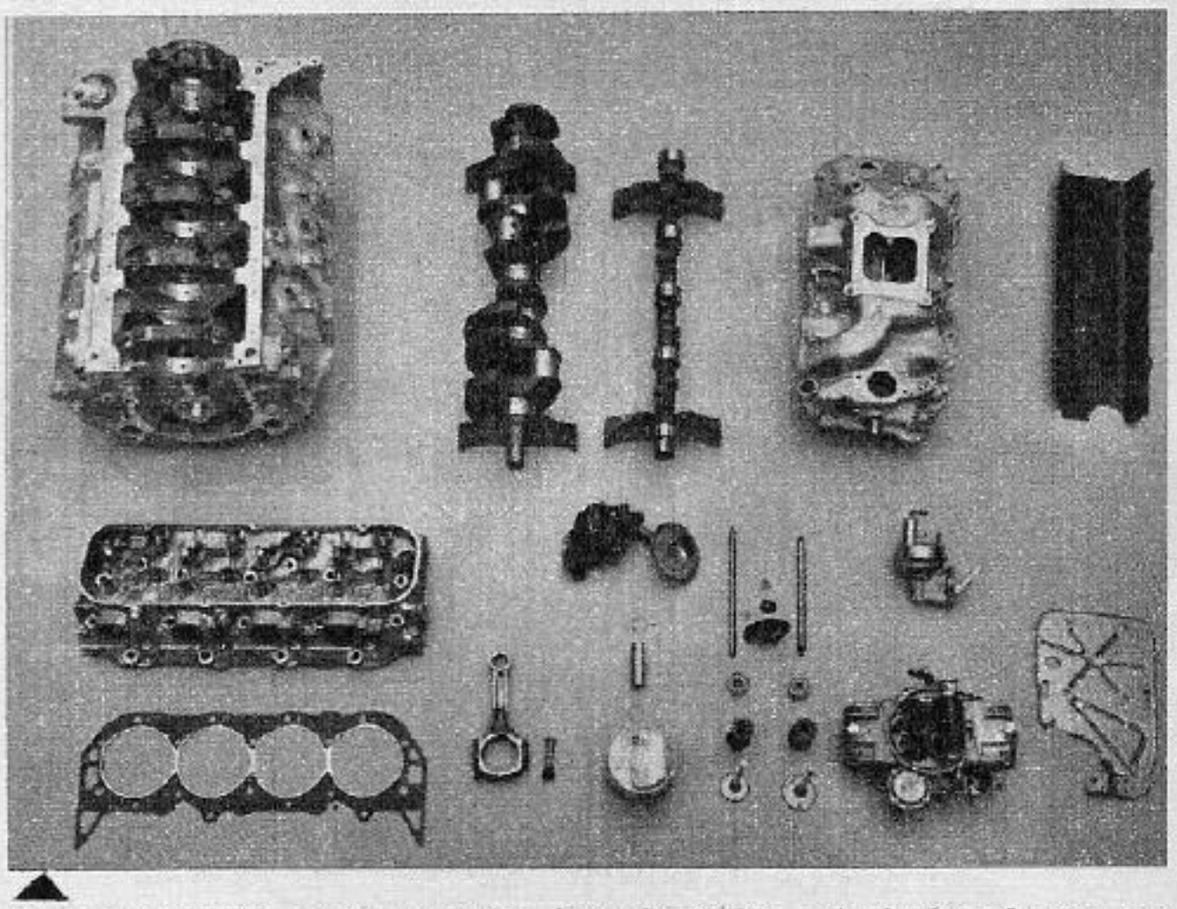


EL MOTOR DUEÑO DE CAN-AM

Hay un V8 de aluminio que, al igual que los chasis McLaren, ya es sinónimo de Can-Am: el Chevrolet ZL-1. He aquí algunos detalles del mismo



El McLaren ganador de la copa. Lleva a espaldas del piloto al dueño absoluto en materia de motores: el Chevrolet V8 ZL-1.



Block de aluminio, siete litros, 640 HP. Lo que hay que tener.

El despiece del motor muestra los elementos principales de su concepción convencional: un árbol de levas lateral, varillero, cigüeñal cinco bancadas. En este caso se ve el múltiple de admisión alimentado por un carburador. Se logra más rendimiento, sin embargo, con el equipo de inyección Lucas.

En 1969, la división Chevrolet de General Motors comenzó a ofrecer como opción limitada para los usuarios del Corvette el motor ZL-1 que hasta ese momento había sido entregado únicamente a preparadores particulares. Básicamente, es similar a su predecesor, el L-88, en cuanto a dimensiones se refiere; pero aparte de haber reemplazado el hierro por aluminio en la fabricación del block, presentó una cantidad de innovaciones que le permitieron alcanzar cifras astronómicas de potencia. Este motor ya había sido utilizado en la copa Can-Am del año anterior con excelentes resultados y de ahí en más la copa pasó a tener un solo dueño: McLaren-Chevrolet.

En manos del infortunado Bruce o de su coequiper Denny Hulme, estos automóviles dominaron las cuatro últimas ediciones de la Copa en forma aplastante. Y actualmente, a menos que Porsche decida dedicarse de lleno a la Can-Am con el 16 cilindros opuestos que está desarrollando para esa categoría o con el 917 con turbocompresor que también tienen "in mente", parece que Chevrolet va a seguir siendo el dominador indiscutido de la categoría. Más aún si tenemos en cuenta que Ford no había logrado nada con el V8 de aluminio y ocho litros de cilindrada que había desarrollado de la versión de la NASCAR a pesar de los 700 caballos plus que había acusado el dinamómetro. De cualquier modo, Ford anunció su no-participación en competencias automovilísticas este año y por lo tanto dejó el desafío en manos de los europeos. Pero dejemos el futuro para que hable por sí solo y vayamos al análisis del ZL-1 de Chevrolet.

ZL-1 = 640 caballos de punta.

Es un V8 de 427 pulgadas cúbicas (7 litros) y 640 caballos de fuerza a 7.000 vueltas cuando se lo equipa con el sistema de inyección Lucas-Crower. Block, tapas de cilindros y múltiple de admisión de aluminio. Dado su bajo precio y relativamente poco peso, constituye el ideal en la relación costo por caballo y cuenta además con un lugar destacado en la calificación de la relación peso potencia. Si a todo esto le sumamos la facilidad para acondicionarlo o trabajar sobre él y la constante disponibilidad de cualquier repuesto, podemos decir que constituye el ideal de costo por caballo entre todos los motores de carrera del mundo entero.

Gran parte del aumento de potencia logrado en comparación con el L-88 se debe a las mejoras introducidas en el diseño de las tapas de cilindros. Si bien el modelo anterior ya traía tapas de aluminio, las cámaras de combustión del ZL-1 han sido llevadas hacia un diseño más "abierto" y la trayec-

→

EL MOTOR DUEÑO DE CAN-AM

toria de los conductos de admisión se vio modificada para orientar el flujo de gases en un ángulo más favorable. Las válvulas de escape fueron reemplazadas por otras de mayor diámetro y, en consecuencia, los conductos de escape también fueron agrandados cambiando la sección cuadrada por circular para evacuar el mayor volumen de gases.

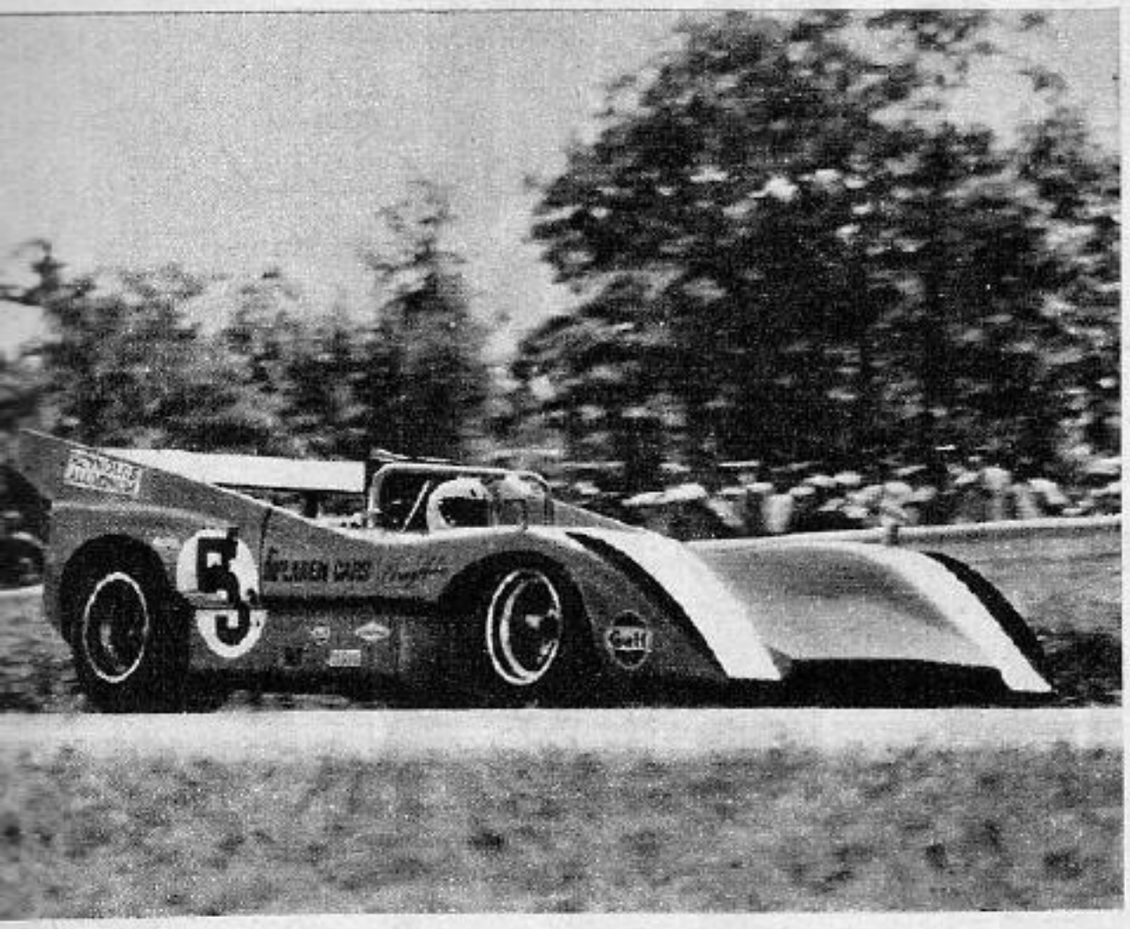
El block está totalmente construído en aluminio y presenta las mismas medidas que el anterior de hierro con excepción de las paredes y apoyos de bancadas de los extremos que han sido levemente engrosados. Aún así, es casi 40 kilos más liviano que el de hierro y bastante más fuerte. Lubricación con un sistema de cárter seco con bomba de tres engranajes. La cilindrada exacta es de 7.046 cm^3; peso completo, listo para usarlo: 208 kg.

La modificación de las tapas de cilindros trajo como consecuencia la modificación de los pistones, a los que hubo que agregarles material para mantener la compresión en 12,5:1. Para compensar este aumento de peso, se les quitó material de la cara interior.

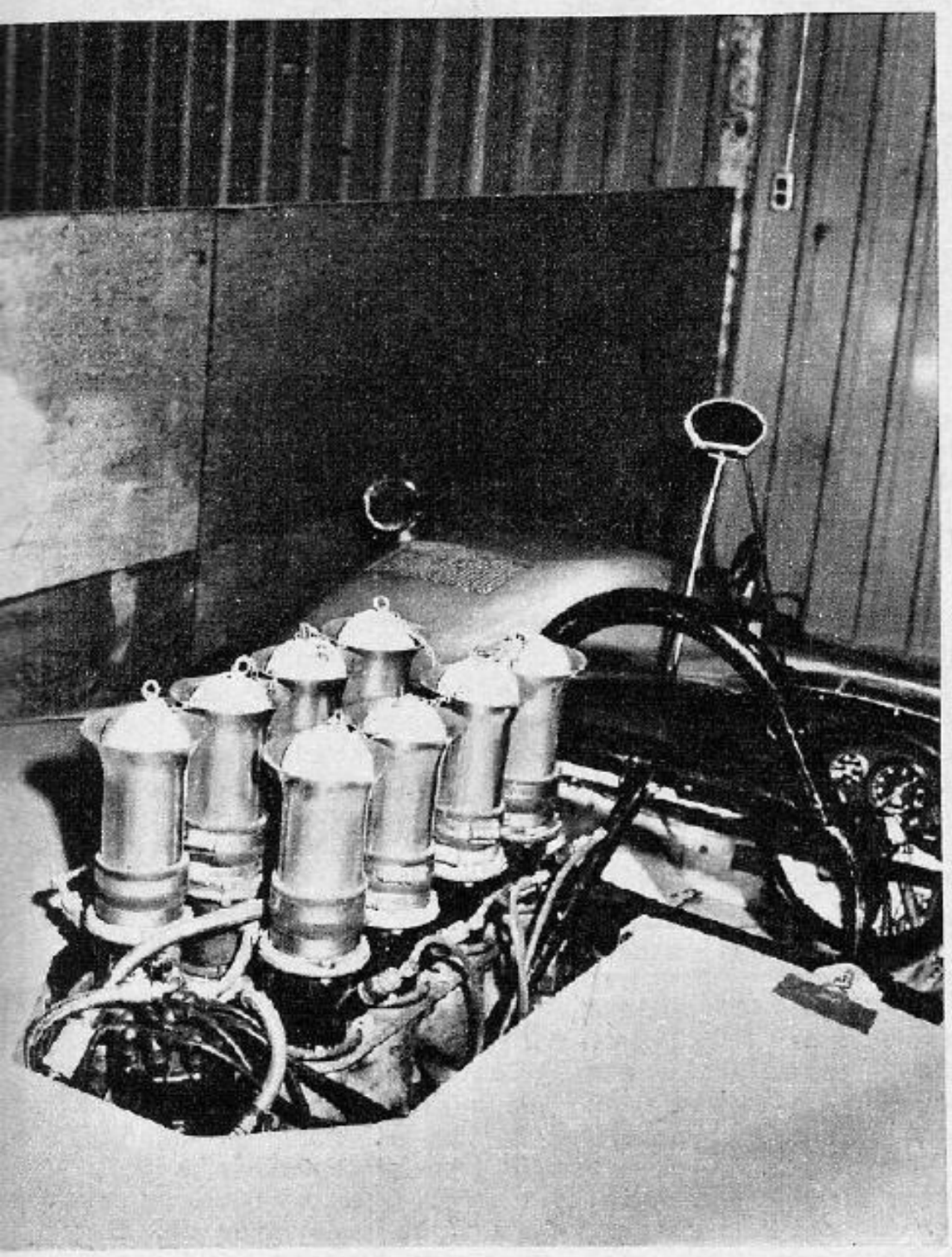
La distribución es la convencional con un solo árbol de levas lateral y varillas levantaválvulas. Aún así, pasa las 7.000 vueltas con toda facilidad sin flotamiento de válvulas y nadie cree conveniente reemplazar casi ninguno de los elementos de la distribución. Hay quienes cambian los balancines por otros con cojinetes de aguja. Los resortes vienen dobles de fábrica.

Se podría decir que, salvo ligeras modificaciones, en la Can-Am utilizan el ZL-1 casi tal como lo entrega General Motors. Lo único realmente modificado es el sistema de alimentación, que pasa de un carburador 4 cuerpos a un sistema de inyección Lucas en la mayor parte de los concurrentes. Se prefirió esta marca en lugar de la Hilborn que se usa en casi todas las categorías de EE. UU. por trabajar a más presión y disminuir por esa razón los problemas de ebullición por la alta temperatura que generan esos motores. Además Lucas provee los inyectores y la bomba inyectora-distribuidora separados de las mariposas de acelerador y venturis. De esa forma, se pueden utilizar los conjuntos de venturis-aceleradores fabricados por McKay, de California, que están construidos con magnesio y debidamente refrigerados.

De no haber sido por la victoria de Tony Dean con Porsche en Atlanta esta última temporada, cuando McLaren-Chevrolet llevaba 19 carreras ganadas sin interrupciones, no sabemos a qué cifra hubiese llegado ese record. Pero no sólo ese hecho habla bien del Chevrolet. Si la gran mayoría de los concurrentes adoptan ese motor, si desde que se creó esa categoría Chevrolet la ganó siempre, ya sea montado en un Lola o un McLaren, debe ser por lo que les decíamos más arriba: gran rendimiento, poco costo y abundancia de repuestos, amén de la simplicidad de trabajo sobre él. Suficiente.



Denny Hulme con su Mc Laren-Chevrolet. Una cantidad de triunfos impresionante.



Aquí se ven las trompetas de un motor ZL-1 alimentado a inyección. Invencibles en la Can Am.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cuando se dieron cuenta me corrieron...

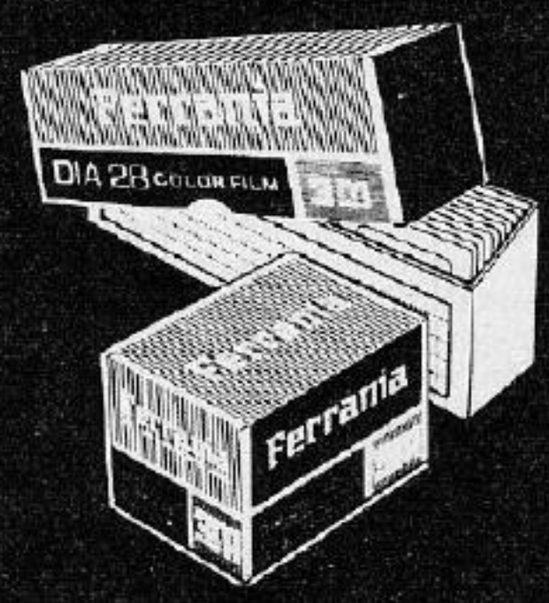


No querían que les saque la foto porque tenían miedo que papá se enoje.

Pero cuando papá la vió se rió.

Y me felicitó por la foto.

Dijo: "está muy bien tomada."



FERRANIA DIA 28: Tan sólo pasarán 48 horas para volver a vivirlo.

Revelado y marquitos incluidos en el precio del rollo.

Ferrania

es un producto 3M

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FEBRERO 1971

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

CORSA

FEBRERO 1971

5/7	Rallye Rutas del Norte	Francia	(Grupo 1 y 2)
14	C. Paz - M. Clavero - C. Paz	Argentina	(Grupo 1 y 2)
28	300 Millas de Rafaela	Argentina	(F. Indianápolis)

VEHICULOS AUTOMOTORES CON CHAPAS MUNICIPALES

(No inscriptos en la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor)

SEÑOR PROPIETARIO:

Si Ud. no recibe en su domicilio las boletas del impuesto, ello puede deberse a que no se ha efectuado la transferencia del rodado a su nombre, encontrándose en infracción su situación.

HAGA LA TRANSFERENCIA, presentando:

—Recibos de Patentes que Obren en su Poder.

—Recibo de Compra.

—Documentos de Identidad.

SEÑOR EX-PROPIETARIO:

Si Ud. continúa recibiendo en su domicilio las boletas del impuesto y de las infracciones de un rodado que ya no posee, verifique si ha obtenido la baja correspondiente, puesto que en caso contrario sigue siendo responsable del pago del gravamen y se encuentra en infracción.

SOLICITE LA BAJA, presentando:

—Recibos de Patentes que Obren en su Poder.

—Certificado de Libre Deuda Expedido por el Tribunal Municipal de Faltas.

—Documentos de Identidad.

EN AMBOS CASOS ELIMINE INCONVENIENTES REGULARIZANDO SU SITUACION FISCAL "SIN MULTAS"

VEHICULOS CON CHAPAS DE LA DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

Que no figuren inscriptos a nombre de su actual propietario

ESTAN EN INFRACCION

Regularice su situación tramitando la transferencia en el Registro Seccional correspondiente a su domicilio.

REGISTRO CENTRAL - CORRIENTES 5666
TEL. 55-1101 - 55-1102

TRAMITES E INFORMES:
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES E IMPUESTOS VARIOS
VIAMONTE 900 (HORARIO: de 12 a 18 horas)

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Secretaría de Economía - Dirección General de Rentas

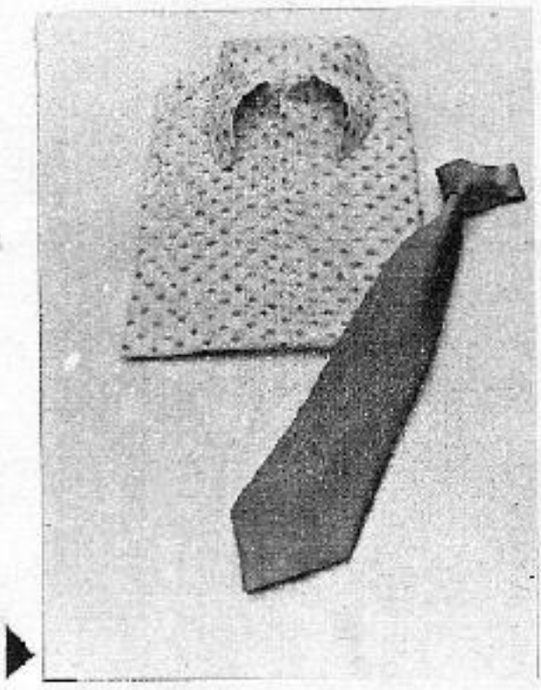
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

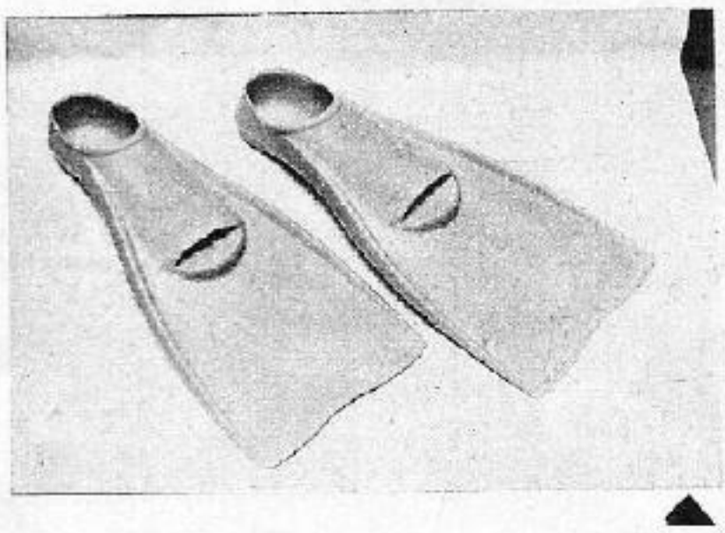
la vidriera de corsa



Cronógrafo Universal Geneve, modelo "Compax", con taquímetro (permite medir la velocidad de un auto en movimiento) En agencias autorizadas.

Camisa de "ruido fuerte" en voile, entallada, $ 39,90. Corbata de seda natural fular, $ 24,90. ADAMO, Callao 1326, Capital.

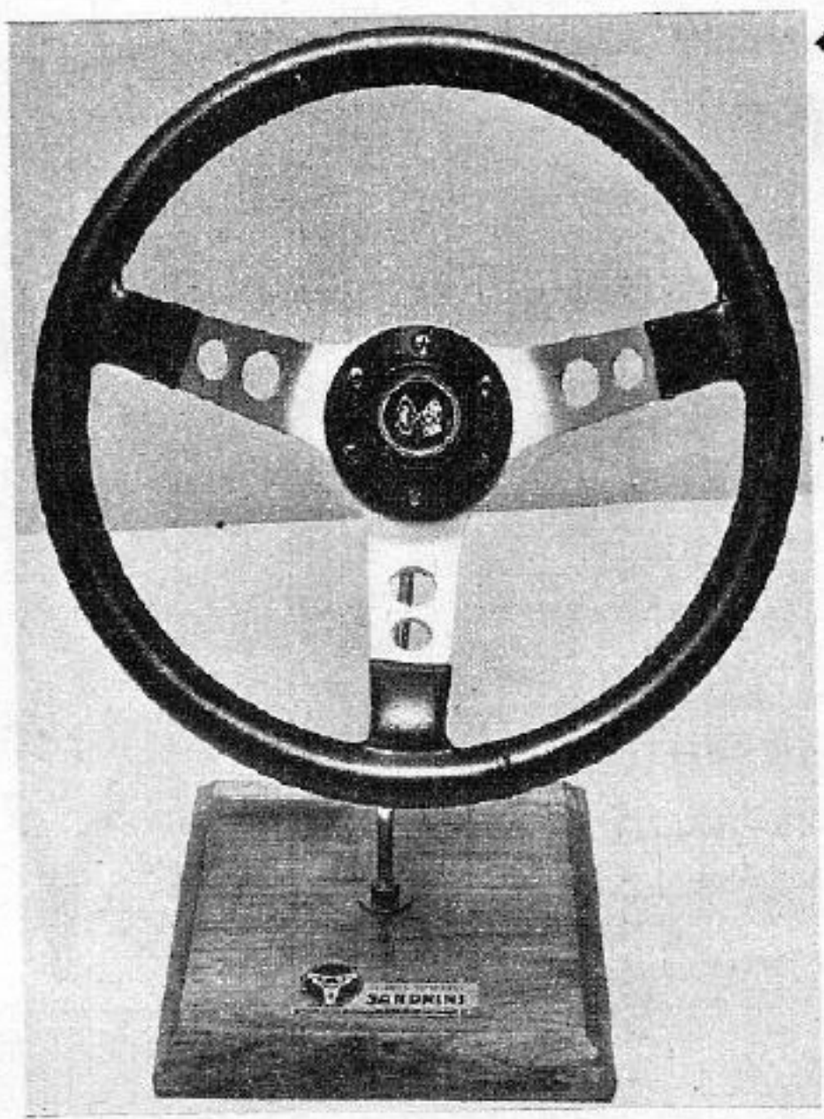




Patas de rana, de caucho sintético, medidas desde el 36 al 44, $ 13.— a 29.—, LA CASA DEL PLASTICO, Pacheco 3466, Capital.

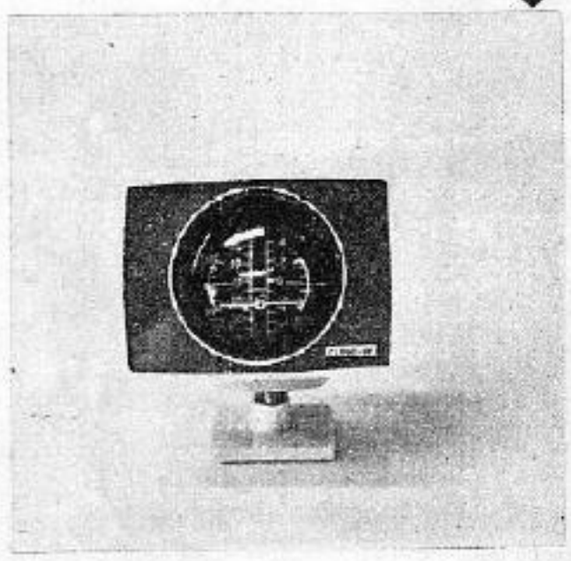


Camisa entallada, corte francés (varios dibujos) $ 14,90; camisa lisa del mismo corte, voile hilado suizo (varios colores); corbatas cantidad de gustos, $ 14,90, ADAMO, Callao 1326, Capital.



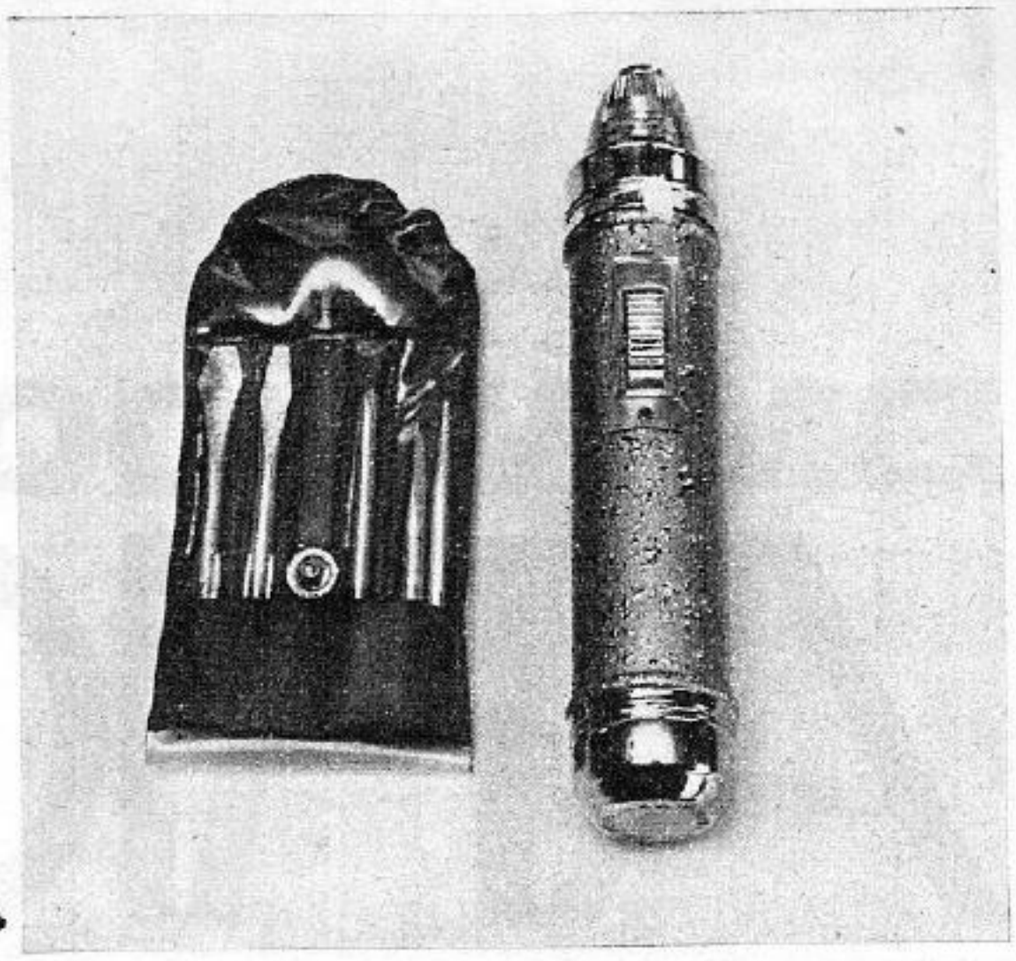
Volante "Sandrini", F-1, Chevrolet, Chevy, R. Sport, Super, $ 175.—.

Clinómetro (indica el nivel del auto y el grado de aceleración y desaceleración) $ 35.—, PISTONAR S.R.L., Viamonte 1604, Capital.





Mesa para auto con 4 bancos y marmita con 12 piezas de aluminio para camping, EUROCAMPING, Paraná 761, Capital.



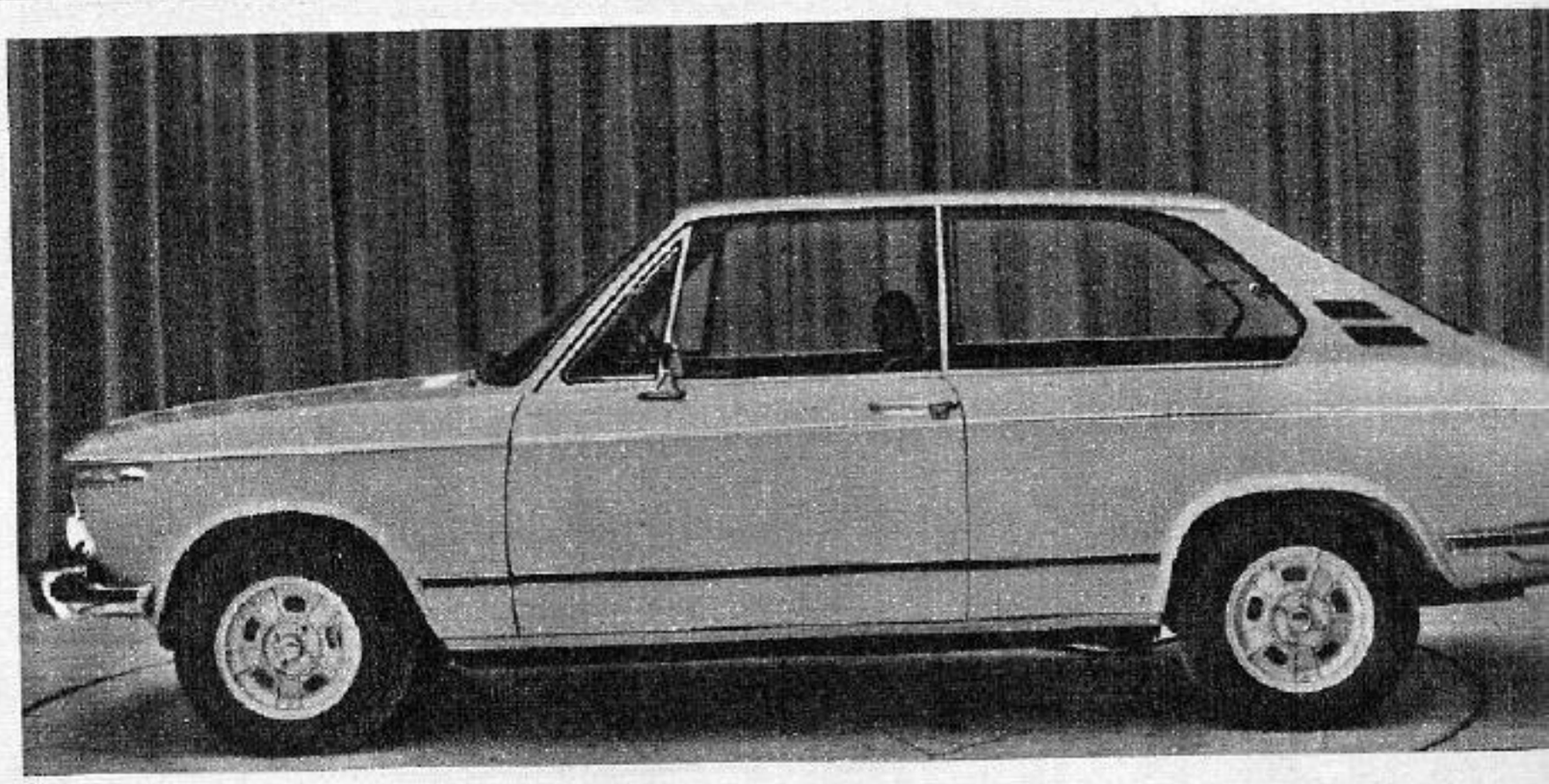
Linterna-destornillador, varios usos en el auto, $ 16.—, PISTONAR, Viamonte 1604, Capital.

BMW 2000 tii TOURING

ARIO IMP

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Con la conformación mecánica típica de los BMW y un diseño de neto corte francés, el nuevo Be Eme aúna las particularidades de auto veloz sedan, rural y utilitario, todo bajo una misma carrocería. Motor de 2 litros a inyección directa: 148 HP y un rendimiento aceptable aun a regímenes elevados. Velocidad máxima: 190 km/h.

Frente del nuevo BMW 2000 tii Touring. Tradicional, sin cambios.

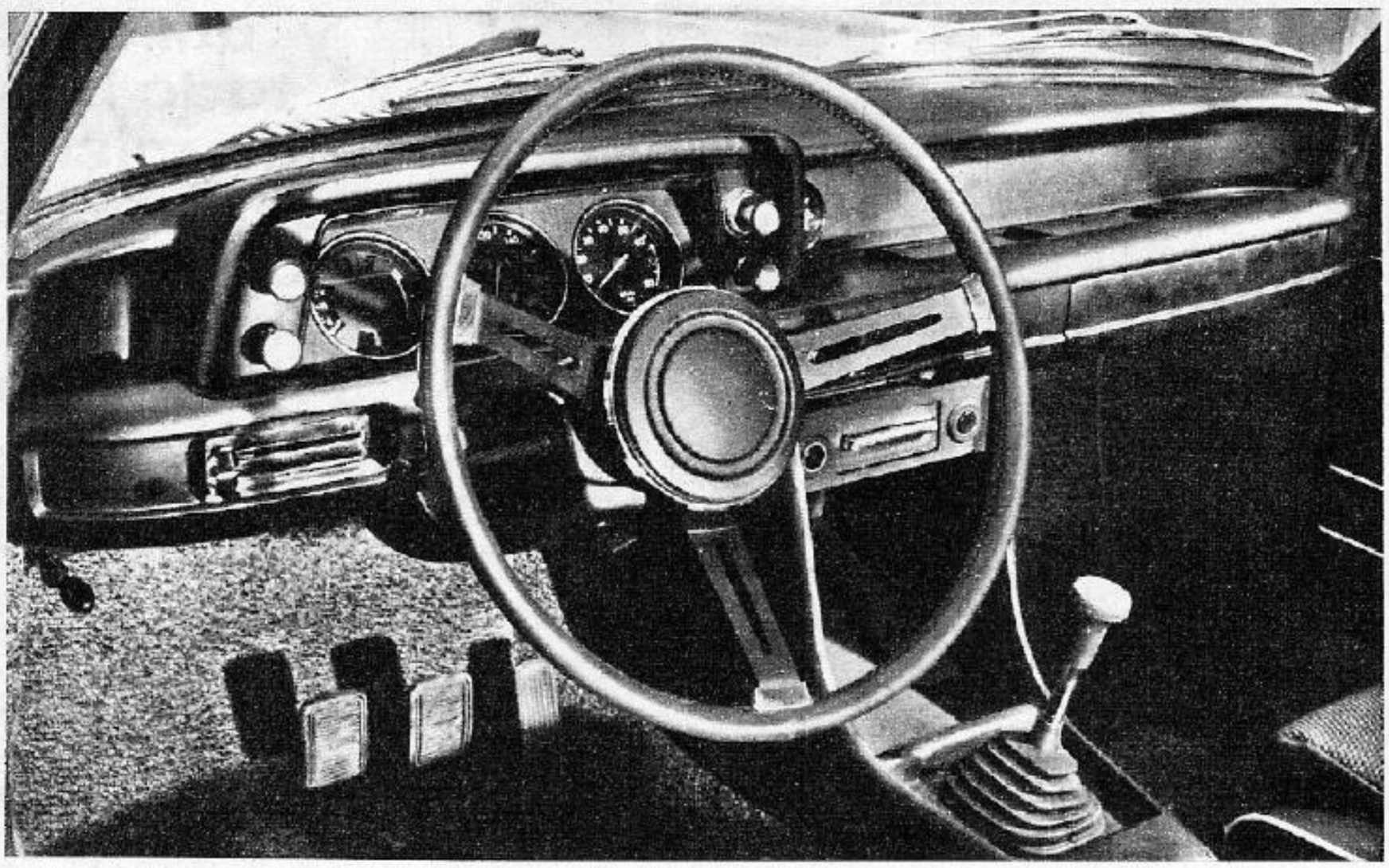
Vista lateral, en la que se evidencia el tratamiento sedan/rural de la carrocería. Nótese la línea de caucho protector sobre el lado.

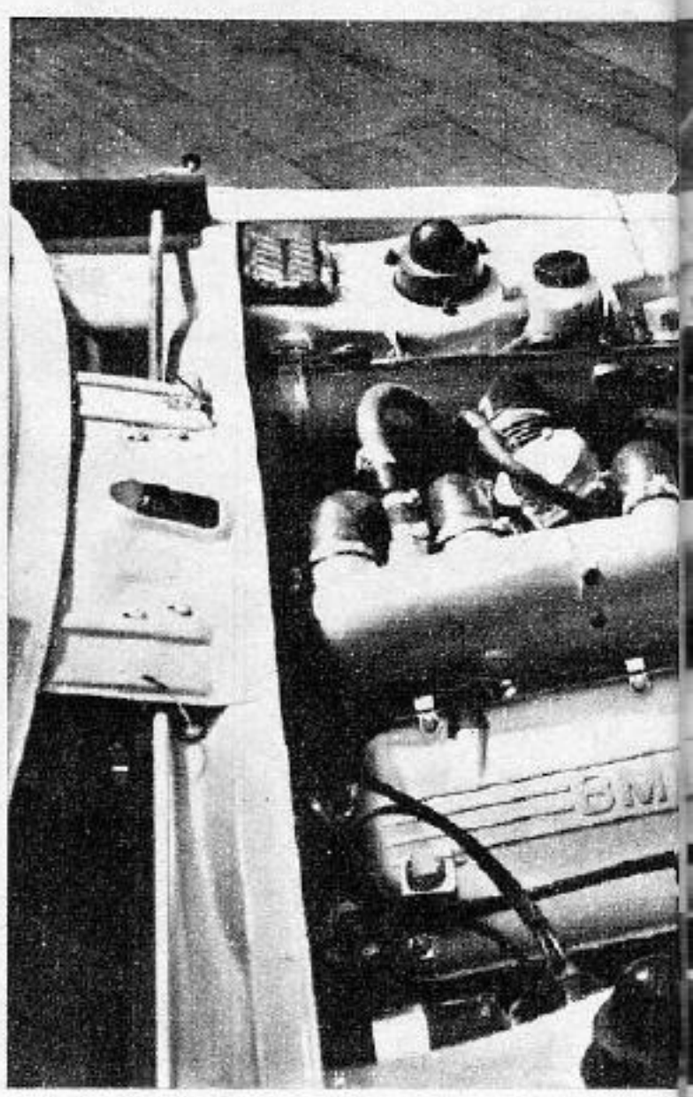
URO

No hay nada que hacer. Sus características lo demuestran: el nuevo BMW 2000 tii Touring es el modelo de la serie que monta el motor de cuatro cilindros más fuerte y moderno que la marca alemana haya ofrecido en venta hasta el momento.









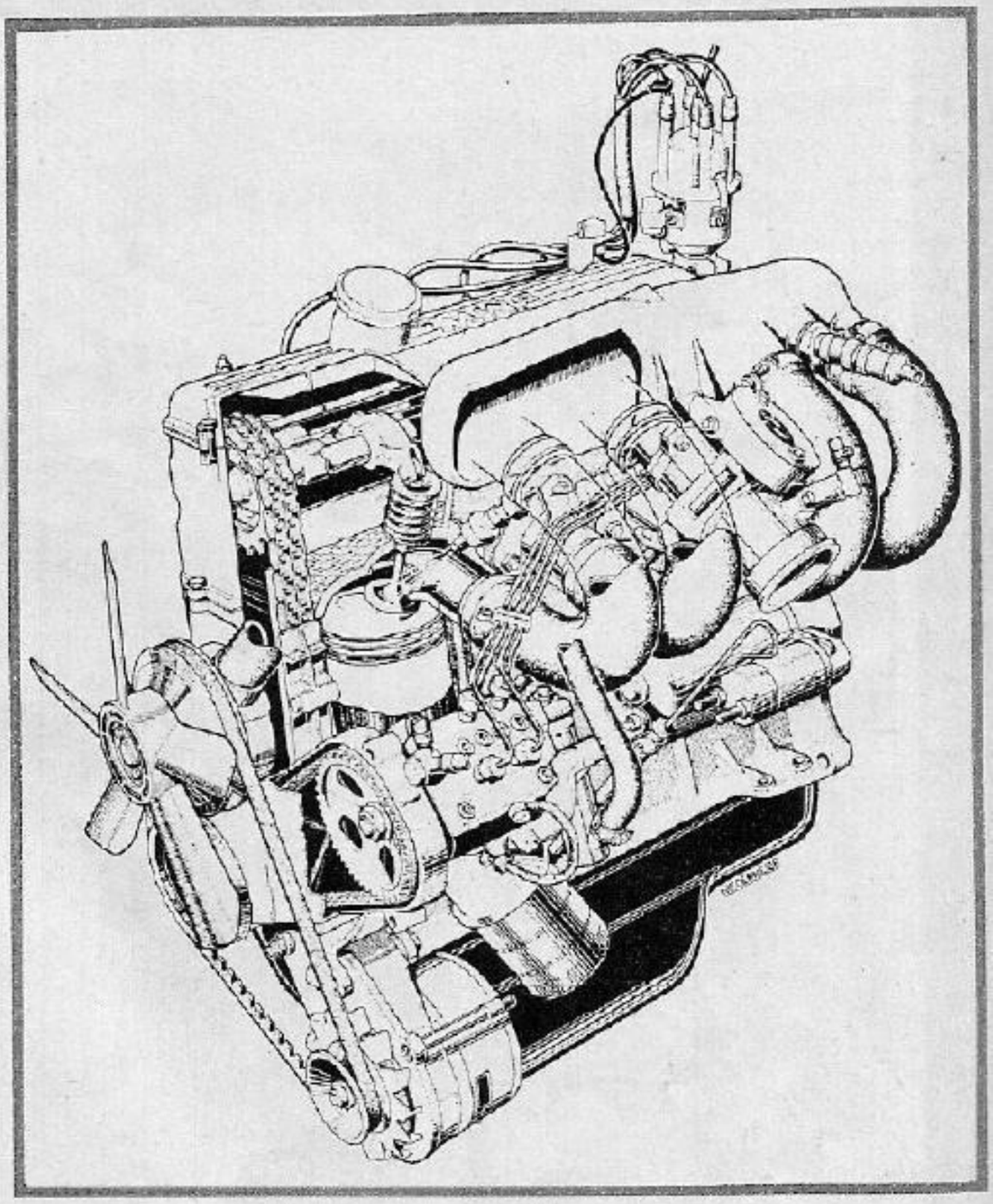
BMW 2000 tii TOURING

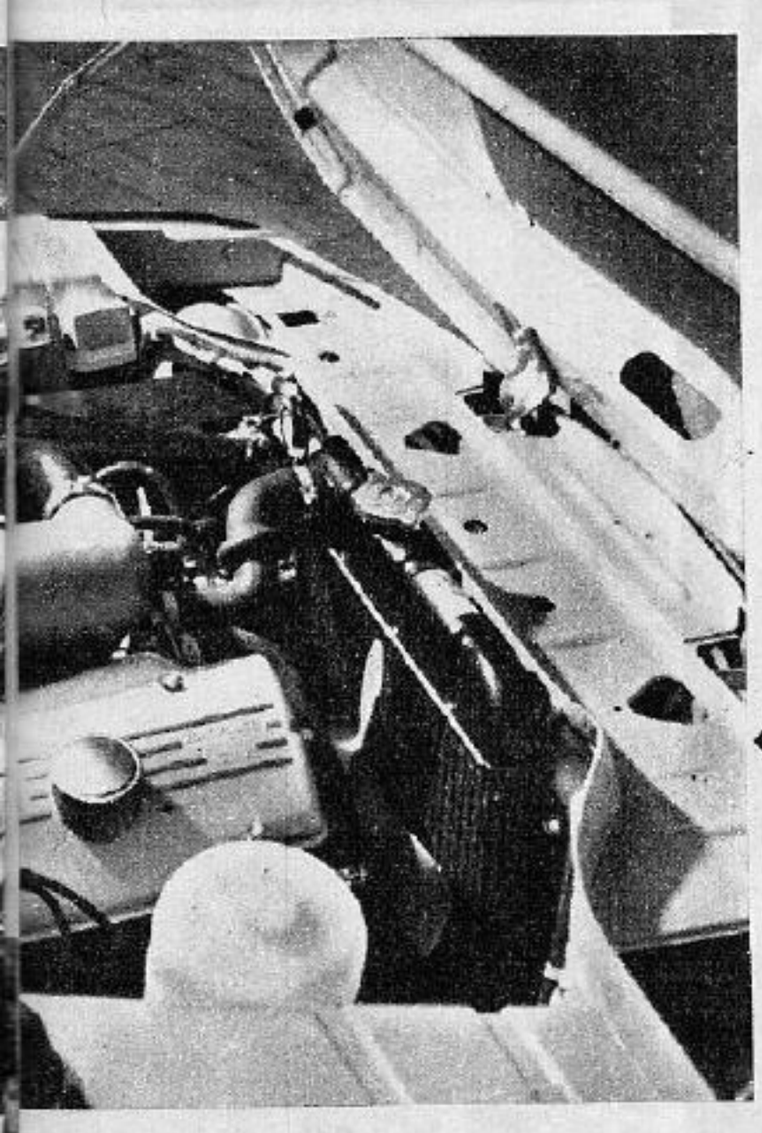
Deportivo por su performance, el auto resulta una lograda síntesis que acumula en su diseño las líneas clásicas de camioneta, cupé y sedan. El motor de 2 litros a inyección, de 148 HP, más las cualidades aerodinámicas evidenciadas especialmente en la parte trasera favorecen performances realmente destacables.

El estilo del frente del auto no ha cambiado; mantiene la tradicional grilla BMW, así como la disposición de los faros principales y luces de posición. Puede decirse que, viéndolo de costado, el perfil se

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Al levantar la puerta/luneta trasera, se aprecia el espacio útil que queda una vez rebatidos los asientos traseros. Para los malpensados, recalcamos que las dos cositas negras que se ven sobre los buches de los guardabarros son las torretas de amortiguación.

Arriba, izquierda: La vista que faltaba, o sea la trasera. Bien fastback y muy sencilla.

Abajo, izquierda: Tradicional disposición del instrumental de tablero y consola central.

El vano motor, bien llenito de motor 2 litros a inyección indirecta.

Arriba, derecha: Corte del motor que equipa al BMW 2000 tii, más moderno en cuanto a las técnicas de construcción que a la construcción en sí. Inyección indirecta Kugelfischer, disposición de válvulas en V, árbol de levas á la cabeza y todo eso.

BMW TOURING 2000 tii—FICHA TECNICA

Motor	4 cilindros en línea
Capacidad cúbica	1.990 cm³
Relación de compresión	10:1
Potencia máxima	148 HP a 5.800 rpm
Cupla motriz máxima	18,1 mkg a 4.500 rpm
Alimentación	inyección indirecta Kugelfischer PL 04
Disposición de válvulas	a la cabeza, en "V"
Arbol de levas	uno, a la cabeza (nada a los premios)
Comando del árbol de levas	a cadena
Distancia entre ejes	2.500 mm
Trocha delantera	1.348 mm
Trocha trasera	1.348 mm
Largo total	4.100 mm
Ancho total	1.573 mm
Altura máxima	1.360 mm
Diámetro de giro	9.600 mm
Peso vacío	1.030 kg
Carga máxima	400 kg
Acelración de 0 a 100 km/h.	9,2 seg.
Consumo	8,8 litros c/100 km
Capacidad del tanque	55 litros
Velocidad máxima	190 km/h.

mantiene invariable con respecto a modelos anteriores justo hasta el parante trasero de la puerta, donde comienza el cambio. Desde el parante hacia atrás, parece estar en presencia de un auto tipo Renault R-12 ó 16, impresión que se ratifica totalmente al observarlo desde la parte de atrás.

La resolución general es simple; no abundan los detalles superfluos ni los cromados abusivos, reemplazados por una bagueta baja, realizada en caucho, que rodea el perímetro a guisa de cinturón de protección.

El interior resulta muy confortable, habiéndose adoptado todas las medidas para dotarlo de la máxima seguridad. Los sistemas de cierre de puertas, instrumental de tablero y consola central adoptan la disposición tradicional.

De cualquier manera, este es el primer paso dado por BMW en el terreno de los autos que, sin prescindir de determinado nivel de lujo, resultan totalmente utilitarios e inclusive sirven para andar rápido y seguro. Las especificaciones de motor, en ficha técnica anexa.

JOSEPH CORYC



El March de su propiedad se comportó muy bien hasta que un toque con Amon le valió la rotura del portamazas trasero derecho.

Siffert-Bell. "Derek es un hombre de gran humor. Un buen tipo." Aquí festejan su triunfo en los 1.000 km de Buenos Aires.



Friburgo es una típica ciudad de la Suiza francesa. Con nieve y montañas. Con el silencio y el vértigo de los esquiadores en la nieve. Sólo un intenso rugir de motores surgiría si a Jo Siffert se le ocurriera un día encender sus cuarenta autos que forman su colección particular. Una Bugatti type 35, un Amilcar 1912, el Lotus 16 (mini-Vanwall); el Cooper con el cual Jack Brabham ganó el Campeonato Mundial de conductores en el año 1959, el Cooper de Stirling Moss, Mirage, De Dion, Porsche . . ., los autos conforman para Siffert uno de los motivos más importantes de su vida. El otro de igual importancia son su mujer Simon Guhl, de 24 años, y su hija Verónica, de 2, quienes viven en Frigurgo, el mismo lugar donde nació Jo el 7 de julio de 1936.

Habíamos hablado con él varias veces en el autódromo, pero nunca pudimos mantener una charla tranquilos, sin el ir y venir de la pista o la permanente consulta de su gente. Decidimos entonces levantarnos bien temprano y desayunar juntos en el Claridge.

—¿Cuál es para vos la característica más importante del automovilismo actual?

—El profesionalismo. Ya pasó la época de los "gentleman-dri-

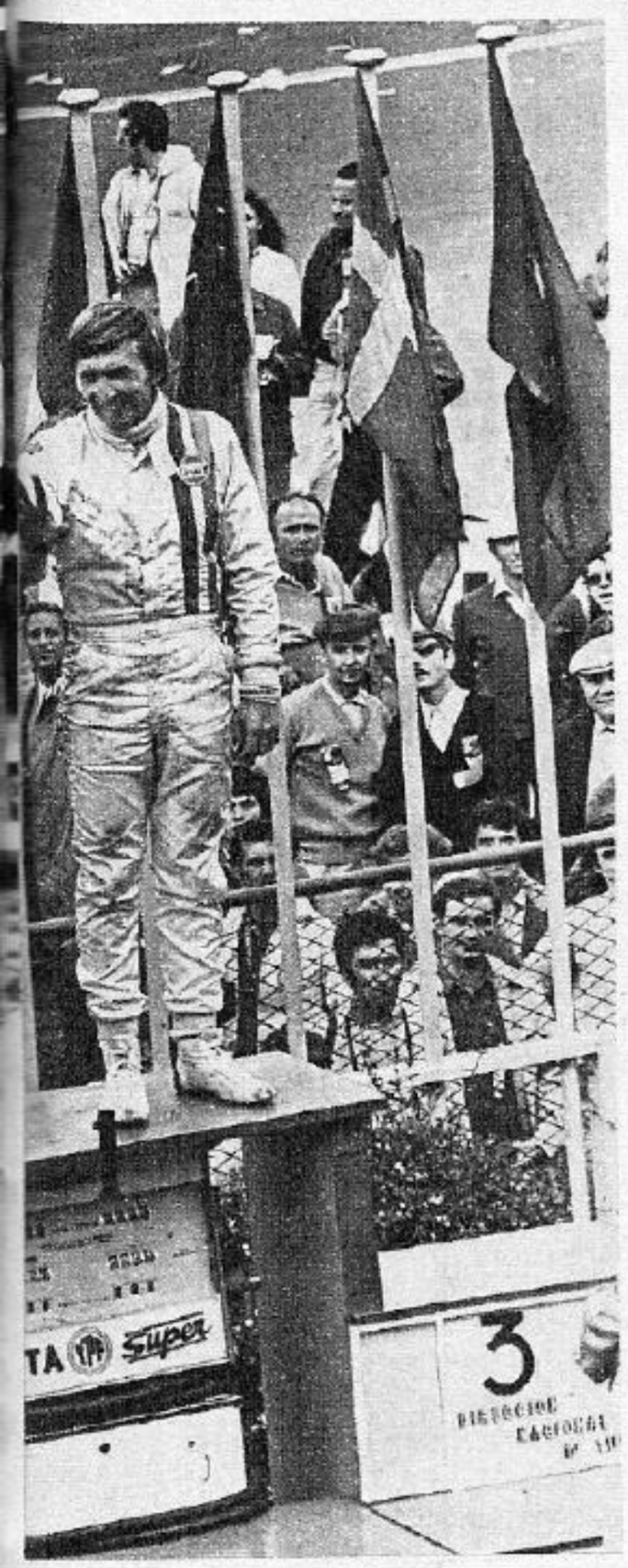
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

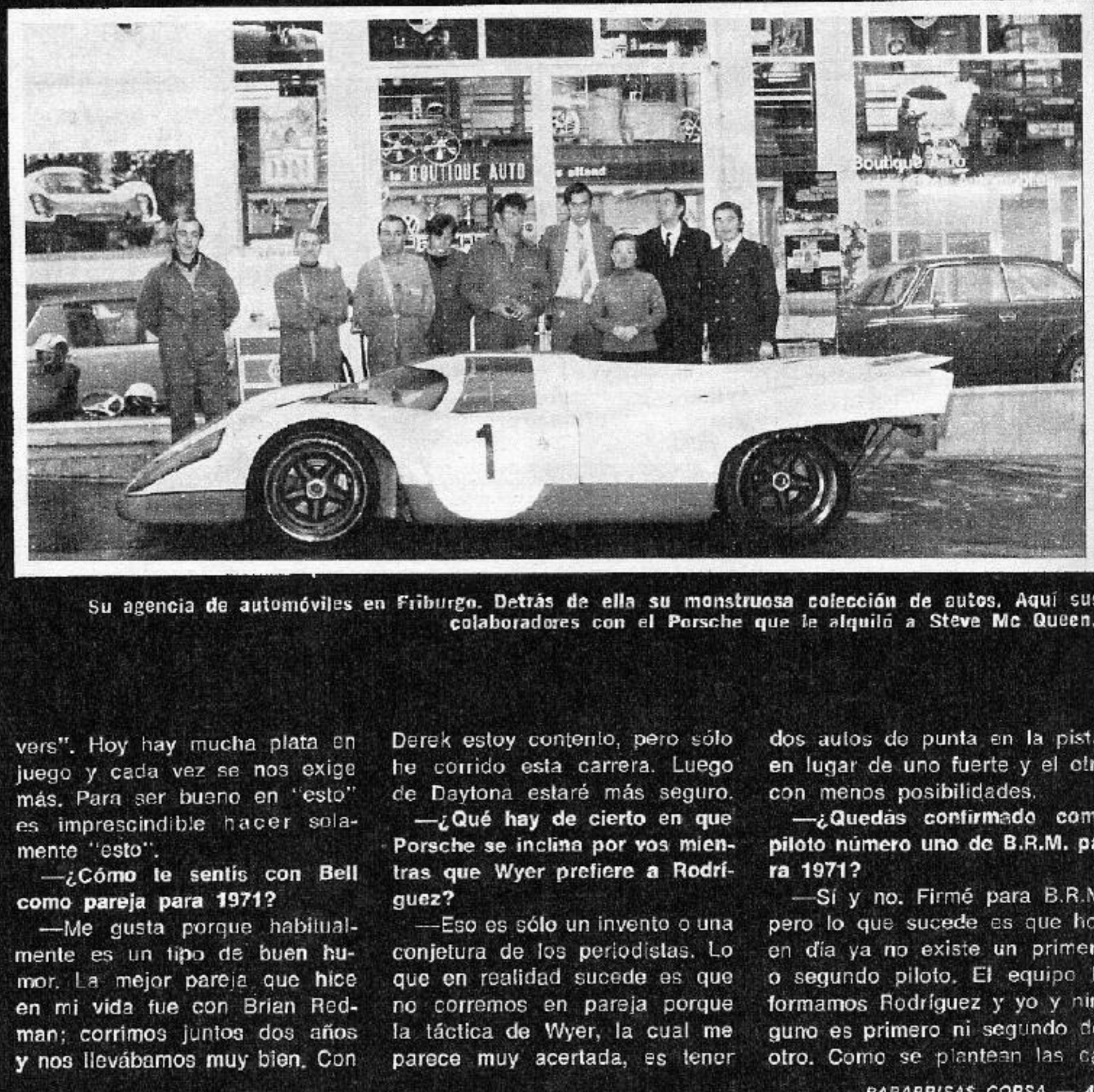
SIFFERT

Ganador de los últimos Mil Kilómetros de la ciudad de Buenos Aires. Piloto B.R.M. para 1971. Poseedor de una soberbia colección de autos. Una larga charla

REDOR OLECCIONISTA

por CARLOS AGUSTIN





Su agencia de automóviles en Friburgo. Detrás de ella su monstruosa colección de autos. Aquí sus colaboradores con el Porsche que le alquiló a Steve Mc Queen.

vers". Hoy hay mucha plata en juego y cada vez se nos exige más. Para ser bueno en "esto" es imprescindible hacer solamente "esto".

—¿Cómo te sentís con Bell como pareja para 1971?

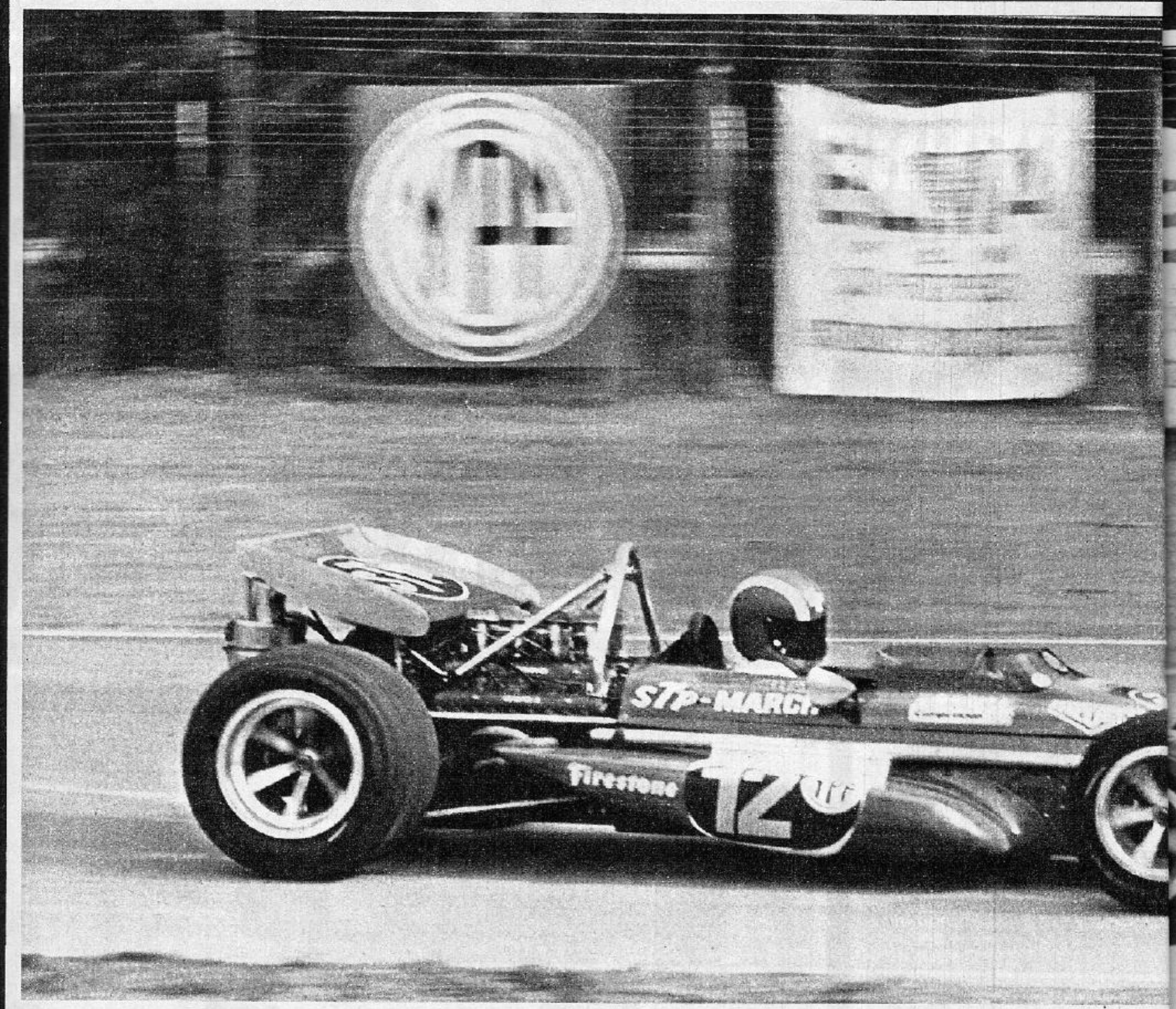
—Me gusta porque habitualmente es un tipo de buen humor. La mejor pareja que hice en mi vida fue con Brian Redman; corrimos juntos dos años y nos llevábamos muy bien. Con Derek estoy contento, pero sólo he corrido esta carrera. Luego de Daytona estaré más seguro.

—¿Qué hay de cierto en que Porsche se inclina por vos mientras que Wyer prefiere a Rodríguez?

—Eso es sólo un invento o una conjetura de los periodistas. Lo que en realidad sucede es que no corremos en pareja porque la táctica de Wyer, la cual me parece muy acertada, es tener dos autos de punta en la pista, en lugar de uno fuerte y el otro con menos posibilidades.

—¿Quedás confirmado como piloto número uno de B.R.M. para 1971?

—Sí y no. Firmé para B.R.M. pero lo que sucede es que hoy en día ya no existe un primero o segundo piloto. El equipo lo formamos Rodríguez y yo y ninguno es primero ni segundo del otro. Como se plantean las ca-



JOSEPH SIFFERT

rreras es muy difícil poder regular la marcha del auto. Es decir, si fueras segundo y tuvieras que permitir ir al otro auto delante, eso significa que te alejarías del pelotón de punta al cual sería casi imposible regresar. Ambos autos deben tratar de ganar. Lo que sí puede suceder es que al fin de la temporada, en el caso de que uno de ambos tenga posibilidades de ganar el campeonato, si en una carrera las circunstancias favorecen a ambos autos, el otro deje que los puntos se los lleve quien más los necesita.

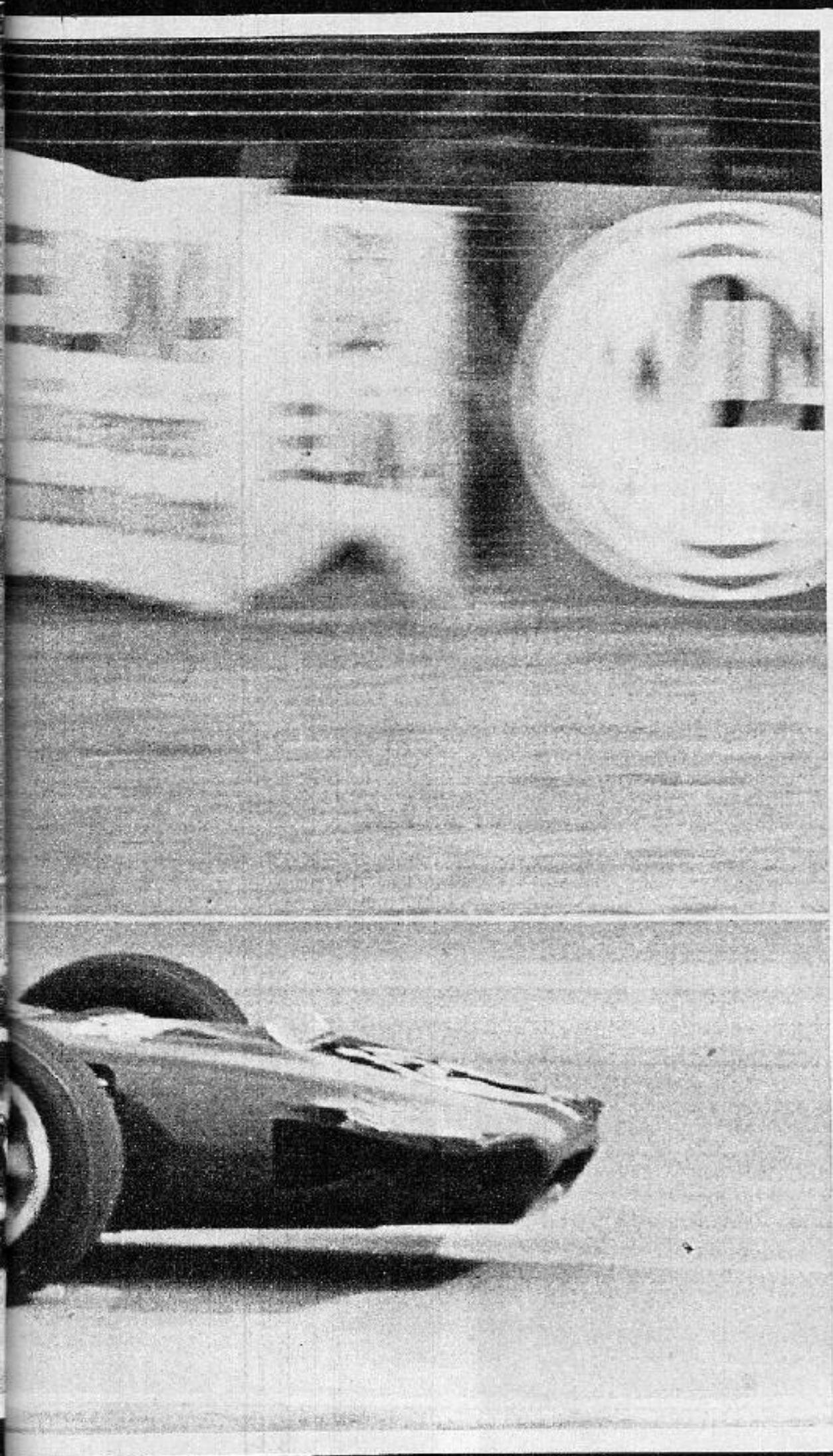
—¿Qué pensás de David Yorke como director del equipo Wyer?

—David es una persona a la cual admiro mucho. Tiene una gran experiencia y, lo que es más importante, la sabe aplicar muy bien. Durante toda la campaña de Wyer, jamás hemos perdido una carrera por errores de dirección o por detalles aparentemente sin importancia pero fundamentales. Jamás, por ejemplo, nos quedamos sin nafta en lugares insólitos que te hacen perder una carrera. Yorke es un gran "team-manager".

—¿Cuál es la carrera que más te gusta correr?

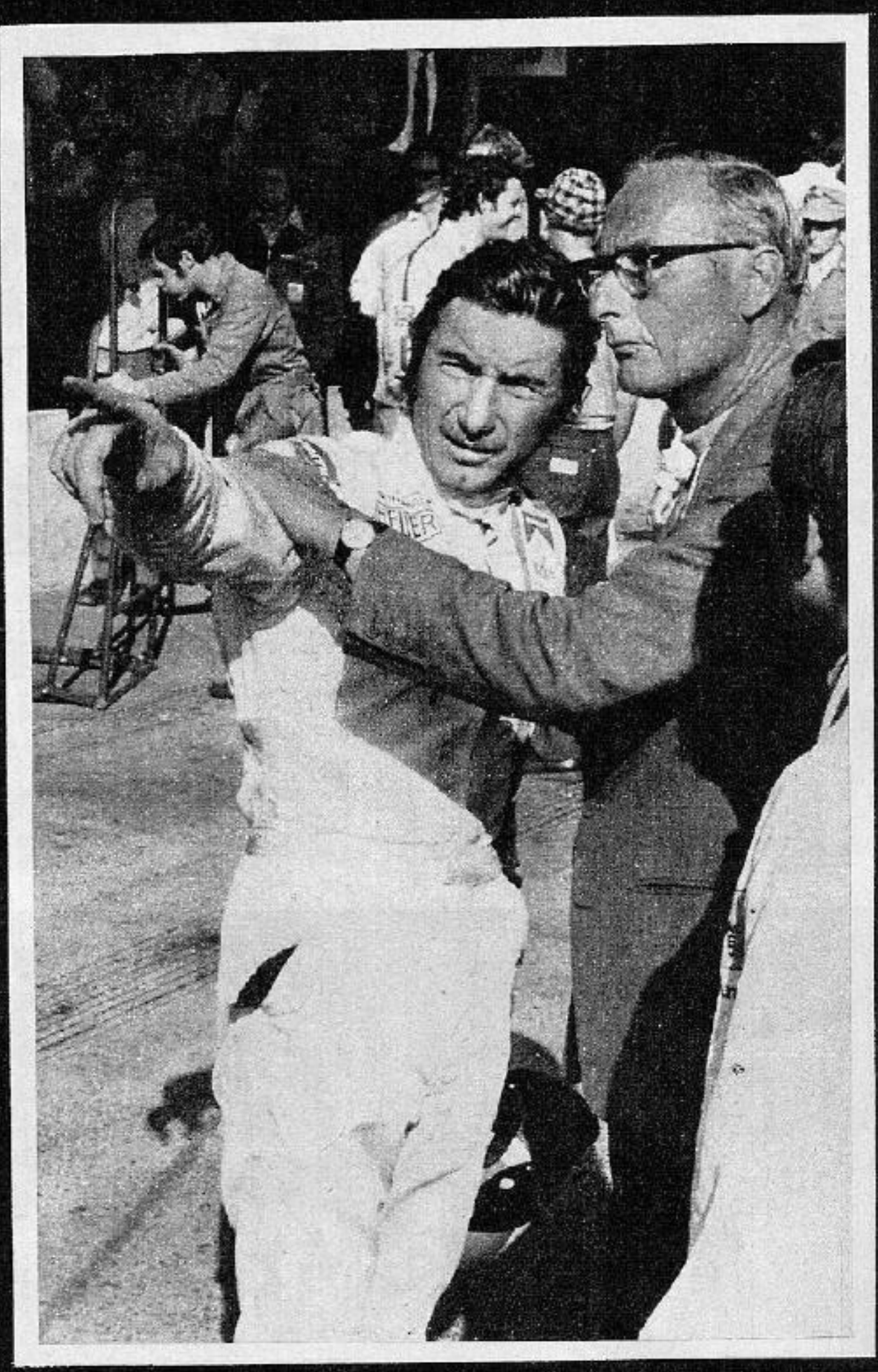
—No hay ninguna en especial. Me gusta tanto Mónaco como Monza o Argentina. Cada carrera tiene un clima especial, una personalidad. Pero también es cierto que en general los pilotos asociamos mucho el triunfo con el gusto por determinada carrera. A mí, por ejemplo, me gusta mucho Spa, porque allí gané varias veces, pero reconozco que es un circuito muy peligroso. Lo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En el frenaje antes de tomar la horquillita de entrada a los mixtos. Mientras anduvo fue de los mejores.

Seppi Siffert considera a David Yorke un excelente "team-manager". "Es un hombre de gran experiencia."



fundamental es tener un buen auto; entonces te sentís bien y todos los lugares son lindos.

—¿Te parece posible que la FIA en su reunión de marzo otorgue a la Argentina la fecha que dejaría libre el Gran Premio de México en el mes de octubre?

—Es muy posible. Las condiciones están dadas. El circuito es muy apto para F 1 y la organización es excelente. Personalmente sólo objeto las gomas sobre el piso para limitar la pista en algunas zonas. Bonnier presentó dos o tres objeciones, pero todas sobre pequeños detalles; en general estamos muy conformes.

—A todos nos impresionó la forma en que largaste la primera serie el domingo. ¿Tenías algo combinado con Pescarolo o tan sólo fue casualidad?

—¡No, fue sólo casualidad! Ese auto es mío y el motor era de los viejos, sin mucha potencia. Así que en los días anteriores lo había cuidado mucho. Nadie le tenía mucha fe. Hasta yo mismo me sorprendí cuando miré por los espejos y vi a muchos que debían estar delante mío. Sólo vi el hueco y me colé detrás de Stommelen con Pescarolo atrás mío.

—¿Qué pensás de Reutemann?

—Es un piloto muy veloz. Creo que va a andar muy bien. Le falta nada más que tiempo y carreras para lograr un poco más de experiencia. El domingo se comportó como un excelente profesional.

—¿Practicás algún deporte en especial?

—Antes jugaba hockey sobre hielo, pero ahora ya no tengo tiempo. El poco que me queda libre se lo dedico a mi familia y a mi negocio de autos en Friburgo.

—¿Qué planes tenés para Fórmula 2?

—Lo más inmediato es la temporada que se corre en el mes de febrero en Colombia (Bogotá). Las carreras que corra serán con Chevrón (incluidas las de Bogotá), auto del cual soy distribuidor para toda Europa.

—En 1972 los SP se reducen a 3.000 cm³. ¿Preferís esta fórmula o la actual?

—Me gustan los autos potentes. Pero la ventaja de la nueva fórmula es que no tiene límites de peso mínimo, con lo cual se empareja todo bastante. Es el caso de la Ferrari 312 P que corrió en Buenos Aires.

—¿Es cierto que Porsche concurriría a las competencias de Fórmula 1?

—No sé nada oficialmente, pero no es imposible que del Porsche 908-3 deriven a un F 1. Todo puede ser, pero no hay nada oficial.

Seppi había tomado dos tazas de café y comenzaba su último día en Buenos Aires. Al día siguiente partiría para Daytona, de allí a Bogotá, de allí a Europa, donde tenía que arreglar un contrato de alquiler por algunos de sus autos para una exposición, como hizo con Steve Mc Queen cuando necesitó un 917 para Le Mans, pero antes debía subir a su habitación para hablar con Friburgo, Suiza, con la señora Simon Gulh de Siffert: quería saber si era padre por segunda vez.

motonáutica



CAMPEONES Y CAM





CATEGORIA BT

(Para motores fuera de borda de más de 250 y hasta 400 cm³)

Carreras puntables: 4 — Carreras a considerar: 3

Campeón: Rafael Tozzoli con 1.200 puntos

Subcampeón: no hay

	C.M.A. 19-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.D.A. 13-9-70	A.V.M. 11-10-70
Rafael Tozzoli	400	400	400	400
Edmundo Brioschi	300		225	300
Atilio Seggioli		300		
Hugo López		225		
Federico Bernet			300	
Raúl Ortiz				225
Ricardo Paladini				169
Eduardo Tiraboschi				127

CATEGORIA CT

(para motores fuera de borda de más de 400 y hasta 500 cm³)

Carreras puntables: 4 — Carreras a considerar: 3

Campeón: Víctor Garrido (hijo) con 1.200 puntos

Subcampeón: no hay

	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 25-10-70	C.M.A. 9-11-70	C.N.Z. 28-11-70
Víctor Garrido	400			
Carlos Mazza	300	225	225	
Víctor Garrido (hijo) ...		400	400	400
Ernesto Piercamili		300	300	300
Ricardo Paladini		169		

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por NICOLAS GELORMINI

Reseña completa de las carreras por el Campeonato Argentino de Timoneles 1970. Las disposiciones del reglamento de la Federación. El nuevo calendario 1971 y el puntaje diferencial para las carreras. Se prepara, por primera vez en el país, la disputa de una carrera de seis horas

Con la disputa de la competencia de Bahía Blanca a fines de diciembre se cerró el Campeonato Argentino de Timoneles 1970. Se dan aparte los nombres de los ganadores de cada categoría indicando en cada caso también al subcampeón, en caso que lo haya, ya que en caso de que no haya obtenido un primer puesto, según el reglamento de la F.M.A., no debe ser considerado. Al respecto es interesante recordar que el reglamento establece que una prueba es puntable (es decir, otorga puntaje para el campeonato) cuando participa el número de embarcaciones mínimo que se indica en el artículo 27 bis. Así, por ejemplo, en la mayoría de las clases de Turismo de 1970, dicho número era de tres, por lo que no es de extrañar que algún corredor haya participado en una carrera donde había solamente dos inscriptos y no recibiera puntaje.

En lo referente a las condiciones que se deben reunir para ser declarado campeón, son, en términos generales, las siguientes. La clasificación final se hace tomando en base el mayor puntaje obtenido por los timoneles en las regatas puntables para el campeonato. Dicho mayor puntaje se saca así: si las pruebas puntables fueron ocho o nueve, se toman en cuenta cinco pruebas; si fueron seis o siete, se toman en cuenta cua- →

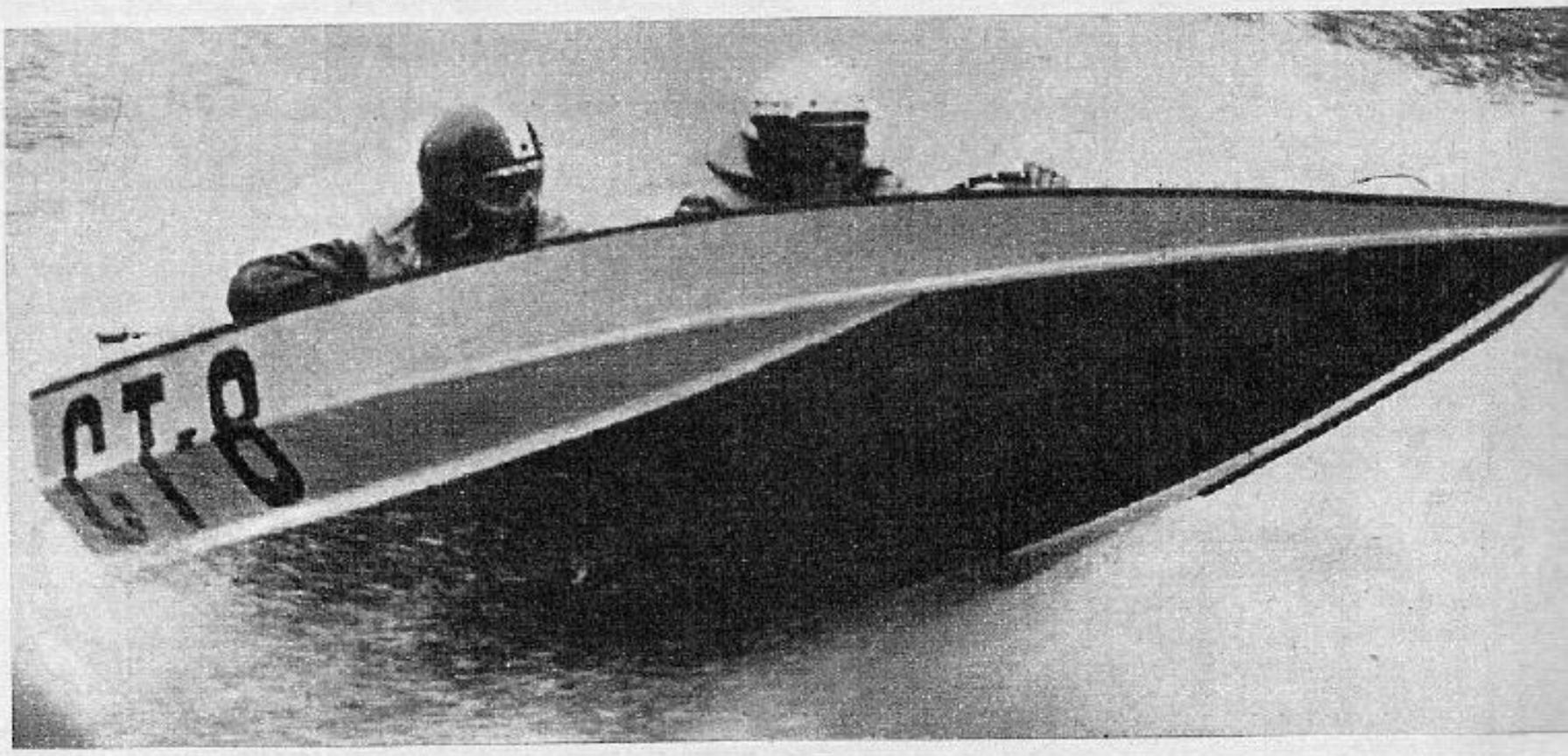


▲ Felipe Uris, campeón de los hidroplanos y firme candidato en 1971

Victor Garrido hijo, campeón de la CT. ▶

◀ Un hombre feliz, Pedro Soriano, campeón de Fuerza Libre

Abajo, izquierda
Había una vez un señor que ganaba muy seguido... El cuento de siempre, Alfredo Mathesius campeón de Mojarra



CATEGORIA DT

(para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm3)
Carreras puntables: 11 Carreras a considerar: 6

Campeón: Miguel Giorgio con 2.400 puntos
Subcampeón: Daniel Canestrari con 2.200 puntos

	C.M.A. 19-4-70	C.M.R. 26-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.N.E.C. 9-7-70	C.D.A. 13-9-70	C.M.A. 27-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 8-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70	C.N.B.B. 27-12-70
Miguel Giorgio	300	400	400		300	225	300	400	400	400	400
Daniel Canestrari	400	300	300		400	400	400		300	300	
Santiago Gastón Bretón	225		169								
Roberto Maddalena	169										
Miguel Fluxa		225									
Lucio Pensa			225		225	300	225		169		
Analía Rodríguez				400							
Oscar Botti				300							
Eduardo Panei									225		225
Carlos Montes											300

tro, y así sucesivamente. Se busca con ello que siempre intervengan en más de la mitad de las carreras. Así, pues, sumados los puntos de esas competencias, es proclamado campeón de su categoría el timonel que totalice la mayor cantidad, pero siempre que lleguen a la clasificación final no menos del número previsto para la realización de las pruebas de su clase. Es decir, que en las clases de Turismo, son tres por categoría. Por otra parte los timoneles no podrán ser declarados campeones si no se clasificaran por lo menos en el 50 % de las pruebas establecidas y que, como mínimo, no obtuvieran un primer puesto. Si con la aplicación de este método hubiera empate, se tomará en cuenta la cantidad de primeros puestos; luego la de segundos, terceros, etc., y si aun así subsistiera empate, la F.M.A. tiene poder para designar al campeón sobre tales otras consideraciones como considere conveniente. En 1970 no hubo empate en ninguna categoría.

EL CAMPEONATO 1971

La Federación Motonáutica Argentina ha modificado sus re-



José Luis Fernández, dueño de la I.T.

CATEGORIA ET

(para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm3)
Carreras puntables: 16 Carreras a considerar: 9
Campeón: Enrique Jornet Rojo con 3.600 puntos
Subcampeón: Carlos Buchele

	C.S.F. 15-3-70	P.R.C. 5-4-70	C.M.A. 19-4-70	C.M.R. 26-4-70	A.C.A. 3-5-70	A.V.M. 17-5-70	C.E.P. 24-5-70	C.N.E.C. 9-7-70	C.D.A. 13-9-70
Enrique Jornet Rojo	400	400	400		400		400	400	
Horacio Anglada	300		225						300
Jean Pierre	225		169						
Raúl Pereyra		300		400					
Néstor Braccone		225							
Carlos Zucatl			300		300				
Carlos Buchele							300	95	225
Raúl García				225	225		127		
Ernesto Agesta								225	400
Emilio López									169
Alfredo Hernandorena									

CATEGORIA IT

(Para motores fuera de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm3)
Carreras puntables: 12 Carreras a considerar: 7
Campeón: José Luis Fernández, con 2.800 puntos
Subcampeón: Germán Barbot, 2.300 puntos

	C.S.F. 15-3-70	P.R.C. 5-4-70	C.M.A. 19-4-70	C.M.R. 26-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.E.P. 24-5-70	C.D.A. 13-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.R. 15-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70	C.N.B.B. 20-12-70
José Luis Fernández	400		400	400	169		400	400		400	400	400
Oscar Guembe	300				400							
Germán Barbot	127	400	300	300	300	225	300	300	400	300		225
Miguel Godino			225		225	169	169	225	300		225	
Jacinto Amuedo	225											
José Lo Grasso	169											
Dardo Carossini		300				127						
Juan Preiti						300	225					
Jorge Di Fiore										225	300	
Gustavo Maffi										169		
Jorge Regnicoli						400						

CATEGORIA JT

(Para motores fuera de borda de más de 1.500 y hasta 1.650 cm3)
Carreras puntables: 11 Carreras a considerar: 6
Campeón: Mario Chih Ke, con 2.300 puntos
Subcampeón: no hay

	P.R.C. 5-4-70	C.M.A. 19-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.E.P. 24-5-70	C.N.E.C. 9-7-70	C.D.A. 13-9-70	C.M.A. 28-11-70	C.M.R. 15-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70	C.N.B.B. 20-12-70
José García Girarte	400			300							
Mario Chih Ke	225		400	400	400	400	400		300	300	225
Juan Rosetti	169			225							
Néstor Sarthou		400						300	400	400	400
Ricardo Muñoz de Toro		300						400	169		300
Aldo Ferri		225	300			225		169			
Ricardo Viaggio						300	300	225	225		
Héctor Boniface							225				

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CATEGORIA CT

(Para motores fuera de borda de más de 1.000 hasta 1.150 cm3)

Carreras puntables: 3 Carreras a considerar: 2

Campeón: Alberto Vega, con 700 puntos

Subcampeón: no hay

	C.M.A. 19-4-70	C.N.E.C. 9-7-70	C.M.R. 15-11-70
Alberto Vega	400		300
Víctor Machino	300		
Marcelino García	225		225
Simón Schilman		400	
Carlos Magni		300	
Julio Suar		225	
Arturo Turisendo			400

C.M.A. 27-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 25-10-70	C.M.A. 8-11-70	C.M.R. 15-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70	C.N.B.B. 20-12-70
	400	400	400		225	400	
	225	169	95				
				225			
			225				
300	169	225	127		300	169	400
400							225
225			169	300		225	
	300	300	300	400	400	300	

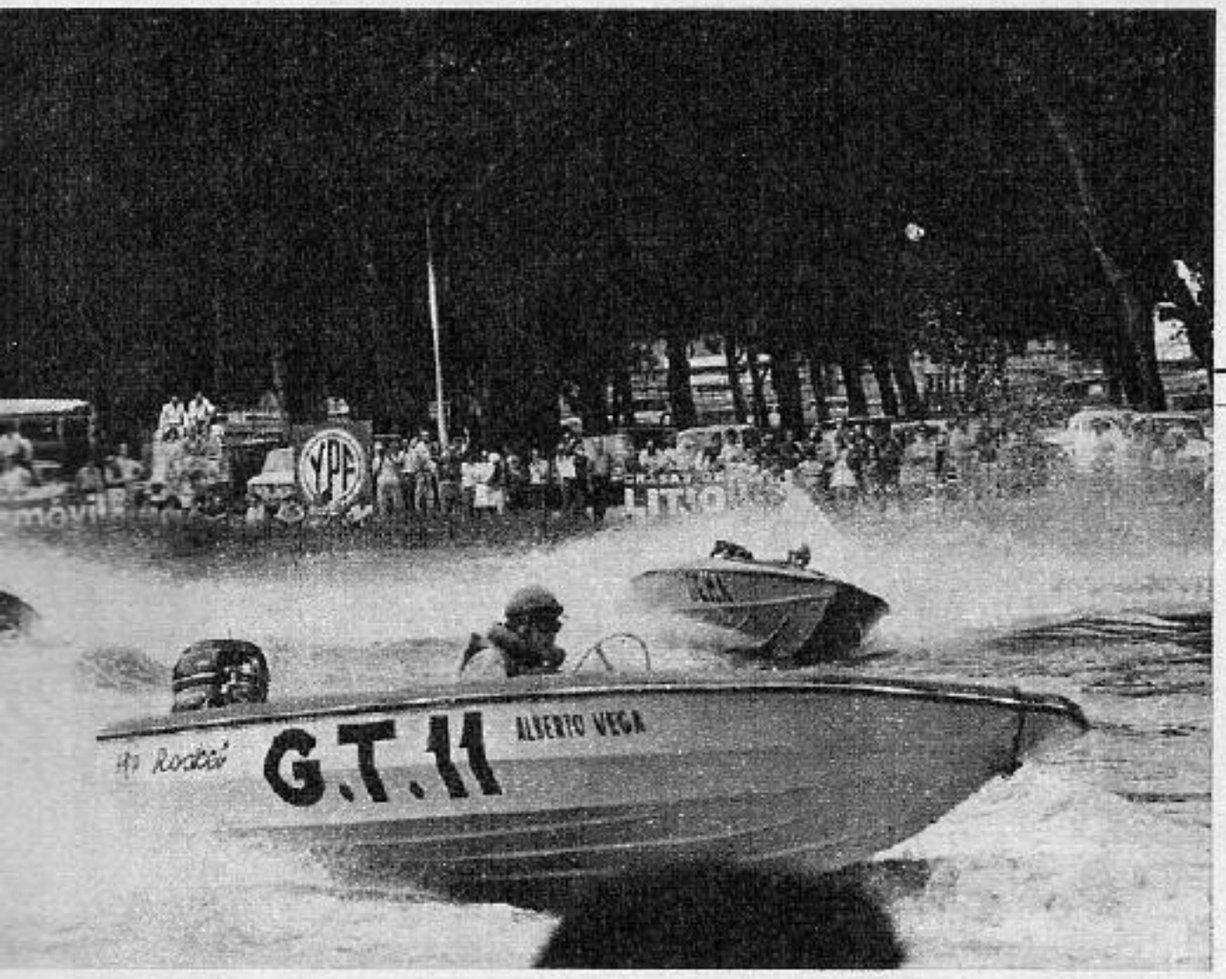
glamentos. Sobre eso hablaremos más adelante, cuando vean la luz del día oficialmente. Pero el calendario 1971 ya ha sido publicado y allí se reflejan las inquietudes de renovación de la F.M.A. y se da razón a lo que, en algunos aspectos, ha venido sosteniendo PARABRISAS CORSA desde hace tiempo. Lo más interesante es que se ha establecido el puntaje diferencial por carreras y unido a ello aparecen nuevas carreras en el calendario. Veamos. Las pruebas se han dividido en cinco categorías y de entrada llama la atención la quinta columna. Se refiere a una carrera de seis horas que sería disputada en el Acuódromo coincidiendo con una de las fechas del Campeonato Metropolitano, que, como ya es costumbre, comenzará a fines de septiembre. Mil puntos al vencedor de las Seis Horas y muchos dolores de cabeza y de control para el club organizador; pero vale la pena intentarlo ya que va a ser una carrera de novela. La San Fernando-Rosario se ha "cotizado" en 800 puntos, es decir, el doble de lo que se adjudica para las pruebas de circuito. Por debajo de ésta, con 600 puntos, la San Fernando-Carmelo-San Fernando, y una nueva competencia, que tiene a Nueva Palmira como punto de destino. Sería organizada por el Yacht Club Argentino ida y vuelta. Luego está el grupo de las "520", donde aparece la Dársena Norte-San Fernando; también es del Y.C.A. y concreta una vieja aspiración nuestra y de todos, unir ambas sedes del club en una regata que debe quedar como tradicional. La discusión de si el puntaje de esta carrera aún le queda chico es netamente bizantina, ya que las condiciones de río de la misma son totalmente imprevisibles. Finalmente quedan las de circuito con su puntaje anterior.

El calendario 1971 es nutrido pero lo creemos bien distribuido. Son diecisiete pruebas y una tentativa de record en junio que también devengará puntaje. Si no ocurre como en 1970, que se inició con una serie terrible de regatas suspendidas, éste puede ser un regio año para la motonáutica de competición.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TIMONELES

CALENDARIO DEPORTIVO MOTONAUTICO — TEMPORADA 1971

Club organizador	*Enero*	*Febrero*	*Marzo*	*Abril*	*Mayo*	*Junio*	*Julio*	*Agosto*	*Septiembre*	*Octubre*	*Noviembre*	*Diciembre*
Asociación de Volantes Motonáuticos										3		
Club Atlético Estudiantes					23							
Club Delta Argentino									12			
Club Motonáutico Argentino	30								26	17	14	12
Club Motonáutico Córdoba			21									
Club Motonáutico Rosario				18							28	
Club Náutico Rosario												
Club Regatas La Plata					2		25					
Club San Fernando			14									
Federación Motonáutica Argentina (Km Lanzado)						19/20						
Yacht Club Argentino					9					30		



Alberto Vega, campeón de la GT.

CATEGORIA OD

(Hidroplano de carrera con motor fuera de borda de hasta 1.000 cm3 sin compresor)

Carreras puntables: 7 Carreras a considerar: 4

Campeón: Felipe Uris, con 1.600 puntos

Subcampeón: Héctor Boniface, con 1.400 puntos

	A.C.A. 3-5-70	C.M.A. 27-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 25-10-70	C.M.A. 8-11-70	C.M.A. 13-12-70
Felipe Uris	400	400	300	400	400	300
Héctor Boniface	300		400	300		400
Horacio Morales		300		225	300	
Emilio López		225				

CATEGORIA MOJARRA

(Hidroplano de carrera con motor Ford 60 HP)

Carreras puntables: 13 Carreras a considerar: 7

Campeón: Alfredo Mathesius, con 2.700 puntos

Subcampeón: Rodolfo Hombre, con 2.044 puntos

	C.S.F. 15-3-70	P.R.C. 5-4-70	C.M.R. 26-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.E.P. 24-5-70	C.N.E.C. 9-7-70	C.D.A. 13-9-70	C.M.A. 27-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 25-10-70	C.M.A. 8-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70
Rodolfo Hombre	400			225			400	169	400		95	112	225
Alfredo Mathesius				400	400	400	300	300		400	400	150	400
Juan Ortelli		400	400	300	300		225	95		169		84	
Carlos Guglielmo		300						225		127	169	200	
José Luis González						300			225				
José Pacheco Alvear								400		225	300		169
Ramón Traba								127		300	225		
Juan Jaremczuk									300		127		127
Juan Viaggio													300

CATEGORIA FUERZA LIBRE

Carreras puntables: 18 Carreras a considerar: 7

Campeón: Pedro Soriano, con 3.100 puntos

	C.S.F. 15-3-70	P.R.C. 5-4-70	C.M.A. 19-4-70	A.C.A. 3-5-70	C.E.P. 24-5-70	C.N.E.S. 9-7-70	C.D.A. 13-9-70	C.M.A. 27-9-70	A.V.M. 11-10-70	C.M.A. 25-10-70	C.M.A. 8-11-70	C.M.R. 15-11-70	C.N.Z. 28-11-70	C.M.A. 13-12-70
Alberto Regnicoli	400		400				400					400		
Ronaldo Vioti	300								400	400	400		200	169
Pedro Soriano		400	300	400	400	400								
Alfredo Berghella				225						225	300			300
Alberto Reverdito				300										
Antonio Henrye														
Sebastian Aires						300	300	300	225	127			112	225
Oscar Guembe								400		300	169			400
José L. Fernández									300		225			
Ricardo Viaggio										169			150	

PUNTAJE PARA LAS DISTINTAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE TIMONELES 1971

Dos Horas Club Delta

Dársena Norte-San Fernando

Posición	Prueba de Circuito	San Fernando-Canal del Este Gran Premio Ciudad de Rosario	SS. Fernando-Nva. Palmira San Fernando-Carmelo	San Fernando-Rosario	6 Horas
1	400	520	600	800	1000
2	300	390	450	600	750
3	225	292	337	450	562
4	169	219	253	338	422
5	127	165	190	254	317
6	95	123	142	190	237
7	71	91	106	142	177
8	53	69	79	106	132
9	40	52	60	80	100
10	30	39	49	60	75
11	22	28	33	44	55
12	17	22	25	34	42
13	13	16	19	26	32
14	9	11	13	18	22
15	7	9	10	14	17
16	5	6	7	10	12
17	4	5	6	8	10
18	3	4	4	6	7
19	2	2	2	4	5
20	1	1	1	2	3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA de BUENOS AIRES

Los Zonales del Oeste, sus antecedentes y actividad de 1970

A fines de 1969 la actividad automovilística zonal del Oeste nació en la ciudad de Marcos Paz, con la Organización de la "Peña Automovilística El León de San Marcos". Todo fue un poco por diversión y también para calmar el ansia "tuerca" por la velocidad que todos llevamos adentro. Se reunieron poco menos de 10 coches hasta modelo 1927, es decir, cafeteras, tal como estaban en su modelo casi original. La cosa gustó; el público se divirtió a lo grande; los pilotos, también. Terminó 1969 y la "cosa" prendió; comenzó 1970 con todo. Las organizaciones deportivas comenzaron a nacer en clubes o peñas; no era cosa de quedarse atrás. Las carreras de cafeteras, además de resultar accesibles por su costo al participante, atraían mucho público y con entradas baratas el éxito estaba asegurado. Pero ¡oh sorpresa! También acude gente, público de otras partes en automóvil y camiones; la prensa se ocupa de ello, la promoción del pueblo o localidad también está asegurada.

LAS PISTAS O CIRCUITOS. Originalmente se improvisaban circuitos en las afueras del pueblo, en manzanas con muy poco tránsito y "darle a la chancleta"; caso Marcos Paz y Villars (hoy lamentablemente inactivos); más de un piloto, al perder el control de su máqurina, se detuvo dentro de un gallinero; su reducida velocidad daba tiempo a sus ocupantes a "poner los pies en polvorosa"; después ayudaban a sacar el "bólido" para continuar la carrera.

Hoy, los circuitos son especialmente ubicados en lugares más o menos estratégicos y diseñados con rectas y curvas más o menos peraltadas y la infaltable horquilla. Cuentan, además, con parque cerrado permanente y palco de control. Casi todos los circuitos ofrecen el ciento por ciento de seguridad a público y piloto. Su longitud no excede los 1.250 metros y son de tierra compactada a base de tierra "tosca" o con aceite o gas oil usados.

LAS CATEGORIAS. La base fue siempre de cafeteras, pero luego se fueron sumando otras, para dar posibilidades a todo aquel que quisiera competir. Así nació la categoría Fiat 600 Standard que tiende a desaparecer porque exteriormente es Standard, pero en sus entrañas alberga "cualquier maldad" y es imposible de controlar. Luego vinieron las categorías Fiat 600 Semi-Prep. y Fiat 600 Prep. Libre. A los "Patitos Feos" (Citroën) también se les dio por correr y obtuvieron las siguientes categorías: Citroën Standard. Lo mismo que en Fiat, muy difícil su control. Luego Citroën Semi-Prep. y Cat. Citroën Prep. Libre. En la categoría hasta 700 cc Prep. Libre, compitieron o compiten los baqueteados Isard, De Carlo y algún Citroën 3 CV, metido en la conversa. Otra categoría que dio posibilidades a más de un competidor en potencia fue, sin lugar a dudas, Hasta 1150 cc Prep. Libre (aún en vigencia) y con muchas probabilidades para competir asiduamente en 1971 dando cabida a coches Fiat 600, Isard, DKW, Renault, etcétera; hay lugar para todos los gustos y presupuestos.

LOS PREMIOS. Siempre llamó la atención la generosidad respecto a la distribución en efectivo y trofeos en concepto de premios. Creemos que se hace en base a las recaudaciones y no se especula con el manejo de fondos... "Al César... lo que es del César...", y todos amigos. Los pilotos cobran al finalizar la competencia en el mismo circuito o en la sede de la entidad organizadora, pero el mismo día "la mosqueta" va a parar al bolsillo secreto. En cada reunión los clubes o peñas distribuyeron por reunión la bonita y nunca despreciable suma de 600 mil a 700 mil pesos (o grullos) de los viejos. En el corriente año se incrementaron más aún las sumas en concepto de premios. Los clubes afiliados a ADA (Asociación Deportiva Automovilística) ya nos informaron al restro número anterior. Pero vaya un ejemplo: En la categoría Cafeteras el primer premio será de $ 100.000; en Fiat 600 Semi-Prep. de $ 70.000; al 1º de Hasta 1.150 cc $ 100.000 y al 1º de la Categoría pecto y lo publicamos en nues-Citroën Semi-Prep. será de 40.000 pesos siempre en pesos viejos (conviene aclarar). Los trofeos son donados, en la mayoría de los casos, por el comercio y la industria de la zona.



Carlos Zerbi doblando "al mango" en el circuito Ciudad de Moreno (El Gato Rojo). Gran espectáculo de la Categoría Citroën.

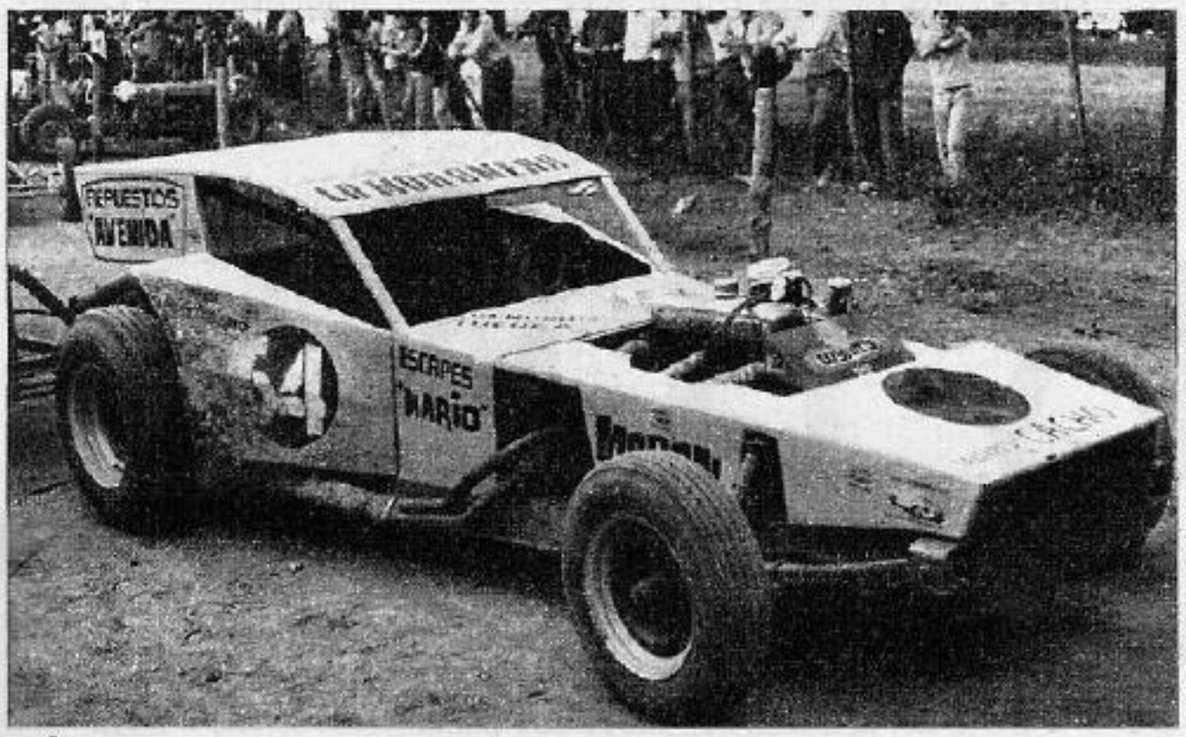
Exquisita presentación de la Cafetera de Ernesto Lascortigila, de Merlo, con mecánica Chevrolet (ganador de la serie). Circuito Ciudad de Merlo.



LAS RECAUDACIONES Y SUS DESTINOS. Actualmente las recaudaciones alcanzan fácilmente $1.000.000 más o menos en concepto de entradas; sumado a ello el beneficio de buffet y publicidad, se deduce que el balance final, después de cada carrera, será satisfactorio. Como la mayoría de las Peñas y Clubes organizan sus competencias en representación neta de la Ciudad o Pueblo que pertenecen reciben con toda justicia y visión el apoyo directo o indirecto del municipio, siendo el mismo en base a maquinarias para el mantenimiento y preparación del circuito, ambulancia para auxilio, bomberos, policías de tránsito, etcétera. Todas las entidades claves de la comunidad se benefician con el aporte proporcional en efectivo (vulgo mangos) a cada una de ellas, organizadas en cooperadoras; hasta hoy "el asunto es así": en adelante, veremos.

LOS ORGANIZADORES. En su mayoría, los clubes y peñas están compuestos por gente joven y dinámica, con mentalidad de futuro y sobre todo de sacrificio, sin distinción de categorías ni posición social, todos juntos: bancarios, comerciantes, industriales, mecánicos, obreros, barrenderos, etcétera; sólo se requiere lo fundamental: "ser tuerca". Nadie cobra un solo peso; a lo único que se puede aspirar es que al reunirse en el momento de hacer el balance, se autorice el gasto de un asado.
Para todo esto debe tenerse un

→



Representante de Morón, Ricardo Montero, que se clasificó 3º en la final en San András de Giles. Impecable presentación del coche.

Ernesto Bonin, de Maggiolo (con Ford), triunfador de la serie y gran animador en cada competencia.



corazón de oro y un estoicismo tal, al punto de pensar en la bronca de la novia, esposa y suegra . . . "Mi vida por el rugir de un motor . . ." nos confiaba el "Turco Hassan", de Mercedes.

DEFECTOS. Como lo dijo alguien alguna vez (creo que fue mi papá), "no siempre de flores está sembrado el camino"; y es verdad: no todas fueron virtudes, también hubo defectos. Pero creemos que fueron defectos lógicos de un período de experiencias que damos por concluido. ¡¡Ojito!!, no sólo para organizadores sino para todos: público, participantes, mecánicos y acompañantes; todos tienen su cuota de responsabilidad en lo que concierne al futuro del Automovilismo Zonal. Los clubes y peñas organizadoras de estas competencias automovilísticas, tendrán que dotar a los circuitos de mejores comodidades sanitarias para el público presente, teniendo en cuenta la gran afluencia de familias, que ya es mucho decir. No debe de tolerarse bajo ningún punto de vista la dilatación de una carrera; el espectáculo debe ser continuado; la aplicación del reglamento deberá aplicarse sin contemplaciones y dar a publicidad las sanciones. La indisciplina no debe ser tolerada en ningún momento: ni por parte del público como tampoco de los pilotos. Lo ideal sería que cada categoría tuviera su comisión de pilotos que gestionara la solución de los problemas que se susciten, pero de ninguna manera aceptar reclamos aislados y menos hechos en forma que estén completamente reñidos con la educación y las buenas costumbres ni por parte de pilotos, mecánicos o acompañantes. Los horarios de iniciación de la competencia deberán cumplirse inexorablemente; no más esperas para los competidores que llegan a última hora, pues su inscripción y otras tareas de preparación del coche lo retrasan más aún y traen como consecuencia la participación de un piloto nervioso en el circuito, que puede resultar perjudicial para otros. En general, 1970 fue realmente positivo para la actividad zonal en toda la provincia de Buenos Aires. Todavía se puede mejorar más con la buena voluntad de todos: organizadores, participantes, preparadores y mecánicos, y todos los que de una u otra manera participan activa o pasivamente en este quehacer deportivo automovilístico. La presentación de los coches, en especial de las cafeteras tanto en el aspecto carrozado como en lo mecánico, estuvieron en continuo progreso. Puede hacerse aún más; la premisa es la de no dormirse sobre los laureles cosechados en el 70.

PISTA DE PRUEBAS DE LA FORD

LAS FLORES

Todos los años para esta época, Ford prueba sus productos exhaustivamente. Por lo general lo hace, en largas "endurances", en el óvalo de Rafaela, pero como ahora este escenario es reacondicionado en razón de las 300 millas del 28 de febrero, el lugar elegido fue Las Flores.

A partir del lunes 11 de enero un pedazo de la fábrica se trasladó al autódromo General San Martín con el propósito de comprobar las bondades y posibles defectos del Fairlane 500, tal como lo recibe el usuario común. Con ese objetivo siete personas, capitaneadas por Néstor Zoloaga, capataz de Garaje Experimental, se instalaron en el Parque Plaza Montero con todos los implementos necesarios para el mantenimiento de los fierros y los cuerpos durante quince días, tiempo estimativo en que se alcanzarían los 20.000 kilómetros sobre la pista.

El operativo consistía en girar ininterrumpidamente durante el día y la noche, con paradas solamente para reabastecimiento y cambio de pilotos, todos mecánicos de la división mencionada y que en número de seis compartieron la butaca delantera izquierda. Cada uno de ellos recorría alrededor de 350 kilómetros por turno, casi 100 vueltas al circuito de 3.694 metros; oportunamente y en forma regular se hacía la revisión de agua, aceite e índice de compresión, amén, por supuesto, de la carga de combustible y el recambio de neumáticos. Para tener una idea del gasto en "calzado": una cubierta delantera izquierda debía ser reemplazada no más allá de los 500 kilómetros, so peligro de sufrir las consecuencias.

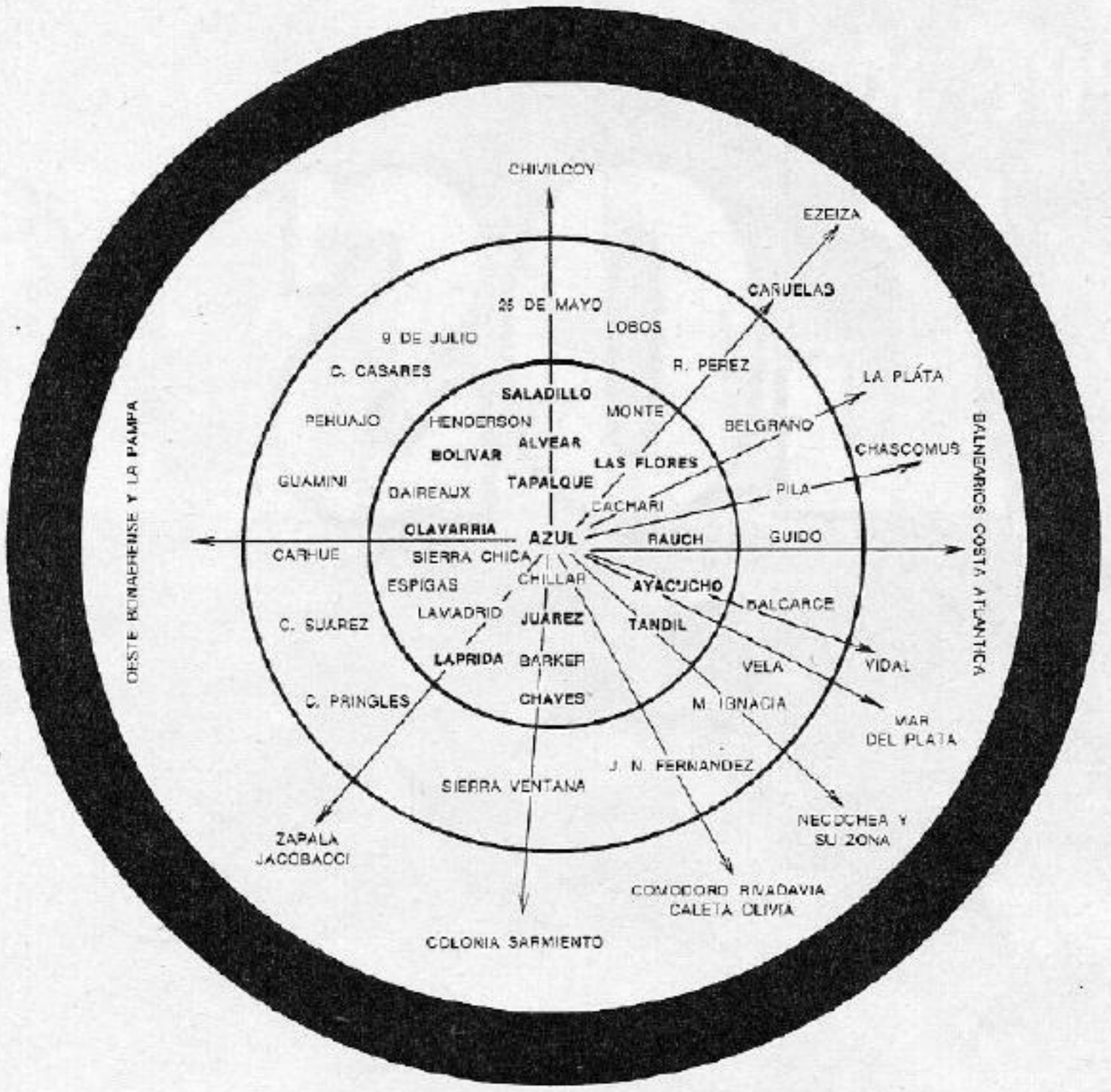


Cuando estuvimos presenciando la prueba, el martes 19, el Fairlane contabilizaba casi 13 mil kilómetros, a razón de 1.400 por día, aproximadamente. Se nos dijo que pensaban terminar el lunes 25, a dos semanas justas de la iniciación. Hasta ese momento, pasados nueve días, todo iba a la perfección, ya que no se había detectado ningún problema inesperado que pudiera alterar el tranquilo panorama. En jornadas anteriores debieron soportar la incomodidad de fortísimas lluvias, pese a las cuales se caminó igual, con una lógica reducción del tren de marcha habitual. Con respecto a este punto, pudimos apreciar la irregularidad del mismo en el corto lapso de dos horas, a lo que se nos contestó que se debía a una variación necesaria para romper la monotonía de una velocidad demasiado uniforme. Cronometramos vueltas de 1'50" a 2', lo que no es despreciable dadas las condiciones del vehículo, totalmente standard, y de las características de la prueba, que no es precisamente de velocidad pura. Otros giros —y he aquí la gran diferencia— fueron realizados en el orden de los 2'30" y, a veces, algo más.

Comentando el tipo de atención que recibieron por parte del Las Flores Automóvil Club y sus directivos, nos manifestaron estar muy satisfechos y agradecidos por la preocupación demostrada en brindarles la mayor comodidad posible, dentro de la precariedad de confort en que se llevó a cabo el operativo. Por otra parte destacaron la simpatía y amabilidad de la gente, que en varias oportunidades se habían acercado en grupos a acompañarlos, mate y cigarrillos de por medio, hasta muy avanzada la madrugada.

Resumiendo: más de 5.400 vueltas al circuito en quince días, lo que representan 20.000 kilómetros recorridos, son una experiencia utilísima que redundará, sin dudas, en el rendimiento general del Fairlane.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



el gran sonido de radio azul:

más de 150.000 kilometros²!

- Para los que viven en el centro de la provincia de Buenos Aires.
- Para el que viaja todo el año en las rutas regionales.
- Para el que de diciembre a marzo va y viene a los centros de verano.
- Los estamos esperando antes de llegar a Cañuelas, Chivilcoy y Chascomús. O hasta más allá de Sierra de la Ventana, Tres Arroyos o Vidal. Desde las playas atlánticas hasta más allá de las fronteras pampeanas.
- Estamos amenos y entretenidos en el 1320 de su dial:

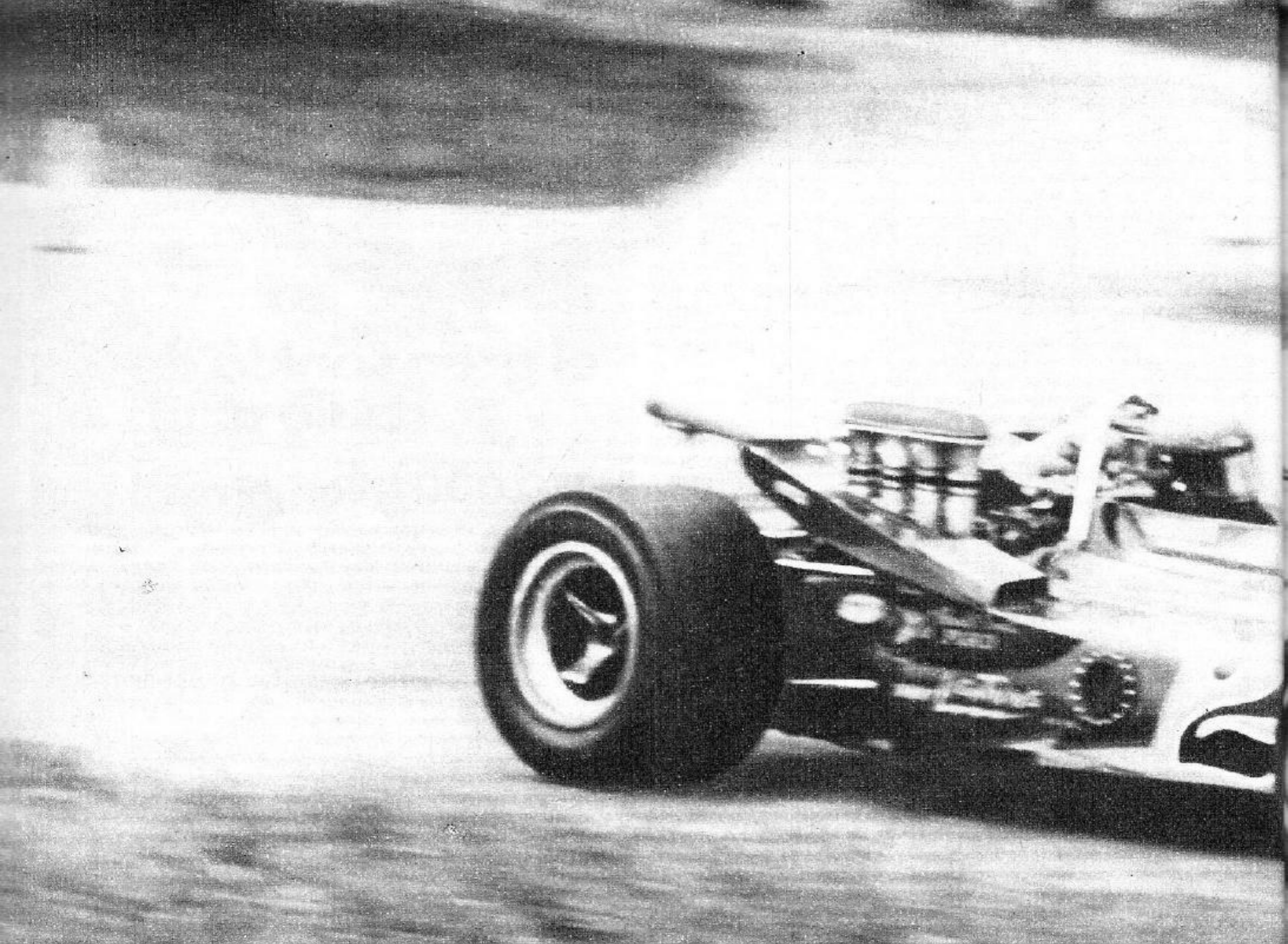


LU 10 radio azul

"el sonido feliz del verano"

RAPHY 300

LOS QUE



Luego de muchos años de desearlo, la gente de Rafaela ha logrado hacer venir a su autódromo a los hombres y las máquinas de Indianápolis, famosos por ser los más veloces del mundo. Este triunfo de la gente del Atlético se multiplicará anualmente con una prueba puntable para el campeonato del USAC. Ya se conocen los nombres de los pilotos, y mientras se aproxima la hora cero, Rafaela es un hervidero de preparativos y toda su gente vive en función de la carrera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIENEN

El flamante Campeón [illegible] Indianápolis, Al Unser, estará [illegible] número uno pintado en su Colt-Ford.

por HECTOR LUIS BERGANDI

...SE VIENE "RAPHY 300"





„Ja... Decí que los norteamericanos no van a venir nunca, porque ellos no te corren una carrera si no es por mucha guita, que si no, ya verías vos: con esos autos que corren en Indianápolis en esta pista hacen bolsa todos los records del mundo, porque seguro que en el mundo no hay una pista tan veloz como la de Rafaela."

Concepto típicamente rafaelino adjudicable a hombres, mujeres y niños, interiorizados o no del tema.

El orgullo del rafaelino por su pista —que ya está en condiciones de ser llamado autódromo— es único y no comparable con el de otros lugares; y la consustanciación con Indianápolis es algo palpable en cualquier detalle: en la organización de carreras, en la marcada tendencia a parecerse al óvalo indiano en todo lo que hace al funcionamiento de las mismas, en las fotos de ases yanquis en cualquier local comercial, en las charlas de taller y de café y en las infaltables comparaciones de promedios especulando con las diferencias de la categoría.

Si algún sociólogo aficionado a los fierros quisiera hacer un estudio de los parecidos entre las poblaciones de Indianápolis y Rafaela, llegaría a marcar una cantidad de parecidos entre ambas que podría llegar a ser asombroso.

Indianápolis es la capital de un Estado que no tiene bellezas naturales como Santa Fe, y sus habitantes son descendientes directos de los "hoosiers" o colonos que hicieron del lugar algo habitable y fructífero. Como buenos colonos, tanto los de Indy como los rafaelinos supieron cimentar y edificar la grandeza de su localidad a fuerza de tenacidad y haciéndose fuertes justamente en lo que otros podrían menospreciarlos: su condición de "colonos" en el sentido injusto y peyorativo de la palabra.

Indianápolis nació, se mantuvo y se afianzó en la consideración automovilística del mundo sólo en base a su tesón, y puede decirse que hoy es cuando vive su auténtica y real "Epoca de Oro", luego de lograr de diez años a esta parte la internacionalización de sus clásicas 500 Millas por la participación ininterrumpida de campeones, corredores, autos y constructores europeos. Lo que en otros tiempos era una orgía de velocidad prescindible y poco interesante para el resto de la afición mundial —salvo Rafaela, por supuesto— se fue trasformando hasta ser lo que es ahora: una carrera esperada y considerada como un evento fuera de serie en el calendario internacional.

Rafaela, por su parte, llega en 1971 a los umbrales de lo que puede ser, de ahora en más, el comienzo de su nueva era, con un logro que habla a las claras del trabajo de su gente. Traer a la getne de Indy a correr a Raphy, con la nada velada intención de proyectar a su autódromo por medió de esa gente y esos autos, al ansiado título de "el más veloz del mundo". La vieja rivalidad entre Rafaela y San Francisco —de Córdoba— que sólo recordará con precisión el ingeniero Váscolo, o la rivalidad con otras pistas a nivel nacional, desde este año pasará a la historia. Ahora el rival de Rafaela es el mundo, con una afirmación que espera poder pronunciar después de la carrera: **"En ningún lugar de la Tierra se puede correr más rápido que en Rafaela".**

Por lo que se sabe hasta ahora, todo lo referente a la pista, las instalaciones y la organización va perfecto. Queda sólo un problema grave a solucionar en la ciudad, y eso escapa a lo que pueda hacer el infatigable plantel del Club Atlético Rafaela. Se trata de la baja calidad de la hotelería local. Se puede exceptuar de este concepto al viejo hotel Toscano, pero no porque esté a la altura del Fontainebleu de Palm Springs, sino solamente porque está dentro de lo mínimo que se puede exigir en la materia en una localidad tan importante dentro de su zona. Por otra parte, desde el punto de vista de esta carrera, pensar en el Toscano puede convertirse en una utopía, ya que va a estar reservado para todas las delegaciones, de modo que todo aquel que quiera viajar a Rafaela en esa fecha deberá prever su alojamiento en Santa Fe o en domicilios particulares, haciendo uso de una de las 1.500 camas que la gobernación está enviando a Rafaela para ampliar las comodidades al río de gente que se volcará sobre la ciudad. También como solución se puede pensar en alojarse en Esperanza, a mitad de camino entre Rafaela y la capital de la provincia, pero sin pretender mejores condiciones de hotelería que en el lugar del evento. Por qué razón en Rafaela no hay hotelería, considerando su importancia a lo largo de todo el año y aun en actividades extradeportivas, es un enigma que nadie se puede explicar. Lamentablemente, no nos toca a nosotros ni a las autoridades del CAR meternos en camisa de tantas varas.

ELENCO CALIFICADO

Según declaró el señor Henry Banks en su última visita, no sólo todo está arreglado para que veinte días antes de la carrera empiecen a llegar los primeros autos —despachados desde Indianápolis en dos tandas— sino que la lista de participantes está casi completa (faltan sólo dos o tres confirmaciones) y el entusiasmo por venir es poco común.

En vista de las enormes posibilidades que presenta el escenario y de la afinidad que la gente del USAC encontró en la CAR, las cosas van tan aceleradas que, sin haberse corrido todavía "Raphy 300", ya se habla de incorporar la prueba como última carrera de la serie del campeonato americano a disputarse anualmente en octubre o noviembre. Si esto llegara a concretarse, prácticamente tendríamos el privilegio de presenciar en Rafaela la segunda carrera en importancia de ese torneo, con carácter de defintoria, consagrando al campeón del año. Es obvio decir que no faltaría nadie a la cita, ya que en ésta —que es sin puntaje— de los conductores importantes faltarán sólo Mark Donohue, que corre sólo en Indianápolis y en Riverside; Dan Gurney, que se retiró de la actividad; acaso falten Roger McCluskey y Johnny Rutherford, no confirmados, y puede que el legendario A. J. Foyt deba quedarse en Texas arreglando problemas de negocios impostergables. En caso de no poder venir él, seguramente mandará uno de sus autos para ser conducido por Jim McElreath, ganador de las últimas 500 Millas de California. En fin, empezando de una vez con los que vienen y no por los pocos que puedan llegar a faltar, podemos contar con la segura presencia de **siete** corredores de primerísima línea; **cuatro** que pueden estar muy prendidos en los puestos de punta, y **una docena** de corredores de los que completan las líneas de largada de las carreras del USAC. O sea que el porcentaje, agregando los pilotos argentinos que puedan participar, es muy halagüeño, y el espectáculo, con treinta máquinas en la largada, puede llegar a ser una cosa de locos.

Pasando a la enumeración, repasemos la lista de pilotos, separándolos a ojo de buen cubero en cuatro categorías: los indiscutibles, los que pueden arrimar, los del elenco estable y los argentinos.

LOS INDISCUTIBLES: **MARIO ANDRETTI:** tres veces campeón nacional, ganador de las 500 de Indy en 1969, nuevo integrante del equipo Ferrari de F1, no tiene objeto abrir más juicios; anda fortísimo en cualquier categoría. Traerá a la Argentina un nuevo chasis McNamara, para ir probándolo para Indianápolis.

AL UNSER y **JOE LEONARD,** compañeros de equipo con los fantásticos Colt-Ford de Parnelli Jones, derivados del Lola de cuatro ruedas motrices. El primero es el actual campeón del USAC y último ganador de Indy. Leonard es un velocista nato que ostenta no sólo el record de vuelta de las últimas "500" sino el record absoluto de giro de Indianápolis, logrado en 1968 con el Lotus 56 a turbina: su marca es de 273 km/h. Esta es la cifra que tienen que mejorar en Rafaela para superar a Indianápolis.

LLOYD RUBY: El hombre menos afortunado en Indianápolis, posee el record de vuelta en clasificación en Ontario, California, a 282 km/h. **Esta es la marca que hay que superar en Ra-**

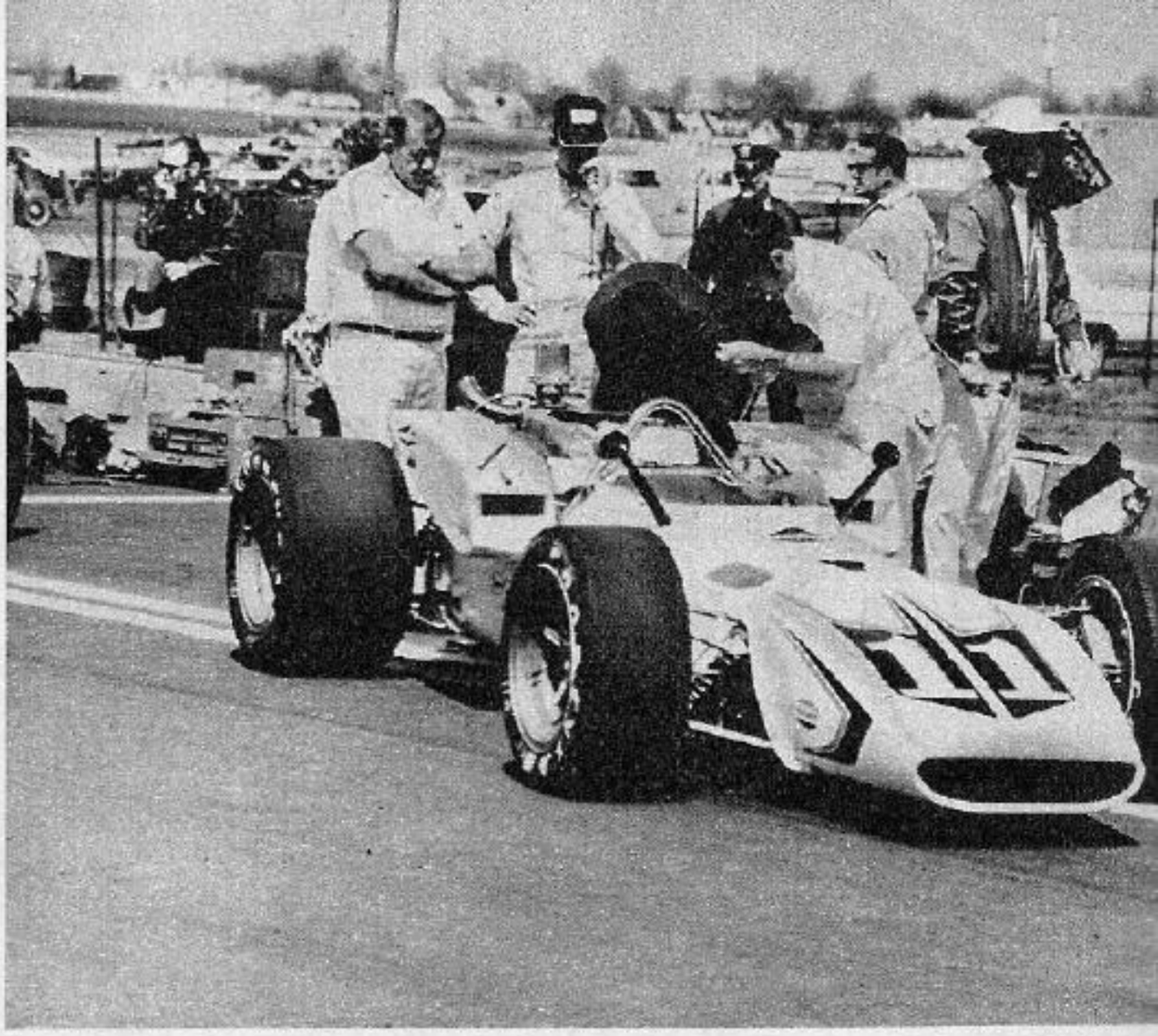
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

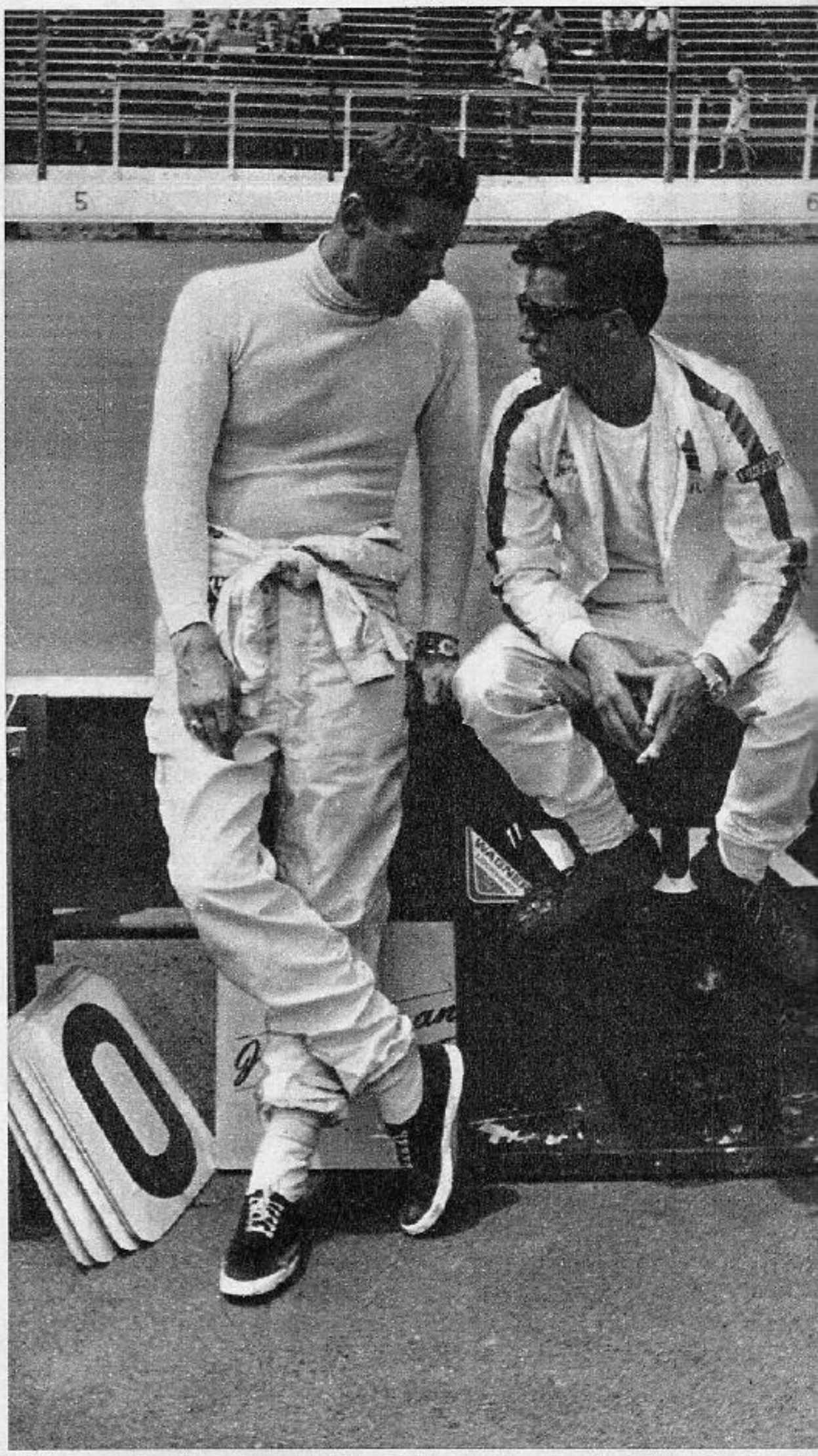
El nuevo Scorpion, la última creación de Brawner y McGee —los ex preparadores de Andretti—, vendrá en manos de otro hombre de punta, Art Pollard, y habrá que tenerlo muy en cuenta.

Joe Leonard, el hombre del record indestructible en Indianápolis, es compañero de equipo del campeón con un auto gemelo derivado del Lola de 1968. El equipo de Parnelli Jones vendrá a continuar la racha.

Lloyd Ruby, un texano veterano y aguerrido en las luchas del USAC. Mientras su auto esté entero estará en la punta o peleando por ella.

Bobby Unser y Mario Andretti, ambos ganadores de "Indy" y campeones del USAC; dos verdaderos puntales del espectáculo que veremos en "Raphy".





facla para que ésta sea la pista más veloz de la categoría. Mientras Ruby está en carrera, está en la punta o peleando por ella. Su presencia en la pista es garantía de espectáculo.

GARY BETTENHAUSEN: Hijo del desaparecido campeón Tony Bettenhausen, parece seguir muy de cerca el camino de su padre. Ya es campeón de Sprints —algo así como la F2 del USAC— y cuenta con el auto de Don Gerhardt, uno de los más afinados del lote que nos visitará.

ART POLLARD: Es uno de los hombres más temperamentales de los que compiten en esta categoría; tiene en su haber varias carreras ganadas y muy buenas actuaciones en Indy, y viene con el Scorpion de Brawner y McGee, un aparato que anda una barbaridad.

BOBBY UNSER: Ganador de las 500 Millas de 1968 y campeón de ese mismo año, es, junto a Andretti y su hermano menor Al, parte del trío de ganadores de Indianápolis que han asegurado su presencia para "Raphy 300". Tampoco vale la pena ponerse a analizar su currículum, que es una constante redundancia de éxitos.

A esta lista podría agregarse **ANTHONY JOSEPH** "Super Tex" **FOYT**, si asegura su participación. Tres veces ganador de Indy y cinco veces campeón, recordman absoluto de puntos ganados en la categoría, ganador y actual recordman en Le Mans, etcétera, es el piloto más brillante que produjo el automovilismo americano. Un verdadero mito viviente.

LOS QUE PUEDEN ARRIMAR: Son cuatro pilotos que no se pueden considerar a la altura de los antes citados, pero a los que no se puede considerar sin chance. **Mike Mosley, Jim Malloy, Larry Dickson y Cale Yarborough.**

Mosley es joven pero ha progresado rápidamente y cuenta con una máquina de primera. Malloy es más veterano pero se ha mostrado muy competitivo en los últimos años. Dickson tiene gran experiencia en Sprints, y habrá que ver la máquina que trae para calcular sus verdaderas posibilidades en pistas veloces. Yarborough es un gran piloto de stock-cars y anda cómodo en los monopostos. Tiene, con un Mercury Cyclone, el record de vuelta de Daytona Beach **a 311 km/. Esta es la marca que habría que superar en Rafaela para ser la pista más veloz del mundo.**

LOS DEL ELENCO ESTABLE: Son **Dick Simon, Rick Muther** —que vendrá con la turbina de Jack Adams—, **"Salt" Walther, Bentley Warren, Bill Simpson, Tom Bigellow, Dave Strickland, John Mahler, Bruce Jacobi, Dee Jones, Ludwig Heimrath, Karl Busson**, y acaso algún otro que venga a último momento. El hecho de incluir a estos pilotos en este grupo no es despectivo ni quiere decir que no tengan chance alguna. Son, en general, pilotos nuevos, pero con experiencia en carreras menores. Ellos son los que marcarán el ritmo dentro del cual tendrán que mantenerse los argentinos. Si alguno de los nuestros puede andar por encima de este grupo es porque realmente está cumpliendo una actuación destacable.

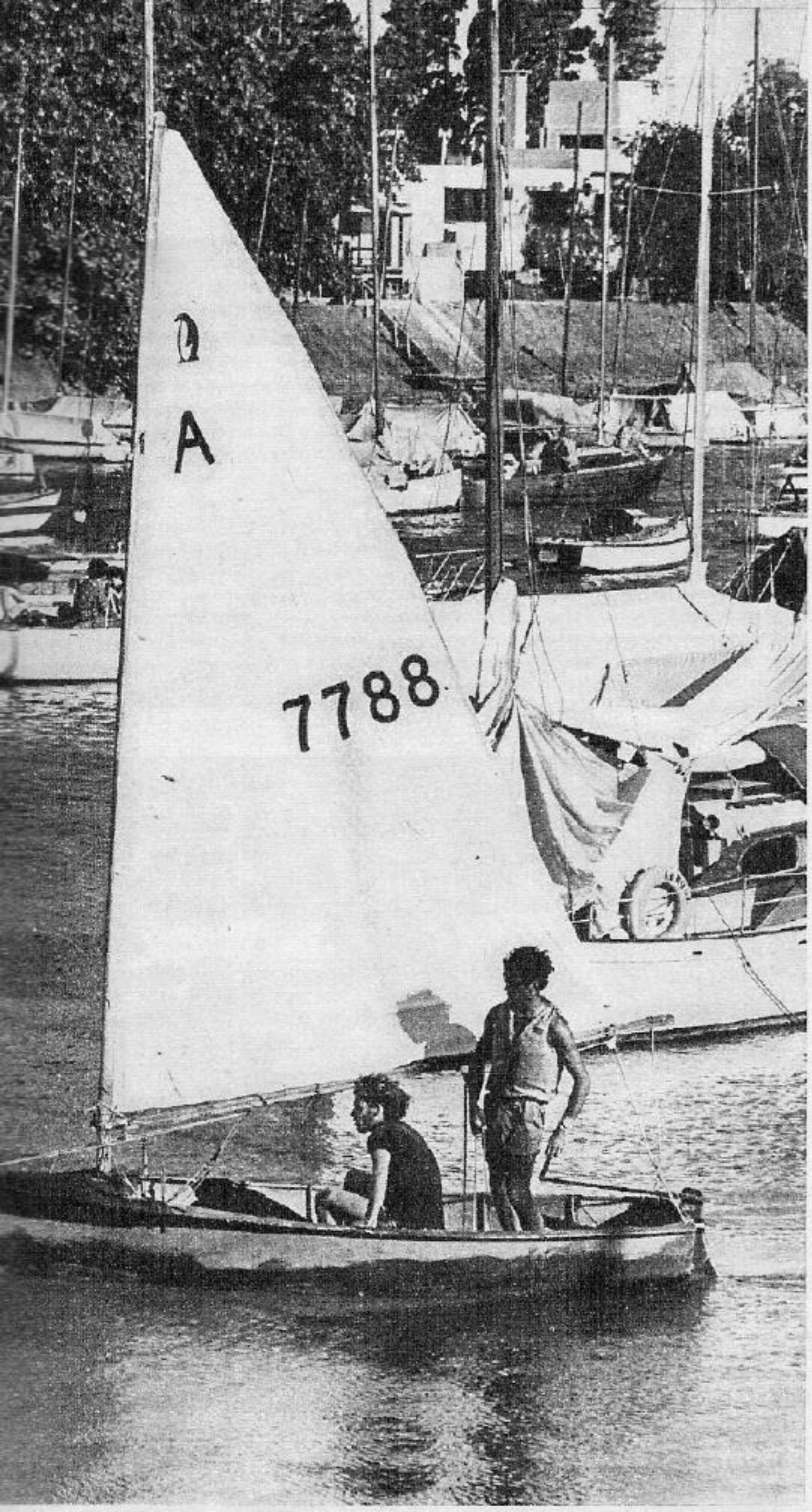
LOS ARGENTINOS que corran en esta carrera dependerán fundamentalmente —como es habitual— de las máquinas que les den y del tiempo que tengan para adaptarse. Para este fin parece que los yanquis tendrán un poco más de consideración que los europeos trayendo los autos con más anticipación, tomando examen a la nómina propuesta y considerando finalmente los pilotos calificados, manejando a la par de los aspirantes locales, quiénes son mejores para ocupar las plazas disponibles. Carlos Pairetti parece ser el más afianzado para lograr un puesto en la carrera. Por ahí se dice también que Jorge Cupeiro tiene asegurado un auto del equipo STP. Lole Reutemann tendría ganas de entreverarse en el asunto. En fin, son todas conjeturas. Esperemos a que llegen los autos y se designen los pilotos para ahondar más en el tema. Con respecto a las máquinas, se sabe que vendrán las marcas más importantes: **Colt, Mongoose, Gerhardt, Vollstedt, Coyote, Scorpion**, etc.

Yachting

FINALM

La Argentina cuenta con un nuevo título sudamericano, en este caso, el de la clase Penguin, logrado gracias a la excelente actuación de Martín Costa y Daniel Ricca. Segundos resultaron Pablo Gianelli y Homero Pereyra

por JUAN PEDRO SIEDMANN — Fotos: CARLOS AGUSTIN



La largada de la segunda regata: a pesar de que en la fotografía no están todos, es extraordinario ver tantos barcos partiendo juntos.

Los flamantes Campeones Sudamericanos: Martín Costa (tim.) y Daniel Ricca (trip.).

Rumbo a barlovento, se nota que empieza a soplar el viento.



¡Por fin se nos dio a los argentinos el título de la clase Penguin! Tras seis Campeonatos Sudamericanos en que fuimos "hijos" de los brasileños, pudimos quebrar esa supremacía que ya se tornaba algo pesada.

Esta vez el triunfo le correspondió a Martín Costa (tim.) y Daniel Ricca (trip.), quienes, tras una actuación destacadísima, se llevaron las palmas y el título de Campeones Sudamericanos de la clase Penguin. Este título es por demás importante, dado el hecho de que vencer a los muy buenos timoneles brasileños implica estar entre los mejores del mundo en la clase, puesto que nuestros hermanos del samba son casi siempre los dueños de la manija.

Con una excelente organización, a cargo de los jóvenes integrantes de la flota 150, con sede en el Yacht Club Olivos, se corrió el VII Campeonato Sudamericano entre los días 17 y 23 del mes pasado. Los inscriptos fueron muchos, 53 para ser más precisos, los que disputaron seis regatas, con descarte de una en el octógono de la FAY, con recorrido y puntaje especial. Papel importante en la realización del torneo tuvieron la Confederación Argentina de Deporte y la Prefectura Naval, las que brindaron el apoyo económico y sus lanchas respectivamente.

Estaría muy mal no poner en evidencia *la falta de colaboración de la Sub-Comisión del "Gaviota"*, que es la sede flotante, fondeada en el puerto de Olivos, del Círculo de Pilotos de Yates, la que no permitió que la lancha de periodistas, gentilmente cedida por el señor Heredia, pudiera acodalarse al "Gaviota"; es más: se llegó a intimar de malas maneras el retiro de la susodicha lancha so pena de radicar una denuncia en Prefectura, la que finalmente se llevó a cabo con consecuencias que no vale la pena mencionar; desde ya, "muchas gracias", señores del "Gaviota".

Vayamos a las regatas, muy bien controladas por un sinnúmero de lanchas de salvataje. Las dos primeras se realizaron con viento relativamente fuerte, cosa que favoreció a los brasileños que están más acostumbrados a esas condiciones y poseen barcos aparejados para viento duro (palo redondo, traveller al medio, etc.). Las restantes series se disputaron más bien con calma, y fue allí donde los nuestros mostraron sus uñas, en especial Martín Costa, que en tres oportunidades supo llevar a su "Lantia" a la victoria.

Sin dudas los criollos han mejorado mucho y les llegó el turno de ganar; lo decimos por todos, ya que en general se alcanzaron relevantes ubicaciones en las que, además del primer puesto, se destacaron Pablo Gianelli y Homero Pereyra quienes, tripulando el Kakata, llegaron en el segundo puesto en la clasificación final.

De cada una de las regatas, sólo vale la pena señalar la segunda, en la que el viento estaba algo loco, puesto que sopló un NNE subidito de tono con una marejada más subidita aún y que fuera la causante de más de un tumbo. De las restantes series poco es lo que se puede decir; todas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ENTE EN CASA



fueron muy regulares y sin incidentes.

Lo que sí se vio en cantidad fue el compañerismo reinante entre las tripulaciones; todo era amistad y alegría, siendo los brasileños quienes, a pesar de perder el invicto, más entusiasmados quedaron con el Campeonato, y como para no estarlo, ya que fueron agasajados con todas las de la ley.

Hablando de brasileños, corresponde acotar que en yachting ellos nos llevan una ventaja astronómica pues está visto que, debido a una serie de inconvenientes técnicos, idénticos a los de los argentinos, en Brasil no se pueden fabricar determinados elementos indispensables para armar un buen barco de regatas. En vista de esa situación, el gobierno de ese país libró la importación de dichos elementos, los que van desde un simple herraje hasta todo un barco. Es esta circunstancia la que hace más meritoria la actuación de nuestros pingüinistas, pero a no ilusionarse: la única forma de mantener lo alcanzado es luchando con las mismas armas, con lo que queremos decir que es hora de que el gobierno argentino se ponga a analizar qué es lo que vamos a hacer con el deporte, en este caso el de la vela

El sábado 23 vino la fiesta grande: una vez arriadas las banderas que ondearon durante todo el evento, se inició la fiesta de clausura, en la que se entregaron los premios, muy bien elegidos, para pasar luego a las ya tradicionales Bringadeiras, que es una especie de rito entre los pingüineros. Se trata de los premios "en serio", como lo fue la bandera de inteligencia del código de señales (usada para suspender 15 minutos la largada) toda rota y chamuscada, que le fue entregada a la Comisión de Regatas, puesto que no hubo serie en que dejaran de izarla.

Otro que recibió su presente fue Jorge Heller, el que se hizo acreedor a la ya famosa Taza de Legumbres (una sandía ahuecada con verduras en su interior) y que es el premio al favorito peor clasificado. Tampoco se salvó el abuelo Héctor Serena (decano de los participantes) de recibir una damajuana de Elixir de la Juventud, para que pueda seguir regateando unos cuarenta añitos más.

Entre los brasileños hubo muchos premiados, como el caso de G. Low Beer, quien recibió un lindo burrito (de plástico) para que nunca olvide cómo se debe correr una regata. Sin embargo, el más bonito de los regalitos fue el que recibió la gente del Círculo de la Vela, la que hace apenas unos días había conseguido el terreno para su futura sede social: se trataba de tres ladrillos para que tuvieran con qué empezar la construcción.

De más está decir que los ladrillos en cuestión pasarán a formar parte de la piedra fundamental del flamante club de La Plata.

Indudablemente no alcanzaría toda la revista para seguir hablando de este campeonato o de la fiesta de clausura, digno epílogo de un torneo que nos dejó, además de muy gratas experiencias, un Campeonato Sudamericano.

RESULTADOS DE LAS REGATAS DEL VII CAMPEONATO DE PENGUIN

1ª REGATA, corrida el 20-1-71 con viento NNO de 12 km

1) P. Gianelli	G. Low-Bear ...	Kakata	2h11m29s
2) J. Paradeda	H. Pereyra ...	Barra Limpa .	2h11m37s
3) M. Costa	W. Hunsche ..	Lantia	2h11m54s
4) R. Christian	D. Ricca	Corumi V	2h11m55s
5) A. Welter	G. Stroeber ...	Meleca	2h12m38s

2ª REGATA, corrida el 20-1-71 con viento NNE de 22 km aumentando a 35 km

1) L. Loch	L. Penjovick ..	Tacuarí	1h59m50s
2) C. Kunze	C. Martins ...	Corumi II	2h00m53s
3) J. Paradeda	W. Hunsche ..	Barra Limpa .	2h02m12s
4) M. Costa	D. Ricca	Lantia	2h03m13s
5) G. Ficker	T. Polisaitis ..	Samurai II ...	2h05m13s

3ª REGATA, corrida el 21-1-71 con viento SE de 10 km

1) G. Ficker	T. Polisaitis ..	Samurai II ...	2h27m45s
2) R. Christian	G. Stroeber ...	Corumi V	2h27m55s
3) M. Costa	D. Ricca	Lantia	2h30m57s
4) C. Kunze	C. Martins	Corumi II	2h30m58s
5) J. Heller	F. Heredia	Enterprise	2h34m20s

4ª REGATA, corrida el 21-1-71 con viento N de 10 km

1) M. Costa	D. Ricca	Lantia	2h00m13s
2) R. Christian	G. Stroeber ...	Corumi V	2h01m07s
3) H. Serena	J. Ferrario	Adiós IV	2h01m15s
4) G. Ficker	T. Polisaitis ..	Samurai II ...	2h02m20s
5) P. Gianelli	H. Pereyra	Kakata	2h03m02s

5ª REGATA, corrida el 22-1-71 con viento N de 13 km

1) M. Costa	D. Ricca	Lantia	2h00m47s
2) P. Gianelli	H. Pereyra	Kakata	2h03m05s
3) A. Welter	G. Low-Beer ..	Meleca	2h04m00s
4) J. Paradeda	W. Hunsche ..	Barra Limpa .	2h05m04s
5) C. Kunze	C. Martins	Corumi II	2h05m13s

6ª REGATA, corrida el 22-1-71 con viento E de 12 Km

1) M. Costa	D. Ricca	Lantia	1h45m42s
2) R. Christian	G. Stroeber ...	Corumi V	1h46m28s
3) P. Gianelli	H. Pereyra	Kakata	1h47m26s
4) C. Kunze	C. Martins	Corumi II	1h47m28s
5) J. Paradeda	W. Hunsche ..	Barra Limpa .	1h48m02s

CLASIFICACION FINAL

	Timonel	Tripulante	Embarcación	Pts.	Nación
1)	Martín Costa ..	Daniel Ricca ...	Lantia	263,3	Arg.
2)	Pablo Gianelli .	Homero Pereyra .	Kakata	254,1	"
3)	Ralph Christian .	Gert Stroeber ..	Corumi V ..	253,9	Brasil
4)	José Paradeda .	Walter Hunsche .	Barra Limpa	249,4	"
5)	Claudio Kunze .	Claudio Martins .	Corumi II .	249,3	"
6)	Gustavo Ficker .	Tomás Polisaitis.	Samurai II .	234,7	"
7)	Alex Welter	G. Low-Beer ...	Meleca	231,1	"
8)	Héctor Serena .	Javier Ferrario ..	Adiós IV ..	230,1	Arg.
9)	Mónica Rossiter	Julio Labandeira.	Aracua	230,0	"
10)	Eduardo Homps	Enrique Ferrario.	Babiequín .	229,0	"

Berlinas y cupés 1600 listas para que se les meta mano y ciencia. Las armas de la CCF para 1971 junto al "128".

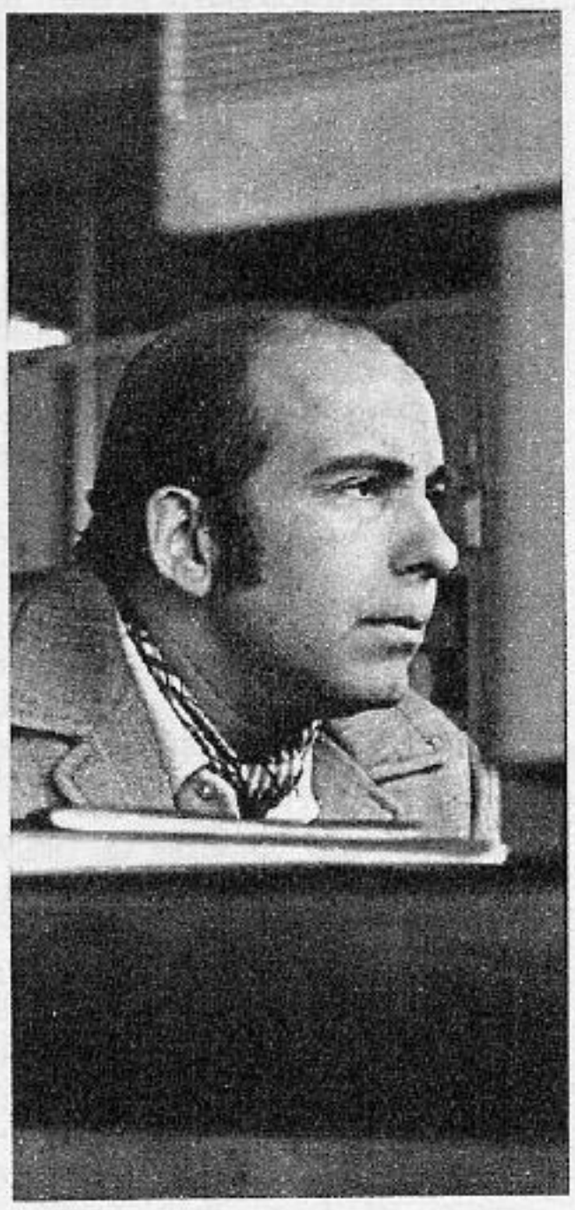
La cupé de Danilo Bonamici, ganadora del Gran Premio, es la última cupé Fiat 1500 que queda en la Comisión de Concesionarios Fiat. El resto se fueron vendiendo después del GP y las "milaui" han dejado de ser los elementos de que la CCF disponía. Cumplieron su ciclo, ahora comienza una nueva etapa. Motores de 1.600; cupé Fiat 1600 y berlina cuatro puertas, amén del esperado 128.

Luego del receso que se produjo después del GP, han vuelto a la actividad y sobre caballetes descansan tres berlinas 1600 y una cupé 1600 en la que mecánicos y gente de la CCF tienen cifradas esperanzas. Por ahora las carrocerías peladas en el taller y las tapas de cilindros maquinándose mientras el banco de pruebas espera recibir el motor prototipo 1600 para medir la potencia y cantar la única verdad que existe en esto. En un principio ese motor entregó 147 HP plus mientras fue montado sobre una berlina color ocre que sorprendió a muchos ruteros distraídos viajando con Galluzzi a bordo alrededor de los 190 km/h. Esa fue la primera experiencia, pero, por supuesto, después de un puñado de meses en los que se mejoraron muchos detalles, la potencia estará indudablemente por encima de esa cifra.

Entre los planes de la Comisión hay dos metas que son claves. Grupo Dos con dos berlinas y dos cupés 1600 totalmente nuevas y, por otro lado, dos o tres "128" para competir en la clase hasta 1.150 cm³. Esto sumado a la imposición de participar en el 90 por ciento de las carreras en dos categorías distintas —a partir de junio, cuando se homologue el "128"— aumentará en forma impresionante el volumen de trabajo de los doce hombres que se reparten la mano de obra de las distintas



CRISTANO RATTAZZI.



DANILO BONAMICI.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



COMISION DE CONCESIONARIOS FIAT

CON LA TAREA INDICADA...

¡COMENZAR!

Luego del triunfo de Bonamici en el Gran Premio, la CCF entró en receso. Ahora ya están nuevamente trabajando a todo vapor pensando en la temporada 1971. Grupo Dos únicamente y tres modelos que saldrán a competir. Canedo, Bonamici, Alzaga y Rattazzi, los pilotos

partes de las unidades que corren.

Pero sin duda la parte más importante es la incorporación de dos nuevos pilotos al elenco estable de Fiat. Por supuesto, Eduardo Rodríguez Canedo seguirá en la CCF como piloto número uno junto con Danilo Bonamici, que cumplió una excelente labor en el Gran Premio a Bolivia corrido en septiembre, entregándole un ansiado y esperado triunfo a la Comisión y a Fiat. Los nuevos serán Rodolfo Alzaga, que se comentaba desde hace tiempo integraría el equipo luego de mucho tiempo de estar ausente de las carreras, y Cristiano Rattazzi, que viene con un currículum bastante interesante de Italia, donde llegó a correr en el equipo Lancia, y además es sobrino de Giovanni Agnelli, capo máximo de Fiat. Es argentino, aunque vivió mucho tiempo en Italia y cas, todos los lectores deben recordarlo cuando lo sacamos del "anonimato" en CORSA en oportunidad de las 84 Horas de Nürburgring en 1969, donde corrió con un Fiat 128 S.



RODOLFO ALZAGA.

Los que manejarán los "128" no han sido designados, pero existe la posibilidad de que alguno de los cuatro nombrados corra también con "128" y pasen pilotos invitados a correr los 1600 o viceversa. Los "invitados", por ejemplo, podrían ser Gastón Perkins, "Larry", o un chico nuevo que tienen en vista y que aparentemente anda bien, aunque para opinar habrá que verlo.

Estos son los planes generales de la Comisión, los autos a usar y los pilotos que integrarán el reparto en 1971. La esperanza de todos es el Fiat 128 donde, según Miguel Angel Galluzzi, podrán llegar a los 100 HP por litro. Algo así como 110 HP, lo que sería duplicar la potencia original de fábrica por medio del Grupo Dos.



EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO.

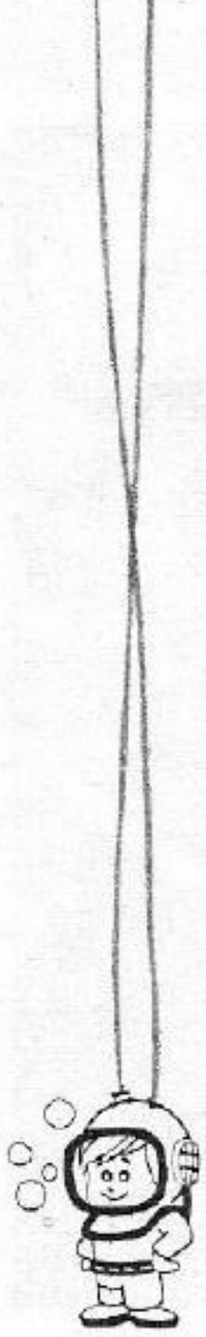


En verano:
Todas las playas de
la costa atlántica
están llenas de gente.
Mejor para Ud.
En sus coches.
En sus radios portátiles
escuchan radio.
RADIO NECOCHEA!

En invierno:
Las playas atlánticas
están desiertas.
Mejor para Ud.
La gente está adentro.
Y escucha radio.
RADIO NECOCHEA!

LU 13
Todo el año mejor
Sus mensajes publicitarios
cubren 800.000 argentinos.
En una de las zonas
agrícola-ganadera-
portuarias más rica
del país!

LU 13
RADIO NECOCHEA



—penetra en profundidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿QUIERE IR A RAPHY 300?

Seguramente usted no piensa perderse las 300 millas de Rafaela, el próximo 28 de febrero, cuando todos los pilotos y coches de Indianápolis acudan al circuito rafaelino.

Pero el traslado, estadía y demás presentan sus bemoles quizá no conocidos por todos. La comunicación no es tan directa como puede serlo hasta Rosario o Santa Fe, el alojamiento no deja de ser una dificultad y por lo tanto CORSA ha decidido brindar un servicio más a sus lectores tratando de solucionar tales embarazos por intermedio de la CARAVANA CORSA A RAPHY 300.

A tal efecto, por intermedio de la empresa de turismo LOTUS SRL. (empresa muy corsa por cierto) y contando con el auspicio de la Dirección General de Turismo de la Pcia. de Santa Fe, se ha preparado un servicio especial de traslado al circuito de Rafaela, organizado por CORSA y que se realizará de la siguiente manera: el día sábado 27 de febrero a las 24 horas (o lo que es lo mismo el domingo 28 a las 0 hs.) se partirá en una unidad Mercedes Benz "camello" último modelo de la empresa Chevallier rumbo a la ciudad de Rafaela, adonde se arribará en horas de la mañana, se verá la carrera para partir de retorno una vez terminada, otra vez rumbo a Buenos Aires.

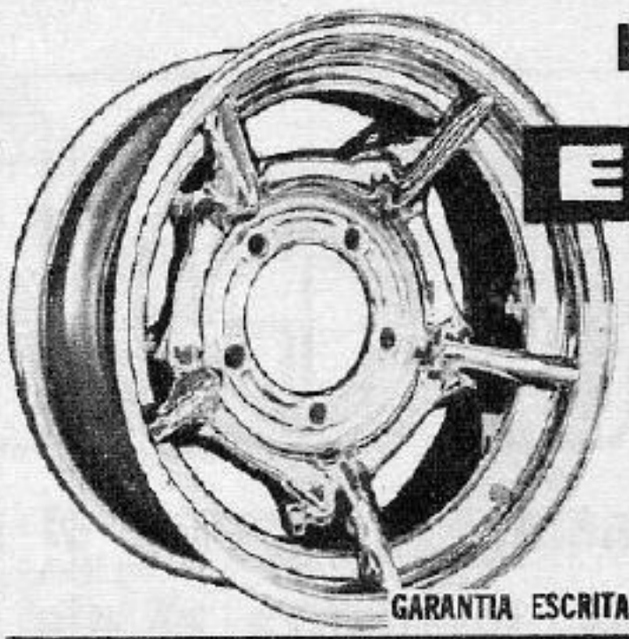
Los viajes tanto de ida como de vuelta incluyen un refrigerio cada uno, y en cuanto al precio de la caravana se ofrecen dos alternativas. La primera, que incluye el traslado de ida y vuelta y la entrada al autódromo, cuesta 95 pesos ley 18.188 por persona. La segunda, que no incluye la entrada al autódromo, se ofrece a 60 (sesenta) pesos ley por persona.

La partida se efectuará desde la puerta de CORSA (Editorial Abril, Leandro N. Alem 896, Capital) y para mayores informes hay que dirigirse a Lotus SRL., Cerrito 512, Of. 3, Capital, con tel. 35-2073/74.

Es un servicio de CORSA que procuramos brindar a nuestros lectores pensando en la importancia y trascendencia de la gran carrera de Rafaela.

Realizacion EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



LLANTAS M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino Peugeot
GARANTIA ESCRITA SOBRE CROMADO
INDUSTRIAS METALURGICAS FABICANTES DISTRIBUIDORES
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS. ENVIOS AL INTERIOR

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

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



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10
T. E. 58-9694 - Buenos Aires

EN REPUESTOS LEGITIMOS FIAT NACIONALES E IMPORTADOS, CONSULTE A GENTE ENTENDIDA.

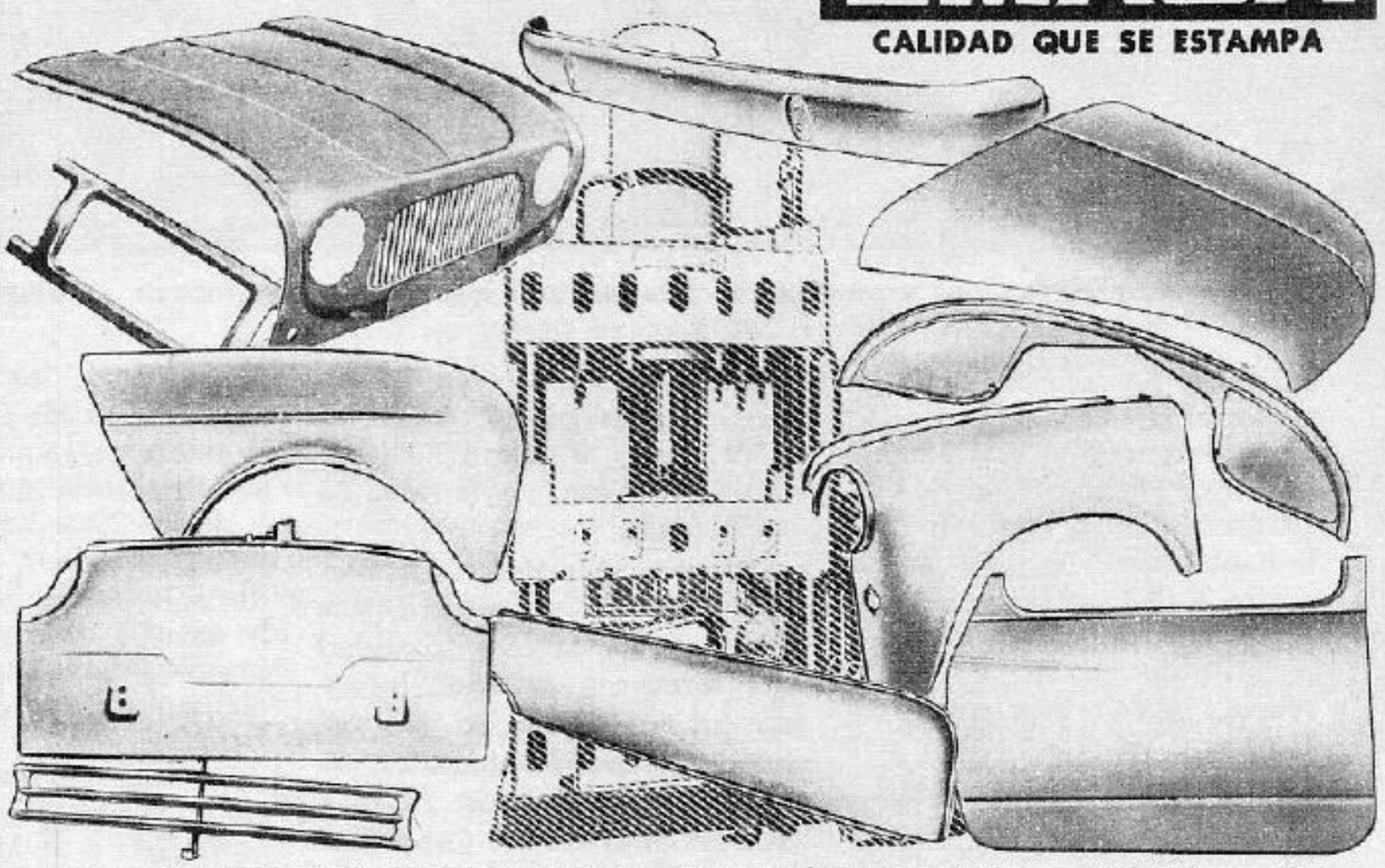


FIATODO
SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES.
ESTACIONAMIENTO PROPIO.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS FABRICANTES DISTRIBUIDORES
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

URUGUAY

RALLY 19 CAPITALES

Nuevamente se largará el rally 19 Capitales en el Uruguay. Comienza el día 11 y finaliza el 14 en Montevideo. Gran carrera y gran lucha de marcas



Mucho ripio, zonas difíciles y gran chance para los Saab que corren representando al Uruguay. ¿Irán Renault y Fiat argentinos?

El 11 de febrero próximo, en la Rambla montevideana, se ha de largar la cuarta edición del Gran Premio Copa de Oro 19 Capitales, organizado por la Asociación Uruguaya de Volantes y el Club Uruguayo de Rally. Esta competencia se ha constituido ya en la competencia más importante del Uruguay, ya que reúne una gran cantidad de inscriptos y los mejores autos de carrera de todo el país. La competencia será patrocinada por el diario "El País", "Teledoce" y "Radio Sport". La prueba estará reservada a automóviles de turismo comprendidos entre los grupos 1, 2 y 3 y subdivididos a su vez en las siguientes categorías: A (Hasta 1.300 cm3); B (De 1.301 cm3 hasta 1.700 cm3), y C (Más de 1.701 cm3).

El recorrido del Gran Premio Copa de Oro se verificará a través de la casi totalidad del territorio oriental, tocando en su trascurso las 19 capitales departamentales, en sus 2.800 kilómetros. El interés máximo del "19 Capitales" radica en la masiva participación de pilotos argentinos que confrontarán con sus pares uruguayos en los variados caminos que incluyen todo tipo de piso, como ripio, asfalto y tierra, desde las extensas llanuras hasta los intrincados caminos serranos. La carrera se desarrolla en tres etapas y de los 2.800 km de su recorrido, 1.900 son de promedio libre, lo que indica que el rally es casi un verdadero gran premio. También se incluyen algunas pruebas especiales en autódromo. En las ediciones anteriores los triunfos en la clasificación general correspondieron a un Mercedes Benz 300 (1969) y a un Ford Escort GT (1970); mientras que en la categoría menor los triunfos fueron para un Ford Taunus producido en el Uruguay en las dos ocasiones. La mejor performance argentina en la Copa de Oro 19 Capitales correspondió a Ruesch-Pasalacqua en 1970, que con un Torino 380 W ganaron la clase C sobre los BMW 2002 y lograron obtener el segundo puesto en la clasificación general.

Para los argentinos que quieran intervenir, las direcciones de los clubes en que pueden inscribirse son las siguientes: Asociación Uruguaya de Volantes, Durazno 2325, Montevideo, teléfono 4-55-92, o Club Uruguayo de Rally, 18 de Julio 1474, Piso 11º, Montevideo, teléfono 41-41-20.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ESTE MENSAJE ES PARA USTED:

Si usted es oyente, nos escucha con el país.

Si usted es avisador, el PAIS lo esta escuchando por:

LR3 RADIO BELGRANO 100 KW

Y su rueda de emisoras del interior

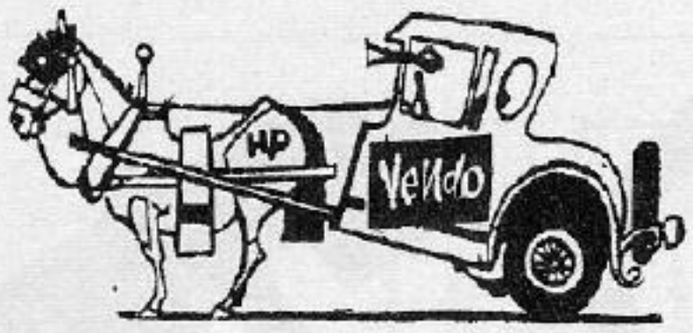
LT 8	RADIO ROSARIO DE ROSARIO	10 KW
LT 12	RADIO Gral. MADARIAGA DE PASO DE LOS LIBRES	1,5 KW
LT 14	RADIO Gral. URQUIZA DE PARANA	10 KW
LT 16	RADIO Pte. ROQUE SAENZ PEÑA DE CHACO	1,5 KW
LU 5	RADIO NEUQUEN DE NEUQUEN	20 KW
LU 33	EMISORA PAMPEANA	25 KW
LV 2	RADIO LA VOZ DE LA LIBERTAD DE CORDOBA	25 KW
LV 5	RADIO SARMIENTO DE SAN JUAN	25 KW
LV 12	RADIO INDEPENDENCIA DE TUCUMAN	25 KW
LW 5	RADIO DEL NORTE DE SANTIAGO DEL ESTERO	5 KW

248 KW de
DE POTENCIA A SU SERVICIO

LR3 RADIO BELGRANO

EL PAIS LA ESTA ESCUCHANDO

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 18. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

HACEMOS TRAILERS para autos de competición, especialmente Fórmula-4. Entrega rápida. Ver y tratar "Competición Caburé", Av. Díaz Vélez 617, RAMOS MEJIA.

WLADIMIRO VENDE. Cubiertas de competición a buen precio. Llámelo: 241-6597.

Cubiertas 1,190x15 talón alto Good-Year
" 1,210x15 talón alto Good-Year
" 1,010x15 talón bajo Firestone
" 1,210x15 talón bajo Firestone
" 1,060x15 lisas Good-Year
" 1,390x15 ranura honda Good-Year
" 1,060x15 ranura honda Good-Year

VOLKSWAGEN, modelo 1960, **especial para fanáticos** "WOLKS", una sola mano y buen estado. Llamar: Mario Palanconi, tel. 797-8708.

EXCEPCIONAL. Moto Honda 250 cm³, modelo Dream. Prácticamente sin uso. Roja, arranque eléctrico. Patentada en Capital Federal. Una motocicleta única en el país por su estado. Vende con financiación CRISTIAN MOTOS, Av. San Martín 7878 (San Martín).

VENDO URGENTE, Fiat 1500 Cupé preparación Turismo Grupo 2 totalmente puesta a 0 Km. y lista para largar. Se entrega con cuatro cubiertas Good-Year de carrera y seis Firestone Indy y un motor Fiat 1500 Grupo 2 sin uso. El auto ganó en Paraná y Las Flores y punteó en las



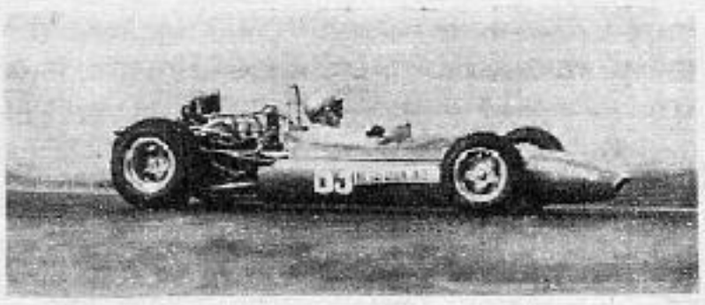
25 Horas de APAT 1969. Salió 5ª en Interlagos (San Pablo). Velocidad y rendimiento garantizados. Tratar por carta a señor Jorge Alcorta, Aguirre 28.

VENDO ROMERO-TORNADO "Sport-Prototipos", (Mateton I), sin motor, con Caja Sáenz de 5 marchas, 12 cubiertas "Firestone" y "Dunlop". Tratar: Nasif Estéfano, Cerámica Puerto Nuevo, tel. 80-3080.



GOMERIA STOP. Siempre abierta. Servicio permanente. Atención las 24 hs. Trabaja día y noche, no cierra ningún feriado. (Quiero dar a entender que no cierra los 365 días del año). Griveo 2217, a 10 mts. de Constituyentes al 4900.

VENDO URGENTE. Rafaela-Fiat Fórmula Dos. Totalmente puesto a 0 kilómetros y listo para largar. Se entrega con un motor Fiat F. 2 y un motor Fiat doble árbol para F. 1. Este auto tiene el record de



vuelta en el Autódromo de Baires donde salió 2º y se clasificó 5º en Las Flores Fórmula Uno. Velocidad y rendimiento garantizados. Tratar por carta a Aguirre 28, Sr. Jorge Alcorta.

EMBRAGUES Y FRENOS, "AVENIDA" los repara en menos que canta un gallo. Pepe, el gomía de CORSA, se encargará de reacondicionar sus discos y placas, rectificar campanas o pegar y remachar cintas. Además, repuestos generales para embragues y frenos, que Pepe le venderá por unos pocos dineros. La dirección es: NACIONES UNIDAS 1018, VILLA MAIPU, SAN MARTIN.

PEUGEOT 404 Grupo 2 Vendo. Preparación Roberto Díaz y J. C. Lobazzana. 2º en San Juan (G-2) y 2º Peugeot clasificado en el Gran Premio de TC "A". Se entrega



con 2 block, 1 tapa 404 y 1 tapa 504. 4 cubiertas Michelin AXS. Listo para largar y totalmente equipado. $ 1.890.000 de los viejos al contadeli. Tratar en Alvarez Jonte 1983 y teléfonos: 59-2637 y 58-59-64.

B.M.W. 700 Cupé Grupo 2 Vendo. Preparación Maratea. Listo para largar, totalmente equipado y puesto a 0 kilómetros. 4º en el clasific. general del Gran Premio Shell en Paraguay y 5º en Las Flores en



la clase A. Se entrega con 4 gomas Firestone nuevas. Tratar: A. Jonte 1983 o por teléfono a 59-2637 y 58-5964.

Vendo Kart. Chasis y motor D'Arminio. Listo para largar. Recién pintado y rectificado. Ver es comprar. Avda. Díaz Vélez 1535, Ciudadela. Tratar con Sr. Carlos Fernández.

VENDO CHEVROLET 1933. VOIG TOURE, Libertad 1038, 1º "5", de 19 a 21 horas

---

COMPRO MOTOR PAPERINO cualquier estado, tel. 241-8322, Av. Hipólito Yrigoyen 5965, Remedios de Escalada.

FORMULA-4, Tulio 7. Crespi, Motor Renault, OK. Nunca corrió. Oportunidad. Preguntar señor Gregorio, tel. 67-9267, de 8 a 11 y de 21 a 23 horas.

VENDO MOTOR, chassis, carrocería, diferencial, llantas, frenos, etc., para "Hot-Rod", tel. 67-6788, preguntar por Gabriel.

DINAMOMETRO: Schenk, alemán, apto para 500 HP y 10.000 rpm. Con plataforma, pirómetros, bitómetros. Tablero de comando externo, equipo de renovación de aire. VICENTE FORMISANO, Azopardo y Cochabamba, Capital.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

El próximo domingo, en el tradicional circuito de Carlos Paz-Mina Clavero se llevará a cabo una doble programación que consistirá en competencias para autos standard y de Grupo 2. Las dos competencias se desarrollarán en dos etapas, comprendiendo un total de 170,200 km de recorrido que surgen de los 85,100 que tiene el trazado.

La largada se establecerá de acuerdo a las pruebas de clasificación, que se llevarán a cabo el día sábado a partir de las 15 horas en el circuito de Villa Carlos Paz, denominado Santa Rita del Lago. El orden de largada para dicha prueba se establecerá mediante un sorteo que se efectuará en la sede del Automoto Club Carlos Paz. La carrera comenzará el domingo a las 9 horas en el kilómetro 4, lugar que fuera base de partida del "Desafío de los Valientes"; los autos serán lanzados con un intervalo de 20 segundos entre sí.

El registro de inscripciones se encuentra abierto en la sede del club organizador y en la Federación Regional Nº 5. El cierre del registro se operará el viernes doce.

El total que se distribuirá en premios asciende a 18.716,40 pesos de los nuevos.

FIAT 600 Y CAFETERAS

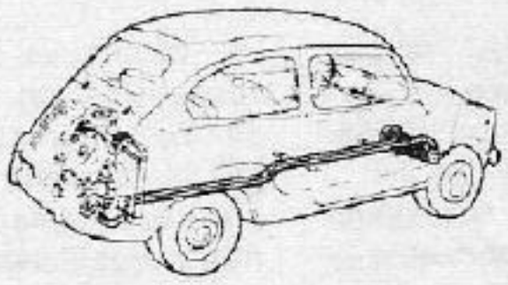
El domingo próximo en el circuito Ciudad de Merlo y organizadas por la Peña Automovilística El Bosque de esa ciudad se disputarán competencias de las categorías Fiat 600 Semipreparados y Cafeteras hasta 1927. La reunión dará comienzo a las 10 horas y como siempre funcionará el servicio de buffet y parrilla. Habrá un servicio de ómnibus desde las estaciones de Merlo y Paso del Rey. En premios se distribuirán 400.000 pesos de los viejos.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

su fiat ya no se calienta

ud. tampoco



El radiador
EL PEONCITO
resolvió el problema
para siempre.
(toma de aire delantera,
conductos bajo piso,
radiador supercuadrado)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:
REPAC S.A.C.I.F.I.A.
DARWIN 28, Capital, T. E. 55-6110 y 54-9493
Precios especiales para revendedores y agencias

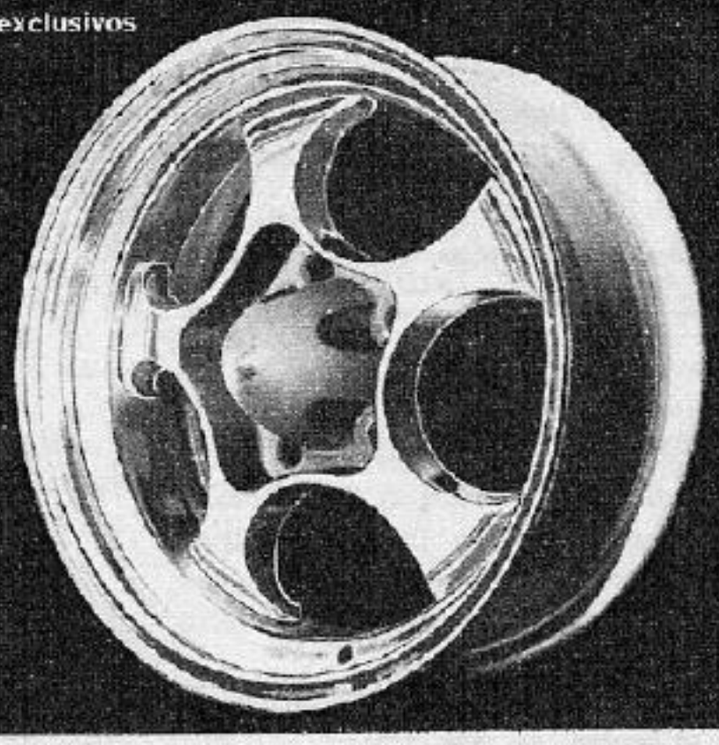
VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

Pintap MR RECLINABLES!...



FABRICA de BUTACAS
PARA TODAS LAS MARCAS
TRANSFORME sus Butacas A RECLINABLES
RIGLOS 253/55, T. E. 99-5938
(Alt. Rivadavia 5100)

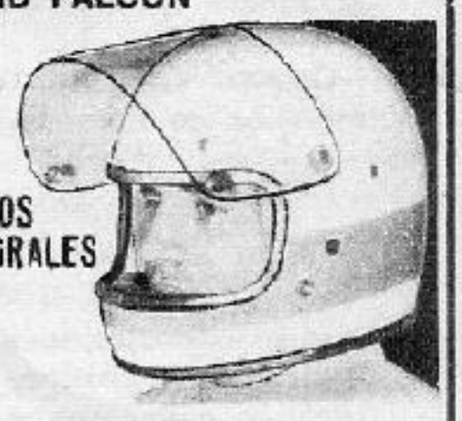
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego - T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital / WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Cap.
PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS PARA CHEVY
Modelistas exclusivos



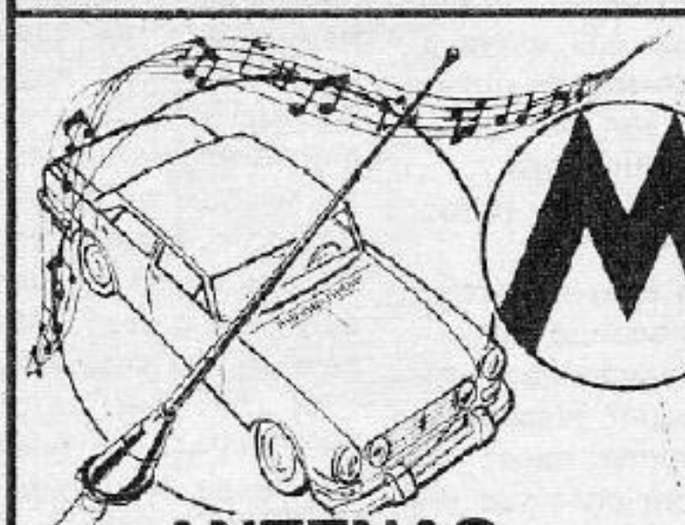
ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



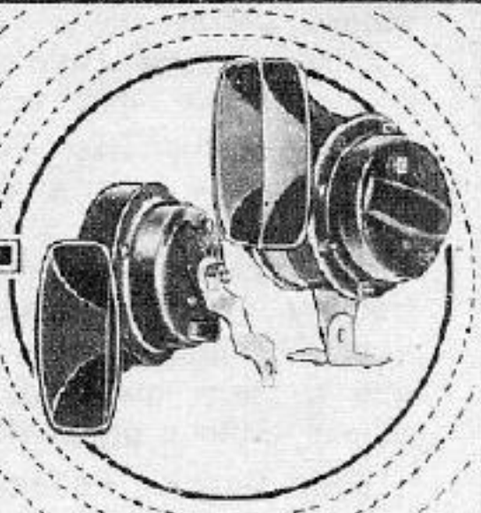
Tableros especiales para FORD FALCON



CASCOS INTEGRALES
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD
ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
PARANA 734 - T. E. 44-9178 - Capital
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



MAREL



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

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

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

Parabrisas
CORSA
correo

ALQUIMIAS

de don Leandro Casas, Santa María de los Buenos Aires.

Oh, dioses del Olimpo periodístico: magnos ocupantes del tercer piso de un —por vosotros— famoso edificio sito en Leandro Ene Alem, la vieja. Placas de bronce revestirán su frente cuando el tiempo implacable haga que ya ni ustedes puedan habitarlo y en él ronden los fantasmas penitentes de tanto talento y sapiencia. Tal bronce será el holocausto del pueblo agradecido a ese puñado de valientes que munidos de una pluma y socráticos conocimientos, trabajan hoy con afán marciano en pro de la buenaventuranza, la distracción y la cultura de un pueblo que, unido desde años ha, rompió sus cadenas y se abrasó en la hoguera de los corsaiolos.

Quiero en aquesta humilde intención de nota, una pregunta formularos. "Pienso, luego existo", dijo el filósofo. "Explico, luego pregunto", agrego yo. Tengo un automóvil, ¡oh!... Quiero reconstruirlo... ¡Ooohh!... Antes que la pertinaz maza del artesano caiga una y mil veces sobre la noble caparazón y que Vulcano vomite sus cálidos alientos a través de la llama del vulgar soplete, quiero antes de esto último... decía, ¡proteger la chapa de la pátina indeseada del óxido y de la no menos odiada corrosión!

A tal menester: ¿qué me aconsejáis? ¿Con qué expediente derrotar a los aborrecidos enemigos? ¿Qué brebaje o pócima mágica debo usar?

Consultad —lo ruego— vuestros incunables tratados de alquimia y magias non sanctas, que lo mejor quiero de vuestra pluma, ¡voto a bríos! ¡lo mejor!

¡Que Copello, Pairetti, el Lole, y el Gran Chino Canedo os protejan, iluminen y guíen por siempre jamás!

Y tened la seguridad de que quien conmigo disintiere, en yo sabiéndolo, que mandare su cabeza cortar. ¡Salve!

R) Caballero que tan gentil sois con nuestras modestas y no principales personas: es sabido desde antaño que el ácido fosfático rebajado en dos partes de agua cristalina, y pasado con un pincel de cabello de mujer doncella, ahuyenta los malos espíritus corporizados en forma de óxidos y corrosiones (N. de la R.: en caso de ser dificultoso el hallazgo de tal pincel, lo mismo será uno de pelo de Marta, doncella o no). El descubridor de tan magistral fórmula, el abate Semprón Lambrinus, que esparció sus conocimientos en la Baja Galia (1338-1403) aconsejaba pasarlo cuando el gallo canta hacia el Levante y cuando la chapa ruin toma su color blancuzco cuando Febo reina en el Cenit; se le pasará un trapo limpio y ¡listo el faisán!

¡Que los dioses os protejan y os cojan en su paz!

¡GO HOME, UNDERSTEER!

de Carlos Garilli y Miguel A. Racuk, Capital.

Señores: felicitándolos por la excelente revista que es CORSA, les hacemos las preguntas que enumeramos a continuación:

1) ¿Qué es el rolido, referido a un automóvil?

R) El rolido es la inclinación que sufre el eje trasversal del automóvil al tomar una curva o ante un cambio brusco de dirección como puede ser, por ejemplo, el esquive de un pozo.

2) ¿Cómo se evita el rolido en un automóvil?

R) El rolido no se evita; siempre existe en menor o mayor grado en las circunstancias descriptas en la anterior respuesta. Lo que sí se puede hacer es atenuarlo y esto se consigue de diversas formas, de acuerdo al diseño y tipo de cada suspensión en particular. Generalmente se disminuye modificando la suspensión en su geometría o en su "dureza". También se puede recurrir a una barra antirrolido (llamadas también barras estabilizadoras). Estas tienen por misión vincular ambas ruedas de un mismo tren. En el país se producen barras estabilizadoras traseras para casi todas las marcas, que son fabricadas por Maino Hnos. y Cía. (Ondemar), de Buenos Aires 2267, Rosario de Santa Fe.

3) ¿Qué significa que un auto tenga tendencia subvirante? Como —por ejemplo— el Chevy SS.

R) Para darle una idea práctica —casi de entrecasa— podemos decirle que un auto subvirante dobla menos de lo que uno gira el volante tendiendo a "irse" de trompa. Esta tendencia —llamada también "understeer"— es notable en los coches que tienen más paso en su parte delantera que en la trasera, como en los casos de los Auto Union y Citroën, y es opuesta a la sobrevirante —o oversteer— de los coches con más peso en la parte trasera y que tienden a doblar más de lo que uno les pide, "sacando la colita". Este último es el caso, por ejemplo, de un Fiat 600 o un Volkswagen.

4) ¿Cómo se corrige el auto subvirante?

R) De varias maneras cuando éste es muy acentuado. Dando más presión a los neumáticos delanteros; cambiándolos por otros de menor ángulo de deriva, es decir que se deformen menos en los virajes o trabajando también en las suspensiones. En competición especialmente se regula con las barras antirrolido para corregir esa tendencia cuando es excesiva.

5) ¿Por qué los SP en la carrera del 10 de enero prendían sus luces en algunas oportunidades?

R) En algunos casos para ser reconocidos desde los boxes más fácilmente y en otros (especialmente en los punteros que debían superar constantemente a rezagados) para ser vistos por los coches que los precedían y a los que iban a pasar, ya que como usted sabrá el espejo devuelve con más nitidez —aunque sea de día— la imagen de un coche con las luces encendidas. De todas formas una cosa es positiva: el autódromo estaba bien iluminado y no se registraron quejas al respecto.

TEST FIAT 1600 BERLINA

de Arístides Confalonieri, Chajarí, Prov. de Buenos Aires.

Estimados amigos: Como a pesar de tener casi todos los números de CORSA no pude encontrar el test correspondiente a la Berlina Fiat 1600, les pido que me den las características principales, performance y las conclusiones a las que han arribado ustedes en pro y contra. A propósito: ¿qué saben del problema relativo a los parantes, ya que se dice que se parten por la vibración?

R) El test a que usted alude se publicó en el Nº 190 de diciembre de 1969 (el que incluía un disco). Lo que nos pide supera las posibilidades de esta página, por lo tanto lo remitimos a lo publicado.

CON EL EXPERTO DETRAS

de Oscar Fernando Frana, La Plata.

Señores: Desearía que me dieran la dirección del constructor Tulio Crespi, dado que quisiera hablar con el mismo por un monoposto de F4. ¿Es posible? Gracias.

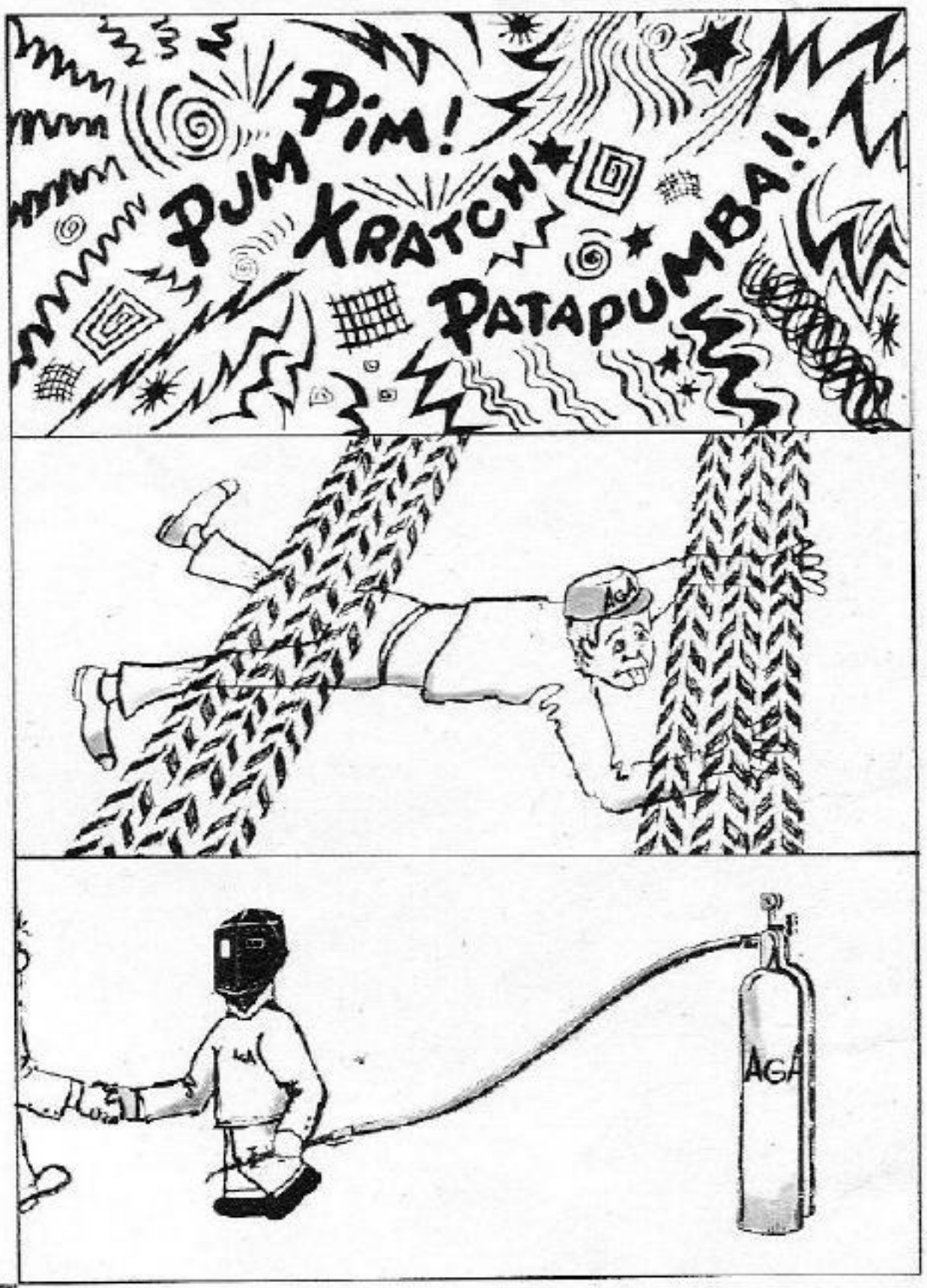
R) Tulio está instalado en su taller en la intersección de las calles Santos Dumont y Montenegro, de la populosa barriada de Chacarita. Concurra con su certificado de vacuna antirrábica.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

como perro en cancha e' bochas

pisando cables



esquivando máquinas

saludando amigos



Pero sobre todo SOLDANDO

que era como decir: ganando amigos. Y lo hicimos con gusto, satisfechos del deber cumplido

PORQUE AGA

es así de gaucha

AGA

ARGENTINA S. A.

PIEDRAS 383 (2° P.) T. E. 30-1338 30-2888

TODO PARA LA SOLDADURA

Una idea fresca:
Batido de Gancia!



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

Y VIVASE UN
BATIDO DE GANCIA -
CON LIMON!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com